

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



BILPARADE

1963

NR. 3

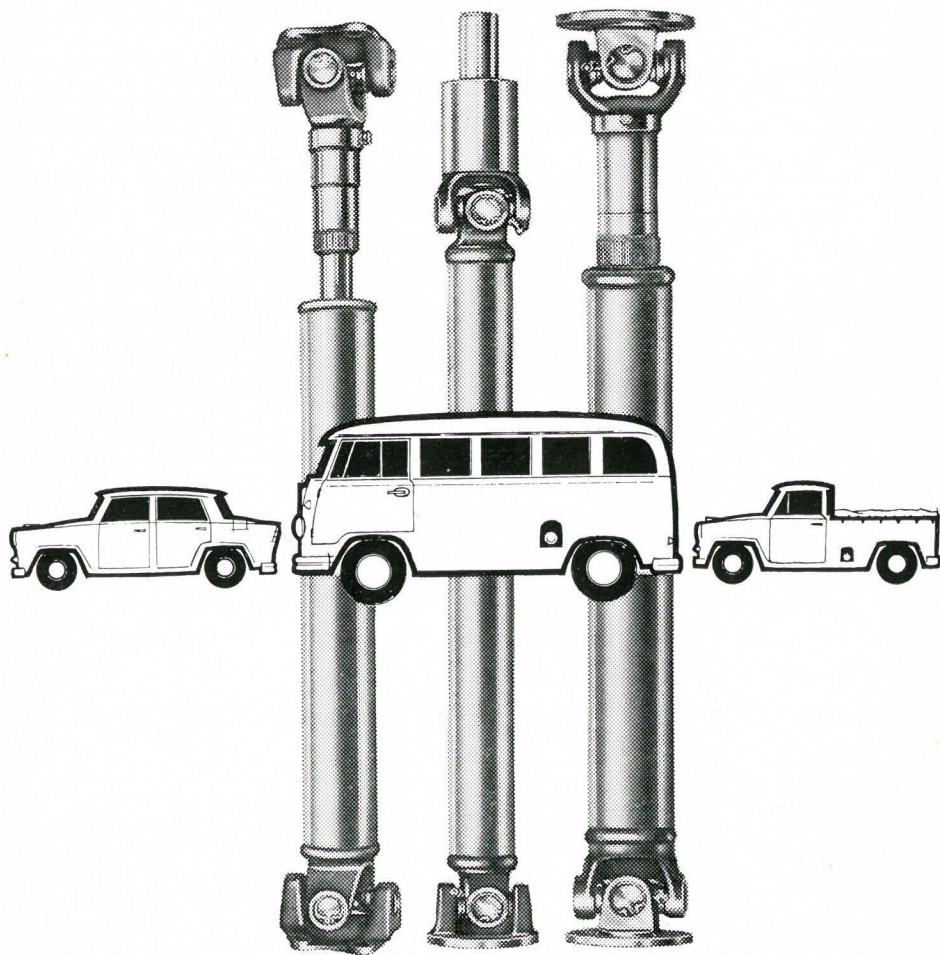
MARTS 1963

KR. 2,85 incl. oms.

(Pris i Norge: n.kr. 3,25)

Indhold i dette nummer blandt andet:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| ★ Bilernes aero-dynamiske forhold | ★ Elefant-træffen 1963 |
| ★ Bilparade 1963 | ★ Sportsspejlet |



Hardy Spicer kardanakslar og kardanled leveres i en række størrelser passende til alle vogntyper. Illustreret katalogmateriale samt alle yderligere oplysninger kan fåes ved henvendelse til vor agent:—

Carl A. Plesner
Vesterbrogade 30 København V
Telefon Hilda 688 (01.44.688)
Telex 5689
Telegram Adresse : Carlples

MEMBER OF THE

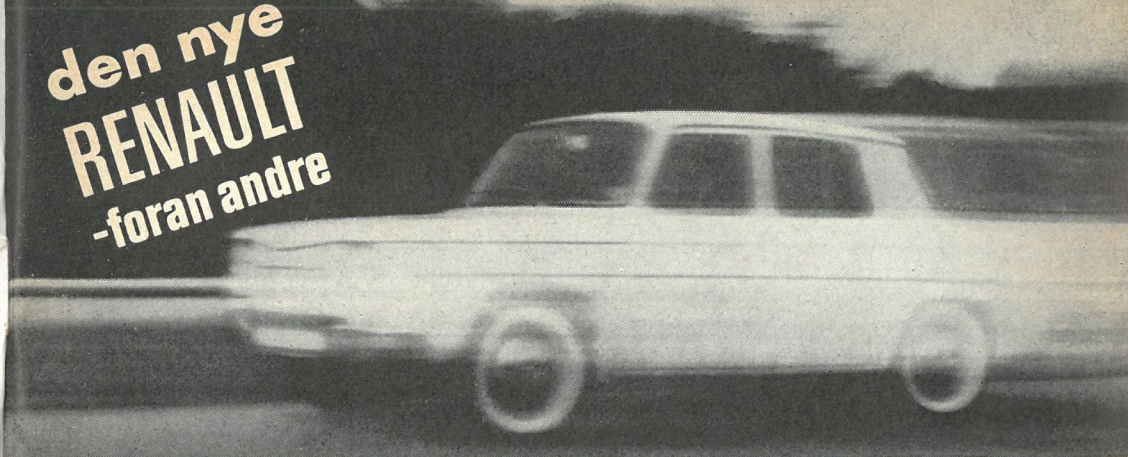


BIRFIELD GROUP

HARDY SPICER

CHESTER ROAD · ERDINGTON · BIRMINGHAM 24
 ENGLAND Cables : Autojoints Birmingham Telex No. 33414.

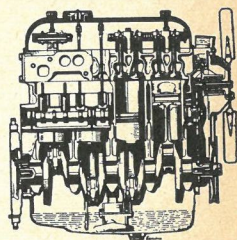
den nye
RENAULT
-foran andre



Den dynamiske **RENAULT 8**

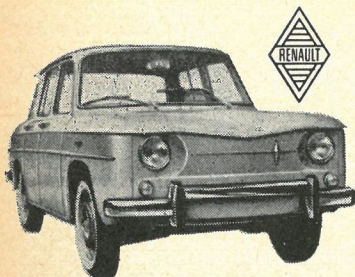
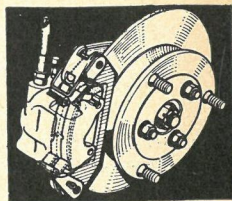
SIERRA - motoren med fortættet kraft

Den nye Sierra-motor, kendt fra Floride »S« og Caravelle, sidder også i den dynamiske Renault 8. Den 4 cyl., højkompr. motor med 5 hovedlejer udvikler 48 hk, og giver en helt forrygende acceleration.



4 skivebremser tæmmer dynamik'en

RENAULT 8 er som den eneste vogn i sin klasse forsynet med Lockheed skivebremser på alle 4 hjul. Eksperternes prøvekørselsrapporter viser, at RENAULT 8 er den sikreste vogn på vejen i dag, trods sit formidable, dynamiske temperament.



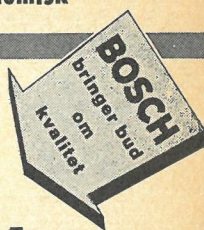
RENAULT 8 koster incl.
kraftigt varmeanlæg og
defroster-excl.
lev.omk. kun
kr. 17.886.



RENAULT 8

Importør: BRDR. FRIIS-HANSEN A/S, SØNDRE RINGVEJ 39, GLOSTRUP - TLF. 96 52 00

En vigtig meddelelse til alle bilister, der ønsker at køre økonomisk



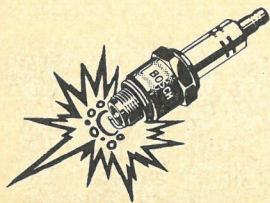
Tændrøret er i brændpunktet, når det gælder fuld udnyttelse af benzinen og bilens kræfter

Som kyndig bilist véd De, at Deres motors præstationer er afhængige af, at tændrørene er i topform - effektiv tænding, fin acceleration, god kørselsøkonomi! Derfor sørger De for, at tændrørene altid har »ungdommens gnist«... lader mekanikeren efterse og kontrollere dem regelmæssigt (første gang måske allerede NU)... og får dem udskiftet i tide, d. v. s. efter ca. 15.000 km for en 4 takts, efter 7.500 km for en 2 takts motor.

Skift til nye Bosch thermo-elastic - så er De et godt tændrør foran!

Nøgleringen, der husker

Med et sæt Bosch tændrør følger *nøgleringen*, der husker, hvornår det næste gang er på tide at få et nyt sæt Bosch thermo-elastic.



GRATIS



BOSCH
TÆNDRØR
thermo-elastic

Forsiden

Drømmen om en sportsvogn lever i os alle, og selv om man ikke har chancer i konkurrencekørsel med en almindelig sportsvogn, kan man have mange fornøjelige stunder i en MG.



17. ARG.

15. marts 1963

NR. 3

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Det er i grunden forfærdende let at slutte sig til et synspunkt eller at fremelske en overbevisning, som man siden forfægter med hårdnakket stædighed.

En næsten øredøvende diskussion har rejst sig om noget så tilsyneladende ligegyldigt som »pop«, men det er alligevel en ganske mærkelig form for meningsudveksling, da de mange popentusiaster ikke rigtig har mulighed for at lade deres stemmer høre i den forbindelse, medens der i skrift og tale er nogenlunde enighed om, at pop er rædselsfuldt, og i radioens ledelse forsvarer man sig på den måde, at man er nødt til at have noget pop på programmerne, men man passer skam nøje på ikke at overdrive. I de stærkeste angreb er pop blevet kaldt en kulturkatastrofe, og man er i et kort øjeblik ganske enig i dette synspunkt. Men ved nærmere eftertanke finder man det alligevel besynderligt, at der føres så voldsomme angreb mod denne aldeles ligegyldige form for musik, når vi på alle områder iøvrigt vælter os i pop – og anerkender det.

Når vi i dette blad skriver om transistortænding, så må det nødvendigvis være en form for pop, da det er den mest elementære lærebogsfremstilling af systemets virkemåde, men det kan jo være ligegyldigt, blot pointen træder tydeligt frem. På den anden side er dette blads stof alt for »videnskabeligt« til et dagblad, og derfor må man fra vort synspunkt betragte det meste dagbladsstof som pop – bemærk venligst, at undertegnede skriver til tre af Skandinaviens største dagblade, hvilket giver et vist kendskab til, hvad man kan tillade sig at skrive, når man på den front har en halv million læsere, og det

Ekspedition:
Teknisk Forlag A/S
Dansk Ingeniørforenings
Forlag
Ingeniørhuset
Vester Farimagsgade 31, V.
Tlf. BYen *9288

Redaktion:
Redaktør Mogens H. Damkier
(ansvarlig efter presseloven)
Civilingeniør Arne Boyhus
Redaktør Benni Henler

Eftertryk af bladets artikler
og gengivelse af illustrationer
må ikke finde sted uden
tilladelse.

Skandinavisk Bogtryk
Årsabonnement kr. 34,00
Løssalg kr. 2,85
(Begge priser incl. oms.)

Årsabonnement i Norge
kr. 37,00
Løssalgspris i Norge
kr. 3,25
Norsk postgiro 99356-TF A/S

*

Indholdsfortegnelse:

Redaktionelle strøttanker	153
Bilernes aero-dynamiske forhold	156
Når man læser mellem linjerne	162
Bilparade 1963	166
Elefant-træffen 1963	213
Sportsspejlet	220
Løbskalender	223
Bane og vej	224
MC-Nyt	226
Teknisk brevkasse	228

er sandelig i en noget anden stil, end når man skriver for 20.000 fagbladslæsere med bestemte interesser og forudsætninger. Og dog må SMJ betragtes som pop i forhold til værker af f. eks. Kamm og Ricardo.

Når den meget dygtige Danstrup giver en oversigt over den politiske situation i Afrika, så er det også pop, fordi han tvinges til at give en populær fremstilling, i den kortfattede form der kan forstås af de mange tusinde TV-seere. Han taler om alvorlige brydninger i Kenya og om forskellige partier, og vi betragter og forstår hele dette forhold, omtrent som vore egne politiske partiers modstridende, men ingenlunde uforklarlige synspunkter. Kommer man lidt nærmere ind på livet af dette afrikanske partisystem, vil man erfare, at en af lederne går med otte armbåndsure på samme arm – det ene ovenfor det andet – og for at give alt folket mulighed for at nyde dette skønne syn, har han klippet det venstre ærme af alle sine europæiske jakkesæt. En anden politisk leder har lovet, at alle negre i Kenya skal have udleveret et checkhæfte, når de hvide har forladt landet, og man lever derfor i den overbevisning, at der vil blive liv og glade dage, når frihedens time slår. Den ensomme afrikaner, der i en radiotale forklarede, at friheden havde man nu, medens ararbejdsbyrder for alvor ville komme med uafhængigheden, blev myrdet dagen efter denne formastelige udtalelse.

Veltilrettelagte TV serier om planeterne og himmelrummet var for fagfolk det rene pop, men vi var vist en hel del, der havde vanskeligt ved at følge med. Når der gives patentløsninger for kørsel i glat føre, og når man foranstalter glatbanekørsel, så er det det rene, uforfalskede pop, men det er ikke unyttigt af den grund. Og endelig må man tænke på, at skillingsviser og folkedanse en gang for længe siden var pop.

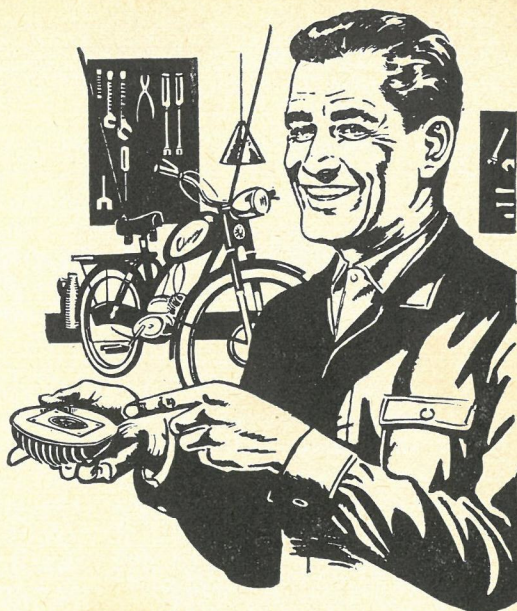
Slår vil lige ned i vore interesseområder og ser på patentanvisningerne til kørsel i glat føre, så må det erkendes, at »systemet« er blevet til på den måde, at

man tager det for givet, at det kørende publikum ikke kan forstå den egentlige teori, der er grundlaget for al kørsel uanset føret, men vi var hele to mand, der havde en anden opfattelse af dettespørgsmål, og det viste sig da også, at mange tusinde udmærket kunne forstå sagens rette sammenhæng. Det vigtigste er imidlertid, at det store publikum bliver klar over, at der i det hele taget kan være visse nøje definerbare problemer med stabiliteten, og er man først kommet så langt, så er det også ganske givet, at en ret stor part af det kørende publikum ønsker og søger yderligere oplysning.

På ganske samme måde er det med al anden form for pop, der kan vække en vis interesse. Når man har hørt en kortfattet udenrigspolitisk fremstilling af Danstrup i TV, så får man måske lyst til at læse en artikel skrevet af Danstrup, og får man interesse for emnet, vil man måske søge oplysninger i yderligere læsning af andre forfattere, der i bogform kan uddybe emnet nærmere, end det er muligt i et dagblad.

Nutidens teenagere vil en skønne dag blive dødtrætte af deres rædselsidoler, og om nogle år vil vi finde nogle af dem som begejstrede tilhørere ved koncerter med et program af klassisk musik. Og de bilister, der for øjeblikket lader sig spise af med en patentløsning for kørsel i glat føre, vil for en ganske bestemt part eller procentdel interessere sig så meget for emnet, at de selv udbygger systemet passende til de vogne, der for fremtiden skal køre, og sådan vil det nok blive ved med at være. Nogle vil aldrig kunne hæve sig op over middelmådighed, andre vil ikke være tilfredse, før de på et eller andet interesseområde ligger over det triste gennemsnit, og vi vil alle være middelmådigheder eller helt uvidende på nogle områder, medens vi på andre felter måske ligefrem vil kunne betragtes som kapaciteter. Skal noget så ligegyldigt som pop betragtes som en kulturkatastrofe, så må størsteparten af vort dagligliv betegnes som en kulturel opløsning.

MHD.

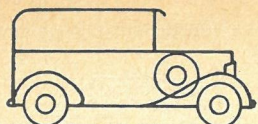


**Man undgår rust, korrosion
og koksdannelse, når man kører
på den selvblendende**

Esso 2-T

MOTOR OIL

**Den rigtige olie i det
rigtige blandingsforhold**



LIDT OM

bilernes aero-dyn

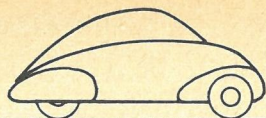
Det er sjovt, hvor forskelligt folk betragter det samme problem, alt efter om det gælder en populær brugsgenstand eller en ting, de kun har perifer berøring med. Snakker man f. eks. flyvemaskiner med folk, er alle helt enige om, at sådan nogle »tingester« naturligtvis skal have en ganske bestemt facon med bærepplan, halefinner med videre, ellers kan de da simpelthen ikke flyve ordentligt; men hvor mange tænker på, at der lige så naturligt må være ganske bestemte regler for konstruktion af et bilkarrosseri, for at vognen kan blive økonomisk, stabil, let at styre og så videre.

De fleste har det sikkert som jeg selv. Kommer der et nyt bilmærke frem på markedet, er den første tanke: Det er vel nok et smukt karrosseri – eller: Den ser da endnu værre ud end dens forgænger. Det er linierne, farverne, lygternes placering med videre, der først falder een i øjnene, og man tænker i grunden slet ikke på, om faconen strømningsmæssigt er fornuftig. For vedkommende, som tænker på at anskaffe en vogn af det mærke, må man dog sige, at dens stabilitet,

økonomi med mere, må have ret stor betydning. Som eksempel på hvad „småting“ ved udformningen har at sige, kan man lige nævne et forsøg fra Frankrig, hvor en helt tosset anbragt nummerplade gav et direkte effekttab på 4 „heste“; det vil for de fleste „almindelige“ vogne sige en 5–10 % af motorens samlede effekt.

Det skal dog gerne indrømmes, at når næsten alle bilannoncer begynder med: Se de smukke linier i eller oh, hvilke linier der er i man ser straks, at de viser kvalitet – og så videre, er det ikke mærkeligt, at man ubevidst får indpodet, at det er det formskønne i et karrosseri, der er det alt afgørende. Den dag man så „taber“ vognen på grund af et pludseligt sidevindsstød, der helt bringer køretøjet bort fra den ønskede kørebane og retning, er det muligt, at man bliver klar over, at det ikke altid er den ydre skønhed, det kommer an på. Sammenligningen benyttes jo forøvrigt også tit, når det gælder det svage køn, men det er heldigvis et emne, som falder uden for rammerne af SMJ.

Vi vil denne gang se en smule på begrebet „luftmodstand“, karrosseriets betydning for luftmodstandskoefficienten samt komme ind på, hvorfor de meget strømlinede køretøjer har tendens til at blive ustabile og sidevindsfølsomme.



De moderne bilers strømlinede form har i høj grad reduceret luftmodstandskoefficienten. I de viste tilfælde er c_w -værdierne:

0,7–0,6 0,6–0,5, 0,5–0,4 0,4–0,3, og det vil sige, at der næsten er sket en halvering af luftmodstanden.

ynamiske forhold

Nu er det selvfølgelig ikke således at forstå, at en vogn, der virkelig er strømlinet, med smukke, rene linier m. v. har dårlige køreegenskaber. Det behøver den absolut ikke at have, men for mange biler gælder det, at jo mere strømlinede de bliver, des mere sidevindsfølsomme er de, og en vogn, der udvendigt ser strømningsgunstig ud, kan udmærket godt have dårlige strømningsforhold ved undervogn, indsgninger med videre, men lad os nu ikke foregribe begivenhedernes gang alt for meget. Lad os kikke på forholdene lidt efter lidt.

Luftmodstand

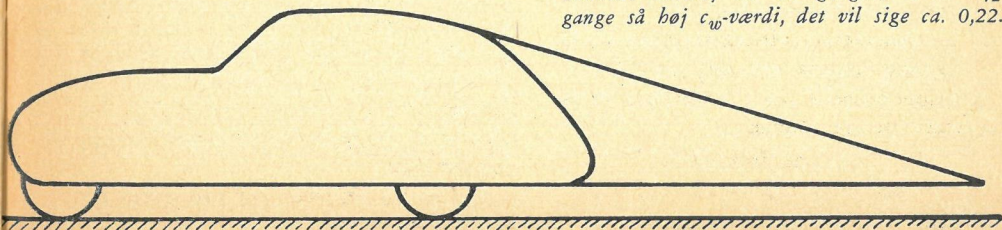
Når en bil kører hen ad vejen, vil der opstå en luftmodstand, ganske enkelt fordi der i hvert lille tidsrum skal fortrænges noget luft, som så igen vil samles bag ved køretøjet, og denne flytning af luftmassen vil betyde en energiudveksling. Når luften sådan bliver tvunget til at flytte sig og strømme langs siderne, taget og bunden af vognen, vil det ikke kunne undgås, at der dannes lufthvirvler, og disse betyder direkte et energitab, så

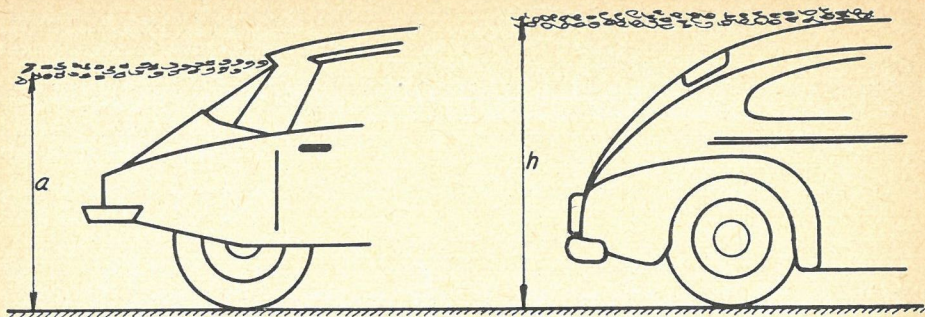
af civilingeniør Arne Boyhus

jo flere og kraftigere hvirvler, der kommer, des mere energi stjæler luften fra køretøjet, og heraf følger, at karrosseriets form har betydning for størrelsen af luftmodstanden. Hvilke andre ting influerer nu på den modstand, luften yder imod at blive trængt bort?

Det giver næsten sig selv, at vognens tværsnitsareal – eller rettere sagt dens frontareal må komme ind i billedet. Ved et køretøjs frontareal forstår man dets tværsnitsareal projiceret ind på en plan vinkelret på bevægelsesretningen. Nu er det jo ikke ligetil at gå og måle dette areal. Man kan finde det ved at projicere et billede af vognen op på en skærm ved

Skal man for karosseriets vedkommende opnå virkelig lave c_w -værdier, må „bækken“, som vist, være meget lang og slank. Det skitserede „fantasi-køretøj“ har en luftmodstandskoefficient på omkring 0,11, men af gode grunde er denne form ikke praktisk til brugsvogne, og man skærer derfor „halen“ af. Det således dannede køretøj har til gengæld 2 til 2½ gange så høj c_w -værdi, det vil sige ca. 0,22.





En skarp kant betyder ikke altid, at der dannes uheldige hvirvler – selv om det oftest er tilfældet. I det viste eksempel vil kanten bevirke, at luftvirlerne ikke „kravler“ op på taget, og resultatet er en lavere luftvirlzone efter vognen, og det betyder igen, at den skarpe kant bevirker en formindskelse af energitabet.

hjælp af en passende lysgiver, og så bag- eller korrigerer for lyskeglens vinkel, og man kan, når solen står tilpas lavt, måle vognens skygge på en mur; men ser man bort fra det romantiske i at måle sin bil i den hendøende sols sidste stråler, så er det en besværlig metode, og til almindelig husbehov kan man glimrende klare sig med en værdi af frontarealet, som findes af: „sporvidde $\times$ højden“ eller „0,9 $\times$ køretøjets højde $\times$ dets bredde“.

Ret indlysende er det også, at luftmodstanden må afhænge af vognens hastighed, simpelthen fordi antallet af luftpartikler, der pr. tidsenhed skal fortrænges, vil vokse med stigende kørehastighed, og sammenstødene mellem luften og vognen bliver kraftigere, jo hurtigere man kører. At luftens tæthed (massefylde) også må tages med i betragtning er af samme grund forholdsvis let at forstå.

Vi er altså kommet frem til, at luftmodstanden vil afhænge af:

- 1) køretøjets form, givet ved en formfaktor c_w .
- 2) køretøjets frontareal F .
- 3) bevægelseshastigheden v_r .
- 4) luftens tæthed eller massefylde ρ (det græske bogstav udtales: „ro“), og kloge hoveder har fundet frem til en formel, der ser således ud:

Luftmodstanden

$$W_L = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot v_r^2 \cdot F \cdot c_w$$

(hvor hastigheden v_r måles i m/s)

Nu er luftens massefylde ikke altid den samme. Den afhænger af barometerstanden, fugtigheden m. v., men i denne forbindelse regnes den normalt konstant og sættes til $1/8 \text{ kg/m}^3$, og det vil sige, at udtrykket for luftmodstanden kan omskrives til:

$$W_L = 0,0637 \cdot F \cdot c_w \cdot v_r^2$$

hvor hastigheden, som sagt, er i m/s. Ønsker man at indsætte den i km/h, får man, som bekendt, en faktor på 3,6 med i billedet, d.v.s.:

$$W_L = 0,0637 \cdot F \cdot c_w \cdot v_r^2 / 3,6^2$$

Betrakter man udtrykket, opdager man hurtigt, at fra konstruktørens side er der ikke ret meget, han har mulighed for at variere for at få luftmodstanden sat ned. ρ har han ingen som helst indflydelse på; v_r det vil sige den relative hastighed mellem køretøjet og luften, kan han heller ikke så godt blande sig i, så tilbage bliver kun: formfaktoren c_w eller luftmodstandskoefficienten, som den også kaldes, og frontarealet F . Hvad han kan gøre for at reducere F , er også ret hurtigt overset, idet man jo ønsker, at der skal kunne være et vist antal personer i vognen, og de fylder så og så meget. Alt i alt er der altså kun c_w tilbage, og ønsker man, at luften skal stjæle så lidt energi fra køretøjet som muligt, må man se at få gjort luftmodstandskoefficienten lille.

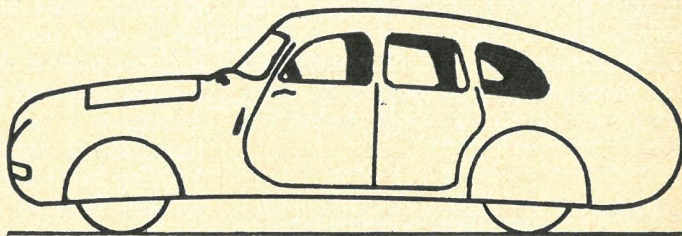
Lad os nu se, hvad der kan gøres for at reducere c_w -værdien.

Luftmodstanden opbygges af tre bidrag: 1) overflademodstanden, der skyldes, at der dannes et luftgrænselag på omkring 10 mm's tykkelse, og dette lag vil forårsage ret store forskydningskræfter; men ved almindelige kørselshastigheder vil overflademodstanden dog kun andrage ca. 10 % af den samlede luftmodstand, og i praksis kan der ikke gøres meget for at nedsætte virkningen af dette grænselag. Derudover har man to andre bidrag: 2) formmodstanden, som er langt den største med omkring 80 % af den totale luftmodstand og 3) indre luftmodstand d.v.s. modstandstab ved

omkring 0,75. Denne værdi fandt man var alt for høj, og man rundede så alle skarpe kanter lidt af, og resultatet blev en meget lavere c_w -værdi på 0,44, og samtidig reduceredes benzinforbruget med 2 liter pr. 100 km's kørsel.

Selv om man nu fremstiller hele vognens overflade meget glat og med bløde, runde overgange, vil det være yderst svært at undgå en vis form for hvirveldannelse ved bagsiden af vognen. Den helt strømningsgunstige „hæk“ er, som vist på skitsen, meget lang og slank – så lang, at der er længere fra baghjulene til vognens bagerste ende end fra

Det skitserede køretøj er et af de mest berømte aerodynamiske karrosserier. Det har fået navn efter sin konstruktør: tyskeren Kamm, og køretøjet med et sådant »bagparti« betegnes ofte som vogne med K-hæk. c_w -værdien ligger under 0,2.



indsugninger til køling af motoren, til varmeapparat med videre, og disse to sidstnævnte kan konstruktøren gøre en del for at reducere.

De runde kanter = lavere „luftmodstand“

Med hensyn til den første: formmodstanden, så har vi lige nævnt, at det i meget høj grad gælder om at sætte antallet af dannede lufthvirvler så langt ned som muligt. Det giver næsten sig selv, at alt, hvad der hedder skarpe kanter, spejle, solskærme, lygter og lignende på få undtagelser nær vil forøge luftmodstanden betydeligt, eller sagt på en anden måde gælder det om at gøre karosseriet så strømlinet som praktisk muligt. Som eksempel på, hvad blot små rundinger betyder, kan man nævne, at folkevognsbussen fra fødslen var meget kantet, hvilket havde til følge, at luftmodstandskoefficienten var ret høj – forenden af vognen til baghjulene, så

det giver sig selv, at skønt man naturligvis må stile efter så gode strømningsforhold, som man kan opnå, så forbyder en praktisk udformning af køretøjet, at man går helt til grænsen.

Man må derfor runde hækken af på bedste måde, og her viser det pudsige sig, at en skarp kant kan være en fordel. Betragter vi skitsen, ser vi, at ved den pænt rundede hæk vil lufthvirvlerne have tendens til at kravle op på taget af køretøjet, og man får et ret højt hvirvelbælte (repræsenteret ved højden „h“). Laver man nu hækpartiet med en skarp kant, som vist for eksempel ved bagruden, så standser denne kant hvirvlerne, så de ikke kravler højere op, og vi ser, at man nu kun har et hvirvelbælte af højden „a“, altså en nedsættelse af luftmodstanden.

Kikker man på de gængse biler af i dag, må man sige, at langt de fleste har en fornuftig strømningsgunstig overfla-

de, men det samme kan afgjort ikke siges om undersiden og indsugningen. Inden for disse områder kan man nå langt længere, og lad os for sjov lige se, hvad undervogn og indsugning m.v. omtrentlig betyder i tal:

Størrelsen af luftmodstandskoefficienten c_w ved de almindelige personvogne i dag ligger på omkring 0,30–0,40, ved særlig gunstige karosserier kan den dog komme helt ned på 0,20, og sammenligner man forøvrigt disse værdier med luftmodstandskoefficienten for de fleste „før-krigs-vogne“, er der sket en meget kraftig reduktion, idet de ældre kantede vogne lå på c_w -værdier helt oppe omkring 0,6 – hvor forøvrigt mange racerbiler ligger. Tager vi nu en eller anden moderne vogn med en c_w -værdi på for eksempel 0,32, så lad os se, hvad der strømningsmæssigt kan forbedres ved den.

