

Den ser fræk ud, men er dog snarere spidsborgerlig i al sin sunde fornuft.

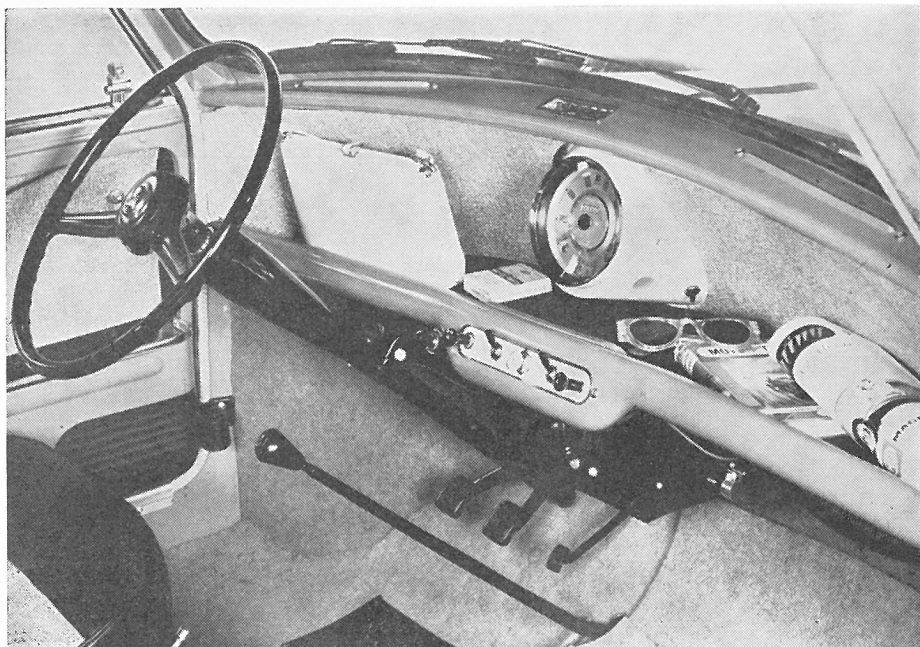
VI PRØVEKØRER **AUSTIN PARTNER**

AF MOGENS H. DAMKIER

Nu er den her altså — Englands konkurrent til de mindre kontinentale vogne. Ved den første gennemgang af vognen får man et overbevisende indtryk af at stå overfor løsningen af en nøje defineret opgave, der i al sin enkelthed går ud på hurtig, komfortabel og økonomisk transport af fire fuldvoksne mennesker — hverken mere eller mindre. Resultatet er blevet et stykke rationel og funktionalistisk mekanik, og noget andet ville da også være komplet utænkeligt, hvis opgaven skal løses uden kompromis og uden at gå på akkord med nogle af de stillede krav. En lille, bred vogn med motoren anbragt på tværs i vognens snude, gearkassen bygget sammen med motoren eller så at sig bygget ind i bundkaret og forhjulstræk. Allerede i 1951 bragte vi i SMJ (side 338) et forslag til den logi-

ske bil, og det stod os på daværende tidspunkt ganske klart, at skulle man udnytte de indvendige pladsforhold bedst muligt, måtte motoren anbringes helt fremme i vognens næse, og »ingen del af vognens maskineri må rage ind i passagerummet«. Det er nøjagtig på den måde, man har konstrueret den nye BMC vogn, medens der iøvrigt ikke er mange andre lighedspunkter mellem realiteten og vort fantasiprojekt, når man altså ser bort fra forhjulstrækket, som i begge tilfælde bliver den logiske konsekvens.

Pladsforholdene er da også intet mindre end overraskende, når man tager vognens ydre dimensioner i betragtning, men det er dog ikke den første vogn med en tværliggende motor og forhjulstræk, så der må vel også være andre, afgørende forskelle. Det er der ganske bestemt! Man har nemlig helt



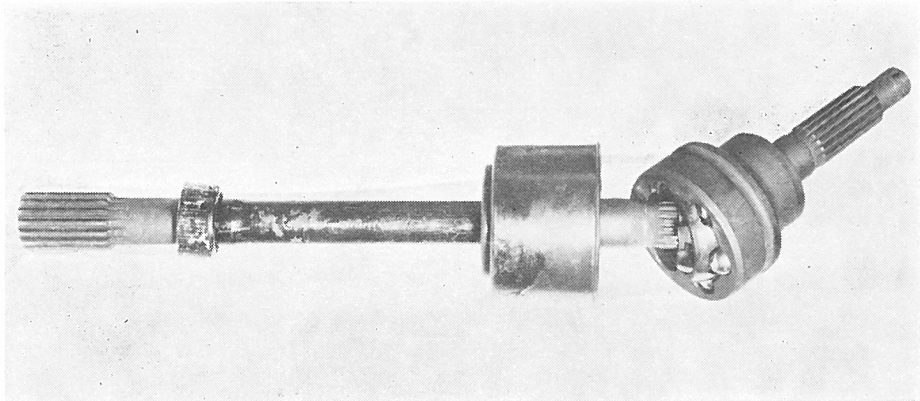
Instrumenter og kontrolgreb er pænt og ordentligt disponeret, og alt ligger naturligt for „blind“ betjening.

