

"GODT BRØLT, LØVE"

V. Holm Jensen

Vesterbro 39-45 · Vindegade 133

Tlf. 119999*

ODENSE

GM

GENERAL
MOTORS

**GENERAL MOTORS LANCERER
NY VAUXHALL 4'**

Læs, hvad kendte motorjournalister siger i deres aviser om den nye Vauxhall "4"

Da den ny VAUXHALL "4" blev præsenteret for pressen...

- gik motorskribenterne til prøvekørslerne med forventning! Her var en vogn med helt nye linjer - og med en gennemprøvet, pålidelig motor - her var sportsvognskræfter i en rummelig familievogn...

Vi gengiver her uforkortet nogle af kørselsrapporterne, for at De kan læse dem samlet - høre, hvad uafhængige motorkyndige mener om denne ny vogn. - Her er alt objektivt beskrevet - her er saglig, nøgtern vurdering af den ny Vauxhall "4".

Berlingske Tidende

En beskrivelse af VAUXHALL '4'

Noget kunne tyde på, at den engelske bilindustri for alvor er ved at tage sig alvorligt sammen. Allerede for flere år siden så vi engelske nykonstruktioner, der på alle måder var i stand til at slå de mindre tyske vogne ud på alle punkter, men det er som om den højt besungne engelske kvalitet har været lidt i skammekrogen i flere år, når man ser bort fra de mere kostbare vogne. For øjeblikket er der ligefrem en kampagne i gang for at forbedre kvaliteten, og i mange nykonstruktioner ser man væsentlige fremskridt mod en bedre og mere praktisk indretning og mod en udformning, der giver mere bil og mindre pynt og pjat for pengene.

Vauxhall 4, der efterfølger Victor, er et eksempel på god engelsk bilkonstruktion med køreegenskaber, som man ellers kun finder i franske og italienske vogne.

Det selv bærende karrosseri er udformet som en fire-dørs sedan, og det er nydeligt samlet i alle detaljer samt velsignet befriet for de idiotiske og helt overflødige pyntelister, der kun fremskynder en tæring af karrosseripladen, når vand og fugt trænger ind bag listerne og ind i de huller, der nødvendigvis må frembringes i karrosseripladen for at få listerne til at hænge. På Vauxhall 4 er der kun en enkelt lille liste på hver side bag bagskærmen, hvor baglygtehuset har et jævnt forløb over i sidefladen. Så mangler vi efterhånden kun at komme de væmmelige „trækfri“ ventilationsruder til livs samt at få indført ventilation ved bagruden i stedet, for så er fornuften ved at holde sit indtog i bilerne igen.

Karrosseriet bliver på det danske marked im-

prægnet med rust med olieprodukter, hvilket har vist sig at være den mest effektive metode, og det er vel at mærke ikke blot ensbetydende med, at man sjasker et olieprodukt op i vognbunden, for det betyder nemlig ikke så meget, da rusten altid kommer hurtigst og værst inde fra de mange lukkede hulrum, og det er her behandlingen har størst betydning. Dermed er den moderne vogns svageste punkt kommet i harmoni med de øvrige elementer.

Den tekniske side af sagen er overtaget nogenlunde uændret fra den tidligere Victor-model, hvilket vil sige en lavt belastet 1,5 liter motor, der med et kompressionsforhold på 8,1:1 udvikler

56,3 hk ved 4.600 omdr. min., men der er forskellige muligheder med hensyn til gearkassen, da man kan vælge mellem fuldsynkroniseret tre- eller fire-trins gearkasse med henholdsvis ratgear eller gulvgear.

Hjulophængningen stammer også fra den tidligere model, idet der for forhjulene benyttes triangelarme og skruefjedre samt krængningsstabilisator og for baghjulene langsgående bladfjedre, blot har den ny model større sporvidde og større akselafstand.

Udstyrmæssigt er der også forskel på modelerne Standard, Super og De Luxe - de to sidst-



nævnte kan leveres med separate forstole, hvilket fra et bilmæssigt synspunkt må betegnes som det eneste rigtige. Interiøret passer i øvrigt udmærket til vognens ydre ved at være enkelt og præget af god kvalitet. Når man sætter sig bag rattet, har man indtryk af at være kommet ind i en rigtig bil, for der er overskuelige, let aflæselige, runde instrumenter i stedet for den sædvanlige sammenrodede juke-box. Alle greb og kontrolorganer ligger ganske naturligt og sådan, at man kan finde det hele i mørke – den korte, præcist virkende gearstang i gulvet skal også på det hjerteligste ønskes velkommen tilbage.

Man sidder så tilpas lavt i vognen, at bakspejlet ikke generer synsfeltet fremefter, men i øvrigt kan sædehøjden indstilles inden for visse grænser, og man har på den måde sikret to vigtige grundbegreber for fejlfri kørsel: føreren sidder godt med korrekt anbragte kontrolorganer om sig, og han kan altid se, hvor han kører. I de fleste tilfælde vil det for øvrigt nok kunne betale sig at give gearstangen yderligere en lille bøjning bagover, da man skal have meget lange arme for ikke at skulle bøje sig fremover, når man skal i tredje gear.

Accelerationsevnen er bedre end ventet, da forholdet mellem motoreffekten og vognens egenvægt ligger over 19 kb pr. hk, men de indirekte gear giver vognen lige netop det udvekslingsforhold, der passer til den maksimale accelerationsevne, og det er navnlig fra stående start til 60 km-t, at accelerationsevnen er overraskende, da man opnår omtrent samme tid (8,2 sekunder) som med både kraftigere og lettere vogne.

Også med hensyn til bremserne overraskes man, for skønt det effektive bremseareal i forhold til vognvægten først og fremmest giver udtryk for slidstyrke og stabilitet over for fading, så plejer man også derigennem at få et fingerpeg om bremsernes effektivitet. I det foreliggende tilfælde er der et effektivt bremseareal på 594 cm² svarende til 0,61 cm² pr. kg egenvægt, hvilket ikke er nogen imponerende værdi, men ikke desto mindre er bremserne næsten overvældende virksomme ved et

lavt pedaltryk. Eksempelvis bringer man vognen til stilstand fra 100 km-t på 46 meter svarende til en bremsetid på 3,4 sekunder med et pedaltryk på kun 25 kg.

Køreegenskaberne er egentlig strålende, selv om de måske adskiller sig fra mange bilisters ideal. En passende kombination af retningsstabilitet og styrefølsomhed virker ikke overraskende i dag, og en neutral, præcis styring, der ved hård kørsel skifter mod det overstyrende, er heller ikke usædvanlig. Derimod er vognens opførsel ved hård kørsel i sving ret usædvanlig, for inden for almindelig, moderat kørsel er vognen sporsikker, men ved hård kørsel bryder den ud i regulær firehjulsdiskridning som en racervogn, men det er vel at mærke ikke den ukontrollable firehjulsdiskridning, som man på forhånd må kalkulere med (kendt fra Maserati og Peugeot 404). Det er derimod en fuldt kontrollabel udskridning, som man efter ønske kan forstærke eller afbryde eller ændre til en ren bagvognsdiskridning. Dette vil give den rutinerede kører en følelse af overlegen manøvre-evne, medens den urutinerede i god tid vil få en advarsel, som dog ikke vil virke skræmmende.

Noget af det bedste, man kan sige om en vogn er, at den hele tiden gør nøjagtigt, hvad man ønsker og venter af den. Dette gælder for Vauxhall 4, og både dens udformning og dens egenskaber hæver sig derfor langt op over gennemsnitsvognen af i dag. Desuden er vognen praktisk i sin indretning med kun fire smøresteder på hele undervognen og reservehjulet anbragt i den ene side af bagagerummet. Da køreegenskaberne kunne bære en langt kraftigere motor, virker en tophastighed på godt og vel 120 km-t ret spag i forhold til så mange andre vogne, men selv dette forhold kan Vauxhall nu imødegå med model VX 4/90, i hvilken motoren udvikler 82 hk ved hjælp af et kompressionsforhold på 9,3:1 og to karburatorer – da der i denne models instrumenter indgår en omdrejningstæller, er det tydeligt, at man her sigter efter noget i retning af mange bilisters ønske: en firepersoners sportsvogn velegnet til daglig kørsel.

MHD.

POLITIKEN

Vi prøver: Vauxhall '4' de luxe

Den nye model af Vauxhall Victor, der nu slet og ret kaldes „4“, blev introduceret på verdensmarkedet med et Shakespearecitat: „Godt brølt løve!“, og dette citat er forevigt i en salgsplakat, der hænger på væggen og i vinduet hos flere General Motors forhandlere. Man ser vognen, stirrer på plakaten og uheldige associationer opstår derved: Hvad er det, der brøler godt? (højt?).

Sådan tænker man selvfølgelig, fordi man ikke kender sin Shakespeare, men måtte nøjes med at lappe visdom fra OTA-bøger i en havregrynsrøret barndom.

Til alle de literære letvægtere kan det her ved gøres vitterligt, at der intet brøleri (støj) er ved Vauxhall 4. Tværtimod. Det mekaniske spektakel symboliseres bedre med en kælen og kakkelovnsvarm huskat.

Vauxhall 4 de luxe med 4-trins gearkasse, er den nøjagtige betegnelse for den bil, der er prøvekørt. Denne version koster 21.966 kr., standardmodellen koster 18.492 kr. og har kun 3 gear (ratgear), upolstrede solskærme, sofa-forsæde og mangler nogle småting i pynt. Super til 19.845 kr. har også 3-trins gearkasse og ratgearskift men en smule mere luksus. Super kan fås med 4-trins gearkasse for 20.686 kr. – og så har vi været sedanprogrammet igennem, bortset fra den supertunede sporty udgave, der endnu ikke er kommet til landet.



En familiebil

Hvad er Vauxhall 4 for en vogn, kort fortalt? – En familiebil, ganske enkelt. Den har dog køreegenskaber, der ligger en tak over den norm, man sædvanligvis forbinder med en familiebil. Vejbeliigheden er udmærket, krængningen i skarpe sving lidt for stor, men det kommer af de bløde fjedre. Styringen er af gennemsnittet med en del frigang, der kan tillade en fører at vende sig om mod bagsædet og rette på Fidus halsbånd, uden at vognen sejler den direkte vej mod landevejsgrøften.

Det var en af mine venner lige ved, da han fik lov at styre 400 meter i en lille MG Midget. Styretøjet på denne vogn er så præcist og nøjere-

nende, at bare han rodede i lommerne efter sin lighter, ændrede bilen omgående kurs. – Sådan noget må en familiebil jo ikke, og det er en af de væsentligste grunde til, at alt for mange biler er udstyret med et – jo, skidt med det, jeg vover at sige: slasket styretøj.

Passagerers lovord

Men lægger man det hele sammen, altså alle indtrykkene, så kører Vauxhall 4 godt, fordi den er tyst (og uden løvebrøl), retningsstabil, ikke særlig sidevindsfølsom, accelerationsvillig, men ikke nogen racer. 0–100 km/t på 25–30 sekunder. Mit stopur var ikke pålideligt og vejen ikke egnet for målinger. De nøjagtige sekunder er for så vidt

også ligegyldige, for bilen kan begå sig glimrende i den blandede trafik, og det er det, man har brug for.

