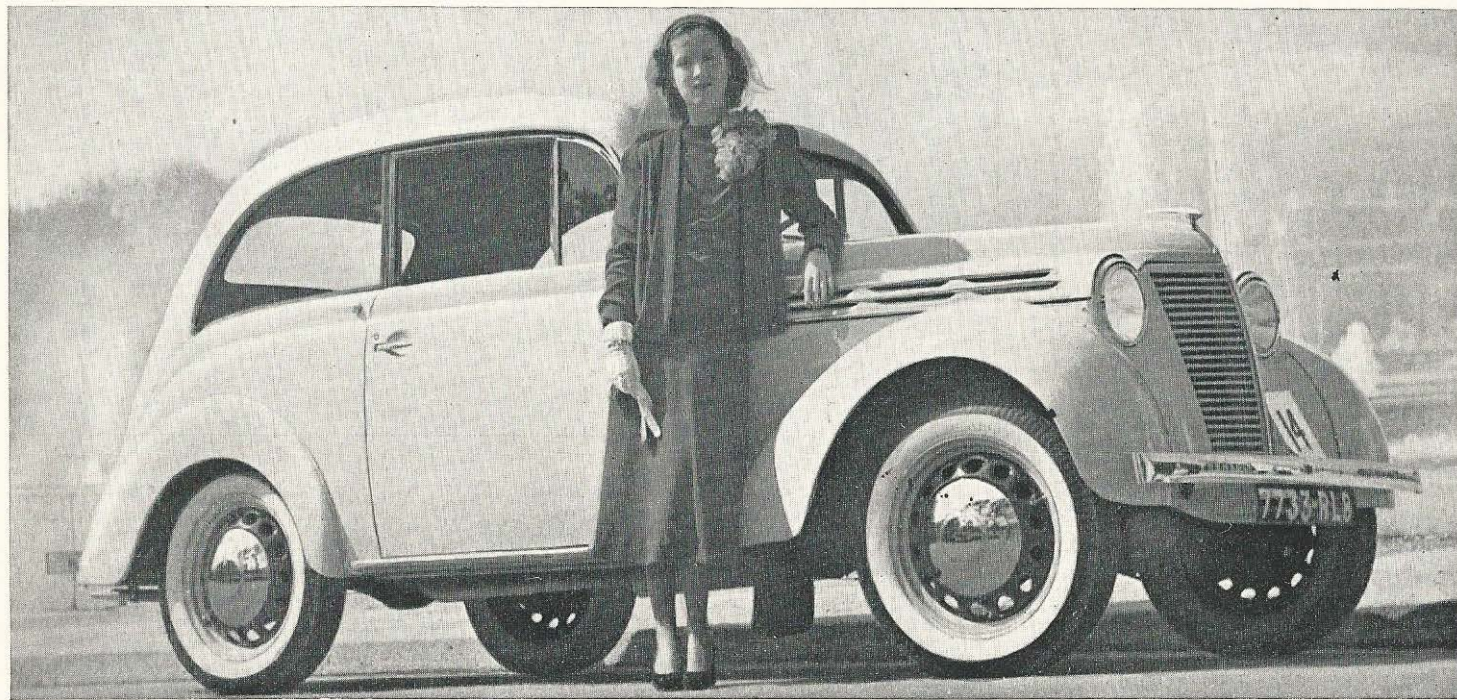


Société Anonyme des Usines

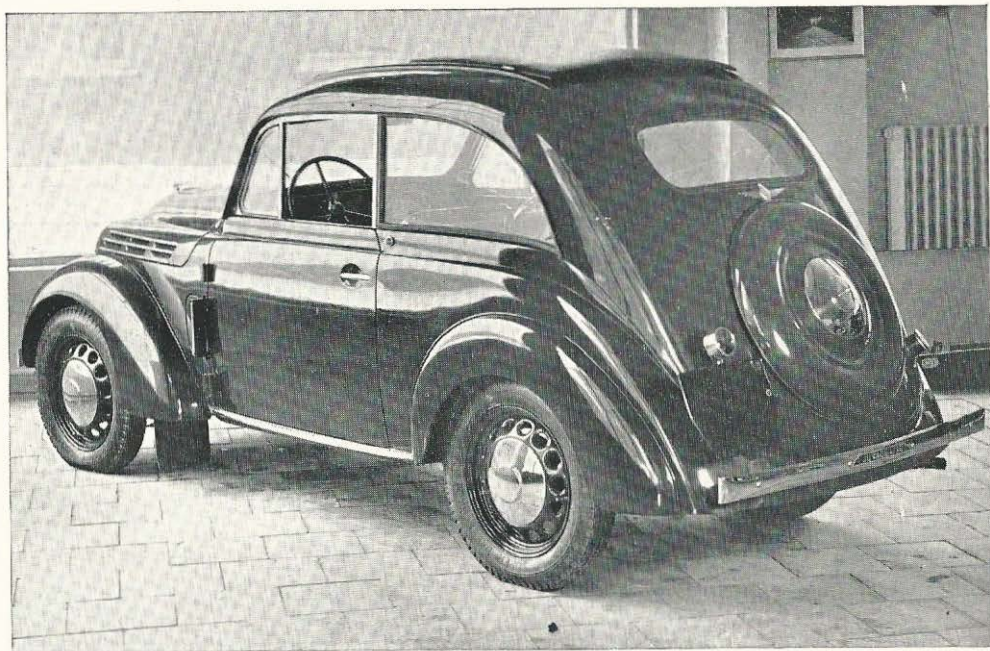
CALANDPLEIN 2
'S-GRAVENHAGE
TELEF. 11.61.57