„Hjultabet“

For undervognens vedkommende ligger de store tab ved hjul og skærme. Det siger sig selv, at når luften skal presses forbi hjulene og de relativt skarpe kanter, skærmene danner, er der de bedste betingelser for, at der dannes kraftige luftvirvler, og forsøg viser da også, at det er store tab, det drejer sig om – nemlig omkring 30–40 %. Det vil sige, at hvis man på en eller anden måde kunne eliminere disse kedelige strømningsforhold, kunne vores c_w -værdi på 0,32 reduceres til 0,21. Nu er det desværre ikke særlig let at undgå „hjultabet“, men en del kan der dog vindes ved en mere hensigtsmæssig udformning af skærmene, så de skarpe kanter m.v. undgås. Det helt rigtige ville være at lukke hele hjulet fuldkommen inde (på nær den nederste del naturligvis), men da de for forhjulenes vedkommende også gerne skulle kunne drejes, måtte man så lukke skærmen nedad til med en eller anden form for drejeskive – tanken er da ikke helt umulig.

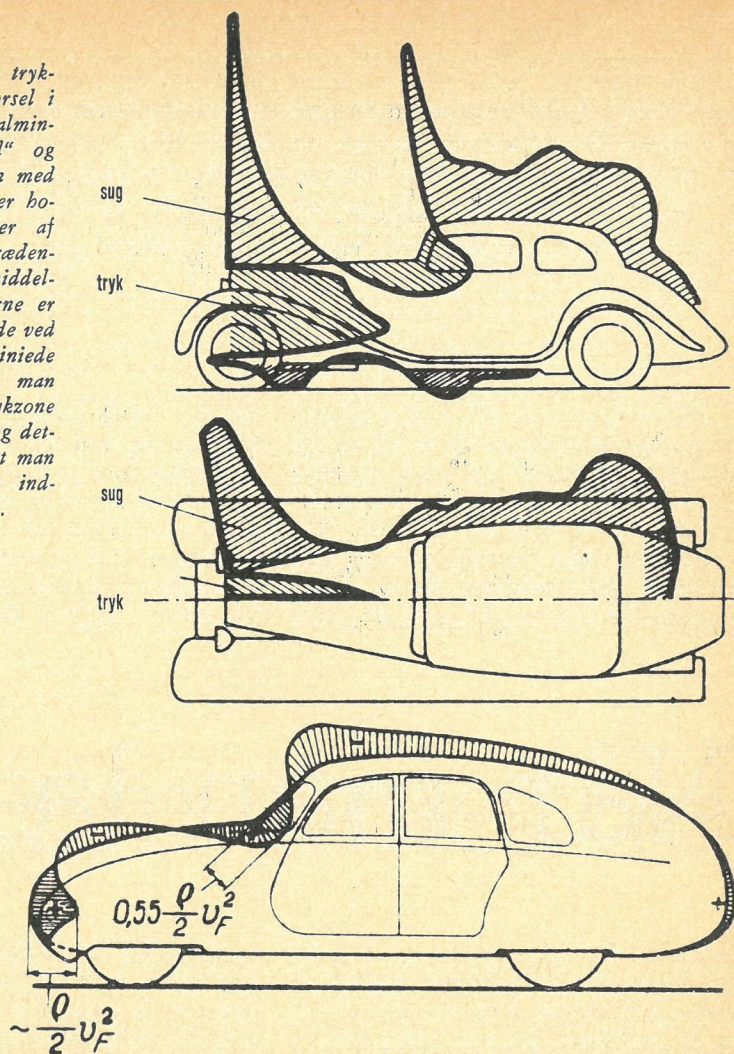
Til det omtalte hvirveltab kommer der så et ventilationstab, fordi hjulene

vil sætte den omkringværende luftmasse i rotation, og den bevægelsesenergi, som luften på den måde får, må betales af vognens effekt. Dette ventilationstab andrager en ca. 2–3 %, så kan også dette til en vis grad elimineres ved for eksempel indkapsling af hjulene, er vores c_w -værdi nu nede på 0,202.

Det næste, der falder i øjnene, er, at undervognen på mange biler er et virvar af kanter, hjørner, stænger, ledninger og rør, og på mange er der ofte direkte „hul“ op til motorrummet, så luften også kan få lov til at boltre sig der. Tabene andrager godt nok ikke de store beløb, men til gengæld er de meget lette at fjerne. Tænk blot på Citroën DS og ID 19, Saab med flere, hvor hele herligheden pænt er skærmet af med plader, hvorved forøvrigt også rengøring af undervognen i høj grad lettes. Lad os skønsomt sætte undervognstabet til 5 %, og hertil kommer så omkring 3½ % som følge af hjulophæng, styreforbindelsesstænger med mere; det vil sige, at ved elimination af disse tab er c_w -værdien nu nede på 0,181.

Hvad er der så tilbage af tab – foruden selve karosseriet naturligvis? Ja, først og fremmest kølesystemet. Dette bidrager med omkring 7 % til luftmodstanden, og så er det spørgsmålet, om dette tab kan reduceres. Helt forhindres kan det nok ikke, men der kan givetvis vindes meget ved en fornuftig udformning. Kikker man på de kringelkroge, luften skal passere for at komme gennem køleren, rundt om motoren, ind i blæseren m.v. og derefter ud igen, undres man over, at den i det hele taget kan finde vej. Man kunne i stedet for lave et stort dyseformet og strømningskorrekt luftindtag, og så på passende måde hjælpe luften hen til de steder, hvor den er påkrævet – og ikke andre, og så ud igen, så den slap for at tage alle de omveje, som hverken gavner her eller der. Ved en virkelig rationel udformning af hele kølesystemet kan man vel redde det halve af tabet, og vores c_w -værdi er nu reduceret til 0,170.

Illustrationen viser trykfordelingen ved kørsel i vindstille ved en almindelig „før-krigs-bil“ og en strømliniet vogn med k-bæ. Da c_w -værdier hovedsagelig afhænger af størrelse af de optrædende sug, ses det umiddelbart, at c_w -værdierne er væsentligt reducerede ved de moderne strømliniede karrosserier. Som man kan se, er der trykzone foran vindspejlet, og dette er grunden til, at man ofte anbringer en ind-sugningsåbning her.



Vi har altså nu næsten fået halveret vores luftmodstandskoefficient, og sagt på en anden måde betyder det, at gearer vi vores køretøj til opnåelse af maksimalhastighed, så vil vognen (lad os antage, at det er en „almindelig husholdningsbil“), som før for eksempel havde en tophastighed på 135 km/h, nu kunne opnå en tophastighed på 160 km/h, så man kan jo ikke ligefrem sige, at en reduktion af luftmodstanden er helt uden betydning. Kører vi med det samme køretøj stille og roligt ud ad landevejen med for eksempel 120 km/h, stjæler luft- og rulningsmodstanden i de to tilfælde

henholdsvis ca. 31 og 21 hestekræfter af motorens effekt, så en nedsættelse af luftmodstanden vil naturligvis også betyde en væsentlig brændstofbesparing. Nu kan man jo godt efter dette sidde og glæde sig over, hvor billigt vi med tiden kommer til at køre, når konstruktørerne nu yderligere får bragt luftmodstandskoefficienten ned, bare som vist her til det halve, men hvis benzinforbruget sådan falder for alle bilerne, mon så ikke blot staten hurtigt finder ud af at sætte benzinafgifterne i vejret (igen), og så er vi faktisk lige vidt – bortset fra den tekniske tilfredsstillelse. (fortsættes side 217)

På de efterfølgende sider bringer vi specifikationer over de vigtigste vogne på det danske marked, og ved en hurtig gennembladning kan dette stof næppe virke ophidsende eller spændende, men forstår man at tolke specifikationer, vil man kunne få langt flere nyttige oplysninger, end de tørre bogstaver giver udtryk for.

Målene for motorens boring, slaglængde og kompressionsforhold er vel en ren selvfølge, og maksimaleffekten fortæller os en hel del om tophastighed og kraftoverskud, men også om økonomi. Når vi sammenholder vognens egenvægt med motorens maksimaleffekt får vi effektvægten, der opgiver det antal kg., hver

om den totale gearing, men i den forbindelse må man erindre, at de drivende hjul hører med til transmissionssystemet, og de har afgørende indflydelse på det totale udvekslingsforhold gennem dækdimensionen. Ved at betragte tallet for kørehastighed ved 1000 motoromdrejninger pr. minut i topgear får man yderligere

Når man læser

hestekraft skal drives frem, og det giver et billede af, hvor levende vognen er under acceleration. Hvis der kun er 8,5 kg pr. hestekraft, kan man regne med en væsentlig bedre accelerationsevne, end hvis der er 17,2 kg pr. hk. Litereffekten – antal hk pr. 1000 ccm slagvolumen – viser, hvor hårdt motoren er tunet.

Transmissionssystemet

Transmissionssystemet og navnlig aftrapningen mellem de enkelte udvekslingsforhold kan afsløre vognens karakter – er der f. eks. et lille spring mellem tredje og fjerde gear, tyder det på et vist sportsligt tilsnit. Udvekslingsforholdet i differentialet kan til en vis grad fortælle

en oplysning om totalgearingen, og sammenholdes dette tal med effektivvægten kan man få ret nøje besked om vognens opførsel under acceleration, og man kan navnlig drage sammenligning mellem forskellige modeller – den høje gearing vil give en aftagende acceleration efterhånden som man nærmer sig tophastigheden, men man vil til gengæld have en god økonomi i forhold til en bestemt motoreffekt, medens den lave gearing vil give en ret mærkbar acceleration lige til tophastigheden, men til gengæld må man regne med lidt større benzinforbrug. Ved disse vurderinger må man naturligvis hele tiden holde øje med motoreffekten, da det er givet, at en amerikansk motor på omkring et par hundrede »heste« gears væsentligt højere end en motor på f. eks. 30 hk.

Desværre er man i udpræget grad gået over til at opgive motoreffekten efter SAE-målingen, hvilket vil sige motorens maksimaleffekt uden tilbehør som dynamo, ventilator og vandpumpe, på fri udblæsning og med maksimal fortænding. For en mellemklassevogn vil SAE effekten derfor ligge 6-8 hk over den effekt, motoren kan præstere, når den kører med fuldt udstyr og under normale driftbetingelser. SAE målingen svarer ret nøje til de engelske gross-hp. Den tyske DIN-standard svarer derimod til den effekt, man kan regne med, når motoren er installeret i vognen med fuldt hjælpeudstyr, og en tilsvarende værdi finder vi i engelsk net-hp.

Vognens dimensioner kan berette om mere end slet og ret længde, højde og bredde. Læger med landpraksis, dyrlæ-

lertid en særlig fordel, for netop på disse vogne har man ofte et hjul i hvert hjørne, og man kan derfor regne med stor styrevillighed, men da størsteparten af vognens vægt hviler på forakslen, kan man tillige regne med en bemærkelsesværdig retningsstabilitet og i reglen også udpræget ufølsomhed overfor sidevind.

Det kræver lidt indsigt, når man skal vurdere betydningen af de forskellige former for hjulophængning, og her vil vi tillade os at henvise til vor grundbog »Min bil og jeg«, der sådan set er en forudsætning for, at de mange nye læsere kan følge med i alt, hvad der skrives her i bladet.

Med hensyn til bremserne vil forholdet mellem dækstørrelse, bremsetromlens diameter og det effektive bremseareal (arealet af bremsebelægningen) dels fortælle

mellem linierne

ger, entreprenører og andre, der skal køre på dårlige veje eller i terræn, vil have umådelig interesse i målet for fri højde over kørebanen, der næsten altid måles ved differentialet som laveste punkt – ved forhjulstræk og hækmotor er det dog ofte udblæsningsrør, bagaksel eller lyddæmpere, der betegner det laveste punkt.

Sammenholder man vognens totallængde med akselafstanden, vil man have et mål for styretræghed eller styrefølsomhed samt til en vis grad retningsstabilitet. Hvis der er et stort udhæng foran forakslen og bag bagakslen, vil vognen være mere træg i bevægelserne bort fra den lige kurs, end hvis der så at sige er et hjul i hvert hjørne af vognen. På dette punkt har de forhjulstrukne vogne imid-

om det sandsynlige pedaltryk, dels om bremsernes effektivitet og dels om slidstyrken, men i den forbindelse må man også tage vognens vægt og lasteevne samt tophastigheden i betragtning. Med hensyn til skivebremserne mangler man endnu tilstrækkeligt erfaringsmateriale for skivedimensioner og arealet for belægningen eller bremseklodserne, og tilsyneladende er det nok så vigtigt, hvordan skivebremserne er udformet og navnlig anbragt. På mange vogne benytter man en afskærmning af skivebremserne, hvilket holder snavs og støv borte fra bremserne, men til gengæld frarøver man bremserne en del køling. Tilsyneladende bør skivebremser ikke monteres ude ved hjulene, da man har eksempler på, at uafskærmede skivebremser skal have skiftet bremseklodser for hver 5000 km, når

vognen kører på norske og svenske grusveje, medens der aldrig har været problemer med skivebremserne på de store Citroën-modeller, på hvilke skivebremserne er anbragt inde ved differentialet og derfor holder mindst lige så godt som belægningen på almindelige tromlebremser.

De rent praktiske oplysninger om det elektriske anlæg giver udtryk for, hvor omfattende et elektrisk udstyr anlægget kan magte uden at få for ringe margin mellem ladeeffekt og forbrug. Her skal man blot være klar over, at man for de engelske anlæg altid opgiver dynamoens maksimale ladeeffekt, medens man for de tyske Bosch-dynamoer opgiver effekten beregnet som $\frac{2}{3}$ af den maksimale ladeeffekt.

Bort med decimalerne

Oplysningerne om de vigtigste indstillingsmål og dæktryk er hovedsagelig til benefice for værksteder og servicestationer – og for den eftertid, der ifølge historiske erfaringer uvægerligt må komme. Det samme gælder for rummålene for gearkasser og differentiale, men her skal vi komme med en stilsfærdig betragtning, der rammer os selv såvel som alle andre, der til daglig må beskæftige sig med specifikationer og navnlig omregninger fra engelske mål til det metriske system. Hvadenten vi benytter os af papir og blyant, regnestok, regnemaskine eller tabeller klasker vi med den største selvfølge en urimelig masse decimaler på. I denne omgang kom vi ved skæbnens gunst til at tænke os om, da vi stod overfor et differentiale, der skulle have 0,99 liter olie påfyldt, og vi gav det med oprejst pande endnu 10 ccm = $\frac{1}{100}$ liter, så vi kom op på en hel liter. Også ved kølesystemer tillod vi os den frihed at se bort fra hundredele liter, og da vi kom over til ventilspillerum, tog vi et rimeligt hensyn til eksisterende værktøj på millimetermål. Bevares, med flid og tålmodighed samt to mikrometerure vil man kunne indstille et ventilspillerum til 0,289 mm, men vi fandt det nok så formåls-

tjenligt at sige 0,30 mm, hvilket lader sig indstille med et søgerblad, og vi skal nok tage ansvaret for differencen.

En coupe har kun to døre

Så lidt om de enkelte udtryk: Vi holder os simpelthen til så kendte fremtoninger som sedan og coupe for de lukkede vogne, selvom disse i brochurerne kalde både limousine og berlina. Desuden holder vi stædigt fast ved, at en coupe kun har to døre. Af hensyn til det amerikanske marked kalder visse fabrikker en fire-dørs cabriolet for en coupe, men der sætter vi altså grænsen for den almindelige begrebsforvirring. Under bremsene vil vi træffe på udtrykkene simplex og duplex. Simplex vil sige en forstærkende og en slækkende bremsesko, og duplex vil sige to selvforstærkende sko pr. hjul. Priserne er inklusive alle afgifter til staten, men exclusive indregistrerings- og leveringsomkostninger. Vi kan dog ikke dy os for at give et par eksempler på den blodige og ret enestående beskatning, som finder sted på det danske marked. Tager vi en af de billigste vogne, så har både importør og fabrik tjent på køretøjet, når det sælges til en eksportpris af kr. 4.855,-. Når told, forhandleravance, omsætningsafgift og oms kommer til koster vognen kr. 9.399,-. Går vi op i mellemklassen er prisen uden statsafgifterne kr. 11.491,-, men inden man kan sætte nummerpladerne på, må staten have et »beskedent« beløb, og man kommer ialt af med kr. 20.998,- før man kan køre. Og så har staten allerede fået told inkluderet i det første beløb. Man kan også sige det på den måde, at en vogn til normal pris af kr. 15.000,- i Tyskland, Italien, Schweiz og mange andre lande, der ikke har nogen særlig omsætningsafgift, kommer til at koste kr. 34.000,- her i landet. Mon ikke det er lidt naivt at mene, at en sådan fordyrelse af et led i produktionsapparatet og af den daglige trafik ikke skulle have medvirket væsentligt til de inflatoriske tendenser?


FORD FORAN

**plads, der imponerer
teknik, der overbeviser**



Hele familien glæder sig til hjemturen i den rummelige og præsentable TAUNUS 12 M. Her er vognen, som har plads der imponerer, teknik der overbeviser og frem for alt en fortræffelig økonomi. Denne vogn var med til at bringe FORD FORAN.

TAUNUS 12M

FORD FOR FREMTIDEN

Nyt stærkt forhjulstræk, der øger vejstabiliteten. Helt ny robust 50 hk topventilet V-4 motor, 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse. — Marchhastighed 125 km/t. 13-15 km på literen. Stort 569 liters bagagerum til alle feriekufferter.



BILPARADE



De følgende tekniske specifikationer er udarbejdet med den største omhyggelighed på grundlag af værkstedshåndbøger, instruktionsbøger og reservedelskataloger og i samarbejde med teknikere og servicefolk hos de forskellige importører og fabrikker, og der er læst omhyggelig korrektur på alle mål, så oplysningerne burde kunne anses for at være fejlfri. SMJ vil dog ikke kunne gøres ansvarlig for eventuelle fejl eller misforståelser. Maksimaleffekten for engelske motorer er ikke omregnet til det metriske system – 1 hk efter det engelske målesystem svarer til 1,013872 hk efter det metriske målesystem. Justeringsmålene er overalt holdt i metriske mål ud fra den betragtning, at specialværkstederne har målene i engelske tommer, medens ejerne af disse vogne ofte vil have måleværktøj i metrisk målestok fra tidligere kontinentale biler eller motorcykler. Målet for oliesumpens rumindhold er udskiftningsmålet uden udskiftning af oliefilter og uden hensyn til tilbageværende olie i kanaler og pumpe. Det er altså ikke motorens totale rumindhold af olie, men den mængde frisk olie, der skal påfyldes ved et olieskift. Kapaciteten af kølesystemet er inclusive varmeapparat. Egenvægten er beregnet for vognen i køreklar stand med benzin, olie og eventuelt vand. Hvor der opgives en margin for dæktrykket – f. eks. 23–30 p.s.i. – henviser den første værdi (23 p.s.i.) til oppumpningstrykket for normal kørsel med to personer i vognen. Det sidste tal (30 p.s.i.) gælder for fuld belastning og langvarig hurtigkørsel. Mellemliggende oppumpningstryk varieres i forhold til vægtbelastning og hastighed, når der er så stort et spring som i det ovennævnte eksempel. Alle oplysninger gælder for de modeller, der er på markedet i foråret 1963. Tophastighed er en cirka-værdi så vidt muligt efter fabrikernes oplysninger.

ALFA ROMEO

Importør: Brdr. Friis-Hansen A/S,
Søndre Ringvej 39, Glostrup.

ALFA ROMEO T. I.

Motor: Fire-cyl., topventilet med to overliggende knastaksler, vandkølet. Boring 78 mm, slaglængde 82 mm, slagvolumen 1570 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimal-effekt 104 hk (SAE) ved 6200 omdr./min. Maksimalt drejningsmoment 14,8 kgm ved 4000 omdr./min. Litereffekt 66,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fem-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i

gearkasse: 3,304:1, 1,988:1, 1,355:1, 1:1, 0,791:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 5,125:1. Dækstørrelse: 155–15 Michelin X eller Pirelli Cinturato.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, skruefjedre, reaktionsarme, Panhard-stav (triangelær) teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: type: forhjul Triplex (tre forstærkende sko pr. forhjul). Baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 40 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4140 mm, total bredde 1560 mm, total højde 1430 mm, akselafstand 2510 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 46 liter, oliesump rummer 6,2 liter, kølesystem 7,5 liter.

E. 1963

Egenvægt 1050 kg. Effektvægt 10,1 kg/hk. Tophastighed 165 km/t. Standardforbrug 10,4 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25,2 km/t. Drejeradius 5,45 m.

Pris: Kr. 41.652,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: Solex 32 PA1A. Tændrør: Lodge 2 HLN, elektrodeafstand 0,55–0,65 mm, kontaktafstand 0,35–0,4 mm, fortænding $3^\circ \pm 2^\circ$, ventilspillerum I: 0,475–0,55 mm, U: 0,525–0,55 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 23–25 p.s.i., baghjul 24–30 p.s.i.

Gearkasse rummer 2,0 liter SAE 90.

Differentiale rummer 1,5 liter SAE 90 EP.

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1600

Som model TI. Med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 3980 mm, total bredde 1535 mm, total højde 1320 mm, akselafstand 2380 mm, sporvidde for 1292 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 160 mm. Egenvægt 950 kg. Tophastighed 172 km/t.

Pris: Kr. 49.936,-.

Særlige bemærkninger: Dæktryk forhjul 23–28 p.s.i., baghjul 24–30 p.s.i.

AUSTIN

Importør: De forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.

AUSTIN PARTNER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet, tværliggende. Boring 63 mm, slaglængde 68,26 mm, slagvolumen 848 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 38 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejnings-

moment 6,1 kgm ved 2900 omdr./min. Litereffekt 44,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,627:1, 2,172:1, 1,412:1, 1:1. Differentiale spiralfortanding, udveksling 3,76:1. Dækstørrelse: 5,20–10.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange lasker, reaktionsarme, gummifjedre. Baghjul i langsgående svingarme, gummifjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 178 mm, totalt bremseareal 435 cm², fabrikat Lockheed, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 34 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3050 mm, total bredde 1410 mm, total højde 1350 mm, akselafstand 2036 mm, sporvidde for 1206 mm, bag 1164 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 25 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 3,0 liter. Egenvægt 575 kg. Effektvægt 15,7 kg/hk. Tophastighed 118 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 23,8 km/t. Drejeradius 5,0 m.

Pris: Kr. 13.057,-, de Luxe kr. 14.108,-, Super kr. 15.571,-

Særlige bemærkninger: To-dørs Sedan. La-steevne 310 kg. Karburator: SU HS 2 (nål: EB). Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 0° (Super benzin), ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 22–24 p.s.i.

AUSTIN A 40 FUTURA MARK II

Med motortype 10 D.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsfor-

hold 8,5:1, maksimaleffekt 51 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,628:1, 2,172:1, 1,412:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme skruefjedre, krængningsstabilisator, vingestøddæmpere. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter for 203 mm, bag 178 mm, totalt bremseareal 493 cm², fabrikat Lockeheed, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 38 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3660 mm, total bredde 1510 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2210 mm, sporvidde for 1190 mm, bag 1190 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 31 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 5,0 liter. Egenvægt 775 kg. Effektvægt 15,2 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 24,7 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 16.513,-

Særlige bemærkninger: To-dørs Sedan med nedfældbart bagsæde. Karburator: SU HS 2 (nål AN). Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35 -0,4 mm, fortænding 3°, ventilspring 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 22 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,3 liter SAE 30 motorolie. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

AUSTIN A 60 CAMBRIDGE

Motor: fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 76,2 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1622 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 64 hk (SAE) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,4 kgm ved 2100 omdr./min. Litereffekt 38,8 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,637:1, 2,215:1, 1,373:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,90-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 946 cm², fabrikat Girling, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 43 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4510 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2540 mm, sporvidde for 1280 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 1100 kg. Effektvægt 17,5 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 26,6 km/t. Drejeradius 5,7 m.

Pris: Kr. 23.417,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Med Borg-Warner automatgearkasse kr. 26.784.

Karburator: SU HS 2. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 5°, ventilspring 0,15"=0,38 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 23 p.s.i., baghjul 25 p.s.i. Gearkasse rummer 2,6 liter SAE 30 (motorolie) (automatgearkasse 6,0 liter ATF). Differentiale rummer 1,3 liter SAE 90 hypoid.

AUSTIN HEALEY SPRITE

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, maksimaleffekt 56 hk (SAE) ved 5400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,43 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 53,7 hk/l.

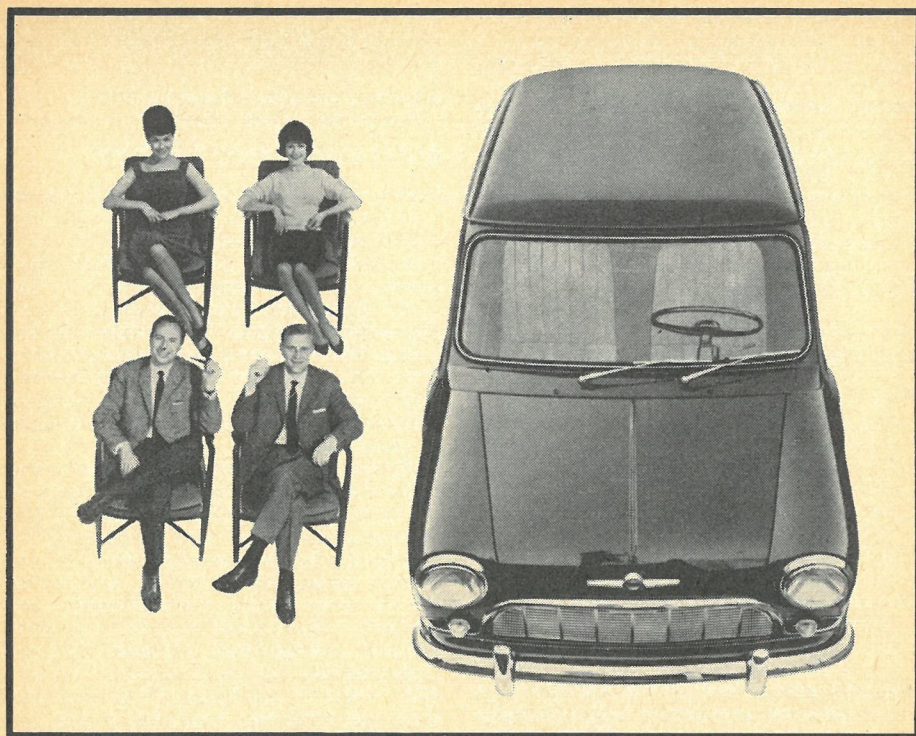
Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,20:1, 1,916:1, 1,357:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, vingestøddæmpere for og bag. Baghjul i bagudrettede kvartelliptiske bladfjedre.

Bremser: Fabrikat Lockeheed, type: skivebremser forhjul, tromlebremser baghjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 43 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3460 mm, total bredde 1350 mm, total højde 1260 mm, akselafstand 2030 mm, sporvidde for 1160 mm, bag 1140 mm, fri højde fra vej 130 mm, benzintank rummer 27 liter, oliesump rummer 3,2 liter, kølesystem 5,7 liter. Egenvægt 645 kg. Effektvægt 10,9 kg/hk. Tophastighed 140 km/t. Hastighed ved



Lænestolsfornemmelse

Morris Mascot er moderne brugskunst inden for biler. Her er gjort alt for at sikre fører og passagerer en behagelig, hurtig transport. Enorm rummelighed med rigelig albuerum til alle og god plads til lange ben. Morris Mascot har en kraftig 38 hk motor, en fin driftsøkonomi med 18 km på literen, og der er 5 personvognsmodeller at vælge imellem. Priser fra kr. 13.057 eksklusiv leveringsomk. – Forlang en prøvetur i Morris Mascot – vognen for den moderne familie.

MORRIS
DER ER MERE BIL I EN MORRIS
MASCOT



1000 omdr./min. i topgear: 24,8 km/t.
Drejeradius 4,9 m.

Pris: Kr. 23.079, (hardtop kr. 1900,- ekstra).

Særlige bemærkninger: Roadster. Karburator: 2 stk. SU HS 2, Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 3°, ventiltillerum 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 18 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,4 liter SAE 30 (motorolie). Differentiale rummer 0,85 liter SAE 90 hypoid.

AUSTIN A 110 WESTMINSTER

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet, Boring 83,34 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2912 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 126 hk (SAE) ved 4850 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 22,5 kgm ved 2750 omdr./min. Liter-effekt 43,2 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,095:1, 1,65:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse 7,00–14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, vingestøddæmpere. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere, krængningsstabilisator for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, servoforstærkning.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 58 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4770 mm, total bredde 1740 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde for 1366 mm, bag 1352 mm, fri højde fra vej 162 mm, benzintank rummer 73 liter, oliesump rummer 6,75 liter, kølesystem 10,8 liter. Egenvægt 1500 kg. Effektivvægt 11,9 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 30,6 km/t. (Overgear 43,8 km/t). Drejeradius 6,25 m.

Pris: Kr. 39.428,- med automatgearkasse kr. 41.912,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Overgear standardudstyr: udveksling 0,7:1. Med automatgearkasse (bagakseludveksling 3,54:1). Karburator: 2 stk. SU H4. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 5°, ventiltillerum 0,30 mm, ved varm motor. Dæktryk forhjul 26–32 p.s.i., baghjul 26–32 p.s.i. Gearkasse rummer 3,13 liter SAE 30 (automatgearkasse-8,85 l ATF type A). Differentiale rummer 1,85 liter SAE 90.

AUTO-UNION

Importør: Bohnstedt-Petersen A/S,
Københavnsvvej 16, Hillerød

AUTO UNION 1000 S COUPÉ

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 981 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 50 hk (DIN) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,7 kgm ved 2250 omdr./min. Liter-effekt 51 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,82:1, 2,22:1, 1,39:1, 0,91:1. Differentiale udveksling 4,71:1. Dækstørrelse 5,60–15.

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende bladfjedre, underliggende triangellarme. Baghjul i stiv bagbro, tværliggende bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 715 cm², fabrikat AU-ATE, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 66 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4225 mm, total bredde 1695 mm, total højde 1465 mm, akselafstand 2350 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1390 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 45 liter, olietank rummer 3,8 liter (SAE 20W/20) kølesystem 8,0 liter. Egenvægt 900 kg. Effektivvægt 18 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 27 km/t. Drejeradius 5,8 m.

Pris: Kr. 21.559,-

Særlige bemærkninger: Coupé, selvstændig chassisramme, frisk olieautomatik. Forhjulstræk, friløb.

Karburator: Solex 40 CIB. Tændrør: Bosch M 175 T1, elektrodeafstand 0,5–0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (med fuldt udsået svingklods) 2,5 mm før top, målt på stemplerne.

Dæktryk forhjul 18–20 p.s.i., baghjul 21–24 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer 2,25 liter SAE 80/90 (ikke hypoid).

AUTO UNION 1000S COUPÉ de LUXE

Som 1000 S Coupé med følgende undtagelser:

Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Pris: Kr. 24.687,-

Særlige bemærkninger: Iøvrigt udstyrsmæssig forskel.

B M W

**Importør: Dansk BMW Import A/S,
Ottilliavej 10, Valby.**

BMW LS LUXUS

Motor: To-cyl., Fire-takt, topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 78 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 697 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 35 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5,1 kgm ved 3400 omdr./min. Litereffekt 50,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,54:1, 1,94:1, 1,27:1, 0,839:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 5,43:1. Dækstørrelse: 5,20-12.

Hjulophængning: Forhjul i Dubonnet med skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag. Baghjul i triangulære svingarme, skrue- og luftfjedre.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, totalt bremseareal 588 cm².

