

ÅRETS ALLA BILMODELLER

STORA 1963 BILSALONGEN

PRIS 7,50 ÖMS INRAKNAD

UTGIVEN AV

Teknikens värld



195 hk V-8 OLDSMOBILE F-85



4-dörrars Sedan de Luxe
2-dörrars Cutlass Coupé
med separata stolar

OLDSMOBILE en bra bil — OLDSMOBILE de nöjda ägarnas bil



Gustaf Byrenius



GENERALAGENT I SVERIGE FÖR GENERAL MOTORS OLDSMOBILE

ARETS ALLA BILMODELLER

STORA BILSALONGEN 1963

UTGIVARE

Ahlén & Åkerlunds Förlags AB, Torsgatan 21, Stockholm Va. ©

REDAKTION

Specialtidningarna, Sveavägen 49, Stockholm Va. Telefon 34 00 80.

Redaktör och ansvarig utgivare: John Murray.

Layout: Per Wallin, Birgitta Tornérhielm, Sören Gustafsson.

ANNONSAVDELNING

Stockholm: Torsgatan 21. Tel. 34 90 00.

Göteborg: Larmgatan 4. Tel. 11 26 01.

Malmö: Öresundshuset. Tel. 327 94.

INNEHÅLL

REGISTER över alla bilmodeller i Stora Bilsalongen	5—7
över annonser i Stora Bilsalongen	5
över generalagenter på svensk marknad	7
FÖR ER INFORMATION — om Stora Bilsalongens mål-sättning	8—9
FRAMTIDENS BIL — om utvecklingslinjer och tendenser	10—11
PININFARINA — om en formgivarfirma med dominans	12—13
JÄMFÖRELSEN — upplysande om konkurrerande bilar	14—33
Sportbilar	14—17
Bilar i prisklass 7.000—9.000	18—21
Bilar i prisklass 9.000—11.000	22—25
Bilar i prisklass 11.000—15.000	26—29
Bilar i prisklass 15.000 och mera	30—33
HÄRD KAMP — om försäljningsstriden våra märken emellan	34—35
ARETS ALLA BILAR — stor presentation av 300 bilmodeller	36—93
NYTT I BLICKPUNKTEN — om praktiskt och sportigt	94—97
TILL BILEN — allt om nyttiga tillbehör	98—101
ALEC ISSIGONIS — om mannen bakom årets bil	102—103
SKAPAD AV MOTGÅNGAR — historien om Volkswagen	104—107
PLATS FÖR EFTERTANKE — om bilköpets svårigheter	108—109
POÄNGSÄTT BILEN — om att finna en bil som passar	110—113
TILL SIST — om lyktor på Rolls-Royce och nya DKW	114

ARETS ALLA BILMODELLER

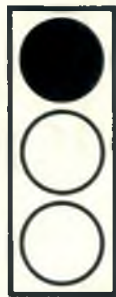
STORA BILSALONGEN 1963



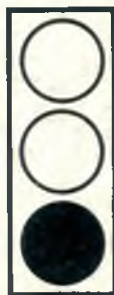
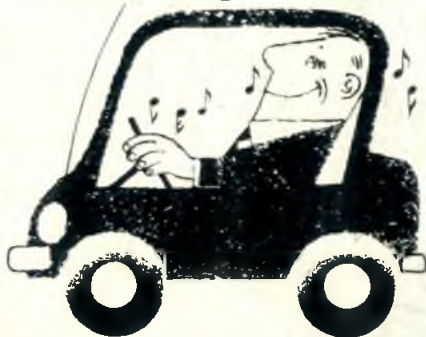
Bilpresentationer sammanställda av John och Suzanne Murray. Text: Sid. 3—15, 18—97, 102—114: John Murray. Sid. 16—17: Gunnar Friberg. Sid. 98—101: Stig Nahlbom.

OMSLAGSBILDEN

visar Caravelle — sportig nyhet från Renault — vid Farsta Centrum utanför Stockholm.



STOPP! dåligt humör - dålig "chaufför"



KÖR - med gott humör - i gott sällskap med

PHILIPS heltransistoriserade BILRADIO



Alla Philips-modellerna är heltransistoriserade och har tryckt ledningsdragnig. De är strömsnåla, kompakta och okänsliga mot vibrationer och stötar. Ljudet kommer direkt. Hög känslighet och hög uteffekt ger bättre mottagning och bättre ljud. Philips har en bilradio i varje prisklass—för varje behov—för varje bil!

PHILIPS TRYGGHETS FÖRSÄKRING
INGÅR I PRISET



Turismo (ovan)

MV, LV och UKV/FM för program 2 och 3. 15 transistorer + 6 germaniumdioder. 14 funktioner AM och 18 på FM. Riktpris 485 kr, oms ingår.

Riks-Ettan

MV och LV. 6 transistorer + 3 germaniumdioder med 10 funktioner. En effektiv liten bilradio med förvånansvärt gott ljud. Riktpris 275 kr, oms ingår.

Kontinent

MV och LV. 9 transistorer + 2 germaniumdioder med 12 funktioner. Riktpris 335 kr, oms ingår.

Autobahn T

MV och LV. 10 transistorer + 4 germaniumdioder med 14 funktioner. Snabbinställning. Uteffekt ca 6 W. Riktpris 450 kr, oms ingår.

Riks-Tvåan

MV, LV, KV och UKV/FM för program 2 och 3. 12 transistorer + 9 germaniumdioder. 14 funktioner AM och 18 på FM. Tangentmanövrering med snabbinställning. Hög uteffekt. Utsökt ljud. En bilradio för den verkligt kräsne. Riktpris 625 kr, oms ingår.

FM Biletta

Reseradio för bilen. MV, LV och UKV/FM för program 2 och 3. 9 transistorer + 3 germaniumdioder. 10 funktioner AM och 12 på FM. Riktpris med kassett (utan batterier) 445 kr, oms ingår.

Auto-Mignon

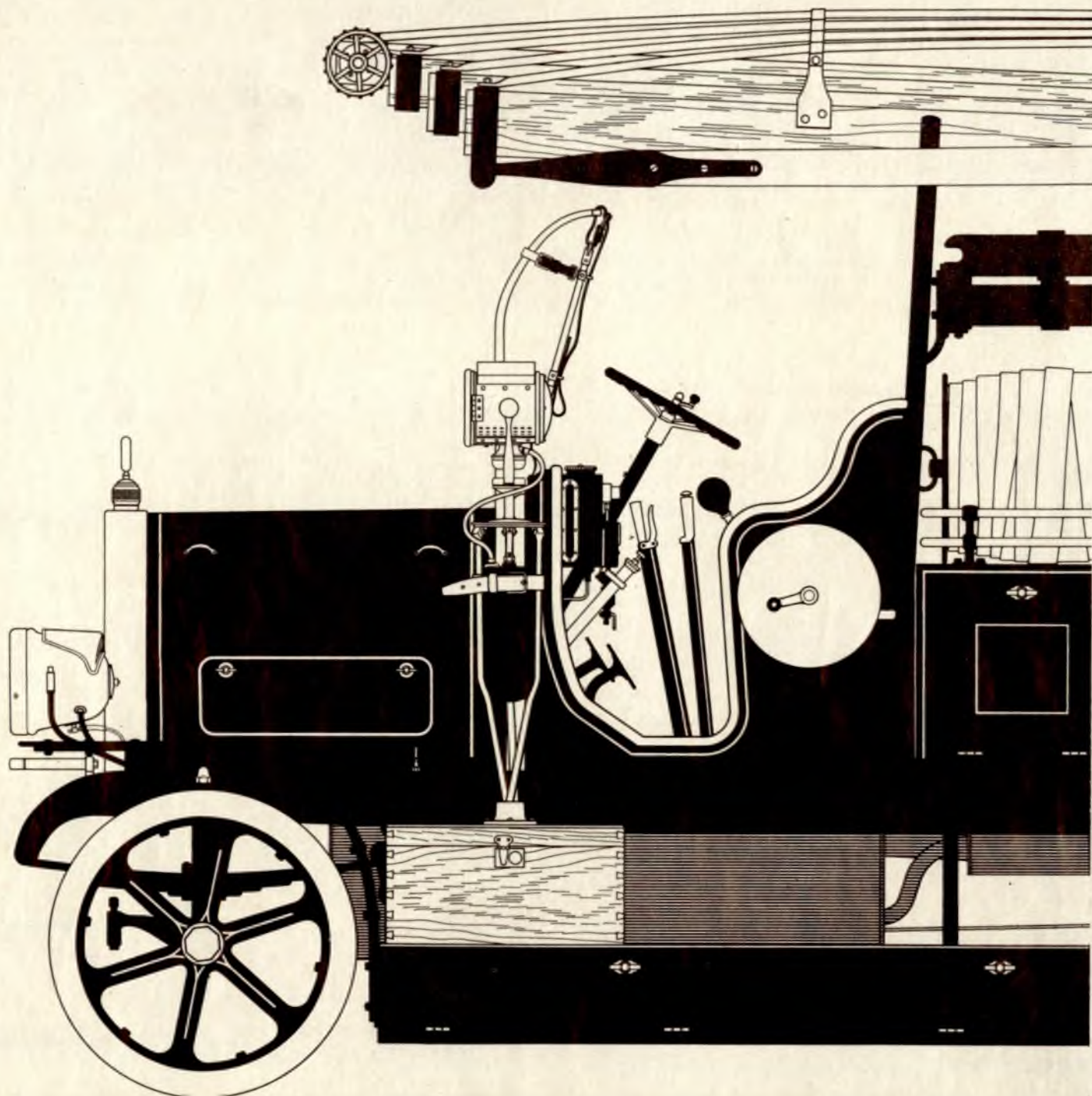
Automatisk 45-varvs skivspelare för bilen. Vibrationsdämpande upphängning under instrumentbrädet. Kopplas till bilradio. Riktpris 260 kr, oms ingår.

Ni kör i gott sällskap med

PHILIPS



Välkommen i **TOP DRIVER'S CLUB** Internationell Philips-aktivitet för säkrare trafik. Reglerna godkända av NTF. Märke gratis hos Er handlare



Scania-Vabis 1915

Toppfart : 40 km/tim.

Acceleration 0-40 km/tim : 1 minut vid tjänlig väderlek.

Bensinförbrukning : ca 4 liter/mil.

4-cylindrig sidventilmotor med magnettändning.

Effekt : 50 hk vid ca 1200 v/min.

Slagvolym : 8,5 liter.

Kraftöverföring :

4-växlad, osynkroniserad växellåda.

Från slutväxel till bakhjul :

kapslad rullkedja.

Framhjulsupphängning : stel axel med halvelliptiska bladfjädrar.

Bakhjulsupphängning : stel axel, halvelliptiska bladfjädrar.

Denna kombinerade sprut- och stegvagn var en av de första specialbyggda brandbilarna i Sverige. Den leverades den 22 juni 1915 till Norrköpings brandkår och var då utrustad med massiva gummiringar av Trelleborgs fabrikat.

Brandautomobilen finns återgiven på en stor färgplansch (54 x 90 cm) som utgetts av oss. Vi sänder gärna en sådan plansch mot 1:50 i frimärken. Märk kuvertet "Brandbilen" och skicka in det under adress Trelleborgs Gummi-fabriks AB, Trelleborg.

TRELLEBORG



REGISTER ÖVER BILMODELLER I STORA BILSALONGEN

ANNONSER I STORA BILSALONGEN

- Sid.
- 2 Gustaf Byrenius AB. *Bilar.*
 - 3 Svenska AB Philips. *Bilradio.*
 - 4 AB Trelleborgs Gummifabrik. *Däck.*
 - 6 General Motors Nordiska AB. *Bilar.*
 - 105 Svenska Esso AB. *Däck.*
 - 106 Gema Kem. Fabrik AB. *Bilshampoo.*
 - 107 AB Bröderna Ottosson & Co. *Säkerhetsbälte.*
 - 108 Agenturfirman Thord Tobiasson. *Sig-nalhorn.*
 - 109 Hylin & Co Fabriks AB. *Rengörings-medel för händer.*
 - 110 Svenska Gummifabriks AB. *Däck.*
 - 111 B. M. C. *Bilar.*
 - 113 Lindblads Autoservice. *Säkerhetsbälte.*
Jönssons Handskfabrik. *Golf- och bil-handske.*
 - Fertin. *Tuggummi.*
 - 114 AB Ceres. *Olja mot rost.*
 - 115 AB Nynäs Petroleum. *Bensin.*
 - 116 Ford Motor Co AB. *Bilar.*

A	
Abarth/Fiat 850 TC	87
Abarth Coupé Monomille	87
Ac Ace	82
Ac Greyhound	82
Aero-Willys 2600	82
Alfa Romeo Giulia Sprint	87, 96
Alfa Romeo Giulia Spider	87, 96
Alfa Romeo Giulia TI	87, 96
Alfa Romeo 2600 Berlina	87, 96
Alfa Romeo 2600 Sprint	87, 96
Alfa Romeo 2600 Spider	96
Alvis 3-litre	82
Alpine 1000 Comp.-Berlinette	86
Amphicar	97
Arista	86
Aston Martin DB 4	82
Aston Martin DB 4 GT	82
Austin 850 Cooper	38
Austin 850	18, 38
Austin A 40 Futura	39
Austin A 60	39
Austin A 60 Countryman	40
Austin 850 Countryman	40
Austin A 110 Westminster	82
Austin Healey Sprite	41
Austin Healey 3000	82
Austin Taxi	83
Auto Union S Coupé	26, 41
Auto Union 1000 Sp Coupé	91

B	
BMC 850	18, 38
BMC 1100 Morris	58
BMC 1100 MG	56
BMC A 40 Austin	39
BMC A 60 Austin	39
BMC A 60 Stationsvagn	40
BMW 700 Coupé	91
BMW 700 LS	42
BMW 1500	42
BMW 3200 CS	91
BMW 2600	91
Bentley S 2	83
Bentley Continental	83
Bonnet Missile	86
Bristol 407	83
Buick Invicta	92
Buick Riviera	94
Buick Special	43

C	
Cadillac Sedan de Ville	92
Checker Superba	92
Chevrolet Bel Air	92
Chevrolet Chevy II	44
Chevrolet Corvair	43
Chevrolet Corvair Monza Spyder	92, 95
Chevrolet Corvette Sting Ray	92, 94
Chevrolet Impala	44
Chrysler 300 J	92
Chrysler New Yorker	92
Chrysler Valiant	45
Cisitalia 850	87
Citroën 2 CV	86
Citroën 2 CV Bijou	83
Citroën Mi 6	86
Citroën DS 19 Cabriolet	86
Citroën ID 19	30, 45
Citroën ID 19 Break	86
Cony 360	89

D	
DKW F 12	114
DKW Junior	46
Daf 750 de Luxe	87
Daf Daffodil	18, 46
Daimler 2,5 l V 8 Saloon	83
Daimler SP 250	83

Daimler Majestic Major	83
Daimler Limousine DR 450	83
Datsun Bluebird	89, 96
Dodge Dart	47
Dodge Dart GT	95
Dodge 440	47

E	
Elva Courir Mark III	83

F	
Facel-Vega Facellia F-2	86
Ferrari 400 Superamerica	87
Ferrari 250 GT Coupé Pininfarina	87
Ferrari 250 GT Berlinetta	87
Fiat 600	18, 48
Fiat 1100 D	48
Fiat 1500 Familiare	87
Fiat 1500 Juventus	26, 49
Fiat 1600 S Cabriolet	88
Fiat 1800	49
Fiat 1800 B Familiare	88
Fiat 2300	88
Fiat 2300 S Coupé	88, 94
Ford Anglia	18, 50
Ford Anglia Super	95
Ford Anglia Estate Car	50
Ford Consul Capri	52
Ford Consul Classic	51
Ford Consul Cortina	22, 51
Ford Consul Cortina Super	95
Ford Falcon	92
Ford Fairlane 500	54
Ford Galaxie	93
Ford Lotus Cortina	95
Ford Popular	83
Ford Taunus 12 M	22, 53
Ford Taunus 12 M TS	95
Ford Taunus 17 M	26, 53
Ford Taunus 17 M TS	95
Ford Taunus Turnier	54
Ford Thunderbird 390-4 V	93
Ford Zephyr 4 Mark III	83
Ford Zephyr Six	30, 52
Ford Zodiac Mark III	83

G	
Glas Goggomobil TS	91
Glas Isar T 700	91
Glas 1204	91
Glas S 1004 Coupé	91

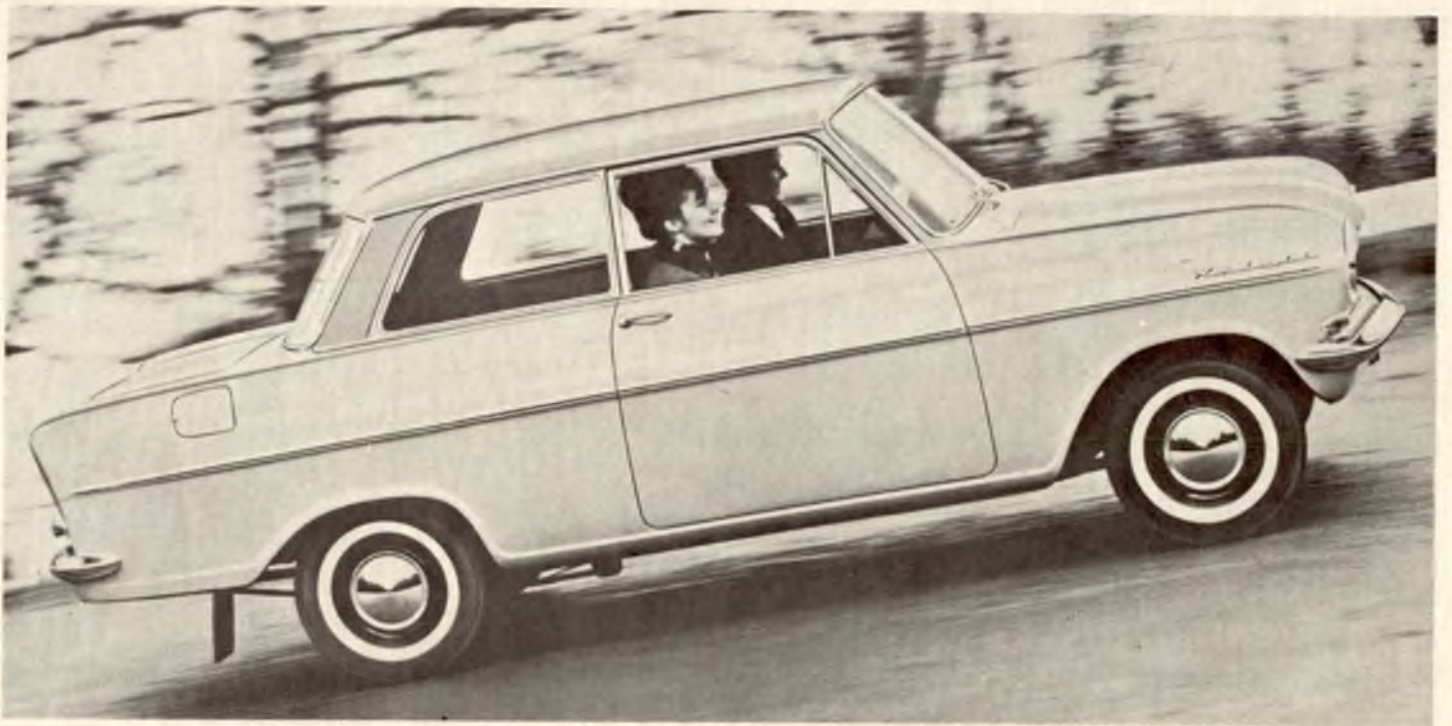
H	
Hillman Minx 1600	83
Hillman Super Minx	55
Hillman Super Minx Estate Car	83
Hino Contessa	89
Holden EJ	82
Humber Hawk	84
Humber Sceptre	84
Humber Super Snipe IV	84

I	
Imperial Le Baron	92
Innocenti 950 Spider	88
Isuzu Bellel 1500	89

J	
Jaguar Mark 2 2,4 litre	55
Jaguar Mark 2 3,8 litre	84
Jaguar Mark X	84
Jaguar Type E	84
Jeep Wagoneer	96
Jensen V 8	84

L	
Lagonda Rapide	84
Lancia Appia 3	88, 96

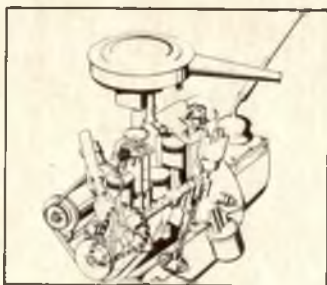
(Fortsättning på sidan 7)



OPEL KADETT -rent tekniskt sett

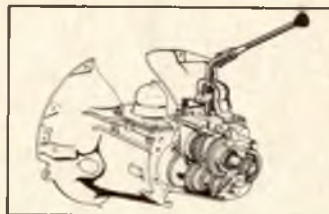
Tekniken går ständigt framåt och General Motors leder utvecklingen. En utveckling som lett fram till Opel Kadett, en helt ny bil i en helt ny bilklass.

Att Kadetten har smakfulla och väl avvägda linjer syns för ögat — men vad döljer sig under dess eleganta yttre? Jo — en hel rad tekniska finesser. *Läs här!*

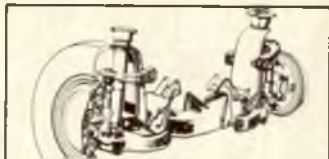


Motor. 46 hk — kortslagig (61 mm), 4-cylindrig med högt liggande kamaxel. Slagvolym 993 cm³. Exceptionellt låg kolvhastighet (7,75 m/s vid 100 km/tim). Inbyggd vevhusventilation med "efter-

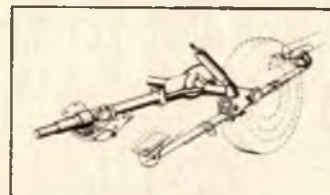
förbränning". Hög volymetrisk verkningsgrad. Låg bränsleförbrukning (0,7 lit/mil).



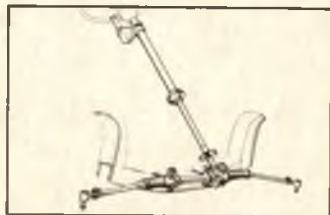
Växellåda. Tystgående, 4-växlad, helsynkroniserad växellåda. Golvväxelspak med exakta växellägen.



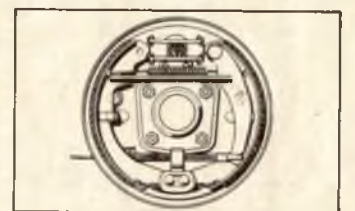
Framvagnsupphängning. Tvärgående bladfydrar (praktiskt inbyggda i framvagnsbalcken), dubbla svängarmar och dubbelverkande teleskopstöd-dämpare. Det är detaljer som ger kurvstabilitet i särklass.