RENAULT

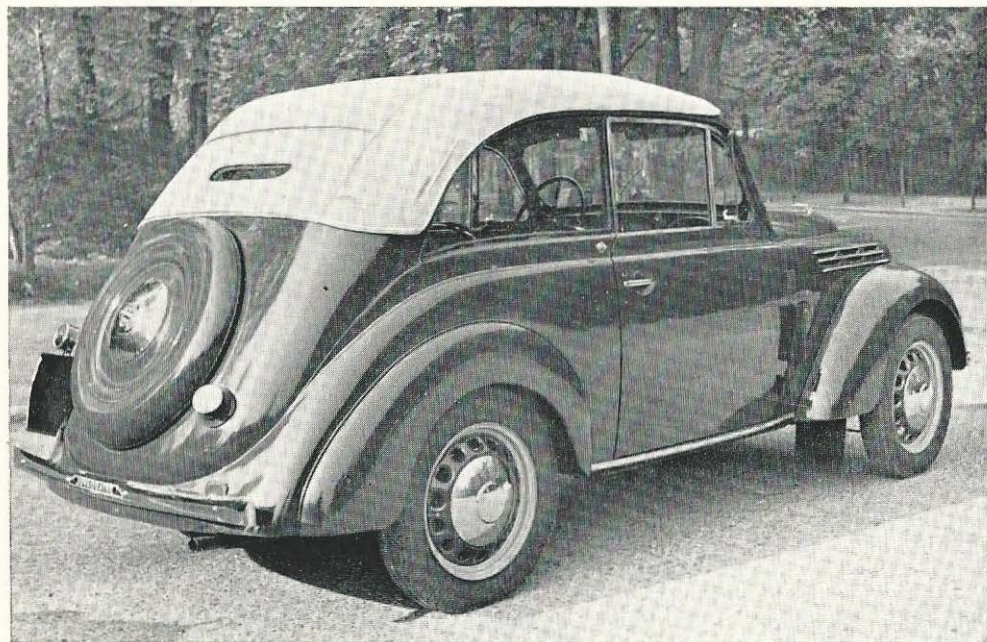
AFDEELING HOLLAND



- Wielbasis: 2.35 m.
- Lengte: 3.73 m.
- Breedte: 1.40 m.
- Hoogte: 1.50 m.
- Gewicht: 720 kg.
(wegenbelasting f 16.— per kwartaal)
- Olieverbruik: nihil.
- Naadloze stalen vloer, één geheel vormend met het chassis.
- Bandenmaat 4.75 x 16.
- Maxim. snelheid: ca. 105 km/uur.
- 3 versnellingen, synchr. op 2 en 3.
- Normale achterwiel-aandrijving, (geen beschadiging v. vitale deelen bij lichte aanrijdingen).
- Inhoud oliecarter: 3 liter.
- Inhoud benzine-reservoir: 27 liter.



De „Conduite Intérieure grand luxe”, ook leverbaar met open dak



De „Tous Temps” in gesloten toestand

Voor uw comfort:

- Electr. klok (nooit opwinden).
- Snelheidsmeter.
- Km-dagteller.
- Km-totaalteller.
- Electrische benzinemeter.
- 4 groote hydraulische schokbrekers.
- Onafhankelijke vóórveering.
- Binnenlicht (plafonnier).
- Portiertasschen.
- Plaidhangers.
- Verstelbare vóórzittingen.
- 2 verstelbare zonneschermen.

Meteen lichte handbeweging opent men de kap, welke geheel automatisch achterover valt. Verborgen achter de rugleuning van de achterzitting bevindt zich de hoes, welke men dus steeds bij de hand heeft en in een oogwenk ligt de kap opgeborgen, beschermd tegen stof in de kap-hoes. Dank zij de van binnen uit bereikbare bagageruimte is deze kapconstructie niet hinderlijk voor het meevoeren van bagage.



Even gemakkelijk als het openen der kap is het sluiten. Geen enkele krachtsinspanning is noodzakelijk; de kap valt automatisch op haar plaats en slechts twee knipjes zijn voldoende voor het tochtvrij afsluiten van de constructie.

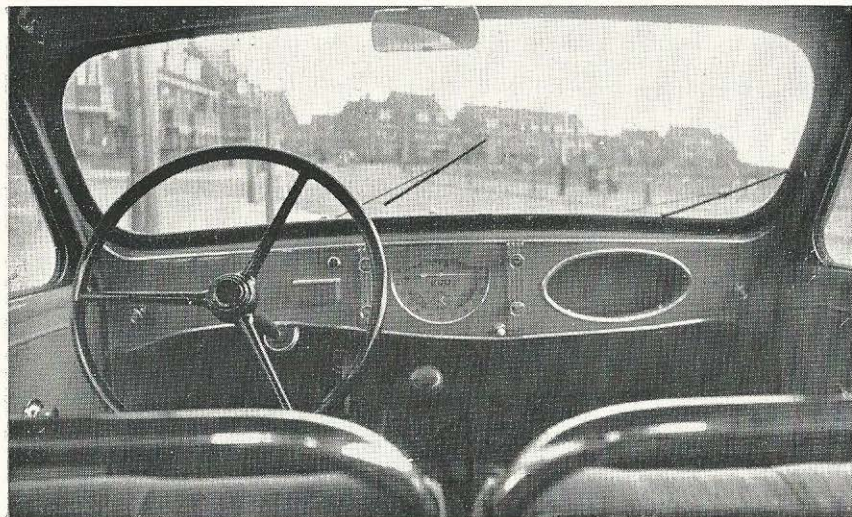


De kap zelve is voorzien van een dik gecapitonneerde matras, welke een volmaakte afsluiting en bescherming biedt tegen wind, koude en tocht.



De „Tous Temps” met geopende kap (zonder hoes)

Veiligheid vóór alles!



