



RENAULT 4 CV 1956

VARME- OG DEFROSTERANLÆG

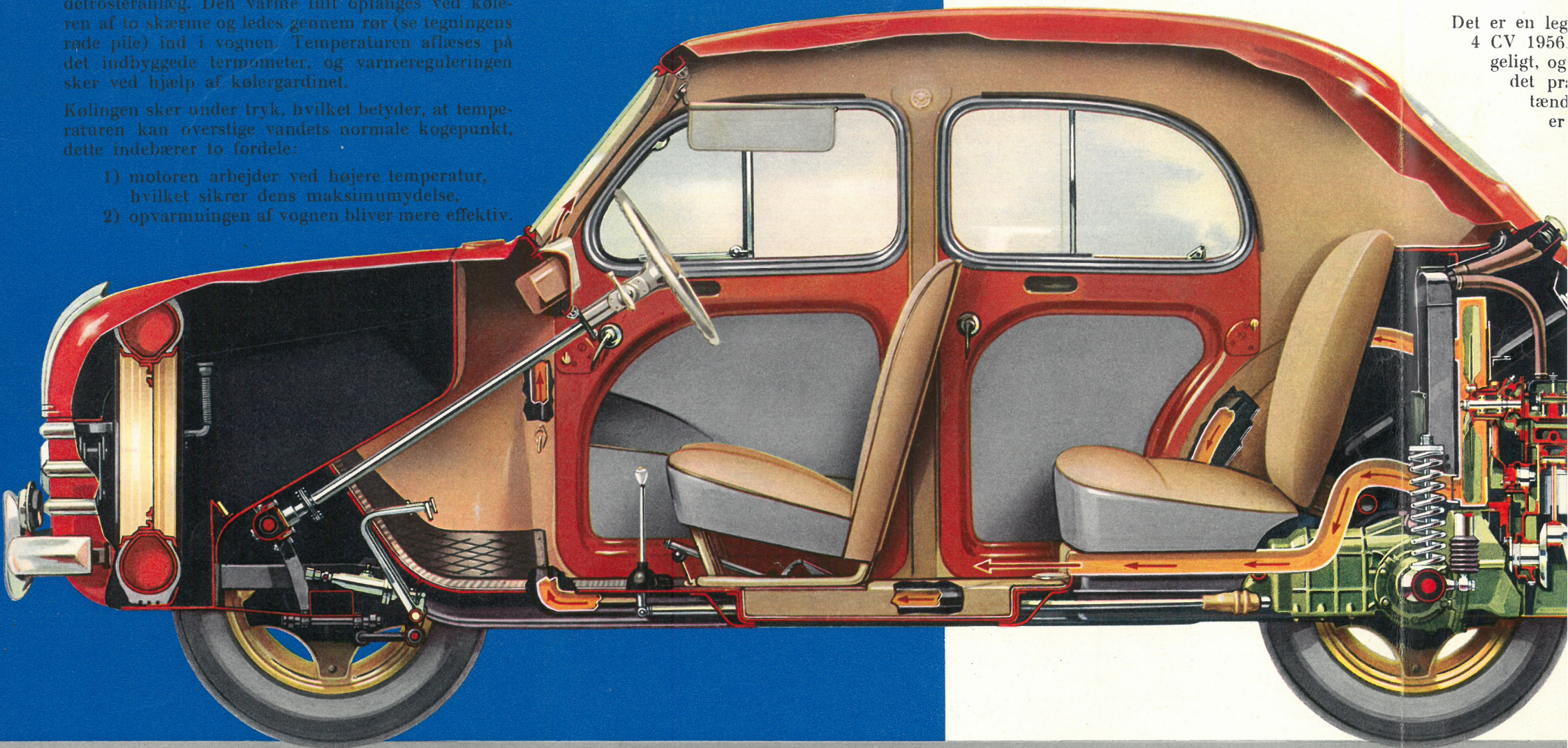
Naturligvis er 4 CV 1956 udstyret med varme- og defrosteranlæg. Den varme luft opfanges ved køleren af to skærme og ledes gennem rør (se tegningens røde pile) ind i vognen. Temperaturen aflæses på det indbyggede termometer, og varmereguleringen sker ved hjælp af kølergardinet.

Kølingen sker under tryk, hvilket betyder, at temperaturen kan overstige vandets normale kogepunkt, dette indebærer to fordele:

- 1) motoren arbejder ved højere temperatur, hvilket sikrer dens maksimumydelse,
- 2) opvarmningen af vognen bliver mere effektiv.

GEARKASSEN ER NU FU

Det er en leg
4 CV 1956
geligt, og
det pr:
tænd
er



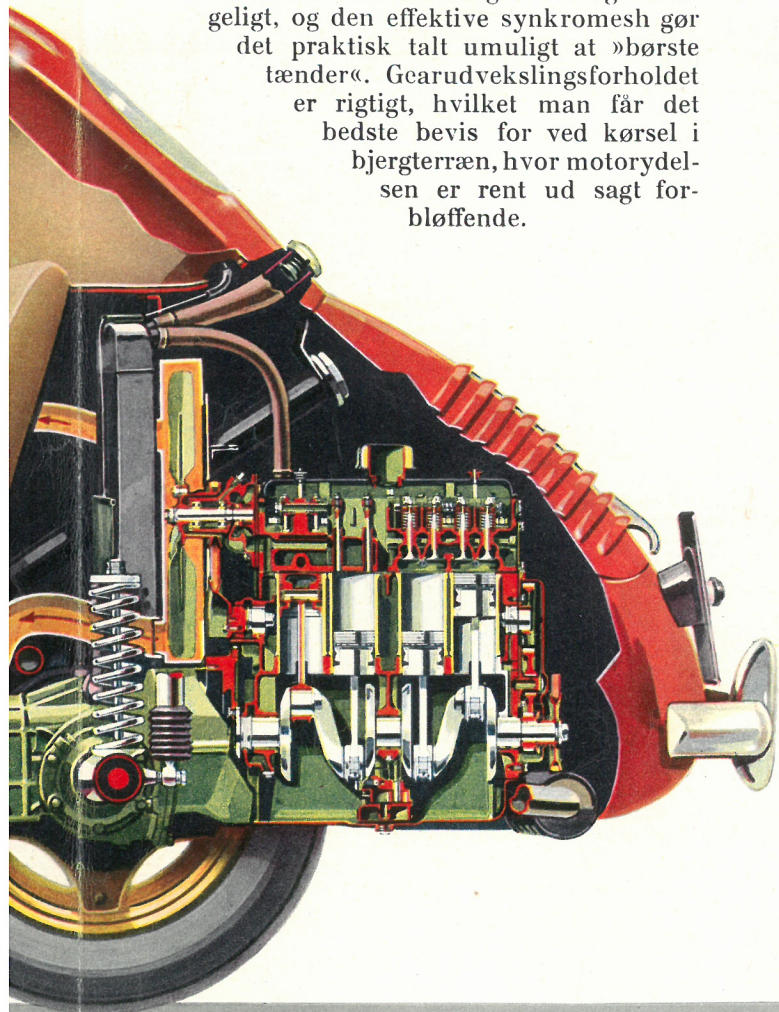
NY FORBEDRET FORHJULSOPHÆNGNING GIVER ENDNU BEDRE KØREEGENSKABER - - -

Svingarmene af støbejern er blevet erstattet af arme presset i stålplade. De er lettere, men endnu stærkere. Den uaffjedrede vægt er blevet mindre, og derfor er køreegenskaberne bedre.

Alle ledforbindelser er nu udstyret med silentblokke, der »opsuger« vibrationer og støj. De er yderst effektive, næsten evigtvarende og kræver ingen smøring.

ASSEN ER NU FULDT SYNCRONISERET

Det er en leg at skifte gear i RENAULT 4 CV 1956. Gearskiftet går let og behageligt, og den effektive synkromesh gør det praktisk talt umuligt at »børste tænder«. Gearudvekslingsforholdet er rigtigt, hvilket man får det bedste bevis for ved kørsel i bjergterræn, hvor motorydelsen er rent ud sagt forbløffende.

