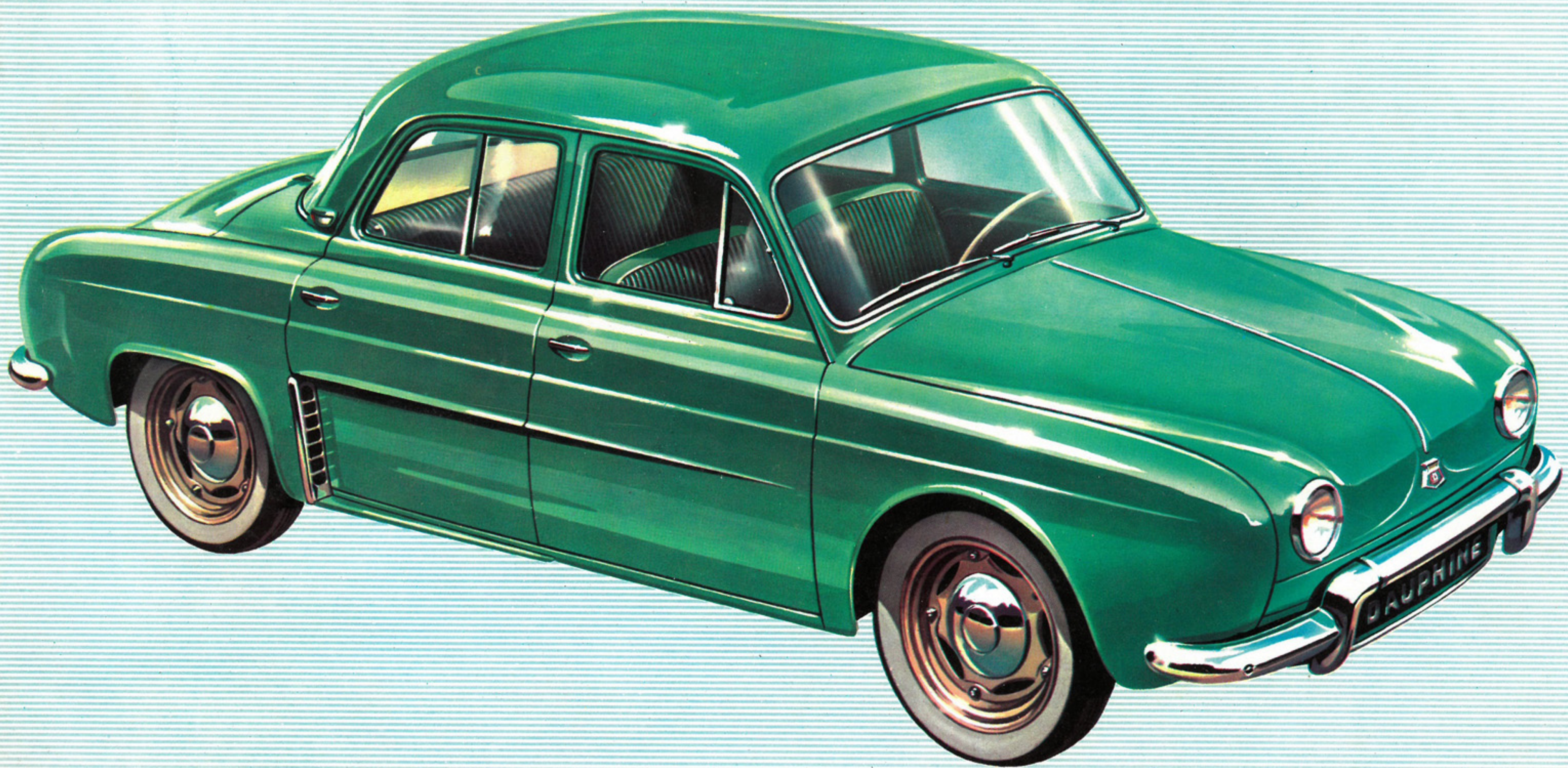


Dauphine 



RENAULT
RÉGIE NATIONALE



La première année de la DAUPHINE

L'apparition de la DAUPHINE en France, au printemps de 1956, fut accueillie avec une telle faveur qu'on pouvait craindre que ce courant de sympathie générale ne s'amortisse assez vite, comme il arrive trop souvent à ces enfants prodiges que le public s'est un peu hâté de célébrer.

Fort heureusement, la DAUPHINE comptait sur de solides qualités pour asseoir sa réputation, l'attrait de la nouveauté une fois dissipé.

Heureuse du succès remporté dès l'abord, elle se souvient que son ambition première n'a jamais été d'étonner les fervents de la mécanique d'avant-garde, les « mordus » de la haute performance, mais bien d'être une voiture ardente, « vivante », bien conçue pour rendre service et faire plaisir à un grand nombre d'automobilistes de tous les jours, hommes et femmes qui aiment leur voiture mais aussi la sécurité et le confort de leurs enfants.

Ce but, la Régie Renault s'était efforcée de le définir en procédant à de nombreuses enquêtes sur les goûts et les besoins du marché. Elle avait été ainsi conduite à procéder pendant 4 ans à l'étude des moindres détails en multipliant les essais de prototypes.

L'effort considérable d'équipement industriel qui a été accompli pour cette voiture permet d'assurer les livraisons à un rythme de plus en plus rapide. 5.000 Concessionnaires et Agents Renault sont en possession, dans le monde entier, des pièces et des outils spécialisés. Partout, ils sont en mesure de bien « servir » les DAUPHINES en circulation.