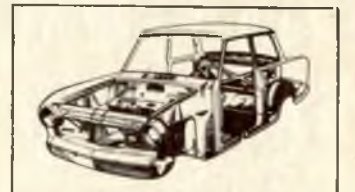
Bakvagnsupphängning. Halvelliptiska bladfydrar och snedställda, dubbelverkande teleskopstöd-dämpare. Bakaxelväxel av hypoidtyp. Pinjongen har en förlängningsaxel som är direkt monterad på den gummiupphängda kardanknuten. Genom denna konstruktion styrs hela bakvagnen vid körning och vägegenskaperna blir alltså utomordentliga.



Styrväxel. Kuggstångsstyrning med självjusterande kuggspel.



Bromsar. Hydrauliska bromsar med balanserade 8" trummor.



Kaross. Självbärande, helsvetsad stålkaross som genomgått marknadens effektivaste rostskyddsbehandling.

rivig · robust · rymlig



REGISTER (forts)

GENERALAGENTER

PÅ SVENSK MARKNAD

Autocar AB, Frejgatan 15, Stockholm Ö.
Lancia.
Autoförmedling, Sveavägen 131, Stockholm
Va. Ogle.
Bilex AB, Rindögatan 25, Stockholm No.
Glas.
Bjurström, Tore, Box 30, Örebro. Ferrari.
British Motor Corporation (Sweden) AB,
The, Uthammen, Södertälje 2. Austin.
MG. Morris, Riley, Vanden Plas Princess.
Wolseley.
Brandström Bil AB, Per-Inge, Kungsgatan
37, Linköping. Lotus.
Citroën AB, Automobiles, Högbergsgatan 11,
Stockholm Sö. Citroën.
Ford Motor Company AB, Frihamnen, Fack.
Stockholm 27. Ford, Lincoln, Mercury.
Fredlunds Automobil AB, Box 27064, Stock-
holm 27. Daimler, Jaguar.
Förenade Bil AB, Tullgatan 6, Malmö.
BMW.
General Motors Nordiska AB, Motorvägen 1,
Stockholm 20. Buick, Cadillac, Chevrolet.
Oldsmobile, Opel, Pontiac, Vauxhall.
Gjestvang & Co. AB, Sköntorpsvägen 29,
Johanneshov. Alfa Romeo, NSU-Fiat.
Peugeot, Rover.
Halmstads Bil & Motor AB, Box 4026.
Halmstad. Wartburg.
Lindahl & Co. Automobil AB, Östra Hamn-
gatan 19, Göteborg C. Studebaker.
Lundström Bil AB, Friggagatan 8, Göte-
borg C. Moskvitsch, Volga.
Motor Speed AB, Box 1, Järnbrött. Morgan.
Nyköpings Automobilfabrik AB, Folkunga-
vägen 1, Postbox 157, Nyköping. Chrysl-
er, Dodge, Imperial, Plymouth, Saab.
Olsson Bil AB, P.-E., Östhammarsgatan 70.
Box 27052, Stockholm 27. Rambler.
Philipsons Automobil AB, S:t Eriksgat. 115.
Stockholm. DKW AU. Mercedes-Benz.
Philipson & Söner AB, Postbox 27, Nacka 1.
Simca.
Ranch AB, Motorfirma Uno, Karl Gustavs-
gat. 25, Göteborg C. Standard, Triumph.
Salén & Wicander AB, Artillerigatan 24.
Stockholm. Bentley, Rolls-Royce.
Scania-Vabis AB, Södertälje. Volkswagen.
Porsche.
Seton & Company AB, P. A., Sturegatan 48.
Stockholm Ö. Checker.
Sica-Import, Stenkilsgatan 9, Uppsala.
Reliant.
Sjögren, Harry, Sandgårdsgatan 7, Borås.
Maserati.
Svebema AB, Garverigatan 5, Göteborg Ö.
Abarth, Fiat.
Svenska Daf AB, Taptogatan 4, Stockholm
No. Daf.
Svenska Renault AB, Voltav. 17, Bromma.
Renault.
Ude-Hansen, Chr., Jägersborgallé 53-55.
Charlottenlund, Danmark. Aston Martin.
Lagonda.
Vale Bil AB, Sveavägen 91, Stockholm Va.
Hillman, Humber, Sunbeam, Skoda.
Volvo AB, Box 382, Göteborg. Volvo.
Wulf & Co, Vänersborg. Fiat.

Lancia Appia Zagato GTE	88
Lancia Flavia	88, 96
Lancia Flaminia	88, 96
Lancia Flaminia Coupé	12, 88
Lincoln Continental	92
Lotus Elan	84
Lotus Elite Special Stage 2	84
Lotus Cortina	94

M

MG 1100	56
MG Magnette	84
MG Midget	14, 41
MGB	14, 56
Maserati 5000 GT	88
Maserati 3500 GT	89
Mazda Carol	89
Mercedes-Benz 190	30, 57
Mercedes-Benz 190 D	57
Mercedes-Benz 190 SL Roadster	91
Mercedes-Benz 220 S	30, 58
Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet	91
Mercedes-Benz 300 SE	91
Mercedes-Benz 300 SE Coupé	94
Mercedes-Benz 300 SL Cabriolet	92
Mercury Comet Standard Custom	93
Mercury Meteor	93
Mercury Monterey	93
Mitsubishi 500 Super de Luxe	89
Morgan 4/4 Serie IV	84
Morgan Plus Four	84
Moretti 1100	89
Morris 850	18, 38
Morris 850 Cooper	38
Morris 850 Traveller	40
Morris 1000	84
Morris 1100	22, 58
Morris Oxford	39
Morris Oxford Traveller	40
Moskvitsch 407	90

N

NSU-Fiat Weinsberg 500	92
NSU-Fiat Jagst 770 Riviera	92
NSU Prinz 4	92
NSU Sport-Prinz	92
Nissan Datsun Bluebird	89, 96

O

Ogle GT	84
Oldsmobile F 85	59
Oldsmobile 98	93
Opel Caravan	61
Opel Kadett	22, 60
Opel Kapitän	30, 62
Opel Rekord 1700	26, 60
Opel Rekord 1963	97
Opel Rekord Coupé	61, 94
Osca 1600 GT	89

P

Panhard PL 17 Tigre	86
Peugeot 403	87
Peugeot 404	63
Peugeot 404 Coupé	94
Peugeot 404 Familiale	63
Peugeot 404 U 6 Kombi	87
Peugeot 404 Cabriolet	87
Pontiac Bonneville	93
Pontiac Tempest	93
Porsche 356 B Carrera	92
Porsche Super 75	14, 64
Plymouth Fury	93
Plymouth Savoy	64
Plymouth Sports Fury	95
Prince Skyline	89
Prince Skyline Sport	89

R

Rambler American	93
Rambler Classic	65, 97
Reliant Regal Mark VI	85
Renault 4 L	18, 65

Renault Dauphine Gordini	18, 66
Renault 8	22, 66
Renault Caravelle	67, 94
Renault Floride S Cabriolet	67, 94
Renault 1093 Speciale	87
Riley Elf	85
Riley 1,5	85
Riley 4/72	85
Rolls-Royce Silver Cloud	85, 114
Rolls-Royce Phantom V	85, 114
Rover 110	85
Rover 3-litre	85

S

Saab 95	68
Saab 96	22, 67
Saab Sport	68
Saporoshez	90
Seat 1400-C	90
Simca 1000	69
Simca 1000 Coupé	87, 94
Simca Ariane	70
Simca Aronde Monthéry	69
Singer Vogue	85
Singer Gazelle III C	85
Skoda Felicia Super	90
Skoda Octavia	70
Standard Vanguard Luxury	85
Steyr-Puch 500 D	93
Studebaker Avanti	93
Studebaker Lark Combi	96
Subaru 360	89
Subaru Sport	89
Sunbeam Alpine III A	85
Sunbeam Le Mans	85
Sunbeam Rapier	85
Suzulight 360 TL	89
Syrena	90

T

Tatra 603 G	91
Tornado Talisman	86
Toyopet Corona	90
Toyopet Crown 1900	90
Trabant	93
Triumph Herald 1200	71
Triumph TR 4	14, 71
Triumph Vitesse Six	72
Triumph Spitfire 4	14, 72
Tschaika GAZ-M 13	90

V

Vanden Plas Princess 3-litre	86
Vanden Plas Princess 4-litre	86
Warszawa	90
Wartburg	93
Vauxhall Victor	73
Vauxhall Victor Estate Car	74
Vauxhall VX 4/90	74
Vauxhall Velox	75
Willys Wagoneer	96
Volga M-21 K	90
Volkswagen 1200	22, 75
Volkswagen Kleinbus	76
Volkswagen 1200 Karmann Ghia	76
Volkswagen 1500	26, 77
Volkswagen 1500 Variant	77
Volkswagen 1500 Karmann Ghia	78
Wolseley Hornet	86
Wolseley 1500	86
Wolseley 6/110	86
Volvo 544	26, 78
Volvo 544 Sport	79
Volvo 210 Duett	79
Volvo 121 Amazon	26, 80
Volvo 122 S Amazon Sport	80
Volvo 221 Amazon Kombi	81
Volvo P 1800	14, 81

Z

Zil III	90
---------	----

FÖR



ER INFORMATION

■ Äntligen har våren kommit hit, efter en lång och kall vinter. Våren är här med de ljusa kvällarna, med drömmen om kärleken — och den nya bilen.

Och Stora Bilsalongen är här — i sin första årgång.

Stora Bilsalongen har kommit för att ge drömmen om den nya bilen ett på fakta baserat underlag. Just informationen om bilen har varit vår målsättning, vi har strävat efter att så fullständigt som möjligt beskriva det som finns att köpa, i första hand i Sverige men också på utländska marknader. Vi har velat informera om alla de egenskaper hos de olika vagnarna som har betydelse för oss bilköpare. Om fördelar och om nackdelar. Om rent siffermässiga data och prestanda.

Därför finns som komplement till informationen bil för bil också en jämförelse prisklass för prisklass, där 31 av våra vanligaste bilar är behandlade. Där har vi kunnat ställa dagsfärska tekniska underverk mot gamla beprövade konstruktioner. Och ni själv som läser detta kan bedöma vad som passar just er.

Men ingen bil köps utan tillbehör. Man behöver redskap för att klara snön, man behöver kanske bättre sikt på leriga vägar, man kanske kör snabbt och behöver mer ljus. Eller också behöver man mer plats för bagage än utrymmet kan svälja. Då köper man tillbehör. Och i fråga om tillbehören har vi tagit som vår uppgift att informera. De är oändligt viktiga delar av bilen.

Bilen är familjens stora investering. Och det gäller sannerligen att skaffa sig en vagn som håller sig i framtiden, som kan göra trogen tjänst i många år. Därför informerar vi om vart utvecklingen bär hän, men också genom att publicera försäljningsresultat om vilka vagnar som mer än andra åtnjuter allmänhetens stora förtroende.

Själva bilköpet är fullt av fallgropar för den ovane. Ordersedeln förpliktar, på baksidan finns i fin stil text om den saken, och avbetalningsrätterna varierar. Det gäller att se upp. Stora Bilsalongen ger information också om den saken.

Med andra ord: Bilsalongens mål är att ge information på bred front åt bilköpare och bilintresserade.

Att uppfylla det målet har varit en sällsynt stimulerande uppgift. Inte minst nu år 1963 då bilmaknaden är rikare och mer givande än någonsin.

JOHN MURRAY

Framtidens bil:

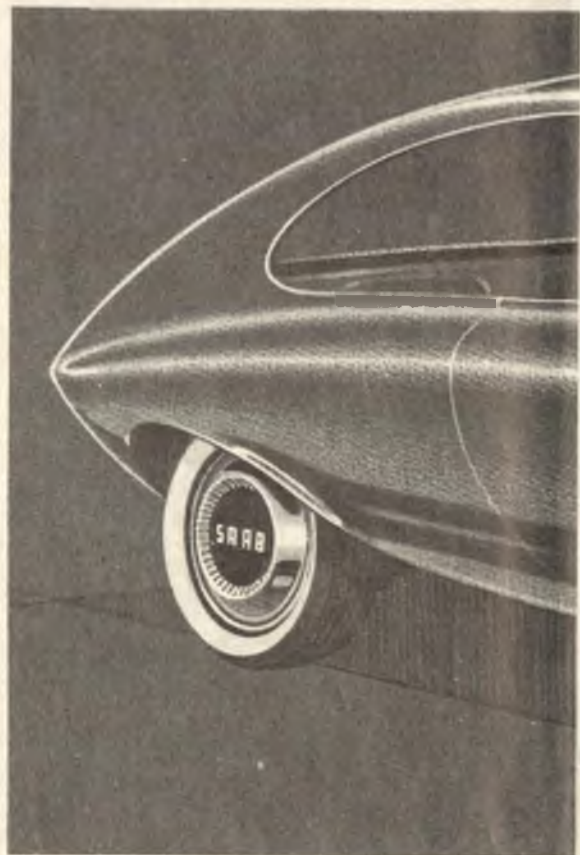
MED SIKTE PÅ KOMFORT

Revolutioner bland biltyperna? Knappast, men för varje år blir bilen bättre och bättre. Redan nu finner vi det mesta som tillhör framtidens praktiska och snabba familjebilar.



Chrysler har låtit internationell motorpress provköra sin senaste turbinvagn. Till det yttre är det en ren Dodge Polara, men under huven döljs den intressanta motorn, som traligen serieproduceras redan år 1964.

Renault 4 är en lika chockerande praktisk vagn som Citroën 2 CV. Byggt som en kombivagn bjuder den massor med plats för fyra personer med bagage, kräver minimum av vård och tar sig fram på obanad väg.



Allt som oftast ser man i pressen uppgifter som berättar att nu har den kommit, nyheten som revolutionerar framtidens bil. Man läser intresserat, glömmet och ingenting händer.

■ Och så förblir det. Bilen är sig tämligen lik, år efter år. Detaljer ändras men principerna är desamma. Sanningen är helt enkelt den att inom bilindustrin är revolutionerna sällsynta, vi har att göra med en revolution som dessutom går långsammare ju mer storproduktionen utvecklas.

Förklaringen är ju helt enkelt den att i rationaliseringens tecken investeras allt större belopp i tillverkningsprocesserna. Och ju mer som investeras, desto större blir beloppen i tillverkningsprocesserna. Och ju mer som investeras, desto dyrare blir alla ändringar.

Men visst förändras bilen. Och visst kommer vi att ha en framtidsbil som skiljer sig ifrån dagens bil. På åtskilliga punkter och på väsentliga punkter.

■ Nyckeln till framtidsbilen finns i dagens serietillverkade vagnar. Trots allt pågår en snabb utveckling.

Men hittills har motorn varit sig lik trots alla prognoser i andra riktningar. Och sant är att utvecklingen av till exempel turbin- och Wankelmotorerna har kommit långt.

Redan nästa år kommer Chryslers turbinvagn att kunna sättas i en liten produktion. Och man har fått fram en turbinbil som inte har några väsentliga nackdelar i jämförelse med bensinbilen.

■ Ekonomin vad bränslet beträffar är



Rena, klara linjer, moderata yttermått och en rymlig interiör kommer mer än förr att prägla framtidens bil. Här har den amerikanske industriformgivaren Bob Schouten tecknat en vision av en framtida Saab.

inte sämre — genom att den förnöjsamma turbinen klarar sig med nästan vilka petroleumprodukter som helst. Fördröjningen i startögonblicket är borta och föraren har en känsla av att sitta i vilken snabb amerikansk vagn som helst. Tomgångsproblemet är löst — även om tomgången ligger så högt som på 10.000 varv per minut. Ändå måste man ställa sig några frågor. Kan man till ett rimligt pris garantera hållbarheten hos en turbin som gör 40.000 varv utan att priset blir fullkomligt orälistiskt? Detta är ett absolut krav — en enda lossnad skovel skulle totalt spränga hela motorn. Viktigast av allt är ändå att man ännu inte visat att man kan åstadkomma en turbinmotor i personbilsformat som ger några fördelar framför förbränningsmotorn. I sammanhanget bör nämnas att det är en helt annan sak vid militära fordon, där drivaggregatets vikt är mera betydelsefullt än bränsleåtgången. Många av bilindustrins ledande män ruskar på huvudet åt turbinmotorn. Bara den som lever får se.

■ Och Wankelmotorn? Snart nog får vi se den serietillverkad i en version av NSU Sport Prinz. Teoretiskt lovar den motorn gott, men smörjproblem har gjort att man måst sänka varvet till en mindre ekonomisk nivå och tätningsproblemen är stora. Hållbarheten är ett frågetecken, vridmomentet och varvtalsregistret likaså tomgången ytterligare problem. Sport Prinz Wankel är välkommen och hälsas med verkligt stort intresse av världens expertis. Men många undrar. De

flesta bilfabrikanter tar nyheten med ro.

Återstår bränslecellen — den anordning som genom en kemisk reaktion (till exempel med syre och väte) skall framkalla elektrisk ström. Konstruktionen är nära nog lika gammal som förbränningsmotorn, men har olyckligtvis inte utvecklats med någon övertygande hastighet. Lösningen kanske kommer, i dag skulle en bränslecell som fick fylla både motor- och bagageutrymmet i en personbil möjligen kunna driva ekipaget med en mopeds lätt blygsamma fart. Men tanken på elmotorer är fascinerande.

Mycket kommer att göras för att bilarna skall bli lättare och säkrare att manövrera. Ratten är som styrmedel oöverträffad, men både kopplingspedal och växelspak är definitivt i riskzonen — både på små och stora vagnar. Daf finns redan med helautomatisk kraftöverföring, och ett mycket intressant exempel är den japanska minibilen Mazda R 306. Trots att den har en motor på mindre än 360 cm³ och 16 hk har man försett den med vätskekoppling av momentomvandlartyp som gör vagnen både smidig och lättkörd — motorns vridmoment på 2,2 kpm till trots.

Överhuvudtaget kommer allt som kan göras för att göra bilkörningen enklare att göras — inte minst i trafiksäkerhetens intresse. Bromsarna kommer att med fullgod effektivitet kräva ett minimalt pedaltryck, styrningen kommer att gå lätt och värmeanläggningen kommer automatiskt att hålla en jämn temperatur.

■ På senare tid har vi också sett hur service blir enklare och billigare. Kylsystemet blir bekymmerlöst och smörjning och oljebyte något som blott sällan förekommer.

Bilismen har växt ur sina barnskor — skrytåldern — och den ökade fritiden ställer nya krav på bilen. Den skall framför allt vara praktisk — rymma hela familjen plus möbler till sommarstället. Ekonomin skall vara god och det blir mindre viktigt med ett vräkigt yttre. Kombivagnarna är på marsch och en ny praktisk biltyper har växt fram. Det började med Citroën 2 CV och fortsatte så småningom med Austin Futura och Renault 4, och nu har Pininfarina med nya Morris 1100 visat att biltyper dessutom kan bli ytterst elegant. Redan nu kan man se hur formgivningen mer än förut fått underordna sig de rent praktiska kraven.

Vägegenskaperna är redan mycket goda och blir ännu bättre — bland annat med hjälp av fjädringssystem som kompenserar inverkan av olika slags last.

■ Bilarna blir bättre, mer praktiska, mer hållbara, snabbare, säkrare. Bara vägarna har svårt att hänga med i utvecklingen. Och det enda sättet att klara mörkerolyckorna är också i framtiden att ordna vägbelysning. Och det har skett här och var . . .

På själva bilarnas säkerhetsorgan kommer också statliga och andra trafiksäkerhetsorganisationer att ha ökat inflytande.



Pininfarina är bilformens mästare. Född Battista Farina fick han smeknamnet Pinin, den lille. Så gav han namnet Pinin Farina åt sitt företag. Och nu gav den italienske presidenten honom sin tillåtelse att själva ta namnet Pininfarina som efternamn — och han är alltså märkligt nog om döpt efter sin fabrik.



PININ FARINA – FIRMAN

Världens bilstil skapas inte av en hand, inte på ett håll. Men det hindrar inte att det inflytande Battista Pininfarina och hans medhjälpare har haft och har över världens bilformgivning är förkrossande dominant. Här skildras den unika karosbyggarfirman, som är en av världens mest unika storindustrier av modernaste snitt.



Det är Pininfarina som mer än något annat sätter sin prägel på formgivningen av dagens bil. Pininfarina bara växer i betydelse och sätter säkert än större prägel på framtidens bil.

Inte bara i form.

Då vi talar om Pininfarina, då är det fråga om en storindustri i italienska bilstaden Turin. Denna industri med 1.600 anställda producerar 16.000 bilar per år. Dessutom konstruerar och ritat Pininfarina otaliga bilar för utomstående fabrikanter — också utanför Italien. Av de vanliga bilar av i dag som bär hans signatur på karosritningarna kan man blott nämna Peugeot, BMC:s otaliga modeller av Austin, Morris, MG, Riley och Wolseley. Och förutom de italienska Alfa Romeo, Fiat och Lancia i exklusivare modeller är det också en stor tysk bilfirma som anlitat Pininfarina för en av sina aktuella modeller. Men

i det för allt utländskt känsliga Tyskland vill man inte avslöja vilken bil det är.

Pininfarina bedriver också ett omfattande experimentarbete med verkligt futuristiska skapelser med helt andra grundprinciper än vad vi är vana vid i dag. Det Pininfarina-fabrikerna har blivit är förutom bilproducenter en konsultfirma, som hela världens bilindustri betraktar med allra största respekt — och som åtskilliga mångmiljonföretag anlitat i sitt eget intresse.

Med andra ord en märkligt företeelse.

Historien om Pininfarinaverken är historien om den Battista Farina som föddes i en fattig Turinfamilj med 11 barn en novemberdag år 1885. Men också historien om hur denne märklige mans son Sergio och svärson Renzo Carli för verket vidare med om möjligt ännu större framgångar.

Battista Farina kom att födas praktiskt taget samtidigt med bilen. Och han växte

upp med den. Vid 11 år slutade han folkskolan och kastades direkt in i förvärvslivet, till en karossmakare i Turin, där redan hans äldre bror Giovanni arbetade.

Hans ordnade studier var kanske korta, men hans nyfikenhet stor och hans tekniska intresse ännu större. 1913 flög han för första gången. Redan ett år senare deltog han i konstruktionen av ett flygplan och hans skapelser bär ännu i dag spåret av detta.

1918 var första världskriget över och vart ställs kosan för en tekniskt intresserad om inte till Amerika. Farina träffade Henry Ford, som på stående fot erbjöd honom anställning, men hemlandet lockade mer.

10 år senare grundades Pininfarinaverken med inriktning på specialkarosser — fortfarande mest från den tekniska sidan. Men luftmotståndet kom in i bilden och nya former pressade sig fram, former som kunde göras vackrare. Och formgivningen blev li-



— De är min största glädje, säger Pininfarina (i mitten) om de två männen som omger honom. Man förstår honom, den vänstra är hans son Sergio, den högra hans svärson Renzo Carli. Båda flygingenjörer. De för nu faderns och svärfaderns verk vidare med allt större framgång.
— De båda bildar ett underbart team tillsammans, är kommentaren från pappa Battista, som nu drar sig tillbaka för att ägna sig åt sina hobbies.