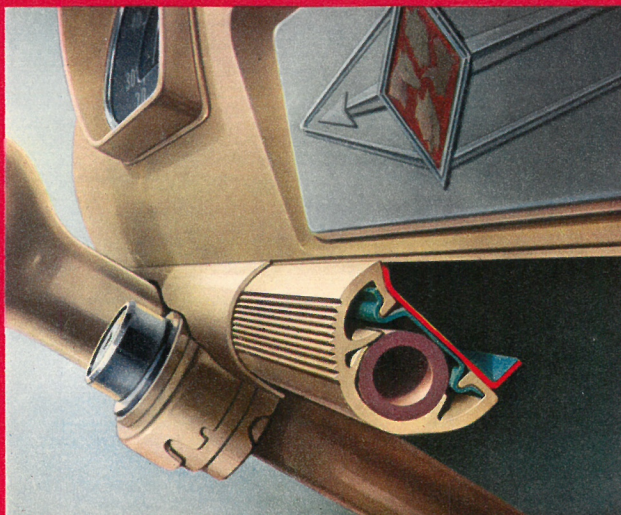


ABER - - -

entblokke,
er yderst
ver ingen

Færdseulykker kan ikke undgås men følgerne af dem kan begrænses — endog betydeligt. RENAULT 4 CV 1956 har sikkerhedsudstyr som ingen anden vogn i sin klasse.

Instrumentbrættets underkant er således — i sin fulde længde — polstret med sikkerhedsvulst, der forhindrer, at passagerernes knæ, ved sammenstød eller under hård opbremsning, skæres i stykker. Også hovedet er der tænkt på, idet vindspejlets overkant er forsynet med samme sikkerhedsvulst.

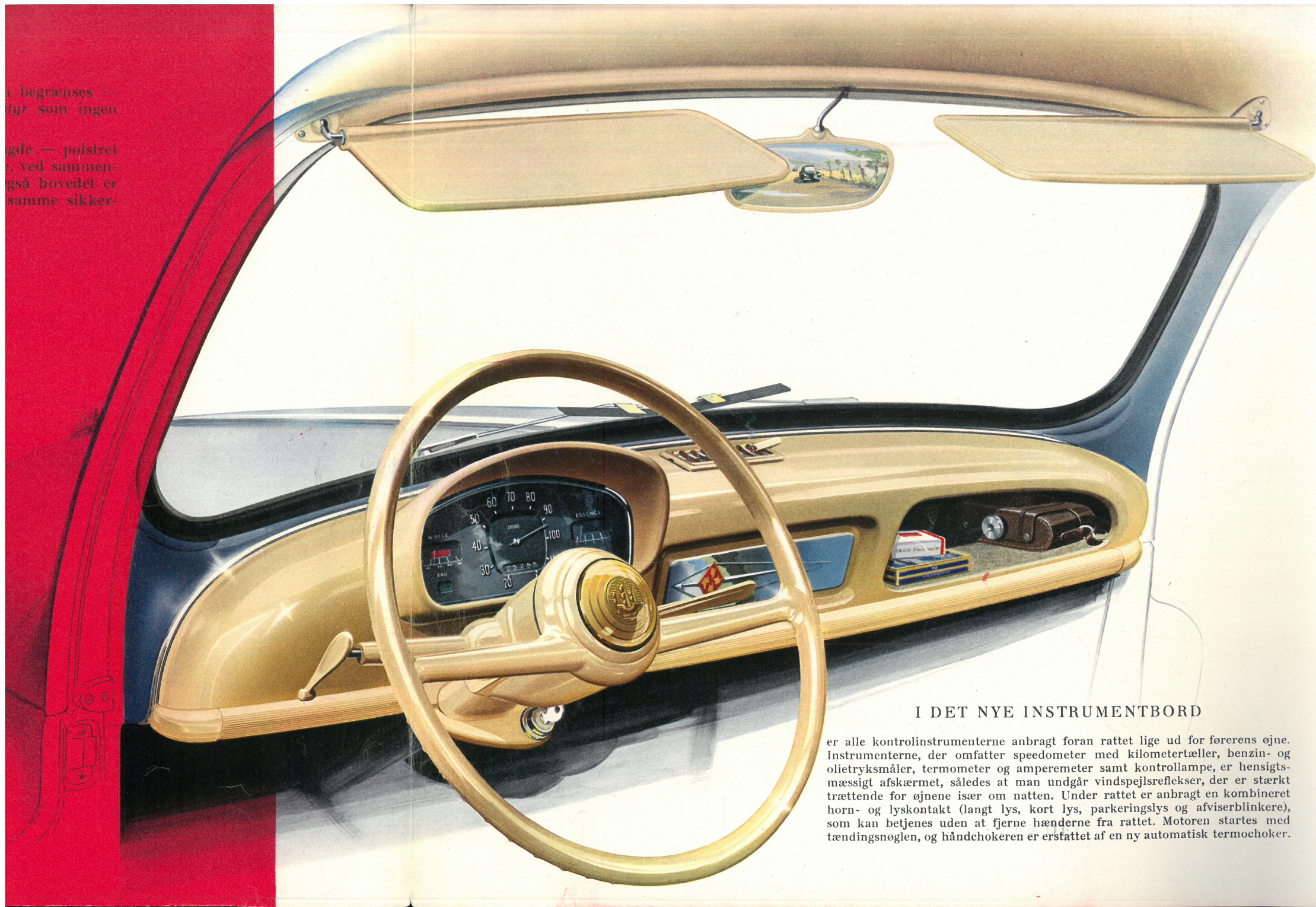


Rattet er udført i et materiale, der gør det halybøjeligt. Dermed absorberes hovedparten af det stød, der vil opstå, såfremt føreren kastes frem mod rattet ved kollision. Betjeningsknapper samt greb og det udstyr, der ikke kan indbygges i karosseriet, er lavet af et kunststof, der brydes ved hård påvirkning. Naturligvis er samtlige ruder udført i splintsikkert materiale.



begrænses —
dgr som ingen

gde — polstret
ved sammen-
gså hovedet er
samme sikker-



I DET NYE INSTRUMENTBORD

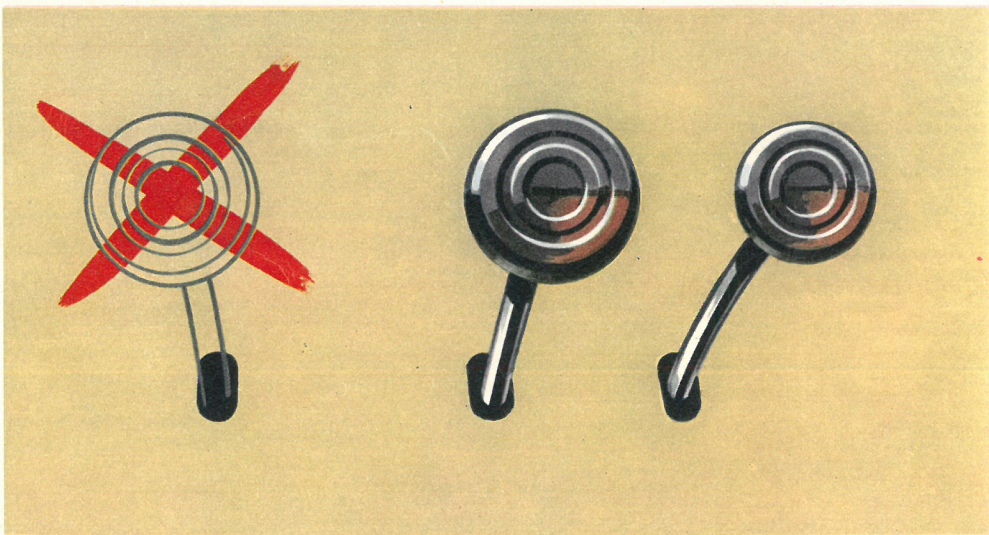
er alle kontrolinstrumenterne anbragt foran rattet lige ud for førerens øjne. Instrumenterne, der omfatter speedometer med kilometertæller, benzin- og olietryksmåler, termometer og amperemeter samt kontrollampe, er hensigtsmæssigt afskærmet, således at man undgår vindspejlsreflekser, der er stærkt trættende for øjnene især om natten. Under rattet er anbragt en kombineret horn- og lyskontakt (langt lys, kort lys, parkeringslys og afviserblinkere), som kan betjenes uden at fjerne hænderne fra rattet. Motoren startes med tændingsnøglen, og håndchokeren er erstattet af en ny automatisk termochoker.

