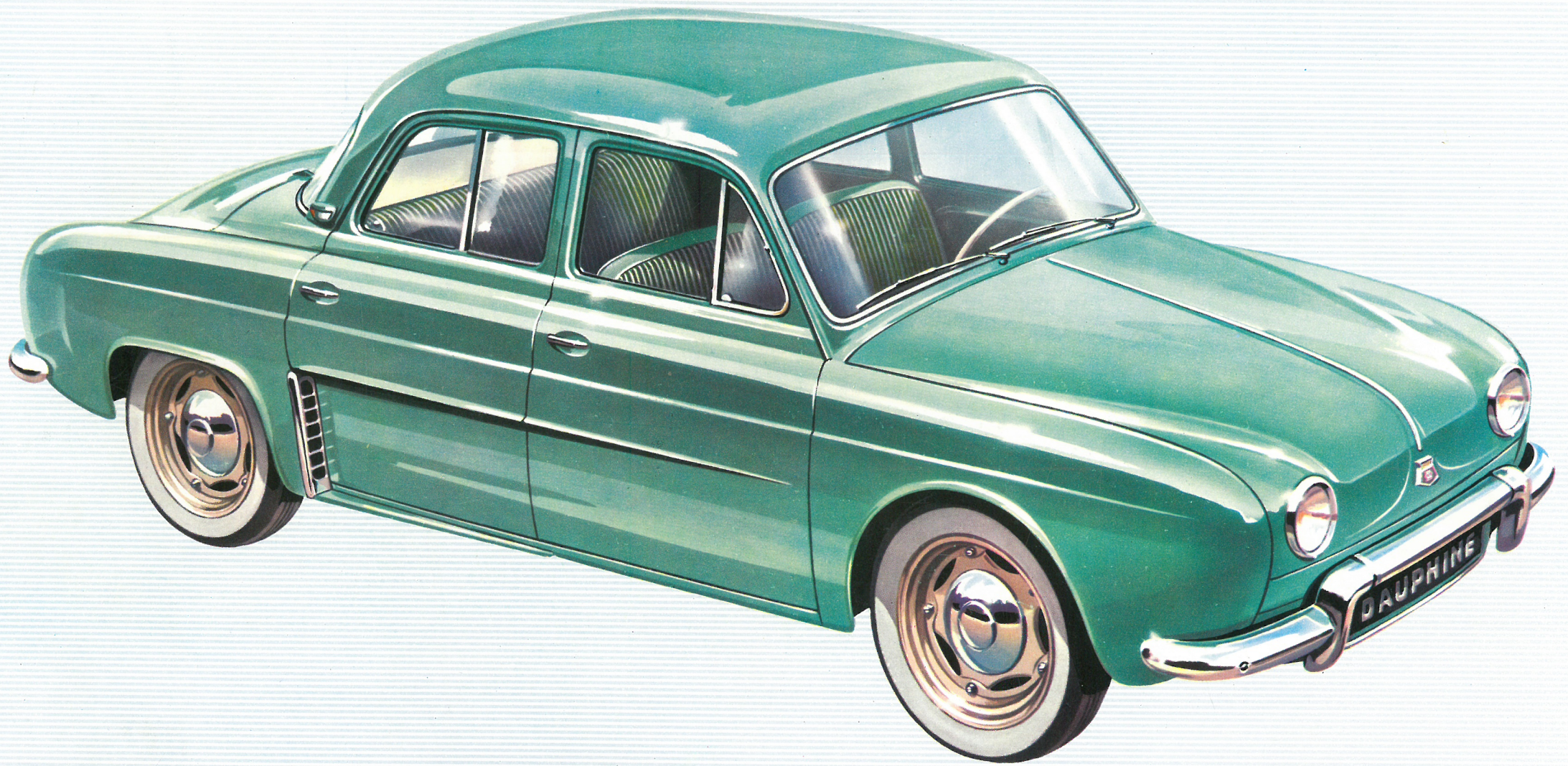


*Dauphine* 



**RENAULT**

RÉGIE NATIONALE

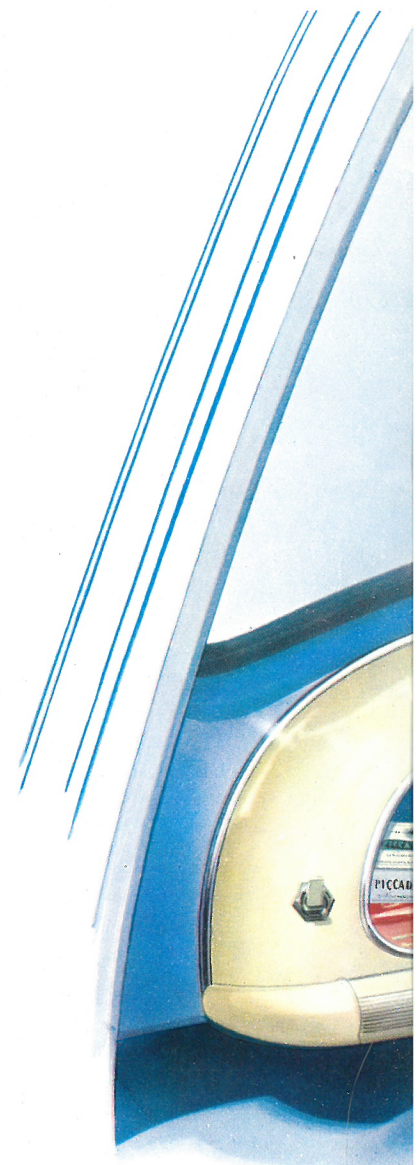


## VÆRS'GOD - her er nøglen

*til RENAULT DAUPHINE . . . . . bilen, der af fagfolk betegnes som Frankrigs sensationelle udfordring til alle vogne i »folkeklassen« . . . . . bilen, der har alt det, man tidligere kun fandt hos vogne på et væsentligt dyrere pris-niveau.*