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 190 watt, akkumulator 24 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3860 mm, total bredde 1480 mm, total højde 1360 mm, akselafstand 2280 mm, sporvidde for 1270 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 185 mm, benzintank rummer 33 liter, oliesump rummer 2,0 liter. Egenvægt 650 kg. Effektvægt 18,6 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Standardforbrug 5,9 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 22 km/t. Drejeradius 4,9 m.

Pris: 15.991,- og for LS 14.955.

Særlige bemærkninger: To-dørs Sedan hæk-motor. Karburator: Solex 34PCI. Tændrør: Bosch W 240 T 2 elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 7°, ventiltspillerum I: 0,15 mm, U: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 14-21 p.s.i., baghjul 19,6-25,2 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,25 liter SAE 80 (ikke hypoid).

BMW SPORT COUPÉ

Som BMW LS med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 9:1, maksimal-effekt 46 hk (SAE) ved 5800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5,2 kgm ved 4000-5500 omdr./min. Litereffekt 66 hk/l.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,667:1, 1,6:1, 1,148:1, 0,839:1.

Mål, vægt. Total længde 3540 mm, total bred-

de 1480 mm, total højde 1270 mm, aksel-afstand 2120 mm. Effektvægt 15,8 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Standardforbrug 6,6 liter/100 km. Drejeradius 4,7 m.

Pris: Kr. 19.540,-

Særlige bemærkninger: Karburator: 2 stk. Solex 34 PCI. Tændrør: Bosch W 260 T 2, fortænding 10°.

BMW COUPÉ

Motor og gearkasse som model LS, karrosseri som Sport Coupe.

Mål, vægt: Egenvægt 625 kg. Effektvægt 17,9 kg/hk. Tophastighed 125 km/t.

Pris: Kr. 17.982,-.

BMW 1500

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet, Boring 82 mm, slaglængde 71 mm, slagvolumen 1499 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 80 hk (DIN) ved 5700 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,0 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 53,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,816:1, 2,17:1, 1,355:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,375:1. Dækstørrelse: 6,00-14.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i triangulære svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Fabrikat ATE, type: Forhjul skivebremser, baghjul: tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 77 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4440 mm, total bredde 1710 mm, total højde 1400 mm, akselafstand 2550 mm, sporvidde for 1320 mm, bag 1374 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 53 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 1050 kg. Effektvægt 13,1 kg/hk. (DIN). Tophastighed 150 km/t: Standardforbrug 9,9 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 26,6 km/t. Drejeradius 5,3 m.

Pris: Kr. 33.984.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Karburator: Solex 34 PICB. Tændrør: Bosch W 225 T 2, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5°, ventiltspillerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24-27 p.s.i. Gearkasse rummer 1,25 liter SAE 80. Differentiale rummer 0,8 liter SAE 90 hypoid.

BUICK

Importør: General Motors International A/S,
Aldersrogade, København N.

BUICK SPECIAL

Motor: Otte-cyl., topventilet, vandkølet V-8, 90°. Boring 88,9 mm, slaglængde 71,1 mm, slagvolumen 3525 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 155 hk (SAE) ved 4600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 30,4 kgm ved 2400 omdr./min. Litereffekt 43,9 hk/l.

Transmissionssystem: Turbine drive. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,08:1. Dækstørrelse: 6,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i stiv bagbro, skræfjedre, reaktionsarme, Panhardstang. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 241 mm, totalt bremseareal 800 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo vekselstrøm, akkumulator 61 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4879 mm, total bredde 1783 mm, total højde 1372 mm, akselafstand 2847 mm, sporvidde for 1422 mm, bag 1422 mm, fri højde fra vej 162 mm, benzintank rummer 72 liter, oliesump rummer 3,8 liter, kølesystem 12,8 liter. Egenvægt 1280 kg. Effektivtægt 8,25 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 36,9 km/t. Drejeradius 4,9 m.

Pris: Kr. 57.857,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: Rochester. Tændrør: AC 45 FFS, elektrodeafstand 0,75-0,9 mm, kontaktafstand 0,35-0,45 mm, fortænding (ved 1050 omdr./min.) 7,5°, ventilsphillerum: Hydrauliske ventilløftere.

Dæktryk forhjul 22 p.s.i., baghjul 22 p.s.i. Gearkasse rummer 5,7 liter ATF type A. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

BUICK SKYLARK

Som Special med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Egenvægt 1295 kg.

Pris: Kr. 59.467,-.

Særlige bemærkninger: Hardtop-Coupe.

CADILLAC

Importør: General Motors International A/S,
Aldersrogade, København N.

CADILLAC SEDAN DE VILLE

Motor: Otte-cyl., topventilet, vandkølet V-

motor, 90°. Boring 101,6 mm, slaglængde 98,4 mm, slagvolumen 6393 ccm, kompressionsforhold 8,75:1, maksimaleffekt 305 hk (SAE) ved 4600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 55,9 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 47,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydramatic. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 2,94:1. Dækstørrelse: 8,20-15.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarmer, underliggende lasker og reaktionsarme, skruefjedre, krævningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, skruefjedre, reaktionsarme, triangel. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 304 mm, totalt bremseareal 1314 cm², type: servoforstærket simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo vekselstrøm, akkumulator 70 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5664 mm, total bredde 2029 mm, total højde 1432 mm, akselafstand 3289 mm, sporvidde for 1549 mm, bag 1549 mm, fri højde fra vej 134 mm, benzintank rummer 98 liter, oliesump 3,8 liter, kølesystem 16,2 liter. Egenvægt 2200 kg. Effektivtægt 7,2 kg/hk. Tophastighed 200 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 46,5 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 101.974,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs hard-top med selvstændig chassisramme. Servostyring standard.

Karburator: Rochester eller Carter. Tændrør: AC 44, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5°, ventilsphillerum: hydr. ventilløftere.

Dæktryk forhjul 28 p.s.i., baghjul 28 p.s.i. Gearkasse rummer 8,5 liter Suffix A.

Differentiale rummer 2,4 liter SAE 90 Mil-L 2105 B.

CHEVROLET

Importør: General Motors International A/S,
Aldersrogade, København N.

CHEVROLET CORVAIR

Motor: Seks-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 87,31 mm, slaglængde 66,04 mm, slagvolumen 2377 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 80 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 17,7 kgm ved 2300 omdr./min. Litereffekt 33,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,5:1, 1,99:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,27:1. Dækstørrelse: 6,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i triangulære svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 220 mm, totalt bremseareal 813 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 42 amp-timer.

Mål, vægt: Total længde 4572 mm, total bredde 1702 mm, total højde 1308 mm, akselafstand 2743 mm, sporvidde for 1372 mm, bag 1372 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 63,6 liter, oliesump rummer 3,8 liter. Egenvægt 1135 kg. Effektvægt 14,2 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 34,5 km/t. Drejeradius 6,0 m.

Pris: Kr. 42.121,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, hæk-motor. Kan leveres med automatgearkasse (kr. 44.908,-).

Karburator: Rochester. Tændrør: AC44-FF, elektrodeafstand 0,9-1,0 mm, kontaktafstand .019" = 0,5 mm, fortænding (ved 550 omdr./min.) 3°-5°, ventilsphillerum: hydr. ventilløftere.

Dæktryk forhjul 15 p.s.i., baghjul 26 p.s.i. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,0 liter SAE 80.

CHEVROLET CORVAIR MONZA

Som Corvaire med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 9:1, maksimal-effekt 102 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 18,5 kgm ved 2800-3000 omdr./min.

Mål, vægt: Tophastighed 140 km/t.

Pris: Kr. 45.516,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs Coupé, hæk-motor. Med automatgearkasse kr. 47.202,-

CHEVROLET BISCAYNE

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 98,42 mm, slaglængde 82,55 mm, slagvolumen 3769 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 140 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 30,4 kgm ved 1600 omdr./min. Litereffekt 37,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,94:1, 1,68:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,55:1. Dækstørrelse: 700-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, skruefjedre, reaktionsarme, Panhardstang.

Bremser: Bremsetromlediameter 279 mm, totalt bremseareal 1200 cm².

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 44 amp-timer.

Mål, vægt: Total længde 5344 mm, total bredde 2007 mm, total højde 1409 mm, akselafstand 3023 mm, sporvidde for 1532 mm, bag 1506 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 3,8 liter, kølesystem 11,4 liter. Egenvægt 1600 kg. Effektvægt 11,4 kg/hk. Tophastighed 155 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 33,1 km/t. Drejeradius 6,8 m.

Pris: Kr. 43.292,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Karburator: Rochester. Tændrør AC 46 N (langt gevind), elektrodeafstand 0,9-1,0 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding (450 omdr./min.) 4°±1°, ventilsphillerum: hydr. ventilløftere.

Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 90.

Differentiale rummer 1,9 liter SAE 90 hypoid.

CHEVROLET IMPALA

Som Biscayne med følgende undtagelser:

Motor: Otte-cyl., topventilet, vandkølet V-motor. Boring 98,42 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 4638 ccm, kompressionsforhold 9,25:1, maksimaleffekt 195 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 39,4 kgm ved 2400 omdr./min.

Transmissionssystem: Powerglide. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,36:1.

Mål, vægt: Kølesystem 17,5 liter.

Pris: Kr. 57.986,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Karburator: Rochester. Tændrør: AC 45, elektrodeafstand 0,85-1,0 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding (ved 550 omdr./min.) 3-5°, ventilsphillerum: hydr. ventilløftere.

Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,4 liter A.T.F. type A.

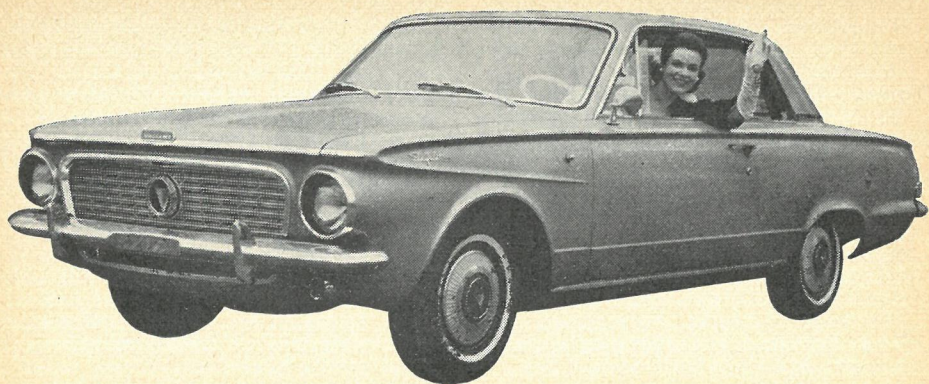
CHRYSLER

Importør: Nordisk Diesel A/S, Borgm. Christiansensgade, København SV.

CHRYSLER VALIANT V 100

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 86,36 mm, slaglængde 79,38 mm, slagvolumen 2788 ccm, kompressionsforhold 8,2:1, maksimaleffekt 101 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 21,4 kgm ved 2400 omdr./min. Litereffekt 36,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,95:1, 1,83:1, 1:1. Bagak-



„Chrysler Valiant“

sel: hypoidfortanding, udveksling 3,23:1.
Dækstørrelse: 6,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, torsionsfjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 990 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v vekselstrømsgenerator 420 watt, akkumulator 38 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4729 mm, total bredde 1748 mm, total højde 1356 mm, akselafstand 2692 mm, sporvidde for 1420 mm, bag 1412 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 53 liter, olie-sump rummer 3,8 liter, kølesystem 12 liter. Egenvægt 1200 kg. Effektvægt 11,9 kg/hk. Hastighed i topgear ved 1000 omdr./min. 35,2 km/t.

Pris: Kr. 37.369,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Kan leveres med 145 hk motor (SE V 200) for merpris kr. 1.035,-.

Karburator: Carter BBS 3462 S eller R2533 A. Tændrør: Autolite AG 42, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4-0,6 mm, fortænding 2½°, ventilspillerum I: 0,25 mm, U: 0,50 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 2,4 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 EP.

CHRYSLER VALIANT V 200

Som model V 100 med følgende undtagelser samt udstyrmæssig forskel.

Motor: Boring 86,36 mm, slaglængde 105 mm, slagvolumen 3690 ccm, maksimaleffekt 145 hk (SAE) ved 4000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 30 kgm ved 2800 omdr./min. Litereffekt 39,4 hk/l.

Mål, vægt: Kølesystem 13 liter. Egenvægt 1225 kg. Effektvægt 8,45 kg/hk. Tophastighed 155 km/t.

Pris: Kr. 42.107,-.

Særlige bemærkninger: Automatgearkasse til 145 hk motor, kr. 3.013,- ekstra.

Kan leveres med 101 hk motor med prisreduktion på kr. 1.035,-. Power-Steering, kr. 1334,- ekstra.

Karburator: Carter BBS 3466 S eller R 2537 A. Tændrør: Champion N-144, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4-0,6 mm, fortænding 2½°, ventilspillerum I: 0,25 mm, U: 0,50 mm ved varm motor.

CHRYSLER VALIANT SIGNET V 200

Som model 200 med 145 hk motor og automatgearkasse.

Pris: Kr. 48.547,- (hardtop). Kr. 52.791,- (Cabriolet).

Særlige bemærkninger: To-dørs.

Power-Steering er standardudstyr.

Karburator: Carter BBS 3468 S eller Stromberg WA 3-219.

CITROËN

Importør: Automobiles Citroën A/S, Sydhavnsgade 16, København SV.

CITROËN 2 CV AZL

Motor: To-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 66 mm, slaglængde 62 mm, slagvolumen 425 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 13,5 hk ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 2,7 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 31,8 hk/l.

Transmissionssystem: Autom. centrifugal-kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 6,71:1, 3,24:1, 1,94:1, 1,47:1. Differentiale: spiralfortanding, udveksling 3,875:1. Dækstørrelse: 125-380x.

Hjulophængning: Forhjul og baghjul i langsgående svingarme, horisontale skruefjedere i fælles forskydelige fjederhuse. Frik-tions- og inertistøddæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 386 cm², fabrikat Lockheed.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 110 watt, akkumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3780 mm, total bredde 1480 mm, total højde (ubelastet) 1600 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1260 mm, bag 1260 mm, fri højde fra vej 250 mm, benzintank rummer 20 liter, oliesump rummer 2,0 liter. Egenvægt 500 kg. Effektivtægt 37 kg/hk. Tophastighed 84 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 19 km/t. Drejeradius 5,3 m.

Pris: Kr. 12.613,-.

Særlige bemærkninger Fire-dørs sedan, forhjulstræk, med enkelte kardanled. Lastevne 325 kg.

Karburator: Solex 26 CBI. Tændrør: AC 43 F, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 9° ± 1°, ventilspillerum 0,20 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 18 p.s.i., baghjul 20 p.s.i. (Med dækstørrelse 125-380: forhjul 14 p.s.i., baghjul 16 p.s.i.).

Gearkasse og differentiale rummer 1,0 liter SAE 90.

CITROËN AMI 6

Samme grundkonstruktion som 2 CV med følgende undtagelser:

Motor: Boring 74 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 602 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 22 hk ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 4,1 kgm ved 2800 omdr./min. Littereffekt 36,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling. Udvekslingsforhold i gearkasse: 5,61:1, 2,90:1, 1,92:1, 1,31:1. Differentiale: udveksling 3,625:1.

Bremser: Totalt bremseareal 566 cm².

Elektrisk anlæg: dynamo 220 watt.

Mål, vægt: Total længde 3865 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1485 mm, akselafstand 2390 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank 25 liter. Egenvægt 625 kg. Effektivtægt 28,4 kg/hk. Tophastighed 105 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 23,2 km/t. Drejeradius 5,8 m.

Pris: Kr. 16.518,-.

Særlige bemærkninger: Forhjulstræk med homokinetiske led.

Karburator: Solex 30 PBI. Tændrør: Champion H.10, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10-12°, ventilspillerum 0,20 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 19 p.s.i., baghjul 21 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,0 liter SAE 90.

CITROËN ID 19 LUXE

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 78 mm, slaglængde 100 mm, slagvolumen 1911 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 70 hk SAE ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 13,5 kgm ved 2500 omdr./min. Littereffekt 36,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,55:1, 1,89:1, 1,23:1, 0,85:1. Differentiale: spiralfortanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 165-400 for, 155-400 bag.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående svingarme, parallelføring. Baghjul i langsgående svingarme. Hydropneumatisk af-fjedring. Krængningsstabilisator for og bag.

Bremser: Forhjul skivebremser ved differentialet. Baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4810 mm, total bredde 1790 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 3125 mm, sporvidde for 1500 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 60 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 9,5 liter. Egenvægt 1150 kg. Effektivtægt 16,4 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Forbrug 8,6 liter/100 km, ved 100 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 37,3 km/t. Drejeradius 5,8 m.

Pris: Kr. 29.844,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, forhjulstræk. Model Confort kr. 32.445,-, (med servostyring: kr. 33.737,-).

Karburator: Solex 34 PBIC. Tændrør: Champion H10, elektrodeafstand 0,5-0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10°, ventilspillerum I: 0,20 mm, U: 0,25 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 20 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 2,0 liter SAE 90.

CITROËN DS 19

Som model ID 19 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 83 hk SAE ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 14,5 kgm ved 3000 omdr./min. Littereffekt 43,4 hk/l.

Mål, vægt: Kølesystem 11,0 liter. Egenvægt 1175 kg. Tophastighed 165 km/t.

Pris: Kr. 41.498,-.

Særlige bemærkninger: Hydraulisk forstærkning af bremses, styretøj, kobling og gearskiftning.

Karburator: Weber 24/32 DDC, fortænding 12°.

DAF

Importør: Tranberg, Gl. Køge Landevej 84, Valby, og Tranberg, Kolding.

DAF OG DAFFODIL

Motor: To-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 85,5 mm, slaglængde 65 mm, slagvolumen 746 ccm, kompressionsforhold 7,1:1, maksimaleffekt 30 hk (SAE) ved 4000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5,8 kgm ved 2800 omdr./min. Litereffekt 40,3 hk/l.

Transmissionssystem: Centrifugalkobling, kontinuerlig varierende automatgearkasse. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: Mellem 16,4:1 og 3,9:1. Kileremstransmission, kardanaksel og forlag. Dækstørrelse: 5,20-12.

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende bladfeder, teleskopben med teleskopdæmpere. Baghjul i triangulære svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 178 mm, totalt bremseareal 438 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 240 watt, akkumulator 80 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3680 mm, total bredde 1440 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2050 mm, sporvidde for 1180 mm, bag 1180 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 28 liter, oliesump rummer 2 liter. Egenvægt 665 kg. Effektvægt 22,1 kg/hk. Tophastighed 105 km/t.

Pris: DAF kr. 14.290,-. Daffodil kr. 15.265,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan. Nyttelast 325 kg. Venderadius 4,75 m. Kun udstyrmæssig forskel på DAF og Daffodil.

Karburator: Solex 34 PBI. Tændrør: Bosch W 225 T1, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 4°, ventilspillerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 20 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Fordelerkasse rummer 0,425 liter Shell Donax T6 eller lign.

Primære kileremskiver rummer 70 ccm Donax T6.

Sekundære kileremskiver rummer 60 ccm Donax T6.

Forlagshuse rummer 150 ccm Donax T6.

DKW

Importør: Bohnstedt-Petersen A/S, Københavnsvej 16, Hillerød

DKW 800 de LUXE

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 70,5 mm, slaglængde 68 mm, slagvolumen 795 ccm, kompressionsforhold 6,9-7,25:1, maksimaleffekt 34 hk (DIN) ved 4000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,25 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 43 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,75:1, 2,23:1, 1,41:1, 0,94:1. Differentiale: Udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarme, torsionsstave. Baghjul i stiv bagbro, vridningsslappe reaktionsarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter for 200 mm, bag 180 mm, totalt bremseareal 572 cm², fabrikat AU-ATE, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 56 amp.timer.

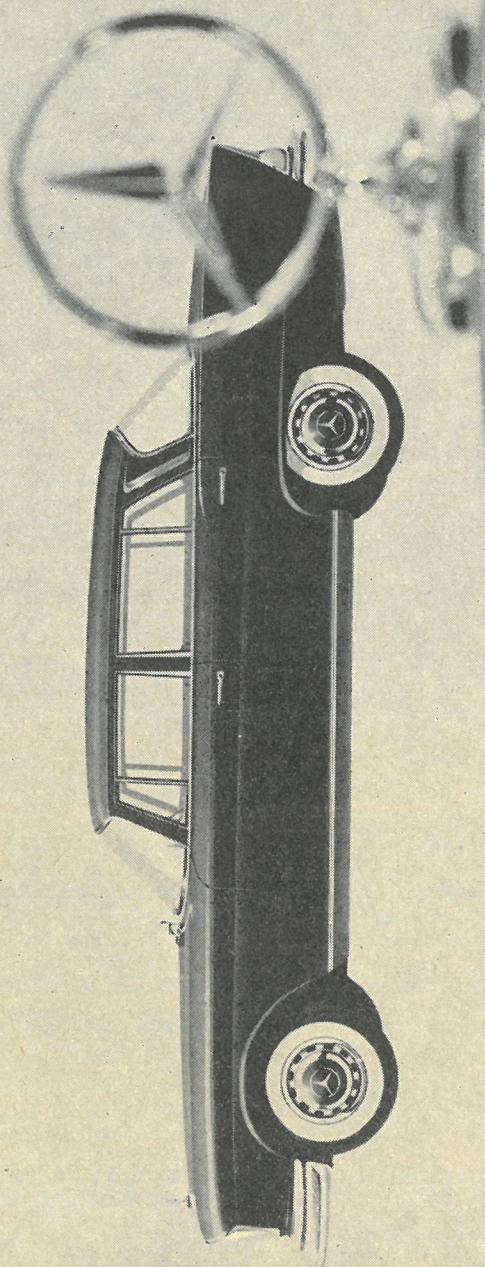
Mål, vægt: Total længde 3968 mm, total bredde 1575 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2175 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 35 liter, olietank rummer 3,8 liter (SAE 20 W/20), kølesystem 7,25 liter. Egenvægt 700 kg. Effektvægt 20,5 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Standardforbrug 7,3 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25,4 km/t. Drejeradius 5,0 m.

Pris: Kr. 16.645,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, forhjulstræk, selvstændig chassisramme. Motoreffekt efter SAE-standard: 39 hk. Håndbremse virker på forhjul. Frisk olieautomatik. Karburator: Solex 40 CIB. Tændrør: Bosch M 175 T1, elektrodeafstand 0,5 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (maksimal med svingklods slået fuldt ud) 3,0 mm før top målt på stemplerne. Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 20-23 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer 1,75 liter SAE 90 (ikke hypoid).

MERCEDES-BENZ



Vidner om ejerens sans for repræsentativ og
tidløs elegance... vælges af mænd, der betragter
fine køreegenskaber som en selvfølge.



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S - HILLERØD

DODGE

Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S,
Østerbrogade 135, København Ø.

DODGE DART 170 - 711

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 86,36 mm, slaglængde 79,38 mm, slagvolumen 2788 ccm, kompressionsforhold 8,2:1, maksimaleffekt 101 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 21,4 kgm ved 2400 omdr./min. Liter-effekt 36,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,95:1, 1,83:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,23:1. Dækstørrelse: 6,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, torsionsfjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 990 cm², type Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 420 watt, akkumulator 38 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4976 mm, total bredde 1745 mm, total højde 1372 mm, akselafstand 2819 mm, sporvidde for 1420 mm, bag 1412 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 68 liter, oliesump rummer 3,8 liter, kølersystem 12 liter. Egenvægt 1225 kg, Effektivvægt 12,1 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 35,2 km/t.

Pris: Kr. 40.325,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan: Pris som fire-dørs sedan kr. 41.425,-. Karburator: Carter BBS. Tændrør: Autolite AG 42, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4-0,6 mm, fortænding 2 1/2°, ventilsphærum I: 0,25 mm, U: 0,50 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 2,4 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 EP.

FIAT

Importør: Nordisk Fiat A/S,
Gl. Køge Landevej 78-80, Valby.

Specifikationer gælder også for de i Tyskland samlede modeller under betegnelserne Neckar og Jagst.

FIAT 500 D

Motor: To-cyl., topventilet, luftkølet. Boring

67,4 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 499,5 ccm, kompressionsforhold 7,1:1, maksimaleffekt 22 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 3,6 kgm ved 3500 omdr./min. Litereffekt 44 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med klokoblinger. Udvekslingsforhold i gearkasse 3,7:1, 2,067:1, 1,3:1, 0,875:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 5,125:1. Dækstørrelse: 125-12".

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, underliggende bladfjedre. Baghjul i triangellarme svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 432 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 2970 mm, total bredde 1322 mm, total højde 1325 mm, akselafstand 1840 mm, sporvidde for 1121 mm, bag 1135 mm, fri højde fra vej 135 mm, benzintank rummer 21 liter, oliesump rummer 1,75 liter. Egenvægt 500 kg. Effektivvægt 22,8 kg/hk. Tophastighed 95-98 km/t. Standardforbrug 5,5 liter/100 km. (Cuna), hastighed ved 1000 omdr./min. 20,4 km/t.

Pris: Kr. 9280,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor. Termostatreguleret blæserkøling. Venderadius 4,3 m. Lastevne 320 kg. Karburator: Weber 26 IMB 4. Tændrør: Marelli CW 225 N, elektrodeafstand 0,5-0,6 mm, kontaktafstand 0,47-0,53 mm, fortænding 10°, ventilsphærum 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 17 lbs/sqi., baghjul 23-27 lbs/sqi. Gearkasse og differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 EP.

FIAT 500 BELVEDERE

Station-car og varevogn. Som 500 D med følgende undtagelser:

Motor: maksimaleffekt 21,5 hk (SAE). Litereffekt 43 hk/l.

Mål, vægt: Total længde 3185 mm, total højde 1354 mm, akselafstand 1940 mm, sporvidde bag 1131 mm. Egenvægt 555 kg. Effektivvægt 25,8 kg/hk. Standardforbrug 5,2 liter/100 km. (Cuna).

Pris: Som combi med halv omsætning kr. 8.998,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: Weber 26 OC. Tændrør: Marelli CW 260 N eller Champion L5. Dæktryk baghjul 27-34 lbs/sqi.

FIAT 600 D

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 62 mm, slaglængde 63,5 mm, slagvolumen 767 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 32 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5,5 kgm ved 2800 omdr./min. Liter-effekt 41,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,385:1, 2,055:1, 1,333:1, 0,896:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,875:1. Dækstørrelse: 5,20-12". Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, tværliggende bladfjeder. Baghjul i triangulære svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 432 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3295 mm, total bredde 1380 mm, total højde 1405 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1150 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 145 mm, benzintank rummer 27 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 4,5 liter. Egenvægt 605 kg. Effektvægt 18,9 kg/hk. Tophastighed 110 km/t. Standardforbrug 5,8 liter/100 km. (Cuna). Hastighed ved 1000 omdr./min. 22,7 km/t.

Pris: Kr. 11.723,-. (Cabriolimousine kr. 11.942,-).

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor. Venderadius 4,35 m. Lastevee 320 kg.

Karburator: Weber 28 ICP 1 eller Solex C 28 PIB-2. Tændrør: AC Delco 44 F, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,47-0,53 mm, fortænding 10°, ventilsplilerum 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 14 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 1,5 liter SAE 90 EP.

FIAT 1100 EXPORT

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 68 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1089 ccm, kompressionsforhold 7,85:1, maksimaleffekt 55 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,05 kgm ved 4000 omdr./min. Liter-effekt 50,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh

mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,86:1, 2,38:1, 1,57:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,20-14".

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre. Krængningsstabilisatorer og teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 992 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 36 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3911 mm, total bredde 1458 mm, total højde 1490 mm, akselafstand 2340 mm, sporvidde for 1232 mm, bag 1215 mm, fri højde fra vej 129 mm, benzintank rummer 38 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 5 liter. Egenvægt 915 kg. Effektvægt 16,6 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Standardforbrug 7,9 liter/100 km. (Cuna), hastighed ved 1000 omdr./min. 25,4 km/t.

Pris: Kr. 15.826,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Lastevee 330 kg.

Karburator: Weber 36 DCD 7 eller Solex 32-35 APAI-2. Tændrør: KLG F 70, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,42-0,48 mm, fortænding 0°, ventilsplilerum 0,10 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,1 liter SAE 90 EP.

Differentiale rummer 0,6 liter SAE 90 EP.

FIAT 1100 D

Som model 1100 Export med følgende undtagelser:

Motor: Boring 72 mm, slagvolumen 1221 ccm, kompressionsforhold 8,1:1, maksimaleffekt 55 hk (SAE).

Mål, vægt: Total længde 3930 mm. Egenvægt 895 kg.

Pris: Kr. 17.407,-.

Karburator: Weber 32 IMPE 4.

FIAT 1300

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1295 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 72 hk (SAE) ved 5200 omdr./min. maksimalt drejningsmoment 10,5 kgm ved 3400 omdr./min. Liter-effekt 55,6 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,75:1, 2,3:1, 1,49:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 5,60S-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfedre, krængningsstabilisatorer og teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Type: forhjul Skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 400 watt, akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4030 mm, total bredde 1545 mm, total højde 1420 mm, akselafstand 2420 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1272 mm, fri højde fra vej 125 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,5 liter, kølesystem 6,7 liter. Egenvægt 960 kg. Effektvægt 13,4 kg/hk. Tophastighed 140-145 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km. (Cuna), hastighed ved 1000 omdr./min. 25,9 km/t.

Pris: Kr. 20.998,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Venderadius 5,2 m. Lastevne 330 kg.

Karburator: Weber 28-36 DCD. Tændrør: Champion N9Y, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,42-0,48 mm, fortænding 12°, ventilspillerum 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 25 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,35 liter SAE 90 EP. Differentiale rummer 0,9 liter SAE 90 EP.

FIAT 1500

Som model 1300 med følgende undtagelser:

Motor: Boring 77 mm, slagvolumen 1481 ccm, maksimaleffekt 80 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12 kgm ved 3200 omdr./min.

Mål, vægt: Effektvægt 12 kg/hk. Tophastighed 150 km/t.

Pris: Kr. 21.998,-.

Særlige bemærkninger: Elektromagnetisk ventilatorkobling.

Karburator: Weber 28-36 DCD 1.

FIAT 1800 B

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 73,5 mm, slagvolumen 1795 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 97 hk (SAE) ved 5300 omdr./min., maksimalt drejningsmo-

ment 14 kgm ved 3000 omdr./min. Liter-effekt 54 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,215:1, 1,899:1, 1,403:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse 5,90S-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, laksker, reaktionsarme, torsionsfjedre. Baghjul i langsgående bladfedre, krængningsstabilisatorer og teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Servoforstærkede skivebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 400 watt, akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4485 mm, total bredde 1620 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1345 mm, bag 1307 mm, fri højde fra vej 135 mm, benzintank rummer 60 liter, oliesump rummer 4,25 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 1265 kg. Effektvægt 13 kg/hk. Tophastighed 145-148 km/t. Standardforbrug 10,8 liter/100 km. (Cuna). Hastighed ved 1000 omdr./min. 26,6 km/t.

Pris: Kr. 29.930,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Elektromagnetisk ventilatorkobling, venderadius 5,75 m.

Karburator: Weber 28-36 DCD 2. Tændrør: Champion N9Y, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,37-0,43 mm, fortænding 12°, ventilspillerum 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 22-23,5 lbs/sqi., baghjul 24-27 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,72 liter SAE 90 EP. Differentiale rummer 1,5 liter SAE 90 EP.