Ved moderatkørsel, hvilket vil sige 70–100 km/t på landevej, udbyder ens passagerer i lovord over vognen, fordi den er så rolig på vejen og siger så lidt. – Jeg hoppede selv rundt og prøvede diverse pladser og kan tilslutte mig de fleste af udråbene. Bilen er behagelig at blive transporteret i.

Under en af turene måtte jeg foretage en hurtig undvigemanøvre, og sådan noget afslører en amerikanisering af vognens køreegenskaber. Den går dybt i knæ ved drejet. Det viser sig også, at den nye model i forhold til den gamle Victor har fået længere, bredere og blødere skruetjeder foran og 4-lags bladfjedre bagtil med blødere karakteristik. Støddæmpningen er den samme. Her ligger noget af forklaringen på køreegenskaberne. Sporvidden er 2 centimeter bredere på forakslen og 3 bagtil. Tyngdepunktet er 3,5 cm lavere med det nye karrosseri, og hele vognen er små 45 kg lettere. Noget af vægtbesparelsen er fremkommet ved større anvendelse af aluminiumslegeringer i motordelene, og man har bortkastet den gamle forbro, hvor motoren før sad. Nu er det hele, motor og forhjulsophæng, mere enkelt fastgjort direkte til karrosseriet.

Der er ikke nogen himmelråbende forskel på den nye og den gamle Vauxhall, men der er en del små ting, der giver forholdsvis stor virkning. – Og så er der jo det, som enhver kan se: et helt nyt udseende.

Bilen er nydelig at skue, og den er som sagt hyggelig at sidde i. Der er dog ting, jeg ikke kan forlige mig med. En lille dum detalje: hver eneste gang jeg skulle ind gennem fordøren for at hente noget på bagsædet, ramlede jeg hovedet mod lysarmaturen midt i loftet. Det nævnes først, fordi jeg kan mærke det endnu. Lampen rager 5 centimeter ned og – nå, men det lærer ejeren vel at gardere sig imod ved brugen.

Værre er opdagelsen af, at forsædernes ryglæn (kun denne de luxe med 4-trins gearkasse har to-delt ryglæn) kan ikke indstilles. Sæderne kan

skubbes frem og tilbage, men vinklen mellem sæde og ryg er ikke til at ændre. Stor fejl. Man kan ændre lidt på sædets hældning ved at lægge nogle dertil indrettede skiver ind under stolens fastgørelsespunkter foran. Det er selvfølgelig udmærket, men det er sløjt i en bil i denne pris-klassen, at indstillingsmekanisme til ryglæn mangler.

Og så en dosis til: sæderne er for korte i længden, således at de ikke giver tilstrækkelig understøttelse af lårerne.

Og den sædvanlige: polstringen er uinspireret og traditionel. Der er ingen ordentlig støtte for tværkræfter og ingen støtte for lænden!

Jeg kan kun finde én forklaring på, at fabrikerne stadig tør sende den slags sadelmagerarbejde ud i masseproduktion. Forklaringen er kundernes uvidenhed. – Der burde være fysioterapeuter eller læger koblet ind ved denne del af en bilfabrikations samleband.

God plads

Vauxhall 4 rummer godt, både personer og bagage. I udgaver med ratgear kan der nemt være seks om bord, men efter min mening bør der kun i de bredeste amerikanere sidde tre på et bænkeforsæde. Selv om det kan være hyggeligt at have en 18-årig beauty-pop-top dame klistet tæt til sin side, kan det aldrig give nogen udpræget forbedring af køredygtigheden. I den situation sidder man og kører bil, som man på turistklassen i et fly prøver at stoppe en halv kold kylling indenbords med et umage bestik: kun lodrette armbevægelser og albuerne klemte fast ind til hoften.

De, der køber Vauxhall i dag, vil med det samme bemærke en besynderlig duft, når de sætter sig ind i bilen. Duften kommer ikke fra indtræk eller motor, men fra undervognen. Denne duft skal man kun være glad for. Den stammer fra en meget effektiv rustbeskyttende oliebehandling, bilen som flunkende ny har fået på importørens værksted.

Som meddelt i sidste nummer af Motor og Trafik er General Motors som den første samlefabrik her i landet begyndt at rustbeskytte enhver person-



bil, der udgår fra samlebandet. Rustbeskyttelsen er effektiv på den måde, at ethvert hulrum og ethvert hjørne i det selvbærende stålkarrosseri bliver sprøjtet med nogle af de nye rustbeskyttende olier. Dørenes indersider „sovses“ til, alt på undervognen er overdænet.

Ejeren af en GM bil behøver nu kun hvert hele eller halvandet år at sprøjte undervognen over med rustbeskyttende olie samt tænke på beskyttelse af

lak og krom. Det sidste er ikke svært at administrere, for skønhedspletter her springer jo straks i øjnene. Da det er en kendsgerning, at den rust, der virkelig ødelægger en bil, kommer indefra, kan fremtidige ejere glæde sig over at være en stor bekymring mindre – for de samme penge.

Andre fordele

Der er andre servicefordele. Smøring, den såkaldte chassissmøring er indskrænket til fire smørenibler i fortøjet. Resten, baghjul, kardanaksel og så videre skal man ikke bekymre sig om. Disse fire nibler skal kun tilses for hver 18.000 kilometers kørsel.

Olieskift anbefales ved hver 4500 km, hvis ejerens kørsel er normal, og det vil igen sige, at der ikke må være for mange koldstarter i løbet af dagen. Man kan tilføje, at jo flere kilometer, der køres pr. år, desto tættere kan man holde sig til smøreforskrifterne, men er man søndagsbilist eller hopper bare rundt i byerne på korte ture – som en spurv mellem hestepærer – uden at motoren bliver rigtig varm, bør man skifte hyppigere end foreskrevet.

Udstyr og den slags

Alt det der med askebægre, instrumenter og handskerum springer jeg over denne gang, for det ser man og bedømmer alligevel selv nemt ved prøveturen. Der mangler ikke noget af den slags på vognen, når man sammenligner den med gennemsnittet. – Men det er mig dog stadigvæk en gåde, hvordan man bærer sig ad med at skaffe kraftig defrost uden brug af de udmærkede blæsere.

Og så synes jeg, motoren er lidt længe om at blive varmet op og komme i gang om morgenen. Den hoster ved for ivrig gasgivning. Som de fleste andre har man jo haft svært ved at komme ud af fjerene og har småtravlt. Når vognen så er varm, kører man til gengæld drømmeblødt.

stigo

AKTUELT

Nærmere bekendtskab med det nye engelske General Motors produkt der byder på en række forbedringer.



Vauxhall er et britisk bilmærke med tradition. Desværre blev der slået skår i renomet umiddelbart efter krigen, da den store engelske General Motors virksomhed fremstillede en serie vogne, som ikke netop var guldmedaljevindere, men siden er Vauxhall gået fra forbedring til forbedring, og de nye udgaver af Vauxhall Victor, som netop er blevet introduceret på det danske marked, kan simpelthen betegnes som noget af det bedste, britisk bilindustri hidtil har præsteret.

Nærmere bekendtskab med denne vogn vil bekræfte påstanden. Vauxhall har altid været et udpræget familie-køretøj. De nye modeller er det i højere grad end nogensinde. De er blevet rummeligere og bekvemmere, og de har dejlige køreegenskaber.

Victor motoren i forbindelse med den nye fire trins gearkasse, som Super udgaven er udstyret med, er en toppræstation. Man mindes ikke længe

at have siddet i en engelsk vogn i denne pris-klassen, der er så smidig. 4. gearet rækker helt fra 30 km i timen til tophastigheden på ca. 135 km. Vognen kan ubesværet startes i 2. gear, selv om fabrikken ikke netop anbefaler det. 2. og 3. gear er behagelige i bytrafikken.

Det er lykkedes de engelske teknikere at reducere støjniveauet meget betydeligt. Tidligere var der en del resonans i Victor karossen, nu er denne ubehagelige egenskab forsvundet, man hører blot motoren summe under kølerhjelmene med en lyd, der giver fornemmelse af overordentlige kræfter.

Styringen er præcis og let, affjedringen afstemt efter vognen, og kan man lide karosseriformen – den er holdt i den anglo-italienske stil – vil mange bilkøbere i mellemprisklassen her stå overfor en vogn, der bør prøves før den store beslutning om køb træffes.

Der er detaljer, som andre bilfabrikker burde studere. En bagatel er bakspejlet, der er det største og mest effektive, vi har oplevet. Sidespejlet, som man formentlig har hængt på køretøjet herhjemme, står ikke mål hermed. Man kunne ønske nogle detaljer ændret, f.eks. går rudetrækket trangt, men det kan være et spørgsmål om tilslidning, dørgebene synes ikke altfor solidt forankrede, og man kan ærgre sig over, at de engelske konstruktører, der har formået at dæmpe motor- og karosseri-støj så effektivt, har givet op overfor varmeapparatets blæsemotor, som – når det går for fulde omdrejninger – kan hvæse generende.

Men dette er kun detaljer. Det ville være synd, om det skulle påvirke den almindelige bedømmelse af den nye Victor, der gør indtryk af at være et velkørende, velformet automobil med en motor og en udveksling, der burde præmieres. Kørestilling, anbringelse af pedaler og håndgreb, udformning af instrumentbræt og vognens interiør er, som det skal være. Det samme gælder det meget store bagagerum.

General Motors er verdens største bilproducent; en tur i den nye Vauxhall synes at illustrere, at det ikke er uden grund. Hjul.

Prøvekurselsrapport af
Tage Schmidt

Vauxhall 4 Super på vejen

Med Vauxhall 4 har General Motors for første gang skabt en vogn, som er udpræget europæisk i hele sin karakter. Monteret med 4-trins gearkasse med sportsgearskifte i bunden og med individuelle forsæder giver den endog samme mål af køreglæde som de bedste tilsvarende personvogne fra Europas mest traditionsrige fabrikker.

Bilister, der betragter det som en god sport at perfektionere sig i kørselskunsten, vil f. eks. faktisk næppe kunne finde en vogn til samme pris med en mere tilfredsstillende kombination af gode køreegenskaber og velfungerende styretøj og gearskifte. Med bænkede foran, 3-trins gearkasse og ratgearskifte vil den nok virke mindre tiltrækkende på nævnte bilister, men i øvrigt har den naturligvis uændrede primære egenskaber. Rapporten er baseret på kørsel med et eksemplar med først omtalte udstyr.



Vauxhall 4 er blødt affjedret og krænger temmelig meget i svingene, men står sikkert fast takket være en velafpasset dæmpning. Alle normalt forekommende ujævnheder optages fint, selv om visse bølgede belægninger kan give tilløb til bagakselhop. Kun ved hurtig kørsel på meget dårlig, hullet vej svigter kontakten mellem hjul og vejbane. Kørselskomforten er førsteklases under alle forhold.