RENAULT 4 CV kan også leveres med

FERLEC AUTOMATISK KOBLING

Kunne De tænke Dem en vogn uden kobling? Mange har længe haft dette ønske, men ønsket om den automatiske kobling har hidtil været forbundet med køb af stor vogn. Det er imidlertid ikke længere nødvendigt at »gå til de dyre klasser«. RENAULT 4 CV 1956 kan leveres med den automatiske FERLEC-kobling, der er gennemprøvet og effektiv under alle forhold. FERLEC-systemet er et elektroteknisk system. Udkoblingen sker, såsnart speederen påvirkes, og gearskiftningen foregår ganske normalt — *blot uden koblingsbesvær for Dem!*

RENAULT 4 CV 1956 med FERLEC-kobling bliver seriefremstillet og leveres for en rimelig merpris.



Forhandler:

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

— venter Dem til en prøvetur!

TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

MOTOR:

Hækmotor - topventilet
4 cylindre - firetakts
Boring: 54,5 mm
Slaglængde: 80 mm
Cylindervolumen: 747 cc
Kompressionsforhold: 7,25
Motorydelse: 21 HK
ved 4100 omdr./min.
Udskiftelige våde cylinderforinger

Karburator: Solex 22 ICBT med
automatisk choker
3 trins fuldt synkroniseret gearkasse
Udvekslingsforhold: 1.: 3.7 — 2.: 1.81
3.: 1.07 og bakgear: 3.7
Enkeltplade - tørkobling
Tryk - vandkøling
6 volts batteri - 60/75 amp./t.

OPHÆNGNING:

Uafhængig affjedring af alle hjul. 4 spiral-fjedre med hydrauliske støddæmpere.
Dæk: 5,0 × 15 eller 135 × 380, standard model: 4,5 × 15

BREMSER:

Justerbare hydrauliske bremsere på alle hjul. Mekanisk håndbremse til baghjul

DIMENSIONER (udvendige):

Længde overalt.....	3,63 m
Bredde overalt.....	1,43 -
Højde overalt.....	1,47 -
Sporvidde for og bag.....	1,22 -
Akselafstand.....	2,10 -
Mindste venderadius.....	4,20 -
Fri højde over jorden.....	0,18 -

DIMENSIONER (indvendige):

Fra midten af vindskærm til midten af bagrude.....	1,66 m
Forsæde (målt i albuehøjde).....	1,21 -
Bagsædet (målt i albuehøjde).....	1,20 -
Største indvendige højde.....	1,14 -
Højde over forsæde.....	0,90 -
Højde over bagsæde.....	0,88 -

MAX. FART..... 110 km/t

BENZINFORBRUG..... 17-19 km/l

TANKKAPACITET..... 27,5 l

Generalrepræsentant

BRDR. FRIIS-HANSEN ½

ØSTERALLE 7 . KØBENHAVN Ø

Ret til ændringer i specifikationer forbeholdes!



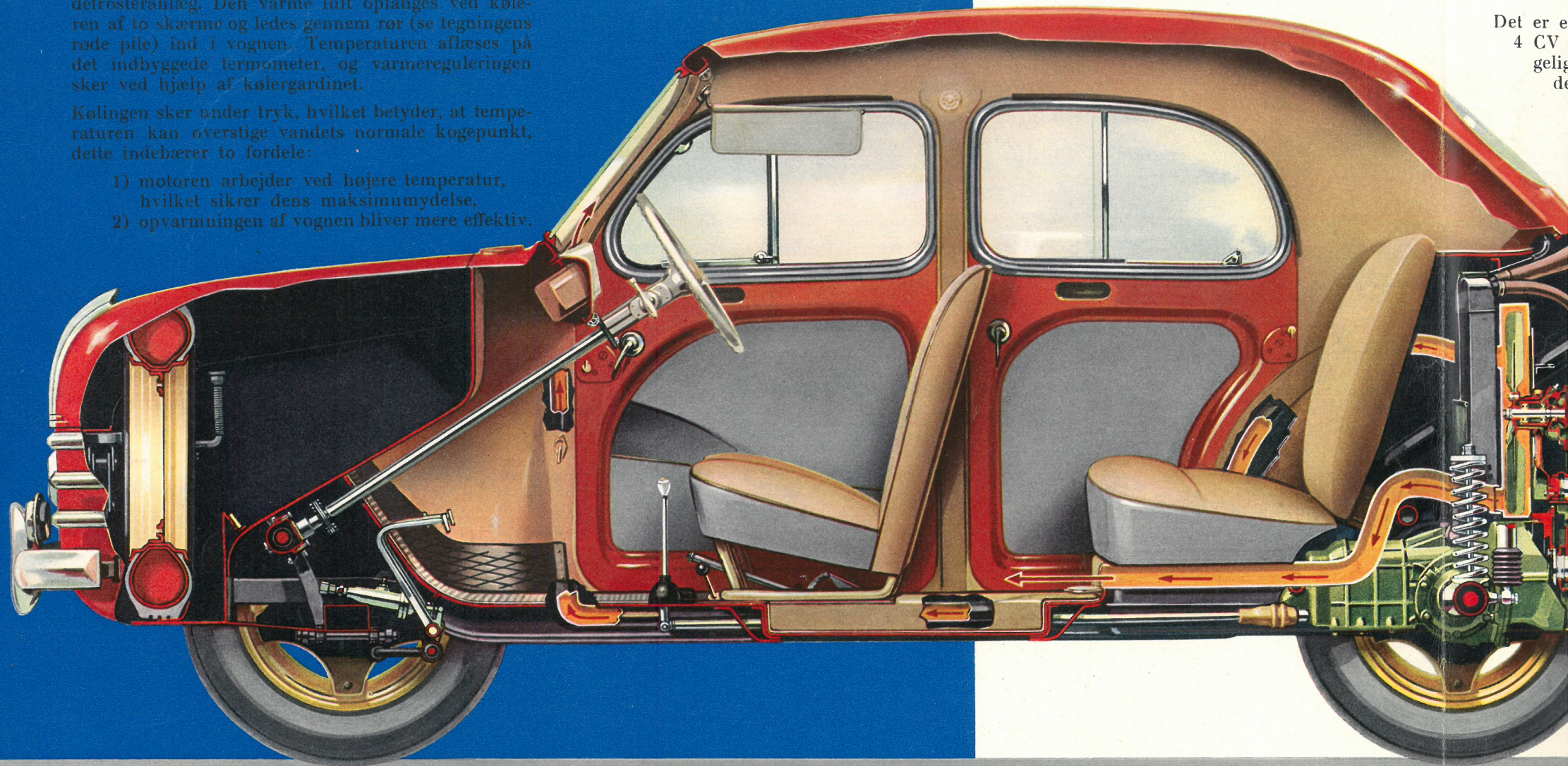
Diaz

VARME- OG DEFROSTERANLÆG

Naturligvis er 4 CV 1956 udstyret med varme- og defrosteranlæg. Den varme luft opfanges ved køleren af to skærme og ledes gennem rør (se tegningens røde pile) ind i vognen. Temperaturen aflæses på det indbyggede termometer, og varmereguleringen sker ved hjælp af kølergardinet.

Kølingen sker under tryk, hvilket betyder, at temperaturen kan overstige vandets normale kogepunkt, dette indebærer to fordele:

- 1) motoren arbejder ved højere temperatur, hvilket sikrer dens maksimumydelse,
- 2) opvarmningen af vognen bliver mere effektiv.