BAKOM DAGENS BILSTIL



I linjespelet hos Carvair, signerad Pininfarina, speglas formgivningens lesar.

Just noggranna analyser — som omfattade varje linjes exakta sträckning — är grunden till Farinas överlägsenhet och till att just han har kunnat få bilen erkänd som en kulturföretelse, som en skulptur.

Han har faktiskt ställt ut på Museum of Modern Art i New York. Och han är hedersmedlem i ärevärdiga Kungliga konstakademien i London.

I dag är företaget Pininfarina utan motsvarighet i världen. Ingen annanstans har en formgivarfirma ett så förtroendefullt samarbete med stora bilindustrier. Ingen annanstans låter bilfirmorna en formgivarfirma bygga sina exklusivare modeller.

Och inget företag har ett så förkrossande inflytande över formgivning inom ett gebit.

Förklaringen är dessa ingående studier som säger en sak: Enkelhet. Ta en titt på nya Morris 1100.

I dag har Battista Farina fått ett nytt efternamn: Pininfarina. Förklaringen är den att Pinin är Farinas gamla smeknamn. Fabriken fick ta kombinationen Pinin Farina (den lille Farina) som sitt namn. Och nu har Italiens president medgivit att Farina fått ta fabriken namn som sitt efternamn.

Nu leds fabriken av sonen Sergio Pininfarina och hans sväger Renzo Carli. Båda är utbildade till flygingenjörer och båda arbetar vidare med stora framgångar sedan tre år tillbaka. De två som team är fader Battistas största glädje. Han visar sig nu blott några timmar om dagen på sin fabrik. Äntligen kan jag ägna mig åt andra intressen, säger han. Han har till exempel ritat en teaterbyggnad!

Det man nu bygger på fabriken, det är vissa serievagnar som till exempel Alfa Giulia Sprint, Peugeot 404 Coupé och Lancia Flaminia Coupé, men också både småserier på mellan 300 och 3000 vagnar eller rent av enstaka bilar till de verkliga habituerna. I kundregistret ingår flera kungahus. Och åtskillig miljonärsadel.

Men en Morris 1100 är en bil för mannen på gatan. Och den är pressad efter ritningar från Pininfarina i Turin.



...vilket leder till ett rastlöst sökande efter nya former och lösningar. (Bild: Ferrari 400 SA.)



»För att arbeta med en kaross måste man ha klara idéer.» (Alfa Romeo 2600 Cabriolet Special.)



»Formgivarens första mål är att skapa harmoni med funktion och skönhet.» (Lancia Flaminia.)



»Framgången i det här yrket når man genom att passionerat älska arbetet...» (Peugeot 404.)

ka viktigt som något annat på bilen — men inte mer.

Bland det första Farina upptäckte var att om man opererade bort den hedervärda stående kylaren längst fram så fick man friare händer. Och så var den saken avklarad.

Farina och hans företag kom alltmer in på sammanhanget mellan bilens funktion och form. Man trängde allt djupare in i problemet, analyserade också sådana ting som produktionsteknik, tillverkningskostnader, sammanhanget mellan färg och form.

Så kom det sig att Farinas lilla företag höll sig levande på basis av ett stegrad förtroende, som resulterade i ett alltmer utvidgat samarbete med de stora bilföretagen.

Under tiden dukade andra karosserifirmor under.



PORSCHE 356 B/S SUPER 75



TRIUMPH TR 4



MG MIDGET

JÄMFÖRELSEN

Biltesten i all ära, men det är ändå inte den enskilda bilen som isolerad företeelse man egentligen söker. Det är i stället hur den står sig i förhållande till sina konkurrenter.

Stora Bilsalongen kan här presentera en ingående jämförelse med 31 av de mest populära bilmodellerna. De jämförs prisklass för prisklass utom beträffande de lockande sportvagnarna, som inleder serien på detta uppslag. Här är hela gruppen sportvagnar samlad till en jämförelse.

FULLBLÖD



MG MIDGET

Sportvagnarna måste sägas utgöra en alldeles speciell grupp av landets bilbestånd. Medan övriga grupper av bilar brukar indelas efter pris, prestanda och storlek kan en sportvagn kosta och prestera i stort sett vad som helst — för stor får den däremot inte gärna vara. Vilket inte hindrar att en del amerikanska och engelska sportvagnar förr om åren haft verkligt imponerande yttermått!

Sportvagnar betraktas alltså som en grupp, men att definiera begreppet »sportvagn» är inte det lättaste. Många har försökt, men få, om ens någon, har lyckats!

Frågan kan ältas i oändlighet, och därför valde vi sex bilar som måste anses typiska för sportvagnsbeståndet i Sve-



MGB



MGB



VOLVO P 1800



TRIUMPH SPITFIRE 4

FÖR FARTFRÄLSTA



TRIUMPH TR. 4



PORSCHE 356 B/S SUPER 75

rige. Folksportvagnen MG Midget — som i en billigare version heter Austin Healey Sprite — är billigast, intressant är nya Triumph Spitfire, medan Porsche och Triumph Tr. 4 har kanske gjort mest för att popularisera sportvagnen i Sverige. MG har sina stolta traditioner och Volvo P 1800 är en rejäl svensk långfärdsvagn. De är alla sportvagnar.

Hur detta nu skall förklaras!

Vassast i gruppen är Triumph Tr. 4 och Porsche 75, vars prestanda praktiskt taget är identiska trots avsevärd skillnad när det gäller motoreffekt, hela 25 hk. Lilla MG Midget är slöast men också billigast. Bästa komfort bjuder Porsche och Volvo P 1800, medan Porsche och Triumph Spitfire får

delas på äran av att ståta med den mest intressanta konstruktionen. Porsche har ju luftkyld svansmotor och individuell fjädring runt om, medan Spitfire får nöja sig med den individuella fjädringen. I övrigt är bilarna förvånande konventionellt byggda med frontmonterade, vätskekylda raka fyror och stela bakaxlar. Porsche är i särklass dyrast . . .

Smidiga

Alla bilarna är naturligtvis lättkörda, smidiga i trafiken och har bra sikt — det ligger så att säga i sakens natur! Ytter-

VÄND!



VOLVO P 1800



TRIUMPH SPITFIRE 4



PORSCHE 356 B/5 SUPER 90



MG MIDGET



VOLVO P 1800

JÄMFÖRELSEN (forts.)

måtten varierar inte nämnvärt!

	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Hjulbas mm
MG Midget	3500	1350	1260	2030
Porsche 75	4010	1670	1330	2100
Triumph Spitfire	3683	1448	1211	2108
Triumph Tr. 4	3960	1450	1240	2235
Volvo P 1800	4400	1700	1285	2450
MGB	3890	1520	1270	2310

MG Midget är som synes kortast och längst är Volvo — 90 cm. skiljer de båda åt. Även när det gäller bredden svarar dessa båda för ytterligheterna, nu skiljer 35 cm. Spitfire är lägst, hela 32 centimeter lägre än Porsche, som faktiskt har det äldsta karosseriet — visserligen har det ansiktslyfts några gånger, men grundlinjen är över tio år gammal. MGB och Tr. 4 har mått som inte skiljer sig så mycket, MG:n är något kortare, bredare och högre, alltså mer kompakt enligt bilmodets föreskrifter.

Skiftande priser

	Pris på gatan, kr.	Årlig skatt
MG Midget	11.120	110
Porsche 75	23.000	138
Triumph Spitfire	11.900	110
Triumph Tr. 4	17.900	166
Volvo P 1800	20.982	194
MGB	15.405	166

Priserna uppvisar verkligen intressanta variationer! Dessutom är just priserna av speciellt intresse när det gäller sportvagnar, ty kunden vill när det gäller denna grupp gärna ställa priset i direkt relation till prestanda och inte så mycket andra kvalifikationer, detta beroende på att utrymmen o. s. v. ofta är likartade. MG Midget är billigast, 11.120:-, och Porsche 75 dyrast, faktiskt mer än dubbelt så dyr med 23.000:-! Något att tänka på för den blivande sportvagnsägaren... Förvånande billig är lilla Spitfire, som kostar 780:- mer än Midget men då bjuder på prestanda och konstruktionsfinesser vilka den lilla BMC-representanten saknar. P 1800 verkar naturligtvis dyr, men bjuder också på överlägsen komfort och hög

detaljfinish — egenskaper som den delar med Porsche. Tr. 4 är kanske inte lika komfortabel utan representerar den klassiska, engelska stilen, där prestanda är sportvagnens viktigaste egenskap. MGB är välgörande billig — dess motor är till exempel 19 cc större än motorn hos P 1800!

Olika uppbyggnader

Tyvärr erbjuder inte denna sportvagnsgrupp så stora variationer i uppbyggnaden. Prissjämförelsen får alltså inte något större värde av att ställas i relation till konstruktionsprinciperna! Fem av sex bilar har en rak stående vätskekyld frontmonterad motor, en har en flat fyrcylindrig luftkyld motor, svansmonterad och med liggande cylindrar. Porsche har också helsynkroniserad växellåda med erkänt god funktion. Två bilar har individuell fjädring, fyra har stel bakaxel. Nedanstående tabell verkar faktiskt monoton!

	Motor typ	Motor placering	Drivhjul
MG Midget	4-cyl	fram	bak
Porsche 75	4-cyl boxer	bak	bak
Triumph Spitfire	4-cyl	fram	bak
Triumph Tr. 4	4-cyl	fram	bak
Volvo P 1800	4-cyl	fram	bak
MGB	4-cyl	fram	bak

Olika effekter

Samtliga motorer har toppventiler, påverkade av stötstänger (det är Carrera-motorn som har överliggande kamaxlar). Motorstorlekarna varierar från MG Midgets 1098 cc till Tr. 4-motorns 2138 cc — alltså nära dubbelt upp! Effekterna varierar i DIN-hästkrafter mellan Midgets 46,5 vid 5.500 v/min och Tr. 4-motorns 100 vid 4.600 varv. Spitfire står med hela 63 hk, men håller sig också med den mest högvarviga motorn!

	Cyl.-vol. cm ³	Effekt vid v/min. hk. DIN	Vridmom. vid v/min. kgm
MG Midget	1098	55/5500	8,4/2750
Porsche 75	1582	75/5000	11,9/3700
Triumph Spitfire	1197	63/5750	9,3/3500
Triumph Tr. 4	2138	100/4600	17,5/3350
Volvo P 1800	1779	90/5500	14,1/3400
MGB	1798	90/5500	14,7/3500

Man kan säga att Tr. 4, P 1800 och MGB hör hemma i en prestandagrupp, Porsche i en och »lillminstingarna» i en tredje. Egendomligt nog bjuder Porsche topprestanda trots att effekten är lägre än hos tre av konkurrenterna. Tr. 4 har det fördelaktigaste vridande momentet, men så sitter också motorn i Ferguson-traktorerna i något nedslöad form! Typiska högvarvsmotorer som verkligen är förlovade med sina växellådor hittar vi hos Porsche och Spitfire. Samtliga motorer avger ett tydligt mekaniskt slammer, och alla utom Porsche har högt insugningsljud. Porsche är däremot ensam om sin tjuvande fläkt! P 1800 har den »näst snällaste» motorn i gruppen...

Karosserier

Den klassiska uppfattningen om en sportvagnsuppbyggnad är att den består av ett kraftigt chassie och ett karosseri. Därför är det intressant att konstatera de olika uppbyggnadssystem som förekommer i den här gruppen! De båda Triumph-modellerna har båda rejäl balkram och separat karosseri. BMC-bilarna — Midget och MGB — har en kombination mellan självbärande karosseri och chassie. Motor- och hjulupphängningar är monterade i rejäla chassierudiment, och dessutom är karosseriet försett med uppstyvande plåtprofiler. Volvo P 1800 har samma system men med tonvikten mera lagd på det självbärande. Porsche slutligen har en vridstyv bottenplatta, som ytterligare stagas upp av karosseriet.

	Närklar vikt, kg.
MG Midget	720
Porsche 75	905
Triumph Spitfire	710
Triumph Tr. 4	1010
Volvo P 1800	1150
MGB	920

Spitfire är lättast, men MG Midget är bara 10 kg. tyngre. Tyngst är Volvo med sina 1.150 kg., det betyder att 440 kg. skiljer gruppens lättaste och tyngsta bil! I den här klassen följer vikten och storleken varandra ganska exakt, som vi ser av tabellen. Volvo torde ge det bästa skyddet vid en eventuell kullerbytta, dels finns den inte i cabrioletutförande och dels har den en mycket robust uppbyggnad, som även vikten skvallrar om!



TRIUMPH SPITFIRE



TRIUMPH TR. 4



MGB

Utrymmen

Samtliga bilar i gruppen ger utomordentligt utrymme åt två personer. Sittställningarna för både förare och passagerare kan justeras in till nära nog perfektion. Största innerutrymmena har Volvo och Porsche med gott om utrymme bakom stolarna — det rör sig ju här faktiskt om typiska GT-bilar avsedda för bekväm långkörning. De övriga fyra har inte fullt så fina utrymmen bakom stolarna, Spitfire och Midget är klart sämst. Spitfire har för övrigt ett rörande litet bagageutrymme under en pytteliten lucka där bak — och stuvningsmöjligheterna är verkligen dåliga, ty där inne skall sufflett och sufflett-bågar förvaras... Vi finner det angeläget påpeka att sportvagnarna är mycket likartade just när det gäller utrymmen — liten plats för bagage och stor plats för de åkande tycks vara melodin. Men konstruktörerna försvarar sig med att bara två åkande sällan behöver ha så mycket bagage!

På vägen

Samtliga sex är naturligtvis mycket fina vägvagnar. Sämst är MG Midget med sin tunga bakaxel, bäst Spitfire och Porsche. Vad styrningen beträffar torde MG Midget och Porsche toppa klart! Fem bilar är understyrda mer eller mindre nära neutralstyrning, medan Porsche är svagt överstyrd. Här måste påpekas att Porsche allteftersom den utvecklas blivit allt mindre överstyrd. Porsche är också mest känslig för ojämnheter i vägbanan och för sidvindar. Porsche har en ytterst komfortabel men ändå snabb och följsam fjädring, medan P 1800 har den mjukaste fjädringen. De fyra engelsmännen är ganska stumma, stötigast är Tr. 4. MG Midget har den nackdelen att bakfjädrarna trots att de är hårda ibland inte orkar hålla bakaxeln på plats, vid potthållsbildning i vägbanan kan den råka i studsning. Bakom dessa påstående ligger inga större objektiva prov utan en föräres åsikter efter att ha provkörts de sex olika bilarna.

En grov indelning av bilarna efter eventuella köparens behov skulle kunna se ut så här:

● Den som vill åka länge och komfortabelt med höga snitthastigheter väljer Porsche eller Volvo.

● Klubbttävlingensentusiasterna som vill ha en re-

rejäl bruksbil på samma gång som en sportvagn köper en MGB eller Triumph Tr. 4.

● MG Midget och Triumph Spitfire har som främsta fördel ett lågt pris. Midget har ju redan tidigare kallats folksportvagn, men Spitfire har så många intressanta egenskaper att den säkerligen kan köpas även av penningstarka kunder som söker en intressant bil!

Prestanda

Så har vi då äntligen hunnit fram till den intressanta frågan om bilarnas prestanda! Här måste vi faktiskt låta tabellen tala för sig själv, men några detaljer kan vi fästa uppmärksamheten på. Porsche är snabbast och dyrast. Tr. 4 är obetydligt långsammare men över 6.000:- billigare! MGB är 7 km. snabbare än P 1800 men över 5.000:- billigare! Det får man alltså betala för komforten och den något bättre finishen. Förvånande nog är lilla Spitfire nästan med och konkurrerar bland sina större kusiner, MG Midget har den i alla fall lämnat långt bakom sig men tar en poäng genom att vara snålast på bensin. I fråga om bensinkonsumtion toppar MGB ligan.

	Toppfart km/t.	Acceleration 0-100 km/t. s.	Bensinförbr. lit./mil
MG Midget	144	20	0,98
Porsche 75	175	14	1,1
Triumph Spitfire	150	16	0,95
Triumph Tr. 4	174	13	1,2
Volvo P 1800	163	15	1,1
MGB	170	14	1,2

Angående bränslekonsumtion så är det ju så att denna i synnerligen hög grad varierar med förarens körsätt. Vid likartad körning följer bränslekonsumtionen i stort motoreffekterna, möjligen skulle man kunna påpeka att MGB avviker en aning från mallen. Men det möter inte några större problem att få gruppens snålaste bil, Midget, att dra mer än den törstigaste enligt tabellen — det kan de Midget- och Spiteförare som provat på bantävlingar intyga! När det gäller ekonomin i övrigt så brukar sportvagnar ha goda andrahandspriser, men dessa är kraftigt säsongbundna. En särställning när det gäller högt pris på begagnade bilar intar Porsche, vilket ett studium av

dagspressens annonser visar. Scania-Vabis (Porsche-representanten), BMC och Volvo har synnerligen väl utbyggt servicesystem i Sverige. Volvo avsevärt mer sparsamt ute i Europa. Triumph har det sämre beställt med servicemöjligheterna för närvarande, men nätet utbyggs i rask takt. Där bjuder det övriga Europa på bättre möjligheter, speciellt Frankrike och hemlandet England.

Detalj arbetet

Vill man våga sig på att bedöma ytfinish och detalj arbete så måste Porsche och Volvo toppa före Triumph Spitfire. Storebror Tr. 4 hör hemma litet längre ner på skalan tillsammans med BMC-bilarna, som dock förbättras år från år i det här avseendet.

Gruppens framtid

Sportvagnen blir allt populärare. Den används som andrabild och leksak, men fortfarande är den för entusiasterna en kär kombination av nyttofordon, sportredskap och fritidssysselsättning. Det finns många fler bilar i marknaden än dem vi valde att jämföra — antalet har faktiskt stigit stadigt under de senaste åren. Här i Sverige ligger utvecklingen några år efter USA, det vet vi — återstår att konstatera att USA från och med 1963 har hävt tävlingsstoppet och att de tre stora bygger sportbilar och modifierade familjesedaner för glatta livet...

Poängsätt bilen

Sportvagnar är om möjligt ännu mer individuella än vad normala bilar är. De är helt enkelt skapade för individuella förare med individuella krav. Och därför har vi i Stora Bilskalans redaktion inte kunnat säga att den bilen är bäst — eller den sämst. Det måste vi överlämna åt er, och för ändamålet har vi sammanställt en tabell. Slå upp sid. 110.

Litet men

JÄMFÖRELSEN (forts)



RENAULT R4

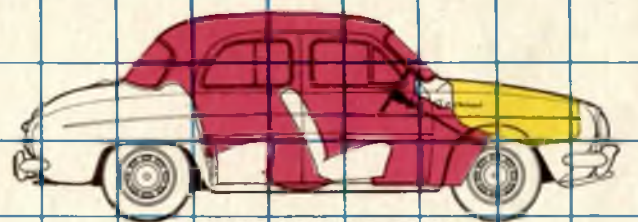
DAF DOFFOBIL

BMC 850

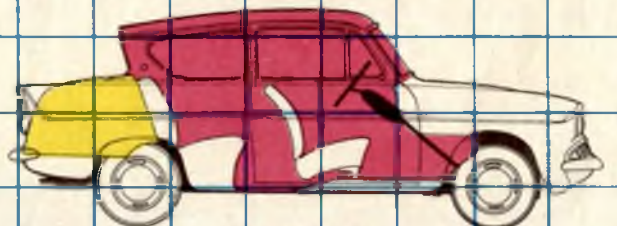
FIAT 600

RENAULT DAUPHINE GORDINI

HÄR KAN NI JÄMFÖRA
MÅTT OCH UTRYMMEN
HOS DE SEX BILARNA



RENAULT DAUPHINE GORDINI



FORD ANGLIA



bagage-
utrymm.



inner-
utrymm.

varje ruta be-
tecknar 1/2 x
1/2 meter.

praktiskt till lågt pris

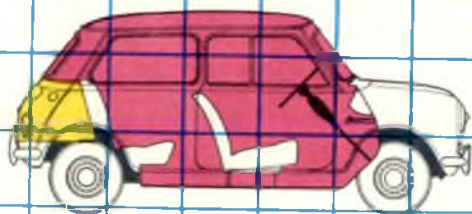
PRISKLASS: 7.000–9.000:–

Det konventionella biltänkandet kännetecknar den prisbilligaste klassen under 9.000 kronor på gatan. Och resultatet är utrymmen man aldrig anar efter en snabb blick på det yttre. Mycket finns att välja på till det låga priset, här jämförs sex av de mest sålda och mest aktuella modellerna. Ekonomin är den bästa tänkbara utan att därför kraven på bland annat fart och komfort har måst eftersättas i alltför stor utsträckning.

FORD ANGLIA



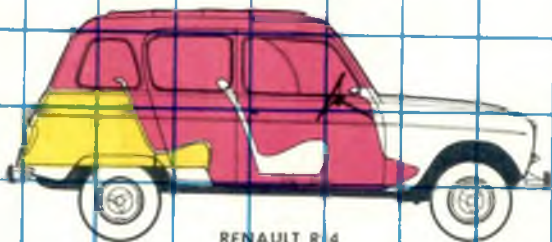
VÄND!



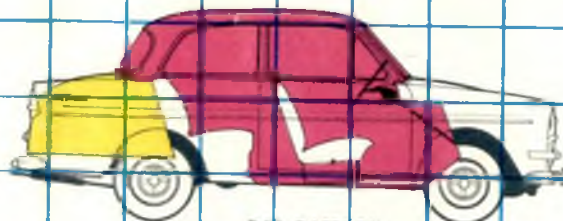
BMC 850



FIAT 600



RENAULT R4



DAF DAFFODIL



FORD ANGLIA



BMC 850



RENAULT DAUPHINE GORDINI



FIAT 600 D



DAF DAFFODIL

RENAULT 4 L



JÄMFÖRELSEN (forts.)

Det här är ett urval av marknadens prisbilligaste vagnar. Faktum är att för mindre än omkring 7.000 kronor finns det ingen vagn att köpa på marknaden i dag. Men man skall också konstatera att samtliga presenterade vagnar är kvalitetsbilar med lång livslängd och hög driftsäkerhet — och att de, ett litet ytterformat till trots, är fullvuxna bruksvagnar såtillvida att de faktiskt rymmer fyra resliga svenskar med godtagbar komfort samt en varierande mängd bagage. Den här klassen ligger ingalunda i toppen i försäljningsstriden, men det hindrar inte att de här jämförda bilarna samtliga har högst aktningvärda registrerings-siffror, möjligen med undantag av Daf, som medtagits då dess speciella konstruktion gör den särskilt intressant för stora grupper bilspekulanter.

Nätta i formaten

Det låga priset har gjort att man fått pruta på ytterformaten i största möjliga utsträckning för att hålla materialkostnaderna nere. Vi tar en blick på yttermått.