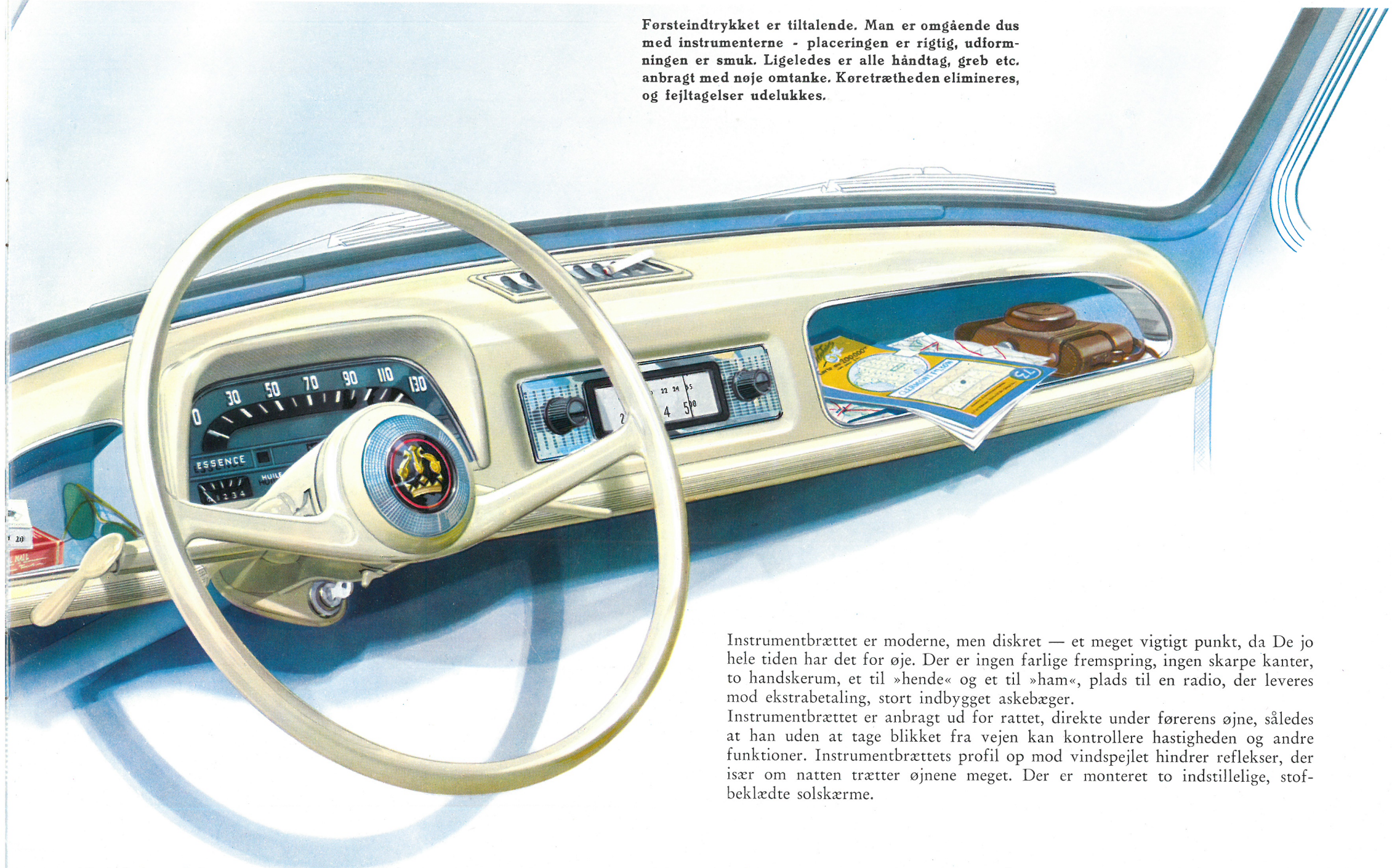
*RENAULT DAUPHINE er fremstillet til det klientel, der vel har bil-glæden i blodet, men som samtidig ser fornuftigt på økonomien. — DAUPHINE har en stor del af sine utallige gode egenskaber fra RENAULT 4 CV og -FREGATE. Der er bygget videre på de erfaringer, disse to succes-modeller har givet. Derfor har den træk som vejstabilitet, fartsikkerhed, økonomi og komfort tilfælles med sine brødre.*

*Denne brochure er nøglen til nødvendig viden for alle, der ønsker at få det mest mulige ud af deres bilkroner. Men kun en prøvetur giver det helt rigtige bedømmelsesgrundlag. Aftal tid med RENAULT-forhandleren . . . . . vi tør roligt ønske Dem god tur!*



# Sæt Dem bag rattet i en DAUPHINE

Førsteindtrykket er tiltalende. Man er omgæende dus med instrumenterne - placeringen er rigtig, udformningen er smuk. Ligeledes er alle håndtag, greb etc. anbragt med nøje omtanke. Køretrætheden elimineres, og fejltagelser udelukkes.



Instrumentbrættet er moderne, men diskret — et meget vigtigt punkt, da De jo hele tiden har det for øje. Der er ingen farlige fremspring, ingen skarpe kanter, to handskerum, et til »hende« og et til »ham«, plads til en radio, der leveres mod ekstrabetaling, stort indbygget askebæger.

Instrumentbrættet er anbragt ud for rattet, direkte under førerens øjne, således at han uden at tage blikket fra vejen kan kontrollere hastigheden og andre funktioner. Instrumentbrættets profil op mod vindspejlet hindrer reflekser, der især om natten trætter øjnene meget. Der er monteret to indstillelige, stofbeklædte solskærme.

*Alle betjeningsgreb for vognens elektriske funktioner — horn, forlygter, nedblending, parkeringslys og afvisere — er centraliseret omkring rattet. Starteren virker ved en kvart omdrejning af tændingsnøglen. Den automatiske choker forhindrer, at man kører med choker på — en temmelig almindelig forglemmelse, der skader motoren og forøger benzinforsbruget.*

*Gearstang og håndbremse er indenfor rækkevidde, således at man kan betjene dem, uden man behøver at flytte sig.*

# Tag familie og venner med . . .

Hvilken komfort - på både for- og bagsæde. Den er der rigelig plads til

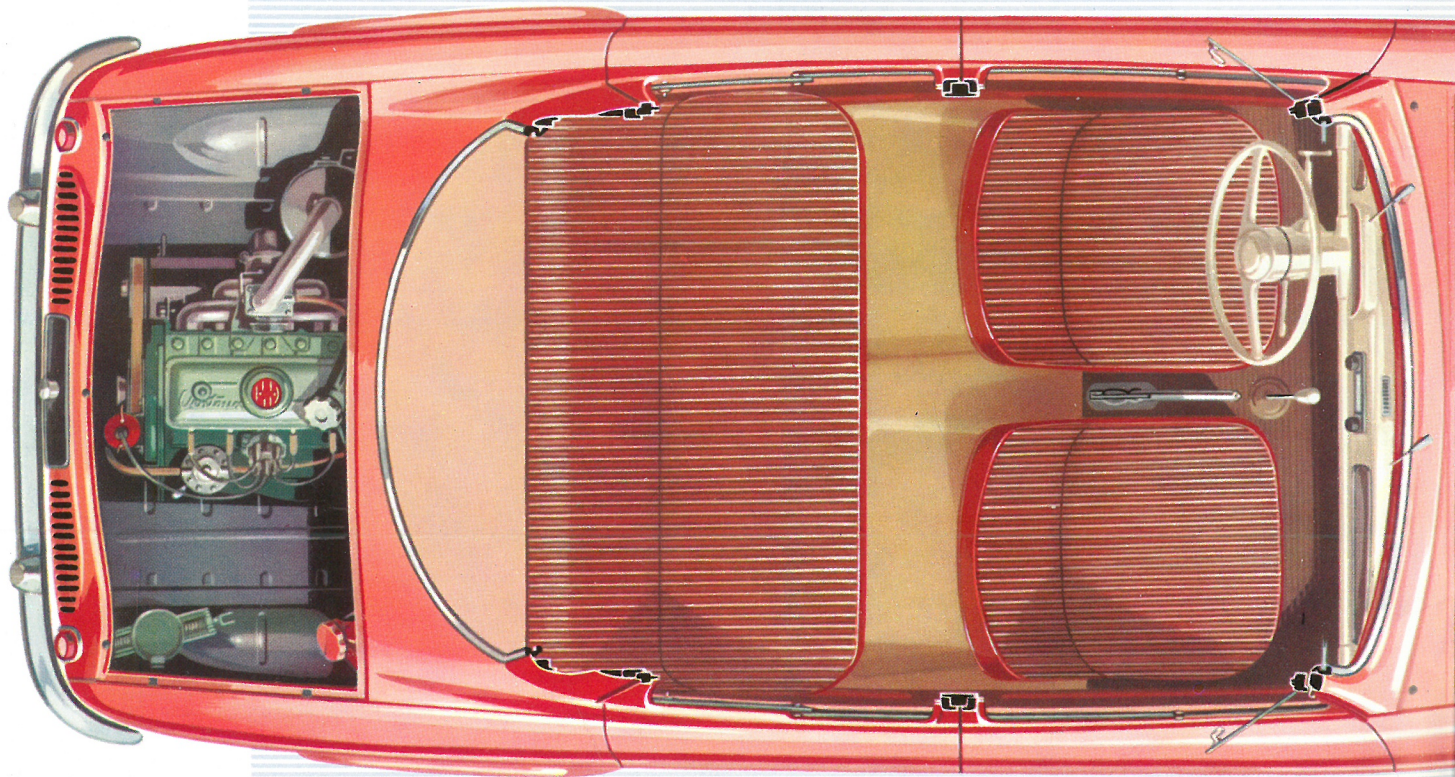
Hele bagsædet er placeret foran baghjulene . . . hjulkasserne stjæler ingen plads. De rigelige indvendige mål garanterer maksimal komfort. Det må erindres, at pladsen skal måles i albuehøjde, da passagererne må kunne bevæge armene og skifte stilling for at føle sig veltilpasse ved kørsel over længere strækninger.