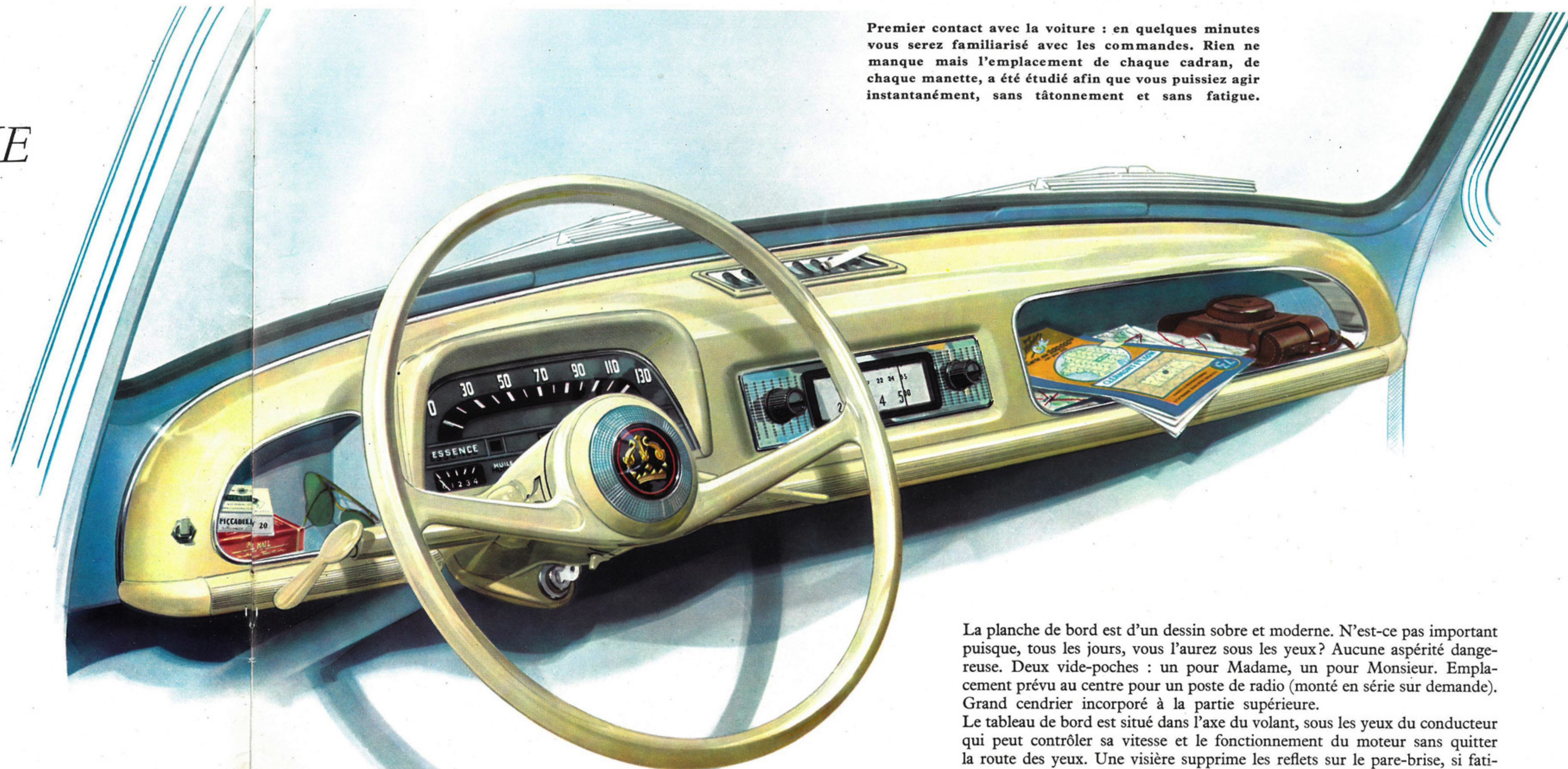
Demandez aux propriétaires d'une Dauphine ce qu'ils en pensent et, à votre tour, essayez-la. Vous découvrirez aussitôt sa personnalité familière, vous vous y sentirez à l'aise et pourrez, sans adaptation, apprécier son confort, sa tenue de route et sa sécurité à grande allure.

LA DAUPHINE ATTEND VOTRE JUGEMENT.

Qu'en pensez-vous ?

Prenez le volant de la DAUPHINE

Premier contact avec la voiture : en quelques minutes vous serez familiarisé avec les commandes. Rien ne manque mais l'emplacement de chaque cadran, de chaque manette, a été étudié afin que vous puissiez agir instantanément, sans tâtonnement et sans fatigue.



La planche de bord est d'un dessin sobre et moderne. N'est-ce pas important puisque, tous les jours, vous l'aurez sous les yeux ? Aucune aspérité dangereuse. Deux vide-poches : un pour Madame, un pour Monsieur. Emplacement prévu au centre pour un poste de radio (monté en série sur demande). Grand cendrier incorporé à la partie supérieure. Le tableau de bord est situé dans l'axe du volant, sous les yeux du conducteur qui peut contrôler sa vitesse et le fonctionnement du moteur sans quitter la route des yeux. Une visière supprime les reflets sur le pare-brise, si fatigants pour la vue, la nuit notamment. Deux pare-soleil orientables sur rotule et garnis de tissu.

Toutes les commandes de signalisation sont groupées autour du volant : avertisseurs sonores, phares de route, codes de croisement, feux de position et de stationnement, indicateurs de direction. Le démarreur est commandé par la clé de contact qu'il suffit de tourner d'un quart de tour. Avec l'autostarter automatique vous ne risquez plus de rouler avec le starter ouvert, ce qui est toujours fâcheux pour le moteur et la consommation. Le levier de vitesse et le frein à main sont à bonne portée de votre main et se manœuvrent sans avoir à bouger le buste.

Votre famille s'installe dans la DAUPHINE

Quel confort à l'arrière comme à l'avant !