Yttermått

	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Hjulbas mm
Ford Anglia	3900	1460	1440	2300
BMC 850	3060	1410	1350	2032
Renault Gordini	3945	1520	1445	2270
Renault 4 L	3656	1485	1532	2420
Fiat 600 D	3295	1380	1405	2000
Daf Daffodil	3680	1440	1450	2050

Renault Dauphine Gordini och Ford Anglia är väsentligt större än de övriga — men tillhör också de dyrare. Dessa båda vagnar har för övrigt tidigare tillhört en helt annan klass, men har genom en i Sverige gynnsam prissättning kommit att i pris konkurrera med de allra minsta. Kortast är genialt uppbyggda BMC 850 (som för övrigt är en svensk beteckning för identiska syskonvagnarna Austin 850 och Morris 850) och Fiat 600 D.

I bredd skiljer det 12 cm — ganska mycket med hänsyn till vagnarnas ringa bredd. Smalats är Fiat 600, medan Dauphine Gordini är den bredaste.

I trånga utrymmen är det naturligtvis en stor fördel med de små yttermått — och manövreringen underlättas än mer av små vändcirklar.

Vänddiameter

	Vändcirkel diam. m
Ford Anglia	9,8
BMC 850	9,6
Renault Gordini	9,7
Renault 4 L	9,7
Fiat 600 D	8,7
Daf Daffodil	10,0

Det är lätt att inse hur lättparkerade de här vagnarna är, då man konstaterar att de mest sålda mellanklassvagnarna är omkring en meter längre. Men i första hand är det låga priset det främsta försäljningsargumentet för en vagn i den här klassen.

Priser

	Pris på gatan kr	Årlig skatt, kr
Ford Anglia	8.740	110
BMC 850	7.980	110
Renault Gordini	8.985	110
Renault 4 L	7.996	110
Fiat 600 D	6.970	110
Daf Daffodil	8.985	110

Variationen här är något över 2.000 kronor, billigast är Fiat 600 D och dyrast Daf Daffodil. Dock finns av samma vagn ett billigare utförande, Daf 750, med identiska data och prestanda. Den kostar 8.442 och det som skiljer är egentligen bara yttre och inre utstyrel. Dock är Dauphine lika dyr som Daffodil. Men samtliga bilar är förmånliga i totalbudgeten, även om prisskillnaderna är så stora att de kommer att inverka.

Raffinerade uppbyggnader

För att hålla priset tillräckligt lågt har det ställts oerhört stora krav på konstruktörerna av de här vagnarna. Det gäller ju att kunna bjuda på tillräckligt utrymme. Och man ser också att endast Ford Anglia har vad man kallar en traditionell uppbyggnad med motor och växellåda fram och drivning på bakhjulen.

Motorarrangemang

	Motor- typ	Motor- plac	Driv- hjul
Ford Anglia	4-cyl	fram	bak
BMC 850	4-cyl	fram	fram
		tvärställd	
Renault Gordini	4-cyl	bak	bak
Renault 4 L	4-cyl	fram	fram
Fiat 600 D	4-cyl	bak	bak
Daf Daffodil	2-cyl	fram	bak
	boxer		

Märkligt är att i denna klass inte en enda tvåtaktare finns med. Förr hade tvåtaktarna stor spridning i de lägsta prisklasserna, men det verkar som om kunderna numera ställer så höga krav på motorn att tvåtaktaren måste ha ett högre utvecklingsstadium — som blir dyrare — om den skall vara konkurrenskraftig. Den fyrcylindriga radmotorn med toppventiler sitter monterad i samtliga vagnar så när som i Daf, som föredragit en tvåcylindrisk, luftkyld boxer. Daf har också den berömda variomattdkraftöverföringen, som med kilrep arbetar individuellt på bakhjulen. Detta ger en steglös växling utan växelspak.

Två vagnar har svansmotorarrangemang och två framhjuldrift, där man särskilt fäster sig vid BMC 850 med tvärställd motor och växellådan inbyggd i oljesumpen.

Stora effektskillnader

Också i motorprestanda är skillnaderna stora. Man lägger märke till att Ford Anglia har den största och starkaste motorn, medan Fiat 600 D redovisar den minsta effekter och Daf den minsta cylindervolymen. Vad sedan de viktiga vridmomenten beträffar leder Ford Angliga också där, och det torde vara den vagn som kräver minst växling. Goda värden har också BMC 850 och Renault 4 L.

Motordata

	Cyl. vol. cm ³	Effekt/Värvakt hk DIN v/min	Vridmoment/Värvakt kgm DIN v/min
Ford Anglia	997	39 /5000	7,3 /2700
BMC 850	848	34 /5500	6,1* /2900
Renault Gordini	845	36 /5000	5,8 /3300
Renault 4 L	845	26,5 /4200	5,8 /2100
Fiat 600 D	767	25 /4800	4,7* /3000
Daf Daffodil	746	26 /4000	5,8 /2800

*) SAE.

Ingen av motorerna utmärker sig speciellt för tyst gång, alla bullrar ordentligt vid kraftig acceleration. På en gång bullsersammast och tystast torde Daf Daffodil vara. Genom

den automatiska transmissionen sjunker motorvarvet och ljudnivån vid jämn hastighet till en högst behaglig nivå. I gengäld är den mest bullersam av samtliga vid pådrag.

Av de övriga kan Ford Anglia och Dauphine betecknas som något tystare än de återstående, men åtskillnad är här svår att göra.

Likartad karossuppbyggnad

Samtliga karosser är goda exempel på modernt lättbygge med självbärande karosser. Här är vagnarnas tomvikter.

Vikter

	Körklar vikt, kg
Ford Anglia	750
BMC 850	620
Renault Gordini	690
Renault 4 L	600
Fiat 600 D	610
Daf Daffodil	660

Alla har en tillfredsställande stabilitet, men man får intrycket att Ford Anglia och BMC 850 här ligger allra bäst till.

Rymlighet för fyra

Mest imponerande hos de här vagnarna är de goda utrymmen man lyckats tränga in på ett minimum av yta. Alla har plats för fyra fullvuxna personer. Skillnaden i längd- och höjdled hos de här sex vagnarna är dock obetydlig. Om man skulle våga sig på en rangordning skulle den se ut ungefär så här:

Störst är Dauphine Gordini och Ford Anglia, men nära intill ligger BMC 850 och Renault 4 L. Största inre bredd har Renaults båda modeller, följda av Daf och Ford Anglia. Någon cm smalare på insidan än BMC 850, medan Fiat 600 D är den klart smalaste.

Fem personer kan man få in i samtliga utom möjligen Fiat 600 D. Men bekvämt blir det inte. Mycket långa personer har det speciellt svårt i baksätet på Daf och Fiat 600, takhöjden fram är liksom benutrymmet inte helt tillfyllest i någon. Bäst klarar en lång person sig i Dauphine Gordini, Ford Anglia, Renault 4 L och Daf då det gäller förarplatsen.

Olika bagageutrymmen

Den stora utrymmesskillnaden de här vagnarna emellan ligger på bagagesidan. Konventionellt utrymme bak har Ford Anglia, BMC 850 och Daf, medan Renault Gordini har sitt utrymme fram. Fiat 600 har två smärre utrymmen, ett fram och ett bakom baksätet, men genom att baksätets ryggstöd är helt nedfällbart kan där skapas ett hyggligt utrymme om blott två personer färdas i vagnen. Renault 4 L är uppbyggd som en kombivagn och har alltså gott om plats bakom baksätet.

Det totala utrymmet blir störst i Daf och Ford Anglia, sedan följer Renault 4 L, Dauphine Gordini, Fiat 600 och BMC 850. Bagageutrymmet i BMC 850 är mycket litet, men genom att luckan fälls nedåt och nummerplåten är ledbar kan man utnyttja luckan som lastflak. Obekvämt blir det att som i Dauphine Gordini tvingas lyfta tunga väskor över skärmarna eller att som i Fiat 600 D lyfta dem över framsätet och baksätet. BMC 850 och Renault 4 L har speciellt gott om stuvningsutrymmen i passagerarutrymmet.

Lättkörda vägvagnar

Ganska märkligt är att dessa de billigaste vagnarna är de absolut mest lättkörda på hela marknaden. De har alla god styrning, god vägkontakt, lätt och bra synkronisering på växellarna och lagom lätt pedaltryck.

Dessutom är de förstklassiga vägvagnar, pigga och roliga att köra både på landsväg och i stadstrafik. Dauphine Gordini och Fiat 600 D är klart understyrda och kräver lite vana för att kunna köras säkert i höga farter. De är kraftigt sidvindskänsliga, liksom i mindre grad Ford Anglia och Daf Daffodil. BMC 850 har en i det närmaste fenomenal stabilitet och okänslighet för sidvindar.

En rekommendationstabell för olika förare skulle se ut så här:

● Den ovane föraren bör trivas speciellt väl med Ford Anglia, Daf Daffodil och BMC 850.

● Den som vill köra snabbt på landsväg finner sig bäst till rätta med BMC 850 och Dauphine Gordini.

● Den som vill ge sig i kast med hård körning på småvägar bör trivas bäst med BMC 850, Renault Dauphine Gordini, Ford Anglia och Fiat 600 D.

● Den som måste fram i snö eller på leriga vägar klarar sig bäst med Renault 4 L, BMC 850, Daf Daffodil och Dauphine Gordini.

● Den som vill kvickt fram i stadstrafiken trivs speciellt med automatväxlade Daf Daffodil eller lågfartssnabba Fiat 600 D, Dauphine Gordini, BMC 850 och Ford Anglia.

Alla vagnar har sina bestämda fördelar, men låt oss framhålla några ting.

För det första: Att BMC 850 som vägvagn är överträffad i klassen.

För det andra: Att framkomligheten hos Renault 4 L ställer denna i särklass inom detta speciella gebit.

För det tredje: Att den helautomatiska och väl arbetande transmissionen hos Daf Daffodil har oerhört mycket att betyda i stadstrafik.

Höga farter

De små billiga bilarna är numera inte underutvecklade i några avseenden. De är byggda så att de klarar både omkörningar i de vanligaste farterna och höga hastigheter under låg tid. Här är prestanda och bensinförbrukning hos de sex:

Prestanda

	Toppfart km/t	Acceleration 0-100 km/t	Bensinförbrukning l/mil
Ford Anglia	120	29	0,9
BMC 850	115	33	0,8
Renault Gordini	125	30	0,75
Renault 4 L	115	32	0,75
Fiat 600 D	106	54	0,7
Daf Daffodil	105	60	0,75

Högsta toppfarten redovisar Renault Dauphine Gordini, medan den bästa accelerationen upp till 100 km/t återfinnes hos Ford Anglia. Långsammast är Daf Daffodil och Fiat 600 D, medan accelerationen under 50 km/t är utomordentlig för dessa två vagnar. Dock kan en högre marschfart än 80 km/t knappast rekommenderas för dessa båda om man skall ha reserver för omkörningar. Sämst i lågfartacceleration är treväxlade Renault 4 L, men skillnaden mot de övriga är obetydlig. Samtliga vagnar klarar toppfart under lång tid enligt vad fabrikanterna anger.

Komfort efter smak

Akkomforten är kanske det som varierar mest de här vagnarna emellan. Bästa fjädringskomforten har utan tvekan mjuka Renault 4 L, följd av sin syster Dauphine Gordini. Å andra sidan är kanske Daf Daffodil en aning onödigt stötig. Om BMC 850 kan sägas att den är onödigt stötig för litet större ojämnheter, medan mindre sväljs på ett mycket förnämligt sätt. Ford Anglia och Fiat 600 uppvisar ungefär samma fjädringskomfort, vilket placerar dem mitt i fältet. Vad säteskomforten beträffar, så placerar sig här Renault 4 L och Dauphine och Fiat 600 högst, medan man skulle önska att stolarna studerades med större omsorg främst hos Daf Daffodil, BMC 850 och Ford Anglia. I samtliga fall är framstolarna för korta, de ger dåligt stöd åt lären.

Värmen är speciellt förnämlig i Dauphine Gordini, men frånser man den obehagligt bullrande fläkten räcker den till också i Renault 4 L. Ford Anglia och BMC 850 har likaså anläggningar som torde räcka på de flesta håll i landet, medan Fiat 600 D och framför allt Daf Daffodil skulle behöva större kapacitet. Värmen är lätt att betjäna i samtliga vagnar.

God bränsleekonomi

Det är klart att små och lätta bilar som de här drar mindre bränsle än de större. I tabellen ovan ser vi att ingen drar mer än 0,9 l/mil i blandad stads- och landsvägstrafik, medan den lägsta noteringen ligger så lågt som 0,7 (Fiat 600 D). Också övriga ekonomiska aspekter är fördelaktiga. Framförallt Renault har satsat på minsta möjliga servicekrav, och över lag är reservdel- och servicepriser låga. De låga motoreffekterna leder också till låga försäkringspremier. Andrahandsvärdet är inte lika hållbart som i vissa högre prisklasser, men inköpspriset är ju också lågt. Bästa värdet i andra hand av dessa vagnar torde BMC 850 och Ford Anglia ha.

Enkelt utförande

Med de priser det här är fråga om måste utförande på en del punkter bli enkelt. Mest värdat och bäst i detaljerna är det hos Fiat 600 med ett utförande som skulle hedra många dyrare bilar. Men också Daffodil talar mycket väl att synas i sömmarna. Dauphine Gordini är ombonad och behaglig, att många detaljer har en uppseendeväckande klen dimensionering spelar mindre roll då dessa visat sig hålla. Ford Anglia har smärre brister i montagearbete, men är annars både ombonad och välutrustad. Enklast utrustad är Renault 4 L, där föraren framför sig har en rad egendomliga plåtlådor och profiler och där åtskilliga reglage består av ett stycke bockad ståltråd. BMC 850 verkar ytterst stabil, men är mycket enkelt utrustad, dock på ett värdat sätt. Men också där finns i allmänhet punkter där montagearbetet har missat.

Poängsätt bilen

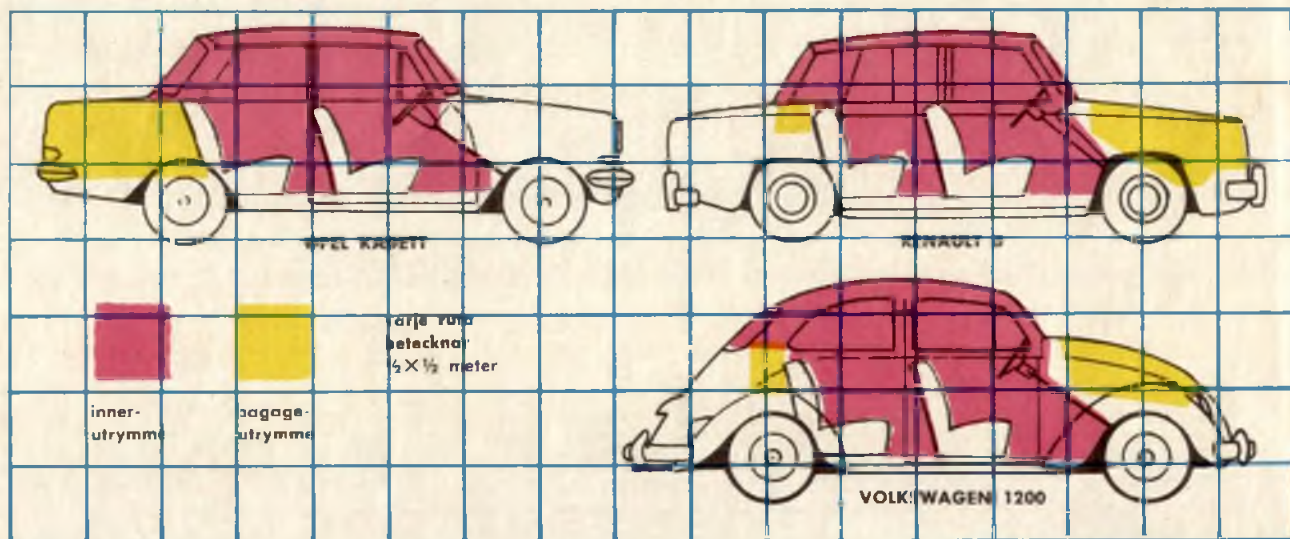
Hur vill ni ha er bil? Ja, det är just det som är så svårt för oss på Stora Bilsalångens redaktion att veta. Därför har vi inte kunnat rangordna de jämförda bilarna så att det blir rättvist just för er. Men vi har gjort tabeller där ni med ledning av den här jämförelsen kan pricka in betyg egenskap för egenskap, bil för bil. Just som det passar er. Och genom att räkna samman får ni fram den bästa bilen. Slå upp Sid. 112.

JÄMFÖRELSEN (forts.)

Familjebilar



Här kan ni
jämföra
utrymmen
och mått hos
de sju
testade
bilarna.



med plusvärden



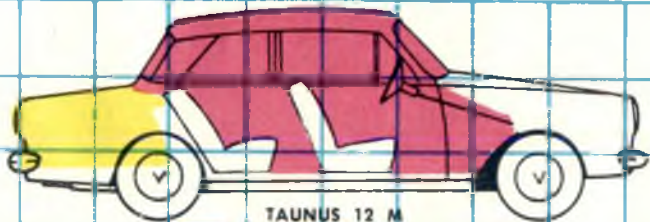
OPEL
KADETT



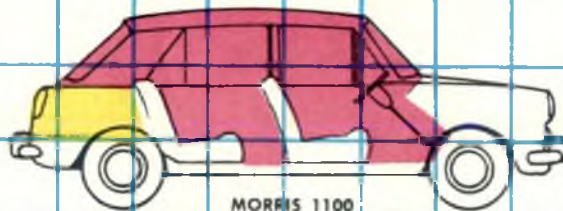
SAAB 96

Det är i klassen med priser mellan 9.000 och 11.000 kronor försäljningsstriden bilmärkena emellan kommer att stå allra hårdast. Fem helt nya vagnar från stora fabriker pumpas plötsligt in i marknaden och gör ställningen intressant för Volkswagen och Saab. Här presenteras en ingående jämförelsetest mellan de nya och gamla i denna viktiga klass.

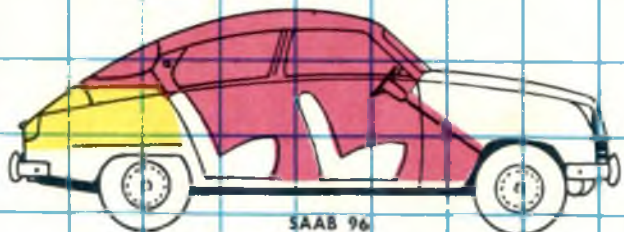
VÄND!



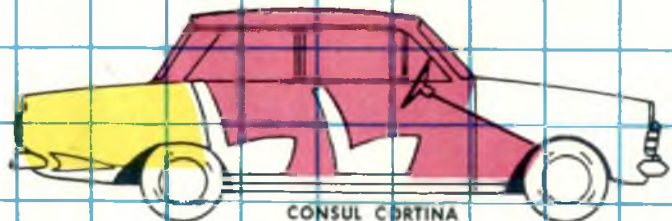
TAUNUS 12 M



MORRIS 1100



SAAB 96



CONSUL CORTINA

JÄMFÖRELSEN (forts.)

Volkswagen 1200 såldes förra året i Sverige mer än någon annan bilmodell. Och på andra plats hamnade Saab 96. Båda är familjebilar med fyra till fem sittplatser, båda kostar kring 10.000 kronor. Det finns åtskilliga vagnar i den här klassen, men speciellt intressanta är de fem vagnar som just i år kastats in i leken av några av Europas ledande bilfabriker. Det är Fords engelska Consul Cortina, Fords tyska Taunus 12 M, Opel Kadett, BMC:s Morris 1100 och Renault 8. Hela klassen kallas den lilla mellanklassen, i varje fall är det frågan om fullväxta småvagnar som ger många av mellanklassens fördelar.

Lättparkerade

Samtliga vagnar har behändigt format, är lättparkerade och lättmanövrerade. Vi börjar den här jämförelsen med att syna yttermått.

Yttermått

	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Hjulbas mm
Volkswagen 1200	4070	1510	1500	2400
Saab 96	4015	1570	1475	2488
Consul Cortina	4270	1590	1440	2490
Taunus 12 M	4248	1594	1458	2527
Opel Kadett	3923	1470	1410	2325
Morris 1100	3730	1530	1340	2370
Renault 8	3995	1490	1410	2270

Man konstaterar att i längd skiljer det 34 cm mellan Cortina som är längst och Morris 1100 som är kortast, medan endast 12,4 cm skiljer den bredaste (Taunus 12 M) och den smalaste (Opel Kadett). Högst är Volkswagen med kaross från 1938, men den lägsta, Morris 1100, är inte mer än 16 cm lägre. Men man kan konstatera att yttermåttarna varierar en del de här vagnarna emellan. Låt oss då se på priserna.

Priser

	Pris på gatan, kr	Årlig skatt
Volkswagen 1200	9.518	110
Saab 96	10.590	110
Consul Cortina	9.825	110
Taunus 12 M	9.821	138
Opel Kadett	9.576	110
Morris 1100	10.775	138
Renault 8	10.350	110

Här är variationen något över 1000 kr, billigast är Opel Kadett och Volkswagen 1200, dyrast Saab 96 och Morris 1100. Så stor är dock inte prisskillnaden att det skulle innebära några större skillnader i bilbudgeten enbart av den orsaken. Det finns som sagt fler faktorer som spelar in.

Olika uppbyggnad

Speciellt intressant blir den här jämförelsen, då man konstaterar att alla de vanliga olika principerna för uppbyggnaden finns med.

Sex av sju bilar har fyrcylindrig fyrtaktare, en av dessa har föredragit luftkylningen (VW), medan två har slutet kylsystem med expansionskärl och specialvätska, en har eldriven fläkt vid en »bilkylare» som samtidigt är värmelement. Tre vagnar har konventionellt kylsystem. Fyra har en konventionell radmotor med fyra cylindrar, men en (Morris 1100) har den monterad på tvären. Volkswagen har ett boxerrangemang, medan Taunus har en 60-graders V-motor med särskild balansaxel. Saab å sin sida har fastnat för den färskoljesmörjda tvåtaktaren med tre cylindrar. Dessutom har man tillämpat alla de vanliga systemen då det gäller motor- och drivhjulspacering. Här är en uppställning:

Olika effekter

Om motorerna skiljer sig i utförandet, så gör de det också då det gäller data och prestanda.

Motorarrangemang

	Motorlåg	Motor- placering	drivhjul	Körklar vikt, kg
Volkswagen 1200	4-cyl boxer	bak	bak	740
Saab 96	3-cyl tvåtakt	fram	fram	830
Consul Cortina	4-cyl	fram	bak	920
Taunus 12 M	4-cyl V-motor	fram	fram	860
Opel Kadett	4-cyl	fram	bak	680
Morris 1100	4-cyl tvärsittad	fram	fram	865
Renault 8	4-cyl	bak	bak	730

Cylindervolymen varierar mellan 841 cm³ (Saab) och 1198 cm³ (Consul Cortina). Effekterna varierar i DIN-hästar mellan 34 (Volkswagen) och 48 (Consul Cortina och Morris 1100).