Da DAUPHINE er en 4-dørs vogn, er ind- og udstigning på såvel for- som bagsæde meget nem. I det daglige er denne form langt at foretrække for 2-dørs konstruktionen, idet den enkelte passager kan stige ind og ud af vognen uden på nogen måde at ulejlige eller forstyrre de andre passagerer. Endvidere er det let at svinge benene ud, fordi sæderne er afrundede ud mod dørene.

Den meget udprægede runding af bagruden giver plads til en stor hylde, hvor der kan lægges hatte, tasker, tørklæder, kort, håndbøger, fotografiapparater m. m.

Vognen oplyses af to lamper, som efter behag kan tændes og slukkes enten med hånden eller automatisk ved åbning og lukning af dørene.

*Man har i særlig grad været opmærksom på lyd-, støv- og vandisolationen, og vognen har været udsat for store prøver på de mest ujævne veje, i støvede hjulspor i Sabara, gennem moser i polar-egne — og gennem sne i Canada.*



Sædernes forkant har en speciel polstring, der yder ideel støtte til overbenene. Smidige zig-zag fjedre gør det til en hvile at sidde i DAUPHINE. Sædets tykkelse er ens i hele dets bredde.

De to forsæder er særligt konstrueret med henblik på en sund afslappet siddestilling. Puderne er af skumgummi med celleformede luftkanaler, der gør, at disse altid er friske og godt ventilerede; puderne hviler på zig-zag fjedre. Ryglænet har kun en let polstring, og lænets nederste del er strammere betrukket end den øveste, hvorved der gives perfekt støtte for nyrerne. (Dette system anvendes af »test køreere«, der ofte må køre lange strækninger ad gangen).

Sæderne kan indstilles under kørselen.

*Fordørene har både ruder, der kan rulles ned, og ventilationsruder.*

Hver dør har lås, og man kan komme ind i vognen fra både højre og venstre side.

Udsynet er glimrende, idet vognen er monteret med et stort buet vindspejl med stærkt skrånende stolper, således at der ikke er nogen »blind vinkel«, ligesom den skrånende »motor«hjælm og skærmene tillader et godt overblik over vejen. Vinduesviskerne, der er synkroniserede, overlapper hinanden, hvilket giver en ubrudt udsigtsflade. Viskerne stopper automatisk i liggende position.



De vil føle Dem fuldkommen sikker i DAUPHINE, idet den yder beskyttelse ved sammenstød: instrumentbrættet er polstret med gummi, hvilket også er tilfældet med vindspejlets øverste kant. Der er halvfjedrende rat. Solskærme, bakspejl og dørhåndtag er fremstillet af ufarligt plasticmateriale.

Disse vigtige sikkerhedsforanstaltninger, som RENAULT-fabrikkerne først af alle har forsynet samtlige sine modeller med, giver ekstra beskyttelse i tilfælde af andres uagtsomhed eller uopmærksomhed – og skaber større tryghed og forøger kørselsglæden.

**DAUPHINE har et usædvanligt elegant indtræk, aïstemt i fuldendt harmoni med vognens farve.**

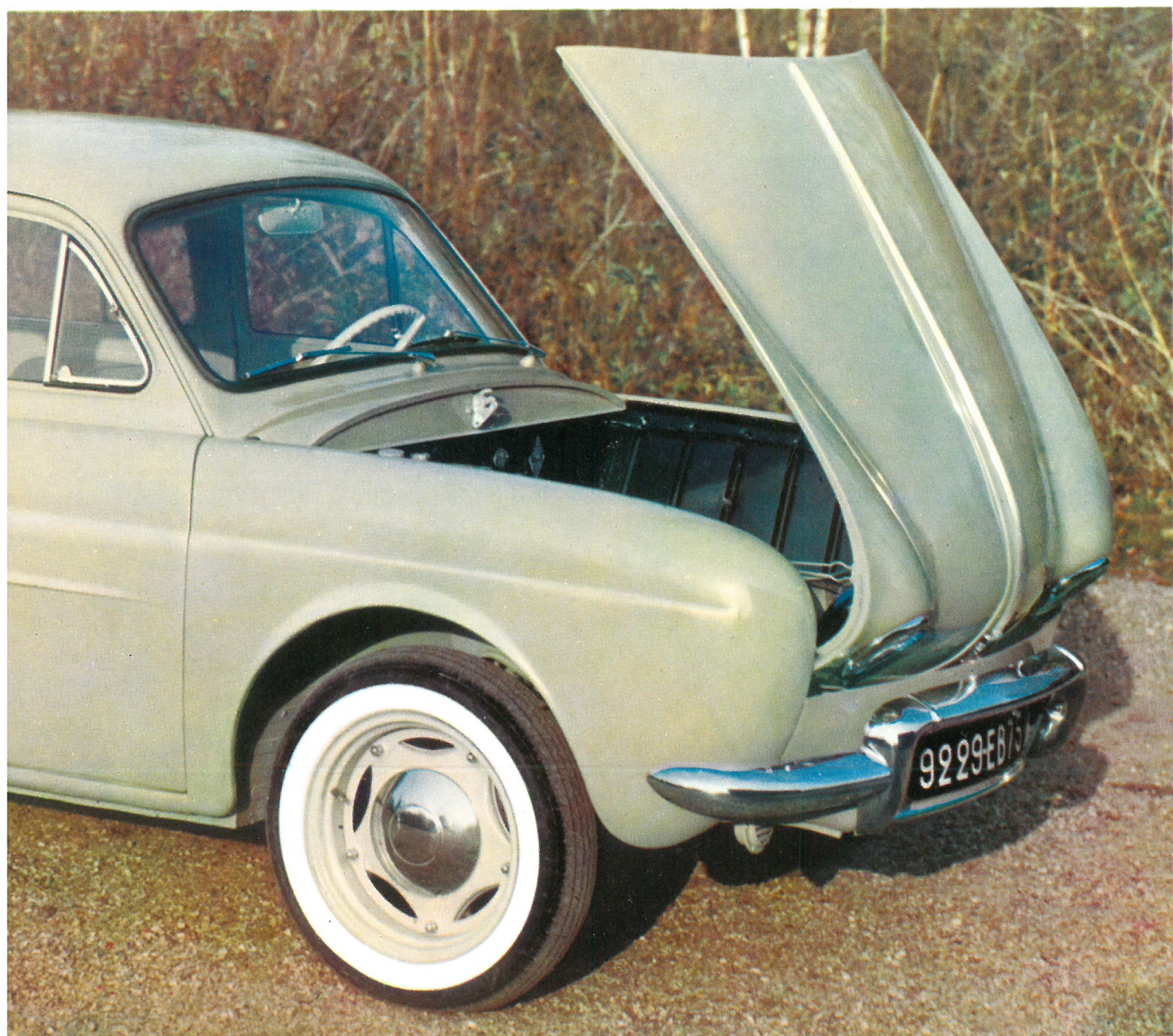
**Betrækket er fremstillet i et praktisk og slidstærkt, plasticbehandlet materiale, og beklædningen på dørene er fastgjort med forkrømede lister.**



# På rejse i DAUPHINE

Bagagerummet ligger foran i vognen, og dets imponerende rumindhold giver rigelig plads til selv store kufferter. Hjælmen åbnes mod vognens forreste ende, hvilket er en yderligere sikkerhedsforanstaltning, dersom hjælmen ved et uheld skulle springe op. Aflåsningen sker inde fra vognen. Forlygterne sidder i hjælmen og løftes sammen med denne. En speciel udformning af lygternes bagside lader lyset trænge ned i bagagerummet — man behøver aldrig at famle i mørke!