udeladt snobberiet for »linjer« og set bort fra det gængse idealbillede af en vogn med lange »pontoner« for og bag, overdimensionerede polstrede møbler o. s. v. — alt sammen noget der til dato har formået at befordre salget frem for at befordre kører og passagerer på en behagelig måde. Og hvordan er det så lykkedes teknikerne hos BMC at få tilladelse til at fremstille en sådan vogn, når salgsafdelingen på en fabrik altid har det sidste ord? Fordi salgsafdelingen er ganske enig med teknikerne, og salgsafdelingen er på dette punkt kun et spejlbillede af publikums ønsker. Hvis man vil være elskværdig, kan man sige, at der hos en del bilister er sket en glædelig smagsændring fra de overdimensionerede mål og den megen forkromning til en mere rationel løsning af det daglige transportmiddel. Vil man fremstille sagen på en mere sandfærdig, men nok så brutal måde, kan man sige, at der ikke længere snobbes i samme grad for stafage, medens snobberiet rettes mod sagligheden.

Og lad os så kigge lidt nærmere på det lille vidunder. Karosseriet er udformet som en to-dørs sedan med trapezlinier efter den

moderne italienske stil. I dørene er der dobbelte skyderuder, og de to bageste vinduer er hængslet fortil, så de kan vippes ud efter det samme system, som Opel benyttede allerede før krigen. De to velformede forstole kan vippes fremover for at lette adgangen til bagsædet. På hver af de fire pladser i vognen er der glimrende plads både i bredden, i højden og til benene. Ved siden af hver plads er der et stort rum til småbage, og de to rum ved bagsædet er invendigt belyst, når strømmen er sat til lygterne, og de respektive kontakter er tændt. Bag i vognen er der et beskedent bagagerum, der dog kan huse to mindre kufferter, og her er reservehjulet samt benzintanken tillige anbragt. Interiøret er pænt og sobert uden på nogen måde at være prangende, og sæderne er fortræffelige at sidde i. Forstolene giver en fortrinlig støtte for ryggen, og de krumme ryglæn er netop udformet på den måde, at man sidder fast i sædet, selv under den mest brutale kørsel i et sving.

Mod sædvane har vi først skildret vognens passagerum, men dette må være en naturlig fremgangsmåde, da hele vognen er bygget



Her ser man det smidige kugleled, der som et meget effektivt kardanled overfører momentet til forhjulet. Det er ikke mindst takket være dette kugleled, at man undgår slagagtige udslag i styretøjet under hård acceleration.

ud fra den tanke, at man først må sørge for fire bekvemme pladser, og så må man se at få resten anbragt indenfor en nærmere defineret ramme af en naturlig bredde og en minimal totallængde.

Man har ikke haft vanskeligheder med at finde en passende motorkonstruktion, da de to hovedtyper af BMC motoren er gennemprøvet i alle mulige tuningsudgaver, og den firecylindrede, vandkølede motor er opbygget ganske som de øvrige BMC motorer, blot har den 63 mm boring og 68,26 mm slaglængde, hvilket giver et slagvolumen på 848 ccm.