Tre vagnar har effekten angiven till 40 hk DIN. Just den siffran bör man nog ta med en nypa salt, just där ligger en tysk skatte- och försäkringsgräns. För att få en rättvis jämförelse bör man nog anta att verkliga DIN-effekten ligger någonstans kring 42 hk.

Motordata

	Cyl. volym	Effekt / varv hk DIN / p min	Vridmom / varv kgm DIN / p/min
Volksw. 1200	1192 cm ³	34/3600	7,7/2000
Saab 96	841 cm ³	38/4250	8,2/3000
Consul Cort.	1198 cm ³	48/4800	8,7/2700
Taunus 12 M	1183 cm ³	40/4500	8,0/2400
Opel Kadett	993 cm ³	40/5000	7,2/2200
Morris 1100	1098 cm ³	48/3100	8,3/2500
Renault 8	956 cm ³	40/5200	7,0/2500

Vridmomenten skiljer sig mindre — och är viktigare för de flesta förare. Minst har Opel Kadett och Renault 8, mest har Consul Cortina. Värdena för vridmoment är över lag tillfredsställande och någon reell skillnad dessa vagnar emellan om hur ofta man måste växla är det inte. Men varvantalet för bästa vridmoment säger något om var motorerna bästa arbetsvarv ligger. Samtliga motorer har god smidighet, men Taunus V 4 arbetar hårdast, vibrerar mest och är mest bullersam, något man speciellt märker vid acceleration. Tystast är motorn i Kadett och Saab, vilken senare också utmärkes av en alldeles speciellt mjuk gång.

Självbärande karosser

Moderna metoder har tillämpats vid karosbyggandet hos alla de här jämförda bilarna. Hos sex har man tillämpat den självbärande, svetsade karossen, medan Volkswagen byggt upp sin kring en vridstyv bottenplatta med centralrör. Intressant är en jämförelse mellan vikterna:

Vikter

Volkswagen 1200	740
Saab 96	830
Consul Cortina	920
Taunus 12 M	860
Opel Kadett	680
Morris 1100	865
Renault 8	730

Lättast är Kadett, där man härdragit lättbyggets metoder. Mycket förbluffande är det däremot att se, att Volkswagens 25 år gamla konstruktion är näst lättast, i all synnerhet som den hör till de allra stabilaste i samlingen. Tyngst är Morris 1100, de kompakta yttermåttarna till trots. Det skall dock erkännas, att denna vagn förefaller mer vridstyv och mer kulterbyttesäker än till exempel Consul Cortina. Taunus 12 M och Renault 8, åtminstone vid en yttlig inspektion. Ytterst förtroendeingivande är onekligen Saabs kaross, som torde ha en nära nog oslagbar stabilitet och kanske den bästa inre säkerhet av de här vagnarna.

Rymligt för priset

Då de nya vagnarna i klassen presenterades under 1962 var det rymligheten som blev mest omtalad, och det är också denna som är det främsta argumentet för dem. Det ansågs att det var här som Saab och Volkswagen skulle få den svåraste kampen. Man kan inte göra annat än jämföra.

Man finner att Consul Cortina är den klart

OPEL KADETT



VOLKSWAGEN 1200



SAAB 96



RENAULT 8



rymligaste för passagerarna. Fem personer sitter bekvämt, långa personer kan sträcka på benen och har bra plats för huvudet. Framför allt är baksätet bättre än hos någon av de andra vagnarna. Taunus 12 M har i det närmaste lika goda utrymmen, medan Volkswagen 1200, Saab 96 och Morris 1100 är direkt jämförbara. De kan ta fem personer, riktigt bekvämt åker man fyra. Renault 8 har ungefär samma mått, dock är baksätet något trängre. Minst är Opel Kadett, som dock bjuder på god plats för fyra. Långa personer finner sig bäst tillrätta i Saab 96, Consul Cortina och Volkswagen 1200 i nu nämnd ordning.

Alla vagnar ger goda passagerarutrymmen för priset, det är märkligt att konstatera att »gamlingarna» Saab och Volkswagen inte alls är de andra underlägsna, sin ålder till trots.

Bagageutrymmen skiljer

Bagageutrymmet skiljer dem däremot avsevärt åt. Också här leder Consul Cortina stort med ett bagageutrymme som gör ägare till stora bilar avundsjuk. 590 liter är dess volym. Taunus 12 M placerar sig på andra plats och Kadett på tredje. Sämst är Volkswagen, Morris 1100 och Renault 8. Volkswagen och Renault 8 har utrymmena delade mellan framhuv och ett utrymme bakom baksätet, som är ganska stort i Volkswagen men litet i Renault. Framför allt i Volkswagen och Morris 1100 kan man komma ganska långt genom att stuva en del av bagaget i småemballage, Morris har gott om stuvningsutrymmen på insidan. Bagage för fyra personers normala behov kan man alltså få med sig i samtliga bilar, medan Fordarna och Kadett har reserver för extra mycket. Men risken för överlast är påtaglig!

Goda vägvagnar

På vägen är samtliga sju vagnar ett nöje att köra. De är lättkörda och har samtidigt väggrepp som räcker. Men med olika uppbyggnad har de blivit olika i karaktären.

De svansmotordrivna vagnarna Volkswagen och Renault 8 är sidvindskänsliga och har överstyrningstendenser. De övriga är mer kursstabla och i olika grad understyrda. Mest understyrd är Taunus 12 M, som dock kan få bakvagnstakt då man lättar på gasen och som därför kan kräva en van förare vid frånkörning.

Neutralast

är Consul Cortina och Opel Kadett. Om man skulle våga sig på en rekommendationstabell till olika förare skulle den se ut så här:

- Den ovane föraren bör trivas bäst med Opel Kadett, Consul Cortina.

- Den som vill köra snabbt på landsväg bör trivas bäst med Morris 1100 och Saab 96.
- Den som vill ge sig i kast med hård körning på småvägar trivs sannolikt utmärkt med Morris 1100, Saab 96, Opel Kadett, Volkswagen 1200 och Renault 8.
- Den som vill fram i snö eller på leriga småvägar klarar sig bäst med Volkswagen 1200, Saab 96, Taunus 12 M, Renault 8 och Morris 1100.
- Den som vill fram kvickt i stadstrafik har fördel av lågfartsaccelerationen hos Kadett och Renault 8.

Alla vagnarna har som synes sina fördelar och det vore oss fjärran att på något sätt försöka rangordna de här olika vagnarna. Men tillåt oss ändå att sätta Morris 1100 och Saab 96 speciellt högt just som vägvagnar.

Fina prestanda

Det går att ta sig fram med verkligt höga genomsnittsfarter med alla de här redovisade vagnarna, även om detaljprestanda skiljer en del.

Prestanda

	Toppfart km/t	Acceleration 0-100 km/t, sek	Bränsle- förbrukn. l/mil
Volkswagen 1200	115	31	0,85
Saab 96	120	30	0,95
Consul Cortina	125	27	0,95
Taunus 12 M	125	28	0,90
Opel Kadett	120	26	0,80
Morris 1100	125	28	0,90
Renault 8	127	27	0,85

Snabbast i lågfartsacceleration är Opel Kadett, medan Taunus 12 M där är långsammast. Över 100 km/t tillhör den däremot de snabbare tillsammans med Consul Cortina, 1100 och Renault 8. I detta fartområde är Volkswagen den långsammaste.

Samtliga fabrikanter anger att bilen kan hållas i toppfart under lång tid, men hög kolvhastighet hos Morris 1100 och Renault 8 talar om att dessa skulle vara sämre än de andra i det avseendet.

Värmen är på landsväg fullgod i alla vagnar, men i stadstrafik lämnar Volkswagen här en del övrigt att önska.

God komfort

Fjädringskomforten är tillfredsställande i samtliga vagnar, speciellt behaglig är den i Taunus 12 M, Morris 1100 (med unik hydroplastiefjädring) och Renault 8. Styvaste fjädringen har Opel Kadett, något som känns i

baksätet men som får ställas i relation till vagnens trivsamt sportiga egenskaper. Dåliga sätten har ingen, men speciellt bra är framsätets komfort hos Volkswagen 1200, Saab 96, Opel Kadett och Renault 8.

God bränsleekonomi

I tabellen här intill finns bränsleförbrukningen angiven. Siffrorna är tilltagna så att de håller streck i blandad hård stadstrafik och på landsväg. För ten landsvägstrafik kan man dra av en fjärdedel. Törstigast är Saab och Consul Cortina, medan Kadett är den mest ekonomiska av de sju. I övrigt har samtliga sju vagnar god ägandekonomi med låga reparations- och reservdelpriser, god service och ett andrahandsvärde som väntas bli gott för samtliga.

Bra detaljarbete

Kvalitet på detaljarbete och finish är bra på samtliga, det är fråga om kvalitetsvagnar. Men Volkswagen uppvisar ett utförande som inte lämnar något övrigt att önska och som väl knappast blir överträffat i någon prisklass. På andra plats vill man nog placera robusta Saab 96, på tredje Opel Kadett och på fjärde Ford Taunus. Därefter är det ett visst avstånd till Morris 1100, Renault 8 och Consul Cortina, men också dessa vagnar har en fullt tillfredsställande kvalitet på utförandet.

Skärpt konkurrens

Det är ingen tvekan om att 1963 innebär en synnerligen skärpt konkurrens i populärprisklassen — något som onekligen kommer bilisterna till godo. Vi har fem nya och attraktiva vagnar att ställa mot de gamla, men märkligt är hur väl Volkswagen och Saab tål en jämförelse med de nyaste skapelserna — i vissa avseenden är de fortfarande oslagna på grund av det ständiga förbättringsarbete man utfört vid de båda fabrikena. Och utseendet? En smaksak...

Poängsätt bilen

Som bekant är alla människor olika. Och alla har olika åsikter om vad som är bra och dåligt på en bil. Alla har olika behov och önskemål. Därför kan vi inte sätta betyg på bilarna. Men med ledning av denna jämförelsetest kan ni steg för steg avgöra vad det är hos varje bil som passar er eller inte. Därför har vi iordningställt en tabell där ni själv poängsätter egenskap efter egenskap. Slå upp Sid. 113.

FORD TAUNUS 12 M

FORD CONSUL CORTINA

MORRIS 1100

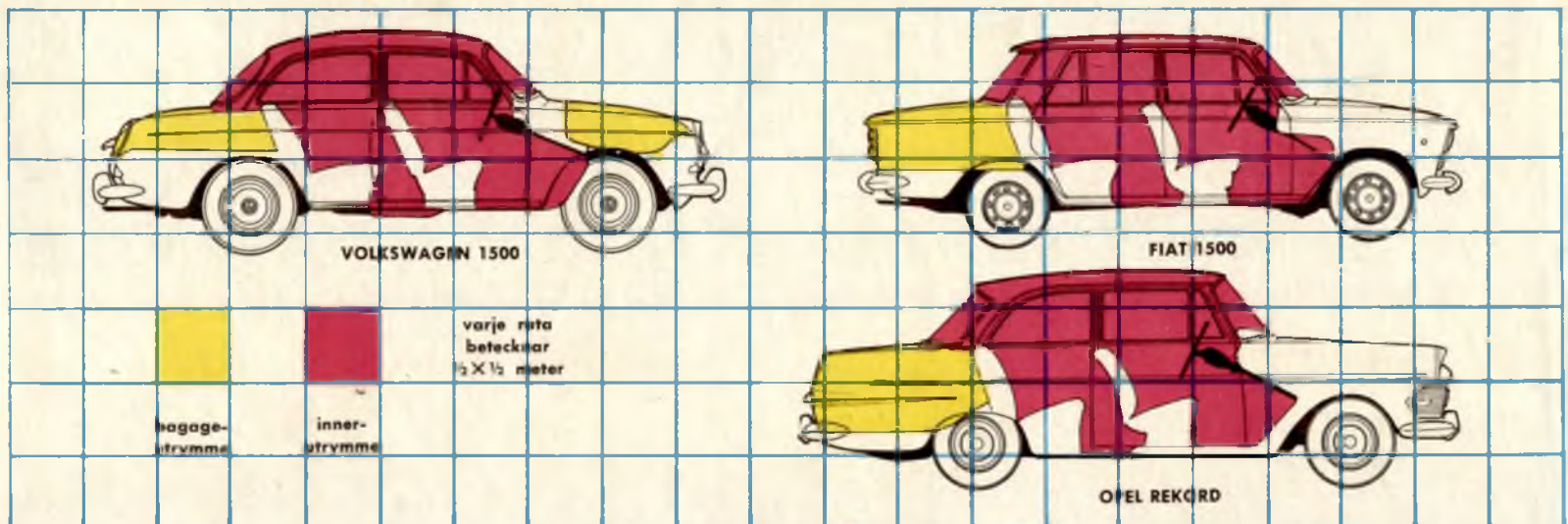


Kvalitet och

JÄMFÖRELSEN (forts)



HÄR KAN NI JÄMFÖRA MÅTT OCH UTRYMMEN HOS DE TESTADE BILARNA



rymlighet till rimligt pris

PRISKLASS: 11.000—15.000:—

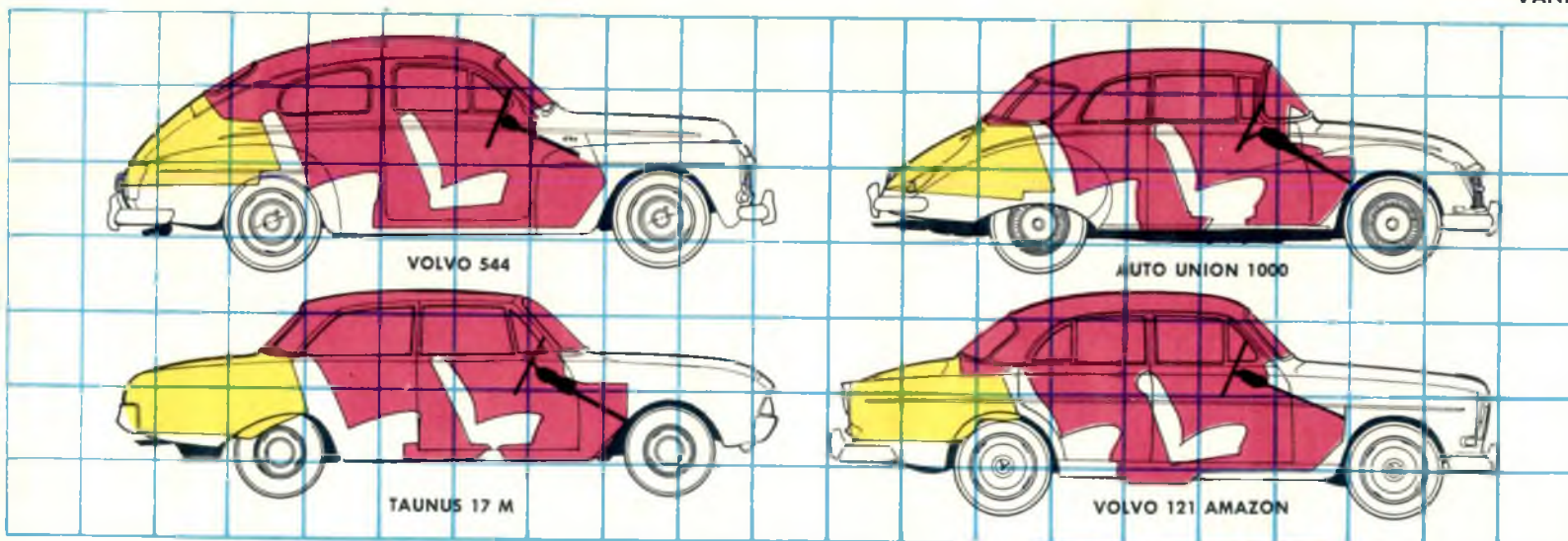


VOLVO 121 AMAZON

FIAT 1500

Svensken är kvalitetsmedveten och de sju mest sålda vagnarna i mest sålda klassen mellan 11.000 och 15.000 kronor är alla utpräglade kvalitetsvagnar. Ny i samlingen är Volkswagen 1500 som med framgång tar upp kampen med sex beprövade vagnar. Det man uppskattar mest hos de här vagnarna är goda utrymmen och prestanda som ligger fullt i klass med många åtskilligt större bilar.

VÄND





VOLVO 544



AUTO UNION 1000 S



FORD TAUNUS 17 M



OPEL REKORD

JÄMFÖRELSEN (forts.)

Med Volvos båda modeller på tredje och fjärde plats, med Opel Rekord på femte, med Ford Taunus 17 M på sjätte, med Volkswagen 1500 på sjunde plats och med Fiat 1500 samt Auto Union 1000 S Coupé nära därefter i registreringsstatistiken förstår man den här bilklassens dominerande betydelse för svensk marknad. Det är inte längre fråga om småvagnar, det är mellanklassvagnar med utrymmen och prestanda som inte ligger efter vad de stora vagnarna kunde visa upp för blott några år sedan. Kanske har just bagageutrymmets storlek gjort att just dessa vagnar så speciellt bra passar barnfamiljer, men å andra sidan har de genomgående egenskaper som väl tillfredsställer både förare med sportiga intressen eller de som värdesätter god komfort.

Behändiga

Samtliga vagnar är nätta till ytterformaten, är överskådliga och lätta att manövrera. Garagen i våra förortsstäder räcker till utan tvekan, och vagnarna är inte bredare än att man också kan komma ur dem i smala garage. Vi börjar med att kasta en blick på yttermått:

Yttermått

	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Hjulbas mm
Volvo 544	4450	1590	1560	2600
Volvo 121 Amazon	4450	1620	1505	2600
Opel Rekord 1700	4519	1632	1485	2541
Ford Taunus 17 M	4452	1670	1450	2630
Volkswagen 1500	4225	1605	1475	2400
Fiat 1500	4030	1546	1420	2420
Auto Union 1000 S	4225	1695	1465	2350

I längd förekommer betydande variationer, skillnaden mellan den längsta, Rekord 1700, och den kortaste, Fiat 1500, är i det närmaste en halv meter. Störst bredd står AU 1000 med, medan Fiat 1500 också här är mest anspråkslös. Att parkera är ingen svårighet med dessa moderata yttermått, vi kastar ett öga på de olika vagnarnas vänddiameter:

Vänddiameter

	Vändcirkel diam. m
Volvo 544	10,8
Volvo 121 Amazon	10,7
Opel Rekord 1700	11,5
Ford Taunus 17 M	11,4
Volkswagen 1500	10,9
Fiat 1500	10,7
Auto Union 1000 S	11,6

Man lägger märke till att AU 1000 har den största vändcirkeln, vilket tyvärr kombineras med att föraren inte ser något av vagnens hörn. Minst cirkel har Volvo Amazon och Fiat 1500, där man inte heller har full överblick över sin vagn, till skillnad mot Opel Rekord. Den dåliga bakåtsikten i Volvo 544

försvårar naturligtvis parkeringen en del.

Låt oss gå till priserna för att se hur de varierar:

Priser

	Pris på gatan kr	Årligt skatt kr
Volvo 544	12.190*	166
Volvo 121 Amazon	14.311*	194
Opel Rekord 1700	12.490	166
Ford Taunus 17 M	11.836	166
Volkswagen 1500	12.733	138
Fiat 1500	12.905	166
Auto Union 1000 S	12.512	138

*) Inkluderar vagnskadeförsäkring för fem år.

Det är billigast att bli ägare till en Opel Rekord 1700, medan Amazon är dyrast med ett pris på tre tusenlappar högre. Men man får inte glömma bort den femåriga vagnskadeförsäkring som följer med Volvovagnarna och som beroende på ägarens bonusklass och hemort är värd minst tusenlappen. Detta innebär alltså reellt att billigaste vagnen är Volvo 544, som inklusive sin försäkring kostar några hundralappar mer än Opel Rekord utan försäkring.

För alla smakriktningar

Både då det gäller kaross och allmänna uppbyggnadsprinciper då det gäller motortyp, motorplacering och drivhjulplacering finns alla smakriktningar tillgodosedda i den här jämförelsen. Sex bilar av sju har fyrcylindrig fyrtaktare, men medan fem har valt den raka, vätskekylda typen har Volkswagen 1500 luftkyld boxermotor. AU 1000 har till skillnad från de sex andra framhjulsdraft. Volkswagen 1500 är ensam om motorplacering baktill, fem är vad man kallar konventionellt uppbyggda.

Motorarrangemang

	Motorstyr	Motorplacering	Drivhjul
Volvo 544	4-cyl	fram	bak
Volvo 121 Amazon	4-cyl	fram	bak
Opel Rekord 1700	4-cyl	fram	bak
Ford Taunus 17 M	4-cyl	fram	bak
Volkswagen 1500	4-cyl boxer	bak	bak
Fiat 1500	4-cyl	fram	bak
Auto Union 1000 S	3-cyl tvåtakt	fram	fram

Effektskillnader

Principerna skiljer sig då det gäller motorernas arbetssätt och allmänna uppbyggnad. Också i prestanda är skillnaderna betydande. Cy lindervolymer varierar mellan 981 cm³ (AU 1000) och 1779 cm³ (Volvomodellerna), medan Volvomodellerna är starkast med 68 hk, tätt följda av Fiat 1500 med 67.

Effektvagast är Volkswagen 1500 (45 hk) och Auto Union 1000 S (50 hk). Smidigh-

heten och backtagningsförmågan är starkt beroende av vridmomentet, där det är en fördel att det största värdet tas ut vid lågt varvtal.

Motordata

	Cyl. vol. cm ³	Effekt hk DIN	Varvtal v/min	Vridm. kgm DIN	Varvt. g/min
Volvo 544	1779	68/4500	13,5/2600		
Volvo 121 Amazon	1779	68/4500	13,5/2600		
Opel Rekord 1700	1680	55/4000	12,2/1900		
Ford Taunus 17 M	1698	60/4250	13,2/2200		
Volkswagen 1500	1493	45/3800	10,8/2000		
Fiat 1500	1481	67/5200	12,0/3200		
Auto Union 1000 S	981	50/4500	8,7/2250		

Man noterar att Auto Union 1000 S har sämst vridmoment, medan Volvomodellerna ligger högst på listan. Då det gäller att få ned varvtalet för högsta vridmoment har Opel Rekord 1700, Volkswagen 1500 och Ford Taunus 17 M lyckats bäst, dessa vagnar känns också mest smidiga. Men alla dessa vagnar har tillfredsställande vridmoment, smidigheten är utmärkt och gången så tyst att man där inte kan göra någon åtskillnad. Varvilligheten är över hela linjen utmärkt, samtliga motorer tål både övervarv och maxbelastning för lång tid. Vibrationerna från motorerna är också de mycket väl dämpade och av behaglig storlek i alla varvtal.

Ram, plattform och självbärande

Uppbyggnaden av karosserna skiljer sig vagnarna emellan på betydande områden, delvis beroende på konstruktionernas skiftande ålder. Äldst är AU 1000, som utan väsentliga ändringar ärvt konstruktionen från DKW F9, en typ som ursprungligen skulle ha kommit i handeln 1939. Volvo 544 presenterades som 444 i krigets slutskede och har fortfarande grunddragen kvar. Också Amazon är vid det här laget en gammal konstruktion. Volkswagen 1500 är en ny typ, men har ärvt principerna från sin lillasyster 1200 med rötterna i förkrigstidens Tyskland. Fiat 1500, Ford Taunus 17 M och Opel Rekord är moderna, självbärande lättbyggen. Självbärande är också karosserna till 544 och Amazon, medan Volkswagen har en plattformsräm med centrälör och AU 1000 en stabil lādprofilsram av förkrigstidens modell.