FIAT 2300

Som model 1800B med følgende undtagelser:

Motor: Boring 78 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 2279 ccm, maksimaleffekt 117 hk (SAE) ved 5300 omdr./min. maksimalt drejningsmoment 18,8 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 51,4 hk/l. Overgear ekstraustyr. Udveksling 0,756:1. Dækstørrelse: 6,40S-14.

Mål, vægt: Fri højde fra vej 140 mm. Egenvægt 1285 kg. Effektvægt 11,0 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Standardforbrug 11,9 liter/100 km. (Cuna).

Pris: Kr. 33.925,-.

Særlige bemærkninger: Karburator 28-36 DCD 3. Dæktryk forhjul 22-23,5 lbs/sqi., baghjul 22,8-25,6 lbs/sqi.

FORD

Importør: Ford Motor Company A/S,
Sluseholmen 1, København SV.

FORD ANGLIA

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80,96 mm, slaglængde 48,41 mm, slagvolumen 996,6 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, maksimaleffekt 41 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,6 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 41,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse 4,118:1, 2,396:1, 1,412:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i Mc Pherson med indbyggede teleskopdæmpere og krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjeder, vingestøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, to-talt bremseareal 495 cm², fabrikat Ford, type: Forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 260 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3900 mm, total bredde 1450 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2300 mm, sporvidde for 1170 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 163 mm, benzintank rummer 31 liter, oliesump rummer 2,25 liter, kølesystem 5,8 liter. Egenvægt 737 kg. Effektvægt 18 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. 25,6 km/t.

Pris: Kr. 14.730,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Venderadius 4,9 m.

Karburator: Solex. Tændrør Champion N5, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 10°, ventiltillerum I: 0,25 mm, U: 0,45 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 hypoid.

FORD TAUNUS 12 M

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet 60° V-motor. Boring 80 mm, slaglængde 58,86 mm, slagvolumen 1183 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,5 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 42,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekob-

ling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,03:1, 2,33:1, 1,48:1, 1:1. Forhjulstræk. Differentiale: hypoidfortanding, udveksling 3,78:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende bladfjeder, underliggende triangelarme. Baghjul i langsgående bladfjeder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, to-talt bremseareal 650 cm², fabrikat Ate, type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 77 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4248 mm, total bredde 1594 mm, total højde 1458 mm, akselafstand 2527 mm, sporvidde for 1245 mm, bag 1245 mm, fri højde fra vej 155 mm, benzintank rummer 38 liter, oliesump rummer 3,2 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 845 kg. Effektvægt 16,9 kg/hk. Tophastighed 125 km/t.

Pris: Kr. 17.575,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, forhjulstræk. Venderadius 5,75 m. Hastighed ved 1000 omdr./min. 31,5 km/t.

Karburator: Solex 28 PDSI. Tændrør: Autolite AE3, elektrodeafstand 0,8-0,9 mm, kontaktafstand 0,6 mm, fortænding 10°, ventiltillerum 0,4 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 21-23 lbs/sqi., baghjul 18-24 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 3,0 liter SAE 90 hypoid.

FORD TAUNUS 17 M

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 84 mm, slaglængde 76,6 mm, slagvolumen 1698 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 67 hk (SAE) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 13,4 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 39,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,29:1, 1,61:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,56:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i Mc Pherson, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjeder.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, to-talt bremseareal 748 cm², fabrikat Ate-Ford, type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulator 78 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4452 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2630 mm, sporvidde for 1295

mm, bag 1295 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 45 liter, olie- sump rummer 3,0 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 900 kg. Effektivvægt 13,5 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Standard- forbrug 8,6 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. 30,9 km/t.

Pris: To-dørs sedan kr. 21.408,-. Fire-dørs kr. 22.691,-.

Særlige bemærkninger: Kan leveres med fire-trins gearkasse. Venderadius 5,5 m. Karburator: Solex 32 PICB. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,8-0,9 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 0°, ventilsphærum l: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 hypoid.

FORD TAUNUS 17 M SPORT

Som model 17 M med følgende undtagelser:

Motor: Boring 85,5 mm, slagvolumen 1758 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 77 hk (SAE) ved 4750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 14,5 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 43,8 hk/l.

Transmissionssystem: Fire-trins gearkasse. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,43:1, 1,97:1, 1,37:1, 1:1.

Mål, vægt: Egenvægt 925 kg. Effektivvægt 12 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Standardforbrug 9,0 liter/100 km.

Pris: Kr. 25.526,-.

Særlige bemærkninger: Leveres kun med fire-trin gearkasse. Gearkasse rummer 1,5 liter.

FORD CONSUL 315

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80,96 mm, slaglængde 72,7 mm, slagvolumen 1498 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 64 hk (SAE) ved 4600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,8 kgm ved 2300 omdr./min. Litereffekt 42,7 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,118:1, 2,396:1, 1,412:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i Mc Pherson, med indbygget hydrauliske dæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfydre, teleskopdæmpere.

Bremser: Skivebremser for, tromlebremser bag.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4267 mm, total bredde 1574 mm, total højde 1384 mm, akselafstand 2489 mm, sporvidde for 1258 mm, bag 1163 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 41 liter, olie- sump rummer 3,4 liter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 925 kg. (Fire-dørs; 950 kg). Effektivvægt 14,5 kg/hk. Tophastighed 130 km/t.

Pris: Kr. 19.864,- (to-dørs), kr. 21.053,- (fire-dørs).

Særlige bemærkninger: To- og fire-dørs sedan. Venderadius 5,2 m. Karburator: Zenith. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,36-0,41 mm, fortænding 8°, ventilsphærum l: 0,20 mm, U: 0,45 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 hypoid.

FORD CONSUL CAPRI

Som Consul 315 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4337 mm, total bredde 1651 mm, total højde 1330 mm, akselafstand 2514 mm, fri højde fra vej 165 mm. Egenvægt 925 kg.

Pris: Kr. 26.395,-.

Særlige bemærkninger: Coupé.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

FORD CORTINA

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 80,96 mm, slaglængde 58,16 mm, slagvolumen 1198 ccm, kompressionsforhold 8,7:1, maksimaleffekt 54 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 9,45 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 45 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,55:1, 2,37:1, 1,41:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i Mc Pherson med teleskopdæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfydre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 627 cm², type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4275 mm, total bredde 1587 mm, total højde 1387 mm, akselafstand 2489 mm, sporvidde for 1257 mm, bag 1257 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 36 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 6 liter. Egenvægt 805 kg. Effektivtægt 14,9 kg/hk. Tophastighed 130 km/t.

Pris: Kr. 17.185,- (med gulgear), 17.415,- (med ratgear).

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Karburator: Solex 30 PSE 1. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6–0,7 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 6°, ventilspringerum I: 0,20 mm, U: 0,475 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer SAE 90 hypoid til påfyldningshullets underkant.

FORD ZEPHYR 4

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 82,55 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1703 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 74 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 13,66 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 43,4 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,16:1, 2,21:1, 1,41:1, 1:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,77:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,40–13.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre.

Bremser: Forhjul skivebremser, servoforstærkning. Baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 240 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4580 mm, total bredde 1750 mm, total højde 146 mm, akselafstand 2720 mm, sporvidde for 1346 mm, bag 1320 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 57 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 9,65 liter. Egenvægt 1125 kg. Effektivtægt 15,2 kg/hk. Tophastighed 131 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. 29,7 km/t.

Pris: Kr. 26.904,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

I forbindelse med overgear leveres bagaksel med udvekslingsforhold 4,111:1. Venderadius 5,55 m.

Karburator: Zenith. Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,6–0,7 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 8°, ventilspringerum 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 24–30 lbs/sqi., baghjul 24–30 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 2,3 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,4 liter SAE 90 hypoid.

FORD ZEPHYR 6

Som Zephyr 4 med følgende undtagelser:

Motor: Seks-cyl., slagvolumen 2553 ccm, maksimaleffekt 105 hk (SAE) ved 4750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 19,2 kgm ved 2100 omdr./min. Litereffekt 41 hk/l.

Transmissionssystem: Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,545:1.

Mål, vægt: oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 12 liter. Egenvægt 1200 kg. Effektivtægt 11,4 kg/hk. Tophastighed 152 km/t.

Pris: Kr. 29.662,-.

FORD ZODIAC

Som Zephyr 6 med følgende undtagelser:

Motor: maksimaleffekt 115 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 19,3 kgm ved 2900 omdr./min. Litereffekt 45 hk/l.

Mål, vægt: Egenvægt 1225 kg. Effektivtægt 10,7 kg/hk. Tophastighed 164 km/t.

Pris: Kr. 33.507,-.

Særlige bemærkninger: løvrigt udstyrmæssig forskel.

FORD THUNDERBIRD LANDAU

Motor: Otte-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 102,9 mm, slaglængde 96 mm, slagvolumen 6391 ccm, kompressionsforhold 10,5:1, maksimaleffekt 300 hk (SAE) ved 4600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 58,9 kgm ved 2800 omdr./min.

Transmissionssystem: Cruise-O-Matic. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,0:1. Dækstørrelse: 8,00–14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefedre. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1367 cm², fabrikat Ford, type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 450 watt, akkumulator 65 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5207 mm, total bredde 1928 mm, total højde 1334 mm, akselafstand 2870 mm, sporvidde for 1549 mm, bag 1524 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,7 liter, kølesystem 19 liter. Egenvægt 1950 kg. Effektivtægt 6,5 kg/hk.

Pris: Kr. 91.755,-.

Særlige bemærkninger: Power-Steering, servoforstærkede bremses, mekanisk sædeindstilling og elektrisk vinduesbetjening og radio er standardudstyr.

Karburator: Ford. Tændrør: Autolite BF42, elektrodeafstand 0,8–0,9 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 6°, ventilsphillerum hydr. løftere.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 11 liter autom. transmis. Fluid type A.

Differentiale rummer 2,4 liter SAE 90 hypoid.

FORD GALAXIE 500

Motor: Otte-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 101,6 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 5768 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, maksimaleffekt 220 hk (SAE) ved 4300 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 46,4 kgm ved 2600 omdr./min. Litereffekt 38 hk/l.

Transmissionssystem: Cruise-O-Matic. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,0:1. Dækstørrelse: 8,00–14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, toalt bremseareal 1367 cm², fabrikat Ford, type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 450 watt, akkumulator 55 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5331 mm, total bredde 2029 mm, total højde 1410 mm, akselafstand 3023 mm, sporvidde for 1549 mm, bag 1524 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,7 liter, kølesystem 19 liter. Egenvægt 1850 kg. Effektvægt 8,4 kg/hk. Tophastighed 165 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. 40,9 km/t.

Pris: Kr. 57.220,-.

Særlige bemærkninger: Power-Steering, servoforstærkede bremses er standardudstyr.

Karburator: Ford. Tændrør: Autolite BF42, elektrodeafstand 0,8–0,9 mm, kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding 6°, ventilsphillerum Hydr. løftere.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 11,0 liter autm. transmis. Fluid type A.

Differentiale rummer 2,4 liter SAE 90 hypoid.

FORD FAIRLANE 500

Motor: Otte-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 96,52 mm, slaglængde 72,9 mm, slagvolumen 4260 ccm, kompres-

sionsforhold 8,7:1, maksimaleffekt 164 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 35,6 kgm ved 2200 omdr./min. Litereffekt 38,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,79:1, 1,7:1, 1:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,25:1. Dækstørrelse: 7,00–13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm, toalt bremseareal 993 cm², type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 450 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5019 mm, total bredde 1810 mm, total højde 1384 mm, akselafstand 2934 mm, sporvidde for 1448 mm, bag 1422 mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump rummer 3,8 liter, kølesystem 13,7 liter. Egenvægt 1450 kg. Effektvægt 8,85 kg/hk. Tophastighed 160 km/t.

Pris: Kr. 46.440,- (med seks-cyl. rækkemotor på 101 hk: kr. 43.995,-).

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Karburator: Ford. Tændrør: Autolite BF82, elektrodeafstand 0,8–0,9 mm, kontaktafstand 0,40–0,45 mm, fortænding 4°, ventilsphillerum: hydr. løftere.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,4 liter SAE 80 EP.

Differentiale rummer 2,2 liter SAE 90 hypoid.

FORD FAIRLANE 500 SPORT COUPÉ

Som Fairlane 500 med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Fordomatic automatgear. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,0:1.

Pris: Kr. 55.350,-.

Særlige bemærkninger: Power-Steering og servoforstærkede bremses er standardudstyr.

GLAS

Importør: Tranberg, Gl. Køge Landevej 84, Valby, og Tranberg, Kolding.

GLAS ISAR T 700

Motor: To-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 78 mm, slaglængde 72 mm,

slagvolumen 688 ccm, kompressionsforhold 7,4:1, maksimaleffekt 30 hk (DIN) ved 4900 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5 kgm ved 3500 omdr./min. Litereffekt 43,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,54:1, 2,3:1, 1,35:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,857:1. Dækstørrelse: 4,80-12.

Hjulophængning: Forhjul i langs- og tværgående triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 488 cm², fabrikat ATE, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3455 mm, total bredde 1470 mm, total højde 1380 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1170 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 40 liter, olie-sump rummer 2 liter. Egenvægt 640 kg. Effektvægt 21,4 kg/hk. Tophastighed 112 km/t. Standardforbrug 5,6 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. 20,4 km/t.

Pris: Kr. 12.995,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan (tidligere typebetegnelse: Goggomobil T700). Venderadius 4,5 m.

Karburator: Solex 32 PCI. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 8°, ventilspringrum 0,10 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24-27 lbs/sqi., baghjul 16-22 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,25 liter SAE 80. Differentiale rummer 0,8 liter SAE 90 hypoid.

GLAS S 1004

Motor: Fire-cyl., topventilet, med overliggende knastaksel, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 61 mm, slagvolumen 993 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 42 hk (DIN) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 42,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,93:1, 2,06:1, 1,36:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,25:1. Dækstørrelse: 5,50-13.

Hjulophængning: Forhjul i langs- og tværliggende triangelarmer. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 488 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 66 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3835 mm, total bredde 1500 mm, total højde 1355 mm, akselafstand 2100 mm, sporvidde for 1230 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 40 liter, olie-sump rummer 2,5 liter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 740 kg. Effektvægt 17,7 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Standardforbrug 7,0 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. 24,5 km/t.

Pris: Kr. 19.850,-.

Særlige bemærkninger: Coupé.

Venderadius 4,6 m.

Karburator: Solex 32 PICB. Tændrør: Bosch W 175 T2, elektrodeafstand 0,7-0,8 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°, ventilspringrum 0,10 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 23 lbs/sqi., baghjul 17-23 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,25 liter SAE 80.

Differentiale rummer 0,8 liter SAE 90 hypoid.

GOGGOMOBIL

Importør: Tranberg, Gl. Køge Landevej 84, Valby og Tranberg, Kolding.

GOGGOMOBIL T 300

Motor: To-cyl., to-takt, luftkølet. Boring 58 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 293 ccm, kompressionsforhold 6:1, maksimal effekt 15 hk (DIN) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 2,8 kgm ved 4000 omdr./min. Litereffekt 50,5 hk/l.

Transmissionssystem: To-pladet olieblads-kobling, fire-trins gearkasse uden synkromesh (klokobliger). Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 20,624:1, 10,99:1, 7,177:1, 5,073:1. Bagaksel: skråtskærne cylindriske tandhjul, udveksling 8,25:1. Dækstørrelse: 4,40-10.

Hjulophængning: Forhjul i lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i pendulakslers med bagudrettede reaktionsarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 405 cm², fabrikat ATE, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 18 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 2900 mm, total bredde 1280 mm, total højde 1310 mm, akselafstand 1800 mm, sporvidde for 1090 mm, bag 1090 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 25 liter. Egenvægt 415 kg. Effektvægt 27,5 kg/hk. Tophastighed 85 km/t. Standardforbrug 4,6 li-

ter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. 16 km/t.

Pris: Kr. 8.995,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, nytelast 305 kg. Venderadius 3,75 m. Hækmotor.

Karburator: Bing 1/26. Tændrør: Bosch M 225 P11 S, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 2,5-2,8 mm.

Dæktryk forhjul 16 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 1,5 liter SAE 80.

GOGGOMOBIL T 400

Som T 300 med følgende undtagelser:

Motor: Boring 67 mm, slagvolumen 392 ccm, maksimaleffekt 20 hk (DIN) ved 5000 omdr./min.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold (total): 18,472:1, 9,849:1, 6,428:1, 4,544:1.

Elektrisk anlæg: Akkumulator 24 amp.timer.

Mål, vægt: Effektivtægt 20,7 kg/hk. Tophastighed 100 km/t. Standardforbrug 4,95 liter/100 km.

Pris: Kr. 8.995,-.

Særlige bemærkninger: Karburator Bing 7/28, fortænding 3,0-3,5 mm.

HILLMANN

Importør: British Motors A/S,
Gl. Vartovvej 40, Hellerup.

HILLMAN HUSKY SERIE II

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 76,2 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1390 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 43,5 hk (SAE) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 9,9 kgm ved 1800 omdr./min. Litereffekt 31,2 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,746:1, 2,141:1, 1,392:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 594 cm², fabrikat Lockheed, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3798 mm, total bredde 1537 mm, total højde 1511 mm, akselafstand 2185 mm, sporvidde for 1244 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 28 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 7,6 liter. Egenvægt 950 kg. Effektivtægt 22 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 27,5 km/t. Drejeradius 5,1 m.

Pris: Kr. 18.525,-

Særlige bemærkninger: To-dørs Station Car med bagdør. Karburator: Zenith 26 VME. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6-8°, ventilspillerum I: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24-28 p.s.i. Gearkasse rummer 1,6 liter SAE 30 (motorolie). Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

HILLMAN SUNBIRD SERIE III C

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 81,5 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1592 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 56,5 hk (SAE) ved 4100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12 kgm ved 2100 omdr./min. Litereffekt 35,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,746:1, 2,141:1, 1,392:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre og krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 229 mm, totalt bremseareal 780 cm², fabrikat Lockheed, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4114 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1511 mm, akselafstand 2438 mm, sporvidde for 1244 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 178 mm, benzintank rummer 33 liter. Oliesump rummer 40 liter, kølesystem 7,6 liter. Egenvægt 985 kg. Effektivtægt 17,7 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 27,5 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 19.757,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Karburator: Zenith 30 VN. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6-8°, ventil-

spillerum I: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk 24 p.s.i., baghjul 24–26 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,6 liter SAE 30.

Differentiale 1,0 liter SAE 90 hypoid.

U: 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk 24 p.s.i., baghjul 24–26 p.s.i. Gearkasse rummer 1,6 liter SAE 30. Differentiale 1,0 liter EAE 90 hypoid.

HILLMAN SUPER MINX MARK I

Som Hillman Sunbird med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 66 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,2 kgm ved 2800 omdr./min.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,346:1, 2,141:1, 1,392:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 6,00–13.

Mål, vægt: Total længde 4190 mm, total bredde 1581 mm, total højde 1479 mm, akselafstand 2565 mm, sporvidde for 1307 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 165 mm. Egenvægt 1042 kg. Effektvægt 16,5 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 26,0 km/t. Drejeradius 5,6 m.

Pris: Kr. 20.666,–

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Karburator: Zenith 32 VN. Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 9–11°. Dæktryk forhjul 25 p.s.i., baghjul 25 p.s.i.

HILLMAN SUPER MINX de LUXE MARK II

Som Super Minx med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 62 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,9 kgm ved 2500 omdr./min.

Transmissionssystem: Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,89:1.

Bremser: Type: Forhjul skivebremser.

Mål, vægt: Egenvægt 1026 kg. Effektvægt 17,3 kg/hk. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,4 km/t.

Pris: Kr. 23.669,–

Særlige bemærkninger: Motoren er monteret med en anden knastaksel. Karburator: Solex 33 PSEI.

HUMBER

Importør: British Motors A/S,
Gl. Vartovvej 1, Hellerup.

HUMBER HAWK

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet vand-

kølet. Boring 81 mm, slaglængde 110 mm, slagvolumen 2267 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 78 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 16,5 kgm ved 2300 omdr./min. Litereffekt 34,4 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,35:1, 2,14:1, 1,39:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse 6,40–15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre og krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående blad-fjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Type: forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4692 mm, total bredde 1772 mm, total højde 1550 mm, akselafstand 2794 mm, sporvidde for 1444 mm, bag 1409 mm, fri højde fra vej 177 mm, benzintank rummer 72 liter, oliesump rummer 5,6 liter, kølesystem 12 liter. Egenvægt 1374 kg. Effektvægt 18,6 kg/hk. Tophastighed 141 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29,1 km/t. Drejeradius 5,8 m.

Pris: Kr. 40.504,–

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Karburator: Zenith WIA 36. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0°, ventilspring I: .007" (0,20 mm), U: .009" (0,25 mm). Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24–28 p.s.i. Gearkasse rummer 1,5 liter SAE 30 Motorolie. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

HUMBER SUPER SNIPE

Som Humber Hawk med følgende undtagelser:

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 87,4 mm, slaglængde 82,55 mm, slagvolumen 2965 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 133 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 22 kgm ved 2600 omdr./min.

Transmissionssystem: Tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,803:1, 1,452:1, 1:1. Dækstørrelse: 6,70–15.

Mål, vægt: Total længde 4775 mm, total bredde 1790 mm, oliesump rummer 6,8 liter, kølesystem 16 liter. Egenvægt 1543 kg. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29,8 km/t. Tophastighed 160 km/t.

Pris: Kr. 55.224,–

Særlige bemærkninger: Karburator Zenith 42 WIA, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5-7°, ventilspringrum 0,35 mm, ved varm motor. Gearkasse nummer 1,7 liter. Differentiale nummer 1,0 liter.

HUMBER SCEPTRE

Som Hillman Super Minx Mark I med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 9,1:1, maksimaleffekt 85 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,5 kgm ved 3500 omdr./min. Dækstørrelse: 6,00-13.

Bremser: Forhjul: skivebremser, baghjul: tromlebremser.

Elektrisk anlæg: Akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4200 mm, total bredde 1580 mm, total højde 1447 mm, akselafstand 2565 mm, sporvidde for 1307 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 47 liter. Egenvægt 1118 kg.

Pris: Kr. 38.520,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Overgear standardudstyr, udveksling 0,81:1. Karburator: Zenith 36 WIA 3. Tændrør: KLG FE 75, fortænding 9-11°. Dæktryk forhjul 27 p.s.i., baghjul 27 p.s.i. Gearkasse nummer 2,25 liter SAE 30 (motorolie).

JAGUAR

Importør: E. Sommer, Uplandsgade 72, København S.

JAGUAR MK 2, 2,4 LITRE

Motor: Seks-cyl., topventilet med to overliggende knastaksler, vandkølet. Boring 83 mm, slaglængde 76,5 mm, slagvolumen 2483 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 120 hk (SAE) ved 5750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 19,8 kgm ved 2000 omdr./min. Litereffekt 48,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,37:1, 1,86:1, 1,28:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,27:1. Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Teleskopdæmpere for og bag. Baghjul i langsgående bladfjedre (Cantileverfjedre), reaktionsarme, Panhardstang.

Bremser: Fabrikat Dunlop, type: Skivebremser med Servoforstærkning.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 60 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4590 mm, total bredde 1700 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2730 mm, sporvidde for 1398 mm, bag 1355 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 56 liter, oliesump rummer 6,25 liter, kølesystem 11,25 liter. Egenvægt 1385 kg. Tophastighed 175 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 55.047,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Kan leveres med Borg-Warner Automatgearkasse (Kr. 59.488,-), eller med laycock de Normanville overgear (kr. 57.531). Karburator: 2 stk. Solex. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,75 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6°, ventilspringrum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 25-31 p.s.i., baghjul 22-28 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,5 liter SAE 30 motorolie (med overgear 2,25 liter).

Differentiale rummer 1,25 liter SAE 90 hypoid.

JAGUAR MK 2, 3,4 LITRE

Som model 2,4 Litre med følgende undtagelser:

Motor: Slaglængde 106 mm, slagvolumen 3442 ccm, maksimaleffekt 210 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 29,9 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 61,9 hk/l.

Transmissionssystem: Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,54:1.

Mål, vægt: Kølesystem 12,5 liter. Egenvægt 1435 kg. Tophastighed 200 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 35,1 km/t.

Pris: Kr. 61.234,-

Med automatgearkasse kr. 65.675,-

Med overgear kr. 63.718,-

Karburator: 2 stk. SU HD 6. Fortænding 2°.

Differentiale rummer 1,5 liter.

JAGUAR MK 2, 3,8 LITRE

Som model 3,4 Litre med følgende undtagelser:

Motor: Boring 87 mm, slagvolumen 3781 ccm, maksimaleffekt 220 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 33,1 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 59 hk/l.

Pris: Kr. 65.404,-

Særlige bemærkninger: Spærredifferentiale standardudstyr. Med automatgearkasse kr. 69.845,-. Med overgear kr. 67.888,-. Elektrodeafstand 0,65 mm. Fortænding 4°. Differentiale rummer 1,5 liter.

JAGUAR MK X

Som 3,8 Litre med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 8:1, maksimal-effekt 265 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 35,95 kgm ved 4000 omdr./min. Litereffekt 71,2 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,377:1, 1,86:1, 1,283:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,54:1. Dækstørrelse: 7,50-14 (Dunlop RS 5).

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i tværstillede triangellarme, pendulaksler, langsgående reaktionsarme, to skruefjedre i hver side. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: to-delt hydraulisk bremsesystem Fabrikat Dunlop, type: Skivebremser (ved differentialet for baghjulene).

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 67 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 5130 mm, total bredde 1940 mm, total højde 1390 mm, akselafstand 3050 mm, sporvidde for 1470 mm, bag 1470 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintanke rummer 90 liter, oliesump rummer 6,75 liter, kølesystem 14,0 liter. Egenvægt 1825 kg. Tophastighed 195 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 34,3 km/t. Drejeradius 5,7 m.

Pris: Kr. 86.676,-

Særlige bemærkninger. Fire-dørs sedan.

Kan leveres med Borg-Warner automatgearkasse (kr. 92.633,-), eller Laycock-de Normanville overgear (bagakseludv. 3,77:1) kr. 89.289,-. Spærredifferentiale er standardudstyr.

Karburator: 3 stk. SU HD 8. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 9°, ventilspillerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 28 p.s.i., baghjul 25-28 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,5 liter (med overgear 2,25 l) SAE 30.

Differentiale rummer 1,5 liter SAE 90 hypoid.

JAGUAR TYPE E

Som Mark X med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,31:1. Dækstørrelse: 6,40-15 (Dunlop RS 5).

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, torsionsstave.

Mål, vægt: Total længde 4450 mm, total bredde 1660 mm, total højde 1220 mm, akselafstand 2440 mm, sporvidde for 1270

mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 64 liter, kølesystem 12,5 liter. Egenvægt 1170 kg. Tophastighed 240 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 40,2 km/t.

Coupé kr. 81.078,-

Cabriolet kr. 77.046,-.

Særlige bemærkninger: To-delt hydraulisk bremsesystem, spærredifferentiale er standardudstyr.

Dæktryk forhjul 23-30 p.s.i., baghjul 25-35 p.s.i.

MERCEDES

Importør: Bohnstedt-Petersen A/S,
Københavnsvej 16, Hillerød

MERCEDES-BENZ 190 c

Motor: Fire-cyl., topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet. Boring 85 mm, slaglængde 83,6 mm, slagvolumen 1897 ccm, kompressionsforhold 8,7:1, maksimal-effekt 90 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 15,6 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 47,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,05:1, 2,38:1, 1,53:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 7,00-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, gummi-fjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i enkelt-hængslet pendulaksel, reaktionsarme. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 1064 cm², fabrikat ATE, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 160/240 watt, akkumulator 53 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4730 mm, total bredde 1795 mm, total højde 1495 mm, akselafstand 2700 mm, sporvidde for 1468 mm, bag 1485 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 52 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 10,1 liter. Egenvægt 1225 kg. Effektvægt 13,6 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Standardforbrug 10,8 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28 km/t. Drejeradius 5,7 m.

Pris: Kr. 39.775,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Karburator: Solex 34 PJCB. Tændrør: Bosch W 200 T27 (W 225 T28 til langvarig hurtigkørsel), elektrodeafstand 0,7-0,8 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 2°,

ventilspillerum l: 0,08 mm, U: 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 22–24 p.s.i., baghjul 27–30 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,4 liter A.T.F.

Differentiale rummer 2,5 liter SAE 90 hypoid.

MERCEDES-BENZ 190 Dc

Som model 190 c med følgende undtagelser:

Motor: Forkammer-dieselmotor. Boring 87 mm, slagvolumen 1988 ccm, kompressionsforhold 21:1, maksimaleffekt 60 hk (SAE) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12 kgm ved 2400 omdr./min. Litereffekt 30,2 hk/l.

Transmissionssystem: Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1.

Elektrisk anlæg: Akkumulator 78 amp. timer.

Mål, vægt: Egenvægt 1275 kg. Effektivvægt 21,2 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Standardforbrug 7,6 liter/100 km (dieselolie).

Pris: Kr. 44.534,-

Særlige bemærkninger: Indsprøjtningsspumpe Bosch. Ventilspillerum l: 0,15 mm, U: 0,35 ved kold motor.

MERCEDES-BENZ 220 b

Motor: Seks-cyl., topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 72,8 mm, slagvolumen 2195 ccm, kompressionsforhold 8,7:1, maksimaleffekt 105 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 18,4 kgm ved 3300 omdr./min. Litereffekt 48 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,64:1, 2,28:1, 1,53:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 7,25–13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarme, skruedefjedre, gummifjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i enkelt-hængslet pendulaksel, reaktionsarme, skruedefjedre, samt vandretliggende udligningsfjeder. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat ATE, type: tromlebremser. Baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 240/360 watt, akkumulator 53 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4875 mm, total bredde 1795 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde for 1470 mm, bag 1485 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 65 liter, oliesump rummer 5,5 liter, kølesystem 11,4 liter. Egenvægt 1250 kg. Effektivvægt 11,9 kg/hk. Tophastighed 155 km/t. Standardforbrug 11,2 liter/100 km. Hastighed ved 1000

omdr./min. i topgear: 30 km/t. Drejeradius 5,8 m.

Pris: Kr. 47.726,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Servostyring og bremseforstærker ekstraudstyr.

Karburator: 2 stk. Solex 34 PJCB. Tændrør: Bosch W 200 T27/W 225 T28, elektrodeafstand 0,7–0,8 mm, kontaktafstand 0,3–0,4 mm, fortænding 1°, ventilspillerum l: 0,08 mm, U: 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 23–26 p.s.i., baghjul 26–33 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,4 liter A.T.F.

Differentiale rummer 2,5 liter SAE 90 hypoid.

MERCEDES-BENZ 220 Sb

Som model 220 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 124 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 19,2 kgm ved 3700 omdr./min. Litereffekt 56,6 hk/l.

Transmissionssystem: Bagaksel. hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 7,25–13 (Nylon-Sport).

Mål, vægt: Egenvægt 1325 kg. Tophastighed 165 km/t. Standardforbrug 10,7 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,5 km/t.

Pris: Kr. 57.351.

Særlige bemærkninger: Bremseforstærker standardudstyr. Skivebremser på forhjul. Karburator: 2 stk. Solex 34 PAJTA. Fortænding 2°.

MERCEDES-BENZ 220 SEb

Som model 220 Sb med følgende undtagelser:

Motor: Med indirekte indsprøjtning. Maksimaleffekt 134 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 21 kgm ved 4100 omdr./min. Litereffekt 61,2 hk/l.