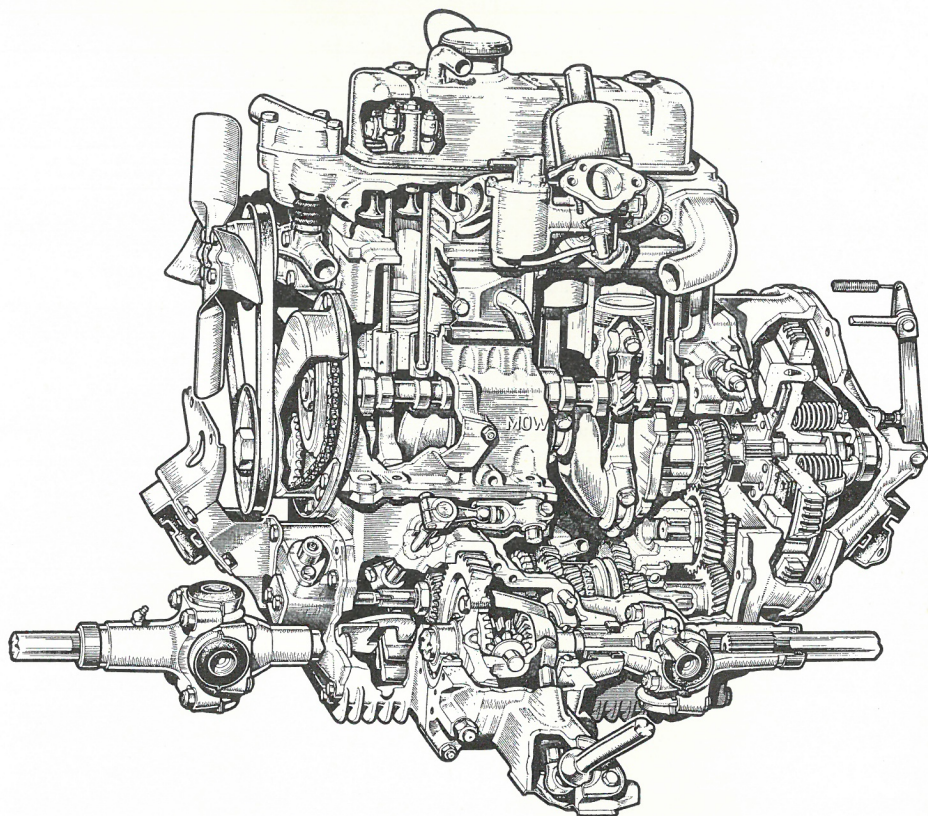
I stedet for et almindeligt bundkar er der under den egentlige motorblok anbragt et elektronstøbt gearkassehus, og på motorens krumtapaksel er der anbragt en særpræget koblingskonstruktion. Betragter man tegningen af motoraggregatet, vil man længst til højre finde koblingshuset og svinghjulet med startkrans, der på sædvanlig måde udgør en fast enhed med krumtapakslen. Indenfor svinghjulet finder vi koblingspladen og den aksialt forskydelige trykplade, der presses mod svinghjulet af koblingsfjedrene. Koblingsnavet er anbragt udenpå krumtapakslen, og navet bærer et skråtskåret tandhjul, som over et mellemhjul driver den indgående gearkasseaksel. Hovedelementerne gearkassen har man lånt direkte fra de gearkasser, der anvendes i Morris 1000, Sprite og A 35, blot er der som afslutning på den udgående gearkasseaksel et skråtskåret tand-

hjul, der driver et større tandhjul svarende til differentialets krønhjul.

Man behøver ikke at være i besiddelse af nogen overvældende skarp iagttagelsesevne for at finde ud af, at motorolien tillige smører gearkasse og differentiale, hvilket indebærer den fordel, at transmissionssystemets smøremiddel hurtigt opvarmes således, at man om vinteren slipper for den træge gearskiftning umiddelbart efter morgenstarten. Til gengæld kommer afslidte partikler fra gearkassen ned i motorolien, og derfor er der i aftapningsproppen monteret en lang og meget kraftig magnet, der tilmed er anbragt på en sådan måde, at olien suges forbi magneten, inden den kommer ind i olie-pumpen.

Motoren er iøvrigt monteret med en enkelt SU karburator, der fødes med benzin fra en elektrisk pumpe anbragt direkte ved tanken. En lille værdifuld nyhed finder vi i form af en ganske lille vindkedel anbragt på undertryksrøret fra manifold til strømfordelerens vacuumregulator. Det lille kammer forhindrer fortættet benzindamp i at slå sig ned i vacuumregulatoren således, at denne sættes helt eller delvis ud af funktion — en meget almindelig fejl ved det moderne tændingssystem. Iøvrigt benyttes også på denne BMC motor en strømfordeler med fingerjustering til finindstilling af tændingen — en indstillingsmulighed der også kan benyttes som oktantalregulator.

Det videre forløb af transmissionssystemet



Dette snit gennem motor og transmission giver indtryk af et meget kompakt og pladsbesparende maskineri. Den eneste påviselige fejl er for ringe fjederbelastning af gearstangen mod bakgearet, da man ved skiftning fra andet til tredje gear kan smutte op i den blinde kanal foran bakgearet. Iøvrigt må man håbe, at ikke tåbelige personer giver sig til at fremstille tuningsudstyr til motoren, da den er så stærk, den kan tåle at være i forbindelse med forhjulstrækket og vægten på forhjulene.

går over et sæt kardanled inde ved differentialet, kardanakslerne og et sæt kugleled anbragt ude ved forhjulsnavnene. Disse kugleled er en forfining af en af Cord's detaljer, og så vidt vi ved, er den benyttede konstruktion oprindelig et tjekisk patent. Det fungerer som et uhyre smidigt og blødt kardanled uden de sædvanlige tilbøjeligheder til vinkelbevægelser under hård belastning. Den rent praktiske udformning er ligetil, men der er blevet stillet betydelige krav til værktøjsmaskinerne. Enhver kender en almindelig notfortanding af den art, der benyttes til koblinger, hjulnav og lignende steder, hvor et moment skal overføres fra det ene element til det andet. Skyder man noten ud for i stedet at fremstille to overfor hin-

anden liggende notgange og skyder en kugle ind som kraftoverførende element, kan vi stadig overføre momentet, og former vi notgangene som koncentriske cirkelbuer, vil vi ikke alene kunne overføre momentet, men vi vil tillige kunne give de to aksler en hvilken som helst stump vinkel i forhold til hinanden. I praksis bevirker dette kugleled, at man overhovedet ikke kan mærke, at vognen trækker på forhjulene, før man under søger sagen gennem en hård acceleration på glat eller løs vejbane, hvilket vi skal vende tilbage til.