Reservehjulet ligger i et særligt rum under bagagen. »Døren« til dette rum dannes af nummerpladen — blot denne vippes ned, har man uhindret adgang til reservehjulet uden at være nødsaget til at flytte bagagen. Reservehjulsrummet aflåses inde fra vognen samtidig med bagagerummet — en dobbelt tyveriforsikring!



*De konkave forlygter holder sig selv rene for støv og insekter, fordi den specielle profil tvínger luftstrømmen i kraftigt roterende bevægelse — en sikkerhed for konstant klart lys. Iøvrigt er DAUPHINE's lygter langt mindre sårbare end almindelige skærmlygter.*

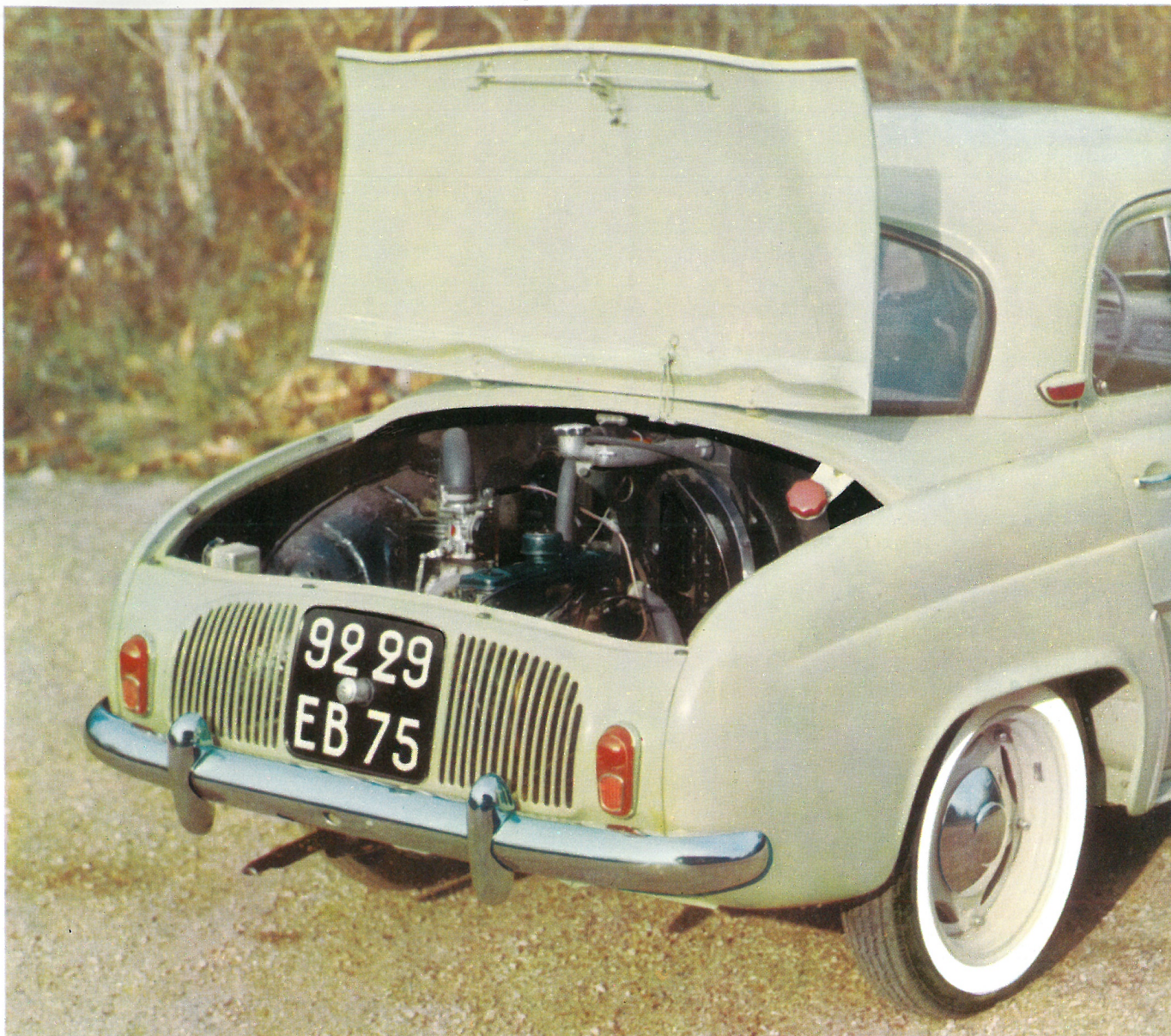
Styringen af DAUPHINE er særlig let og stabil, to egenskaber, der ellers sjældent ses forenet, — små vogne er lettere at manøvrere i byen, store vogne lettere på landevejen. DAUPHINE har gummiophængt tandstangsstyring med støvbeskyttet returfeder.

*Forhjulene er fast ophængt på pressede stålribber og fastgjort med så godt som uopslidelige gummipakninger, hvilket giver den størst mulige sikkerhed under alle forhold.*

Motoren findes bag i vognen i et ualmindeligt rummeligt og velisoleret rum, og ingen vogn i verden byder på så let adgang til alle motordele. Donkraft og håndsving er fastgjort med klemmer op mod rummets sider.

Luftindtaget, der er placeret foran baghjulene, indgår som en elegant karosseridekoration. Luften føres bagud i kanaler, der udløber på begge sider af bag-nummerpladen. Motorhjælmen kan stå åben, uden man bruger en særlig støtte.

De røde baglygter er af to-tråds systemet, der giver forskellig styrke på normal baglygte og stoplygte. Motorrummet er indvendigt belyst af en lampe.



DAUPHINE har uafhængig affjedring på alle fire hjul, idet ophængningen består af følgende hoveddele:

- 4 skruefjedre, der virker som uafhængige torsionsstænger. Krængningsstabilisator både for og bag.
- 4 teleskopiske støddæmpere, monteret i fjedrene.
- 1 torsionsstang foran til udligning af det uens træk på det indvendige og udvendige hjul, når vognen kører om hjørner.

De bageste støddæmpere, der er placerede tæt ved hjulene væk fra vognens centralakse, er bøjelige og effektive.

Den kompakte, uaffjedrede enhed (4 hjul og to bag-halvaksler) er lille og viderefører kun ringe vibration til karosseriet, ligesom en tilsvarende lettelse sker på ophængsdelene.

Bagbroen, der bærer disse aggregater, er ligeledes båret af gummipakninger.