Elektrisk anlæg: Akkumulator 60 amp. timer.

Mål, vægt: Tophastighed 170 km/t. Standardforbrug 10,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 64.445,-. Fire-dørs sedan.

Særlige bemærkninger: Kan leveres med automatgearkasse. Som Coupé kr. 116.586,- som cabriolet 128.065,-

Indsprøjtningsspumpe: Bosch. Tændrør: Bosch W 225 T28/W 240 T 28, elektrodeafstand 0,5–0,6 mm, fortænding 2°.

MERCEDES-BENZ 300 SE

Letmetal-motor med indirekte indsprøjtning.

Motor: Seks-cyl., topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet, boring 85

mm, slaglængde 88 mm, slagvolumen 2996 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimal effekt 185 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 28,3 kgm ved 4000 omdr./min. Litereffekt 63 hk/l.

Transmissionssystem: Hydraulisk kobling, fire-trins automatgearkasse (planetgear). Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,98:1, 2,52:1, 1,58:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 7,50-13 (Nylon Sport)

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer. Baghjul i enkelthængslet pendulaksel, reaktionsarme, luftaffjedring. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat ATE, type: Skivebremser med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 350/450 watt, akkumulator 66 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4875 mm, total bredde 1795 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde for 1482 mm, bag 1490 mm, fri højde fra vej 183 mm, benzintank rummer 65 liter, oliesump rummer 6,0 liter, kølesystem 16,8 liter. Egenvægt 1500 kg. Effektvægt 8,1 kg/hk. Tophastighed 175 km/t. Standardforbrug 14,5 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29,5 km/t. Drejeradius 5,9 m.

Pris: Kr. 109.720,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Cylinderblok støbt i letmetal med tørre foringer. Servostyring standardudstyr.

Indsprøjtningpumpe: Bosch. Tændrør: Bosch W 240 T28, elektrodeafstand 0,5-0,6 mm, kontakafstand 0,35-0,45 mm, fortænding, ventilsphillerum I: 0,10 mm, U: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 23-26 p.s.i., baghjul 26-33 p.s.i.

Gearkasse rummer 5,5 liter A.T.F. (bør kun påfyldes på autoriseret Mercedes-værksted).

Differentiale rummer 2,5 liter specialolie (bør kun påfyldes på autoriseret Mercedes-værksted).

M. G.

Importør: Domi A/S,
Sdr. Ringvej, Glostrup.

M.G. MIDGET

Som Austin Healey Sprite.

Pris: Kr. 23.865,- (Roadster), hardtop kr. 25.798,-

M.G. MAGNETTE

Som Riley 4/72.

Pris: Fire-dørs sedan kr. 29.487,-

M.G. B

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80,26 mm, slaglængde 89 mm, slagvolumen 1798 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 98 hk (SAE) ved 5400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 15,2 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 54,7 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,64:1, 2,21:1, 1,37:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,909:1. Dækstørrelse: 5,60-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skrueffjedre. Baghjul i langsgående bladffjedre, vingestøddæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: Forhjul skiverbremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 58 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3881 mm, total bredde 1523 mm, total højde 1254 mm, akselafstand 2311 mm, sporvidde for 1244 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 127 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 5,4 liter. Egenvægt 871 kg. Effektvægt 8,9 kg/hk. Tophastighed 180 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,5 km/t.

Pris: Kr. 31.623,-

Særlige bemærkninger: Roadster. Karburator: 2 stk. SU HS 4. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35-0,4 mm, fortænding 10°, ventilsphillerum 0,40 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 18-23 p.s.i., baghjul 24-26 p.s.i. Gearkasse rummer 2,6 liter SAE 30 (motorolie). Differentiale rummer 1,3 liter SAE 90 hypoid.

MORRIS

Importør: Domi A/S,
Sdr. Ringvej, Glostrup.

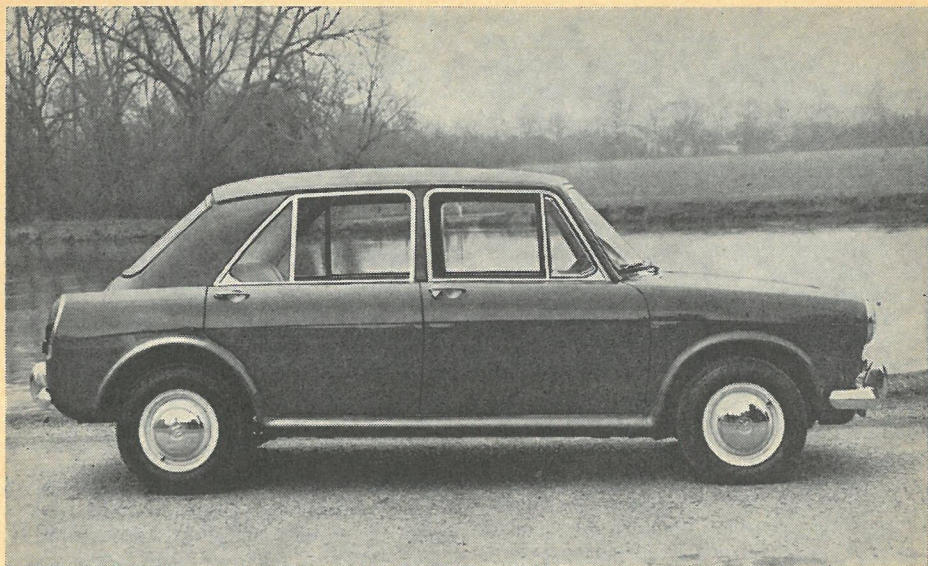
MORRIS MASCOT

Som Austin Partner.

Pris: Kr. 13.057,- (de Luxe kr. 14.108,-).

MORRIS OXFORD SERIE VI

Som Austin A 60 Cambridge.



»Morris Marina«

Pris: Kr. 23.716,- (med automatgearkasse kr. 27.079,-).

Særlige bemærkninger: Der er udstyrmæssig forskel på Morris Oxford og Austin Cambridge.

MORRIS 1000 SUPER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,62:1, 2,37:1, 1,41:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange lasker, reaktionsarme, torsionsstave. Baghjul i langsgående bladfydre. Vingestøddæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm for, 178 mm bag, totalt bremseareal 511 cm², fabrikat Lockhead, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 220 watt, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3760 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2180 mm, sporvidde for 1283 mm, bag 1278 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 29 liter,

oliesump rummer 3,5 liter, kølesystem 6,2 liter. Egenvægt 750 kg. Effektvægt 15 kg/hk. Tophastighed 128 km/t.

Pris: Kr. 15.239,-

Særlige bemærkninger: Fuldstrømfiler. Hastighed i topgear ved 1000 omdr./min. 27,8 km/t.

Karburator: S.U., HS 2. - Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,36-0,40 mm, fortænding 3°, ventilsplillerum 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 22-24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,3 liter SAE 20 W-30 (motorolie).

Differentiale rummer 0,85 liter SAE 90 hypoid.

MORRIS MARINA

Motor: Tværstillet fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,04 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,627:1, 2,172:1, 1,412:1, 1:1. Differentiale: hypoidfortanding, udveksling 4,133:1. Dækstørrelse 5,50-12.

Hjulophængning: Forhjul i lasker og reaktionsarme. Baghjul i langsgående svingarme.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 42 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3665 mm, total bredde 1533 mm, total højde 1322 mm, akselafstand 2363 mm, sporvidde for 1297 mm, bag 1272 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 38 liter, oliesump rummer 4,8 liter, kølesystem 3,9 liter. Egenvægt 862 kg. Effektivvægt 17,2 kg/hk. Tophastighed 128 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 23,8 km/t. Drejeradius 5,3 m.

Pris: Kr. 19.989,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, forhjulstræk differentiale og gearkasse bygget ind i motorens bundkar, fælles oliebeholdning med motoren. Karburator: SU HS 2. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 3°, ventilspringrum 0,30 mm, ved kold motor. Dæktryk forhjul 28 p.s.i., baghjul 24 p.s.i.

MOSKVITCH

Importør: Glostrup Import Company A/S, Hovedvejen 183, Glostrup.

MOSKVITCH 407

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 76 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1360 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 45 hk (DIN) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,8 kgm ved 2600 omdr./min. Litereffekt 30 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,81:1, 2,42:1, 1,45:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme. Baghjul i langsgående blad-fjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 777 cm², fabrikat Moskvitch, type: Duplex forhjul, Simplex baghjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 200 watt, akkumulator 42 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4055 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2370 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 35 liter, oliesump rummer 4,3 liter, kølesystem 7,8 liter. Egenvægt 950 kg. Effektivvægt 21,2 kg/hk. Tophastighed 115 km/t.

Pris: Kr. 12.983,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Venderadius 6,0 m. Hastighed ved 1000 omdr./min. 24,6 km/t.

Karburator: Moskvitch K-59 A. Tændrør: Bosch W 145 T3, elektrodeafstand 0,6-0,75 mm, kontaktafstand 0,35-0,45 mm, fortænding 10°, ventilspringrum l: 0,15 mm, U: 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 90 sommer, SAE 80 vinter.

Differentiale rummer 1,4 liter SAE 90 EP.

NSU PRINZ

Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

NSU PRINZ 4

Motor: To-cyl., topventilet med overliggende knastaksel, luftkølet. Boring 76 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 598 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 30 hk (DIN) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 4,5 kgm ved 3250 omdr./min. Litereffekt 51,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udveksling motor/gearkasse 2,08:1. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,14:1, 2,21:1, 1,41:1, 1:1. Bagaksel: udveksling 2,31:1. Dækstørrelse: 4,80-12.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 377 cm², fabrikat ATE-Lockheed, type: Simplex.

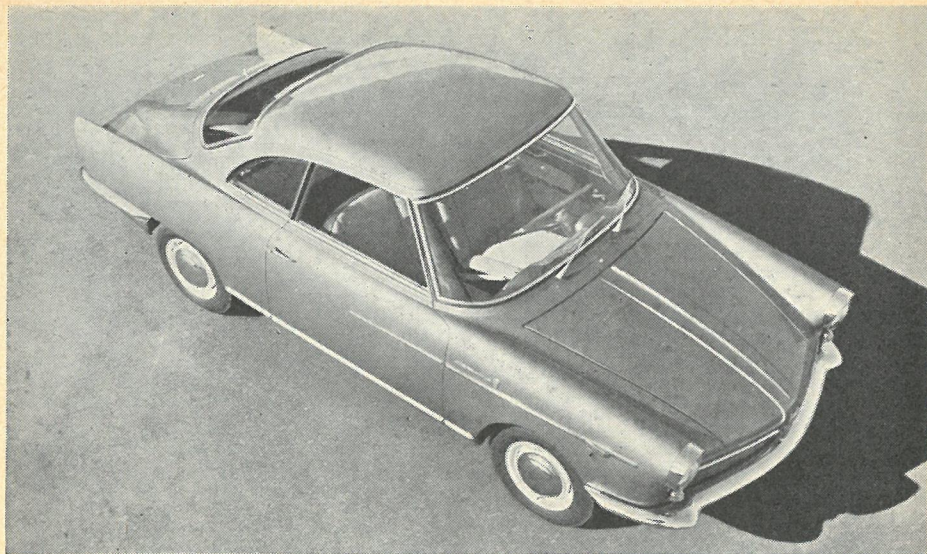
Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 45 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3440 mm, total bredde 1490 mm, total højde 1360 mm, akselafstand 2040 mm, sporvidde for 1230 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 37 liter, oliesump rummer 2,75 liter. Egenvægt 565 kg. Effektivvægt 18,8 kg/hk. Tophastighed 118 km/t. Standardforbrug 5,7 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 20,4 km/t. Drejeradius 4,4 m.

Pris: Kr. 13.498,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor. Motoreffekt efter SAE-standard: 36 hk.

Karburator: Solex 34 PCI. Tændrør: Bosch W 225 T2, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,35 mm, fortænding 0°, ventilspringrum 0,10 mm ved kold motor.



»NSU Sport-Prinz«

Dæktryk forhjul 16–24 p.s.i., baghjul 20–24 p.s.i.
Gearkasse og differentiale smøres af motorolien.

NSU SPORT PRINZ

Som Prinz 4 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 3560 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1235 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 25 liter, oliesump rummer 2,75 liter. Egenvægt 555 kg. Effektivvægt 18,6 kg/hk. Tophastighed 130 km/t.

Pris: Kr. 16.493,-.

Særlige bemærkninger: Coupé med karrosseri tegnet af Bertone, hækmotor.

OPEL

Importør: General Motors International A/S, Aldersrogade, København N.

OPEL KADETT

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 61 mm, slagvolumen 993 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 46 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmo-

ment 7,5 kgm ved 2600–3600 omdr./min. Litereffekt 46,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,764:1, 2,156:1, 1,406:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding: udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 5,50–12.

Hjulophængnin: Forhjul i korte og lange triangelarme, tværliggende bladfjeder. Baghjul i langsgående bladfjeder, hængslet stiv bagbro, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, to-talt bremseareal 480 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 300 watt, akkumulator 66 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3923 mm, total bredde 1470 mm, total højde 1410 mm, akselafstand 2325 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1205 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 33 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 5,1 liter. Egenvægt 670 kg. Effektivvægt 14,6 kg/hk. Tophastighed 118 km/t. Standardforbrug 7 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 26 km/t. Drejeradius 4,9 m.

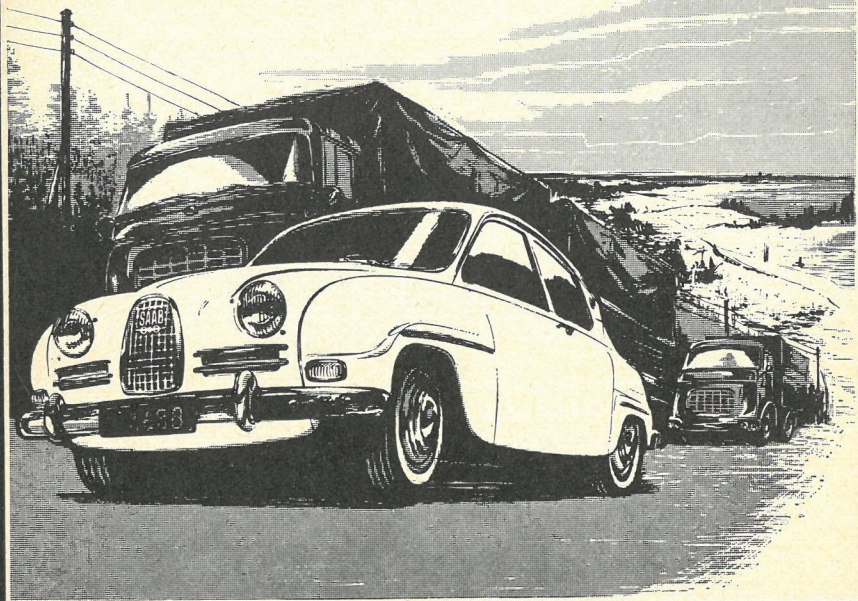
Pris: Kr. 16.678,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: Opel. Tændrør: AC 45 F, elektrodeafstand 0,9–1,0 mm, kontaktafstand 0,4–0,5 mm, fortænding 0°, ventilspillerum I: 0,15 mm, U: 0,25 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 23–26 p.s.i.

Gearkasse rummer 0,6 liter SAE 80.

Differentiale rummer 0,45 liter SAE 90 hy-poid.



SAAB

IMPORTØR:
 Automobilforretningen Ici A/S
 [IC]
 afd. MOTORS
 Glostrup - Tlf. (01) 96 19 00

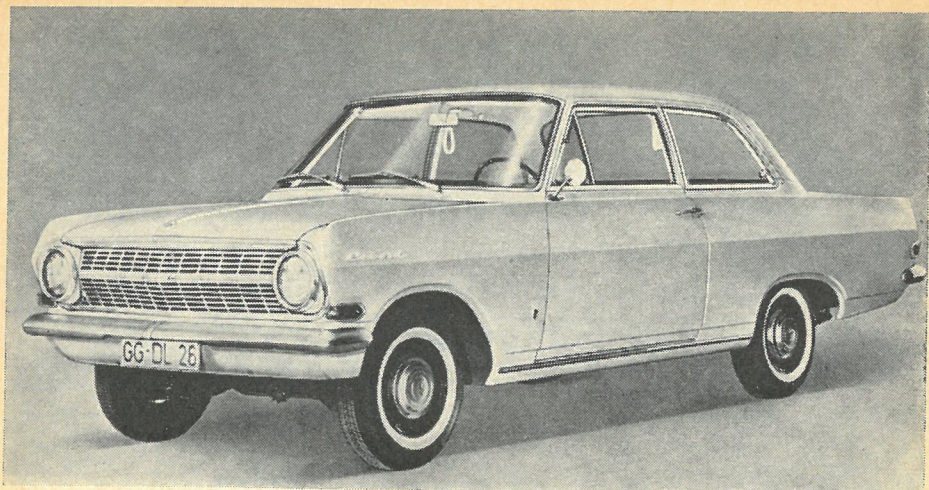


SAAB bremser effektivt -
 total bremsebelægning på
 675 cm² betyder sikkerhed

SAAB BETYDER SIKKERHED

Straks fra starten fornemmer De
 kontant sikker styring. - En sær-
 deles livlig motor, overdimen-
 sionerede bremses og aerody-
 namisk karrosseri med absolut
 mindste sidevinds påvirkning,
 gør SAAB til en sikker vogn

SAAB vandt igen Monte-Carlo



Den 5. marts præsenteredes de nye Rekord-modeller med 1,5 og 1,7 liter motorer. De nye modeller er blevet ca. 25 mm lavere og ca. 100 mm bredere samt nogle få millimeter kortere end de tidligere modeller – nedenstående specifikationer gælder for de nye modeller. Udstyrmæssigt er der taget hensyn til godt udsyn, da der er ventilationsspalter rettet mod sideruderne. Som det fremgår af specifikationerne er forhjulsophængningen ændret, og den to-delte kardanaksel giver en meget lavere kardantunnel i vognens bund. Priserne kendes ikke ved redaktionens slutning.

OPEL KAPITÄN P

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 85 mm, slaglængde 76,5 mm, slagvolumen 2605 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 100 hk (SAE) ved 4300 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 20,3 kgm ved 2200–2600 omdr./min. Litereffekt 38,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,865:1, 1,635:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 7,00–14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere og krævningsstabilisatorer for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 255 mm, totalt bremseareal 980 cm², type: forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 77 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4831 mm, total bredde 1812 mm, total højde 1512 mm, akselafstand 2800 mm, sporvidde for 1378 mm, bag 1374 mm, fri højde fra vej 188 mm, benzintank rummer 55 liter, oliesump rummer 4,0 liter kølesystem 10,6 liter.

Egenvægt 1310 kg. Effektvægt 13,10 kg/hk. Tophastighed 150 km/t. Standardforbrug 11,5 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 30,2 km/t. Drejeradius 5,4 m.

Pris: Kr. 32.928,-.

Særlige bemærkninger: Model PL: kr. 34.830,-. Kan leveres med automatgear: kr. 4.853,- ekstra.

Karburator: Opel. Tændrør AC 45 F, elektrodeafstand 0,9–1,0 mm, kontaktafstand 0,35–0,4 mm, ventilspillerum I: 0,20 mm, U: 0,25 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 22–24 p.s.i., baghjul 24–25 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hy-poid.

OPEL REKORD 1,5

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 1488 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 62 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,2 kgm ved 2400–3200 omdr./min. Litereffekt 41,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,235:1, 1,681:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarme, underliggende lasker og reaktionsarme, skruefjedre, krængningsstabilisator, langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, totalt bremseareal 704 cm², type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, akkumulator 77 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4511 mm, total bredde 1689 mm, total højde 1464 mm, akselafstand 2640 mm, sporvidde for 1321 mm, bag 1276 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 8,1 liter. Egenvægt 965 kg. Effektvægt 15,6 kg/hk. Tophastighed 134 km/t. Standardforbrug 8,9 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 27,7 km/t. Drejeradius 5,4 m.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Nyt i forhold til tidl. model bl. a. to-delt kardanaksel.

Karburator: Opel.

Dæktryk forhjul 21 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 0,86 liter.

Differentiale rummer 1,0 liter.

Øvrige justeringer og pris kendes endnu ikke.

OPEL REKORD 1,7

Som 1,5.

Motor: Boring 85 mm, slagvolumen 1680 ccm, maksimaleffekt 67 hk (SAE) ved 4400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 13 kgm ved 2400-3200 omdr./min. Litereffekt 40 hk/l.

Mål, vægt: kølesystem 7,6 liter. Effektvægt 14,4 kg/hk. Tophastighed 138 km/t. Standardforbrug 9,3 liter/100 km.

PEUGEOT

Importør: Nordisk Karrosserifabrik A/S, Svendborg.

PEUGEOT 403

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 1468 ccm, kompressionsforhold 7,3:1, maksimaleffekt 65 hk (SAE) ved 4800

omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,7 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 44,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1:0,250, 2:0,446, 3:0,693, 4:1, bak 0,231. Bagaksel: snekketræk, udveksling 0,238. Dækstørrelse: 165-380.

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende bladfjeder, triangelarme. Baghjul i stiv bagbro, skruefjedre, reaktionsarme, Panhardstang, vingestøddæmpere for, teleskop bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 255 mm, totalt bremseareal 815 cm², fabrikat Lockheed, type: forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 55 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4475 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2660 mm, sporvidde for 1340 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 9,0 liter. Egenvægt 1055 kg. Effektvægt 24 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,4 km/t. Drejeradius 4,75 m.

Pris: Kr. 25.028,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Solskinstag kr. 426,- ekstra.

Karburator: Solex 34 PBICA. Tændrør: Marchal 36 P, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°30, ventilspillerum I: 0,10 mm, U: 0,25 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 18 p.s.i., baghjul 22 p.s.i. Gearkasse rummer 1,25 liter SAE 40 (motorolie).

Differentiale rummer 1,4 liter Esso Gear Oil eller lignende.

PEUGEOT 404

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 84 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 1618 ccm, kompressionsforhold 7,4:1, maksimaleffekt 72 hk (SAE) ved 5400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 13 kgm ved 2250 omdr./min.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1:0,250, 2:0,446, 3:0,693, 4:1, bak 0,231. Bagaksel: snekketræk, udveksling 0,238. Dækstørrelse: 165-380.

Hjulophængning: Forhjul i MacPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, skruefjedre, reaktionsarme, Panhard-

stang, teleskopdæmpere for og bag.
Bremser: Bremsetromlediameter 255 mm, to-
talt bremseareal 915 cm², fabrikat Lock-
heed, type: forhjul duplex, baghjul sim-
plex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, ak-
kumulator 55 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4418 mm, total
bredde 1625 mm, total højde 1450 mm,
akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1345
mm, bag 1280 mm, fri højde fra vej 150
mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump
rummer 4,0 liter, kølesystem 7,8 liter.
Egenvægt 1070 kg. Effektvægt 21,94 kg/hk.
Tophastighed 145 km/t. Hastighed ved
1000 omdr./min. i topgear: 28,4 km/t. Dre-
jeradius 4,8 m.

Pris: Kr. 28.990,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.
Solskinstag kr. 476,- ekstra.
Karburator: Solex 32 PBICA. Tændrør:
Marchal 36 P, elektrodeafstand 0,6 mm,
kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 11°,
ventilspillerum I: 0,10 mm, U: 0,25 mm
ved kold motor.
Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 23 p.s.i.
Gearkasse rummer 1,25 liter SAE 40 (mo-
torolie).
Differentialer rummer 1,4 liter Esso Gear
Oil eller lignende.

PEUGEOT 404 SUPER LUXE

Som model 404 med følgende undtagel-
ser:

Pris: Kr. 33.974,-. (Motor med indirekte
indsprøjtning kr. 38.703,-).

Særlige bemærkninger: Solskinstag stan-
dardudstyr. løvrigt udstyrmæssig forskel.
Cabriolet sport kr. 59.557,-.

PLYMOUTH

Importør: Nordisk Diesel A/S,
Borgm. Christiansensgade, København SV.

PLYMOUTH BELVEDERE 6

(Samme motor og gearkasse som Chrysler
Valiant 145 hk).

Transmissionssystem: Bagaksel: hypoidfor-
tanding, udveksling 3,31:1. Dækstørrelse:
7,00-14.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm.

Mål, vægt: Total længde 5207 mm, total
bredde 1920 mm, total højde 1372 mm,
akselafstand 2946 mm, fri højde fra vej
130 mm, benzintank rummer 76 liter.

Egenvægt 1400 kg. Effektvægt 9,7 kg/hk.
Pris: Kr. 45.132,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.
Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22
lbs/sqi.

PLYMOUTH BELVEDERE 8

Som Belvedere 6 med følgende undtagelser:

Motor: Otte-cyl., topventilet, vandkølet. Bo-
ring 99,31 mm, slaglængde 84,07 mm,
slagvolumen 5215 ccm, kompressionsfor-
hold 9:1, maksimaleffekt 230 hk (SAE)
ved 4400 omdr./min., maksimalt drejnings-
moment 47 kgm ved 2400 omdr./min. Li-
tereffekt 44 hk/l.

Transmissionssystem: Automatisk gearkas-
se. Bagaksel: hypoidfortanding, udveks-
ling 2,76:1.

Mål, vægt: Kølesystem 19 liter. Egenvægt
1480 kg. Effektvægt 6,45 kg/hk. Tophastig-
hed 175 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./
min. 43,5 km/t.

Pris: Kr. 56.080,-.

Særlige bemærkninger: Power-Steering stan-
dardudstyr.

Karburator: Stromberg WW 3-223 eller
Carter BBD-3473 S. Tændrør: Champion
J-12 Y, elektrodeafstand 0,9 mm, kontakt-
afstand 0,4-0,5 mm, fortænding 10°, ven-
tilspillerum I: 0,25 mm, U: 0,45 mm ved
varm motor.

Gearkasse rummer 8,5 liter ATF type A.

PORSCHE

Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S,
Østerbrogade 135, København Ø.

PORSCHE 356 B 1600

Motor: Fire-cyl., topventilet, luftkølet bok-
sermotor. Boring 82,5 mm, slaglængde 74
mm, slagvolumen 1582 ccm, kompres-
sionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 70 hk
(SAE) ved 4500 omdr./min., maksimalt
drejningsmoment 11,2 kgm ved 2800
omdr./min. Litereffekt 44,25 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekob-
ling, fire-trins gearkasse med synkromesh
mellem alle gear. Udvekslingsforhold i
gearkasse: 3,09:1, 1,765:1, 1,13:1, 0,815:1.
Bagaksel: spiralfortanding, udveksling
4,428:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående
svingarme, torsionsfjedre. Baghjul i pen-
dulakslar, reaktionsarme, torsionsstave,
teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, to-
talt bremseareal 780 cm², type: forhjul
Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 84 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4010 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1330 mm, akselafstand 2100 mm, sporvidde for 1306 mm, bag 1272 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump rummer 3,0 liter. Egenvægt 935 kg. Effektvægt 13,4 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Standardforbrug 7,6 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 32,5 km/t, drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 54.250,-.

Særlige bemærkninger: Coupé, hækmotor. Nyttelast 315 kg. Maksimaleffekt efter DIN-Standard: 60 hk.

Karburator: 2 stk. Zenith 32 NDIX. Tændrør: Bosch W 225 T1 eller T7, elektrodeafstand 0,5-0,6. T7: 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5°, ventilspillerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 18-21 p.s.i., baghjul 23-26 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer 3,5 liter SAE 90 hypoid.

PORSCHE 356 B 1600 SUPER

Som model 1600 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 88 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,9 kgm ved 3700 omdr./min. Litereffekt 55,6 hk/l.

Mål, vægt: Effektvægt 10,6 kg/hk. Tophastighed 175 km/t. Standardforbrug 8,2 liter/100 km.

Pris: Kr. 57.700,-.

Særlige bemærkninger: Maksimaleffekt efter DIN-standard: 75 hk.

PORSCHE 356 B 1600 SUPER 90

Som model 1600 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 102 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,3 kgm ved 4300 omdr./min. Litereffekt 64,5 hk/l.

Transmissionssystem: Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Baghjul som model 1600 og desuden en bladfjeder.

Mål, vægt: Effektvægt 9,2 kg/hk. Tophastighed 185 km/t. Standardforbrug 8,5 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. med bæltedæk 31,5 km/t.

Pris: Kr. 62.750,-.

Særlige bemærkninger: Alu-cylindre med Ferralstålbelægning. Maksimaleffekt efter DIN-standard: 90 hk.

Karburator: 2 stk. Solex 40 PJJ-4. Fortænding 3°, ventilspillerum I: 0,15 mm, U: 0,10 mm ved kold motor. (Bemærk størst spillerum ved indsugning).

Dæktryk forhjul 23-26 lbs./sq.i., baghjul 26-28 lbs./sq.i.

NB. Alle tre motortyper er forsynet med krumtaphus og topstykker af Silumin.

RENAULT

Importør: Brdr. Friis-Hansen A/S,

Sdr. Ringvej 39, Glostrup.

RENAULT R 4 L

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 58 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 845 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 31 hk (SAE) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 6,1 kgm ved 2200 omdr./min. Litereffekt 36,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,8:1, 1,89:1, 1,035:1, differentiale: udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 135-330 x.

Hjulophængning: Forhjul i lasker, reaktionsarme, triangelarmer, torsionsstænger, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående svingarme, torsionsstænger, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter for 180 mm, bag 160 mm, totalt bremseareal 351 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulator 60 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3661 mm, total bredde 1485 mm, total højde 1460 mm, akselafstand højre side 2443 mm, venstre side 2395 mm, sporvidde for 1246 mm, bag 1204 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 26 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 5 liter. Egenvægt 600 kg. Effektvægt 19,3 kg/hk. Tophastighed 110 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 23,7 km/t. Drejeradius 4,5 m.

Pris: Kr. 13.654,-, model R4 kr. 12.486,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan med bagdør. Forhjulstræk, lukket kølesystem, Karburator: Zenith 28 IF. Tændrør: AC 45 F, elektrodeafstand 0,5-0,7 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 0°, ventilspillerum I: 0,15 mm, U: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 16 p.s.i., baghjul 19 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 0,85 liter SAE 80 EP.

RENAULT DAUPHINE

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 58 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 845 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 31 hk (SAE) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 6,9 kgm ved 2000 omdr./min. Litereffekt 36,8 hk/l.

Transmissionsystem: Tør enkeltplade kobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 1., 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,7:1, 1,89:1, 1,035:1. Differential: udveksling 4,375:1. Dækstørrelse: 135-380.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre og gummifjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i pendulaksler, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228,5 mm, totalt bremseareal 576 cm², type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 260 watt, akkumulator 40 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3945 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2270 mm, sporvidde for 1250 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 4,6 liter. Egenvægt 650 kg. Effektivvægt 21 kg/hk. Tophastighed 115 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 24,4 km/t. Drejeradius 4,6 m.

Pris: Kr. 14.986,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, hækmotor. Karburator: Zenith 28 IFT. Tændrør: A. C. 45 F, elektrodeafstand 0,5-0,7 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 0°, ventilsphillerum I: 0,12 mm, U: 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 14 p.s.i., baghjul 23 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,6 liter SAE 80 EP.

RENAULT DAUPHINE GORDINI

Som Dauphine med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 40 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 6,6 kgm ved 3300 omdr./min. Litereffekt 47,5 hk/l.

Transmissionsystem: Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,7:1, 2,27:1, 1,529:1, 1,035:1.

Mål, vægt: Egenvægt 675 kg.