Motoraggregatet er indbygget på tværs af vognens længdeakse på en motorramme, der boltes til vognens øvrige bærende konstruktion — ved større reparationer kan man

ACCELERATION

0-40 km/t	4,1 sek.
0-60 km/t	9,0 sek.
0-80 km/t	16,4 sek.
0-100 km/t	24,0 sek.

med fordel tage denne ramme ud således, at man frit kan arbejde på motor, transmissionssystem og forhjulsophængning.

Radiatoren er anbragt på siden af motoren, og luften bliver *blæst* gennem radiatoren og ikke suget igennem. Køleluften kommer ind gennem åbningen foran på vognen, og ventilatoren dirigerer luften ind gennem radiatoren, bag hvilken der er anbragt luftåbninger, så den opvarmede køleluft kan slippe ud i hjulkassen til venstre forhjul, hvor der under kørslen hersker et mindre undertryk.

Styretøjet er udformet som tandstangstyring af en ny konstruktion med skråskårne tænder, hvilket giver et meget lille styrehus. Forhjulsophængningen er udformet på samme måde som i Morris 1000, hvilket vil sige, at man foroven benytter en normal triangelarm og forned en arm eller laske i forbindelse med en skråt fremadrettet reaktionsarm — et system der også finder anvendelse på Fiat 1800. Affjedringselementerne er imidlertid noget nyt nemlig koniske gummiklodser med progressiv virkning og en vis indre egendæmpning. Desuden benytter man teleskopstøddæmpere.

Baghjulsophængningen består af bagudrettede svingarme, der over vinkelarme og kugleled samt tragtformede rør aktiverer gummifjedrene. Ved denne konstruktion har

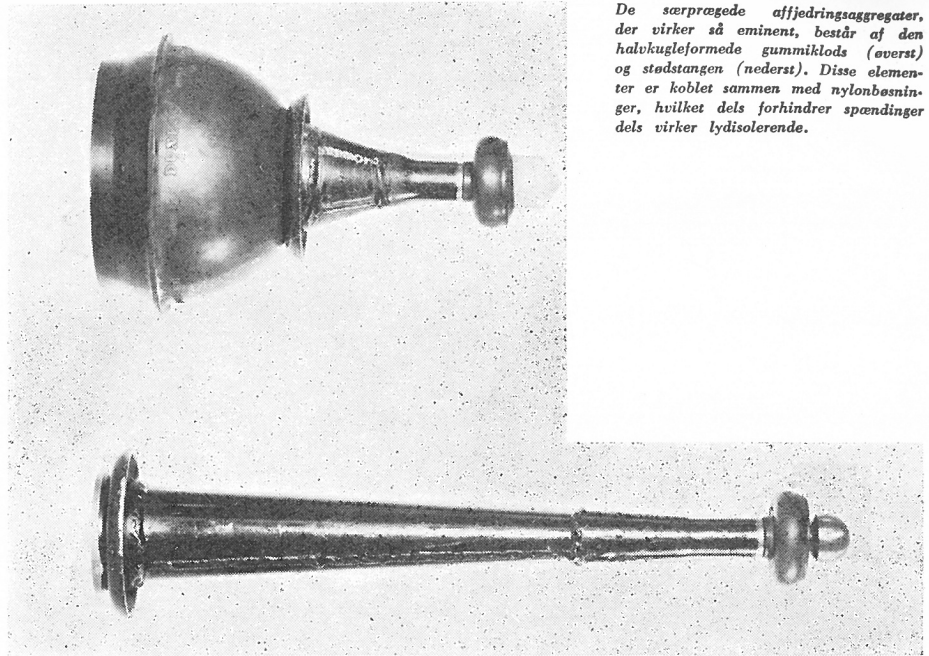
man dels opnået en meget lav uaffjedret vægt, dels fået uafhængig affjedring af alle fire hjul. Med såvel spidsning af baghjulene som en positiv camber har man bortelimeret alle overstyrende tendenser, så vognen har da også absolut neutral styring, og tager man gassen af i et sving således, at vægten forskydes over mod forhjulene, kan man endda fremkalde understyring gennem den forøgede slipvinkel på forhjulene.

Også baghjulsophængningen er monteret på en ramme, der lader sig afmontere ved større eftersyn eller reparationer.