Styretøjet er af den let fjedrende type, som

åbenbart foretrakkes af mange konstruktører i dag, da man ellers udmærket ved råd for at undgå fjedring. Første indtryk er derfor, at det virker lidt upræcist, men i virkeligheden kan man placere vognen med stor nøjagtighed i svingene. Kun ved hurtig kørsel ligeud kan fjedringen være en lille ulempe, fordi vognen under visse omstændigheder føles knap så udmærket retningsstabil, som den faktisk er. Styretøjet er i øvrigt overordentlig letløbende og behagelig velisoleret mod stød fra

vejen, selv om man har den ønskelige føling med overfladens karakter. Styrefølsomheden er god, og man kommer alt i alt hurtigt til at synes vældig godt om styreegenskaberne.

Selve vognen er velafbalanceret i svingene med en let understyringstendens, der i nærheden af skridtgrænsen skifter til en let overstyring. Når den passende høje udskridningsgrænse nås, skrider for- og bagvogn næsten samtidig, så man bl. a. har de bedste muligheder for at redde en ubehagelig situation. Vauxhall 4 kan derfor kort karakteriseres som en både usædvanlig let, sikker og meget fornøjelig vogn at køre på vanskelig vej. Kørestillingen vil utvivlsomt tilmed forekomme de fleste at være særdeles god.

★

Den 4-trins gearkasse og den tilbagerykkede, korte gearstang i gulvet virker i forening nærmest perfekt med første classes synkronisering af alle fire gear samt præcis og meget let funktion. Kun baggearstillingen er ikke helt veldefineret, hvorfor man nogle gange må give stangen et ekstra tryk. Koblingen fedter rigelig meget ved hurtig tilkobling under kraftig acceleration op gennem gearene.

Motoren virker sympatisk smidig med jævn gang ned til ca. 30 km/t og pæn acceleration fra 40 km/t i 4. gear. Ved høje omdrejningstal – f. eks. i nærheden af den målte tophastighed – skæmmes et ellers behageligt lavt lydniveau dog af nogen karrosseriresonans.

Bremserne tager blødt med god gradvis virkning og kræver kun let eller moderat tryk for normal bremsning, men til gengæld et temmelig højt tryk for kraftig bremsning fra høj hastighed. Bremsstromlerne er ret små, men har ingen nævneværdig tendens til nedsat effektivitet på grund af varmeudvikling. Skivebremserne, som den tunede udgave af vognen, model VX 4/90, er monteret med på forhjulene, vil dog nok i dette tilfælde vise sig at være en mærkbar gevinst. Vognen er fremragende stabil under katastrofebremssning.

Pladsforholdene er i alle henseender gode, med nem ind- og udstigning. Blandt den nye Vauxhalls øvrige dyder er i øvrigt værd at bemærke, at den kun skal smøres for hver 20.000 km, og at den er rustbeskyttet efter de nyeste effektive metoder, udviklet i Sverige.

★

Indretning:

4 døre. Separate forsæder, 2-3 pladser i bagsædet. Veldimensioneret bagagerum (316 dcm³). Bemærkelsesværdigt standardudstyr. Udvendigt bakspejl. 2 askebægre bag. Særlige ulemper og mangler: Hornkontaktringen skærer sigtlinjen til instrumenterne.

★

Ydeevne:

Målt tophastighed (gennemsnit af begge retninger på plan vej) 117 km/t (iflg. fabrikken: Opgives ikke). Højeste praktiske marchhastighed = tophastighed. Største målte hastigheder i mellemgear: Ca. 65 km/t i 2., 107 i 3. Målt acceleration gennem gearene fra stilstand med fuld brug af motor: Ca. 15 sek. til 80, 26½ til 100 km/t. 42,3 sek. om 1 km. Benzinøkonomi ifølge The Motor: 12,5 km pr. liter ved 80 km/t. Hastighed i 4. gear ved 1000 o/m: 27,6 km/t.

★

Mål:

Længde 4400 mm, bredde 1628. Fri højde 18,6 cm. Egenvægt 843 kg. Vendediameter 10,2 m. 3½ ratomdrejning fra side til side. 5,60×13 dæk. Benzintank på 45 liter.

★

Konstruktion:

Motor foran. Træk på baghjul. 4 cylindre i række. 4-takter. Vandkøling. 1508 cm³. Kompressionsforhold 8:1. 57 hk ved 4600 o/m. Drejningsmoment 11,8 kgm ved 2200 o/m. 4 gear med synchromesh mellem alle. Selvbærende karrosseri. Uafhængig forhjulsophængning med triangler, skruefjedre og krængningsstabilisator. Stiv bagaksel med halvelliptiske bladfjedre. Tromlebremser. Kuglekredsløbstyretøj.

Vestkysten

En veludstyret familiebil med mulighed for succes -

Vi prøvekører den nykonstruerede Vauxhall 4, der ser ud til at kunne tilfredsstille et stort publikum. - Særlig fornemt udstyr.

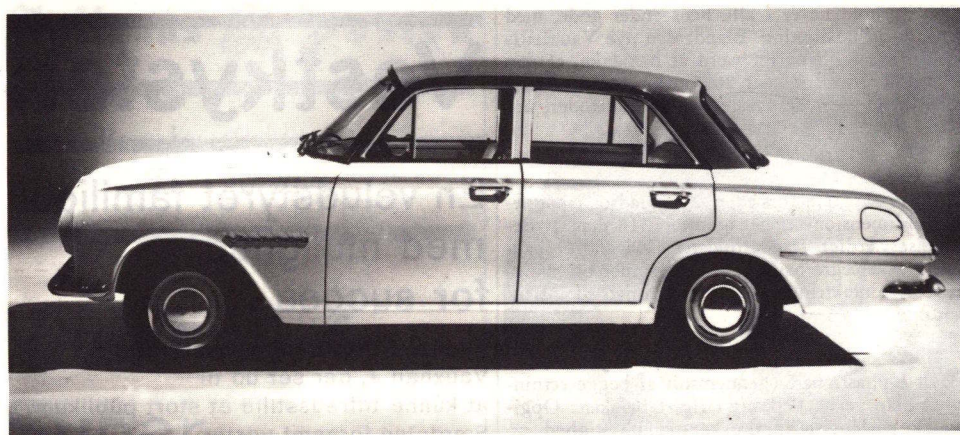
Den lidt kantede Vauxhall 4, som GM fabrikerne i England for nylig præsenterede på det danske marked er på mange måder en vogn som man kan spå en god fremtid på det danske marked.

Vognen er ikke „overbehængt“, hvilket vil tiltale dansk smag. Den har ret enkle linjer, og den er stor og rummelig, samt har en motor, der har passende kraft og en tilpas blød og lydløs gang til at tilfredsstille flertallets behov.

Direktionen for Vauxhall henvendte sig for tre år siden til sine formgivere og anmodede om forslag til en vogn, der var baseret på forslag fra Vauxhall-ejere og forhandlere verden over.

Forslagene blev kombineret med fabrikkens egne ideer. Resultatet kan ikke siges at være ringe.

Vi har haft et eksemplar af vognen på prøve i nogle dage. Udsynet er glimrende og vognen er meget let tilgængelig ved ind- og udstigning. Instrumenteringen er let overskuelig og navnlig er interiøret nydeligt udformet. Sæderne er særdeles behagelige, omend ryglænene kunne have været mere krumme for at modvirke de tværgående kræfter.



Vauxhall 4 er en „stor“ vogn at se til, og dens linjer er enkle og umiddelbart tiltalende efter dansk smag.

Har konkurrencemuligheder

Vognen virker umiddelbar „stor“ og den er rummelig og giver villigt plads til en tredje passager på bagsædet. Der er ganske god plads til bagagen. Alt i alt har vognen det stænk af luksus over sig, der gør, at den utvivlsomt vil kunne placere sig pænt i konkurrencen over for andre mellemvogne. Øjensynligt er den tænkt som en konkurrencemodell til såvel andre engelske vogne i samme klasse som til de „farlige“ tyskere Opel og Ford 17 M.

Sikkerhedsmæssigt er der gjort en del ud af Vauxhall 4. Vi har nævnt at instrumenterne er ganske godt placeret. Vinduesviskerne er velvirkende og dækker et stort areal. Der er en gennemført polstring af instrumentbord og solskærme – men ejendommeligt nok er et par af betjeningsgrebene under rattet placeret på en sådan måde, at man umiddelbart kan fornemme de knælæsioner, der vil fremkomme ved et sammenstød.

Billigere vedligeholdelse

Som i mange nye vogne har man bestræbt sig på at gøre vedligeholdelsesudgifterne små. Det er bl. a. opnået ved at reducere antallet af smøresteder. Der er nu 4 chassissmøresteder mod tidligere 14, og der skal kun smøres for hver 18.000 km. Motorolien skal kun skiftes for hver 4500 km. Fabrikken meddeler, at rustbeskyttelsen er gennemført bedre i den nye model, der af et motordiskskrift blev hilst med ordene: Godt brølt løve.

Hvis man vil have en vogn med lynhurtig optræk og udpræget sportsligt prægede køreegenskaber, så er en Vauxhall ikke noget. Det afslørede de prøvete, vi foretog med den. Vognen er ret blødt affjedret. Den „nikker“ ikke så lidt på ujævn vej. Den absorberer imidlertid stød ganske udmærket, og rattet svarer ikke igen.

Styringen er usædvanlig let og virker særdeles præcis. Vognens akselafstand er på 254 cm, og det giver den en vejbeliagenhed, der er ret usædvan-

lig for så blødt affjedret en vogn ved kurvekørsel. Man kan byde den temmelig meget i retning af at „smide“ med den i kurverne uden at det rører den. Udskridninger er beherskede indenfor områder, hvor en almindelig bilist kan komme ud for det, og vognen er let at rette op.

En meget fin gearkasse

Den de luxe model vi havde til prøve havde en ting, der er særlig værd at fremhæve i forbindelse med køreegenskaberne: En firetrins gearkasse, der virkede overordentlig fint. Den var fuldt synron, og især i 3. og 4. gear var det som at køre i smør at bevæge gearstangen. Transmissionen er dog ikke ganske lydløs ved kørsel i 2. og 3. gear.

Bremserne var velvirkende og krævede ikke noget overdrevent pedaltryk. Vognen rumler temmelig meget på brolægning.

Accelerationen er tilstrækkelig om end ikke overrådig i hastighedsområderne omkring 90–100 km i 4. gear.

Vi vil ikke rose Vauxhall som et unikum af en bil. Men den bør have hædrende omtale som en god familiebil, der vil tilfredsstille de rimelige kørselsbehov, som en mellemstandsfamilie har. Motoren er den gammelkendte og gennemprøvede Vauxhall-motor på 4 cylindre. Dens slagvolumen er på 1.508 l og kompressionsforholdet er 8.1:1.

Tophastigheden er ikke opgivet fra fabrikken, men vi vil skyde på omkring 130 km i timen, måske lidt mindre. Vognens lethed, den vejer 964 kg, i forbindelse med den 57 HK motor, lader formode et relativt lille benzinforgbrug, men vi har ikke haft lejlighed til at foretage målinger, der er egnet til at give et fingerpeg.