# Fransk elegance i hver linie . . .

Smag og behag er forskellig — men vi er næsten sikre på, at De kan lide DAUPHINE. Eet står imidlertid fast: Hvis det er sandt, at rene, enkle og ærlige linier og rationel konstruktion har størst mulighed for at virke tiltalende, tør vi roligt påstå, at der er mere »klasse« over DAUPHINE end over de allerfleste andre masseproducerede vogne!

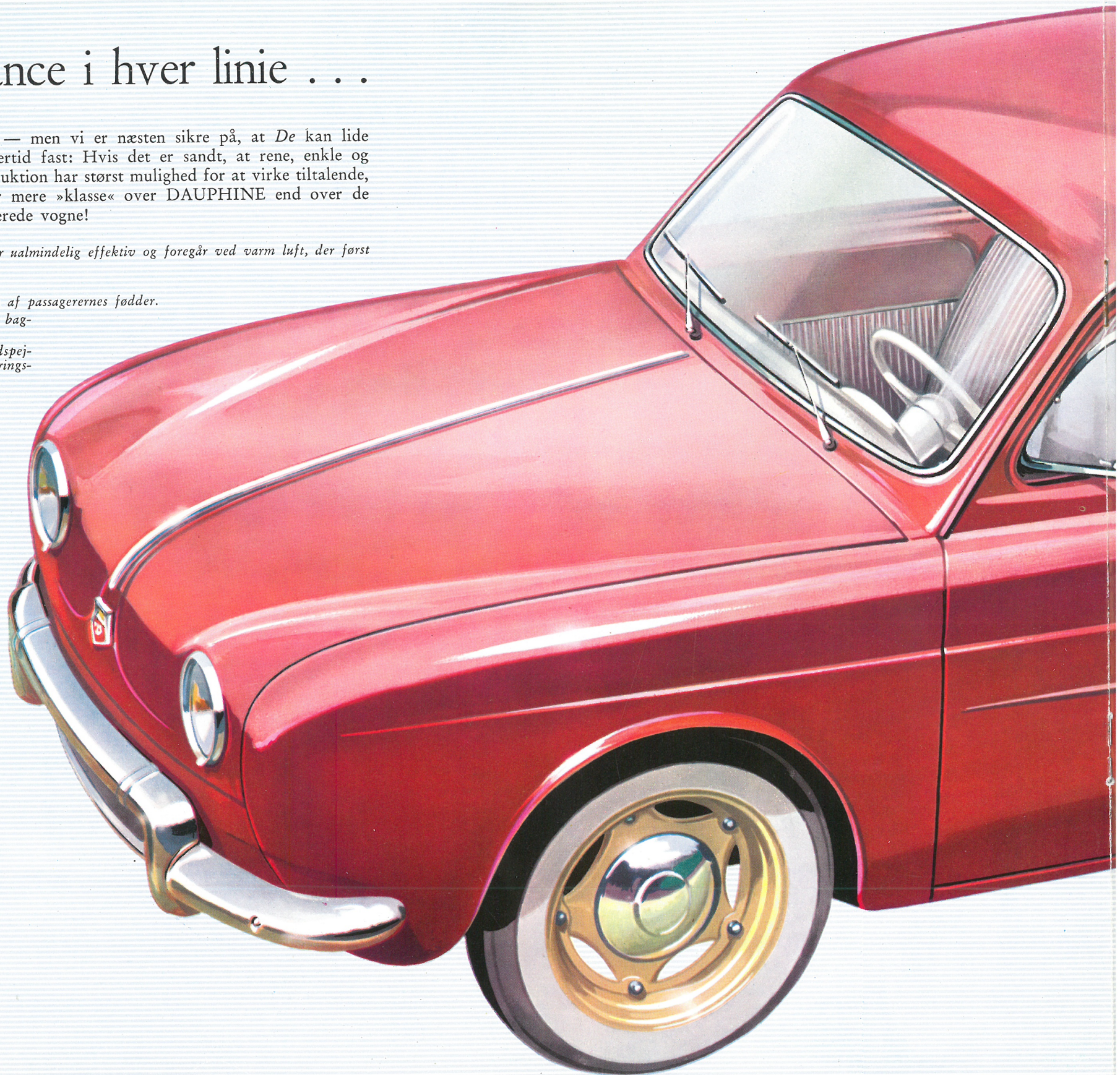
*Airconditionering. Opvarmningen er ualmindelig effektiv og foregår ved varm luft, der først har været i berøring med køleren.*

1. 2 åbninger foran i nærheden af passagerernes fødder.
2. 1 åbning i gulvhøjde under bagsædet.
3. 2 åbninger i kanten af vindspejlet til »defrosting« (med justeringshåndtag).

*Temperaturen kan reguleres af føreren ved »fjernstyring« af kølergardinet.*

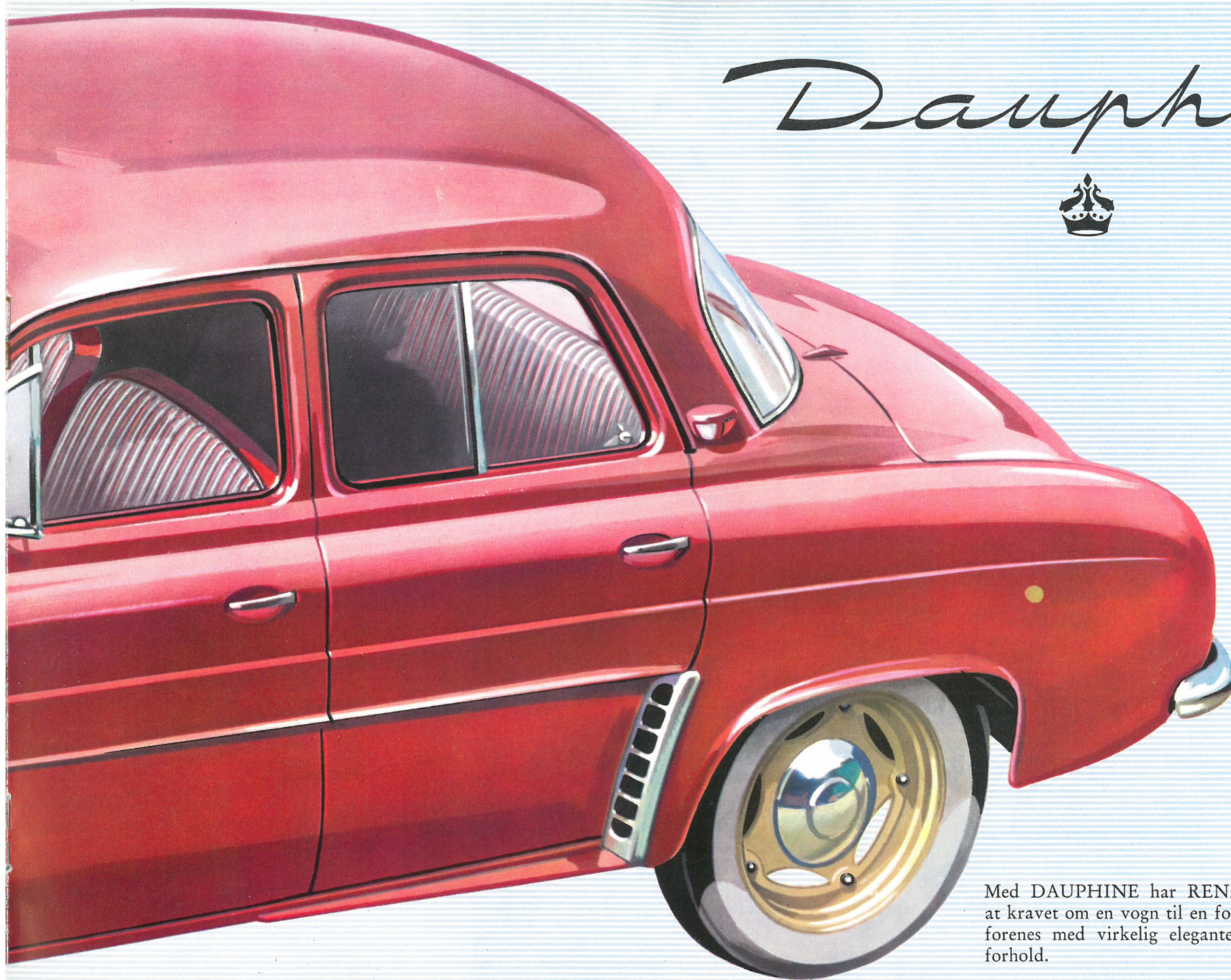
*I sommertiden er det unødvendigt at rulle vinduerne ned, idet ventilationsruderne danner vacuum og suger tilstrækkelig frisk luft ind i vognen uden at give træk.*