Og så er det på tide, vi kravler ind på førersædet. Det lyder forresten ikke pænt med »at kravle«, for der er udmærkede indstigningsforhold. Altså *stiger* vi ind. Vi har masser af plads og sidder tilmed dejligt i den velformede stol. Udsynet er langt mere end sædvanligt godt takket være de smalle sidesprodsere — det kan højst blive en russisk mynde set lige forfra, der kan gemme sig i den døde vinkel. Midt i forpanelet er der anbragt et speedometer med kilometertæller, benzinstandsmåler samt kontrollamper for fjernlys, olietryk og ladestrøm. Det er udmærket overskueligt, men i den venstrestyrede vogn dækker rattet en lille smule for speedometerskivens laveste tal, hvilket som bekendt ikke har nogen praktisk betydning, men i de højrestyrede vogne til det engelske hjemmemarked må rattet dække for den »dyre« ende af speedometerskalaen, hvilket er knapt så heldigt. Dette instrument sidder som et kompassus midt i vognen, og på siden af huset sidder en kontakt til instrumentbelysning, der gennem små rudere giver en svag oplysning af den gennemgående pakkehylde under forpanelet. På denne hylde er der lige under speedometeret anbragt et lille kontaktbord med kontakt til vindspejlsviskere og kontakt til lys — sidstnævnte med tre stillinger til afbrudt, positions- og kørellys. Skiftningen mellem fjern- og nærllys sker med en omskifterkontakt i bunden af vognen. Midt mellem de to kontakter sidder tændingslåsen, til venstre for kontakterne en drejekontakt til varmeapparatets blæser, og til højre for kontakterne sidder chokeren. En kontaktarm med ind-

BENZINFORBRUG

60 km/t	5,5 l/100 km
	(18,2 km pr. liter)
80 km/t	6,575 l/100 km
	(15,2 km pr. liter)
100 km/t	7,625 l/100 km
	(13,1 km/pr. liter)



De særpægede affjedringsaggregater, der virker så eminent, består af den halvkugleformede gummiklods (øverst) og stødstangen (nederst). Disse elementer er koblet sammen med nylonbesninger, hvilket dels forhindrer spændinger dels virker lydisolerende.

bygget grønt kontrolllys er anbragt under rattet til betjening af blinklysene. Gearstangen sidder midt i gulvet, og til højre for den er der en stor trykpladeformet kontakt til starteren.

Ratkransen ligger mere i det vandrette plan, end man er vant til, men man indtager en udmærket og naturlig kørestilling, og medens man på korrekt måde har fat i rattets øverste del, kan man på den behageligste måde hvile sine underarme på ratkransen.

Inden vi gør klar til start, indstiller vi bakspejlet, der viser sig at være 20 øre — undskyld 5 cm — for smalt, men ellers er udsynet bagud gennem den store bagrude udmærket.

Det er på sin måde en ganske forunderlig vogn, for man kan sætte sig lige ind i den og køre den, som om man aldrig i sit liv havde kørt noget andet. Man overraskes uvilkårligt af accelerationen, men en motor på 37 hk i forbindelse med en køreklar vægt på 575 kg må uvægerligt give en god acceleration. Overraskende var det også, at man under en almindelig eller en hård acceleration fra stående start overhovedet ikke

mærkede slagagtige bevægelser i styretøjet, hvilket ellers altid forekommer på vogne med forhjulstræk, men det har vi jo fået forklaringen på.

Så længe man endnu var i byens gader, virkede styretøjet blot hurtigt og præcist, hvilket iøvrigt også kan være nødvendigt, når byen er Odense, der har en abnormt langsom afvikling af trafikken, men alligevel et aldeles fuldkomment forvirret trafikbillede.

Når man kommer ud på landevejen, vil vognen gerne af sted, og da man føler sig så godt til rette og hjemmevant med alle kontrolorganer, kan man også roligt sætte hastigheden op, men første gang man går ind i et sving, får man noget af en overraskelse, fordi styretøjet arbejder helt uden slør og med meget lille udveksling. Det nummer laver man naturligvis kun een gang, og i stedet kan man glæde sig over at beherske vognen med små bevægelser i håndledene — kun når der for alvor skal drejes i 90° sving og lignende, foretager man sig noget i retning af at dreje rigtigt på rattet.

Lydløst og komfortabelt kører man med

på, at man er indstillet på almindelig hovedreparation. Da der til de øvrige BMC modeller leveres short-motorer, må dette uden tvivl også blive tilfældet for denne vogn.

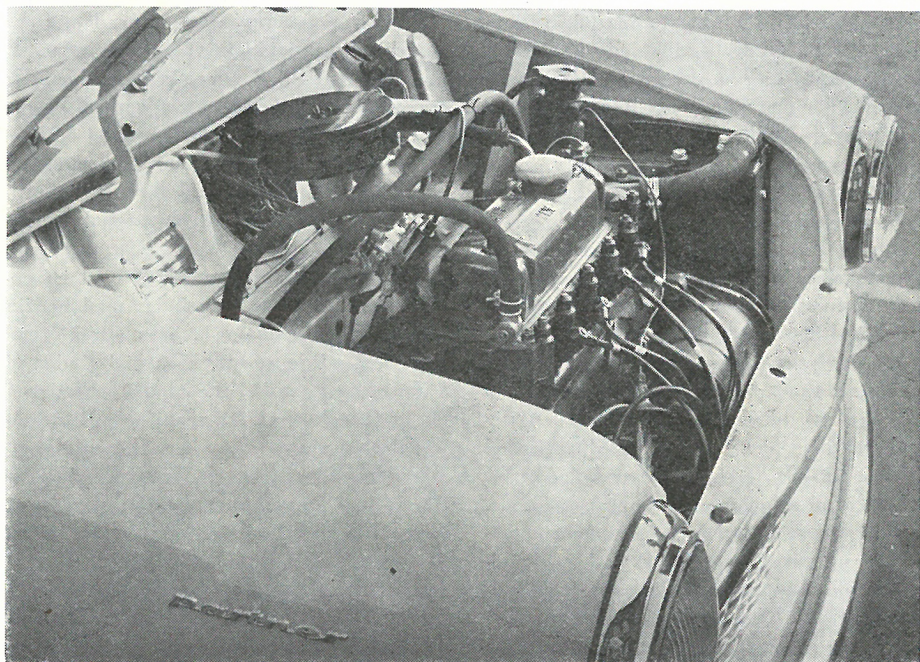
Der er en rasende masse fornuft i den nye model fra BMC, og den må uden tvivl blive en alvorlig konkurrent på markedet, fordi folk får det, de har brug for, for deres penge.