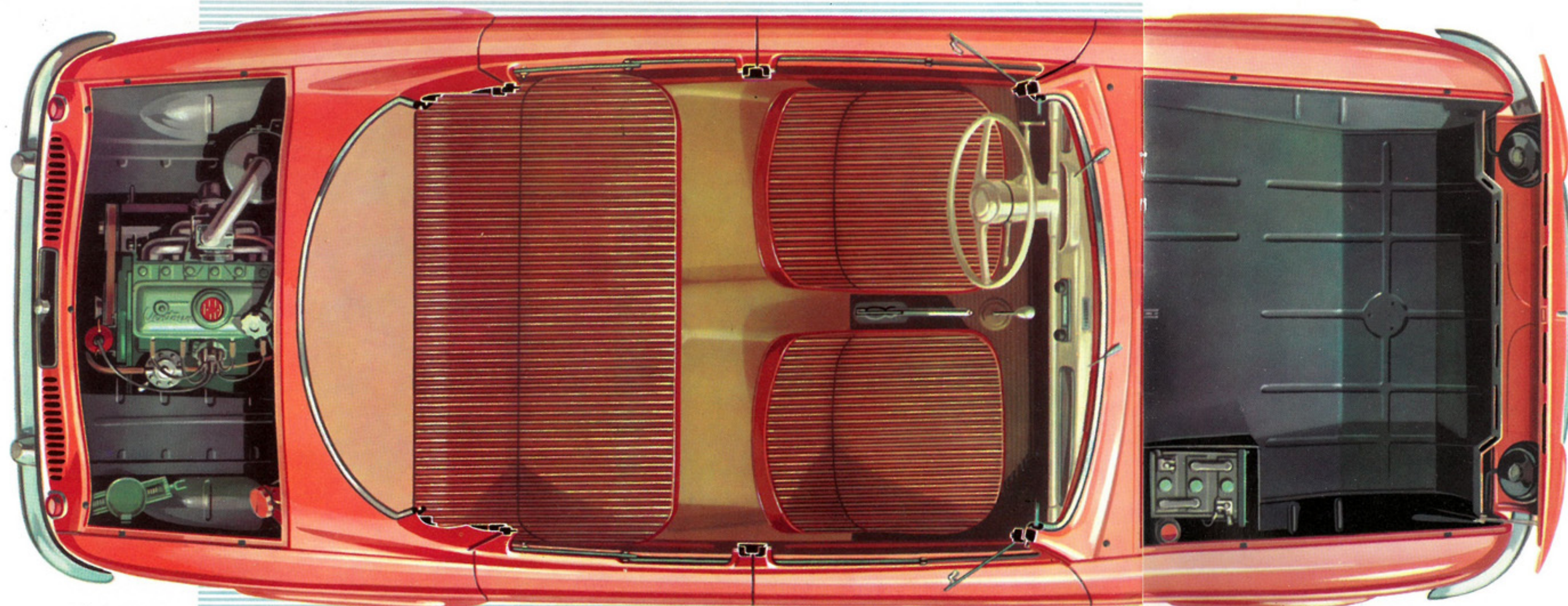
La banquette est en effet située tout entière en avant des roues arrière : le logement de celles-ci n'empiète donc pas sur la partie habitable. La largeur intérieure a été calculée pour donner le maximum d'aisance. N'oubliez pas que c'est à la hauteur des coudes qu'il faut prendre la mesure du confort : au cours d'un long voyage, les passagers doivent pouvoir bouger les bras et changer de position.

L'accès est aussi facile à l'arrière qu'à l'avant puisque la DAUPHINE est une voiture à 4 portes.

Dans la vie courante, cette disposition est infiniment plus pratique que la solution « 2 portes », chaque passager pouvant entrer ou sortir librement sans acrobatie et sans déranger les autres. De plus, le dessin arrondi du siège aux deux extrémités favorise le pivotement des jambes.

La courbure accentuée de la lunette arrière dégage un emplacement important, derrière le siège, pour y déposer des chapeaux, sacs à main, foulards, guides touristiques, appareils photo, etc.

L'insonorisation et l'étanchéité aux poussières et à l'eau ont été l'objet de soins particuliers : tous les dispositifs ont été longuement éprouvés sur les plus mauvaises routes pavées, les pistes poussiéreuses d'Afrique, les chemins détrempés du Cercle Polaire et les neiges du Canada.



Le profil du siège comporte un rembourrage qui soutient les cuisses tandis que l'assise est plus souple (ressorts du type zigzag). Le « moelleux » est le même sur toute la largeur du siège car aucune surélévation du plancher n'en diminue l'épaisseur au centre.

Le profil des deux sièges avant a été étudié afin qu'il épouse exactement la position détendue du corps humain. Les coussins sont en mousse de latex toujours frais et aéré reposant sur un soutien souple (carcasse en ressorts zigzag). Les dossiers galbés comportent peu de rembourrage, qui procure un confort illusoire, mais la partie inférieure est plus tendue que la partie supérieure afin de bien soutenir les reins (solution mise au point pour les pilotes de compétition qui doivent accomplir de longues étapes).