*DAUPHINE kan tillige for et lille ekstrabeløb leveres med »SOFICA« varmeanlæg, der er thermostatstyret og forsynet med blæsemotor. »SOFICA« varmeanlægget arbejder med separat varmelegeme, men på de samme passager, som angivet i pkt. 1—2 og 3 under airconditionering.*





# Dauphine



Med DAUPHINE har RENAULT-fabrikkerne bevist, at kravet om en vogn til en fornuftig pris udmærket kan forenes med virkelig elegante linier og rigelige pladsforhold.

DAUPHINE-karosseriet er resultatet af kunstnerisk formgivningsarbejde i forening med minutiøs forskning — det er aerodynamisk fuldkomment. Vognen er nærmest immun overfor sidevind — og som et kuriosum kan det nævnes, at man måtte ændre bagdørenes profil efter at have foretaget de første prøve-kørsler .... luftstrømmen sluttede sig så tæt om karosseriet, at kølningskanalerne i vognens bagende simpelthen ikke kunne fungere!

# Det er Deres tur til at prøve DAUPHINE

DAUPHINE er blevet afprøvet under de mest vanskelige forhold. — Prototyperne blev overgivet ikke alene til professionelle »testkørere«, der dag og nat kørte i bjerge og over ujævnt terræn, men tillige til almindelige førere, der prøvede vognen i alt slags vejr og under alle forhold på og udenfor vejene i Europa, Afrika og Amerika. De sidstnævnte kørerers rapporter var altid interessante, da de ofte berettede om betydningsfulde småting, der ville blive ignoreret af rutinerede mekanikere.

De oplysninger, der blev resultatet af dette enorme eksperiment, satte os i stand til at foretage talrige forbedringer, inden vognen overhovedet kom i produktion. Der er imidlertid eet punkt, hvor alle kørerne var enige: *vognens vejstabilitet er fantastisk*. Uanset forholdene og vejenes beskaffenhed — i bjerge eller på våde veje — indgyder DAUPHINE følelsen af fuldkommen sikkerhed. Denne fremragende egenskab skyldes utvivlsomt vognens meget lave tyngdepunkt og dens fire uafhængigt affjedrede hjul, men det er ikke alene dér, hemmeligheden ligger! Renaults store stab af fremragende teknikere tæller adskillige specialister, der ved *alt* om stabiliseringsproblemer.





*I Schweiz.*



*I Spanien.*

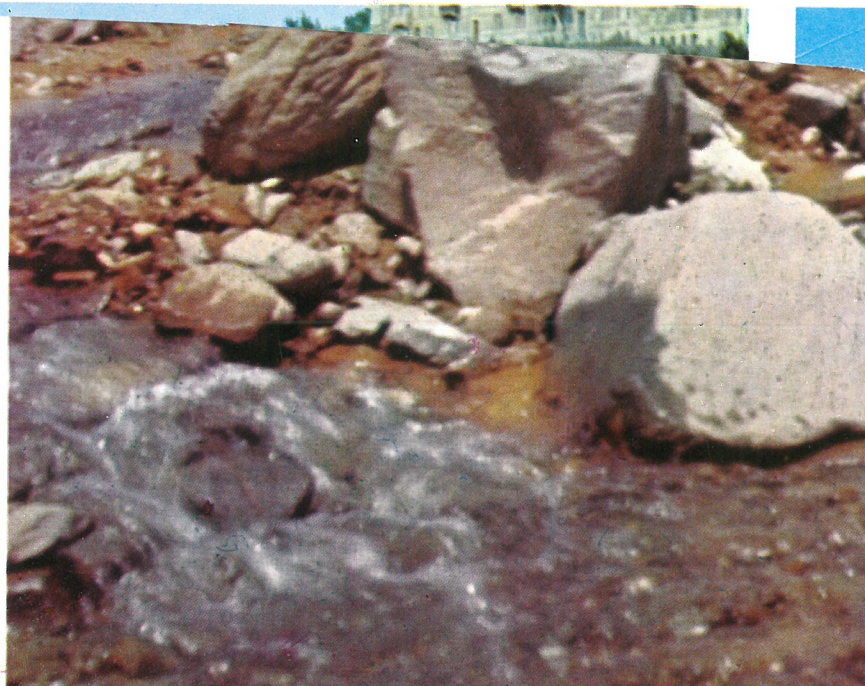
*På Sicilien.*

*I Norge.*

*I Grækenland.*

ker omgæende, stærk og kraftigt. Vognen er udstyret med overdimensionerede bremsetromler, der giver en rigelig friktionsflade for bremseblokke og fordeler varmen, der opstår ved bremningsprocessen.

I bjergrige egne vil DAUPHINE's bremser ikke blive overvarme, og effektiviteten vil således være konstant.