Vauxhall er en vogn, der rummer adskillige kvaliteter og som ingen vil være snydt med. Den er meget ligeetil at køre og har ikke så vidt vi har kunnet konstatere, irriterende træk af nogen betydning – det skulle da lige være, at varmeapparatet er støjende i overkanten af det tilladelige, men det er jo en bagatel.

bhp.

Tydske Tidende

Ny Vauxhall 4 de luxe - et rart engelsk bekendtskab

Den ny Vauxhall 4 de luxe med 4-trins gearkasse og bundgear er et rart engelsk bekendtskab. - Den er en familiebil med elegante, diskrete linier og 4 brede døre. Og med hensyn til køreegenskaber ligger den en tak over den norm, man normalt anlægger for en familievogn. Det er en bil, som straks tiltaler såvel fører som passagerer, og den vinder yderligere, når man går den nærmere „på klingen“. Dens kurvesikkerhed er yderst fin, den byder på masser af plads og udstyr, og dens pris er rimelig. Vauxhall har her fået en farlig konkurrent til de tyske mellemvogne.

Under 600 kilometers kørsel har vi haft lejlighed til at afprøve denne vogn. Den røber på mange måder sin GM-oprindelse, men dette er sagt i den bedste mening. For den er tillige europæisk. Den kombinerer faktisk på en fortrinlig måde amerikanske og europæiske egenskaber. Vi er ikke bange for at på, at det er en vogn, som Vauxhall vil få megen glæde af. I forhold til sin forgænger er den et meget betydeligt fremskridt. Og i forhold til sine konkurrenter på markedet – også GM's tyske mellemvogne – er den uden mindste

tvivl et pletskud. Gennem årene prøver vi mange vogne, og specielt i dette efterår har der været mange nye modeller at tage stilling til. Men vi erindrer ikke fra i år nogen vogn, der som Vauxhall 4 både på det bilmæssige og prismæssige område synes at honorere de krav, der med rimelighed kan opstilles inden for de rammer, der her er afstukket.



Førersædet i Vauxhall 4 de luxe med 4-trins gearkasse og bundgear. Vognen er udstyret med separate forstole. Gearkassen er fuldsynkroniseret. Det polstrede instrumentbord har en hensigtsmæssig, overskuelig instrumentering. Udsynet er fint. De meget smalle hjørnestolper generer overhovedet ikke. Og der er masser af plads. Og den fikse og sportsprægede gearstang med det meget kontante „skifte“ er et af vognens helt store plus.

Da det startede

Det hele begyndte for tre år siden, da direktionen for Vauxhall henvendte sig til formgivningsafdelingen i Luton og anmodede om et forslag til en ny model, baseret på forslag fra forbrugere og forhandlere verden over. Disse ønsker og krav blev kombineret med Vauxhalls egne ideer. Resultatet blev Vauxhall 4. Efter en måneds forløb forelå de første tegninger med dimensioner for formgivningsafdelingen, og efter yderligere fem måneders forløb kunne direktionen godkende udkastet. Dette skete netop som Vauxhall Victor serie II blev sat i produktion i 1958, så man forstår, at de nye modeller planlægges og udformes i god tid. Vauxhall 4 er længere, lavere og bredere end forgængeren. Karosseriet er helt ny formgivning, og man har formået at forene et skønt ydre med et indre, hvori der er god plads. Man er nu dejlig fri for „panoramarude“-besværligheder ved indstigningen foran. Kølerpartiet ligesom understreger de lave linjer, og det samme gælder for bagpartiet, der fremhæves af det vandrette baglygtarrangement. Hjulafstand og sporvidde er forøget, og dette i forbindelse med 38 mm lavere tyngdepunkt og en ny forhjulsophængning giver den bedre kørsel og vejbeliagenhed, som vi ikke er bange for at fastslå, at vognen har. Dertil kommer en nedsat luftmodstand på grund af den ændrede udformning af forpartiet. Det helste, selvberende stålkarosseri har en langt enklere og mere hensigtsmæssig opbygning end tidligere. Og egenvægten er nedsat.

Vauxhall 4 har i maskinel henseende kun undergået få ændringer. Erfaringerne fra 400.000 Victor-forgængere kommer her den ny vogn til gode. Det er Vauxhalls velkendte 4 cyl. 1,5 liter motor, man finder under kølerhjelmen. Den fremtræder i næsten uændret form. Videre kan nævnes, at vognen nu kun har 4 chassissmøresteder imod tidligere 14, og disse smøres ved 18.000 km eller én gang om året. Motorolien behøver man kun at skifte for hver 4500 km's kørsel, eller en gang hver 3. måned. Som noget vigtigt kan nævnes, at vognen – ligesom andre GM-biler – foruden den

normale forfateringsbehandling og dypning i beskyttende maling nu er rustbeskyttet efter de nyeste principper. Behandlingen består i, at der i alle indvendige kanaler, indvendig i dørene og lignende indsprøjtes en vandfortrængende, penetrerende olie, der går ind i alle svejsesømme og ledforbindelser og danner en beskyttende hinde. Desuden sprøjtes hele undervognen, under skærmene og over alt med en speciel hårdende olie, som efterlader et elastisk vokslag, som giver effektiv beskyttelse.

Ris og ros

Vauxhall 4 de luxe med 4-trins gearkasse er den nøjagtige betegnelse for den bil, der er prøvekørt. Denne version koster 21.966 kr. Standardmodellen koster 18.492 kr. Den har kun 3 gear og ratgear, upolstrede solskærme, sofa-forsæde og mangler småting i pynt. Super til 19.845 kr. har også 3-trins ratgear, men mere luksus. Super kan også fås med 4-trins gearkasse til 20.686 kr. Senere kommer en tunet, sporty udgave til godt 23.000 kr.

Prøvevognens køreegenskaber er som sagt fine, vejbeliigheden god, krængningen i skarpe sving moderat. Styringen tillidsvækkende med en del frigang. Vognen er retningsstabil, og den er ikke sidevindsfølsom af betydning. Den accelererer fra 0-100 på godt 25 sekunder. Ved kørsel op til 100 km på landevej var der ingen grænser for de lavord, som min kone havde til overs for denne bil. Den teer sig så pænt på vejen, og der er ingen støj hverken fra motor eller karrosseri. Også op til 120 km i timen syntes jeg bestemt om denne vogn. Men der skal også lidt ris til. Vognens forsæde kunne godt være bedre. Men det må der kunne rettes ved. Den kørestilling, man får, hvis man ikke retter ved sædet, kan godt virke lidt ubehagelig på en længere tur. Der er dejligt med plads i bilen, både til passagerer og bagage. Og udstyret i vognen er i orden. Der mangler ikke noget.

Der har vist været mange rosende ord og kun lidt kritik i disse linjer. Vi fortryder dog ikke noget af det, vi har skrevet. Helhedsindtrykket af denne vogn er yderst fordelagtigt. Og det skal der ikke lægges skjul på.

Jøla.

Tekniske specifikationer

Akselafstand 2540 mm.
Sporvidde, for 1289 mm.
Sporvidde, bag 1298 mm.
Største længde 4400 mm.
Største bredde 1628 mm.
Største højde, belastet 1407 mm.
Dækstørrelse 5,60×13.
Forsædets bredde 1380 mm.
Bagsædets bredde 1370 mm.
Antal døre 4.
Motortype, topventilet.
Cylinderantal 4.
Boring 79,4.
Slaglængde 76,2 mm.
Slagvolumen 1508 liter.
Kompressionsforhold 8,1:1.
Bremse-h/k ved omdr./min. 57/4600.
Drejningsmoment kgm v. omdr./min. 11,8/2200.
Kraftoverføring, synchromesh.
Antal gear 4 frem + 1 bak.
Bakakseludveksling 3,9:1.
Batterispænding 12 volt.
Kølesystem 7,5 liter.
Benzintank 45 liter.
Motorolie 3,4 liter.
Gearkasseolie 1,2 liter.
Bagakselolie 1,4 liter.
Egenvægt, køreklar, ca. 964 kg.
Vendehøjde ca. 10,2 m.
Tophastighed ca. 125 km/t.
Pris 21.966 kr.

Frederiksborg Amts Avis

Vi prøvekører:

Vauxhall '4' de luxe

Man føler sig lidt i retning af »Jeppe i Baronens Seng«, når man kører i den nye Vauxhall 4 de Luxe, der er en ret stor vogn, præsentabel og giver een herskabsfølelse. Denne model må kunne tage konkurrencen op med sine brødre i 21.000 - 22.000 kroners prisklassen. Den har udmærkede køreegenskaber, og fremtræder som en god familievogn.

Vauxhall 4 fås også i en standard- og en superudgave. De koster henholdsvis ca. 18.500 og 19.850 kr., sidstnævnte med både tre- og fire-trins gearkasse. At den nye model har fået betegnelsen „4“, betyder ikke, at man har droppet navnet Victor. Vognen hedder Vauxhall Victor i England, men man har blot kastet Victor bort herhjemme. Det er en vogn med udmærket udstyr, og man har i de Luxe-modellen ofret et ægte læderindtræk, hvilket sammen med det nydelige udseende gør det til en bil, de fleste kan lide, hvis man kan regne med den indstilling, vi danskere har til biler. Jeg tænker i den forbindelse på de krav, den almindelige bilist stiller til sit køretøj og dets udseende.

120-125 km/t

Denne model er længere, lavere og bredere end sin forgænger, hvilket bl. a. har bevirket, at tyngdepunktet ligger lavere. Vauxhall 4 ligger fint på vejen, og jeg tillod mig at lade den stifte bekendtskab med endog meget dårlige veje. Den klarede sig udmærket, og man mærkede ikke i nævneværdig grad hullerne i vejbelægningen gennem rattet.

I kurverne lægger den sig pænt, og den har på dette punkt vundet en del i forhold til den gamle udgave af Victor. Den kommer ikke ud af balance, selvom man kører hårdt og ikke er smålig med hastigheden gennem kurverne.

Styringen er god, og Vauxhall 4 kan ikke beskyldes for at være mere sidevindsfølsom end de fleste vogne. Man bliver noget skuffet over, at dens tophastighed indskrænkes sig til omkring 120 - 125 km/t. Vognens udseende og størrelse lover betydeligt mere, men på den anden side kan man også sige til sig selv: Har du brug for at køre hurtigere?

Over normen

Motoren er 4-cylindret, og den yder 57 hk ved 4600 omdr./min. Den er ret støjsvag, men ved store hastigheder kan gangen godt forekomme lidt anstrengt. Gearkassen synes at være udmærket, og i de Luxe-modellen som jeg prøvekørte, var der et 4-trins gulgear. Man har endnu ikke overvundet en smule langsomhed i 2. og 3. gear, især i 2., der godt kunne give vognen en lidt hurtigere acceleration. Gearkassen arbejder godt, og man skal ligesom ved hastigheden tænke på, at der er tale om en familievogn, hvor sportsvognsegenskaber bør træde i baggrunden. Alligevel har man her en bil,

som, hvad køreegenskaber og udstyr angår, ligger over normen for familievogne.