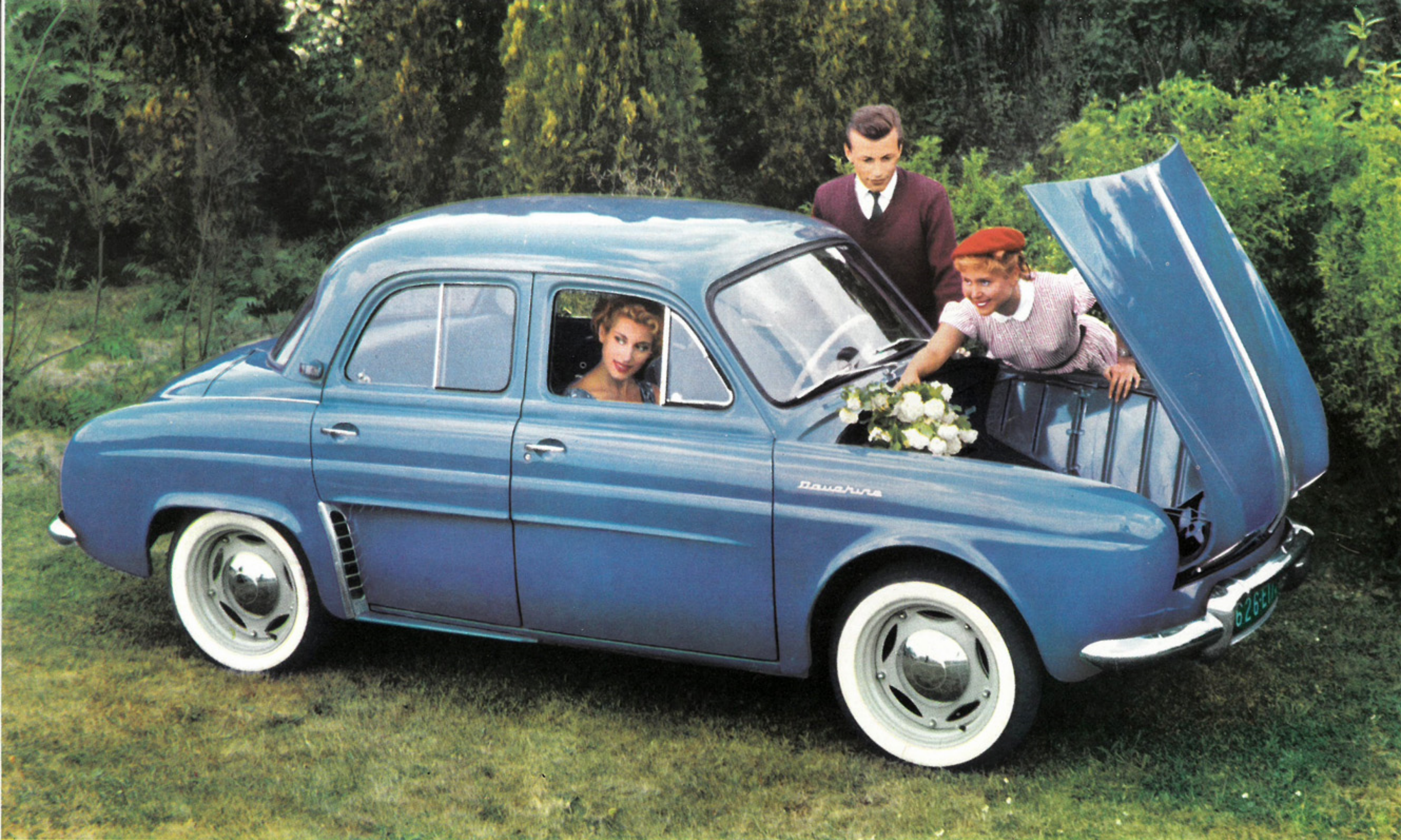
Les portes avant sont équipées de glaces descendantes et de glaces déflecteurs. Chaque porte est fermée par une serrure : on peut ainsi entrer dans la voiture indifféremment par la droite ou par la gauche.

La visibilité est excellente par suite des dimensions exceptionnelles du pare-brise bombé dont les montants sont très inclinés et dégagent les vues latérales (pas d'angle mort gênant). Le galbe plongeant du capot et des ailes permet de voir le sol près de la voiture. Les essuie-glace, animés d'un mouvement parallèle, balaient deux zones qui se recouvrent, offrant ainsi un champ de vision homogène. Ils s'arrêtent automatiquement en position basse.

Vous vous sentirez en sécurité dans la DAUPHINE, bien protégés contre un choc éventuel par une série d'aménagements intérieurs : planche de bord garnie d'un bourrelet protecteur en caoutchouc, bourrelet similaire encadrant le haut du pare-brise, volant demi-souple, accessoires fabriqués en matière plastique et rendus inoffensifs (pare-soleil, rétroviseur, poignées de portes). Il n'est pas de sécurité totale sur la route sans l'apport de ces « petites sécurités » contre l'imprudence des autres.

Les garnitures intérieures de la DAUPHINE sont particulièrement soignées et assorties aux teintes de série. Elles sont réalisées en drap bayadère de très belle qualité et en tissu plastifié assemblés par des baguettes chromées.





La position des sièges est réglable en marche au moyen de crémaillères qui permettent de les ajuster à la longueur des jambes ou à la façon de conduire.



La direction de la DAUPHINE est d'une souplesse et d'une stabilité exceptionnelles. Aussi facile à manier en ville qu'une petite voiture, la DAUPHINE maintient sa trajectoire à grande vitesse sur la route avec toute l'assurance des voitures plus lourdes et plus puissantes.



Pour l'éclairage intérieur : deux appliques dont l'allumage est commandé à volonté par l'ouverture des portes ou à la main.



Vous partez en voyage dans la DAUPHINE

Le coffre à bagages est situé à l'avant. Ses larges dimensions permettent d'y loger sans peine de grandes valises. Le capot s'ouvre vers l'avant, solution offrant toute garantie en cas de déverrouillage accidentel. La nuit, le coffre est éclairé par l'arrière des phares encastrés (qui basculent avec le capot). Ces phares, à glace concave, assurent un éclairage constant car un tourbillon d'air empêche la poussière et les insectes de s'y coller et de les obscurcir. Ils sont

moins vulnérables que les phares disposés dans les ailes. La roue de secours est disposée horizontalement dans un logement spécial, sous le coffre à bagages. On l'atteint facilement en faisant basculer la plaque de police qui constitue la porte de ce logement. Cette porte ne peut d'ailleurs être déverrouillée qu'après avoir ouvert le coffre (sécurité contre le vol). La roue de secours est ainsi parfaitement isolée des bagages et il n'est pas nécessaire de vider une partie du coffre pour changer de roue.