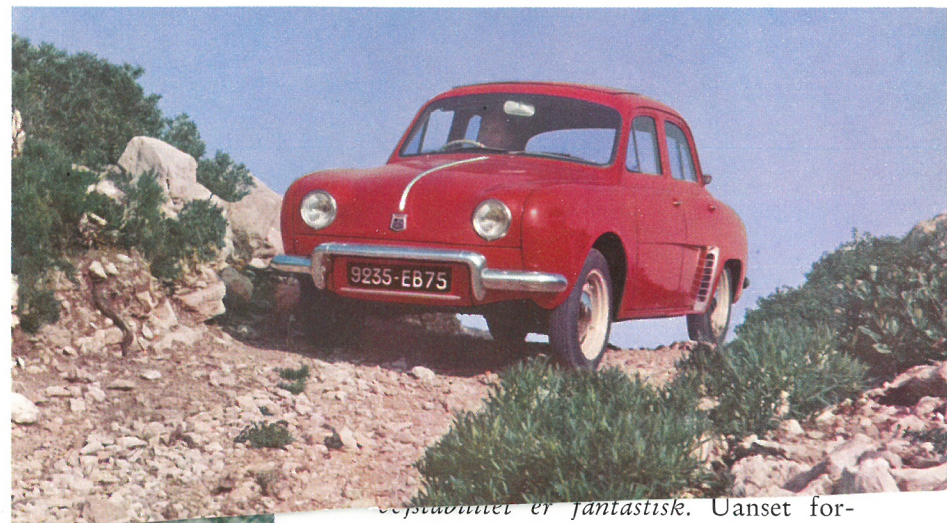


*Italien.*

*Nær toppen  
af Stelvio.*



*Autostrada  
i Jugoslavien.*



*I Portugal.*

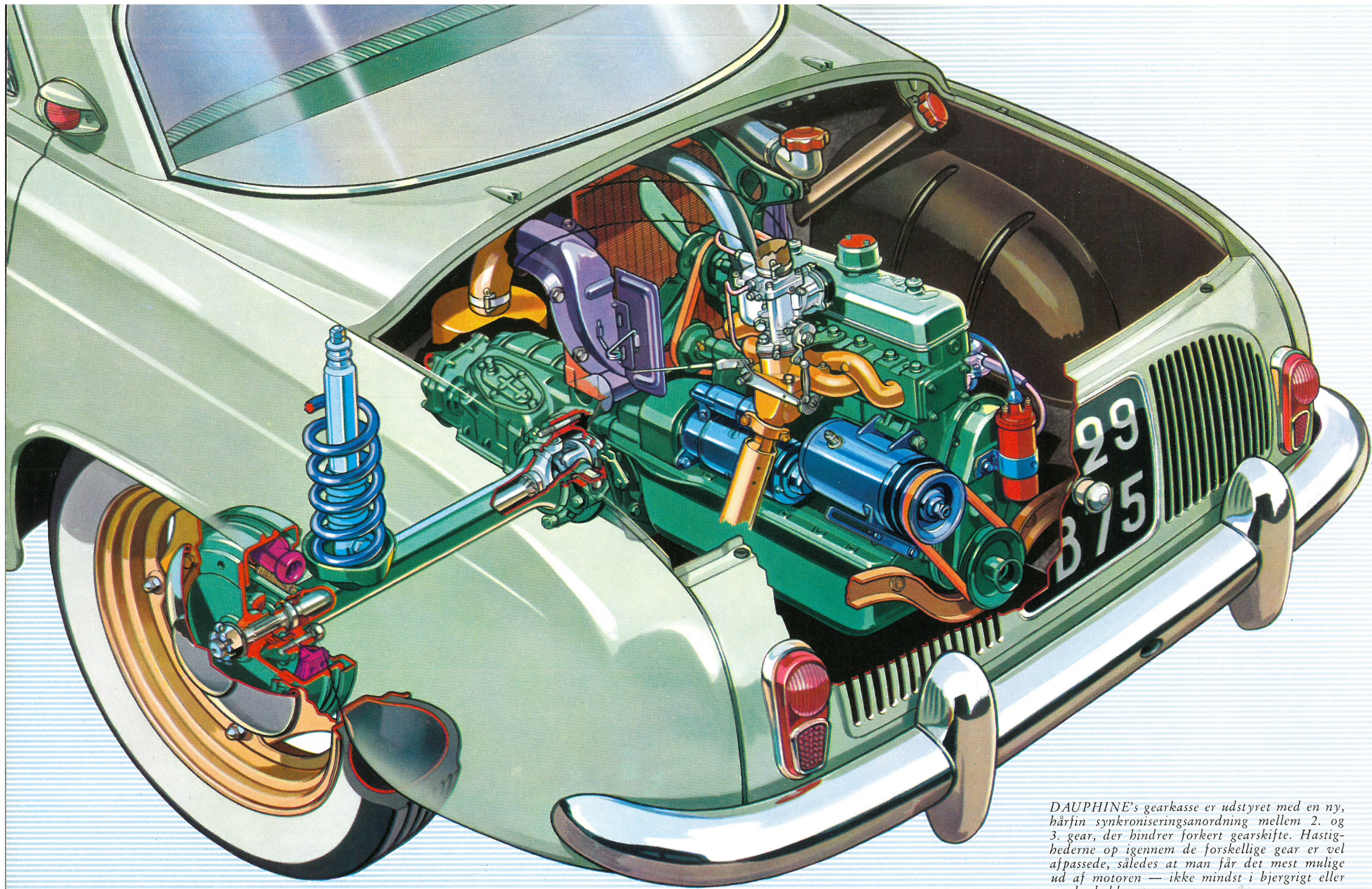


...stabilitet er fantastisk. Uanset forholdene og vejenes beskaffenhed — i bjerge eller på våde veje — indgyder DAUPHINE følelsen af fuldkommen sikkerhed. Denne fremragende egenskab skyldes utvivlsomt vognens meget lave tyngdepunkt og dens fire uafhængigt affjedrede hjul, men det er ikke alene dér, hemmeligheden ligger! Renaults store stab af fremragende teknikere tæller adskillige specialister, der ved *alt* om stabiliseringsproblemer.

En hurtig vogn skal have gode bremses. DAUPHINE's hydrauliske bremses virker omgående, blødt og kraftigt. Vognen er udstyret med overdimensionerede bremsetromler, der giver en rigelig friktionsflade for bremseblokke og fordeler varmen, der opstår ved bremseprocessen.

I bjergrige egne vil DAUPHINE's bremses ikke blive overvarme, og effektiviteten vil således være konstant.





DAUPHINE's gearkasse er udstyret med en ny, hårfin synkroniseringsanordning mellem 2. og 3. gear, der hindrer forkert gearskifte. Hastighederne op igennem de forskellige gear er vel afpassede, således at man får det mest mulige ud af motoren — ikke mindst i bjergigt eller stærkt bakket terræn.

Vognen er monteret med tryk-køler, hvilket betyder, at vandets temperatur kan stige til over det normale kogepunkt (som i en autoclave eller en trykkoger). Det er en kendt sag, at en motor skal være gennemvarm for at kunne yde sit bedste. DAUPHINE-motoren når hurtigt den ideelle arbejdstemperatur (ca. 80°), fordi føreren kan regulere kølergardinets stilling fra sin plads bag rattet. Dette bør naturligvis ske under hensyntagen til vejret. DAUPHINE monteret med »Sofica«-varme er thermostatstyret, hvorfor kølergardin ikke er monteret på denne model.

Luften ledes effektivt ud gennem gitrene bagtil, og selv under bjergkørsel i varmt vejr er afkølingen glimrende. For at kunne fange kolervarmen om vinteren er ventilatoren omringet af skærme, der leder luften ind i varmesystemet. Om sommeren kan luftstrømmen let afbrydes ved simpelthen at åbne to klapper.

# Og her er nogle tekniske oplysninger om DAUPHINE

Motoren, der er blevet døbt „VENTOUX“, er en livlig 4-cylindret 845 cc med 30 HK (S.A.E.).

Denne motors forbløffende egenskaber har allerede gjort sig bemærket i konkurrence-racervogne, der har opnået bemærkelsesværdige sejre over langt kraftigere konkurrenter, særligt i Mille-Miglia og Liège-Rom-Liège rally'et.

De egenskaber, der har været grundlæggende for 4 CV motorens renommé, er blevet medtaget i VENTOUX motoren . . . De vil fra den allerførste prøvekørsel glæde Dem over dens levende acceleration og hurtighed i bakket terræn.

## MOTOR

Hækmotor, 4 cylindre.

Boring: 58 mm.

Slaglængde: 80 mm.

Kubikindhold: 845 cc.

Kompressionsforhold: 7,25 : 1.

Max. ydelse ved 4.200 omd.: 30 HK. (S.A.E.).

Drejningsmoment ved 2.000 omd.: 6,7 m.kg.

Topventilet.

Karburator med automatisk choker.

Våde, udskiftelige cylinderforinger.

Vandkølet.

Tryk-køler.

Max. hastighed: 115 km/t.