Modernt = gott om plats

Det är ingen tvekan om att rymligheten i förhållande till yttermått är direkt beroende av hur modern vagnen är. Opel Rekord 1700 och Ford Taunus 17 M bjuder sålunda på magnifika utrymmen för sina priser, fem personer har det faktiskt bekvämt. Fem kan man också åka i Amazon, Auto Union 1000 S med högst godtagbar komfort, medan man måste beteckna Volvo 544, Volkswagen 1500 och Fiat 1500 som rymligt fyrsitsiga med plats för en femte person då man kan göra avkall på bekvämligheten i baksätet. Smalast är bak-



VOLKSWAGEN 1500



VOLVO 121 AMAZON



FIAT 1500

sätet i 544. I framsätet är utrymmet både vad beträffar benlängd och takhöjd tillfredsställande i samtliga vagnar. Minst i dessa avseenden är Fiat 1500. I baksätet efterlyser man bättre takhöjd i Volvo 544, Volkswagen 1500 och Fiat 1500, medan benutrymmet bak till med tillbakaskjutna framsäten är aningen knappt i samma vagnar. Som en sammanfattning här kan sägas att Opel Rekord och Ford Taunus 17 M bjuder på utomordentliga utrymmen i förhållande till priset.

Skillnader i bagagerum

När allt kommer till kritan är skillnaderna i passagerarutrymme inte överväldigande, men det måste man säga om bagageutrymmet. Opel Rekord är här klart störst, tillsammans med Ford Taunus 17 M. Språnget är sedan stort till Amazon, men samtliga dessa tre måste anses ha bagageutrymmen som väl är tillräckliga för fem personers Gepäck under normala omständigheter. Fiat 1500 följer därefter, också med gott bagageutrymme, medan det i Volvo 544 numera inte kan anses annat som knappt tillräckligt för fyra personer. Auto Union 1000 S är minst av de vagnar som har normalt bagageutrymme, därtill en form som tvingar ägarna till stuvning av småväskor och liknande. Var man skall placera in Volkswagen 1500 på listan är inte lätt att avgöra. Bak till — över motorn — har man fått in ett ganska djupt utrymme, som rymmer två medelstora väskor. Ungefär lika mycket ryms under framhuvud, men där ges också möjligheter till stuvning. I användbarhet torde det kunna jämföras med PV 544, men man får minnas att några större kollar får man aldrig in i Volkswagens utrymmen. I samtliga vagnar är risken för överlast påtaglig om man lastar både inner- och bagagerum fulla.

Trivsamma på vägen

Samtliga sju vagnar är trivsamma på vägen. Det har goda vägegenskaper som har reserver för oförutsedda händelser. Men naturligtvis skiljer de sig en hel del i karaktärerna.

Volkswagen 1500 är klart överstyrd och därför instabil i höga farter. Också 544 visar sådana instabilitetstendenser, medan Amazon ligger mera på understyrningsidan och är stabilare.

Mest understyrda och framtunga är AU 1000 med framhjulsdraft, Opel Rekord och Ford Taunus 17 M. Rekord har dock tendenser att »vandras» på vägen då banan är ojämn.

Styrningen har tillfredsställande precision i samtliga fall, kanske vill man sätta den hos Volkswagen 1500, Fiat 1500 och AU 1000 S speciellt högt.

- Den ovane föraren trivs bäst med Opel Rekord 1700 och Taunus 17 M.
- Den som vill köra snabbt på landsväg trivs med fartresurserna och väggreppet hos 544, Amazon och Fiat, med den trygga stabiliteten hos AU.

- Den som vill ge sig i kast med hård körning på småvägar finner mest nöje i Fiat 1500, Auto Union 1000 S, Volvo 544, Volkswagen 1500 och Amazon.
- Den som vill fram i snö eller på leriga vägar lyckas bäst med Volkswagen 1500 och Auto Union 1000 S.
- Den som vill kvickt fram i stadstrafik uppskattar accelerationen hos Fiat 1500, Volvo 544 och Volvo Amazon speciellt mycket.

Alla de jämförda vagnarna har sina speciella fördelar och det är faktiskt omöjligt att säga att en eller annan skulle vara bäst på vägen. Egenskaperna skiljer sig så mycket vid olika förutsättningar att var och en själv måste bilda sig en uppfattning av vad som passar honom.

Utmärkta prestanda

Med samtliga sju vagnar kan man nå imponerande genomsnittsfarter, även om prestanda i detalj skiljer åtskilligt:

Prestanda

	Toppfart km/t	Acceleration 0 - 100 km/t	Bensinförbr. l/ml
Volvo 544	145	19	1,0
Volvo 121 Amazon ..	140	20	1,0
Opel Rekord 1700 ..	129	24	1,0
Ford Taunus 17 M ..	138	21	1,0
Volkswagen 1500 ..	131	25	0,95
Fiat 1500	149	18	1,0
Auto Union 1000 S ..	134	24	0,95

Omkörningar i farter på högst 100 km/t gör man snabbt och säkert med alla de sju, men över 100 km/t är tätgruppen med Volvovagnarna och Fiat de andra klart överlägsna. Accelerationen i lågfartsregistret är utmärkt för alla vagnar.

Bekvämt

Fjädringskomforten är så god i samtliga vagnar att det är svårt att påvisa några reella skillnader, men möjligen ligger Ford Taunus en aning bättre till än de övriga. Framstolarna (eller sätena) tycks ha ägnats speciellt stor uppmärksamhet i Volkswagen 1500, Fiat 1500, Volvo Amazon, Volvo 544 och Auto Union 1000 S, medan personer med dåliga ryggar ofta klagat över de låga och eftergivande ryggstöden i 17 M. Värmen är utmärkt i samtliga vagnar — och lättreglerad. Volkswagen 1500 har en originalvärme som knappt räcker till för svensk vargavinter, men den utrustas här med ett synnerligen effektivt bensinvärmeaggregat, som har den fördelen att det kan användas också då motorn inte är i gång. Reglerbarheten på värmen är god i samtliga fall.

Likartad bränsleekonomi

Bränsleekonomin är som framgår av tabellen likartad i alla sju vagnarna. Den skiljer sig dock såtillvida att Volvomodellerna är speciellt förmånliga vid hög fart, men samtidigt konsumerar något mindre vid låg fart än de övriga. De siffror som är upptagna här är att hänföra till blandad stads- och landsvägskörning i lika delar och torde vara realistiska siffror för de flesta bilägare. Ägandekonomin är god för samtliga vagnar med god tillförlitlighet, god hållbarhet, låga reservdelpriser (förhållandevis) och goda andrahandsvärden.

Vikter

	Körklar vikt, kg
Volvo 544	1010
Volvo 121 Amazon ..	1090
Opel Rekord 1700 ..	940
Ford Taunus 17 M ..	940
Volkswagen 1500 ..	880
Fiat 1500	950
Auto Union 1000 S ..	940

Just i andrahandsvärdet är Volvomodellerna och Volkswagen 1500 en grupp för sig, dessa vagnar lönar det sig alltså speciellt att köpa nya.

Hög klass på detaljarbetet

Det är ju allmänt känt att svenskens sinne för kvalitet är högt utvecklat. Och det visar sig också bland våra bestsellers på bilmarknaden, kvaliteten i utförandet på Volvomodellerna och Volkswagen 1500 är i en klass för sig, medan också de övriga ligger på toppen internationellt sett. Skulle man våga sig på en rangordning skulle det se ut ungefär så här: Volkswagen 1500, Volvo 544, Volvo Amazon, Fiat 1500, Auto Union 1000 S, Opel Rekord och Ford Taunus. Den genomgående inre kvaliteten är likaså hög, inte heller torde rostproblemen vara så stora. Beträffande Opel Rekord och Ford Taunus 17 M torde just rostproblemet till större delen vara avhjälpt, det vill säga om vagnarna få vård på rätt sätt.

Det är ingen tvekan om att alla de här vagnarna, var för sig, betecknar utmärkta bilköp.

Poängsätt bilen

Nävel, vilken bil av dessa sju är nu bäst? Det kan vi faktiskt inte avgöra här på redaktionen, men vi hoppas att den som läser det här skall ha fått en sådan uppfattning från sina egna synpunkter. För att lättare sammanställa intrycken har vi gjort upp en tabell, där ni själv kan poängsätta bilarnas egenskaper. Se upp Sid. 112.

JÄMFÖRELSEN (forts)

Lyxig komfort

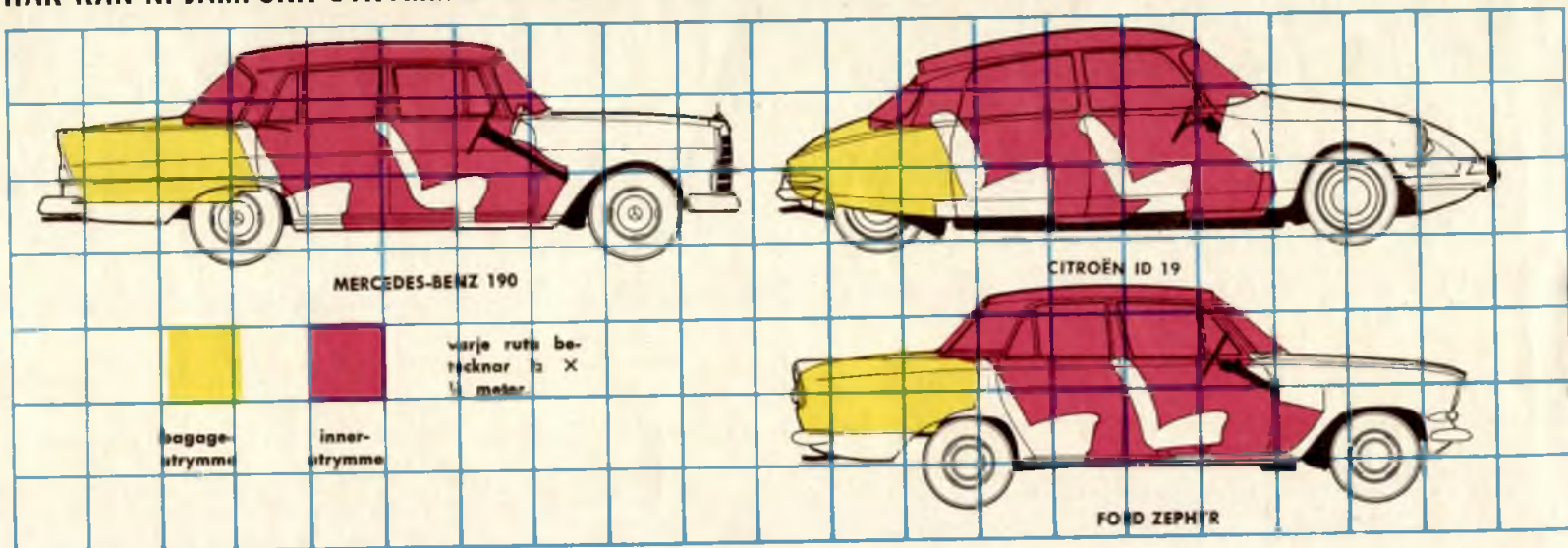


MERCEDES-BENZ 190

MERCEDES-BENZ 220S

CITROËN 10 19

HÄR KAN NI JÄMFÖRA UTRYMMEN OCH MÅTT HOS DE FEM TESTADE BILARNA

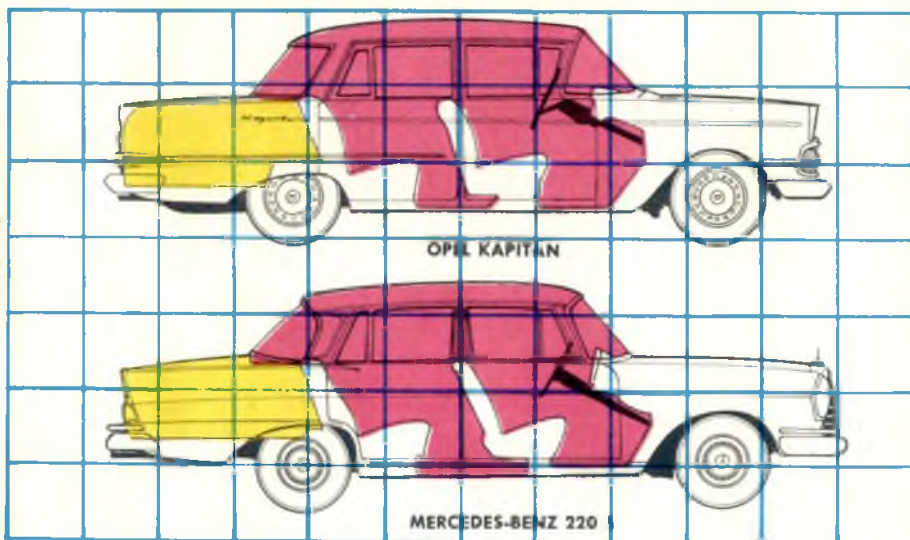


och fartprest anda

PRISKLASS:
ÖVER 15.000:—



Det svenska välfärdssamhället förnekar sig inte. Vi har gott om pengar, och andelen stora, rymliga och snabba bilar på våra vägar är stor. Vi jämför här fem av våra vanligaste stora vagnar, där nya Ford Zephyr ställs upp mot fyra beprövade och mycket uppskattade vagnar i representationsklass. Prestanda och vägegenskaper i sportklass utmärker dessa vagnar med priser över 15.000 kronor.



De stora, rymliga och snabba bilarna är naturligtvis något av en önskedröm för de flesta. Och nog känns det bra att sitta i en ombonad, viskande tystnad i farter som närmar sig sportvagnens. Och ändå går vagnen så lugnt att man kan läsa tidningen...

Önskedrömmen finns där, men inte alltid i plånboken för att uppfylla den. Men många av oss värdesätter en högklassig bil så högt att man gärna betalar priset.

I den här jämförelsen varierar priserna mellan 16.400 kronor och 24.250 — en stor differens, men vi anser ändå att vagnarna är jämförbara då de söker sig till samma kundkrets och då dessutom den dyraste, Mercedes 220 S, så när som på motorstorlek har det mesta gemensamt med modell 190 c, som också redovisas här och kostar 19.400 kronor.

Ingen överdimension

Inte någon av de här bilarna kan skyllas för att vara utdragna i överkant, karosserna är väl utnyttjade och totallängderna ställer inte till med några besvär i garage eller trafik. Här är måtten:

VÄND!

JÄMFÖRELSEN (forts.)

Yttermått

	Längd mm	Bredd mm	Höjd mm	Hjulbas mm
Opel Kapitän	4831	1812	1512	2800
Mercedes-Benz 190 c	4730	1795	1495	2700
Mercedes-Benz 220 S	4875	1795	1510	2750
Citroën ID 19	4810	1790	1485	3125
Ford Zephyr Six	4580	1750	1460	2718

Knappt 30 cm skiljer i längd mellan den längsta (MB 220.S) och den kortaste (Zephyr Six), medan bredden inte visar större variationer än 6 cm. Hjulbasen skiljer däremot mycket, 42 cm är skillnaden mellan den vagn med längsta hjulbasen (Citroën ID 19) och den med den kortaste (MB 190 c). Samtliga är lättparkerade, här är vändcirklarna:

Vänddiameter

	Vändcirkel diam. m
Opel Kapitän	11,7
Mercedes-Benz 190 c	11,8
Mercedes-Benz 220 S	12
Citroën ID 19	11,8
Ford Zephyr Six	11,1

De är praktiskt taget desamma för alla sju vagnytperna, märkligt är att Citroën med sin långa hjulbas och framhjulsdraft lyckats hålla ett värde som man skulle finna normalt hos många småvagnar. Detta gör att Citroën utan kryssningsmanövrer går in på det kortaste utrymmet, nackdelen är att det är den enda av vagnarna där man inte ser alla fyra hörnen från förarsätet.

Prisvariationer

Som vi nämnde i inledningen varierar priserna i den här klassen kraftigt. Här är en tabell:

Priser

	Pris på golvet	Årlig skatt
Opel Kapitän	17.067	278
Mercedes-Benz 190 c	19.422	250
Mercedes-Benz 220 S	24.274	278
Citroën ID 19	17.710	222
Ford Zephyr Six	16.438	250

Opel Kapitän och Ford Zephyr Six är de billigaste, medan Citroën ID 19 ligger nära intill. Mercedesmodellerna är klart de dyrare.

Modern teknik

Motorerna är i samtliga fall fyrtakts vätskekylda radmotorer med toppventiler. Mercedesvagnarna skiljer sig konstruktivt från de övriga främst genom en enkel överliggande kamaxel.

Chassiet är av modern konstruktion på samtliga, en med karossen sammanfogad enhet. Speciellt intressant är fjädringssystemet på Citroën ID 19, som är av gastyp, medan ojämn belastning kompenseras genom att tryckkamrarna tillförs hydraulolja från ett speciellt hydraulsystem. Detta har också medgivit att man utan större prishöjning har kunnat montera bromsservo och en automatisk bromskraftfördelare, som alltså reglerar så att bakhjulets bromskraft ökar vid ökad belastning på dem. Hjulupphängningen är indi-

viduell på alla hjulen, liksom på Mercedes-Benz modeller, där man tillämpar ett system med en s.k. enkelpendlande bakaxel (differentialen är fäst vid ena axelhalvan och avfjädringen sker med spiralfjädrar).

Fram har Mercedesvagnarna liksom Kapitän traditionell trapetslänkupphängning, medan Zephyr Six har Fords vanliga konstruktion med enkla tvärramar och långa fjäderben. Zephyr Six och Kapitän har bak stel axel och långsgående bladfjädrar. Citroën var en av skivbromsens pionjärer och har sådana monterade på framhjulen liksom MB 220 S och Zephyr Six. Övriga har trumbromsar runt om. Motor- och drivhjulplacering framgår av tabellen:

Motorarrangemang

	Motortyp	Motorplacering	Drivhjul
Opel Kapitän	6-cyl	fram	bak
Mercedes-Benz 190 c	4-cyl	fram	bak
Mercedes-Benz 220 S	6-cyl	fram	bak
Citroën ID 19	4-cyl	fram	fram
Ford Zephyr Six	6-cyl	fram	bak

Stora effektskillnader

Om motorerna har likartad grundkonstruktion, så skiljer effekt och cylindervolym åtskilligt de olika modellerna emellan. Största cylindervolymen har Opel Kapitän, största topp-effekten Mercedes-Benz 220 S och största vridmomentet Kapitän, som också redovisar det vid lägsta varvet.

Motordata

	Cyl. vol. cm ³	Effekt/Varvtal hk DIN v/min	Vridmom/V-tal kgm DIN v/min
Opel Kapitän	2586	90 4100	19,0 1300
Mercedes-Benz 190 c	1897	80 5000	14,5 2500
Mercedes-Benz 220 S	2195	110 5000	17,5 3500
Citroën ID 19	1898	66 4500	13,5 2500
Ford Zephyr Six	2553	99 4750	18,5 2000

Vi ser tydligt att Kapitäns motor är den klart smidigaste och råstarkaste vid låga varv. I själva verket har denna motor rent amerikanska egenskaper, den drar lugnt och smidigt på högsta växeln också i mycket låga hastigheter. I råstyrka kommer Ford Zephyr på andra plats, den har egenskaper som liknar Kapitäns, medan man måste beteckna motorn i 220 S som mer raffinerad, den arbetar på höga varv men tyst och smidigt som ett urverk. Däremot korresponderar motorn i 190 c dåligt med vagnens höga pris. Då man sätter sig bakom ratten väntar man sig den stora vagnens körkomfort, men finner en måttlig segdragnin och ett behov av tät växlingar. Men alla dessa motorer går som en viskning och är fullt värdiga lyxvagnar.

Man kan däremot knappast säga om Citroëns motor att den går tyst, tvärtom är den direkt bullersam vid hårda pådrag. Den är inte heller påfallande smidig, och segdragnin lämnar åtskilligt övrigt att önska. Men det skall påpekas att motorn med sin konstruktion ger en bränsleekonomi utan konkurrens i klassen.

Karosserna är moderna och förhållandevis lätta på samtliga vagnar. Citroën har den äldsta formgivningen — den stammar från 1955, men ingen skulle väl komma på tanken att kalla den omodern. Vikten är hos alla vagnarna påfallande låg.

Vikter

	Körklar vikt, kg
Opel Kapitän	1340
Mercedes-Benz 190 c	1280
Mercedes-Benz 220 S	1350
Citroën ID 19	1220
Ford Zephyr Six	1240

Lättast är Citroën ID 19, där man verkligen hårddragit konsten att bygga lätt. Märkligt blir det om man betänker att motorn är den gamla konstruktion som var monterad i den en gång så populära B 11-modellen.

Beträffande stabiliteten ger man sitt oreserverade erkännande åt Mercedesvagnarna, rangordningen blir sedan Kapitän, Zephyr Six och Citroën ID 19.

Rymligt så det förslår

De här vagnarna är byggda för att vara rymliga och bekväma, och utrymmen finns så det förslår i samtliga fall. Citroën ID 19 leder klart då det gäller benutrymme och takhöjd både i fram- och baksäte, medan Kapitän hamnar på andra plats, tätt följd av Mercedes-Benz 190 c och 220 (som är utrymmesmässigt identiska) och Ford Zephyr Six. Den inre bredden är bäst hos Kapitän, med Mercedesmodellerna på andra delad andraplats, medan man där kan jämföra Ford Zephyr Six och Citroën ganska väl. Det måste betonas att någon svårighet att åka sex vuxna personer bekvämt inte finns i någon av vagnarna och att alla har utrymmen nog för högsta komfort.

Bagageutrymmet skiljer mer med Mercedesvagnarna och Kapitän i toppklass. Men Zephyr ligger inte långt efter, medan ID 19 har en väsentligt sämre form på sitt utrymme, som dessutom är mindre och svårare att nå genom den lilla luckan. För bagage har Citroën en utrymmesstandard som är aningen knapp, medan bagageutrymmet i de övriga mer än väl räcker till.

Beroende på den hydrauliska fjäderkompensationen är risken för överbelastning mindre i Citroën ID 19 än i de övriga.

Goda vägvagnar

De här vagnarna bjuder alla på toppklassiga vägegenskaper och tål synnerligen högt uppdrivna hastigheter utan att säkerheten äventyras. Beroende på konstruktionssätt skiljer sig deras egenskaper något.

Citroën ID 19 är klart understyrd, men hela tiden mycket spårsvillig. Dock något trög-rattad i låg och hög fart.

Mercedesvagnarna är understyrda, men deras pendelaxlar bak kan åstadkomma ordentliga sladdar vid hård kurvtagning.