CLIMATISATION

Le chauffage très efficace est réalisé par admission dans la voiture d'air réchauffé au contact du radiateur :

- 1 orifice débouchant à l'avant près des pieds des passagers ;
 - 1 orifice au niveau du plancher sous la banquette arrière ;
 - 2 orifices pour le dégivrage du pare-brise (avec manette de réglage).
- La température est réglable par le conducteur au moyen d'une commande à distance du rideau de radiateur.*



Aimez-vous la DAUPHINE?

Il ne nous appartient pas de porter un jugement sur l'esthétique de la DAUPHINE mais, s'il est vrai qu'une ligne rationnelle a toutes chances d'être aussi une ligne harmonieuse, nous pouvons affirmer que la DAUPHINE est la plus « fine » de toutes les voitures de grande série.

Son coefficient de pénétration dans l'air (Cx) est si bon que, lors des premiers essais de la voiture, il fut nécessaire de creuser le galbe des portes arrière pour alimenter le radiateur en air de refroidissement : celui-ci épousait si bien les formes de la voiture qu'il se refusait à pénétrer dans les ouvertures arrière!



Dauphine



Comme toujours, la ligne française est faite d'équilibre et se tient à mi-chemin entre certaines modes actuelles qui hésitent entre la ligne « en voûte » (dos de tortue) et la ligne « en flèche » avec habitacle indépendant du bas de la caisse.

La coque de la DAUPHINE n'a pas été étudiée par éléments séparés mais conçue comme un mobile cohérent, satisfaisant pour l'esprit comme pour l'œil, dont la perfection aérodynamique la rend pratiquement insensible au vent latéral.

A votre tour, essayez la DAUPHINE

La DAUPHINE a été essayée longuement dans les conditions les plus dures. Les prototypes n'ont pas été seulement confiés à des essayeurs professionnels roulant jour et nuit sur des circuits de montagne ou sur de mauvaises routes pavées, ils ont été également mis entre les mains de conducteurs moins avertis qui les ont fait voyager par tous les temps, sur pratiquement toutes les routes d'Europe, d'Afrique et d'Amérique.

Voici quelques photos rapportées par ces touristes dont l'opinion autorisée fut souvent révélatrice de petits défauts qu'un mécanicien peut considérer comme secondaires.

Les enseignements de cette vaste expérience ont été soigneusement analysés et ont entraîné de nombreuses modifications avant le lancement en fabrication de la DAUPHINE. Sur un point toutefois, tous les conducteurs ont été unanimes : **la tenue de route de cette voiture est étonnante.** Quels que soient les circonstances et l'état du sol, en montagne ou sur route mouillée, la DAUPHINE donne une impression de sécurité totale. Elle doit sans doute cette tenue de route remarquable à son centre de gravité situé très bas et à ses 4 roues indépendantes. Mais tout le secret n'est pas là. Un phénomène aussi complexe que la stabilité d'une voiture a été maîtrisé parfaitement chez Renault par les ingénieurs qui avaient déjà conçu la Frégate et qui ont connu la même réussite avec une voiture plus légère.





En Suisse.

En Sicile.

En Espagne.

En Norvège.

En Grèce.





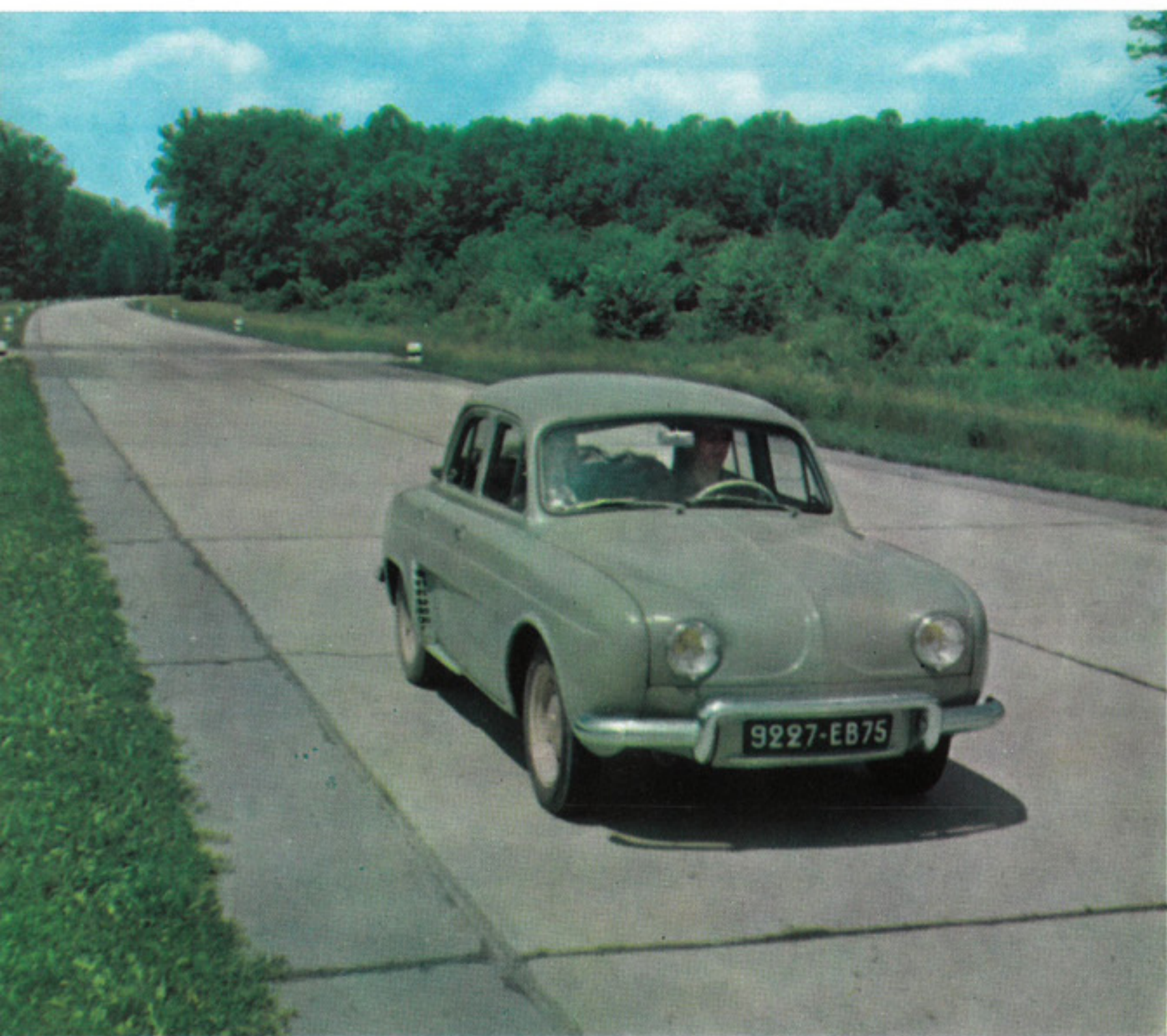
En Italie.