GEARKASSEN ER NU

Det er e
4 CV
geli
de

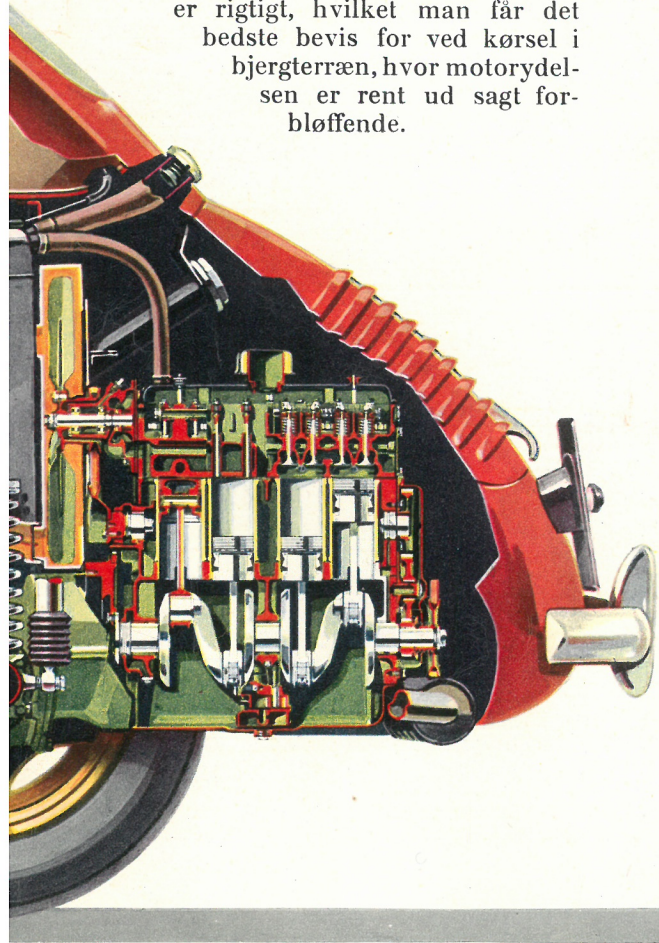
NY FORBEDRET FORHJULSOPHÆNGNING GIVER ENDNU BEDRE KØREEGENSKABER - - -

Svingarmene af støbejern er blevet erstattet af arme presset i stålplade. De er lettere, men endnu stærkere. Den uaffjedrede vægt er blevet mindre, og derfor er køreegenskaberne bedre.

Alle ledforbindelser er nu udstyret med silentblokke, der »opsuger« vibrationer og støj. De er yderst effektive, næsten evigtvarende og kræver ingen smøring.

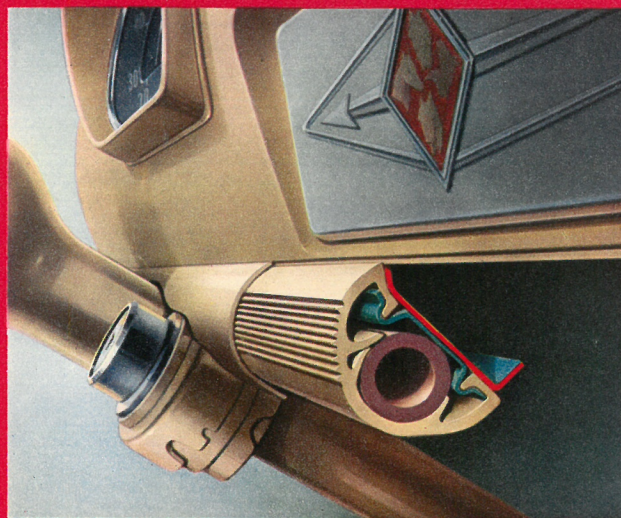
ER NU FULDT SYNCRONISERET

Det er en leg at skifte gear i RENAULT 4 CV 1956. Gearskiftet går let og behageligt, og den effektive synkromesh gør det praktisk talt umuligt at »børste tænder«. Gearudvekslingsforholdet er rigtigt, hvilket man får det bedste bevis for ved kørsel i bjergterræn, hvor motorydel- sen er rent ud sagt forbløffende.

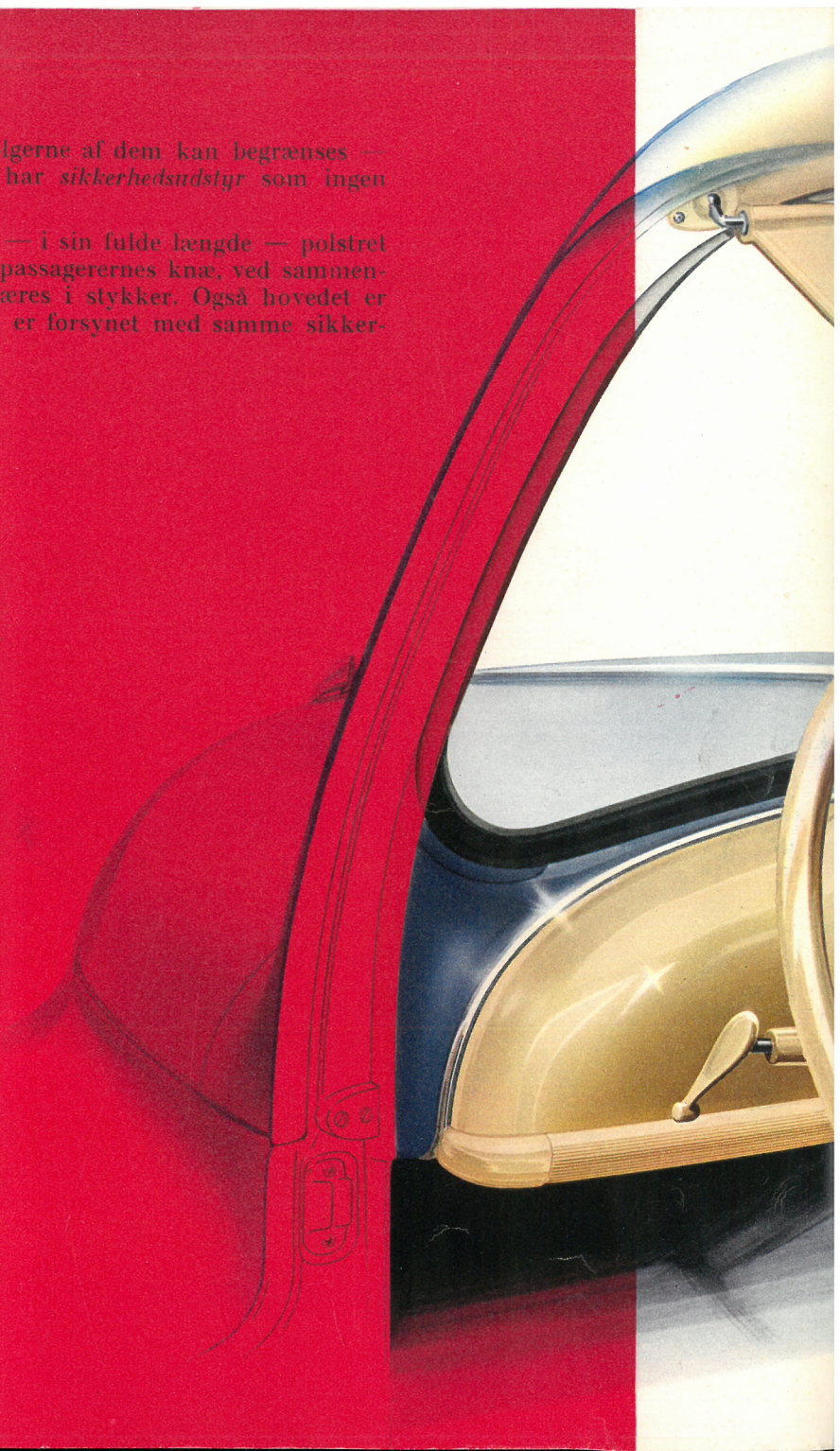


Færdssulykker kan ikke undgås men følgerne af dem kan begrænses — endog betydeligt. RENAULT 4 CV 1956 har sikkerhedsudstyr som ingen anden vogn i sin klasse.

Instrumentbrættets underkant er således — i sin fulde længde — polstret med sikkerhedsvulst, der forhindrer, at passagerernes knæ, ved sammenstød eller under hård opbremsning, skæres i stykker. Også hovedet er der tænkt på, idet vindspejlets overkant er forsynet med samme sikkerhedsvulst.