Der er et tilfredsstillende udsyn fra alle pladser i vognen, og som passager er det en fornøjelse at blive transporteret i Vauxhall 4.

Der er god plads i denne vogn, og man kan om nødvendigt godt være seks. Både for- og bagsædepassagererne har fin plads til benene, ligesom der heller ikke er fare på færde i højden. Blot skal man passe på hovedet, når man gennem for-døren vil tage noget på bagsædet. I loftet er anbragt en lampe, som let giver hovedpine, men det er vel kun et spørgsmål om at vænne sig til - ikke at slå hovedet, blot undvige i rette tid.

Bagagerummet er meget rummeligt, og der bliver let plads til familiens store feriebagage.

Instrumentbrættet er ret enkelt og alle instrumenter lette at komme til. Blot sidder gearstangen ret langt fremme på kardantunnelen, hvilket bevirker, at man skal læne sig lidt frem under skiftningen. Rattet føles behageligt, og man har under betjeningen af speederen god støtte af kardantunnelen.

Korte sæder

Når man ikke har sparet på udstyr af nogen slags, forekommer det mærkeligt, at der ikke er tænkt på sæderne. Man bliver ikke understøttet rigtigt, og det vil nok blive nødvendigt med et „strække ben“-hvil på langture. Forsæderne kan indstilles i længderetningen, men ryglænet er fast. Vinklen mellem sæde og ryg var for mit vedkommende forkert, så jeg fik ondt over lænden. Endvidere er sæderne for korte, så lårene ikke understøttes tilstrækkeligt.

Vognens varme-, friskluft- og defrosteranlæg virker godt, så man behøver ikke at være nervøs for en tur til polaregne eller ækvator. Der er også gjort meget for sikkerheden. De fire døre er alle forsynet med sikkerhedslås, så de ikke springer op ved børns leg eller under kollision. Alle frem-springende punkter er elimineret, og instrumentbord samt solskærm polstret. I tilfælde af et uheld,



Det er ikke ubehageligt at tage et lille „hop“ med Vauxhall '4' de luxe.



hvorved vindspejlet splintres, mister føreren ikke udsynet, idet man har indlagt en sikkerhedszone.

Billigere i drift

Vedligeholdelsesudgifterne på den nye Vauxhall skulle kunne reduceres væsentligt, da man har nedskåret antallet af chassismøresteder til fire mod tidligere fjorten. Disse skal kun smøres for hver 18.000 km. Motorolien udskiftes for hver 4500 km, og man må i den forbindelse tilføje, at det anbefales fra fabrikkens side. Jeg vil imidlertid mene, at der også må tages hensyn til, hvor meget man kører i gennemsnit pr. måned. Endvidere bør antallet af starter pr. dag, og under hvilke forhold disse foregår, tages i betragtning.

Benzinøkonomien skal man bedømme over et længere tidsrum og større antal kilometer, men fra fabrikkens side opgives det, at den kører 12-13 km. pr. liter.

Stig.

Tekniske data for Vauxhall »4« de luxe

Akselafstand 2540 mm, sporvidde, for 1289 mm, bag 1298 mm, største længde 4400 mm, største bredde 1628 mm, største højde, belastet 1407 mm, dækstørrelse 5,60 X 13, forsædets bredde 1380 mm, bagsædets bredde 1370 mm, antal døre 4, motortype topventilet, cylinderantal 4, boring 79,4 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1508 liter, kompressionsforhold 8,1:1, bremse-hk ved omdr./min. 57/4600, drejningsmoment kgm. ved omdr./min. 11,8/2200, kraftoverføring synchromesh, antal gear 4 frem + 1 bak, bagakseludveksling 3,9:1, batterispænding 12 volt, kølesystem 7,5 liter, benzintank 45 liter, motorolie 3,4 liter, gearkasseolie 1,2 liter, bagakselolie 1,4 liter, egenvægt, køreklar ca. 964 kg, vendediameter ca. 10,2 m, tophastighed ca. 125 km/t., pris 21.966 kr.

MOTOR

F. D. M. VEJPRØVE NR. 161
af civilingeniør Mogens Teisen

De mekaniske elementer i den nye Vauxhall „4“ er i hovedsagen de samme som i Vauxhall Victor, hvis førsteudgave vi prøvede i 1957 (rapport i MOTOR nr. 14).

Motorens vægt er reduceret ved en mere udstrakt anvendelse af letmetal, og ydelsen er forøget en smule, men den væsentligste forbedring består deri, at vognen nu kan leveres med en fuldt synkroniseret firetrins gearkasse med „guldgear“.

Selve vognen er en fuldstændig nykonstruktion. Den er længere, lavere og bredere end forgængeren, men ikke tungere.

Hovedelementerne i det helsevejse, selvbærende stålkarosseri danner som tegningerne viser et meget solidt „bur“ omkring passagerrummet, og man har afstået fra at knibe hjørnestolpernes tværsnit helt ned og til gengæld fået en rimelig sikkerhed for, at vognen kan tåle at komme rundt på taget uden at trykkes sammen.

Sammenlignet med den foregående model er det umiddelbare indtryk af den nye „4“, at pladearbejdet er af væsentlig bedre kvalitet, og når her til kommer, at man angiveligt har ofret megen omhu på rustbehandling, er dette glædelige tegn på, at fabrikerne nu er blevet klare over, hvad der er det svageste punkt i de allerfleste moderne vogne.

De konventionelle hjulophængs konstruktion fremgår af røntgenbilledet og specifikationer, og perspektivtegningen viser den særprægede udfø-

relse af de pladeelementer, der optages og viderefører de lodrette kræfter fra fortojets skruefjedre; da fire kuglede, der erstatter de egentlige styrebolte, er de eneste chassislejer, der kræver regelmæssig smøring.

Vognen har fire brede døre, der alle er hængslet i forkanten, og de bageste døråbninger er ført helt ind over hjulkasserne. De udvendige dørgrebs trykknapper vender til en forandring bagud, men det er ikke let at få øje på nogen funktionel fordel ved dette arrangement.

Vognens interiør er præget af omhyggelig forarbejdning, men der er ingen afvigelser fra det tilvante i selve indretningen. Instrumentbordets overkant er polstret, og man har det sædvanlige handskerum (uden lås i klappen) i højre side.

Der er to cirkulære instrumenter symmetrisk over ratstammen: til venstre det kombinerede benzinur og kølevandstermometer og til højre speedometret (uden triptæller). De er anbragt på et skinnende blankt panel i hele vognens bredde, og midt på dette sidder tændingsnøglen og betjeningsknapperne pænt og overskueligt. Reguleringshåndtagene for opvarmnings- og ventilationssyste-

met er anbragt halvvejs inde under instrumentbordet og lidt for langt fra førersædet, hvilket åbenbart er en følge af, at vognen er „født“ højrestyret.

Det store bagagerum er udformet således, at det vel nu må betegnes som „klassens bedste“!

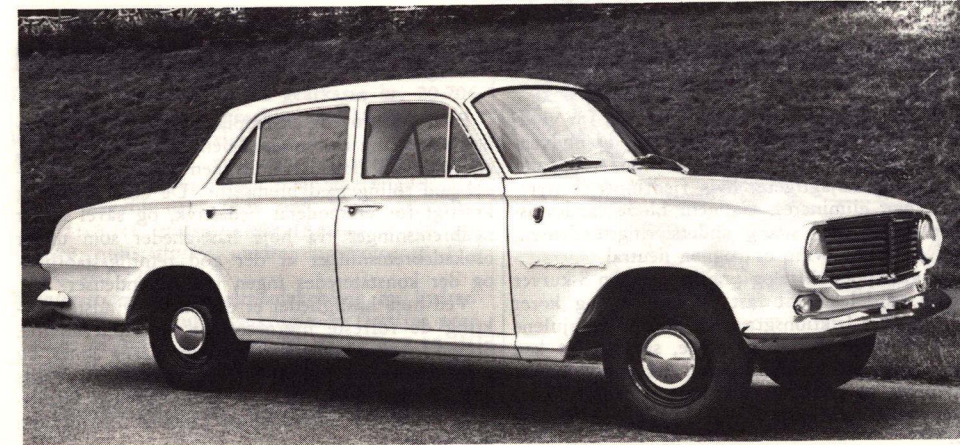
Reservehjulet er anbragt lodret helt ude i højre side, så det ikke optager nyttig plads, og bagagerumsklappen når helt ned til rummets plane gulv, så man fritages for at løfte tunge kufferter højere end absolut nødvendigt.

Vauxhall „4“ er mærkeligt nok ikke udstyret med asymmetrisk nærllys, og den frister derfor ingen til at tro, at man kan undvære en fjernprojektor.

Køreegenskaber

Alle døre fastholdes i yderstillingen af lidt for svage fjederanordninger, og det var ønskeligt, om navnlig bagdørene havde større åbningsvinkler.

I den bageste afdeling er der tilstrækkelig benplads og loftshøjde. Sædet er bredt nok til tre personer, men de yderste generes kendeligt af hjulkasserne, og sædet er for kort og for blødt polstret.



De separate forsæder er ligeledes for korte, og de næsten plane ryglæn yder hverken lende- eller tværstøtte.

Udsynet er godt i alle retninger, selv om føreren ikke længere kan se de bageste vognhjørner.

Det brede, effektive bakspejl sidder højt nok til, at man frit kan se under det, og det afprøvede eksemplar var yderligere forsynet med et meget nyttigt sidespejl.

Viskerne klarer tilstrækkelige arealer, der overlapper midt for, men der efterlades et temmelig stort, urensset felt i højre side. Man ville derfor have god brug for de 5 cm længere viskerblade, der er plads til.

I det afprøvede eksemplar var instrumentbordets overkant betrukket med lyst kunstlæder, hvis spejlbillede til stadighed lå som en tåge i vindspejlet, og det blanke ratbeslag kunne lejlighedsvis give generende refleksler.

Den temmelig svære ratkrans er behagelig at gribe om, men rattet ligger lidt for fladt til at falde bekvemt i hånden, og ratstammen er lidt i vejen, når en langbenet fører skal ind og ud af vognen.

Instrumenterne sidder for lavt og har helt lodrette skalaer, så de ses under en forkert vinkel, og speedometrets 15-delning er upraktisk med vore 10-delte hastighedsgrænser. Det mest upraktiske er dog, at hornkontaktringen „skygger“ for begge instrumenter.

Håndbremsegrebet sidder for tæt på ratstammen og har en uheldig trækretning lige mod førerens højre knæ.

Der er meget rigelig plads omkring de hængende pedaler, men nedblændingskontakten burde flyttes udefter og fremad, så man kunne blive fri for at træde på den hele tiden. Orgelspederen sidder for langt tilbage, så føreren ikke får hvile for højre ben, og ved normal kørsel står pedalen for stejlt, så fodleddet skal bøjes for meget. Gearstangen sidder lidt for langt fremme, men er i øvrigt en af vognens fineste detaljer. Den har særdeles præcise skiftebevægelser, og synkroniseringen er meget effektiv og hurtigt virkende i alle gear.