*En vue
du Stelvio.*

*Autoroute en
Yougoslavie.*

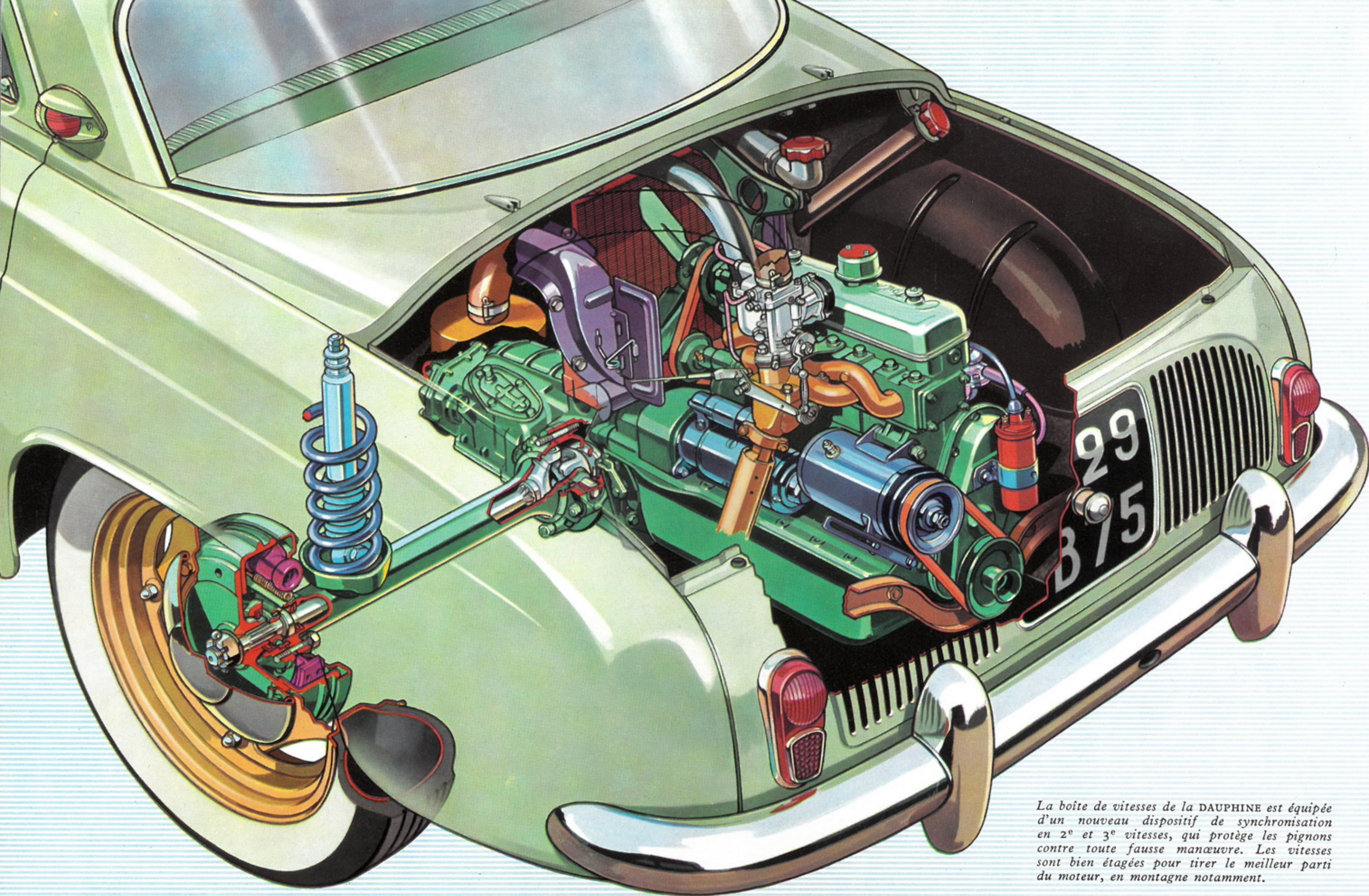
Au Portugal.

Près du Cercle Polaire.



Une voiture rapide doit avoir de bons freins pour parer aux imprévus de la route. L'action des freins hydrauliques de la DAUPHINE est instantanée, progressive et puissante car cette voiture est équipée de tambours de frein de grand diamètre qui offrent une large surface de frottement aux segments et évacuent mieux les calories développées par l'effort de freinage. En montagne, les freins de la DAUPHINE ne chauffent pas et leur efficacité est constante.