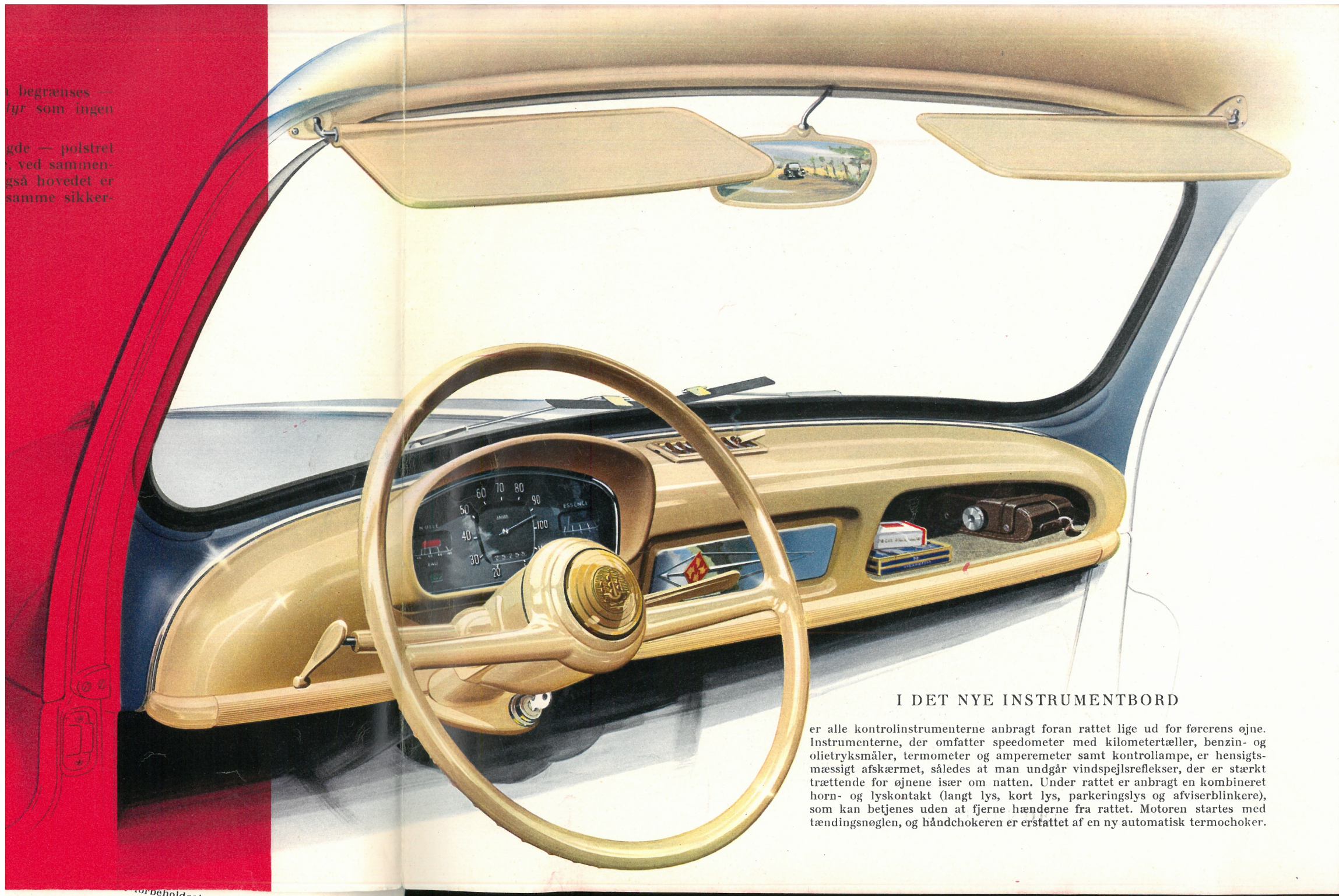


Rattet er udført i et materiale, der gør det halv- bøjeligt. Dermed absorberes hovedparten af det stød, der vil opstå, såfremt føreren kastes frem mod rattet ved kollision. Betjeningsknapper samt greb og det udstyr, der ikke kan indbygges i karosseriet, er lavet af et kunststof, der brydes ved hård påvirkning. Naturligvis er samtlige ruder udført i splintsikkert materiale.