Pris: Kr. 15.686,-

Særlige bemærkninger: Karburator: Solex 32 PIBT. Tændrør: AC 44 F. Dæktryk forhjul 16 p.s.i., baghjul 24 p.s.i.

RENAULT R 8

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 65 mm, slaglængde 72 mm, slagvolumen 956 ccm, kompressionsforhold 8,5:1,

maksimaleffekt 48 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,65 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 50,3 hk/l.

Transmissionsystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,7:1, 2,28:1, 1,52:1, 1,03:1. Differential: udveksling 4,375:1. Dækstørrelse: 145-380.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i pendulaksler med reaktionsarme, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: Skivebremser på alle fire hjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 260 watt, akkumulator 40 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3990 mm, total bredde 1490 mm, total højde 1370 mm, akselafstand 2270 mm, sporvidde for 1250 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 145 mm, benzintank rummer 31 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 6,9 liter. Egenvægt 700 kg. Effektivvægt 14,6 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25 km/t. Drejeradius 4,7 m.

Pris: Kr. 17.886.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, hækmotor. Lukket kølesystem med ekspansionsbeholder. Karburator: Zenith 32 IGT eller Solex 32 PDIST. Tændrør: AC 44 F, elektrodeafstand 0,5-0,7 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 0±1°, ventilsphillerum I: 0,12 mm, U: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 14 p.s.i., baghjul 25 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,6 liter SAE 80 EP.

RENAULT FLORIDE S

Som R 8 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 51 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,5 kgm ved 3500 omdr./min. Litereffekt 53,3 hk/l.

Mål, vægt: Total længde 4260 mm, total bredde 1578 mm, total højde 1310 mm, Egenvægt 800 kg. Effektivvægt 15,75 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Drejeradius 4,5 m.

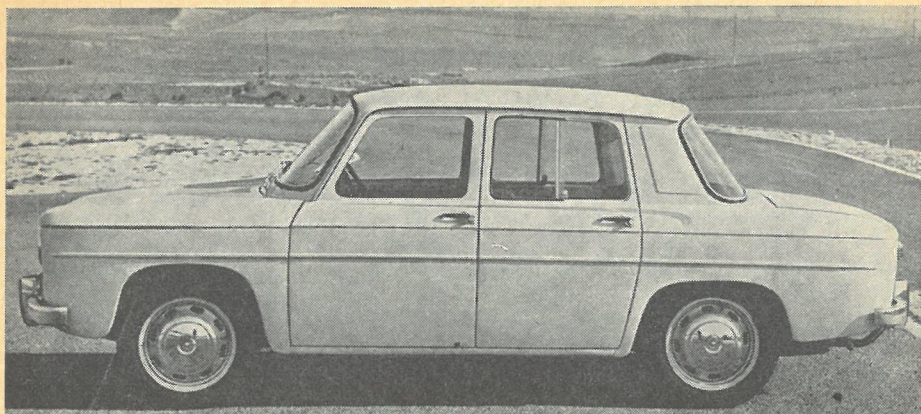
Pris: Kr. 27.801.

Særlige bemærkninger: To-dørs cabriolet, to-personers med børnesæde, hækmotor. Pris for hardtop kr. 963,-. Dæktryk forhjul 13-14 p.s.i., baghjul 22 p.s.i. (Michelin 25 p.s.i. bag).

RENAULT CARAVELLE

Som Floride S med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Egenvægt 775 kg. Effektivvægt 15,2 kg/hk.



„Renault R8“

Pris: Kr. 29.886.

Særlige bemærkninger: To-dørs, fire-personers sedan, hækmotor.

RILEY

Importør: Domi A/S,
Sdr. Ringvej, Glostrup.

RILEY 4/72

Som Morris Oxford med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 71 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,4 kgm ved 2500 omdr./min.

Pris: Kr. 29.694,- (med automatgearkasse kr. 33.247,-).

Særlige bemærkninger: Karburator: 2 stk. SU HD 4. Fortænding 4°, ventilsplillerum 0,40 mm ved varm motor.

ROVER

Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S,
Østerbrogade 135, København Ø.

ROVER 95

Motor: Seks-cyl., topventilet indsugning, sideventilet udblæsning, vandkølet. Boring 77,8 mm, slaglængde 92,07 mm, slagvolumen 2625 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 102 hk ved 4750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 19,35 kgm 1500 omdr./min. Litereffekt 38,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,376:1, 2,043:1, 1,377:1,

1:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte lasker, lange triangellarme, skruefjedre og krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 264 watt, akkumulator 57 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4540 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1620 mm, akselafstand 2820 mm, sporvidde for 1330 mm, bag 1310 mm, fri højde fra vej 181 mm, benzintank rummer 52 liter, oliesump rummer 8,5 liter, kølesystem 13,5 liter. Egenvægt 1490 kg. Effektivtægt 14,6 kg/hk. Tophastighed 151 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 30,57 km/t. Drejeradius 5,65 m.

Pris: Kr. 39.075,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan med selvstændigt chassis formet af kassevaner. Karburator: SU HD 6. Tændrør: Lodge HBLN, elektrodeafstand 0,75 mm, kontakt-afstand 0,35-0,4 mm, fortænding 6°, ventilsplillerum I: 0,15 mm, U: 0,25 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 28-30 p.s.i., baghjul 24-30 p.s.i. Gearkasse rummer 1,75 liter SAE 90. Differentialle rummer 1,75 liter SAE 90.

ROVER 3-LITRE

Motor: Seks-cyl., sideventilet udblæsning, topventilet indsugning, vandkølet. Boring 77,8 mm, slaglængde 105 mm, slagvolumen 2995 ccm, kompressionsforhold 8,75:1, maksimaleffekt 134 hk ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 23,37 kgm ved 1750 omdr./min. Litereffekt 44,7 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,376:1, 1,887:1, 1,274:1, 1:1, overgear 0,778:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 6,70-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, lasker, reaktionsarme. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Girling, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4740 mm, total bredde 1780 mm, total højde 1500 mm, akselafstand 2810 mm, sporvidde for 1410 mm, bag 1420 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 64 liter, oliesump rummer 5,5 liter, kølesystem 13 liter. Egenvægt 1650 kg. Effektivtægt 12,3 kg/hk. Tophastighed 180 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 30 km/t. (Med overgear 38,3 km/t.). Drejeradius 6,1 m.

Pris: Kr. 55.750,- (kr. 57.800,- med automatgear).

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan. Kan leveres med Borg Warner automatgearkasse og bagakseludveksling 3,9:1. Motoren har da kompressionsforhold 8:1 og udvikler 129 hk ved 4750 omdr./min. Karburator: SU HD 8. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,75-0,80 mm, kontaktafstand 0,35-0,4 mm, fortænding 3°, ventilspillerum I: 0,15 mm, U: 0,25 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 26-30 p.s.i., baghjul 26-34 p.s.i. Gearkasse rummer 2,6 liter (incl. overgear) SAE 90. Differentiale rummer 1,75 liter SAE 90.

SIMCA

Importør: Nordisk Diesel A/S,
Borgmester Christiansensgade 55,
København SV.

SIMCA 1000

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 68 mm, slaglængde 65 mm, slagvolumen 944 ccm, kompressionsforhold 8,2:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,5 kgm ved 3400 omdr./min. Litereffekt 53 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,54:1, 2,12:1, 1,41:1, 0,963:1. Bagaksel: hypoidfortan-

ding, udveksling 4,37:1. Dækstørrelse: 5,60-12.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarme, underliggende bladfedre. Baghjul i triangulære svingarme, skruefedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 216 mm, to-talt bremseareal 544 cm², fabrikat Lockheed, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 240 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3797 mm, total bredde 1485 mm, total højde 1390 mm, akselafstand 2220 mm, sporvidde for 1250 mm, bag 1222 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 36 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 5,5 liter. Egenvægt 728 kg. Effektivtægt 14,5 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. 23,2 km/t.

Pris: Kr. 15.799,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, Hækmotor, Drejeradius 4,5 m.

Karburator: Solex 32 PBIC. Tændrør: AC 44 XL, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,50 mm, fortænding 12°, ventilspillerum I: 0,35 mm, U: 0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 17 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 1,7 liter SAE 80 EP.

SIMCA MILLE 900

Som Simca 1000 med følgende undtagelser:

Tophastighed 125 km/t.

Pris: Kr. 14.900,-.

Særlige bemærkninger: Udstyrmæssig forskel, samme karburatortype med mindre forsnævringsring og anden hoveddyse (bedre økonomi, mindre tophastighed).

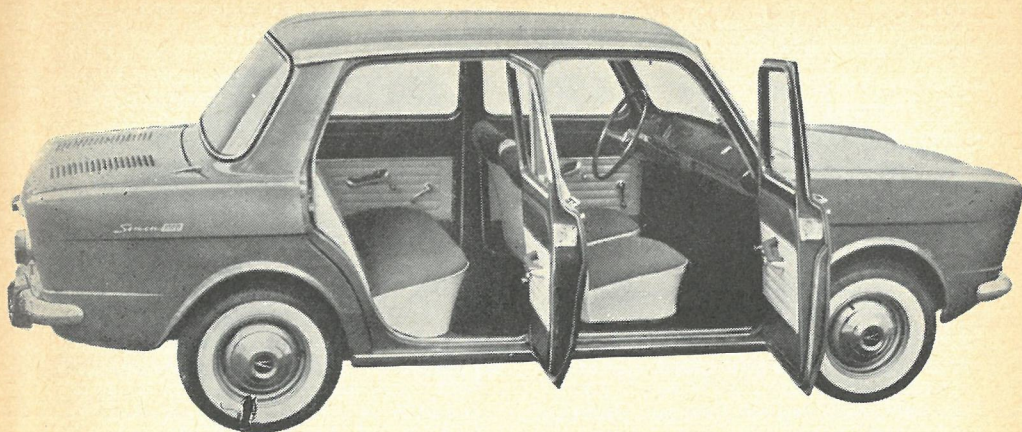
SIMCA ARIANE 4

Med Rush Super M motor.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 70 hk (SAE) ved 5200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,0 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 54 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,83:1, 2,35:1, 1,46:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,78:1. Dækstørrelse: 6,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere.



„Simca 1000“

Bremser: Bremsetromlediameter 279 mm, to-talt bremseareal 1248 cm², fabrikat Lockheed, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 210 watt, akkumulator 55 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4520 mm, total bredde 1755 mm, total højde 1480 mm, akselafstand 2692 mm, sporvidde for 1372 mm, bag 1346 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 60 liter, oliesump rummer 5,0 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 1065 kg. Effektvægt 15,2 kg/hk. Tophastighed 127 km/t.

Pris: Kr. 22.963,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Venderadius 5,7 m. Hastighed ved 1000 omdr./min. 24,4 km/t. Karburator: Solex 32 PBIC. Tændrør: Bosch W225T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 4°, ventilspringerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 23 lbs./sqi., baghjul 23 lbs./sqi. Gearkasse rummer 1,2 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,2 liter SAE 90 EP.

SIMCA ETOILE

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vand-kølet. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 52 hk (SAE) ved 4900 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 9,6 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 43,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingforhold i gearkasse: 3,83:1, 2,35:1, 1,47:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 4,44:1. Dækstørrelse: 5,60-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre og skruefjedre, krængningsstabilisator for, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 852 cm², fabrikat Lockheed, type Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 210 watt, akkumulator 45 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4150 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1420 mm, akselafstand 2445 mm, sporvidde for 1255 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 43 liter, oliesump rummer 5,0 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 900 kg. Effektvægt 16,8 kg/hk. Tophastighed 130 km/t.

Pris: kr. 17.318.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan. Drejeradius 5,2 m. Karburator: Solex 32 PBIC. Tændrør: Bosch W175T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 0°, ventilspringerum I: 0,10 mm, U: 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 21 lbs./sqi., baghjul 23 lbs./sqi. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80 EP. Differentiale rummer 1,2 liter SAE 90 EP.

SIMCA ELYSÉE

Som Etoile med udstyrsmæssig forskel.

Pris: Kr. 18.831,-

SIMCA MONTLHERY

Motor Rush Super M som i Ariane, ellers som Etoile og Élysée. Tophastighed 140 km/t.

Pris: Kr.: 19.460,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan.

SINGER

Importør: British Motors A/S,
Gl. Vartovvej 40, Hellerup.

SINGER GAZELLE

Som Hillmann Sunbird Serie III C med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4153 mm, benzintank rummer 45,5 liter. Egenvægt 1010 kg.

Pris: Kr. 26.714,-

Særlige bemærkninger: Fire-dørs Sedan.

SINGER VOGUE

Som Hillman Super Minx Mark II med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total bredde 1580 mm. Egenvægt 1047 kg.

Pris: Kr. 27.992,-

Særlige bemærkninger: løvrigt kun udstyrs-mæssig forskel. Firedørs sedan.

SKODA

Importør: Scanmobil,
Gerdasgade 20, Valby.

SKODA OCTAVIA

Motor: fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1221 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 47 hk (SAE) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,6 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 36,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,27:1, 2,46:1, 1,59:1, 1:1. Bagaksel: Spiralførtanding, udveksling 4,78:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skrueffjedre. Baghjul i pendulaksler, tværliggende bladfjeder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 672 cm², fabrikat PAL.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 200 watt, akkumulator 33 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4065 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1430 mm, akselafstand 2390 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 30 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 6,0 liter. Egenvægt 865 kg. Effektivtægt 18,4 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25,0 km/t. Drejeradius 5,0 m.

Pris: Kr. 13.997, pris for Popular kr. 12.930.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Akkumulator plus til stel.

Karburator: Jikov 32 SOPb. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0°, ventilspillerum I: 0,15 mm, U: 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 20-24 p.s.i.

Gearkasse rummer 0,7 liter.

Differentiale rummer 1,5 liter.

SKODA FELICIA

Som Octavia med følgende undtagelser:

Motor: Boring 72 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1221 ccm, kompressionsforhold 8,4:1, maksimaleffekt 53 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,4 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 43,4 hk/l.

Mål, vægt: Total højde 1380 mm, oliesump rummer 3,5 liter. Tophastighed 140 km/t. Drejeradius 5,3 m.

Pris: Kr. 15.986,-

Særlige bemærkninger: To-dørs cabriolet.

Karburator: 2 stk. JIKOV 32 SOP. Tændrør: PAL 225.

SUNBEAM

Importør: British Motors A/S,
Gl. Vartovvej 40, Hellerup.

SUNBEAM ALPINE SERIE II

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 81,5 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1592 ccm, kompressionsforhold 9,1:1, maksimaleffekt 85 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,5 kgm ved 3800 omdr./min. Litereffekt 53 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,35:1, 2,14:1, 1,39:1, 1:1. Overgear som ekstraudstyr med bagakseludversling 4,22:1. Bagaksel: hypoidfærtanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 6,00-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, krængningsstabilisator og teleskopdæmpere. Baghjul i langsgående bladfjeder, vingestøddæmpere.

Bremser: Fabrikat Girling, type forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3944 mm, total bredde 1537 mm, total højde 1308 mm, akselafstand 2184 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 105

mm, benzintank rummer 41 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 944 kg. Effektivvægt 11,8 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,4 km/t. Drejeradius 5,2 m.

Pris: Kr. 35.788,-

Særlige bemærkninger: Roadster, hardtop kan leveres som ekstra udstyr. Karburator: 2 stk. Zenith 36 WIA 2 eller 36 WIP 3. Tændrør Champion N5 (N3 til hård kørsel), elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5-7°, ventilspillerum I: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 22-24 p.s.i., baghjul 23-25 p.s.i. Gearkasse rummer 1,6 liter SAE 30 (motorolie). Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

SUNBEAM RAPIER SERIE III a

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 81,5 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1592 ccm, kompressionsforhold 9,1:1, maksimaleffekt 80 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,16 kgm ved 3900 omdr./min. Litereffekt 50,2 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,35:1, 2,14:1, 1,39:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjedre teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4127 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1473 mm, akselafstand 2438 mm, sporvidde for 1263 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 146 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 1027 kg. Effektivvægt 13,4 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 27,5 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 32.416 - Cabriolet kr. 35.312.

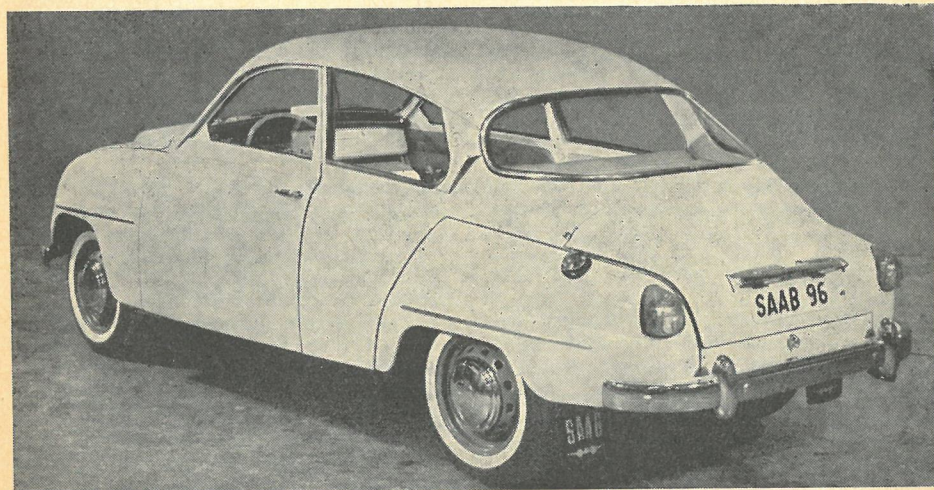
Særlige bemærkninger: To-dørs Sedan eller Cabriolet. Karburator: 2 stk. Zenith 36 WIA 3. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5-7°, ventilspillerum I: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24-28 p.s.i. Gearkasse rummer 1,6 liter SAE 30 (motorolie). Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

SAAB

Importør: Automobilforretningen ICI A/S, Industrivej 7, Glostrup.

SAAB 96

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 70 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 841 ccm, kompressionsforhold 7,3:1, maksimaleffekt 42 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,4 kgm ved 2800 omdr./min. Litereffekt 50 hk/l.



„Saab - 96“

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,16:1, 1,57:1, 0,96:1. Differential: spiralførtanding, udveksling 5,43:1. Dækstørrelse: 5,00/5,20-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående svingarme på centralhængslet aksel, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 675 cm², fabrikat Lockheed, type: Forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 160 watt, akkumulator 33 amp.timer

Mål, vægt: Total længde 4020 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2488 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 40 liter, kølersystem 7,5 liter. Egenvægt 800 kg. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 21,8 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 17.993,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, forhjulstræk.

Karburator: Solex 40 AI: Tændrør: Bosch M 175/225 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding 10°.

Dæktryk forhjul 25 p.s.i., baghjul 20-24 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer 2,0 liter SAE 90 E.P. Motorsmøring: Olie/benzin 1:33.

TRABANT

Importør: Sydfyns Auto Import A/S, Myrehøjvej, Svendborg.

TRABANT 600

Motor: To-cyl., to-takt, luftkølet. Boring 72 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 595 ccm, kompressionsforhold 7,6:1, maksimaleffekt 23 hk (DIN) ved 3800-4000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 5,2 kgm ved 2700 omdr./min. Litereffekt 38,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling. Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,08:1, 2,32:1, 1,52:1, 1,03:1, bak 3,83. Automatisk friløb i 4. gear. Differential, udveksling 4,33:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende blad-fjeder, triangellarme. Baghjul i tværliggende blad-fjeder, triangellarme.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, totalt bremseareal 462 cm², fabrikat B.W.L., type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 220 watt, akkumulator 56 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3361 mm, total bredde 1493 mm, total højde 1405 mm, akselafstand 2020 mm, sporvidde for 1210 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 24 liter. Egenvægt 620 kg. Effektivvægt 27 kg/hk. Top-hastighed 100 km/t. Standardforbrug 6,8 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25,6 km/t. Drejeradius 5,0 m.

Pris: Kr. 8.987,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, forhjulstræk. Karrosseri udformet som stål-skelet med plasticbeklædning.

Karburator: BVF 28 HB 2-2. Tændrør: M 18-240, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (fast) 24°.

Dæktryk forhjul 23 p.s.i., baghjul 23 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,5 liter sommer SAE 40, vinter SAE 30.

TRIUMPH

Importør: Dansk Standard-Triumph A/S, Glosemosevej 18, Glostrup.

TRIUMPH HERALD 1200

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 69,3 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 1147 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 43 hk (SAE) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,95 kgm ved 2250 omdr./min. Litereffekt 37,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,746:1, 2,158:1, 1,394:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfærtanding, udveksling 4,11:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i tværliggende blad-fjeder, reaktionsarme, pendulaksler, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm/178 mm, totalt bremseareal 471 cm², fabrikat Girling, type forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 47 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3890 mm, total bredde 1525 mm, total højde 1320 mm, akselafstand 2320 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump

rummer 3,5 liter kølesystem 4,8 liter. Egenvægt 810 kg. Effektvægt 18,8 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 25,2 km/t. Drejeradius 3,85 mm.

Pris: Kr. 16.994,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, chassis af kassevanger. Coupé (785 kg) kr. 19.056,-. Lasteeven 320 kg. Cabriolet (800 kg) 20.821,-.

Karburator: Solex B 30 PSE 1. Tændrør: Lodge CNY, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 15°, ventilspillerum 0,25 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 19 p.s.i., baghjul 24-28 p.s.i.

Gearkasse rummer 0,85 liter sommer SAE 90 hypoid, vinter SAE 80 hypoid.

Differential rummer 0,6 liter (som gearkasse).

TRIUMPH SPITFIRE 4

Som Herald 1200 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 9:1, maksimal-effekt 63 hk (SAE) ved 5750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 10 kg ved 3500 omdr./min. Litereffekt 55 hk/l.

Bremser: forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Mål, vægt: Total længde 3685 mm, total bredde 1450 mm, total højde 1205 mm, akselafstand 2110 mm, sporvidde for 1245 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 125 mm, benzintank rummer 41 liter, kølesystem 5,4 liter. Egenvægt 710 kg. Effektvægt 11,3 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Drejeradius 3,65 m.

Pris: Kr. 24.592,-.

Særlige bemærkninger: Roadster.

Karburator: 2 stk. S.U. HS.2, fortænding 13°.

Dæktryk forhjul 18 p.s.i., baghjul 24 p.s.i.

TRIUMPH VITESSE 6

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 66,75 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 1596 ccm, kompressionsforhold 8,75:1, maksimaleffekt 70 hk ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 12,7 kg ved 2800 omdr./min. Litereffekt 43,75 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,93:1, 1,78:1, 1,25:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,11:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningssta-

bilisator. Baghjul i tværliggende bladfjeder, reaktionsarme, pendulaksler. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, fabrikat Girling.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 47 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3890 mm, total bredde 1525 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2324 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 171 mm, benzintank rummer 40 liter, kølesystem 7,95 liter. Egenvægt 927 kg. Effektvægt 13,2 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 26,1 km/t. Drejeradius 3,81 m.

Pris: Kr. 25.483,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Cabriolet (927 kg) kr. 27.048,-.

Karburator: Solex B 32 PIH. Tændrør: Lodge HLNY, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10°, ventilspillerum 0,25 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 22 p.s.i., baghjul 24-26 p.s.i.

Gearkasse rummer 0,85 liter sommer SAE 90 hypoid, vinter SAE 80 hypoid.

TRIUMPH TR. 4

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 86 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 2138 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 105 hk (SAE) ved 4750 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 16,7 kg ved 3350 omdr./min. Litereffekt 49,4 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse 3,14:1, 2,01:1, 1,33:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere.

Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, fabrikat Girling.

Elektrisk anlæg: 12v, akkumulator 47 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3960 mm, total bredde 1470 mm, total højde 1270 mm, akselafstand 2240 mm, sporvidde (med trådhjul) for 1270 mm, bag 1245 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 53,5 liter, oliesump rummer 5,7 liter, kølesystem 8,0 liter. Egenvægt 990 kg. Effektvægt 9,45 kg/hk. Tophastighed 175 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 32 km/t. Drejeradius 5,2 m.

Pris: Kr. 35.684,-.

Særlige bemærkninger: Roadster.

Hardtop (1015 kg) kr. 37.836,-. Lasteevne 220 kg.

Karburator: To stk. S.U. H 6. Tændrør: Lodge CNY, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°, ventilspringrum 0,25 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 20-26 p.s.i., baghjul 24-30 p.s.i.

Gearkasse rummer 0,8 liter sommer SAE 90 hypoid, vinter SAE 80 hypoid.

Differentiale rummer 0,8 liter sommer SAE 90 hypoid, vinter SAE 80 hypoid.

WARTBURG

Importør: Sydfyns Auto Import A/S,
Myrehejvej, Svendborg.

WARTBURG 1000

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 73,5 mm, slaglængde 78 mm, slagvolumen 991 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 45 hk (DIN) ved 4200 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 9,5 kgm ved 2200 omdr./min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,273:1, 2,133:1, 1,368:1, 0,956:1, bak 4,44. Spærbart friløb, differentiale udveksling 4,857:1. Dækstørrelse: 590-15.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende bladfjeder, triangellarme. Baghjul i stiv bagbro, tværliggende bladfjeder, reaktionsarme.

Bremser: Bremsetromlediameter 240 mm, to-talt bremseareal 920 cm², fabrikat B.W.L., type: for duplex, bag simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 220 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4300 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2450 mm, sporvidde for 1190 mm, bag 1260 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 40 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 920 kg. Effektvægt 20,4 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Standardforbrug 8,7 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 30 km/t. Drejeradius 5 m.

Pris: Kr. 13.949,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan, forhjulstræk.

Karburator: BVF H 362-20. Tændrør: M 18 x 225, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (fast) 22° ±1°.

Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 21 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 2,25 liter SAE 90.

VAUXHALL

Importør: General Motors International A/S,
Aldersrogade, København N.

VAUXHALL 4

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 79,37 mm, slaglængde 76,20 mm, slagvolumen 1508 ccm, kompressionsforhold 8,1:1, maksimaleffekt 57 hk (SAE) ved 4600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 11,7 kgm ved 2200 omdr./min. Litereffekt 37,8 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. aktiveret tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,186:1, 1,635:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjeder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, to-talt bremseareal 972 cm², type: forhjul duplex, baghjul simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4400 mm, total bredde 1630 mm, total højde 1410 mm, akselafstand 2540 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 45,5 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 940 kg. Effektvægt 16,5 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28 km/t. Drejeradius 5,1 m.

Pris: Kr. 19.936,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Forsædesofa, ratgear.

Karburator: Zenith 34 VN. Tændrør AC 44/5 V, elektrodeafstand 0,75-0,8 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventilspringrum .013"=0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,2 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,4 liter SAE 90 hypoid.

VAUXHALL 4 SUPER

Som model Vauxhall 4 med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Fire-trins gearkasse. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,29:1, 2,13:1, 1,355:1, 1:1.

Mål, vægt: Egenvægt 945 kg.

Pris: Kr. 22.281,-. Med tre-trins gearkasse kr. 21.354,-.

Særlige bemærkninger: To separate forstole, guldgear. Kan også leveres med tre-trins gearkasse.

VAUXHALL VX 4/90

Som Vauxhall 4 med følgende undtagelser:

Motor: kompressionsforhold 9,3:1, maksimal effekt 82 hk (SAE) ved 5200 omdr./min.

Transmissionssystem: Dækstørrelse: 5,60-14.

Bremser: Servoforstærkning, fabrikat Lockheed, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Mål, vægt: Fri højde fra vej 171 mm. Egenvægt 955 kg. Effektivt 11,3 kg/hk. Top hastighed 145 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29 km/t. Drejeradius 5,3 m.

Pris: Kr. 26.817,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: To stk. Zenith 36 WIP 3. Tændrør: AC 44 X L.

Dæktryk forhjul 26 p.s.i., baghjul 26 p.s.i.

VAUXHALL VELOX

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 82,55 mm, slaglængde 82,55 mm, slagvolumen 2651 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimal effekt 113 hk (SAE) ved 4800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 20,4 kgm ved 2400 omdr./min. Litereffekt 42,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,866:1, 1,635:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 5,90-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Girling tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 57 amp-timer.

Mål, vægt: Total længde 4618 mm, total bredde 1786 mm, total højde 1433 mm, akselafstand 2730 mm, sporvidde for 1392 mm, bag 1427 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 49 liter, oliesump rummer 5,4 liter, kølesystem 10,4 liter. Egenvægt 1190 kg. Effektivt 10,5 kg/hk. Top hastighed 155 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 31,7 km/t. Drejeradius 5,6 m.

Pris: Kr. 28.832,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan. Karburator: Zenith 42 VNT. Tændrør: AC

46 X L, elektrodeafstand 0,7-0,8 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventil-spillerum .013"=0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24-30 p.s.i., baghjul 24-30 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,2 liter SAE 80.

Differentiale rummer 2,2 liter SAE 90 hypoid.

VAUXHALL CRESTA

Som Velox med følgende undtagelser:

Bremser: Type: Forhjul skivebremser.

Pris: Kr. 31.518.

Særlige bemærkninger: Udstyrsmæssig forskel.

VOLGA

Importør: Glostrup Import Company A/S, Hovedvejen 183, Glostrup.

VOLGA M 21 K

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 92 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 2445 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimal effekt 80 hk (DIN) ved 4000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 18 kgm ved 2000 omdr./min. Litereffekt 32,8 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,115:1, 1,772:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,555:1. Dækstørrelse: 6,70-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

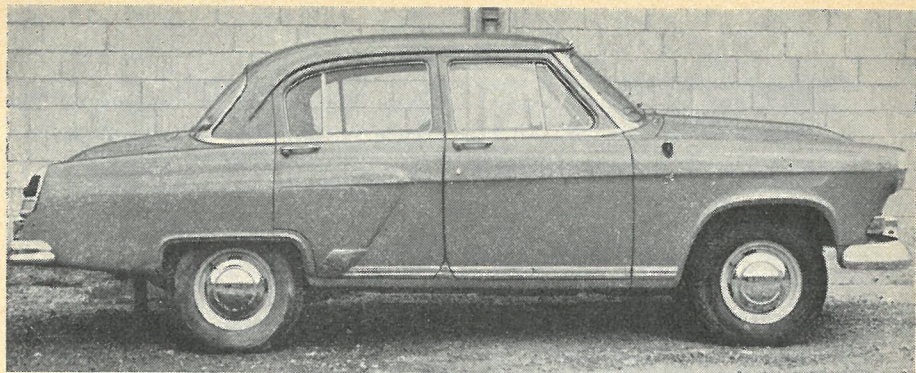
Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1145 cm², type: Forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 220 watt, akkumulator 54 amp-timer.

Mål, vægt: Total længde 4770 mm, total bredde 1800 mm, total højde 1620 mm, akselafstand 2700 mm, sporvidde for 1410 mm, bag 1420 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 60 liter, oliesump rummer 5,6 liter, kølesystem 11,5 liter. Egenvægt 1435 kg. Effektivt 17,9 kg/hk. Top hastighed 132 km/t.

Pris: Kr. 21.600,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan. Venderadius 6,3 m. Positiv stelforbindelse.



„Volga“

Tændrør: Bosch W 145 T3, elektrodeafstand 0,8–0,9 mm, kontaktafstand 0,35–0,45 mm, fortænding 0°, ventilspringerum I: 0,25 mm, U: 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi. Gearkasse rummer 0,8 liter SAE 90. Differentiale rummer 0,75 liter SAE 90 hypoid.

WOLSELEY

Importør: Domi A/S,
Sdr. Ringvej, Glostrup.