La boîte de vitesses de la DAUPHINE est équipée d'un nouveau dispositif de synchronisation en 2^e et 3^e vitesses, qui protège les pignons contre toute fausse manœuvre. Les vitesses sont bien étagées pour tirer le meilleur parti du moteur, en montagne notamment.

Le radiateur est sous pression. Cela veut dire tout simplement que la température de l'eau peut s'élever au-delà de la température d'ébullition normale (comme dans un autoclave). Les spécialistes savent en effet qu'un moteur ne développe toute sa puissance que lorsqu'il est très chaud. Pour atteindre rapidement une bonne température, le conducteur dispose d'une tirette située à portée de sa main, qui lui permet de manœuvrer le rideau de radiateur en fonction de la température extérieure. Il ne doit pas hésiter à se servir de ce rideau, même lorsqu'il ne fait pas froid, afin de faire monter rapidement le thermomètre du tableau de bord à plus de 80°.

L'évacuation de l'air est parfaitement assurée par les ouïes arrière et le refroidissement excellent, même en montagne, par les temps les plus chauds. L'eau ne bout, dans un radiateur sous pression, qu'à une température très élevée que vous n'atteindrez jamais (une sécurité est d'ailleurs prévue dans le bouchon de radiateur). Afin de capter, en hiver, l'air chaud qui a traversé le radiateur, des coquilles enveloppent le ventilateur et dirigent l'air vers les tuyaux de chauffage. En été, il suffit d'ouvrir deux volets articulés pour couper le circuit.

Et voici des renseignements techniques sur la DAUPHINE

Le moteur « Ventoux » qui équipe la DAUPHINE est un brillant moteur 4 cylindres dont la puissance au banc est de 30 ch (normes S.A.E.).

Le rendement de ce moteur a fait ses preuves à bord des 4 DAUPHINES qui, pour leur coup d'essai en compétition, ont réussi le coup de maître de remporter les 4 premières places de leur catégorie dans la grande course internationale des Mille Miles 1956.

Les recettes qui ont fait la réputation du moteur de la 4 CV ont été appliquées sur le moteur Ventoux. Dès le premier essai, vous apprécierez ses brillantes accélérations, sa puissance en côte, sa pointe de vitesse en plat.

La DAUPHINE permet de réaliser des vitesses moyennes de croisière élevées, sans prendre de risques, grâce aux reprises vigoureuses du moteur Ventoux.

MOTEUR

Moteur arrière;
4 cylindres;
Alésage : 58 mm;
Course : 80 mm;
Cylindrée : 845 cm³;
Compression : 7,25;
Puissance effective : 30 ch (S.A.E.) à 4250 tr/mn;
Couple maximum : 6,7 mkg (S.A.E.) à 2000 tr/mn;
Distribution à culbuteurs;
Carburateur avec dispositif autostarter;
Chemises amovibles humides;
Refroidissement par eau;
Radiateur sous pression;
Tubulures d'échappement et d'admission à profil arrondi.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie : 6 volts - 75/90 Ah;
Allumage avec correcteur d'avance;
Démarreur commandé par clé de contact;
Dynamo 150 W à régulateur, permettant d'équilibrer la consommation de courant, en assurant tous les besoins du bord.

DIRECTION

Direction à crémaillère avec ressorts compensateurs.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque sec;
Boîte à 3 vitesses et marche arrière (2^e et 3^e synchronisées);
Rapports : 1^e : 3,7 - 2^e 1,8 - 3^e 1,07 - AR : 3,7;
Transmission par cardan (joints de cardan à aiguilles);
Démultiplication : 4,37 (couple conique 8 × 35).

SUSPENSION

4 roues indépendantes;
4 ressorts hélicoïdaux;
4 amortisseurs télescopiques;
Barre de torsion avant.

FREINS

Freins hydrauliques sur les 4 roues;
Frein à main mécanique sur les roues arrière.

PNEUS

135 × 380 ou 5,0 × 15.

POIDS

Poids total à vide, en ordre de marche : 630 kg

Les masses non suspendues de la voiture (4 roues et 2 demi-essieux arrière) étant très faibles, elles ne communiquent à la carrosserie que des réactions minimales et soulagent d'autant les organes de suspension.

Le moteur et la boîte de vitesses sont fixés sur la caisse par l'intermédiaire de plaques en caoutchouc qui filtrent les vibrations et les bruits.

Les traverses en caisson reposent également sur des silentblochs.

PERFORMANCES

Vitesse : 115 km à l'heure.
Consommation : 6,5 litres aux 100 km
(sur parcours moyennement accidenté et à 65 km/h de moyenne).
Le réservoir de 32 litres assure une autonomie routière de plus de 450 km sans ravitaillement.

COTES D'ENCOMBREMENT

Longueur hors-tout	3,95 m
Largeur hors-tout	1,52 m
Hauteur hors-tout : à vide (avec pneus 135 × 380)	1,44 m
en charge (avec pneus 135 × 380)	1,40 m
Empattement	2,27 m
Voie avant	1,25 m
Voie arrière	1,22 m
Garde au sol (avec pneus 135 × 380)	0,15 m
Rayon de braquage (axe des pneus)	4,55 m