Motoren starter omgående efter en kold nat i det fri, og med brug af chokeren går den jævnt med det samme og er straks klar til at tage fat.

Den kan trække jævnt ned til ca. 30 km/t i IV gear, og dens vibrationer er godt isoleret fra vognen undtagen i et område mellem 80 og 90 km/t, hvor der er svage resonanser. Over 110 km/t kommer der en kraftig brummelyd, der formentlig hidrører fra udblæsningssystemet.

Med fuld udnyttelse af det fortrinlige gearskifte har man et virkelig energisk optræk, der navnlig er nyttigt ved bykørsel.

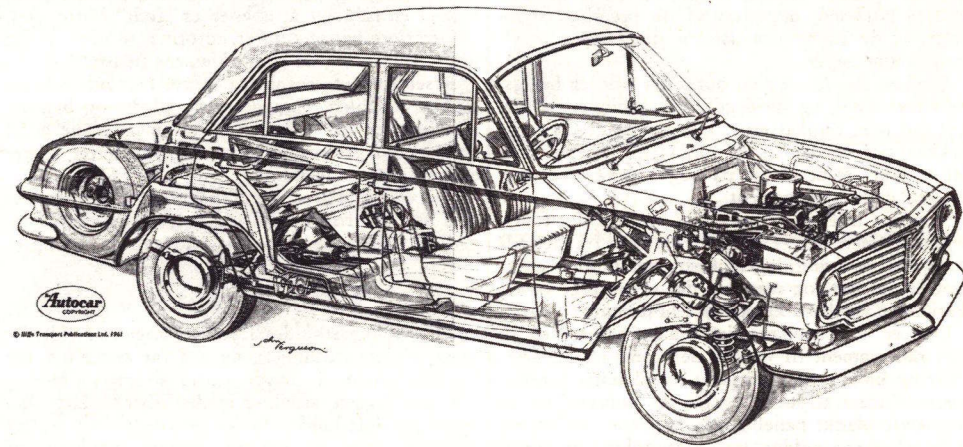
På åben vej vil mange sikkert savne den større effekt, der findes i den bebudede *model XV 4/90*, men til al dagligdags brug er trækraften tilstrækkelig. IV gear er ret højt med tilsvarende beske- den acceleration, men III gear er et ret virksomt overhalingsgear, hvis den overhalede ikke kører for stærkt.

Affjedringen tager ligelige hensyn til kørekom- forten og vejbeliigheden, og den kraftige dæmp- ning er i stand til at holde vognen i relativ ro. Når hurtig kørsel på bølgede veje alligevel kan forekomme temmelig urolig navnlig for bagsæde- passagererne, skyldes det hovedsagelig den alt for bløde sædepolstring, som tilmed kan „bunde“ ret ubehageligt på dårlige veje.

Vibrationer fra vaskebrætsriller og andre kort- bølgede ujævnheder går temmelig kraftigt igennem og nedsætter lejlighedsvis den ellers så sikre kon- takt mellem hjul og vejbane, men alle andre typer af ujævnheder, også de helt grove, absorberes godt.

Med $3\frac{3}{4}$ ratomdrejning fra stop til stop er sty- ringen temmelig lavt gearet for en vogn af denne størrelse, men selv om der er en vis fjedring om- kring midterstillingen, virker mekanismen alligevel meget præcist under normale forhold. Vejbanens stød mærkes ikke i rattet, og der er passende selv- opretning efter sving.

Vognen har en svag understyringstendens og en tilforladelig retningsstabilitet, og selv om den ikke kan siges at være ufølsom for sidevindspå- virkninger, opfører den sig alligevel temmelig



Røntgenbillede af Vauxhall '4'

godartet i blæsevejr. Den viger ret roligt for vind- stød og levner derfor føreren tid til de nødven- dige styrekorrekationer, der nok kunne udføres hurtigere og nøjagtigere, hvis fjedringen i styre- tøjet kunne elimineres. Gennem bløde landevejs- kurver sporer man stadig understyringstendensen, men i egentlige sving er vognen neutral.

Den går sporsikkert og præcist gennem S-kurver og står særdeles godt fast på hjulene, og kører man den over friktionsgrænsen, skrider baghjulene ud på en meget behersket måde, så man let kan rette vognen op. Krængningen i „skrappe“ kurver er moderat, og man har i det hele en meget sikker fornemmelse, når man kører hurtigt på snoede veje.

På det afprøvede eksemplar var der en ret bety- delig dødgang i bremsepedalen, men på den korte, effektive del af pedalvandringen havde man allige- vel god føling med bremsene. De tager blødt og kraftigt for et moderat pedaltryk, og såvel under nedbremsninger fra høje hastigheder som under blokadebremsninger er der god retningsstabilitet, og der konstateredes ingen fadingstendenser.

Ved høje hastigheder er der en del vindstøj om- kring de forreste hjørnestolper og vipperuderne. Støjen forøges kraftigt, når vipperuderne åbnes, og man undrer sig endnu engang over katalogernes besynderlige sprogbrug, når man i praksis konsta- terer, hvad den berømmelige „trækfri“ ventilation faktisk er.

På ru asfalter er der en del hjulstøj, og ved kørsel på stenbro rumler karrosseriet ret kraftigt. På det afprøvede eksemplar kunne bagtøjet høres lidt ved høje hastigheder.

Vognen har et ret omstændeligt opvarmnings- og ventilationssystem med 10 elektriske blæsere og friskluftindtag gennem en indstillelig klap foran vindspejlet. Systemet giver rigelig varme, og man kan samtidig få rigelig frisk luft ind i *bunden* af vognen! Men fabrikkerne leverer jo angiveligt det, „folk vil have“, så man må heraf slutte, at de fleste foretrækker at køre med kolde fødder og varmt hoved, for det er netop, hvad man får ud af alle anstrengelserne!

Det er vel næsten overflødigt at bemærke, at der heller ikke findes noget *luftudtag* bag i vog- nen, men „folk“ må åbenbart også ønske at køre med tilduggede ruder.

Det ville være virkeig interessant at se den markedsanalyse, som giver dette ejendommelige billede af købernes ønsker, og som fører til, at en i øvrigt meget vellykket nykonstruktion som *Vaux- hall „4“* fremdeles er behæftet med alle de „stan- dardiserede mangler“.

Specifikationer

Mærke: Vauxhall, type: „4“ Super.

Fabrikat: Vauxhall Motors Ltd., Luton, England.

Dagspris: Super m. 4-trins gearkasse kr. 20.706.

Standard m. 3-trins gearkasse kr. 18.492.

Vægtafgift: kr. 150 årlig.

Motor: 4-cylindret vandkølet rækkemotor med topventiler, boring: 79,4 mm, slaglængde: 76,2 mm, slagvolumen: 1508 cm³, kompressionsfor- hold: 8,1:1, største effekt (SAE): 57 HK ved 4600 o/m, største omdrejningsmoment: 11,8 mkg ved 2200 o/m.

Transmission: tør enkeltpladekobling m. hydrau- lisk betjening, fuldt synkroniseret firetrins gear- kasse m. udv.: I gear: 3,30, II gear: 2,14, III gear: 1,36, IV gear: 1,00, bakgear: 3,04, fritlig- gende kardanaksel m. 2 nålelejekryds, hypoid- fortandene kron- og spidshjul i bagtøj, udv.: 3,90.

Chassis: selvbærende stålkarrosseri, forhjulspop- hæng: korte og lange tværsvingarme m. skrue- fjedre og krængningsstabilisator, baghjulspop- hæng: stiv bro m. langsgående bladfjedre, dob- beltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere for og bag, kuglekrebslæbsstyring m. tredelt sporstang, $3\frac{3}{4}$ ratomdrejning fra stop til stop, fodbremse: hydraulisk virkende på alle hjul, håndbremse: mekanisk virkende på baghjul, pressede stålpladehjul monteret med 5,60-13" slangeløse dæk, 12 volt el. anlæg, 38 Ah.



Forhjulsophænget og afstivningselemen- terne ved de forreste hjulkasser

Prøveresultater

Omstændigheder: koldt og tørt vejr. Skønnet vind- hastighed: 2-3 m/sek. Prøveeksemplarets kilo- meterstand: 4000 km.

Speedometrets fejlvisning:

vognspeedometrets visning:	30	45	60	75	90	120
virkelig hastighed km/t:	30	43	57	70	85	115

Målte tophastigheder km/t:

I gear: 45, II gear: 70, III gear: 108, IV gear: 121.

Acceleration i gearene (sekunder):

	II	III	IV
20- 40 km/t	3,0	-	-
30- 60 km/t	5,9	7,9	-
40- 80 km/t		13,9	16,8
50-100 km/t		23,9	25,5

Acceleration gennem gearene:

0- 20 km/t	2,9 sekunder
0- 40 km/t	5,9 sekunder
0- 60 km/t	8,1 sekunder
0- 80 km/t	15,7 sekunder
0-100 km/t	24,4 sekunder

Benzinøkonomi målt ved kørsel med konstante ha- stigheder på lige, vandret vejbane:

40 km/t	15,9 km/l
60 km/t	13,5 km/l
80 km/t	12,7 km/l
100 km/t	10,5 km/l

Der anvendtes superbenzin.

Alle målinger udført med 2 personer i vognen.



Instrumentbordet er overskueligt og betjeningsgrebene er hensigtsmæssigt anbragt. Det ser helt fjollet ud på tryk, for det burde jo være en oplagt selvfølge.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Prøvekørsel af Mogens H. Damkier

Da Vauxhall Victor i sin tid kom på markedet med brask og bram, var der ikke udelte begejstring for dens amerikanske udseende med den upraktiske panoramarude, og de første erfaringer med vognen var ret brogede. På denne baggrund er det måske ikke så mærkeligt, at GM i Danmark helst vil lade navnet Victor gå i glemmebogen ved simpelthen at kalde den helt ny model Vauxhall 4, skønt den fra fabrikken stadig bærer navnet Victor.

Der er tale om et helt nyt karosseri med usædvanlig rene og smukke linier, og vognens interiør lever op til det ydre – i hvert tilfælde hvad angår Super og De Luxe modellen. Som nævnt i sidste nummer er der nemlig forskellige udgaver hovedsageligt delt mellem vogne med tre-trins og fire-trins gearkasse. Standard og Super fås begge med tre-trins gearkasser, gennemgående sofa og ratgear kun med udstyrsmæssig forskel, medens Super og De Luxe leveres med fire-trins gearkasse, guldgear og separate forstole ligeledes med udstyrsmæssig forskel. Den prøvekørte udgave havde fire-trins gearkasse, separate forstole og guldgear.