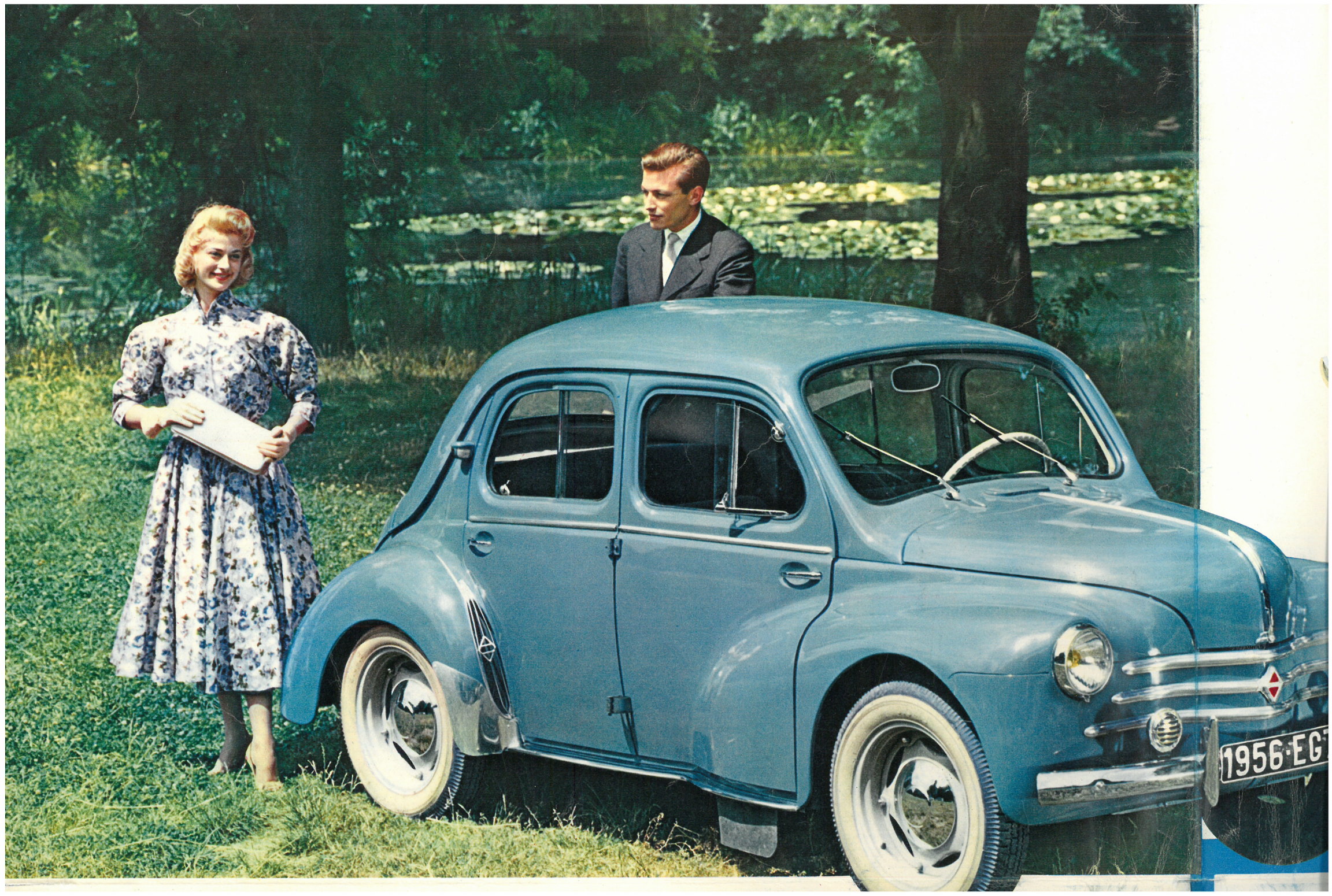
begrænses —
tyr som ingen

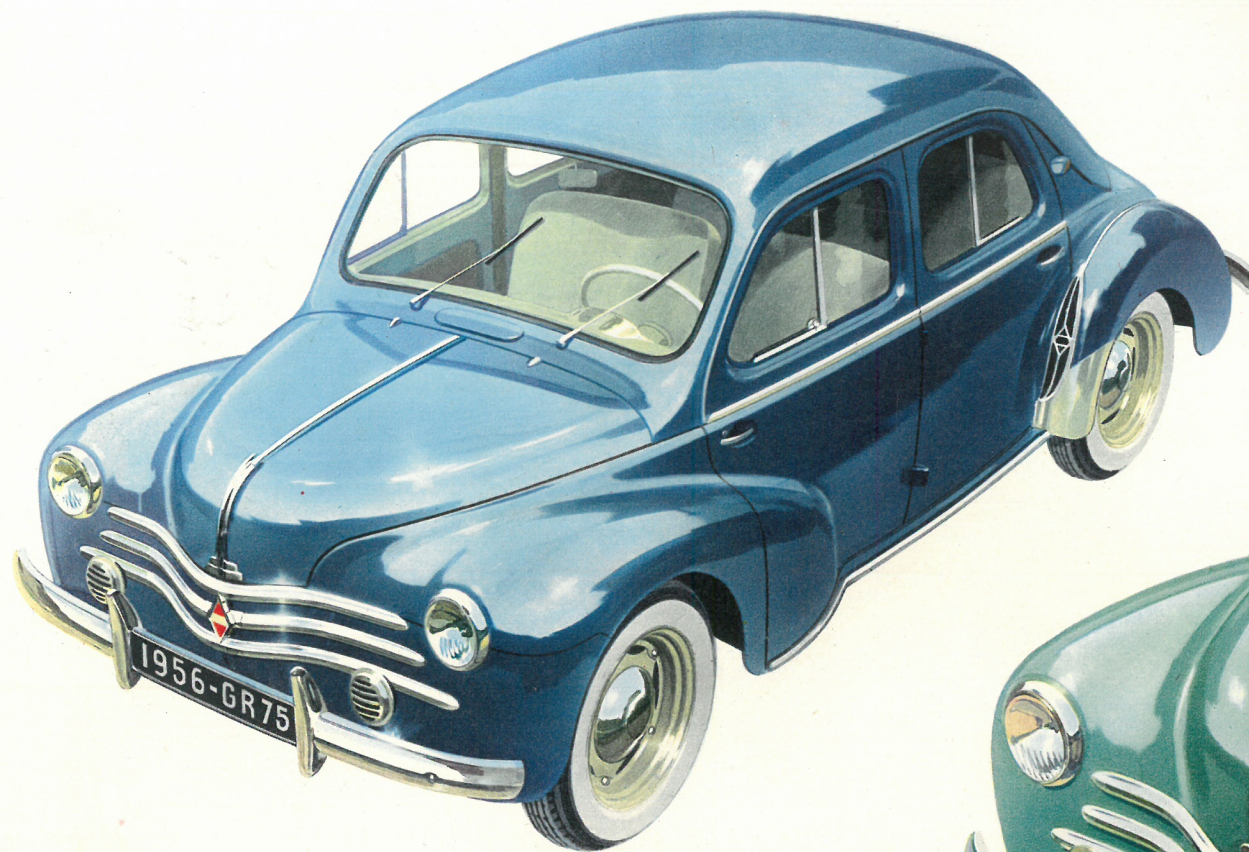
gde — polstret
ved sammen-
gså hovedet er
samme sikker-



I DET NYE INSTRUMENTBORD

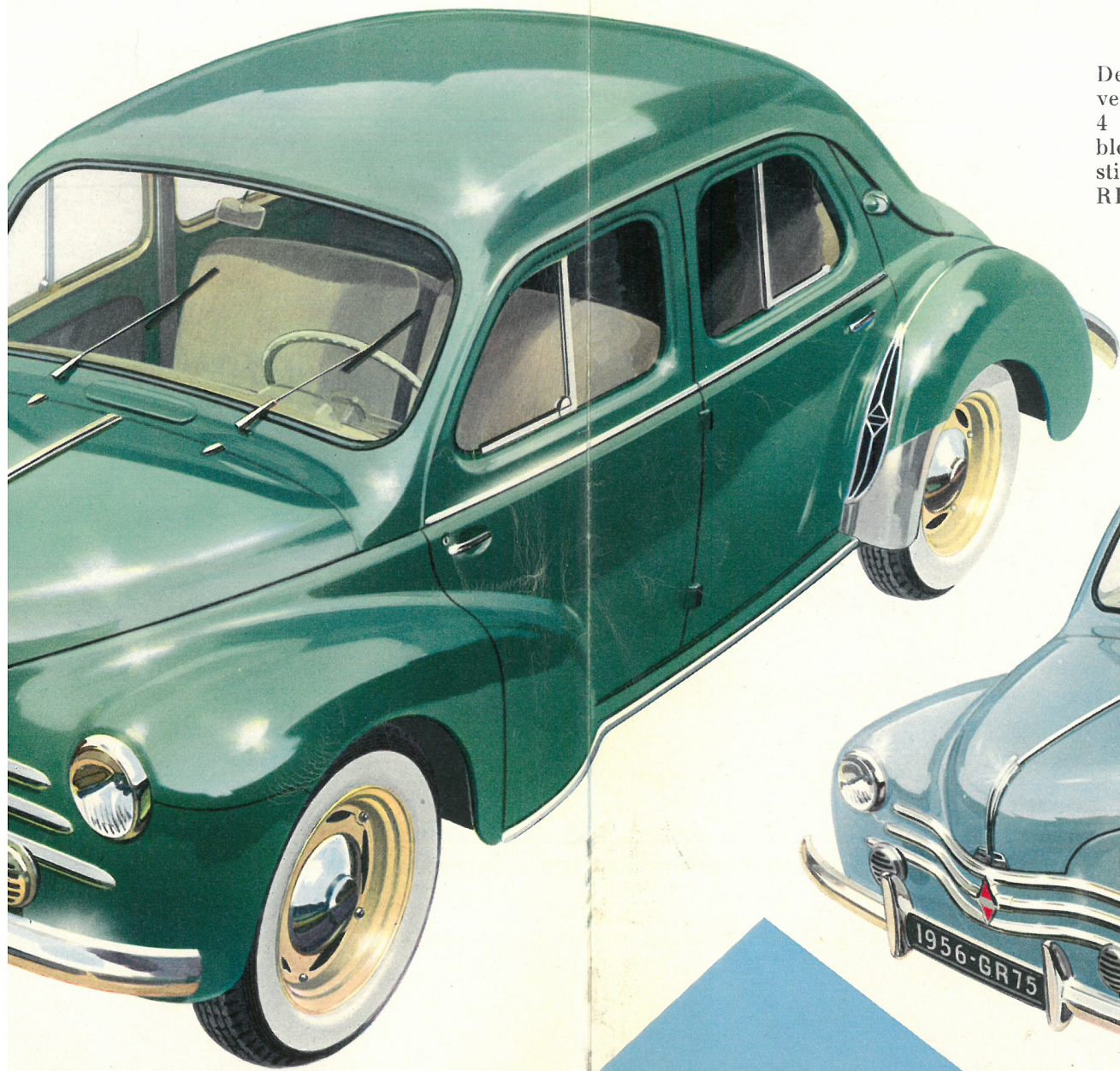
er alle kontrolinstrumenterne anbragt foran rattet lige ud for førerens øjne. Instrumenterne, der omfatter speedometer med kilometertæller, benzin- og olietryksmåler, termometer og amperemeter samt kontrollampe, er hensigtsmæssigt afskærmet, således at man undgår vindspejlsreflekser, der er stærkt trættende for øjnene især om natten. Under rattet er anbragt en kombineret horn- og lyskontakt (langt lys, kort lys, parkeringslys og afviserblinkere), som kan betjenes uden at fjerne hænderne fra rattet. Motoren startes med tændingsnøglen, og håndchokeren er erstattet af en ny automatisk termochoker.