★

Såvel forkæmpere for som modstandere af forhjulstræk vil sikkert gerne vide, hvordan den nye BMC ligger rent sikkerhedsmæssigt. Som bekendt kan man gennem erfaringen konstatere, at man må overholde ganske bestemte regler for det maksimale drejningsmoment i forhold til forakseltrykket, hvis man ikke vil fremstille et køretøj, der kræver alt for stor selvbeherskelse og

en omfattende teknisk viden hos publikum for på denne usandsynlige måde at forhindre mulige ulykker på grund af ukontrollable og pludseligt opstående forvognsudskridninger.

Ud fra specifikationerne kan vi regne os til trækraften i kg ved forhjulene, når der køres med størst drejningsmoment i fjerde gear, da vi kender drejningsmomentet, udvekslingsforholdet og dækstørrelsen samt regner med et krafttab på 15 pct. i transmissionen. Resultatet bliver en trækraft mellem forhjulene og kørebanen på 77,8 kg, og da der med een person i vognen er et forakseltryk på ca. 345 kg, vil det sige et friktionstal på ca. 0,225. Man regner 0,25 som den størst tilladelige grænse, hvis man skal være sikret mod overraskelser, og den nye BMC er altså på den sikre side.



Således er motoren anbragt på tværs i motorrummet. I baggrunden ses radiatoren, gennem hvilken luften bliver blæst af ventilatoren. Netop inden redaktionens slutning blev det meddelt, at den lille fejl ved de løst monterede tændrørshætter er rettet — for fremtiden vil regnvand ikke kunne trænge ind mellem kabel og tændrørshætte med utidig gnistdannelse til følge.

lille svaghed konstateret, men den er uden praktisk betydning, blot man har sin opmærksomhed henvendt på spørgsmålet. De fire tændrør vender lige frem mod luftindtaget, og regndråber vælter derfor i rigelig mængde ind over rørene, hvilket kom til at betyde, at vognen pludselig kun gik på tre cylindre, og man kunne høre det lille knald af en gnist, der sprang et eller andet sted. En undersøgelse viste, at gnisten sprang fra det ene tændkabel over i vacuumregulatorens tilslutningsrør. Ved at holde ledningen borte fra røret var fejlen imidlertid afhjulpet, men man skal blot ofre lidt omhu på korrekt montering af tændrørshætterne, så kommer man ikke ud for vagabonderende højspænding. Ved montering af kablet i tændrørshætten skal man spåsmøre lidt asfalt, paksalve eller flydende gummi eller plastik således, at vand ikke kan trænge ind mellem kablet og tændrørshætten. Har man foretaget monteringen på den måde, kan man for den sags skyld hælde en hel spand vand ind over motoren. Dette skal altså ikke betragtes som noget minus for vognen, men erfaringen videregives blot til de fremtidige ejere af vognen.

Den fornemmelse, man har af en god accelerationsevne, viser sig til fulde at holde stik, når man får stopuret frem. Fra stående start til 80 km/t på 16,4 sekunder er absolut tilfredsstillende, og de 100 km/t opnås på 24 sekunder, og så har tredje gear netop nået sit yderste skiftepunkt. Motoren er samtidig smidig og levende, og gearskiftningen er let og naturlig.