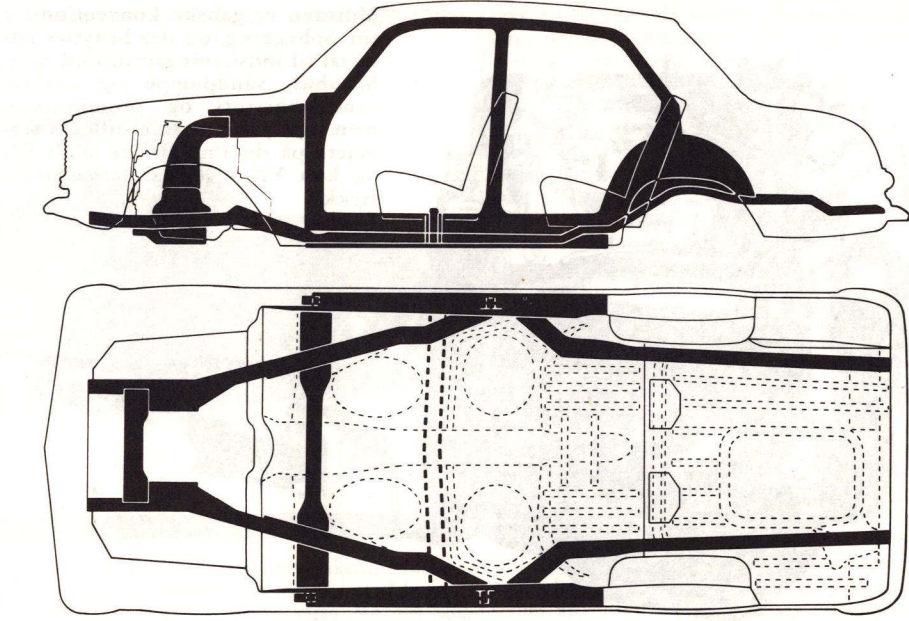
Den mekaniske side af sagen er i grundkonstruktionen overtaget direkte fra Victor, hvilket vil sige et selvberende karosseri udformet som fire-dørs sedan med konventionel hjulophængning i triangellarme og skruefjedre foran og langsgående

bladfjedre i forbindelse med den stive bagbro, men den nye model har større akselafstand og større sporvidde. Iøvrigt kan karosseriet præsenteres efter det traditionelle „længere, bredere og lavere“, men det skal dog retfærdigvis siges, at den kun er meget lidt længere og bredere, medens den er væsentligt lavere, og dog er der glimrende indvendige pladsforhold.

Et absolut plus, der kan gøres op i kroner og øre, er den fabriksmæssige rustbeskyttelse med olieprodukter (Tectyl) efter de principper, der er blevet gennemgået i de tre sidste numre af SMJ. Det vil i virkeligheden sige, at den omsorgsfulde bilist i tankerne kan reducere de iøvrigt yderst humane priser med et par hundrede kroner.

Motor og transmissionssystem er også overtaget fra Victor II, og man kan vist roligt regne med, at børnesygdommene forlængst er overstået for disse elementers vedkommende – man fik i det mindste et tillidsvækkende indtryk. Der er tale om en fire-cylindret halvanden liters motor med boring 79,37 mm og slaglængde 76,2 mm, hvilket giver et nøjagtigt slagvolumen på 1508 ccm. Med et kompressionsforhold på 8,1:1 er maksimaleffekten 56,3 hk (SAE) ved 4600 omdr/min.

Interiøret virker overmåde tiltalende, og det er længe siden, man har haft et så håndgribeligt indtryk af begrebet „bil“ ved at sætte sig ind i en husholdningsbil i den humane prisklasse. I stedet for den sædvanlige udsigt til en uoverskuelig, forkromet dukebox kan man betragte to letafslæselige, runde instrumenture indeholdende speedometer med kilometertæller og kontrollampe for fjernlys i det ene og benzinstandsmåler samt kølevandstermometer, kontrollampe for olietryk og ladestrøm i det andet, medens kontrollamper for blinklyset er anbragt mellem de to urskiver. Midt på forpanelet har vi chokeren, den kombinerede tændings- og startkontakt, viskervkontakt og lyskontakt. Ved at trykke på viskervkontakten sættes vindspejlsvaskeren i gang, og drejer man lyskontakten, tændes loftslyset, medens lygterne betjenes ved at trække kontakten mere eller mindre ud – alt sammen enkelt og overskueligt og med velanbragte kontrolgreb.

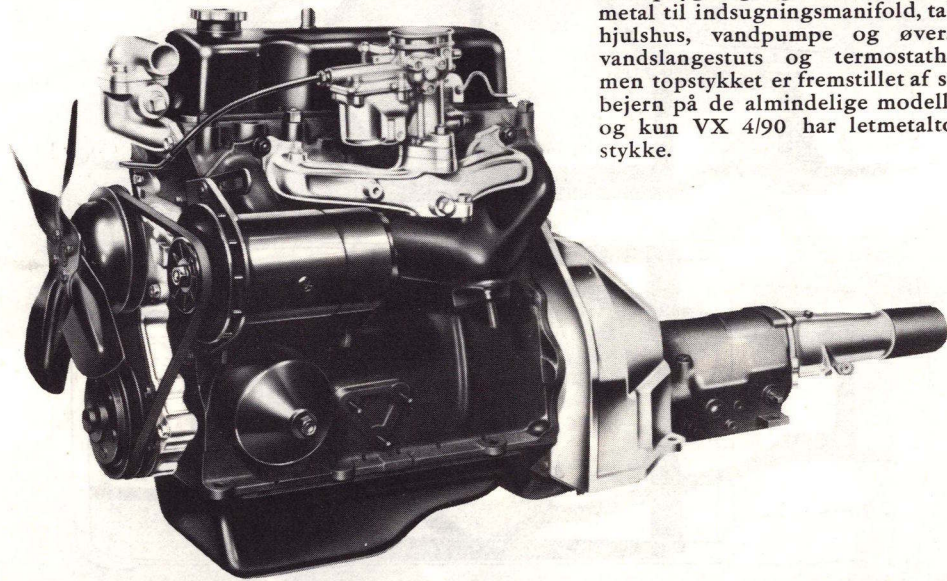


Som den første personvogn rustbeskyttes Vauxhall 4 efter moderne principper, inden den forlader fabrikken. Her ses de lukkede kassevanger i den bærende konstruktion, og det er navnlig rustbeskyttelsen af disse hulrum, der har betydning.

Indstigningsforholdene er ganske glimrende, og selv virkelig høje personer kan regne med god plads til hovedet, både ved indstigning og når man sidder på forsædet, medens det lige akkurat går an ved bagsædet. Kørestillingen er god, og det skal nævnes, at sædets højde kan indstilles indenfor visse grænser, men det er noget, der gøres én gang for alle, da det ikke sker ved hjælp af et håndtag, som tilfældet er ved indstillingen af arstanden fra pedalene. Alene at muligheden foreligger må noteres som et plus. Udsynet til alle

sider er godt, og da der er sørget for god benplads og dermed for muligheden for et forholdsvis lavt sæde, er man også fri for at have bakspejlet ind i det naturlige synsfelt fremefter. Kontrolgrebene og pedalene ligger godt for en naturlig betjening, blot kunne gearstangen godt være lidt længere eller bøjet lidt længere bagover, da man må lette ryggen fra sædet og læne sig lidt fremover, når man skal i tredje gear, medmindre man har abnormt lange arme.

Instrumenterne er afskærmet af det polstrede



Motoren er ganske konventionel i sin opbygning, og der benyttes letmetalt til indsugningsmanifold, takt-hjulshus, vandpumpe og øverste vandslangestuds og termostathus, men topstykket er fremstillet af støbejern på de almindelige modeller, og kun VX 4/90 har letmetaltop-stykke.

forpanel, men desværre lader man kuløren på den polstring følge det øvrige indtræk, hvor den i alle tilfælde burde være sort. Første gang vi stiftede bekendtskab med denne vogn, kørte vi en rød model med sort polstring af panelet, og følgelig var der overhovedet ikke reflekser i vindspejlet, medens den til prøvekørslen benyttede vogn havde gult betræk med den resultat, at forpanelet spejlede sig i vindspejlet – da sort passer til alle farver, skulle det være ret naturligt at gennemføre en sort montering på alle vogne uanset de øvrige farver på karosseri og betræk.

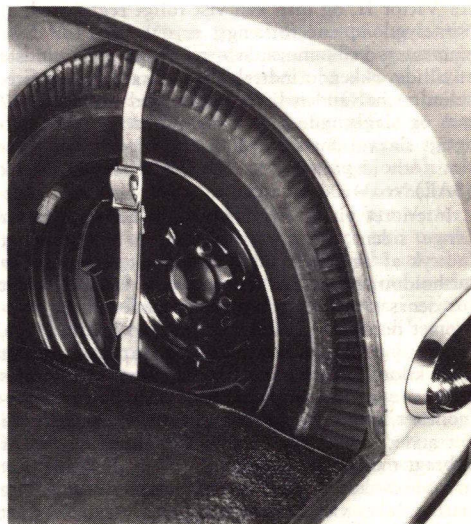
Medens motoren endnu ikke er fuldt opvarmet, og altså medens karbureringen er på den magre

side i forhold til motorens behov, forbløffes man over den lydløshed og den aldeles vibrationsfri gang, den udviser. Man må en gang imellem lytte efter, om motoren i det hele taget går, for ikke at komme til at aktivere starteren igen. Så snart motoren er varm, og karbureringen derfor bliver noget federe i forhold til behovet, bliver motorgangen lidt tungere i tomgang, hvilket iøvrigt tyder på korrekt justering.

Fra første færd får man indtryk af at have fat i en vogn, der for alvor ligger godt i hænderne på føreren – alt fungerer præcist og efter ønske, og man får en fornemmelse af, at man er ude at køre i en rigtig bil.

Køreegenskaberne harmonerer på det smukkeste med vognens indretning og udseende. For det første er vognen tilpas lydløs op til de 100 km/t, hvorefter støjniveauet er jævnt stigende hovedsagelig på grund af udblæsningsstøjen, der forplanter sig til karosseriet, men selv ved tophastighed behøver man ikke at hæve stemmen for at føre en almindelig samtale. For det andet fornemmer man øjeblikkelig en sikker og stabil vejkontakt også på ujævn vej, og styretøjet går let med en naturlig udveksling. Dertil kommer en tilpas styrefølsomhed, der gør kørslen overlegen og ganske ubesværet, men tillige usvigelig præcis. Styringstendensen er neutral med en svag antydning mod det understyrende.

Kører man hårdt i de bløde, hurtige sving, kom-



Dette er en virkelig praktisk anbringelse af reservehjulet, som man kan få fat i uden at flytte bagagen, og dog optager det ikke plads i det egentlige bagagerum.

Også som stationcar har Vauxhall 4 tiltalende linier.



mer der en svag, jævn firehjulsudskridning, der blot giver fornemmelse af understyring, så det er ikke noget, man skal kalkulere med under kørslen. Kører man derimod hårdt på de for alvor snoede veje, kan man fremkalde mærkbare udskridninger på alle fire hjul, og det forunderlige er, at man trods denne udskridning kan dirigere vognen fuldstændig efter ønske – man kan uden videre tvinge den ind på en brattere drejning, man kan ved hjælp af de indirekte gear og gaspedalen tvinge bagvognen til en større udskridning, eller man kan ved simpelthen at lette på gaspedalen „samle vognen op“ og altså afbryde udskridningen. Disse egenskaber træffer man ellers ikke i almindelige husholdningsbiler, medens de er fremherskende ved en del sportsvogne med stor motorkraft i forhold til egenvægten.

