

ILFORD SELO FOTO

AKTIESELSKAB

TELEFON CENTRAL 15020 (Omstilt. til alle Afd.)
POSTGIRO KONTO No. 1209
TELEGRAM: SELOFILM KØBENHAVN

KØBENHAVN · K
PILESTRÆDE 19-25
15' Marts 1936.

General Motors International A/S.
Aldersrogade 20.

Refererende til Aftale med Deres Herr Johannes Bertel-Hansen sendes hermed vor Vogn Vauxhall Light Six, Polit Nr. K 5024 til Eftersyn og Reparation for de Fejl, vi har beklaget os over til Deres Fabrik Vauxhall Motors Limited, Luton, England.

Vognen er af det Parti, der først blev samlet her i Landet og er stadig, trods idelige Reparationer, behæftet med en Række væsentlige Fejl, hvorefter en Del er opsummeret nedenfor.

Karosseriet. Vognen er i den Grad utæt, at der under Kørsel selv i stille Vejr er Gennemtræk i den; formodentlig af den Grund virker den "trækfri Ventilation" overhovedet ikke, men foreøger kun Trækken. I Stormvejr er Gennemtrækken nærmest uudholdelig. Trækken kommer baade fra Døre, op langs Vinduerne og under Instrumentbrættet. Karosseriet er ogsaa utæt for Vand, særlig i højre bagerste Hjørne (Mug paa Indtrækket) og begge Hjørner foran.

Karosseriet rasler overalt. Ved Instrumentbrættet optræder ofte en pibende Lyd, som uden Held er forsøgt fjernet med Smøring. Ved at udtage Instrumentbrættet bemærkedes, at Gevinnet i øverste venstre Vinkelhage, hvorpaa Instrumentbrættet er fastskruet, er revet ud, og i Stedet før at skære et nyt Gevind eller sætte en ny Vinkelhage ind, er Skruen fæstnet med en Møttrik. Men for at anbringe Møttrikken foran Hullet er denne loddet paa en bøjet Stang og det kan virkelig ogsaa, nu Indtrækket er paa Plads, lykkes at faa den paa Plads naar man har Heldet med sig, er i Besiddelse af ekvilibristiske Færdigheder og har rigelig Tid til sin Raadighed. Formodentlig stammer en stor Del af Vognens Fejl ved en saadan Mangel paa Akuratesse ved Samlingen. (I denne Forbindelse skal nævnes, at den ene Lydpotte var anbragt saaledes, at den maatte slaa mod et Boltehoved under Motorens Gang og at Olierøret fra Fil)

GENERALAGENTUR FOR ILFORD LTD., LONDON, SELO LTD., LONDON, OG
JOHNSON & SONS, MANUFACTURING CHEMISTS LTD., LONDON

tret ligeledes var anbragt saaledes, at det maatte knække, hvilket ogsaa skete med det Resultat, at 5 Lit Olie blev pumpet ud paa Gaden.

Foruden det sædvanlige Knirkeri er der en Lyd, der minder om et stort Rør, der ligger løst og skramler.

De forreste Vinduer er ret stramme et hæve og sænke, men aligevel rasler Mekanismen.

Rattet har trods talrige Efterspændinger en Tendens til Slør.

Bremserne er ikke tilfredsstillende, endskønt de ofte bliver justerede. Endskønt de sjældent bliver benyttet med fuld Kraft og kun ringe benyttet ved Landevejskørsel, er de slække faa Dage efter Justeringen.

Motoren. Starter som Regel godt selv i koldt Vejr. Derimod kan den ikke, naar den er kold, holdes i Gang, uden at Chokeren er trukket helt ud, hvorved Motoren faar en alt for stor Rotation under Opvarmningen. Da Chokeren ikke kan blive staaende udtrukket, maa følgende Proces gentage sig, hver Gang Motoren startes kold: Chokeren trækkes helt ud, Motoren startes; en Tændstiksstøbe sættes paa langs i Klemme under Chokerknappen og Motoren arbejder saaledes 3 a 4 Min. hvorefter Tændstiksstøben sættes paa tværs. Efter nogle Minutters Forløb kan det som Regel lykkes at starte Vognen. Tændstiksstøben maa blive i denne Stilling under 1-2 a 3 km. Kørsel, alt efter Temperaturen, ellers gaar Motoren uvægerlig i staa paa Tomgang. At dette slider unødigt paa Motoren er selvsagt og ved Bykørsel meget ubehageligt, da Farten maa reguleres ved Hjælp af Koblingen, hvilket ogsaa fremkalder unødigt Slid paa denne.

At man ikke kan regulere Gasblandingen uden at speede Motoren op maa betragtes som en stor Fejl, ligesom i det Hele taget at skulde bruge den Slags "Kunstgreb" paa en ny, moderne Vogn.

Til Trods for gentagne Afhjælpninger er der ret ofte Overgang ved et af Tændrørene, særlig naar den kolde Motor startes.

Ventilerne justeres ret ofte, men ligesom ved Bremsene gaar de hurtigt ud af Justering og begynder atter at klapre.

Bortset fra Ventilklapren banker Motoren, selv om det skal indrømmes, at til Tider og uden paaviselig Aarsag, gaar Motoren fint.

Benzinforbruget, der, da Motoren var kørt til, androg ca. 9.5 Lit. pr. 100 km., er nu paa over 12 Lit. pr. 100 km., en uforholdsmæssig stor Stigning ved ca. 32000 km. Kørsel (Speedometret viser 5% for meget). I de sidste Dage er Benzinforbruget kontrolleret ved at forbruge 40 Lit. ved blandet By- og Landkørsel. Der opnaaedes kun 314 km. effektivt ($330 \div 5\%$), hvilket giver 12.7 Lit. pr. 100 km.

Da Topstykket for ca. 7 Maaneder siden var aftaget, syntes der at være et temmeligt stort Slid paa Cylindrene.

Den elektriske Vinduesvisker har der været idel Kval med; de to Arme, der bevæger selve Viskerne, var deformerede, saaledes at de slog mod Karosseriet og efterhaanden slød Tapperne i Stykker. Gentagne Gange har den været i Stykker, er blevet repareret men stadig er Gangen ujævn og under et ulideligt Spetakkel, samtidig med at den kun i ringe Grad holder Ruden ren. antagelig er Fjedrene for bløde, saa Bladene ikke presser godt mod Ruden.

X Bagrummet med Reservehjulet er saa utæt, at Regn og Støv fylder Rummet og ødelægger baade Reservehjul og Værktøj.

Lakken, der straks blev mat, skaller flere Steder, særlig paa Hjælmen.

Af større Kalamiteter skal nævnes, at der umiddelbart efter et stort Eftersyn hos Bülow Service sammenbrødte to Plejlstanglejer. Af den paafølgende Reparation krediterede Deres Firma Kr. 91.00 iflg. Cr.Nota af 9/9-35.

Vi haaber, det maa lykkes Dem, at faa Vognen bragt i en saadan Stand, at vi kan være tilfreds med den, til Onsdag d. 18' ds. Eftm., da Undertegnede, der er Bruger af Vognen, ikke kan afse den længere.

Med Højsættelse

pr. ILFORD-SELO FOTO A/S

C.H. Delcomyn
C.H. Delcomyn