*Het royale uitzicht op den weg door de groote voorruit,
waarborgt onder alle omstandigheden veilig rijden*

- Geheel stalen carrosserie.
- Zelfstandig chassis v. doosvormige stalen balken.
- Alle ruiten onsplinterbaar glas.
- Stalen dak.
- Benzine-reservoir achter geplaatst.
- Dubbele ruitenwissers, onafhankelijk van accu werkend.
- Krachtige mechanische remmen, met directe mech. overbrenging, zonder vloeistof-leidingen.
- Handrem op de 4 wielen tegelijk werkend.
- Ruime maat banden met speciaal anti-slip profiel.
- Krachtige, voor Nederland goedgekeurde, niet verblindende verlichting met gele lampen. Ook bij mist veilig rijden.
- Batterij onder motorkap geplaatst.
- Parkeerlampen links en rechts.

COMFORT IN BEELD

Dank zij de twee-deurs carrosserie werd het mogelijk de Juvaquatre met breede portieren uit te rusten. Hierdoor alleen zijn onze carrosserie-ontwerpers er in geslaagd, er voor te zorgen dat deze kleine wagens van een groote en bijzonder gemakkelijke instap-ruimte voorzien zijn.

•

Nevenstaande foto toont zeer duidelijk aan, hoe gemakkelijk het is in een Juvaquatre in- of uit te stappen.