Selvfølgelig kan man ikke til daglig tillade sig at anvende en sådan teknik uden at vække anstød hos et mere borgerligt indstillet publikum, men

den dag man kommer ud i en vanskelig situation, har man mange køretekniske reserver at råde over, og den daglige kørsel får en egen charme, som man mangler i mange af de helt sporsikre vogne, derfor ved overdreven hård kørsel bryder ud i en pludselig og til tider mindre kontrollabel udskridning. Jeg vil endda holde på, at den mindre rutinerede eller mindre kyndige bilist får en passende advarsel i god tid, uden at denne advarsel dog virker skræmmende. Når en vogn kan give den mindre kyndige en advarsel, hvor den på samme tid vil indgyde den mere kyndige sikkerhed og løfte om overlegen manøvredegytighed, kan man vist ikke med rimelighed forlange mere.

I forhold til disse køreegenskaber virker motoren egentlig forbløffende svag, og med et halvt hundrede heste ved koblingsflangen til en egenvægt på 964 kg ligger vi da også over de 19 kg pr. hk. Med hensyn til accelerationen indenfor de normale hastighedsområder mangler man såmænd

ikke noget, men da tophastigheden er under 125 km/t, har man naturligvis ikke noget større kraftoverskud, når man kommer på den anden side af 100 km/t, da englænderne tilsyneladende også med denne vogn har forladt den udprægede undergearring. Det er vel nok ud fra lignende betragtninger, at Vauxhall har indset muligheden af at fremstille en mere sportsbetonet vogn i form af VX 4/90, hvis motor har højere kompressionsforhold (9,3:1), to karburatorer og bedre lejer, hvilket sætter maksimaleffekten op til 82 hk (SAE). Denne vogn har skivebremser på forhjulene, og det sportslige tilsnit understreges af en omdrejningstaller, mens den kommer vist først til landet i løbet af februar måned.

Endnu en fordel kan man notere ved Vauxhall 4 gennem en glimrende sidevindsstabilitet, der yderligere gør kørslen komfortabel og meget lidt trættende. Bremserne retter man desværre ofte et mistænksomt blik imod, når det drejer sig om engelske vogne, men her fik man faktisk sit livs overraskelse. Nok har Vauxhall i mange år haft en heldig hånd til bremsernes udformning, og selv om det effektive bremseareal har nok så stor betydning for slidstyrke og fadigstendenser, så får man alligevel oftest et lille fingerpeg om bremsernes arbejdssevne ved at betragte forholdet mellem vognvægten og det effektive areal, der for Vauxhall 4 andrager 594 cm² svarende til 0,61 cm² pr. kg egenvægt, hvilket stort set er den halve værdi af den, jeg kan regne med i min egen højst private vogn. Med den beherskede tophastighed i Vaulhall 4 er det benyttede effektive areal fuldt forsvarligt, men man venter sig alligevel ikke nogen overrådig bremseevne, skønt man med det samme kan konstatere, at der skal anvendes et yderst behersket pedaltryk.

Ikke desto mindre er man ved at slå alle sine egne rekorder ved fra 100 km/t at bringe vognen til standsning på 46 meter med en fuldkommen ensartet retardation gennem hele bremseperioden (tid: 3,4 sekunder). Om og om igen foretog vi det samme forsøg med ganske små variationer, der altid må tillægges måleuøjagtigheden, når

man ikke råder over et omfattende og meget kompliceret elektronisk udstyr, og den ovenfor nævnte værdi er som altid et gennemsnit af mange forsøg. Iøvrigt kunne der ikke noteres fading, så længe man mellem de enkelte forsøg skulle foretage opmålinger o. s. v., hvilket siger sig selv, da bremserne har rigelig tid til afkøling, men ved uafbrudt, skiftende acceleration og bremsning fra 100 km/t indtrådte der begyndende fading ved femte opbremsning, hvilket altså er helt uden praktisk betydning, da det ikke er forhold, man kan komme ud for i den daglige kørsel, og der er næppe nogen, der vil køre væddeløb med denne vogn. Pedaltrykket under de foretagne katastrofeopbremsninger lå mellem 19 og 25 kg, så det kan selv et barn præstere, men iøvrigt oversteg de almindelige opbremsninger under prøvekørslen på intet tidspunkt 5 kg i pedaltryk, så også på dette punkt er der tale om overlegen sikkerhed.

Den fuldsynkroniserede fire-trins gearkasse gør vognen bekvem at manøvrere i byen, og da den tillige er godt underdrejet, er den også let at parkere – jeg kunne med tilfredshed og nogen undren konstatere, at jeg i to tag kunne bakke den på plads mellem to andre vogne, der holdt i en indbyrdes afstand på 60 cm mere end Vauxhall'ens total længde, og så er vi endda helt inde ved kantstenen. Det er ellers absolut ikke min stærke side, medmindre der er tale om min egen vogn, som jeg kender ud og ind, og en kollega, der en dag overværede mine anstrengelser på dette punkt, kommenterede tilfældet med et strålende udtryk: Stor klovn i lille manege. Der er ganske vist mindre plads end vognens total længde, men også det bør man jo have øje for.

Varmeapparatet er forholdsvis let at indstille til en tålelig temperatur, men man kan ikke helt følge konstruktørernes tankegang, når de under forpanelet anbringer et lille drejespæld i en friskluftkanal, da det tilsyneladende ikke har anden funktion end at sende en stråle iskold luft ind over benene på fører og forsædepassager.

I denne som i de fleste andre vogne kunne der godt kæles lidt mere for sædernes udformning,

men karosseriets montering er såvel indvendig som udvendig overordentlig smukt udført efter nutidens standard, og en detalje som reservehjulets anbringelse i siden i bagagerummet tyder på en omtanke med kurs mod det praktiske, som ellers ikke ligner englænderne, der lever under devisen: Hvem siger, at livet skal være let endsiges komfortabelt?

Den mekaniske finish virker tillidsvækkende, men efter sigende skulle der for tiden foregå en omfattende kvalitetsforbedring på de fleste engelske fabrikker af hensyn til den kommende konkurrence på lige fod med mange af de kontinentale mærker, og visse forbedringer synes at kunne spores i flere engelske mærker. Eksempelvis er synkroniseringen af gearkassen mere pålidelig og effektiv, end det ofte tidligere har været tilfældet med engelske vogne, og differentialøst arbejdede i den prøveførte vogn stort set lydløst.

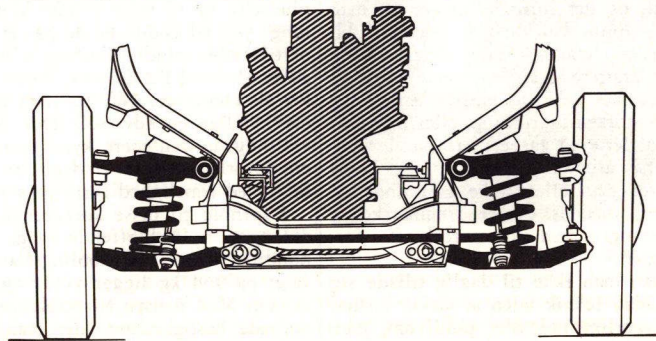
Det mest tiltalende ved Vauxhall 4 er imidlertid den fuldstændige harmoni mellem vognens betjening og kørsel. Motoren er tilpas smidig, og udvekslingsforholdet er aftrappet ganske naturligt, men alligevel kan tredje gear ofte med fordel benyttes som overhalingsgear, fordi det først trækker ud ved godt 100 km/t. Det er derfor nogenlunde ligegyldigt, om man lægger sin kørsel an efter de sportsbetonede principper eller om man forsøger sig med en lidt for sagtmodig husmoderkørsel, for

vognen er indforstået med begge dele. Når man derfor betegner den som familievogn, så er det ikke helt forkert, for alle familiens medlemmer vil kunne køre den på tilfredsstillende måde og med lige stor fornøjelse.

Selvfølgelig forstår man det praktiske i at overtage motoren nogenlunde uændret fra den tidligere model, men spørgsmålet er alligevel, om det ikke havde været nok så klogt at give den ca. 70 hk at tumle med, for de ændringer, der er foretaget med model VX 4/90 virker lidt højdramatiske, hvilket kunne tyde på, at der ikke er ændret på motorens ventiler eller knastaksel.

Vedligeholdelsesarbejdet ved de nye Vauxhall modeller er bragt ned til at omfatte kun fire smøresteder, men englænderne er tilsyneladende også ret førende på de „olieløse lejer"s område, og man regner med, at der i 1962 skal køre 100 millioner af de servicefri lejer i tyske vogne – eksporten af disse lejer eller bøsninger er fra de engelske Glacier-fabrikker i øjeblikket oppe på 100.000 og ugen, og de er medvirkende til, at det stadig bliver lettere og billigere at vedligeholde en vogn.

De nye Vauxhall 4 vil kunne give flere kontinentale fabrikker en del at spekulere på, og den bliver ikke mindst en konkurrent til sin egen fætter, den tyske Opel.



Vauxhall '4', Specifikationer

Udvendige mål:

Akselafstand	2,54 m
Sporvidde for	1,29 m
Sporvidde bag	1,30 m
Største længde	4,40 m
Største bredde	1,63 m
Største højde (belastet)	1,41 m

Indvendige mål:

Forsædets bredde	1,38 m
Bagsædets bredde	1,37 m

Motor, gearkasse og bagaksel:

Motortype	Topventilet
Cylinderantal	4
Boring	79,4 mm
Slaglængde	76,2 mm
Cylindervolumen	1508 cm ³
Kompressionsforhold	8,1:1

Bremse-hk v. 4600 omdr./min. 57

Drejningsmoment
v. 2200 omdr./min. 11,8 kgm

Kraftoverføring..... Fuldt syn. gear

Antal gear 3 el. 4 frem + 1 bak

Bagakseludveksling 3,9:1

Batterispænding..... 12 volt

Kølesystem 7,5 ltr.

Benzintank 45 ltr.

Motorolie 3,4 ltr.

Gearkasseolie..... 1,2 ltr.

Andre oplysninger:

Egenvægt i køreklar stand:

Victor	939 kg
Victor "Super"	943 kg
Victor de luxe	964 kg
Vendediameter	10,2 m



A monochromatic blue-toned photograph showing the interior of a Vauxhall 4. The view is from the open driver's side door, looking into the car. The steering wheel is prominent in the upper left, with the dashboard and two round gauges visible behind it. The front passenger seat has a quilted or ribbed pattern. The text is overlaid on the right side of the image.

DER STÅR EN NY
VAUXHALL "4" PARAT
TIL EN GRATIS
PRØVETUR HOS
DERES VAUXHALL
FORHANDLER