DIMENSIONS INTERIEURES

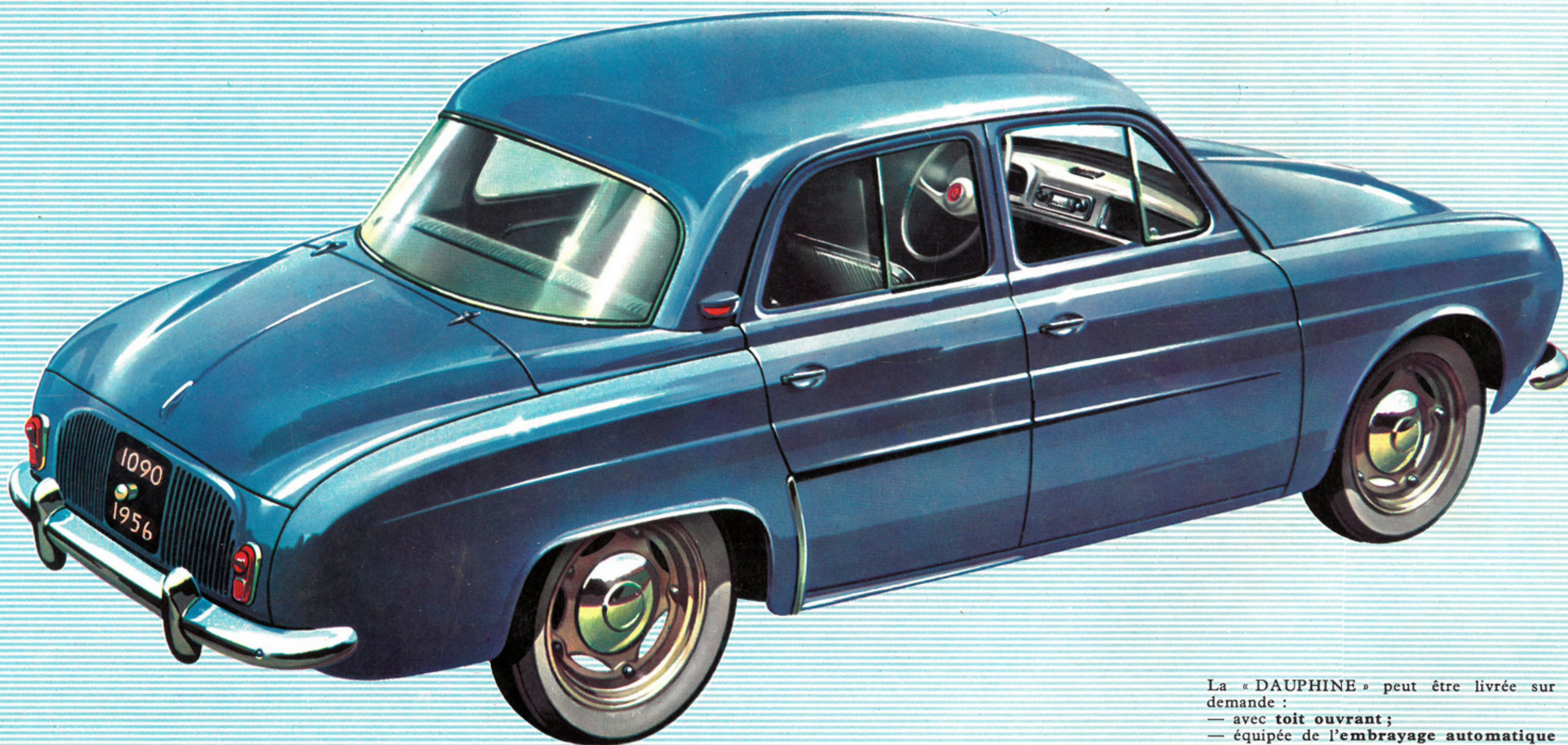
Largeur aux coudes : à l'avant	1,24 m
à l'arrière	1,22 m
Hauteur au-dessus des sièges : à l'avant	0,90 m
à l'arrière	0,85 m
Distance entre les sièges :	
position avancée du siège avant	0,32 m
position reculée du siège avant	0,20 m
Capacité du coffre à bagages	200 dm ³ .

La DAUPHINE n'a pas seulement visé d'être une voiture agréable et rapide. Elle a surtout la prétention d'être une VOITURE ÉCONOMIQUE. Ce souci se retrouve à tous les stades de sa réalisation.

Pour consommer peu d'essence, il faut diminuer la tâche du moteur, d'où une étude très poussée des formes aérodynamiques, la réalisation d'une voiture légère, un rendement élevé du moteur pour une cylindrée raisonnable. Mais d'autres éléments entrent en jeu pour qu'une voiture s'avère véritablement économique à l'usage :

- l'accessibilité à tous les organes mécaniques qui simplifie les réglages et les interventions éventuelles ;
- les dispositions adoptées pour faciliter les réparations de carrosserie à la suite d'un accrochage (ailes avant et arrière amovibles : quelques boulons à dévisser) ;
- la simplicité de remplacement des chemises dans les cylindres lorsque le moteur a fourni pendant des années de bons et loyaux services.

Dauphine



La « DAUPHINE » peut être livrée sur demande :

- avec **toit ouvrant** ;
- équipée de l'**embrayage automatique Ferlec**.

Vous apprécierez l'apaisement de conduire avec un seul pied dans les rues encombrées des grandes villes.

S'ADRESSER A :

RÉGIE NATIONALE DES USINES

RENAULT

8-10, AVENUE ÉMILE-ZOLA - BILLANCOURT (Seine) - Tél. : MOL. 52-00

La Régie Renault se réserve le droit de modifier sans préavis ses modèles, ainsi que les caractéristiques, équipements et accessoires de ceux-ci.

PRINTED IN FRANCE by GEORGES LANG, PARIS. D. L. N° B 4631. VT 650 5609

Au volant d'une Dauphine, vous pouvez rouler en paix sur toutes les routes du monde :
5.000 Agents **RENAULT** sont à votre service.

Les voitures destinées à l'exportation et aux pays de l'Union Française sont adaptées aux conditions d'utilisation déterminées par le climat, l'état des routes, l'altitude : direction à droite, équipements « Tropiques », etc.

VENTE A CRÉDIT

grâce à l'intervention de la D. I. A. C.,
47 bis, avenue Hoche — Paris

Organisme officiel de la Régie Renault offrant les meilleures conditions de crédit du marché.