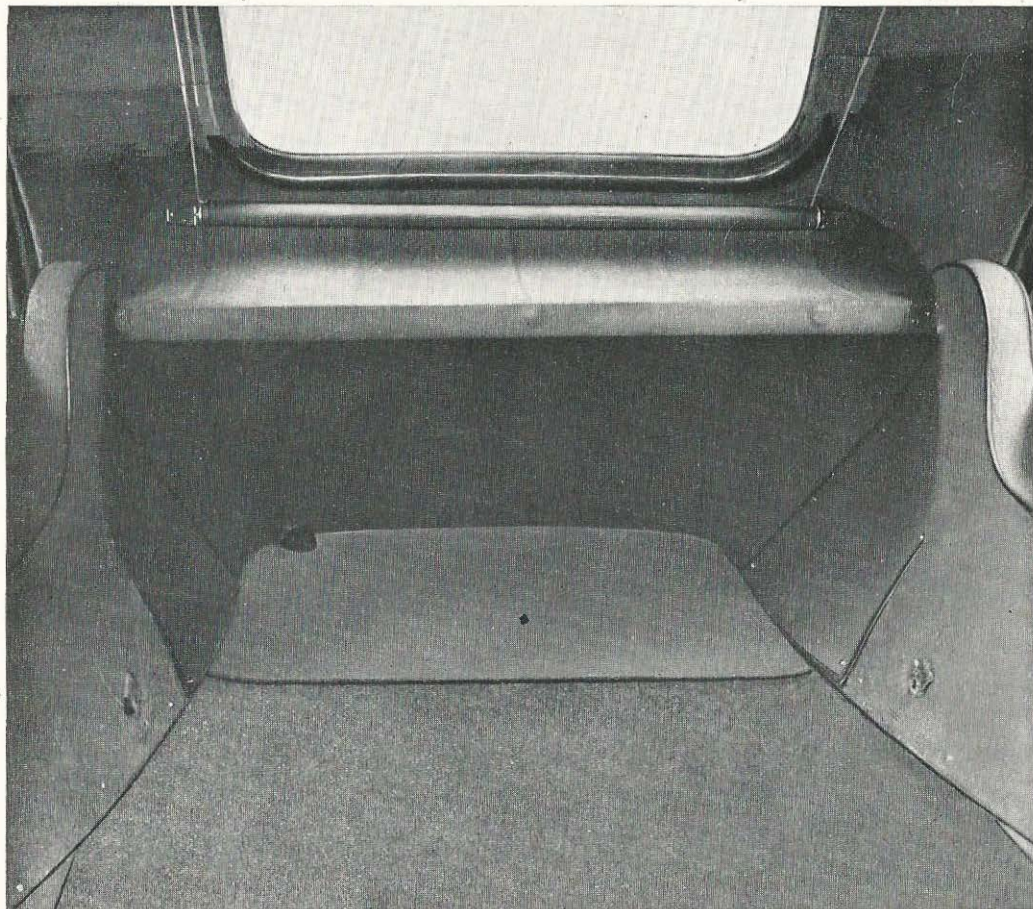




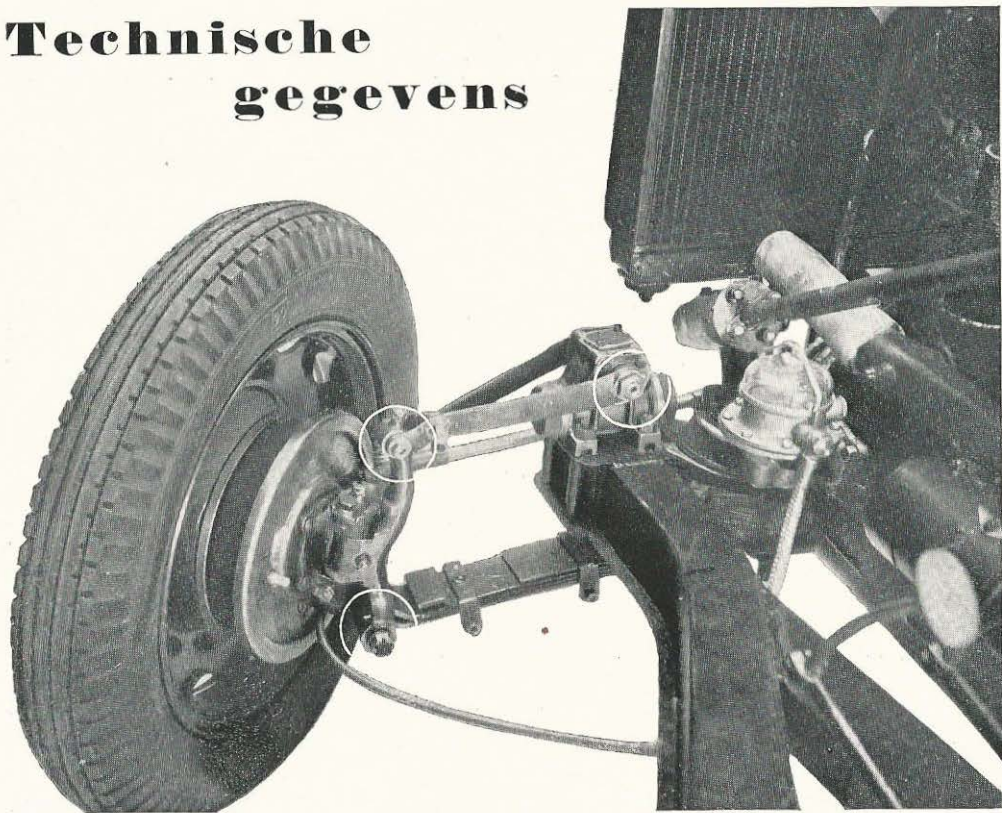
Deze afbeelding van een achter-compartiment, waarin, zooals U zien kunt, voor twee personen zeer royale ruimte is, zou van een veel grooteren wagen kunnen zijn dan de Juvaquatre. Toch is dit laatste inderdaad niet het geval: de achter-zitting van de Juvaquatre is buitengewoon ruim.

BEV. Handelmaatschappij „COBOR“
Prinsengracht 542
AMSTERDAM-C.

Op deze foto is de achter-rugleuning verwijderd teneinde U de groote ruimte voor bagage en dergelijke te laten zien. Deze achter-rugleuning is slechts met twee schroeven bevestigd en kan dus door iedereen in een oogenblik verwijderd worden. Onder het achter-gordijntje bevindt zich een flinke breede plaats, welke uitmuntend geschikt is als een handige bergplaats voor foto-toestellen, acte-tasschen, enz.