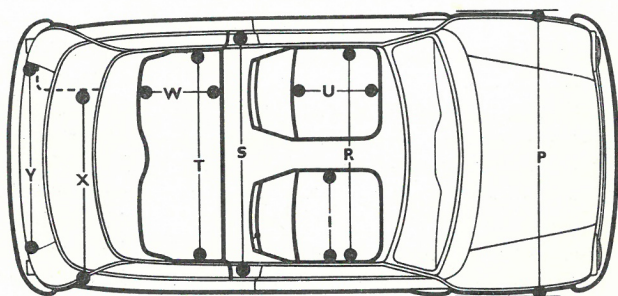
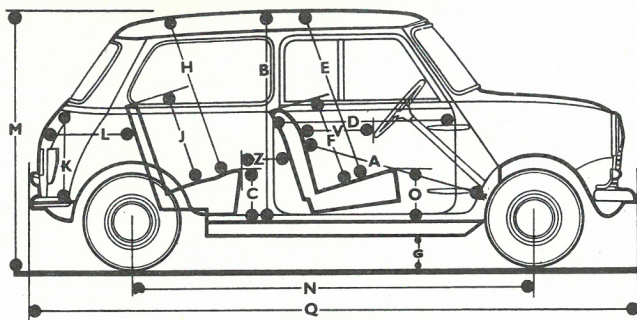
Når man kører til den yderste grænse eller i hvert tilfælde i dens umiddelbare nærhed, er styringen stadig i orden, men bagvognen bliver lidt lunefuld, når der ikke er vægt på bagsædet. Der bliver nærmest tale om en kantet bagvognsudskridning af ukontrollabel karakter, men så er man i sandhedens interesse også langt hinsides normal og fornuftbetonet køremåde. Selv når man efter gængse begreber kører ret hårdt med vognen, opfører den sig pænt og roligt. På en snoet vej kan udpræget styrefølsomhed konstateres, så man kan uden at dreje speedometernålen op på de

store tal holde en god gennemsnitshastighed, og selv på meget ujævne veje har man glimrende kontakt med vejbanen.

Bremserne virker effektivt ved et lavt pedaltryk, og vognen er absolut stabil under opbremsning. Det lave pedaltryk er en naturlig følge af normalt dimensionerede bremsestempler i forbindelse med 7" bremsetromler og en dækstørrelse på 5,20-10. Et effektivt bremseareal på næsten 0,75 cm² pr. kg køreklar vognvægt er acceptabelt uden at virke imponerende.

Man har med andre ord fået en vogn, der kan transportere fire fuldvoksne personer i absolut komfort med god hastighed, en vogn der er legende let at manøvrere, og som er levende og smidig i trafikken. Trods forhjulstrækket har den en venderadius på kun godt 4,5 meter, hvilket i forbindelse med den korte totallængde gør parkering og manøvrering i tæt trafik let og ubesværet. Motoraggregatet er en gennemprøvet konstruktion, vognen bevæger sig lydløst, og der er uden tvivl tale om god kvalitet og god holdbarhed. Vognen er relativ billig i anskaffelse og billig i drift gennem en god økonomi og de lave faste omkostninger. Som katten om den varme grød har vi listet os rundt om det egentlige spørgsmål: Er den for alvor Englands kommende konkurrent til Folkevognen? Både ja og nej. Den er som bil betragtet bedre end VW, men sikkert ikke så robust i motoren. Motoren er i den henseende det mindste i en bil, men det alt afgørende spørgsmål bliver for denne som for alle andre vogne i klassen det, om man kan tilbyde den samme billige ombytningservice for motorer, gearkasser o. s. v., for det er hovedsagelig det, VW sælges på. Den bilist, der ikke har råd til at kaste sig ud i økonomiske eventyr, kan stadig føle sig på sikker grund med Folkevognen, fordi det er overskueligt, hvad en komplet fornyelse af alle de ædle dele kan koste. Da Austin-importøren allerede har udfærdiget en meget omfattende og komplet serviceinstruktion til værkstedsbrug på dansk, kan man konstatere, at der for motorens vedkommende regnes med opboringsmål fra 0,254 mm til 1,016 mm, hvilket kunne tyde

A (max.) 0,94 m, (min.) 0,84 m, B 1,14 m, C 0,34 m, D 0,92 m, E 0,93 m, F 0,47 m, G 0,16 m, H 0,88 m, I 0,51 m, J 0,50 m, K 0,46 m, L 0,56 m, M 1,35 m, N 2,03 m, O 0,34 m, P 1,14 m, Q 3,05 m, R 1,12 m, S 1,24 m, T 1,04 m, U 0,44 m, V (max.) 0,41 m, (min.) 0,30 m, W 0,42 m, X 0,89 m, Y 0,97 m, Z (max.) 0,30 m, (min.) 0,20 m. Bagagerummets kapacitet 0,16 m³.



så kraftigt et moment, at man fra en stående start kan fremkalde hørligt hjulspind på en tør asfaltevej, men da vi senere kom ud på våd vej, var det umuligt i fjerde gear at fremkalde udskridninger selv ved hård kørsel, så det er altså kun på løst underlag og i sne eller is, man for alvor skal vogte sig.