Benzinforbrug: 6,5 liter på 100 km — 15—16 km pr. l — ved en gennemsnitshastighed af 65 km/t.

## ELEKTRISK UDSTYR

6 volts batteri 75/90 amp/t.

Tænding med automatisk centrifugal regulering.

Starter-kontrol med tændingsnøglen.

150 W dynamo med regulator, der regulerer strømmen under alle forhold.

## TRANSMISSION

Kobling med tørre friktionsplader.

Gearbox: 3 fremadgående (2 og 3 synkroniserede), 1 baggear.

Gearforhold: 1.: 3,7/1 — 2.: 1,81/1 — 3.: 1,07/1.

Bakgear: 3,7/1.

Bagaksler med kardanled forsynet med nålelejer.

Differentiale — gearforhold: 4,37/1.

## STYRING

Tandstangs — retur fjeder.

## OPHÆNGNING

4 uafhængigt affjedrede hjul.

4 skruefjedre.

4 teleskopiske støddæmpere.

1 torsionsstangs stabilisator.

## BREMSER

Hydrauliske fodbremsere på alle fire hjul.

Mekanisk håndbremse på baghjulene.

## DÆK

5,0 × 15 eller 135 mm × 380 mm

## VÆGT

Egenvægt: 635 kg.

## KAPACITET

Tankindhold: 32 liter. Benzintanken tillader 450 km kørsel uden påfyldning.

Motorolie: 2,5 l.

Køler: 4,2 l.

## YDRE DIMENSIONER

Længde . . . . .	3,95 m
Bredde . . . . .	1,52 m
Højde, tom . . . . .	1,44 m
Højde, fuld . . . . .	1,40 m
Hjulafstand . . . . .	2,27 m
Forhjulsspor . . . . .	1,25 m
Baghjulsspor . . . . .	1,22 m
Højde fra jorden . . . . .	0,15 m
Drejningsradius . . . . .	4,45 m

## INDVENDIGE DIMENSIONER

Bredde foran (albuehøjde) . . . . .	1,24 m
Bredde bag (albuehøjde) . . . . .	1,22 m
Højde over sæderne, foran . . . . .	0,95 m
Højde over sæderne, bag . . . . .	0,90 m
Afstand mellem for- og bagsæde, når forreste sæde er i forreste position . . . . .	0,32 m
bageste position . . . . .	0,20 m
Bagagerum . . . . .	200 dm <sup>3</sup>

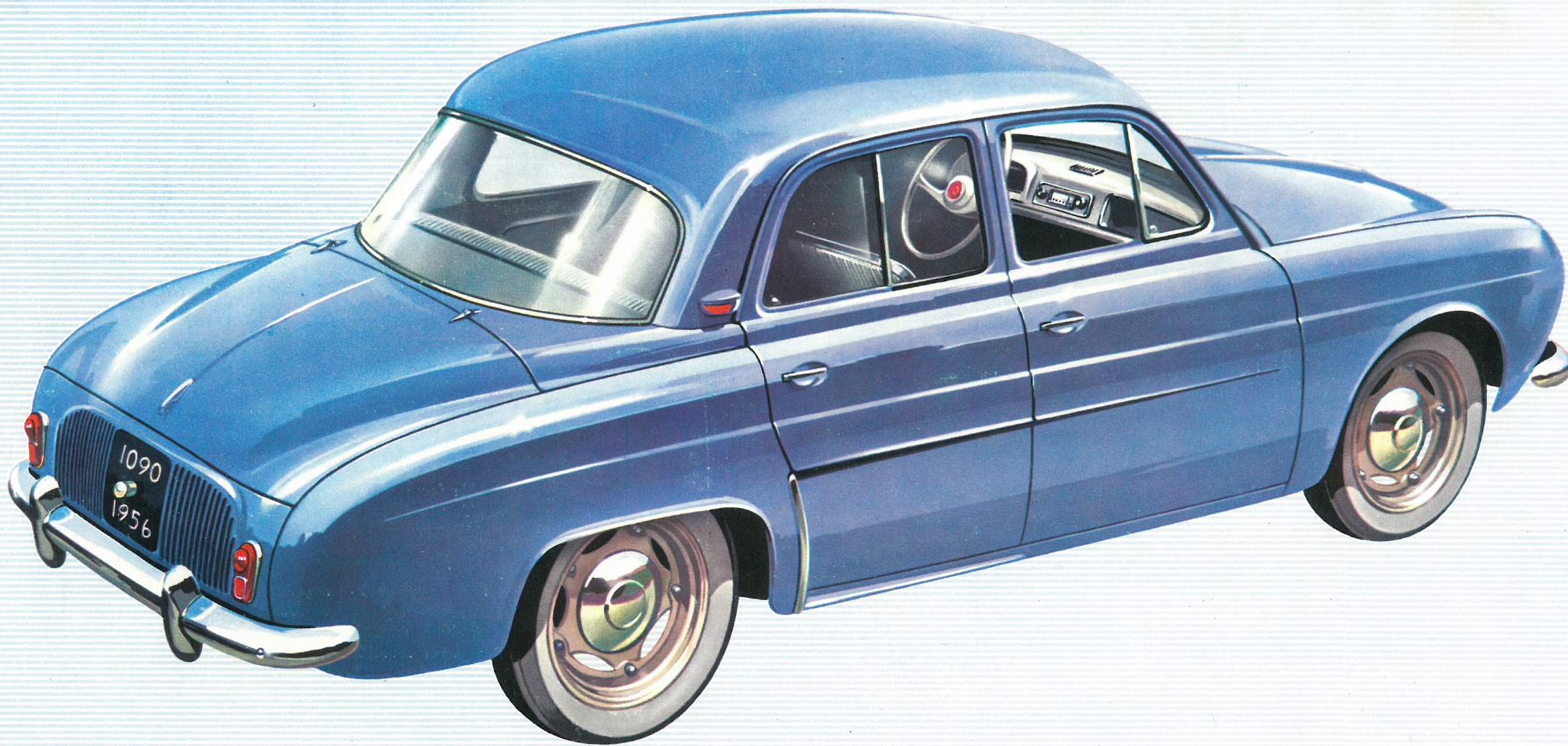
DAUPHINE er ikke blot smuk og hurtig — den er frem for alt virkelig økonomisk, et punkt, der har betydet uhyre meget under konstruktionsarbejdet. Målet er dels nået gennem de omtalte studier af aerodynamiske principper, dels gennem maksimal kraftudnyttelse og stort hensyn til vægten.

Andre punkter må imidlertid også gøre sig gældende, før man med rette kan hævde, at en vogn er økonomisk:

- Adgangen til alle mekaniske dele skal være så let, at justeringer og reparationer gøres ukomplicerede.
- Det bør være nemt at foretage mindre karosserireparationer (for- og bagskærmene skal kunne afmonteres ved at løsne et fåtal af skrueforbindelser).
- Cylinderforinger bør let kunne udskiftes, når dette er nødvendigt efter mange års tro og god tjeneste.

Alle disse ting, der letter den daglige vedligeholdelse og reparationerne på DAUPHINE, er blevet taget i betragtning, således at fremtiden ikke gemmer ubehagelige overraskelser for DAUPHINE-ejerne.

# Dauphine



Generalagent:  
**BRDR. FRIIS-HANSEN A/S**  
ØSTER ALLÉ 7 . KBHVN. Ø.  
TRIA 3580

Aftal tid om prøvetur med:

**S. BJØDSTRUP**  
Aut. Austin og Renault Forhandler  
Vesterbro 44 - Odense  
Telefon 8585