WOLSELEY 16/60

Som Morris Oxford med følgende undtagelser:

Pris: Kr. 28.200,- (med automatgearkasse kr. 31.753,-).

Særlige bemærkninger: Fornemmere udstyr end Morris.

WOLSELEY 300

Som Austin A 110 Westminster.

Pris: Kr. 41.990,- (med automatgearkasse kr. 44.527,-).

VOLVO

Importør: Jens Larsen, V. Farimagsgade 1,
København V.

VOLVO PV 544 C QUICK

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 84,14 mm, slaglængde 80 mm, slag-

volumen 1780 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 75 hk (SAE) ved 4500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 14 kgm ved 2800 omdr./min. Liter-effekt 42,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,13:1, 1,55:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 4,1 : 1. Dækstørrelse 5,90–15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skrueffjedre, krævningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, skrueffjedre, reaktionsarme, Panhardstang. Tele-skopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 229 mm, to talt bremseareal 902 cm², fabrikat Girling, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 240 watt, akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4450 mm, total bredde 1560 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2600 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1315 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 35 liter, olie-ump rummer 3,25 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 1060 kg. Effektvægt 14,2 kg/hk. Tophastighed 144 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 28,6 km/t. Drejeradius 4,9 m.

Pris: Kr. 19.535,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan.

Karburator: Zenith 36 VN. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4–0,5 mm, fortænding ved 1500 omdr./min. 21–23° med vacuumregulatoren sat ud af funktion, ventilspringerum 0,40–0,45 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 23 p.s.i. Gearkasse rummer 0,75 liter. Differentiale rummer 1,3 liter.

VOLVO PV 544 C SPECIAL

Som model Quick med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,13:1, 1,99:1, 1,36:1, 1:1.

Mål, vægt: Egenvægt 1070 kg. Effektivvægt 14,3 kg/hk.

Pris: Kr. 21.255,-.

VOLVO PV 544 C SPORT

Som model Special med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 90 hk (SAE) ved 5000 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 14,5 kgm ved 3500 omdr./min.

Mål, vægt: Effektivvægt 11,9 kg/hk. Tophastighed 160 km/t.

Pris: Kr. 23.470,-.

Særlige bemærkninger: Karburator: 2 stk. S.U. HS 6. Fortænding 22-24° under samme betingelser som Quick.

VOLVO AMAZON

Som Special med følgende undtagelser:

Bremser: Total bremseareal 948 cm².

Mål, vægt: Total bredde 1620 mm, total højde 1505 mm, længde 4450 mm, sporvidde for 1315 mm, bag 1315 mm, benzintank rummer 45 liter. Egenvægt 1050 kg. Effektivvægt 14,0 kg/hk. Drejeradius 4,8 m.

Pris: Kr. 25.140,-.

Særlige bemærkninger: Fire-dørs sedan.

Som to-dørs sedan kr. 24.630.

Dæktryk forhjul 20 p.s.i., baghjul 23 p.s.i.

VOLVO AMAZON SPORT

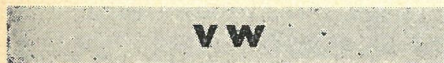
Som Amazon, men med 90 hk motor (som PV 554 S Sport). Iøvrigt følgende undtagelser:

Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Mål, vægt: Tophastighed 160 km/t.

Pris: Kr. 26.010,-.

Bemærkninger: Kan leveres med overgear og bagakseludveksling 4,56:1 (udveksling i overgear 0,765:1). Pris: kr. 27.600,-.



Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S,
Østerbrogade 135, København Ø.

VW 111 STANDARD

Motor: Fire-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 77 mm, slaglængde 64 mm,

slagvolumen 1192 ccm, kompressionsforhold 6,6:1, maksimaleffekt 30 hk (DIN) ved 3400 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 7,7 kgm ved 2000 omdr./min. Liter-effekt 25,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse uden synkromesh. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,60:1, 2,07:1, 1,25:1, 0,80:1. Bagaksel: spiralfortanding, udveksling 4,43:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående svingarme, torsionsfjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i pendulaksler, vridningsslappe reaktionsarme, torsionsstave, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 520 cm², type: hydraulisk Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulator 66 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4070 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1500 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1305 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 155 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 2,5 liter. Egenvægt 730 kg. Effektivvægt 24,2 kg/hk. Tophastighed 110 km/t. Standardforbrug 7,3 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29,2 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 15.964,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor. Standard-modellen har nu hydrauliske bremser som de øvrige modeller. Karburator: Solex 28 PCJ. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 7½°, ventiltillerum 0,10 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 16-17 p.s.i., baghjul 20-23 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer ved skift hele året 2,0 liter SAE 90 sommer.

VW 113 DE LUXE

Motor: Fire-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 77 mm, slaglængde 64 mm, slagvolumen 1192 ccm, kompressionsforhold 7,0:1, maksimaleffekt 34 hk (DIN) ved 3600 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,4 kgm ved 2000 omdr./min. Liter-effekt 28,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,80:1, 2,06:1, 1,32:1, 0,89:1. Bagaksel: spiralfortanding, udveksling 4,375:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående svingarme, torsionsfjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i pendulaksler, vridningsslappe reaktionsarme, torsionsstave, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 620 cm², fabrikat Ate, type: Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulator 66 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4070 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1500 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1305 mm, bag 1288 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 2,5 liter. Egenvægt 740 kg. Effektvægt 21,7 kg/hk. Tophastighed 115 km/t. Standardforbrug 7,5 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 29,5 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 16.366,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor. Maksimaleffekt efter SAE-standard 40 hk.

Karburator: Solex 28 PICT. Tændrør: Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10°, ventilspillerum 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16-17 p.s.i., baghjul 20-23 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer ved skift hele året 2,5 liter SAE 90.

VW 117

Som model 113 med følgende undtagelser:

Pris: Kr. 17.449,-.

Særlige bemærkninger: Skydetag standard-udstyr.

VW 151

Som model 113 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Egenvægt 800 kg. Effektvægt 23,5 kg/hk.

Pris: Kr. 22.658,-.

Særlige bemærkninger: Karmann cabriolet, der svarer til den almindelige sedan.

VW 143 KARMANN GHIA COUPÉ

Som model 113 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4140 mm, total bredde 1634 mm, total højde 1330 mm. Egenvægt 820 kg. Effektvægt 24,5 kg/hk. Tophastighed 120 km/t.

Pris: Kr. 26.369,-.

Særlige bemærkninger: Coupé med Ghia karrosseri.

VW 141 KARMANN GHIA CABRIOLET

Som model 113 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4140 mm, total bredde 1634 mm, total højde 1330 mm. Egenvægt 820 kg. Effektvægt 24,5 kg/hk.

Pris: Kr. 30.925,-.

Særlige bemærkninger: Cabriolet med Ghia karrosseri.

VW 1500 (311)

Motor: Fire-cyl., topventilet, luftkølet bokser-motor. Boring 83 mm, slaglængde 69 mm, slagvolumen 1493 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 45 hk (DIN) ved 3800 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 10,8 kgm ved 2000 omdr./min. Liter-effekt 30,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,80:1, 2,06:1, 1,32:1, 0,89:1. Bagaksel: spiralfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 6,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående sving-arme, torsionsstave, krængningsstabilisator, teleskopdæmpere for og bag. Baghjul i pendulaksler, vridningsslappe reaktions-arme, torsionsstave.

Bremser: Bremsetromlediameter 231 mm, totalt bremseareal 830 cm², type: forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 77 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4225 mm, total bredde 1605 mm, total højde 1475 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1346 mm, fri højde fra vej 149 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 2,5 liter. Egenvægt 860 kg. Effektvægt 19,5 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Standardforbrug 8,4 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 31,6 km/t. Drejeradius 5,55 m.

Pris: Kr. 22.638,-.

Særlige bemærkninger: To-dørs sedan, hæk-motor.

Model 313 med skydetag kr. 24.349,-.

Maksimaleffekt efter SAE-standard 53 hk.

Karburator: Solex 32 PHN-1. Tændrør:

Bosch W 175 T1, elektrodeafstand 0,7 mm,

kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10°,

ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16-17 p.s.i., baghjul 24 p.s.i.

Gearkasse og differentiale rummer ved skift hele året 2,5 liter SAE 90.

VW 1500 (351) CABRIOLET

Som model 311 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Egenvægt 940 kg. Effektvægt 20,8 kg/hk.

Pris: Kr. 31.879,-.

VW 1500 (343)

KARMANN GHIA COUPÉ

Som model 311 med følgende undtagelser:

Pris: Kr. 33.547,-.

Særlige bemærkninger: Model 345 har skydetag og koster kr. 38.285,-.



De hårdføre motorcyklister boede i telt. Tror De, de har frosset? – Nej, dertil lavede de for meget sjov. (Das Motorrad).

ELEFANT-TRÆFFEN

Hvert år mødes - trods kulde og sne - tusinder af motorentusiaster til »Elefant-træffen«, et rally, der nu er blevet en fast institution for hårdføre motorcykelsportsfolk.

1963

Denne – måske lidt uforståelige overskrift „Elefant-træffen“ er betegnelsen på et stort mandfolke-rally, der holdes midt i vinterens hjerte, og hvor de mest hårdføre motorcykelentusiaster mødes i en næsten ufremkommelig egn for at sludre om motorcykler, arrangere mindre ture, løb, og hvad der ellers kan have med motorcykler at gøre. I år var mødestedet Nürburg Ring i Vesttyskland.

Ideen opstod for 8 år siden, da den tyske MC-journalist, Ernst Leverkus indbød til en privat sammenkomst på Solitude ved Stuttgart. Tredive entusiaster, der alle kørte Zündapp KS 601, solo – eller med sidevogn, mødte op. I Tyskland går KS 601 under tilnavnet „Den grønne elefant“, hvorfor det faldt meget naturligt at kalde arrangementet for „Elefant-træffen“.

**ALLE KAN
KØRE DEN!**

KR. 2368,-
med hånd- eller fodgear
incl. alle afgifter



PUCH COMPACT

DS 60

Den helt utrolige scooter til daglig kørsel eller som run-about for bilisten. Let at parkere overalt, overlegen accelerationsevne og glimrende køreegenskaber — tophastighed 70 km/t.

PUCH-kvalitet helt igennem.



Importør: O. E. Andersen — Landgreven 4 — København K — MI 4512

1500 maskiner og 3000 mennesker

Året efter besluttede man at udvide rallyet til at omfatte deltagere på alle MC-mærker. Meningen er, at motorcykelinteresserede fra mange egne og lande her skal mødes på kammeratlig vis og udveksle erfaringer. Der er intet fast program for stævnet, der er således ikke noget rigtigt rally, der findes ingen løbsledelse, ingen sejrherre o.s.v. Trods dette har „Elefant-træffen“ en sådan tiltrækningskraft, at motorcyklister kører hundreder af kilometre for at mødes, efter adskillige timers kørsel på kolde og glatte vinterveje, blot for nogle timers samvær. Fra de tredive motorcykler, der var med i 1956, er lavinen rullet videre således, at det i år omfattede ca. 1500 maskiner og 3000 mennesker. Mænd og kvinder i alle aldre.

Mødestedet var, som allerede nævnt, den verdensberømte tyske motorbane, Nürburg Ring i Eifelbjergene, fordi det store deltagerantal gør det vanskeligt at få tilstrækkelig plads til så mange mennesker og maskiner andetsteds.

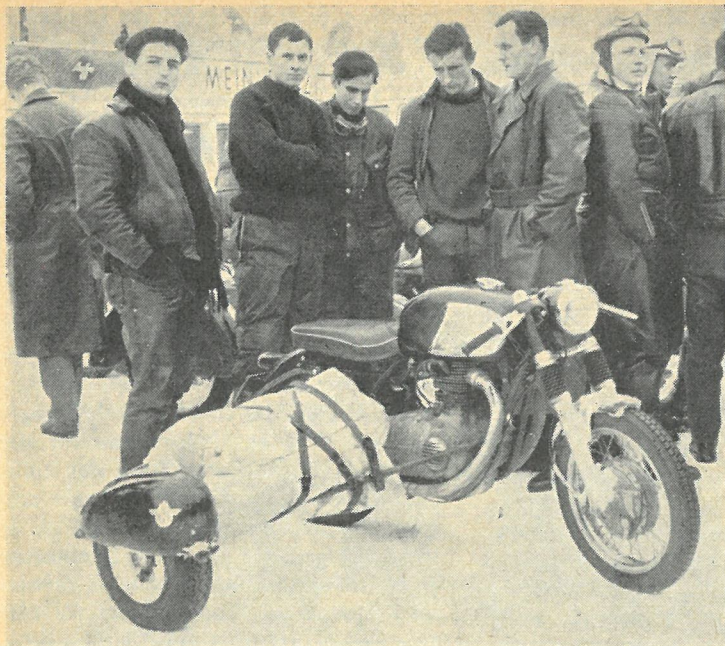
Man diskuterer og snakker

Hvad hændte under sammenkomsten? – Ja, i hvert fald intet sensationelt. Del-

tagerne blev budt velkommen af lederen og ideens ophavsmand, Ernst Leverkus. Derefter kørte alle rundt på banen med brændende fakler, som tilsidst blev kastet på et stort bål. Dette samledes man om og mindedes de dræbte motorsportudøvere i 1962, bl. a. Tom Phillis og Bob McIntyre. Om aftenen samledes alle deltagere i Nürburg Rings sportshotel, som har lokaler under tribunen. Her diskuterede man dæk, knastaksler, højkomprimerede stempler, strømliniebeklædninger, ja, bogstavelig talt alt, hvad der kan interessere motorcyklister. BP-olieselskabet foreviste en af selskabets mange film, og i et af lokalerne var der tæt fyldt af mennesker, fordi den tidligere kendte sidevognskører og tyske mester, Max Klankermeier – nu en af de ledende ingeniører på BMW-fabrikkerne – var til stede. Han fortalte, hvorledes man trimmer de motorer, som forlader racerværkstedet på BMW i München. Klankermeier var selv kørt den lange vej til Nürburg Ring på en BMW R 60 med sidevogn. – Ligeledes kunne man træffe direktøren for BMW, Hans Werner Bönsch, der udtalte, at man agtede at fortsætte produktionen af store motorcykler, skønt det årlige antal fremstillede to-cylindrede maskiner kun ligger på 6000.

Nogle af deltagerne foran tribunen og depoterne ved startstedet på Nürburg Ring. (Das Motorrad).





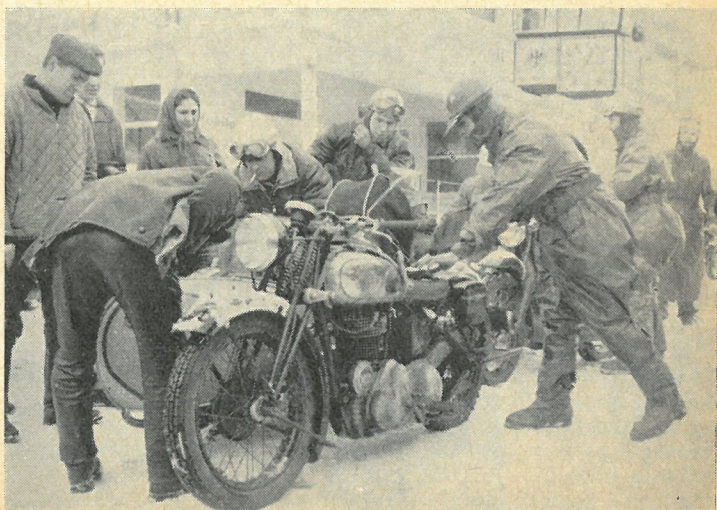
*En næsten ukendt maskine på de danske breddegrader: Horex Emperor 2 cyl. med overliggende knastaksel.
(Das Motorrad).*

72-årig kørte 700 km til stævnet

Der fandtes indregistreringsnumre fra Frankrig, Holland, Belgien, Luxembourg, England, Italien, Schweiz m. fl. En 72-årig franskmænd, Robert Sexe – på en Gillet 400 ccm, årgang 1930 – havde igen i år trodset vintervejret og kørt de 700 km for at mødes med de mange

MC-kammerater. Der var tillige lejlighed til at stifte bekendtskab med mange interessante – både sjældne og specialbyggede – motorcykler. En mindre MC-udstilling omfattede bl. a. Ernst Hennes verdensrekord-maskine fra 1929, en Honda 250 ccm 4 cylindret fabriksmaskine, og en ny Honda 125 ccm 2 cylindret

*Denne Horex med Columbus-motoren type S 5, fremstillede i maj 1937. Den udvikler 22 hk v. 5500 omdr./min. Boring og slaglængde 80/98 mm. Kompressionsforhold: 6.5:1.
(Das Motorrad).*



„production racers“, som kan erhverves af private motorsportsfolk, hvis man vil ofre ca. 12.000 kr. til formålet. En to-takt Bultaco 125 ccm var ligeledes udstillet.

I kredsen af kendte motorsportsfolk så man bl. a. verdensmesteren i sidevognsklassen, Max Deubel, viceverdensmesteren i 50 ccm, Hans G. Anscheidt. „Elefant-træffen“ er efterhånden en fast tradition i MC-kredse. Arrangementet giver et godt sammenhold mellem de entusiastiske motorcyklister, skønt flere motorcykelfabrikker og branchefolk fuldstændig har opgivet motorcyklerne. Inden man skiltes, hørtes overalt: „Wieder nächstes Jahr?“ Dog mødtes enkelte ved det engelske „Dragon Rally“ i Wales kort efter „Elefant-træffen“'s afholdelse.

Allan Terndrup.

Bilernes aero-dynamiske forhold

(fortsat fra side 161)

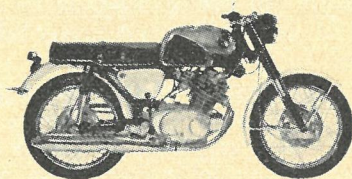
Sidevindsfølsomheden

Nu er der imidlertid et stort minus med at reducere tabene ved at gøre køretøjerne mere og mere strømlinede. Det viser sig nemlig, at jo mere strømningsgunstige, de bliver, des mere ustabile er de overfor en sidevindspåvirkning. Her skal vi imidlertid ikke gå i detaljer med den tekniske forklaring, idet civilingeniør Mogens Teisen i SMJ nr. 4/1961 meget grundigt har gjort rede for disse forhold, men vi vil dog lige repetere nogle af problemerne.

Når en vogn kommer ud for en eller anden form for vindpåvirkning, sammensætter man sidevinden med den vind, som køretøjet ved sin bevægelse selv frembringer, og man taler så om den relative vind. Sålænge vognen kører i vindstille, medvind eller stik modvind, er der ingen stabilitetsproblemer, fordi den relative vind har samme retning som køretøjets længdeakse, men så snart den



HONDA



250

CB 72 Super Sport, 247 cc Firtakts twin, overliggende knastaksel, kvadratmotor 54 mm kompression 9,5:1, 24 hk ved 9000 omd./min. 2 stk. karburatorer, selvstarter og kickstart, 4 trins fodgear, gearkasse sammenbygget med motor, fuldnavsbremser med dobbelt påløbende bremsebakker, omdrejningstæller sammenbygget med speedometer, tophastighed 160 km/t.

AUT. HONDA FORHANDLER

Fa. Johs. Mygind,
Falen 18-20,
Odense. Telf. 116915.

Fa. Årups Motorservice,
Kjellerupsgade 19,
Ålborg. Telf. 127977.

Fa. Knud Nielsen,
Nørrebrogade 16,
Århus. Telf. 33544.

Fa. Søborg Scooter Service,
Søborg hovedgade 163,
Søborg. Telf. 3012.

Fa. Sv. Aa. Sørensen,
Classensgade 5-7,
København Ø. Telf. TRia 1803.

IMPORT:

Skjold P.

VODROFFSVEJ 56 - KBH. V - TELF. 351310

danner blot en ganske lille vinkel med vognens længderetning, så kommer ustabiliteten straks ind i billedet. Hvor kraftig sidevindsfølsomheden så bliver er afhængig af to ting: for det første af retningen af den relative vind, og for det andet af det såkaldte trykcenters beliggenhed.

Man tænker sig alle luftkræfterne sammensat til en kraft – luftkræfternes resultant – som angriber i et ganske bestemt punkt, og det er dette punkt, man betegner som trykcentret. Ideen er den samme, man bruger, når man regner alle tyngdekræfter på vognen, som en eneste kraft angribende i vognens tyngdepunkt. Sagt på en anden måde, kan man definere trykcentret som skæringspunktet mellem luftkræfternes resultant og køretøjets længdeakse. Ved de fleste „almindelige biler“ ligger trykcentret et lille stykke foran vindspejlet, men dets beliggenhed er i høj grad afhængig af køretøjets form. Forsøg viser, at jo mere strømlinet et karrosseri er, des længere frem mod vognens front rykker det, og ved meget strømningsgunstige former kan det godt rykke et godt stykke frem foran den forreste kofanger.

For nu at vende tilbage til vor resulterende luftkraft, så kan denne erstattes af to andre, begge angribende i trykcentret, den ene i køretøjets retning og den anden vinkelret derpå. Vi har altså vor bil påvirket af en kraft vinkelret på vognens side og angribende et sted foran vindspejlet, og det giver sig selv, at en sådan kraft vil forsøge at dreje bilen bort fra dens køreretning, og der har vi årsagen til sidevindsfølsomheden. Vi blev enige om, at jo mere strømlinet køretøjet blev, des længere frem rykker dets trykcenter og jo kraftigere bliver vindens drejende virkning, idet den vil afhænge af afstanden fra trykcentret til vognens tyngdepunkt, og man kan meget let komme ud for, at denne afstand bliver så stor, at biler faktisk er livsfarlige at køre med.

Nu er det selvfølgelig klart, at man ved at dreje rattet kan korrigere for den

afdrift, sidevinden frembringer, men kommer man ud for et kraftigt sidevindstød, så vil mange køretøjer komme så langt ud af den tilsigtede kurs, inden man får korrigeret, at man kommer over i den forkerte kørebane eller helt forlader vejbanen, og selv om vindpåvirkningen ikke er så voldsom – eller vognen så sidevindsfølsom – at man fuldstændig „taber“ den, så vil blot en beskedent ustabilitet ved vognen uvægerligt give anledning til en højst ubehagelig slingren.

Sidevindspåvirkningen er ved de fleste moderne biler et virkelig alvorligt problem, og spørgsmålet er så, om der kan gøres noget for at forhindre den, og et andet spørgsmål er, hvorfor nogle biler er langt mere stabile og upåvirkelige af sidevind end andre.

Som vi har set, afhænger den drejende virkning af: Trykcentrets beliggenhed i forhold til køretøjets tyngdepunkt (helt korrekt afstanden mellem trykcentret og køretøjets neutrale styrelinie, (se SMJ nr. 4/1961), og forsøg har vist, at man helst skal stræbe efter, at det ligger 1–2 tommer bag tyngdepunktet. Nu giver det sig selv, at man kan gå tilbage i udviklingen og gøre bilerne mindre og mindre strømlinede, idet man så vil flytte trykcentret tilbage mod vognens tyngdepunkt, men af gode grunde er dette ikke nogen særlig fornuftig løsning.

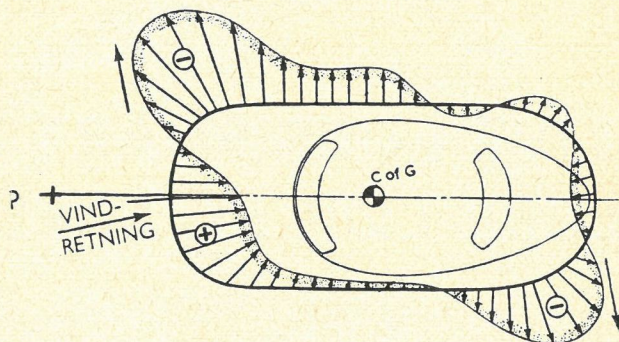
Inden for flyvemaskinerne har man jo for mange år siden haft nøjagtig det samme problem, og det er, som bekendt, blevet løst ved at forsyne flyvemaskinen med en passende halefinne, så det kan ikke undre nogen, at bilkonstruktører allerede for år tilbage anvendte det samme middel til at gøre bilerne mere stabile. Ved montering af en halefinne forøger man bagpå det areal, vinden kan påvirke, og dette bevirker, at der optræder en kraft, som vil forsøge at dreje vognen op mod vinden eller med andre ord neutralisere afdriften. Ved hjælp af halefinnen får man altså flyttet vognens trykcenter bagud, og teoretisk kan man naturligvis godt flytte det så langt bagud, at man opnår de ønskede 1–2 tommer, men det vil des-

værre blot kræve nogle halefinner af så kolossale dimensioner, at det i praksis ikke lader sig gennemføre.

I dag benytter man kun „halefinner“ ved rekord- og konkurrencekøretøjer, men der er dog for tiden en ret kraftig

man står med det færdige køretøj er det trods alt ikke store ting, man kan gøre for at flytte tyngdepunktet, derimod har man fra konstruktørens side helt andre muligheder for at forandre vægtfordelingen – tænk blot på det evindelige

Når et strømlinekarrosseri udsættes for sidevind, vil luftkræfterne fordele sig ujævnt – tryk er markeret med + og undertryk med $\div$. Man ser, hvordan navnlig undertrykket vil forsøge at dreje vognen bort fra kørselsretning.



(italiensk) tendens til at lave hækkens sider ret høje, som en form for halefinner, og det hjælper da også med til at nedsætte sidevindsfølsomheden, men hånden på hjertet er det vist mere for udseendets skyld end for stabiliteten, at denne karrosseriform har vundet indpas. Det samme gælder de besynderlige *vandrette* halefinner, som Chevrolet engang lancerede.

Halefinner vil altså kunne reducere afstanden fra tyngdepunktet til trykcentret, men der er, som nævnt, visse praktiske vanskeligheder (foruden salgsproblemet, idet folk har fået udpræget antiparti mod de „amerikaniserede halefinnekonstruktioner“), men når det nu kniber med at flytte trykcentret bagud, kan man så ikke i stedet for flytte tyngdepunktet fremefter. Det kan man selvfølgelig godt. Putter man et par sandsække i næsen af en folkevogn eller en Dauphine, hjælper det på sidevindsfølsomheden, men når

stridsspørgsmål: Frontmotor contra hækmotor.

Med hensyn til sidevindsfølsomheden må man desværre sige, at vogne med hækmotor er en ulempe, fordi tyngdepunktet ligger så langt tilbage mod bagakslen, at afstanden fra trykcentret til tyngdepunktet uvægerligt vil blive stor. Det ses meget tydeligt af, at Folkevogn, Dauphine, Chevrolet Corvair med flere er yderst sidevindsfølsomme, hvorimod SAAB'en, der som bekendt har et meget strømlinet karrosseri, er en af de mest sidevindsstabile køretøjer vi har. Spørgsmålet er, om vi ikke – hvis vi ønsker at gøre køretøjerne endnu mere strømlinede – må opgive tanken om hækmotorvogne. Noget helt andet er så, at det jo ikke kan nytte at lægge så meget vægt på forakslen, at bagakseltrykket under bremsning bliver så lille, at baghjulene vil blokere selv ved små korrektionsbremsninger.

BLIVER DER SNART LIDT FLERE LØB PÅ SJÆLLAND?

Hvis man taler om Jyllands to „store“ motorcyklekørere, er der vist ingen med blot den svageste interesse for motorcykleløb, der er i tvivl om, at der tænkes på Niels Møller og Søren Juul, begge bosat i Viborg.

Så vant til at nævne de to kørere i samme åndedrag er man blevet, at en udenforstående kunne tro, at de var sådan nogenlunde lige gamle. Men det er de jo ikke. Søren Juul er 40, mens Niels Møller også er en ung mand – med sine 28 år. For at få lidt at vide om de tanker, en jydsk motorcyklekører kan gå med i denne tid, har vi spurgt Niels Møller.

Han træffes hos en anden kendt motorcyklekører, Henry Worre, på hvis værksted han er værkfører og i øvrigt har været ansat i tretten år.

– Bliver der kørt løb nok i Jylland?

– I sæsonen kører jeg faktisk hver eneste søndag. I 1962 blev det til 17 starter. Udelukkende på jordbane.

– Er det et handicap at være *jydsk* motorcyklekører? Skal man ikke helst være tættere på hovedstaden?

– Tvætimod. Af de 17 starter havde jeg kun de to på Sjælland. Noget helt

andet er, at her i Jylland skal man helst vinde hver gang. Man regner ikke sådan rigtig med en andenplads og derunder.

– Hvorfor kører De ikke mere på Sjælland?

– Lad mig hellere spørge: Bliver der ikke snart lidt flere løb på Sjælland? I 1962 blev der kørt en enkelt gang på Amager og i Charlottenlund og så på Selskov-banen ved Hillerød. Det er jo



Niels Møller –
fotograferet under
danmarksmesterska-
berne på Selskov
speedway.



Niels Møller –
en af vore allerbedste
standardkørere.

ingenting mod Jylland, hvor der i sæsonen er løb hver eneste week-end.

– De kører udelukkende standardløb. Hvorfor ikke også JAP?

– Man kan ikke overkomme begge dele – men i øvrigt er det dyrere at holde en standard- end en special-cykle.

– De har vel en 3–4 cykler stående?

– Jeg har såmænd kun een enkelt, så den får sin sag for.

– Men den fornyes vel hvert år?

– Hvorfor det. Man kan da nøjes med at skifte motoren ud, og min *Matchless* fejler i hvert fald ikke noget.

– De har et tidskrævende job til hverdag. Hvorledes får De tid til at ofre så meget på sporten?

– Det kan også være vanskeligt, for det tager en masse tid. Men det hjælper, at min kone er ligeså interesseret som jeg. Hun er så at sige med hver eneste gang, jeg kører løb.

– Mange af de bedste danske motorcyklekørere vil i år koncentrere sig om at køre i udlandet. Vil De også det?

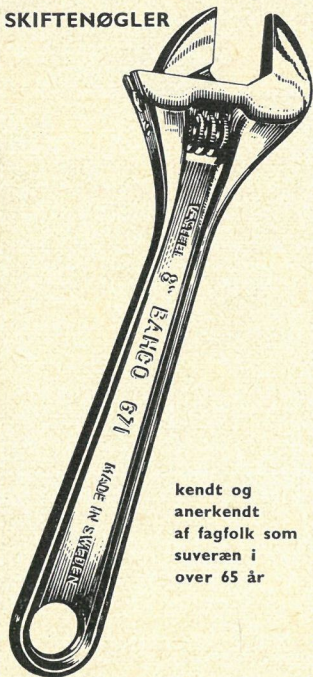
– I 1962 havde jeg kun to løb i Tyskland, og een gang har jeg kørt i Norge. Det er selvfølgelig rart at komme til udlandet, men jeg lægger fortsat mest vægt på løbene herhjemme. Dog regner jeg i år med fire starter i Vest- og een start i Øst-Tyskland. Tillige er der mulighed for en tur til Holland.

– Hvorlænge har De egentlig været aktiv motorcyklekører?

BAHCO

Værktøjet der holder...

BAHCO
SKIFTENØGLER



kendt og
anerkendt
af fagfolk som
suveræn i
over 65 år

BAHCO
RØRTÆNGER



BAHCO
STJERNENØGLER



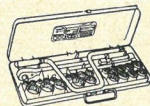
BAHCO
SKRUETRÆKKERE



BAHCO
MULTIFIXTÆNGER



BAHCO
VÆRKTØJSÆT



– Siden 1955 – og næsten altid sammen med Søren Juul. Han er desværre ved at trække sig lidt tilbage. Desværre, fordi jeg i den grad kommer til at savne kammeratskabet sammen med ham.