At vognen er absolut stabil i sidevind, fik jeg lejlighed til at konstatere i en voldsom tordenbyge med rasende stormstød lige fra siden — det kunne overhovedet ikke mærkes i vognen. Derimod fik jeg en styrt sø af regnvand piskende ind gennem det åbne vindue, som jeg derfor ved en enstemmig beslutning lukkede. Dette afslørede den alvorligste eller måske den eneste egentlige fejl ved denne vogn: Samtlige ruder duggede til. Jeg endevendte både vognen og instruktionsbogen for at finde et håndtag til forøget lufttilførsel, men fandt ikke noget. Så drejede jeg på kontakten til blæseren for at få vindspejlet gjort dugfrit, og den i forvejen høje, tordenlumre temperatur i vognen steg til tropiske normer, da drønhed luft blev blæst dels op mod vindspejlet dels direkte ind i vognen. En nærmere

undersøgelse viste, at man har anvendt den type af Smith varmeapparat, der oprindeligt blev konstrueret til indbygning i vogne uden varme- og ventilationsanlæg. Dette apparat blev også anvendt til Morris Minor, og kun englænderne, der stadig bygger huse uden centralvarmeanlæg m. m., kan finde på at lade luften i vognen cirkulere og opvarme uden tilskud af frisk luft ude fra. Da karosseriet er absolut tæt uden gennemboringer til pedalerne og med de næsten hermetisk tæt lukkede skyderuder, er man med lukkede vinduer næsten lige så ringe stillet, som havde man befundet sig i en havareret u-båd på havets bund, blot er der den mulighed, at man på nogenlunde bekvem måde kan forlade vognen, men det skulle da ikke være meningen. Forsøgsvis kørte jeg lidt med lukkede vinduer, og det blev jeg direkte syg af. Vel vidende at englænderne kører med fuldt åbne vinduer, om de så skal begraves i sne inde i vognen, så kan den foreliggende løsning af så vigtig en detalje kun betegnes som tordnende sindssyge.

I det kraftige regnvejr kunne endnu en

en god marchhastighed på de brede, lige vejstrækninger, og det må være lidt af et overraskende syn at se en lille vogn (total-længde 3048 mm) spinde af sted med 110 km/t i absolut ro og overlegenhed. Med en akselafstand på 2132 mm i forbindelse med den yderst beherskede total længde må man med rette have mistanke til retningsstabiliteten, men vognen er absolut og fuldkommen retningsstabil op til tophastigheden, der noteredes til 118 km/t.

Fra de store, lige strækninger styrer vi ind på de fynske biveje, der kan byde på alle herligheder for en prøvekører: Grusveje, meget ujævne veje, stærkt snoede veje samt de tre foranstående kategorier samlet under eet. Til gengæld dækker de dejlige levende hegn for udsynet, så man må finde en åben prøvestrækning, når der for alvor skal køres hårdt, og det skal der, når man skal til bunds i en vogns egenskaber, ellers vil man ikke være klar over, hvordan den vil opføre sig i en prekær situation. Under almindelig hurtig kørsel på disse biveje opfører vognen sig eksemplarisk, og affjedningselementerne arbejder med udpræget lydløshed, ligesom gummi affjedringen medvirker til at nedsætte hjulstøjen til under middel. Man kan under denne kørsel endnu ikke fastslå, at vognen trækker på forhju-

lene, hvorimod man stadig kan glæde sig over den præcise og fuldenkte styring, der står på højde med de bedste sportsvogne. Vognen går på millimeter, hvor man vil have den, og den er overlegen let at manøvrere.

Da jeg nærmer mig et overskueligt sving af ret krasbørstig karakter, opdager jeg en grusbunke, fra hvilken et let lag løst grus er spredt ud over vejbanen midt i svinget. Jeg giver vognen fuld acceleration gennem svinget, og endelig afslører forhjulstrækket sig. Hjulene spinder trods det, at fjerde gear er inde, og styringen svigter som den naturlige følge. Dette var ganske som ventet, og i glat føre skal man altså køre med en vis selvbeherskelse. De fremtidige ejere af denne vogn må med det samme gøre sig klart, at de med forhjulstrækket får forærende en mængde god plads i vognens indre, og på grund af den procentvis store vægt på forhjulene får man en udpræget ufølsomhed overfor sidevind, men så får man heller ikke mere, hvorimod man slipper for en støjende kardanaksel. Til gengæld stiller en forhjulstrækkende vogn med stort moment på de drivende hjul i forbindelse med en relativ beskedne vægt krav om kendskab til forholdene mellem de drivende hjul og vejbanen. Motoren afleverer

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 63 mm, slaglængde 68,26 mm, slagvolumen 848 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 37 hk ved 5500 omdr./min, maksimalt drejningsmoment 6,1 kgm ved 2900 omdr./min. Litereffekt 43,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,627:1, 2,172:1, 1,412:1, 1:1. Differentiale, udveksling 3,765:1. Forhjulstræk. Dækstørrelse: 5,20-10".

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

Bremser: Bremsetromlediameter 7", totalt bremseareal 435,4 cm², fabrikat

Lockheed, type: hydr. med enkelt forstærkende sko.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 30 amp.timer.

Mål, vægt (se tillige målskitse): Sporvidde for 1206 mm, bag 1164 mm, benzintank rummer 25 liter, oliesump incl. filter rummer 5,11 liter, kølesystem 3,5 liter. Egenvægt 585 kg. Effektvægt 15,8 kg/hk. Tophastighed 118 km/t.

Pris: Kr. 13.968,— standardmodel incl. levering.

Styretøj: Tandstang, 2¹/₃ ratomdr. fra stop til stop.

Karburator: SU type HS 2. Tændrør: Champion N5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 3°, ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor.

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