Zephyr Six och Kapitän är understyrda, kursstabla och har en tillfredsställande spårhållning. Stabiliteten på vägen är god, men framför allt hos Kapitän märker man en benägenhet till »skutt» hos den tunga bakaxeln. En rekommendationstabell till olika förare skulle se ut så här:

- En ovan förare bör ha lättast att komma till rätta med Ford Zephyr och Opel Kapitän.
- Den som vill köra snabbt på landsväg bör trivas allra bäst med Citroën ID 19 (för dess fenomenala väghållning) och med Mercedes-Benz 220 (för dess goda väghållning och ypperliga fartresurser).

- Den som ägnar sig åt hård körning på småvägar har störst nöje av Citroën ID 19 och Mercedesmodellerna.
- Den som måste fram i snö och lera lyckas bäst med Citroën ID 19 (med bl.a. reglerbar markfrigång).
- I stadstrafik trivs man bäst med Opel Kapitän och Zephyr Six (beroende på de utomordentligt smidiga motorerna).

Också i denna jämförelse har alla vagnarna sina stora fördelar, men det finns skäl att nämna Citroën ID 19 som en av marknadens yppersta vägvagnar.

Sportvagnsprestanda

Flera av de här jämförda vagnarna har rena sportvagnsprestanda. Rent sportvagnsmässigt är accelerationen upp till 100 hos Mercedes-Benz 220 S, Opel Kapitän och Ford Zephyr Six. Topphastigheten är särskilt imponerande hos Mercedes 220 S, men därvidlag har alla sådana värden att det väl räcker för våra förhållanden -- och blir över.

Prestanda

	Topplart km/t	Acceleration 0-100 km/t	Bensinförbr. l/mil
Opel Kapitän	150	16	1,2
Mercedes-Benz 190 c	147	19	1,15
Mercedes-Benz 220 S	165	15	1,4
Citroën ID 19	140	20	1,1
Ford Zephyr Six	150	17	1,4

Komfort i lyxklass

Det är främst komforten man köper med en vagn i den här klassen, det är både kör- och åtkomfort. Då det gäller fjädringen är Citroën ID 19 särklassig, men också Mercedesmodellerna ligger långt över genomsnittet i klassen. Zephyr är kanske något styvare än Kapitän, men Zephyr är också en aning överlägsen då det gäller kurvtagning. Men alla bjuder på en fjädringskomfort av yppersta klass. Sätteskomforten har ägnats speciellt stor uppmärksamhet hos Citroën och Mercedes-Benz. Deras säten är också oändligt bekväma att sjunka ned i, men de mjuka ryggstöden kan bli tröttnande för svaga ryggar. Det gäller också Kapitän, medan Zephyr Six har något styvare stoppning.

Värmen är hos alla vagnarna av hög klass, men är kanske något långsam efter en kall start hos Mercedesvagnarna. Citroën har liksom Mercedes två aggregat, men Citroën är ensam om att ha värmeutsläpp vid baksätet. Mercedes 220 S är å andra sidan ensam om en rejäl ventilation med luftutsug vid bakrutan. Då det gäller värme vid hård kyla torde Citroën klara sig bäst, men man får acceptera att det är den enda av värmeanläggningarna som är svårt att reglera till just den nivå man önskar.

Bensinförbrukning som kostar

Men smakar det så kostar det, och ingen av de här vagnarna kan konkurrera med småvagnarna i fråga om driftkostnader. Visserligen är till exempel ID 19 ytterligt ekonomisk -- bland annat på grund av sin gynnsamma form, men det primära är den relativt stora vikt som gång på gång måste accelereras upp i stadstrafik. Underhållskostnaderna blir också

av en helt annan storleksklass än vad som är fallet med småvagnarna, och lägger man sedan till de dryga amorteringarna på inköpssumman och det relativt stora avskrivningsbeloppet förstår man att det faktiskt blir minst lika billigt att ha två vagnar i allra minsta klassen som en av dessa förstklassiga vagnar. Men det är en fråga om intresse och vad man vill betala för att åka ståndsmässigt.

Detaljarbete av olika klass

Då det gäller detaljarbetet kan det inte hjälpas att det finns stora olikheter de här vagnarna emellan. Högst upp på listan sätter vi Mercedes-Benz båda modeller, där varje passning, varje detalj man tar i faktiskt är perfekt. Det är ett intryck av omsorg och gedigenhet som inte är en chimär, det går igen vad man än studerar hos dessa vagnar. Som nummer tre sätts Opel Kapitän, som dock är av en helt annan klass. Måttligt påkostad, men det man har att göra med är välgjort och fungerar väl. Man får snabbt förtroende för vagnen, som också verkligen är tillförlitligheten själv.

Betydligt mindre imponerande är Zephyr Six, där man klart märker att den här vagnen är billig för sitt pris. Tätningslister, reglage och smådetaljer är inte alltid så välmonterade, det är lätt att få ett svårlokaliserat skrammel. Men några grava anmärkningar finns inte heller mot denna vagn. Citroën ID 19 är däremot ett särfall. Sammansättnings- och detaljstandard är i flera stycken av en kvalitet som man överser med blott på grund av vagnens i övrigt så utomordentliga egenskaper. Passningar i inredningens detaljer är dåliga, många detaljer billiga och nästan chockerande enkla. På karossens utsida är springorna vid fogarna stora och på något sätt verkar det som om bagageluckan aldrig hamnar riktigt på rätt plats. Men i gengäld är vagnen snabbt demonterbar och reservdelarna billiga. Skrammel uppstår lätt, men på vagnens eller detaljernas goda funktion finns ingenting att anmärka. Det har visat sig att en ID 19 kan fungera under lång tid utan några anmärkingar av betydelse över huvud taget.

För finsmakare

Då vår standard stiger är det väl ingen tvekan om att det här är en klass som kommer att öka kraftigt i betydelse. Och de vagnar som här har jämförts är alla kvalificerade vagnar med utomordentliga egenskaper, några av dem byggda så att de tillfredsställer också den verkliga kännaren och finsmakaren.

Poängsätt bilen

Det är inte så lätt att rangordna bilarna efter varandra. Vilken är bäst? Jo, vi skulle kunna göra det efter vår smak och vår inställning till de olika egenskaperna. Men det är något som var och en måste göra för sig själv om det skall vara någon mening med det. För att underlätta det har vi låtit sammanställa en tabell där ni själv kan fylla i poängsiffror, egenskap för egenskap och få fram vad som borde passa er bäst.

Slå upp
Sid. 111.



MERCEDES-BENZ 190 C



MERCEDES-BENZ 220 S



CITROËN ID 19



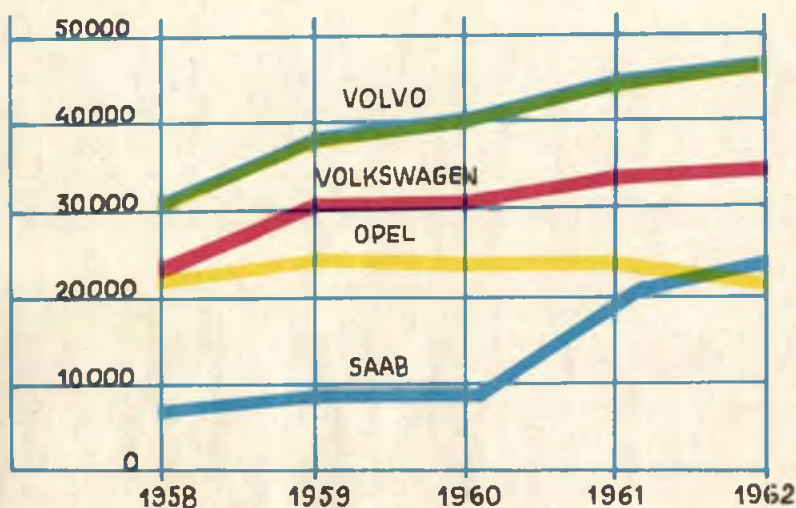
FORD ZEPHYR SIX



OPEL KAPITÄN

Registreringsstatistik är ett ganska torrt ord. Men sanningen bakom siffrorna är minst lika spännande som vilken VM-uppgörelse som helst. Bilfabrikanterna gör allt för att nå toppen och satsar de med rätta kort blir vinsterna därefter.

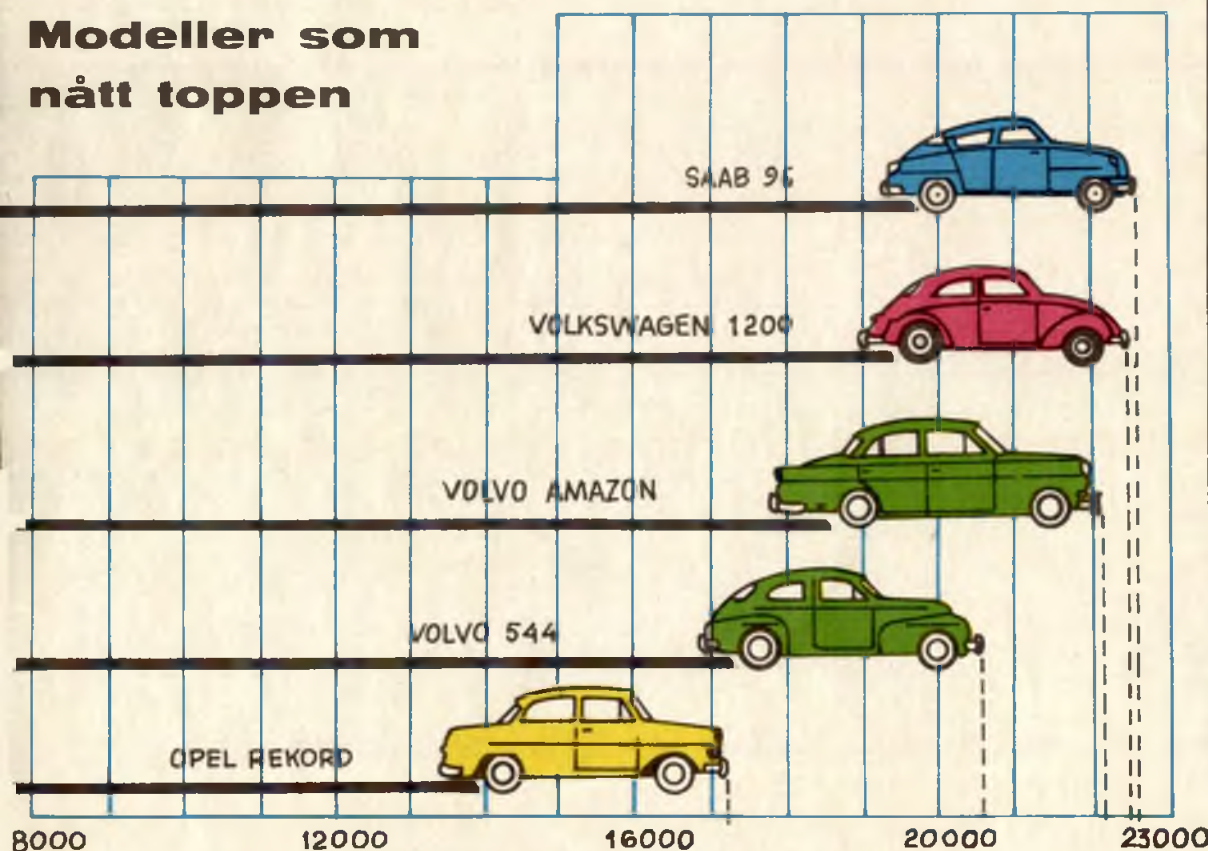
HÅRD KAMP



De största bilmodellerna

Under många år har Volvo varit ett absolut dominerande märke i Sverige — god service och ett grundmurat rykte är förklaringen. Volkswagen är tvåa, medan Saab och Opel kämpar om tredjeplatsen.

Modeller som nått toppen



Här är tättlappet det senaste året mellan de fem ledande biltyperna. Volkswagen 1200 har med tiden blivit alltmer suverän — även om man sedan tillkomsten av storebror 1500 har kunnat skänja en vikande tendens relativt i hela marknadens omfattning.

Som god tvåa har sensationellt Saab 96 seglat upp.

En påtaglig orsak därtill är bättre säljnet och service.

Volvo belägger både tredje och fjärde platsen — man lägger märke till hur Amazon nu har kommit i kapp sin äldre syster.

Opel Rekord håller utan svårighet sin femteplats, men har förlorat en del till klasskonkurrenten Taunus 17 M.

NYREGISTRERINGAR AV BILAR UNDER 1961 OCH 1962		
PERSONBILAR	1961	1962
1. VOLKSWAGEN 1200	33.518	29.466
2. SAAB 96	18.850	22.680
3. VOLVO P 120 (AMAZON)	15.482	22.038
4. VOLVO P 110 (PV 544)	24.931	20.611
5. OPEL REKORD	17.442	17.119
6. FORD TAUNUS 17 M	7.444	10.096
7. VOLKSWAGEN 1500	263	5.410
8. OPEL CARAVAN	4.248	4.395
9. VOLVO 210 (DUETT)	4.373	3.893
10. MERCEDES 190	2.027	3.505
11. REN. DAUPHINE/GORDINI	4.853	3.237
12. FORD ANGLIA 106	3.836	2.723
13. FORD CONSUL	776	2.666
14. OPEL KAPITÄN	3.070	2.637
15. DKW AU 1000	3.889	2.601
16. SAAB 95 HERRGÅRDSV.	1.633	2.321
17. MERCEDES 220	2.640	2.216
18. VAUXHALL VICTOR	1.202	1.866
19. VOLVO 221 AMAZON HERRGÅRDSV.	—	1.859
20. BMC 850 AUSTIN/MORRIS	409	1.829
21. PEUGEOT 404	1.768	1.818
22. MERCEDES 180	1.775	1.743
23. FIAT 1300-1600	161	1.729
24. FORD TAUNUS 17 M SUPER HERRGÅRDSV.	1.335	1.601
25. DKW 800	1.259	1.110
Övriga	23.827	25.548
Summa	181.011	196.717

OM TÄTPLATSERNA

Tävlingens resultat på världens storbanor är nog bra att ha, men det är tätplatserna i försäljningsstatistiken bildirektörerna verkligen är ute efter. Och där satsar man med alla resurser. Och det är också denna tävlan som i det långa loppet är den allra mest spännande.

Särskilt stor betydelse har dessa kalla siffror just nu — runt om i världen och i Europa i synnerhet. Den europeiska stormarknaden håller på att bli ett faktum, för bilfabrikanterna gäller det helt enkelt att kunna vara tillräckligt stora för att täcka en större marknad och för att kunna hålla service och försäljning aktiva inom hela denna stora marknad. Att spänningen är stor är inte svårt att märka, just den här säsongen har fabrikanterna satsat som aldrig förr. Från alla håll kommer rapporter om nya fabriksanläggningar, kapaciteterna höjs och bilar pumpas ut på marknaden. Bilvärlden håller andan. Skall allt kunna säljas? Eller kommer det att tillverkas för många bilar?

Hur som helst — i populärklassen kan vi räkna med hårda bandage i år. Och en fascinerande giganternas kamp om köparsjälarna.

I de högre prisklasserna finns andra tendenser att märka. Volvo Amazon är nu lika stor som gamla 544:an i försäljning. Och vi kan väl räkna med att 1963 definitivt blir det år då Amazon tar platsen som Volvos största försäljningsobjekt.

Just i det prisläget börjar också Volkswagen 1500 skymta i kulisserna. Men med tanke på att priset och namnet rimmar illa med varandra och att Volvos plats i den klassens försäljning är så dominerande kanske det dröjer innan VW kan nå en toppförsäljning. Om man inte gör något åt priset...

Och de övriga? Kanske de nya vagnarna pressar de billigare något tillbaka, medan de märken som har de dyrare vagnarna säkert kan räkna med stabilitet.

Här i Sverige är kanske inte åskmolnen fullt så mörka — vi lär få stanna utanför EEC ett bra tag, vare sig vi vill eller inte — men reflexerna från Europas anspänning når också hit.

De reflexerna, det är de nya biltyper i helt nya prisklasser som stora och resursrika företag nu samtidigt släppt ut på marknaden. Det är dessa bilar som blir dark horses på marknaden.

De kännetecknas av att de har utrymmen och prestanda som bilar i 14-tusen kronorsklassen, att de ärvt många tekniska detaljer från väsentligt dyrare vagnar, att de har en ekonomi i definitiv småvagnsklass och att de kostar kring 10.000 kronor fullt färdiga på gatan.

Bilarna är Morris 1100, Renault 8, Opel Kadett, Ford Consul Cortina och Ford Taunus 12 M.

De kommer alltså att ta upp konkurrensen i den klass där man redan finner årets två framgångsrikaste bilmodeller, Volkswagen 1200 och Saab 96. Men det är inte bara frågan om konkurrens med dessa vagnar; med nykomlingarnas goda utrymmen och egenskaper tar de säkert kunder också från de högre prisklasserna.

Nu är det naturligtvis mycket som spelar in då det gäller storförsäljningen. Mängden återförsäljare har en utomordentligt stor betydelse, bilmärkets klang likaså. Men också själva bilens appeal på köparna har mycket att betyda. Vem minns inte Opels fabulösa framgångar med sin Rekord av årgång 1958? Och det utan att den vagnen just hade något tekniskt nytt att bjuda. Rykte om god eller dålig service är en annan väsentlig synpunkt. Scania-Vabis har målmedvetet byggt upp en god serviceorganisation för Volkswagen, nogsam understödd av en skicklig PR-kampanj.

Jokers i leken

Morris 1100 sätts i marknaden av i Sverige snabbt expanderande BMC. Har fått en enorm publicitet och säljs på tekniskt raffinemang, på vägegenskaper i toppklass och på god komfort och goda utrymmen. Små yttermått. Kostar på gatan kr 10.750.

Ford Cortina är en konventionellt uppbyggd vagn med goda innerutrymmen och ett påfallande stödat uppträdande på vägen. Bagageutrymme i storgagnsklass. Cortina är den vagn av de nya som snabbast nått den svenska marknaden, har med ett pris under 10.000 redan slagit väl.

Renault 8 är den franska statsägda fabriks senaste storserievagn. Enligt fabriks traditioner bakmonterad motor. Bagageutrymme är ändå hyggligt och komforten utmärkt. Utmärkta vägegenskaper och skivbromsar runt om får man i denna bil, som på gatan kostar 10.350 kr.

Ford Taunus 12 M skulle egentligen ha hetat Cardinal och producerats i USA. Men det blev Köln-fabriken som fick ta upp produktionen av denna originella bil med V4-motor och framhjulsdraft. Goda utrymmen och en vagn med amerikanska drag får man för omkring 10.000 kronor.

Opel Kadett har ärvt namnet från 30-talets stora småvagnsuccé, har goda utrymmen och en föredömlig enkelhet i uppbyggnaden med vissa originella konstruktionsdrag. Utmärkt vägvagn, som redan i starten i Tyskland rönt stor efterfrågan. Pris omkring 9.500 kr på gatan.

Årets nya populärprisbilar kan göra revolution i försäljningsstatistiken. Här är bilmarknadens fem stora frågetecken.





STORA 1963 BILSALONGEN VISAR

Stora Bilsalongen kan som enda svensk publikation presentera omkring 300 bilmodeller samtidigt — i text och bild. Det är alla de modeller som finns att tillgå på svensk marknad — och åtskilliga till. I själva verket är de allra flesta existerande märken medtagna. Men det är riktigt att Stora Bilsalongen kunde vara mer fullständig, att redogöra för 800 olika bilar vore ingen svårighet om man hade plats — för så många tillverkas det faktiskt världen över i dag.

Det är väl lika gott att tala om vad vi inte har med. Det är märken med ringa produktion, bland annat i England, Frankrike, Italien, Egypten, Spanien, Jugoslavien, Kina och Formosa. Men dessa vagnar är också så ovanliga — i de flesta fall också i sina hemländer — att det är liten sannolikhet att någonsin möta dem. Men det finns också parallellmodeller i samma märke — där blott en representant medtagits. I allmänhet är det motorstyrka och några kromlister som skiljer.

Men till vardagsbruk är det ingen orimlighet att påstå att Stora Bilsalongen har en fullständig översikt över världens bilar. Det är de små detaljerna som har fått utelämnas.

Tre avdelningar

Vi har lagt upp den här presentationen i tre avdelningar och börjar med de vag-

nar som säljs i Sverige och som har en försäljningsvolym av åtminstone cirka hundratalet vagnar per år.

De vagnarna har fått vardera en halvsida till sitt förfogande, och dessutom är ungefär hälften av dem medtagna i jämförelsen på annan plats i slutet av Stora Bilsalongen. Jämsides med presentationen finns de tekniska data angivna som är mest intressanta för köparna.

Dessa vagnar är uppställda i bokstavsordning, där man skall lägga märke till, att *då dubbelbeteckningar eller rena systervagnar förekommer finns bilen att söka på det namn som kommer först i bokstavsordningen*. En Morris 850 finner man alltså under namnet Austin 850. En MG Midget under Austin Healey Sprite och så vidare.

Nästa avdelning visar femton vagnar och data till dem på varje sida. För att man snabbt skall finna vad man söker är de uppställda i bokstavsordning under varje tillverkarland. Och tillverkarländerna är i sin tur uppställda i bokstavsordning.

Slutligen: För de vagnar som bör ha lite text kring sig, som är intressanta på sitt speciella vis och kanske är nyheter finns det fyra sidor reserverade. Det är i samtliga fall bilar med så liten försäljningsvolym att de inte kunnat vara med i den första avdelningen.

Vilken hästkraft?

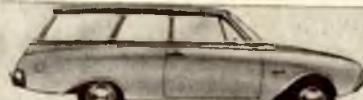
Många ägare till bilar som är medtagna här känner säkerligen inte igen siffran på sin bils motorstyrka. Några tycker att siffran verkar lägre här än vad han trott.

Förklaringen är denna: Det finns några olika internationella mätnormer för att ta upp bromsad effekt. En amerikansk norm är SAE, där till exempel fläkt, generator och vattenpump inte är inkopplade då effekten provas. En annan, tysk, kallas för DIN, och då man mäter enligt denna norm är motorn i stort sett klar att monteras i en bil. Tillbehören är alltså *medmonterade*.

En smula eftertanke ger vid handen att DIN-siffran på effekttalet blir lägre än SAE-talet. Och man förstår också att det är omöjligt säga hur stor skillnaden är. Det beror ju på vilka hjälpaggregat man använder.

För att bilarna här skall vara jämförbara har vi valt DIN-normen där den över huvud taget gått att få fram. Orsaker är två: dels ger detta förfarande naturligtvis en mer rättvis bild av vad bilen presterar och dels ligger detta tal till grund för tysk bilbeskattning och det ställs alltså ämbetsmannakrav på att en riktigt siffra uppges.

I Sverige har generalagenterna för de olika bilmärkena länge fört en dubbelpolitik beträffande hästkraftstalet. Det har hört samman med försäkringsbolagens hästkraftsgränser. För att få låg



Stora Bilsalongen presenterar här 300 bilar i bild och text — det mesta av intresse inom världens samlade bilproduktion. Uppgifterna är späckade med siffror. Men att en siffra inte säger något utan definition är klart för alla. Här redogörs för hur vi presenterar effekt, bränsleförbrukning och vad som ligger till grund för priset.