Technische gegevens



*De allereenvoudigste onafhankelijke veering:
slechts drie draaipunten*

4 cyl. 58 x 95 boring en slag.

Inhoud: 1003 cm³.

3 breede krukas-lagers.

28pk.bij 3000omwentelingen.

Aluminium cylinderkop.

Luchtgekoelde dynamo.

Carter-ventilatie.

Solex valstroom carburateur.

Trillingvrije ophanging op drie punten.

Compressie-verhouding 6⁵ x 1.

Wat kost een Juvaquatre per km.

- ★ *Niet alléén de lage aanschaffingsprijs is belangrijk. De dagelijks wederkerende uitgaven zijn eigenlijk veel belangrijker.*

Wij hebben een kosten-berekening opgemaakt, gebaseerd op gegevens welke ons uit de praktijk zijn medegedeeld door cliënten. Bijeen gebruik van 25.000 km. per jaar kost een Juvaquatre, met afschrijving over vier jaren berekend,

nog geen 3½ cent per km.

Hierbij zijn dan inbegrepen: afschrijvingskosten, interest van het kapitaal, wegenbelasting, verzekering van den wagen, personeele belasting en de verdere bedrijfskosten.

Aan de hand van deze berekening toonen wij U aan, dat de Juvaquatre de meest voordeelige automobiel ter wereld is per passagier/km., terwijl deze wagen veel meer „comfort” heeft dan elke andere automobiel in dezelfde prijsklasse.

- ★ **Op aanvraag zenden wij U gaarne een dergelijke kosten-berekening toe.**

De welbekende specialist op automobielgebied P. J. Nortier, schrijft in «Motor»:

Van een Renault „Juvaquatre” die niet kapot wilde,

Een mensch heeft soms wreede neigingen en die waren zonder twijfel in het spel, toen wij — omdat de Renault „Juvaquatre” met het oog op de vele demonstraties slechts één dag ter beschikking was — besloten deze dan maar ineens de vuurproef te geven, door er met de K.N.M.V.-Sportcommissie de route voor den K.N.M.V.-Kampioensrit mee te gaan uitzetten.

Toen wij echter in den zeer vroege Zondagmorgen instapten, begon het geweten te spreken en wij kregen reeds wroeging bij de gedachte de Heeren op het Calandplein te moeten opbellen met het beleefd verzoek de restanten maar in Drouwenerzand of Godslinzen (ja, deze plaatsen bestaan, we hebben ze zelf gezien!) te gaan ophalen.

Want, laten wij eerlijk zijn, het is eigenlijk wel een beetje erg, een goedkoop wagentje aan dezelfde proeven te gaan blootstellen, die binnenkort levensgrote wedstrijdmotoren, bestuurd door kampioenen, ten val moeten brengen. Maar ja, nu de „Juvaquatre” het er levend afgebracht heeft, des te meer eer en verdiende hulde.

Op weg naar Rotterdam, waar wij Sportpresident Van T. zouden ophalen, controleerden wij den snelheidsmeter, die wel een beetje royaal aanwees, doch tevens konden wij constateeren, dat het één-

liter motortje heelemaal niet bang is voor hoge snelheden en de door de fabriek aangegeven 95 km. per uur ruimschoots haalt.

Wij behoeven het onzen Sportpresident niet kwalijk te nemen, dat hij op meer duidelijke dan wel vriendelijke wijze naar ons geestelijk welzijn informeerde, toen hij het geval aan zag komen en ook ons derde Sportcommissielid, de Heer Bakker, dien we te Utrecht op haalden, bewonderde ons optimisme om met „zoo’n ding” aan de voorgenomen taak te beginnen.

Enfin, de zaak werd ingeladen en het viel den Heeren mee, hoe goed ze er toch wel in bleken te kunnen wonen.

Vanaf Amersfoort begon de route van den Kampioensrit en dat de Heer Bakker kans zag op de achterbank de volledige administratie bij te houden, pleit voor de wegligging van het kleine ding.