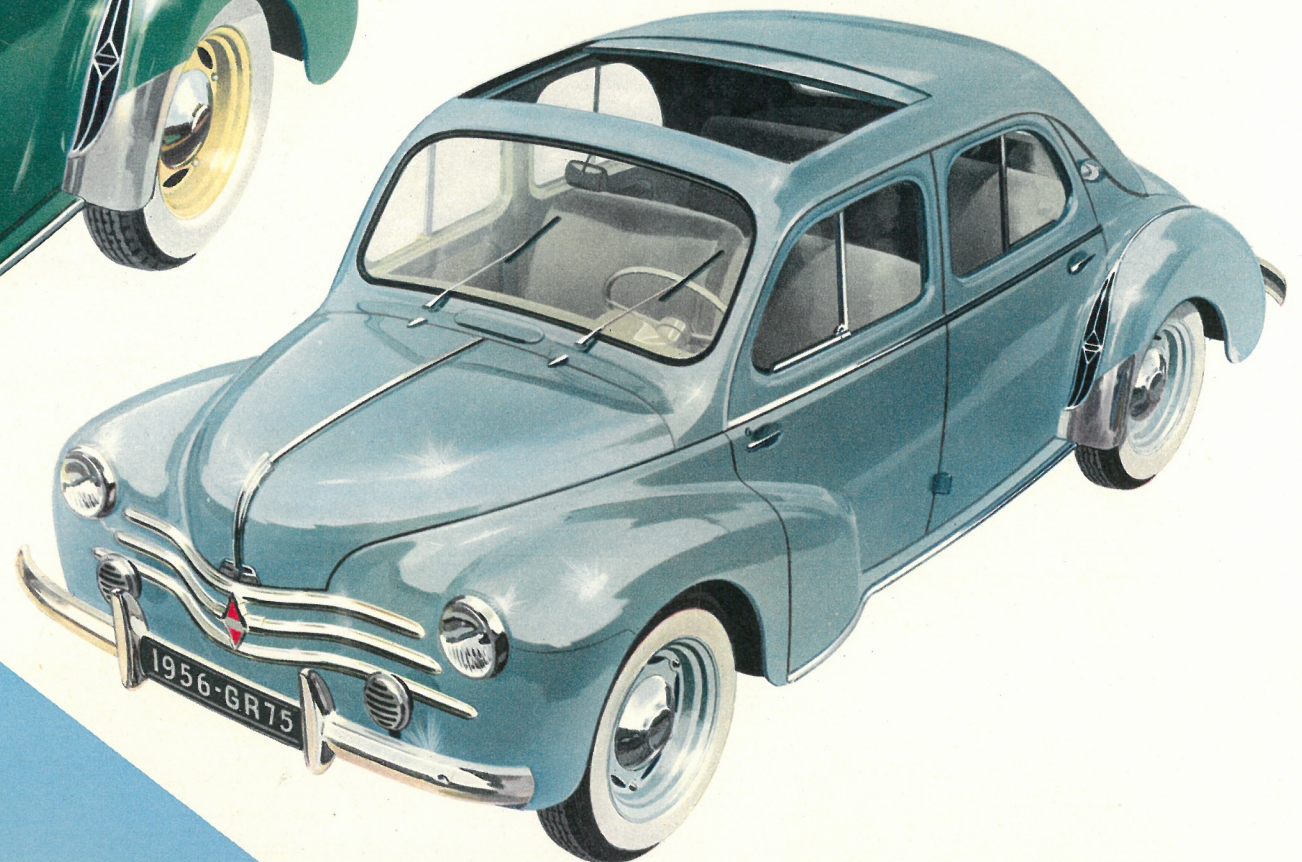
NEM!

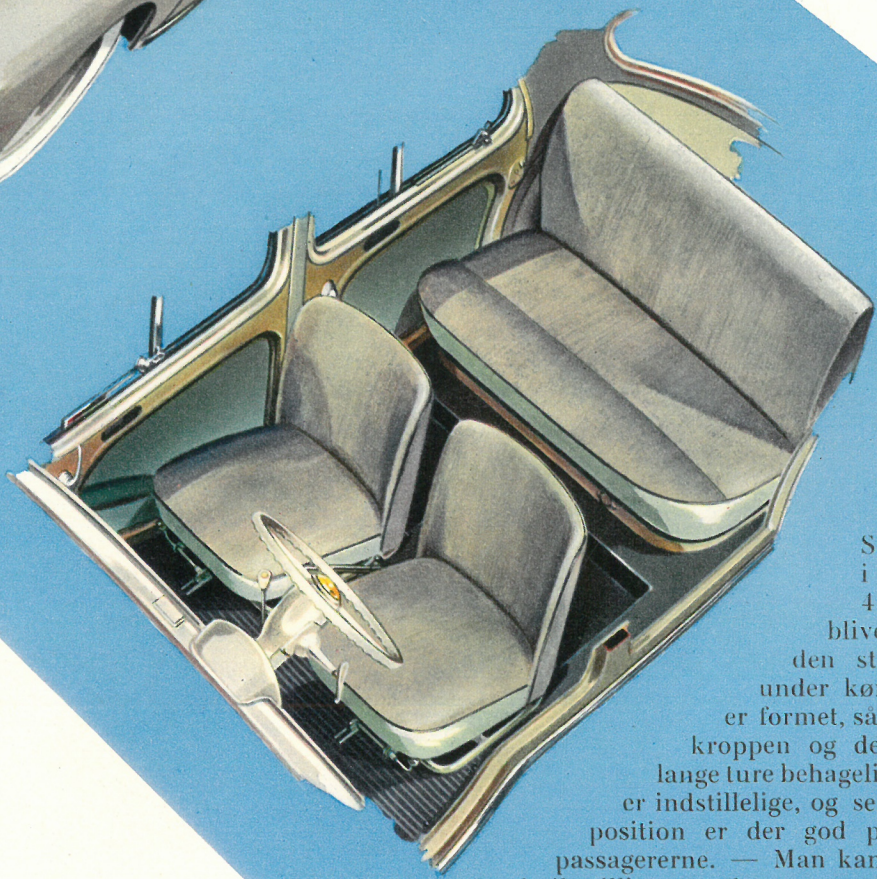
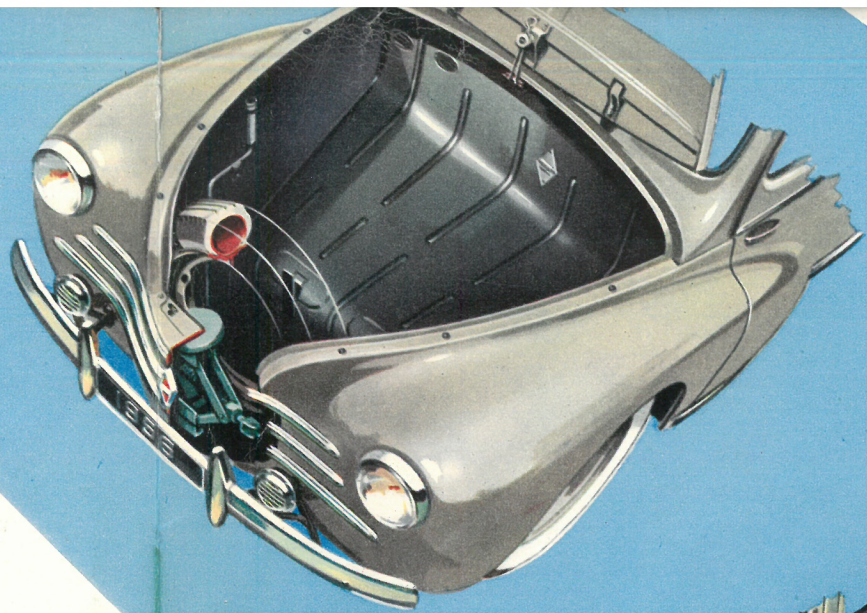
Der er altid plads til 4 CV — både i den værste myldretime-trafik, og når det gælder parkering. Det er den ideelle vogn i storbyens trafik. De kan »smutte« med Deres 4 CV, der »sker noget«, når De træder på speederen — den har en acceleration, der altid sikrer Dem plads i første række.



LEVENDE!

Den har vundet sine sejre på bjergenes veje. Gang på gang må motorverdenen undres, thi ikke blot gennemfører, men også vinder RENAULT 4 CV det ene hårde europæiske billøb efter det andet — og det ikke blot kun i sin klasse, men over langt større konkurrenter. — Ingen stigning, intet sving er for skarpt for vejenes »hujende bisse« — RENAULT 4 CV.





RUMMELIGT BAGAGERUM!

Bagagerummet findes foran i vognen og rummer let 2 kufferter af normal størrelse. Reservehjulet er anbragt i lodret stilling helt fremme i rummet, således at det opta'r mindst mulig plads, og dog er tilgængeligt.