– Ligger De stille hele vinteren, eller træner De? Gør gymnastik eller lign.?

– Lige så snart det er muligt, træner jeg, men udelukkende med cyklen.

– Ser man Dem i København i år?

– Jeg regner med at starte på Charlottenlund samt til dansk mesterskab på 1000 m, der, så vidt jeg ved, skal afholdes på Amager.

– Har Deres chef, Henry Worre, helt opgivet motorcyklesporten?

– Ja, han kører udelukkende Go-Kart.
– Var det ikke noget for Dem?
– Nej tak. Der er for mange hjul under!

Niels Møllers rekordliste ser sådan ud:
Deltaget i 105 løb og opnået følgende placeringer:

1. præmier	37
2. præmier	33
3. præmier	19
	89

Niels Møller har banerekorden på Amager og Ålborg speedway og Løvel jordbane.

Han var dansk mester i 1961 og 1962 og jydsk mester i 1961.

LØBSKALENDER

for de danske motorcykelløb

Ved redaktionens slutning var der endnu ikke udkommet nogen løbskalender for Danmarks Motor Union, men vi har fået overladt de terminer, som den foreløbige løbskalender bringer.

Forkortelserne er T = trial, MC = Moto-Cross og B = baneløb.

Marts:

17. Sportsmotorklubben Roskilde, T., Odin, T. (1. afdeling af fynsmesterskabet), Holstebro, T.
24. Næstved, T. (2. afd. af Sjællandsmesterskabet).
31. FMS, T. (2. afd. af Danmarksmeesterskabet).

April:

7. Go-kart, Hornslet.
15. Herning, B., Næstved, T.
21. Viborg, B.
28. Roskilde Ring (Reinhardt cup), Haderslev, B.

Maj:

5. Ålborg speedway, B., Esbjerg, B.
10. (St. Bededag): FAM, kvalifikation til VM på speedway (Selskov).
12. Randers, Moto-Cross grand prix (Volk Mølle).
19. Roskilde Ring, 1. afd. af danmarksmesterskabet i Moto-cross, Frederikshavn, B., Holstebro, B.
23. (Kristi Himmelfartsdag): Sønderborg, evt. 2. afd. af DM i Moto-Cross., Randers, B.

Juni:

3. Næstved, MC (Nissehøjen), Viborg, B.
9. Roskilde Ring.
16. FAM, speedway (Selskov).
23. (Skt. Hans aften) Randers, B.

August:

11. Guldbarreløbet (Charlottenlund).
18. Roskilde Ring.
25. Holstebro, jydsk mesterskab B.

September:

1. Næstved, MC (Nissehøjen), Frederikshavn, B., Haderslev, B.
8. Esbjerg, B., Viborg, dansk mesterskab i standardklassen, B.
15. Esbjerg, B.
22. FAM, dansk metserskab på speedway (Selskov).
29. ROM, Roskilde Ring, Holstebro, dansk mesterskab på 1000 m.

Oktober:

6. MSM, T., Fredericia, T.
13. ROM, Roskilde Ring, Svendborg, T. (3. afd. af Fyns-mesterskabet), Køge SM, T.
20. Glostrup, T (3. afd. af Sjællandsmesterskabet).
27. SMK, T., FMS, T.

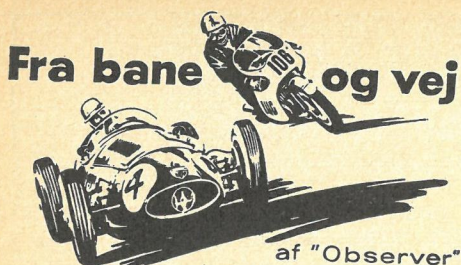
November:

3. Odin, T. (3. afd. af danmarksmesterskabet).
10. SMKK, T., Randers, T. (1. afd. af Junior-DM).
17. FMS, T., ROM, T. (2. afd. af Junior-DM).
24. SOMK, T., Bogense, T. (4. afd. af Fynsmesterskabet).

December:

1. Fredericia, T.
8. MKO, T. (4. afd. af Sjællandsmesterskabet).

Da det er en foreløbig løbskalender, er ændringer naturligvis mulige, men de fleste af de angivne terminer er sandsynligvis endelige.



Monte Carlo-løbet

Det kan næppe have undgået dette blads læsers opmærksomhed, at siden sidst er årets Monte Carlo-rallye blevet afviklet, samt at svenskeren Eric Carlsson, Saab, for andet år i træk vandt løbet. Hvilket er en fantastisk flot præstation både af kører og vogn.

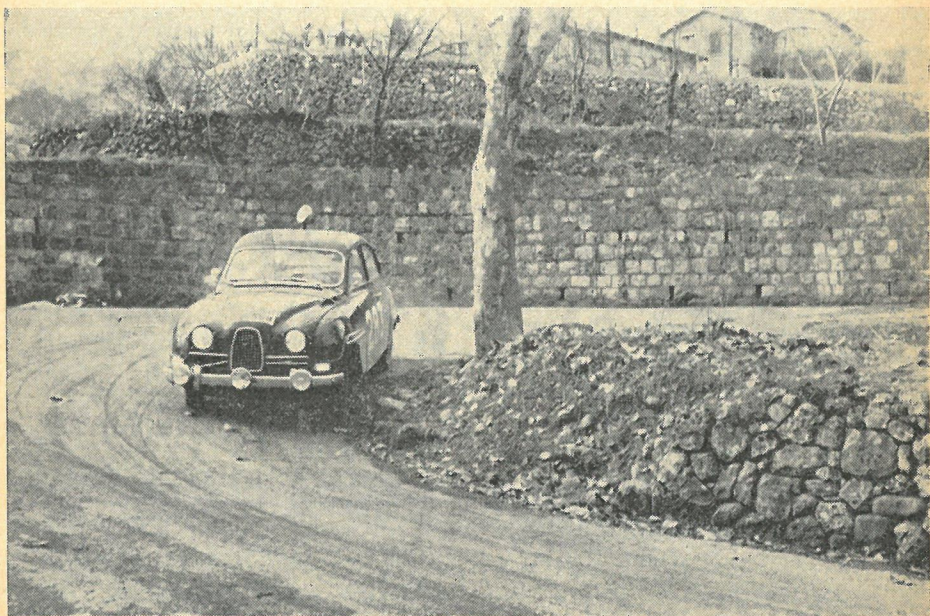
Lad os prøve at referere dette løb på en lidt anden måde, end det allerede er blevet det i dagspressen, og lad os begynde med danskernes placeringer. De

blev nemlig lidt anderledes end først nævnt.

Jens Nielsen-Hen. Henriksen blev nr. 36 med en Alfa-Romeo, Carl Syberg-A. Guldmark Hansen, Volvo, nr. 50; K. Lundsteen-Ib Rasmussen, Opel Kadett, nr. 56; Rob. Nellesmann-Carlo Nielsen, Ford Zodiac, nr. 67 samt Jack Nielsen-Ole Boe Olsen, Ford Taunus, nr. 83.

En af årsagerne til, at danskerne rykkede lidt op, var, at to hold blev diskvalificeret. Det var den berømte hollandske glatførespecialist Slotemaker, der kørte en Simca. Han var ellers blevet nr. 29, men da franskmændene Lintignac (nr. 48) nedlagde protest, blev Slotemakers vogn undersøgt, og den var helt gal. Diskvalificeret! Men så nedlagde Slotemaker protest mod Lintignacs Renault, og også den var lidt i uorden, så han blev på tilsvarende måde diskvalificeret. Derefter blev kun 96 vogne klassificeret.

Den eneste danske klasseplacering (3. plads og derover) tilfaldt Jens Nielsen-Hen. Henriksen, der blev nr. 3 i standard 1001-1300 cc.



Eric Carlsson og Bengt Palen vinder et sving med Saab'en. Det var inden, det satte ind med is og sne.

Banepróven-gennem-gaderne i Monte Carlo vandtes af Hans Walter, Porsche, i 8.01.5, mens ingen andre end Christabel Carlisle, Austin-Healey, blev nr. 2 i 8.13.9, nr. 3 Thuner, Triumph TR4, og derefter Bo Ljungfeldt, Ford Falcon, Bohringer, Mercedes, Gunnar Andersson, Volvo og Jopp, Ford Falcon.

Christabel Carlisle, der i 1962 klarede sig så fint på Roskilde Ring, blev nr. 13 i generalklassementet, og hun vandt sin klasse, grand tourisme over 2500 cc.

Og lad os standse lidt ved Falcon'erne. Tre var med, sendt af fabrikken, og den ene, Jopp's, vandt standard over 3000 cc. Men den, svenskeren Bo Ljungfeldt kørte, havde langt det bedste resultat på den vanskelige fællesetape fra Chambéry. Ljungfeldt havde tiden 2.11.34,3, mens Toivonen, Citroen DS 19 var næstbedst, 2.14.44,2, samt Carlsson først nr. 3 med 2.15.55,8. Men Ljungfeldt, der på vejen ned havde fået nogle helt unødvendige strafpoints, nåede kun en placering som nr. 42. Han kørte sammen med Eric Carlssons makker fra 1962, Gunnar Häggbom. Carlsson havde i år et nyt ansigt, Bengt Palm, ved siden af sig.

Dagen efter det rigtige Monte Carlo-løb afholdtes som sædvanlig en slags bremse- og accelerationsprøve. Her vandt Hopkirk, Morris Cooper, foran en Alfa-Romeo samt endnu tre BMC-Coopers. Bedste skandinav var Hans Ingier, Volvo, som nr. 8.

Vi må lige nævne, at Evy Rosqvist vandt dameklassen sammen med Ursula Wirth i Mercedes 220 SE, men hun var *ikke* bedst placerede dame. Det var jo Christabel Carlisle, men hun havde mandlig observatør. Og den franske dame, Annie Soisbault, i DKW blev nr. 14, men hun var „kun“ observatør for landsmanden Gele. Evy og Ursula blev nr. 16 i generalklassementet.

Holdløbene. De gik begge to til Citroen ID 19.

Lad os endelig repetere vinderne fra de fem forudgående år fra 1962 og bagud: Saab, Panhard, Mercedes, Citroen og

Renault. Og damernes pokal: Pat Moss, Ann Hall, Pat Moss og Pat Moss.

Dyr rekord

Ford Motor Co er blevet idømt en bøde på 10.000 kr. af den Kongelige Engelske Automobilklubs sportsudvalg, fordi Ford-fabrikken har reklameret med en kørsel fra London til Capetown med en Ford Cortina som en „verdensrekord“. Sportsudvalgets begrundelse er, at der ikke anerkendes verdensrekorder på åbne veje.

Mon dog

Arrangørerne af årets 24-timers i Le Mans oplyser, at såvel Rover i England som NSU i Tyskland har anmeldt vogne. Det er måske meget normalt, men tillige påstås det, at Rovers vogn vil være udstyret med turbinemotor – og NSU'en med Wankel-motor. Det tror vi nu ikke bliver tilfældet. – I øvrigt har den franske Panhard-fabrik meddelt, at man ikke starter i 24-timers i år. Panhard'erne „plejer“ ellers at vinde indeks-løbet.

Broderen fortsætter

Det er ikke længe siden, at den unge mexicaner Ricardo Rodriguez blev dræbt under træning til det mexicanske gp. Hans broder Pedro vil imidlertid ikke af denne årsag opgive at køre billøb. I år vil han deltage blandt andet i Indianapolis le Mans, Nürburg Ring, Sebring og Targa Florio. Han skal køre en Ferrari.

KVALITETSMÆRKET

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

Brabham-år?

Efter to verdensmesterskaber i træk vandt Jack Brabham ikke mange laurbær hverken i 1961 eller 62, men i år har han foreløbig klaret sig tint. Således vandt han det australske grand prix med sin egen „Brabham“, nr. 2 Surtees, Lola, nr. 3 McLaren, Cooper, – Graham Hill blev nr. 6 med en Ferguson 2.5 l – mere end een omgang efter Brabham. Det var drønende varm under løbet, og alene af denne årsag opgav mange af de deltagende kørere.

Sæsonen 1963

Endnu er det ikke klart, hvilke vogne verdens bedste kørere skal ud i i dette år. Dan Gurney skal dog, hedder det, køre de store grand prix med en „Brabham“. Graham Hill har skrevet kontrakt med BMC om at køre en MG Midget i verdensmesterskabet for kategori under 1000 cc. – Han skal med i tre timers i Sebring, hvor bl. a. også Christabel Carlisle skal deltage. Hun har skrevet kontrakt med BMC om at køre en Austin Sprite i dette løb.

Stor Go-Kart-bane

Den største Go-Kart-bane i Frankrig er blevet åbnet i nærheden af flyvepladsen i Villacoublay 9 km fra Paris. Den er 1 km lang og 8 meter bred.

På glat is

Det franske „Vejenes rallye“ er blevet kørt på særdeles isglatte veje. Bianchi

og motorjournalisten Jacques Icks sejrede med en Citroen DS 19, derefter en Alpine og endnu en DS 19. Standard-løbet gik til Trautmann–Mme Boucher, der også kørte Citroen DS 19. Derefter en Falcon. I GT blev en Volvo nr. 8, i standard en Saab nr. 11.

og så har

Speedwell – det engelske tuningsfirma – tunet en motor til en Morris Cooper, så vognen, den lå i, nåede op på 175 km i timen. Dens motor var på 1152 ccm.

MC-NYT

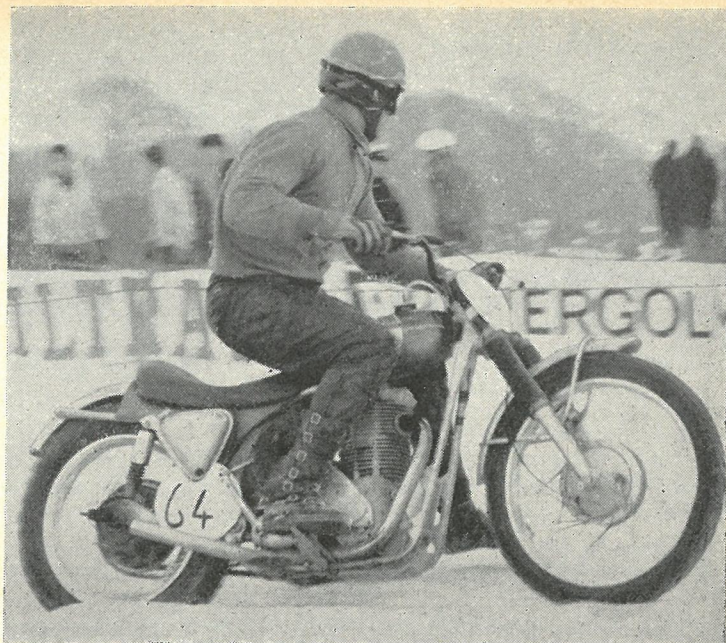
Den europæiske landevejssæson

Et internationalt landevejsløb af mindre betydning i den sydspanske by Malaga indledte 1963 TT-sæsonen, og der bør lige nævnes, at de spanske Bultaco to-takt racere overlegent vandt alle klasser. Derimod imødeses de internationale landevejsløb i Italien med betydelig større interesse, idet man derved sikkert får spørgsmålet løst, om hvorvidt de berømte Gilera fabriksmaskiner vender tilbage til banerne efter 6 års fravær. I marts – nærmere betegnet den 19. – afholdes det første løb i Modena, og 14 dage senere et i Riccioni.

Succes for svensk moto-cross- og trial-kørere

De svenske moto-cross verdensmestere, Rolf Tibblin og Torsten Hallman, deltog fornylig i et „sne-scramble“ ved Southampton i det sydlige England, hvori de sejrede i alt, hvad de startede i. Løbet var ydermere fin propaganda for svensk motorsport, thi alle heatene udsendtes i det engelske TV. En bedre

Rolf Tribblin på sin Husquarna 500 ccm i det britiske TV „Sne-Cross“.



sæsonstart kunne svenskerne ikke have ventet sig, da modstanderne var hele den engelske elite med undtagelse af Jeff Smidt og Arthur Lampkin; men Dave Bickers og John Burton kunne dog yde svenskerne værdig modstand.

Ligeledes i trialsportens hjemland, England, har svenske køre vist sin klasse. I „Three Musketeers Trial“, hvor et større antal fabrikskørere startede, kom Gösta Andersson fra Göteborg på andenpladsen efter den tidligere vinder i det skottiske trial, Roy Peplow, på en Triumph Cub. Gösta Andersson deltog på en Husqvarna 200 ccm.

Suzuki, Yamaha maskiner vinder U.S.A.s Grand Prix

Japanske racermaskiner var helt overlegne i U.S.A.s Grand Prix på Daytona-banen i Florida den 9.-10. februar. I et 60 km langt løb for 50 ccm. Mitsuo Itoh, Japan, Ernst Degner, Vesttyskland, Hugh

Anderson, New Zealand, Isao Morishito, Japan, og amerikaneren Gene Wise kappede de 5 første pladser på Suzuki fabriksmaskiner. I 125 ccm klassen lod Suzuki allerede indsætte de nye 2-cylindrede fabriksmaskiner, som senere skal deltage i kampen om VM; men generalprøven forløb uden vanskeligheder, og Ernst Degner besatte førstepladsen på den nye Suzuki foran mærkekammeraten Haru Koshino. Gennemsnitshastigheden blev 103,3 km/t, hvilket er ca. 3 km langsommere end Takahashis vinderhastighed på en Honda sidste år.

Yamahas fabrikskører, Fumio Ito, mødte ingen videre modstand i 250 ccm klassen, eftersom han gik i mål 2 omgange foran nr. 2, Ron Grant på en Honda Super Sport. Mest bemærkelsesværdigt var Don Vescos sejr på en 250 ccm Yamaha i klassen op til 500 ccm, hvor et stort felt af Norton Manx og Matchless G 50 maskiner stillede op.

teknisk BREVKASSE

SMJ' tekniske medarbejdere står til disposition for vore abonnenter, når der medfølger svarporto til direkte besvarelse

Jeg er ejer af en Studebaker Champion de luxe (hard top), årg. 52, hvor jeg er kommet i tvivl om, hvilke tændrør den skal køre med, og nu vil jeg spørge Dem til råds. Efter tabellerne skal den køre med et korthalset tændrør, f. eks. K.L.G. T.F.S. 50, men i et af Deres udmærkede numre har jeg læst, hvor vigtigt det var, at tændrørspakningen var der af hensyn til tændrørets stilling i topstykket, så tændrøret var i linie med topstykkets underkant, men i min motor sidder tændrørene 8 mm fra topstykkets underkant, hvilket jeg mener må være forkert, da gnisten vil blive afskærmet i tændrørshullet. I øvrigt lider den af startvanskeligheder i koldt vejr. Fortændingen – hvor stor skal den være?

Til slut vil jeg lige spørge, om De kan oplyse mig, om der skal være oliefilter på den årgang, og hvis der skal, hvor det skal forbindes. På forhånd tak.

De kan vel ikke oplyse mig om, hvem der er importør af Studebaker.

F. S., Randers.

Der er ikke blevet skiftet topstykke på Studebaker Champion, og man har altså brugt den mærkelige gevindlængde på tændrørene lige fra starten. På ældre motorer med stort olieforbrug griber man undertiden til at benytte tændrør med kort gevind for at trække elektroderne tilbage fra det egentlige forbrændings-

kammer, hvilket kan skåde dem mod tilsøling og koksaflejringer, men den mulighed foreligger naturligvis ikke her. På enkelte nye motorer ser man tændrør, der tilsyneladende har for kort gevind, da man på den måde kan ændre forbrændingens forløb. Den sidste del af tændrørshullet fungerer da som en afskærmning, der sender en stikflamme ned i forbrændingskammerets gasblanding, hvilket kan modvirke tændingsbanken. Dette må man imidlertid ikke benytte sig af som et selvstændigt eksperiment ved opståen af tændingsbanken, for hvis stikflammen har kurs lige mod stempeltoppen, kan der ske en forbrænding eller udhulning af stempelkronen.

Når Studebaker i sin tid benyttede sig af de korte tændrør, kan det skyldes de svingende benzinkvaliteter, og vi ville i Deres tilfælde prøve os frem med tændrør af samme glødetal, men med normalt gevind – De vil sikkert kunne låne seks rør hos Deres mekaniker til en prøvekørsel. Startvanskelighederne kan jo skyldes andre årsager, og for en ordens skyld skal det nævnes, at elektrodeafstanden skal være 0,6–0,7 mm. Fortændingen er 2° før top, og der er mærke på svingningsdæmperen på krumtapakslen. Importøren af Studebaker er nu Automobilforretningen ICI A/S, Industrivej 7, Glostrup. Oliefilter er ikke standardudstyr på den nævnte model.

Vibrationer fra motoren

Som mangeårige læser af SMJ håber jeg, De vil hjælpe mig med et par problemer angående min Saab 93 B, årg. 58. Jeg har en del vibrationer fra motoren, som ved et bestemt omdrejningstal forplanter sig til karosseri, forstilling og rat på en ubehagelig måde. Det opstår både når bilen står stille og i gear. For eksempel på 3. gear ved ca. 60 km/t. Over og under dette omdrejningstal er der ikke særligt at mærke. Har forelagt det på Saab-værkstedet og fået skiftet til motorophæng men til ingen hjælp. De påstår, at det forekommer mere eller mindre på alle biler af dette mærke. Nu i julen kørte jeg tilfældigvis en ny Saab, og her fandtes ingen vibrationer. Nu vil jeg gerne vide: 1. Kan noget gøres for at fjerne eller bedre dette forhold? 2. Kan man montere bare på forhjulene Avon vinterdæk 5,60×15 med pigge, uden at køreegenskaberne bliver umulige, for eksempel ved hård opbremsning. (Det er af økonomiske grunde, at jeg kun ønsker at montere to dæk). Hvilke pigge skal man vælge? Man kan få finske eller svenske. De svenske er, så vidt jeg forstår, af stål og adskillig billigere end de finske, som er af legeret stål med plasticovertræk.

L. V., Oslo.

Efter Deres oplysninger skulle vibrationerne jo ganske afgjort stamme fra motoren. Der er følgende muligheder for fejlen: Vibrationsdæmperen foran på krumtapakslen kan være gået løs. Stabiliseringsstaget kan være forspændt – det er den stiver, der sidder på venstre side af motorblokken. Hvis det er tilfældet, klares sagen ganske enkelt på den måde, at stiveren løsnes, og derefter rokker man motoren kraftigt med hånden, så den kan finde sit naturlige leje, og i denne stilling tilspændes stiveren. Den tredje udvej er uens forbrænding i de tre cylindre. Dette kan naturligvis skyldes en rent mekanisk defekt, men det er nok så sandsynligt et spørgsmål om dårlig tænding på en af

cylindrene. Se først og fremmest efter, at tændkablernes tilslutninger ikke er korroderede, og undersøg dernæst strømfordelerens funktion i et dertil indrettet prøvebord.

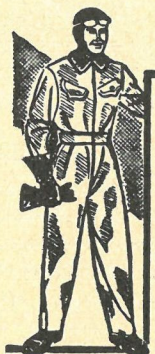
På en Saab kan De udmærket nøjes med at montere forhjulene med vinterdæk. Vi har ikke stor erfaring med pigge her i Danmark (vi får det måske i løbet af denne vinter), men Keinäs piggene ser ud fra en rent teknisk betragtning mest tiltalende ud.

Det drejer sig om udstødningen

Da jeg har skrevet til Dem før og fået svar, vil jeg forsøge igen. Det drejer sig om udstødningssystemer og en Buick Super 1949 cabriolet.

En af mine venner har en Anglia 1956. Den er begyndt at bruge en masse benzin.

SCOOTERSÆT-DRAGTER



Vind- og vandtæt
2-delt, lang lynl. 148,00

RUSKINDSJAKKER
Lækker svensk kval. .. 198,00

OVERTRÆKSTØJ
Benklæder fra 12,50
Jakker,
fylder intet fra 14,50

GRØNLANDSDRAGT
med hætte og
Teddy-Bear foer 248,00

PARCO COAT
med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 188,00

Læderveste - jakker - stortrøjer - fantastiske
kvaliteter

STYRTHJELME
Jobi, Danfa, A.B.C., org. eng. T.T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

Den har før gået ca. 14 km/l, men nu går den ca. 10 km/l under samme kørselsforhold. Alt er gået efter og fundet i orden. Der er sat mindre forsnavringsring, hovedstrålerør og lufrør i. Den skulle køre med 21 mm forsnavringsring og 105 hovedstrålerør. Men Anglia 57 kører med 18 mm ring og 90 hovedstrålerør. Lufrørene kan jeg ikke huske størrelserne på, men det er det korrekte, der sidder i. Vi har lavet en glasuldslyddæmper og sat på, da den gamle var tæret op. Når vi nu tænker tilbage, kan tidspunktet, hvor benzinförbruget steg, godt passe med monteringen af glasuldslyddæmperen. Jeg ved, man forandrer stavtrykket eller sådan noget, men ellers ved jeg ikke noget om den side af sagen. Mon De kunne give mig nogle oplysninger eller fortælle, hvor man kan få noget at vide om udblæsningssystemer.

Det med Buick'en drejer sig om data, indstillingsmål til motor og styretøj og evt. ledningsdiagram, særlig til rude-op-og-nedrulning. På forhånd tak.

G. N., Århus N.

Når man monterer en glasuldslydpotte eller absorptionslyddæmper med direkte gennemgang, kan man for det første ikke benytte samme karburering, og for det andet bliver ventildiagrammet forkert, da der kommer en forrygende gennemtræk i forbrændingskamrene i overlap-perioden – altså fra det øjeblik indsugningsventilen begynder at åbne, til udblæsningsventilen er lukket. I denne periode vil gasblandingen fare lige ud i udblæsningsrøret. Hvis De derfor vil genoprette økonomien, må De montere en original lyddæmper og gå tilbage til standardkarburering. Der findes forskellige meget lærde afhandlinger om udblæsningssystemer, men kun på tysk, engelsk og italiensk. Kamm og Ricardo er de lettest tilgængelige, uden at dette skal betragtes som en opmuntring. Med hensyn til Buick'en vil vi henvise til GM's store serviceafdeling, hvor man besvarer alt om GM's vogne.

Jeg vil være taknemmelig, om jeg kunne få nogle spørgsmål besvaret angående min BSA M. 21. 600ccm 1955 s. v., den har den ulempe, at den brænder udstødningsventilen efter 7–8000 km. Ventilspillerum og tænding skulle stå rigtigt efter instruktionsbogen, nålen står i 3. hak, dyse 290, så blandingen mener jeg ikke er for mager, der er monteret dyse 150, og nålen i 2. hak fra fabrikken. Jeg kører uden luftfilter. Der er monteret med Monobloch karburator. Jeg mener ikke, den bliver kørt for hårdt, 65–75 km med sidevogn. Hvor stor skal tophastigheden være? Den går op til omkring 90 km/t efter speedometer. Vil det hjælpe noget at montere luftfilter?

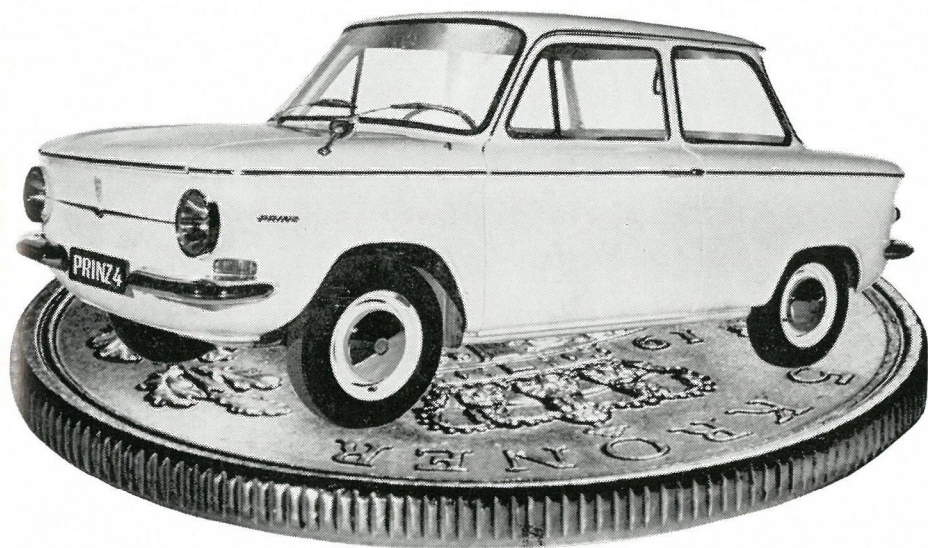
H. J., Odense.

De sideventilede motorer kan undertiden være lidt voldsomme i deres forbrug af ventiler, men De skal nu ikke alene se på justeringsmålene, for der er også en rent mekanisk side af sagen. Når De kører uden luftfilter, ser dysestørrelsen meget normal ud – den er originalt 250 med filter, nålen i 2. hak, strålerør 106, tomgangsdyse 30 og spjæld 376/5. Det er naturligvis en betingelse, at spjældet er tæt og i orden, for ellers kan man slet ikke regne med dysestørrelsen.

Hvis ventilstyrene er slidt, kan ventilen ikke komme af med varmen, og hvis sædet er banket ned, får man de samme besværligheder. Da der ikke er nogen krav på ventilstyrene, må man også omhyggeligt overholde målene for montering.

Det vil næppe have nogen større indflydelse at montere et luftfilter, da ventilerne allerede forbrændes på ca. 8000 km, men i det lange løb vil det altid betale sig at benytte luftfilter, da det forlænger motorens levetid meget betydeligt. Hvis De monterer filter, må De også gå tilbage til standarddysen, da De ellers risikerer at få for fed blanding og dermed for store kulaflejringer i motoren.

Det drejer sig om ^{Sund}ØKONOMI!



..man har det godt, når man har en PRINZ

for Økonomi-Prinz'en er en komplet bil med fuldt luksusudstyr, men den er billig i anskaffelse – Økonomi-Prinz'ens acceleration og topfart er forrygende, men benzinforbruget er lavt: 18-20 km på literen – Serviceorganisationen er perfekt, men billige service-inspektioner skal kun foretages for hver 7500 km. NSU PRINZ 4 koster excl. lev.

kr. 13.498.- PRINZ 4

Importør: FRED. RASMUSSEN - ODENSE

INDBYDELSE TIL
6. DANSKE

**MOBIL
ØKONOMILØB**

TILRETTELAGT OG KONTROLLERET AF KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB



**16-18
MAJ**

Kongelig Dansk Automobil Klub og Mobil Oil Danmark A/S indbyder til deltagelse i Mobil Økonomiløb 1963 i Danmark.

Løbet arrangeres efter samme retningslinier som de internationale Mobil Økonomiløb. Veje, middelhastighed og øvrige løbsbetingelser svarer til hverdagsbilistens kørselsforhold. Mobil Økonomiløb 1963 køres i dagene 16-18 maj med start i Gedser og mål i Skagen.

Løbet er åbent for normale serieproducerede standardvogne i alle klasser, fabrikerede efter 1. januar 1961.

Tillægsregler og anmeldelsesblanket kan rekvireres fra Kongelig Dansk Automobil Klub og Mobil Oil Danmark A/S.



KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB

Nyropsgade 47

København V - Telefon Mi 6606

MOBIL OIL DANMARK A/S

H. C. Andersens Boulevard 1

København V - Telefon Mi 6640



Anmeldelse skal være indsendt senest 4. april 1963. Løbsledelsen forbeholder sig ret til at begrænse deltagerantallet.