Ja, en toen wij zoo na een paar uur rijden door binnenwegen en heidepaden ruim een half uur op het voor den wedstrijd voorgeschreven gemiddelde van 40 km. per uur bleken te hebben verdiend, toen kregen wij toch allemaal eerbied voor het apparaat, dat bovendien op zandpaden over een zoodanige trekkracht bleek te beschikken, dat wij veelal in de prise directe konden blijven rijden en de lage

eerste versnelling vrijwel geheel konden verwaarlozen. Overigens bleek de goed liggende tweede (1,59 op 1) volkomen geruischloos en de synchromesh-koppelingen waren van een zoodanige perfectie, dat geruischloos schakelen ook onder de raarste en zwaarste omstandigheden zonder moeite mogelijk was.

Verder stuurde de «Juvaquatre» uiterst licht en gemakkelijk, waartoe de onafhankelijk geveerde voorwielen het hunne bijdroegen, terwijl in dit verband in het bijzonder het flinke groote stuur genoemd moet worden, dat exceptioneel lekker in de hand lag door het aan de boven-binnenzijde aangebrachte gootje voor de duimen, iets wat wij andere fabrikanten beleefd uitnoodigen te willen na apen.

Enfin, steeds verder ging het door Gelderland, door Overijssel, door Drente en toen we via eindeloze veenwegen in Emmen terecht kwamen, bleken wij er spelenderwijs toch al een kleine vierhonderd kilometers op te hebben zitten, hetgeen een gereede aanleiding was om een korte lunch-stop te houden.

En toen die achter den rug was en wij weer op weg gingen, bedroeg het gemiddelde vanaf Amersfoort — alle oponthoud inbegrepen — nog steeds meer dan de voor den wedstrijd geëischte 40 kilometer per uur....

Zoo kwamen wij tegen zeven uur in Groningen, na onderweg ten volle geprofitteerd te hebben van het goed verlichte, duidelijke instrumentenbord met dagteller en electrische klok, een luxe, die men hoogst zelden op een goedkoop wagen aantreft.

Ja, en toen bleek eigenlijk eerst recht, hoezeer men aan de capaciteiten van een wagen went, want eerst zouden we in Assen gaan eten en toen we daar waren, besloten we toch maar „even” door te rijden naar Zwolle, op welke 70 kilometers (U ziet, achteraf bekennen we eerlijk) het gaspedaal niet van de plank afkwam, tot ontsteltenis van gepasseerde zeekasteelen, die „dat niet namen”, doch tenslotte altijd het loodje moesten leggen. En de met chronometers werkende Sportcommissie constateerde een gemiddelde over dezen afstand van 88 km/u; denkt U er even aan: een 1000 cc wagentje van f 1250.— !

Tenslotte kwamen wij op een dergelijke wijze via Amersfoort, Utrecht, Rotterdam weer thuis en toen wij ons te middernacht bij de Nach-redactie meldden, hadden we er dien dag precies 834 kilometers opzitten, een afstand, dien men maar eens op één dag moet probeeren af te leggen om de juiste zwaarte ervan te beseffen.

En we waren nòch moe, nòch geradbraakt, iets wat we na lange tochten met veel duurdere wagens niet dikwijls hebben kunnen zeggen. Hoe fit we gebleven waren, blijkt wel daaruit, dat wij den volgenden dag extra-vroeg wakker werden en uitgerust en wel nog vlug even de noodige meetproeven genomen hebben om onze algemeene indrukken daarmede te vergelijken. En deze cijfers waren alleszins bevredigend voor het kittige kleine wagentje.

Met welk compliment we deze korte maar wel zeer krachtige road-test van de kleine Renault «Juvaquatre» willen besluiten.

N. V. Handelsmaatschappij „COBOR”
Prinsengracht 542
AMSTERDAM-C.

(Overgenomen uit een artikel van P. J. Nortier in «Motor» d.d. 14 October 1938.)