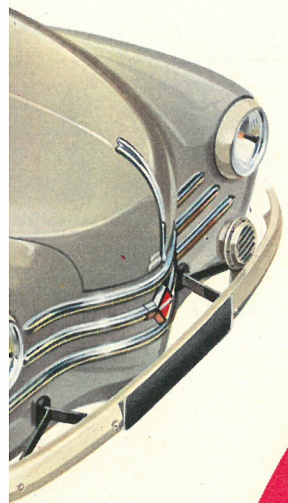
GOD PLADS TIL 4 PERSONER

Sæt Dem til rattet i en RENAULT 4 CV, — og De vil blive begejstret over den stilling, De indta'r under kørslen. — Sæderne er formet, så De virkelig støtter kroppen og derved gør selv de lange ture behagelige. Begge forsæder er indstillelige, og selv i deres bageste position er der god plads til bagsædepassagererne. — Man kan indtage naturlige hvilestillinger — knæene støder ikke mod forsædernes ryglæn. Man kan strække benene, idet forsæderne er opbygget således, at fødderne kan »stikkes« ind under disse.

ELEGANT!

Se på dens linier — let og elegant, eksponenten for fransk elegance. Den er foreningen af det skønne og det praktiske: aerodynamikkens krav er overholdt — den har en af de laveste vindmodstandskoefficienter.

Det er en leg at køre 4 CV — den er nem, sikker og elegant — vognen, der charmerer den moderne kvinde.



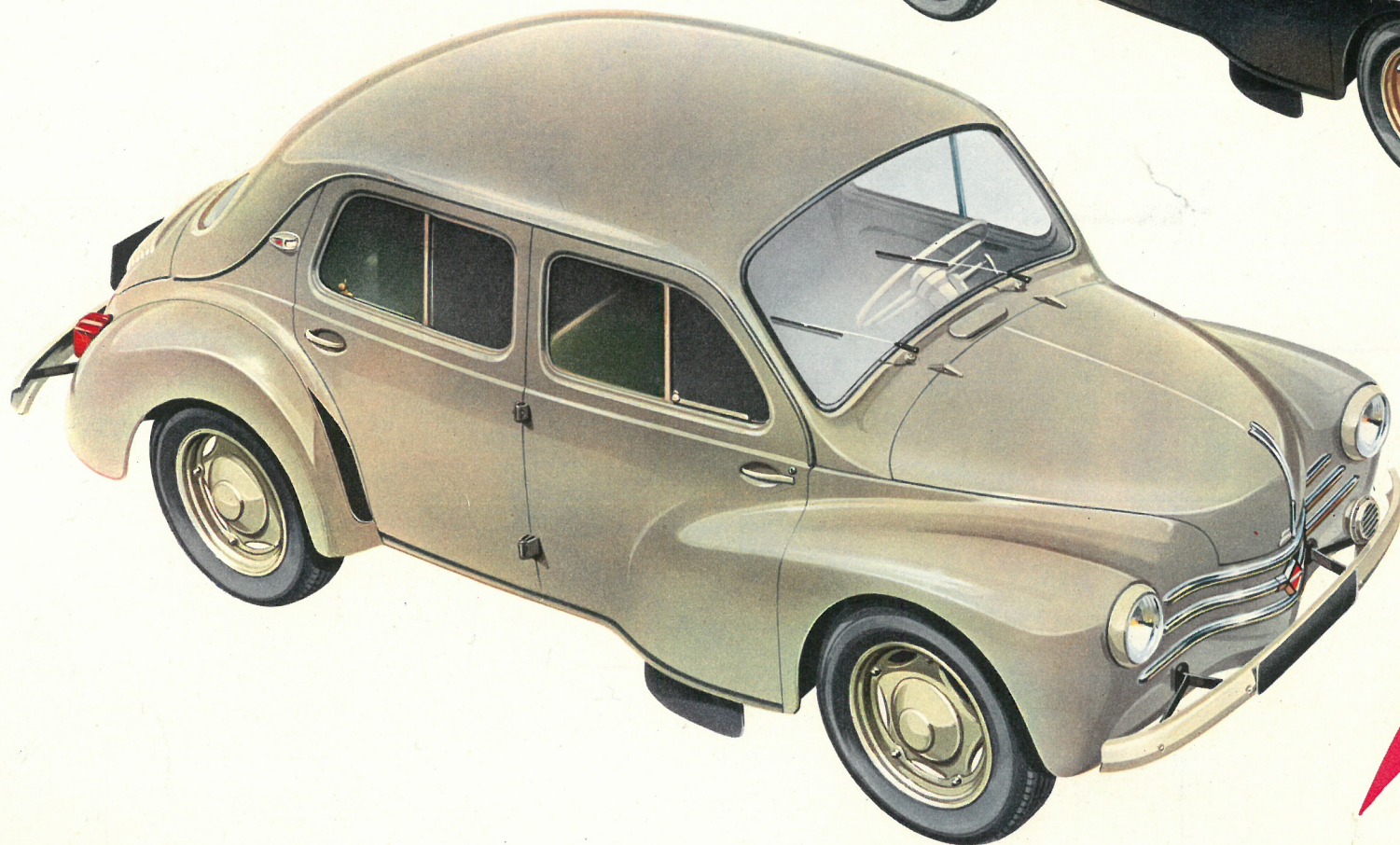
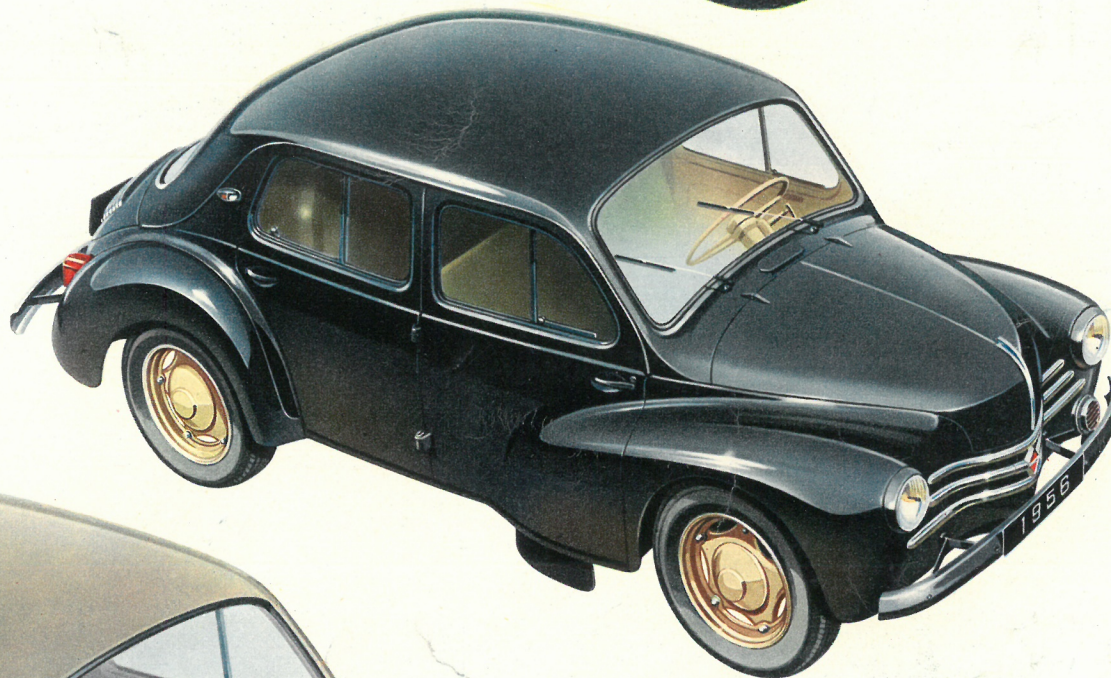
SIKKER!

RENAULT 4 CV 1956 er den sikreste De kan vælge — den er en »saglig« vogn uden »overpolstringer og udhæng i blik og crom«. De bliver glad for Deres 4 CV, den gi'r kørselsglæde — og den overanstrenger ikke Deres økonomi.



ØKONOMISK!

Hvilke vogne kan opvise 4 CV's driftsomkostninger? Den kræver ingen speciel behandling, udfører det samme arbejde som den store vogn, — men til en brøkdel af den store vogns omkostninger. Der er plads til 4 CV overalt — også på *Deres* budget! Det er tegn på sund økonomi at køre 4 CV.



SIKKER!

RENAULT 4 CV 1956 er den sikreste De kan vælge — den er en »saglig« vogn uden »overpolstringer og udhæng i blik og crom«. De bliver glad for Deres 4 CV, den gi'r kørselsglæde — og den overanstrenger ikke Deres økonomi.