ÅRETS ALLA BILAR

försäkring har besiktningsskottet försetts med en siffra — och försäljarnas broschyrer med en annan. Och då fabrikanterna bara angivit DIN-hästkrafter har försäljarna ibland höftat till med en lagom hög SAE-siffra. Allt för att imponera. Vi använder alltså DIN-hästkrafter i Bilsalongen. Men man skall inte lita alltför mycket på dem heller, tyvärr. Och det hänger samman med de tyska skattehästkrafterna. Siffran 40 är en magisk gräns och så har man lyckats få Renault 8 med 48 SAE-hk att ge ifrån sig bara 40 DIN-hk. Eller hur har det gått till att ur Simca 1000 med 50 SAE-hk mäta upp blott 39 i DIN?

Man undrar vilka motorer som har sänts till de tyska hästkraftsmätarna...

De engelska bilarna mäts på motsvarande sätt i net (DIN) och gross (SAE). Net-siffran skall korrespondera med DIN-siffran. Men den gör det inte alltid. De siffror vi använt härstammar emellertid från tysk bilförsäljning.

Enkelt är det inte — det här med hästkrafter. Men vi tror att vi skipat den största rättvisan genom att ange DIN-hästar i den utsträckning det över huvud taget varit möjligt. Nog om hästkrafter!

Obestämda priser

Jo, vi kan lova att de priser vi angivit inte stämmer när ni går för att köpa samma bil i en butik. De priser vi an-

givit är nämligen exempel på priser på gatan hos återförsäljare i Stockholm i mitten av februari 1963. I själva verket varierar detta från försäljningsplats till försäljningsplats, från ort till ort. Den utrustning som ingår är legio — för svenskt vidkommande värme, vidrutespolare, någon form av underrederbehandling och rostskydd, oftast säkerhetssealar och ofta stöldlås. Det anger det billigaste priset för vagnen i dess mest sålda version. För Volvo 544 anges alltså priset för en treväxlad Favorit. Nästan alltid finns det flera varianter, med mer eller mindre krom, med fler eller färre hästkrafter. Men det pris vi angivit ger en utgångspunkt och skillnaderna sedan brukar inte vara mer än någon hundralapp för den modell som man kanske till sist väljer.

Priset skall alltså inkludera allting inklusive skatter och avgifter men exklusivt årlig skatt. Vid avbetalning kommer ytterligare kostnader till, i gengäld kan man vid kontantaffär ibland räkna med olika former för rabatt — om försäljarprovisionen är hyggligt tilltagen från generalagentens sida.

Bensinförbrukning som inte stämmer

En annan detalj många kommer att protestera mot är bensinförbrukningen. Ja, vi vet att den inte gäller för alla personer. Den siffra som är angiven här är ett genomsnitt där hård stadskörning och

snabb landsvägskörning i lika proportioner ingår. Siffrorna är jämförbara sinsemellan och det är på det sättet man skall använda dem.

Men man kan också räkna fram approximativa siffror för sin egen körning enligt följande:

● Den som kör enbart på landsväg och i lugn takt kan räkna av 25 %.

Den som kör enbart på landsväg, men i hård takt, kan räkna med 10 %.

● Den som kör lugnt och i lika delar på landsväg och i stadstrafik kan räkna av 10 %.

● Den som kör snabbt både i stad och på landsväg kan ta bränsleförbrukningssiffran för vad den är.

● Den som kör lugnt enbart i stadstrafik kan lägga på 15 %.

● Den som kör snabbt enbart i stadstrafik kan lägga på 25 %.

Då bör siffrorna stämma bättre!

Register på bilarna

Till sist vill vi bara tala om att det finns ett register på alla de bilar som ingår i Stora Bilsalongen. Det finner man på sid. 5—7. Och en förteckning över alla generalagenter finns på sid. 112—113.



Austin 850 Cooper

BMC 850 Cooper • Morris 850 Cooper

Pris kr 10.480
Årlig skatt kr 110
ENGELSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 6000 v/min
Cylinderdiameter: 62 mm
Slaglängd: 81 mm
Slagvolym: 997 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar och fjäderdon med gummi.
Bakhjulsupphängning: delad bakaxel fjäderdon med gummi
Skivbromsar
Hjulbas: 2032 mm
Totallängd: 3050 mm
Totalbredd: 1400 mm
Totalhöjd: 1350 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 25 lit



Det väckte stor uppmärksamhet då British Motor Corporation för halvtannat år sedan släppte ut den extrautrustade och mycket snabba versionen av den välkända »Hundkojan». Det kan inte kallas annat än för ett uttryck för engelsmannens förtjusning inför det sportiga när man förser en så i varje detalj förnuftig familjebil med en trimmad motor mäktig att ge fordonet en fart av 145 kilometer i timmen. Experimentet med denna starka motor i en så liten bil måste förstås ses mot bak-

grunden av standardmodellens utomordentliga vägegenskaper, och resultatet har också blivit att Coopern som tävlingsbil i sin klass blivit i det närmaste oslagbar. Bilens tekniska uppläggning är inte ändrad, men motorn har fått större cylindervolym, högre kompression och två förgasare. Framhjulen har skivbromsar och chassiedetaljerna är här och var förstärkta. Resultatet har blivit en kuriös liten bil som verkligen ger maximum av körglädje. Den är verkligen ekonomisk för ägaren.

Austin 850

BMC 850 • Morris 850

Pris kr 7.980
Årlig skatt kr 110
ENGELSK

Toppfart: 120 km/t
Acceleration 0–100: 33 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,8 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 34 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 62,9 mm
Slaglängd: 68,26 mm
Slagvolym: 848 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på tre växlar, golvspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, fjäderdon med gummi
Bakhjulsupphängning: delad bakaxel, längsgående armar, fjäderdon med gummi
Trumbromsar
Hjulbas: 2032 mm
Totallängd: 3050 mm
Totalbredd: 1400 mm
Totalhöjd: 1350 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 25 lit
Karosserivarint: stationsvagn



Det sades om Austin/Morris 850 och dess konstruktörer att aldrig har så mycket logik kunnat skådas samtidigt vid engelsk bilproduktion. Och 850 är så väl genomtänkt då det gäller att vinna utrymme att man kan betvivla att man kan vinna en centimeter ens i något hörn. På 305 centimeters längd har man faktiskt fått in plats för fyra personer — som inte alls behöver vara av mikroformat utan gott kan vara normalt gängliga engelsmän. Hemligheten ligger i den tvärmonterade fyr-cylindriga motorn med växellådan på den

plats där oljesumpen brukar återfinnas. De mycket små hjulen — 10 tums fälgar — har också stor betydelse i sammanhanget. Fjädringen med gummelement är också den okonventionell och ger tillsammans med framhjulsdriften och individuella hjulställ en närmast fenomenal väghållning med en styvhet som gör den lilla bilen ytterligt lätthanterlig och nära det idiotsäkra. Baksidan av det hela är bagageutrymmet, vars lucka dock kan ta viss last om så skulle behövas. Men en presentation rekommenderas!

Austin A 40 Futura

BMC A 40 Austin

Pris kr 10.002

Årlig skatt kr 110

ENGELSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 29 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effeki: 48 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 64,6 mm
Slaglängd: 83,7 mm
Slagvolym: 1098 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, teleskopdämpare
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, halvelliptiska bladfyädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2120 mm
Totallängd: 3710 mm
Totalbredd: 1510 mm
Totalhöjd: 1460 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 32 lit



Man kan säga att den här vagnen var i början till ett mera praktiskt bil-tänkande, föregångaren till hundkojan. Här hade man först och främst sett till familjens krav på en bil. Bilen måste vara billig, därför liten men trots detta ge goda utrymmen för bagage och passagerare. Stationsvagnskarossen är svaret på detta. För att få vagnen så billig som möjligt använde man de komponenter som redan fanns i produktion, A 35:ans motor, kraft-

överföring och bromsar. I början av produktionen hade man också A 30:ans egenomliga system med två bromscylindrar fram och en centralt placerad bak som via dragstänger påverkade bakhjulsbromsarna. Det systemet har man dock gått ifrån numera.

Austin A 40 har nu en följd av år varit i produktion utan större ändringar, och en köpare kan räkna med att få en färdig biltyp där alla barnsjukdomar är botade.

Austin A 60

BMC A 60 Austin • Morris Oxford

Pris kr 13.694

Årlig skatt kr 194

ENGELSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 62 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 76 mm
Slaglängd: 89 mm
Slagvolym: 1622 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på tre växlar, golv- eller rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, teleskopdämpare
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, halvelliptiska bladfyädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2540 mm
Totallängd: 4430 mm
Totalbredd: 1600 mm
Totalhöjd: 1470 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 45 lit



Genom att köpa en Austin har man gända sen bilismens barndom bevisat sin tillgivenhet för det specifikt engelska. På den svenska marknaden är A 60 ett av de mest intagande exemplen på engelsk charm vad det gäller mellanklassen kring priset 14.000. I den senaste versionen har man utseendemässigt fått fram en ny och harmonisk Cambridge, som inte är litet representativ. Och även om det är en illusion för de skinnklädda sätena, (den falska) valnöten på instrumentbrädan och de

tjocka mattorna på golvet, tanken till en gammal hantverkartradition — något man ofta saknar på de kontinentala vagnarna i jämförlig klass. Prestanda hos A 60 är utan extravaganser, men köregenskaper och väggrepp är i god harmoni med bilens resurser. A 60 är en av de få mellanklassvagnar som till en rimlig kostnad kan för-ses med helautomatisk växellåda. Vagnen verkar ombonad och har representativa kvaliteter som tillhör det ovanliga i klas-sen.

Austin A 60 Countryman

Morris Oxford Traveller • BMC A 60 Stationsvagn

Pris kr 14.895
Årlig skatt kr 222

ENGELSK

Toppfart: 128 km/t
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 61 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 76,2 mm
Slaglängd: 88,9 mm
Slagvolym: 1622 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: automatväxel)

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2540 mm

Totallängd: 4430 mm

Totalbredd: 1610 mm

Totalhöjd: 1530 mm

Antal dörrar: 5

Bensintankens rymd: 45 lit



Typisk engelsk och mycket välstädad är denna eleganta kombivagn. Mattor på golvet och valnöt (imiterad) på instrumentbrädan ger tillsammans med läderklädda säten en härligt lyxig trivselkänsla som blott engelsmännen tycks skapa. A 60 Countryman är förhållandevis rymlig, lastutrymmet med nedfällt baksäte mäter 183 cm, höjden på lastutrymmet är 83 cm och bredden 128 cm. Bakdörren består av luckor, hängda i över- och underkant. På vägen är A 60 Countryman liksom motsvarande personvagnsmodell ytterst be-

haglig. Sätena är bekväma liksom sittställningen, något som inte minst vagnens efter nutida mått väl tilltagna höjd är orsak till. Vagnen är typiskt understyrd, men välbalanserad på vägen. Exakta växellägen bidrar till lättkördheten, kritiserar kan styrningen för bristande precision. På detaljarbetet kan man finna brister, dock av mindre betydelse. Som helhet betraktad är A 60 en sällsynt ombonad och trivsamt kombivagn med egenskaper som torde passa flertalet bilförare.

Austin 850 Countryman

Morris 850 Traveller • BMC 850 Stationsvagn

Pris kr 9.331
Årlig skatt kr 110

ENGELSK

Toppfart: 110 km/t
Acceleration, 0–100 km: 47 sek.
Bensinförbrukning: cirka 0,8 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvärmonterad
Effekt: 34 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 62,9 mm
Slaglängd: 68,3 mm
Slagvolym: 848 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak

Drivning på framhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, gummifjädrar

Bakhjulsupphängning: svängarmar, gummifjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2133 mm

Totallängd: 3300 mm

Totalbredd: 1410 mm

Totalhöjd: 1360 mm

Antal dörrar: 3

Bensintankens rymd: 30 lit



Austin 850 Countryman är en praktisk, billig och användbar version av populära lilla »hundkojan». Ytermåtten är också på kombiversionen förbluffande små, men man får faktiskt in åtskilligt. Lastutrymmet är 117 cm långt och lasthöjden 87 cm, allt med baksätet nedfällt. I praktiken är dessa mått likvärdiga med de hos betydligt större A 40 Countryman eller Morris Mini Traveller. 850:an har dubbeldörrar bak, som lätt skramlar. Och inredningen är onekligen plätig och skåpvagnslig och har vissa resonansljud, men

det får man finna sig i eftersom priset är mycket lågt. På vägen känner man däremot igen hundkojan. De utomordentliga vägegenskaperna finns kvar, vagnen är kvick, häändig och lättkörd på alla slags vägar. De tekniska arrangemangen är helt desamma som i personvagnsmodellen såväl beträffande det tvärställda motoraggregatet med framhjulsdrift som beträffande gummifjädringen. Och med sitt laddliga innerutrymme är 850 Countryman betydligt mer användbar än de flesta andra i samma klass.

Austin Healey Sprite

Pris kr 10.800
Årlig skatt kr 110
ENGELSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 19 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 64,6 mm
Slaglängd: 83,7 mm
Slagvolym: 1098 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, skruvfjädrar, teleskopdämpare
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, halvelliptiska bladfjädrar, teleskopdämpare
Trumbromsar
Hjulbas: 2030 mm
Totallängd: 3370 mm
Totalbredd: 1350 mm
Totalhöjd: 1260 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 27 lit



En sportvagn till överkomligt pris för gemene man har länge varit ett önskemål hos den bilköpande allmänheten. Med Austin Healey Sprite blev drömmen ett faktum. Den pigga toppventilmotorn från A 35:an har länge varit ett kärt trimningsobjekt för den motorintresserade, och med en lätt frisering fick fabriken fram en lagom rivig motor för den lilla sportvagnen. Det är klart att man inte kan vänta sig det omöjliga av en så pass liten vagn, men acceleration och väghållning är faktiskt sportmässiga.

Uppbyggnaden av vagnen är inte på något sätt revolutionerande. Man har följt det klassiska mönstret med motorn fram och drivning på bakhjulen via en stel bakaxel.

Två personer har komfortabelt utrymme i vagnen. Sätena är skålade och ger gott sidostöd. En detalj som man inte brukar vara bortskämd med på sportvagnar är det väl tilltagna bagageutrymmet, vilket visar sig kunna rymma mycket bagage, speciellt bra vid långfärder.

Auto Union 1000 S Coupé

Pris kr 12.512
Årlig skatt kr 138
TYSK

Toppfart: 134 km/t
Acceleration, 0–100 km: 24 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvåtakt
Effekt: 50 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 74 mm
Slaglängd: 76 mm
Slagvolym: 981 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 4 växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärliggande bladfjäder
Bakhjulsupphängning: stel axel, tvärfjäder
Trumbromsar: (Alt. skivbromsar)
Hjulbas: 2350 mm
Totallängd: 4225 mm
Totalbredd: 1695 mm
Totalhöjd: 1465 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 45 lit
Karosserivarianter: kabriolet, 4-dörrars, kombi



Onekligen märks det alltmer att den här modellen börjar uppnå en ganska hög ålder — det rör sig om en förkrigskonstruktion. Desto märkligare är att vagnen i Sverige på senare år fått en snabbt stegrad popularitet och nu faktiskt är en av de tio mest sålda vagnarna på hela marknaden. AU 1000 är en typisk landsvägsvagn, i höga farter trivs både motor och köregenskaper. I stadstrafik och på dåliga vägar däremot säger den styva, ganska tunga fjädningen snart till om att

detta är inte vagnens rätta element. Förnämlig är karossens styvhet och frihet från skrammel liksom de mycket lyckade framsättesstolarna. AU 1000 är numera långt ifrån någon småvagn och bjuder passagerarutrymme som en mellanklassvagn. Från koncernbrodern Mercedes har man tyvärr fått arva den lodräta termometerhastighetsmätare, medan DKW:s uppochnedvända växellådan har fått stanna. Universal heter en kombimodell som är bland marknadens rymligare.

BMW 700 LS

Pris kr 9.850
Årlig skatt kr 110
TYSK

Toppfart: 118 km/t
Acceleration, 0-100: 33 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,7 l/mil
Motortyp: 2-cylindrig boxermotor, luftkyld
Effekt: 30 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 78 mm
Slaglängd: 73 mm
Slagvolym: 697 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 4 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben med teleskopdämpare och skruvfjädrar
Bakhjulsupphängning: trapetslänkar, delad bakaxel, teleskopdämpare
Trumbromsar
Hjulbas: 2280 mm
Totallängd: 3860 mm
Totalbredd: 1480 mm
Totalhöjd: 1320 mm
Antal dörrar: 2
Karosserivarianter: Sedan, kupé



När BMW 700 först presenterades blev mottagandet mycket varmt. Men försäljningen av bilen kom inte riktigt igång förrän ett år senare när en uppspordad upplaga av vagnen presenterades, BMW 700 Sport. Vagnen blev då mycket uppskattad framför allt av förare som tycker om att köra »sportigt». Som tävlingsvagn visade sig sportmodellen vara utmärkt. Första året i Sverige hade BMW Sport eget SM och klassen var ett mycket intressant inslag på hastighetstävlingarna. Tävlingsframgångarna i Sverige kröntes på

hösten förra året med totalseger i 12-timmarsloppet för bilar på Skarpnäck utanför Stockholm. BMW var där minsta bilen som ställde upp. Redan året före hade dock BMW:s egen fabriksförare Hans Stuck visat att vagnen var otroligt snabb jämfört med större bilar. På Nürburgring vann han det året nämligen i en trimmad BMW 700 över sådana bilar som Porsche, Carrera, Ferrari m. fl.

Motorn i BMW 700 är av samma grundkonstruktion som den »gamla anrika» motorcykelmotorn i BMW 500.

BMW 1500

Pris kr 17.005
Årlig skatt kr 166
TYSK

Toppfart: 150 km/t
Acceleration, 0-100 km: 17 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 80 hk DIN vid 5700 v/min
Cylinderdiameter: 82 mm
Slaglängd: 71 mm
Slagvolym: 1499 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på fyra växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, skruvfjädrar
Bakhjulsupphängning: längsgående länkar, skruvfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2550 mm
Totallängd: 4440 mm
Totalbredd: 1650 mm
Totalhöjd: 1500 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 53 lit



I början av förra året började vissa rykten cirkulera om att BMW skulle presentera en mellanklassbil i prisläge omkring 15.000 kronor. Ryktena besannades senare på året, och på bilutställningen i Stockholm i slutet av 1961 kunde vagnen beskådas. Konstruktivt sett är vagnen synnerligen intressant. Motorn har 1,5 liters slagvolym och är helt tillverkad i lättmetall. Precis som på vissa avancerade racerbilskonstruktioner har motorn lutats för att på så vis minska frontarean och skapa en lägre tyngdpunkt. Vidare har motorn

överliggande kamaxel, en mycket ovanlig detalj på en standardvagn. Skivbromsar på framhjulen, kuggstångsstyrning, delad bakaxel och ett fjädringssystem som medger utmärkta vägegenskaper är andra detaljer. Allt detta har skapat en vagn som tillgodoser kraven från både en vardagsbilist och en förare som är lagd åt det mera sportiga hållet. I flera testrapporter har det sagts att bilen har egenskaper som en ren sportvagn, men samtidigt är lika mycket standardbil. BMW-fabriken kan räkna på framgång.

Buick Special

Pris kr 22.769
Årlig skatt kr 278
AMERIKANSK

Toppfart: 150 km/t
Acceleration, 0–100 km: cirka 16 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,4 l/mil
Motortyp: 6-cyl. V-motor, vattenkyld
135 hk SAE vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 88,9 mm
Slaglängd: 71,1 mm
Slagvolym: 3522 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på två växlar, golvspak
(Alternativt: 4-växlad el. automatisk)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, skruvfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2845 mm
Totallängd: 4.785 mm
Totalbredd: 1810 mm
Totalhöjd: 1340 mm
Bensintankens rymd: 60 lit
Karosserivarianter: kabriolet, 2-dörr.



Varje bilmärke inom de stora amerikanska koncernerna begåvades snabbt med en kompaktmodell. Efter att ha gjort en liten ekonomisk bil började man inse att en liten motor inte räckte till för den amerikanska smaken. Man stoppade alltså i större och ravigare motorer i kompaktskalen och ändrade litet på utseendet. Ett nytt slags kompaktbil var ett faktum.

I år är det intressant att se hur de även storleksmässigt börjar växa. Buick Special har i år blivit fyra tum längre, men hjul-

basen är densamma. Liksom GM med Corvair har velat pröva nya vägar har även Buick Special från amerikansk bilstandard avvikande drag. Bilen finns nämligen med en sexcylindrig V-motor. Alternativt kan kunden även få en V8. Den sistnämnda till stor del gjord i aluminium.

Buick Special vann förra året den amerikanska motortidningen Motor Trends pris som Årets bil. Detta är en utmärkelse som är synnerligen eftertraktad i USA.

Chevrolet Corvair

Pris kr 20.397
Årlig skatt kr 222
AMERIKANSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–80 km: 14 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,3 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig boxermotor, luftkyld
Effekt: 80 hk SAE vid 4400 v/min
Cylinderdiameter: 87 mm
Slaglängd: 66 mm
Slagvolym: 2372 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 4 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, teleskopdämpare
Bakhjulsupphängning: delad bakaxel
Trumbromsar
Hjulbas: 2743 mm
Totallängd: 4572 mm
Totalbredd: 1700 mm
Totalhöjd: 1300 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 53 lit
Karosserivarianter: Sedan, kupé, Spyder
150 hk med kompressor (bilden)



Corvair är den mest okonventionella bil som byggts i USA på åtskilliga decennier. Den väckte berättigat uppseende när den först presenterades. Konstruktionsmässigt har vagnen många drag gemensamt med Volkswagen och även körmässigt.

Den lågt placerade luftkylda boxermotorn i bakvagnen är väl isolerad i ljudhänseende. Värmen, som alltid är ett problem i bilar med luftkylda motorer, är här väl dimensionerad. Man har löst det hela ge-

nom att utrusta vagnen med en separat bensindriven värmeanläggning.

Köregenskaperna hos bilen är faktiskt mycket goda och av sådan art att en förare med litet sportig läggning verkligen trivs i vagnen. Några otrevliga överstyrningstendenser har Corvair inte, och den individuella fjädringen runt om ger just den väggänsla som man annars inte är van från amerikanska bilar. Det är faktiskt en intressant bil.

Chevrolet Chevy II

Pris kr 21.578
Årlig skatt kr 250
AMERIKANSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–80 km: 14 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 6-cylind. motor, vattenkyld
Effekt: 95 hk hk DIN vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 99 mm
Slaglängd: 83 mm
Slagvolym: 3186 cm³
Transmission: 3-växl. låda, synkroniserad på 2–3 växlar, rattspak.
(Alternativt: automatisk)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar
Bakhjulsupphängning: stel axel, halvelliptiska bladfydrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2790 mm
Totallängd: 4650 mm
Totalbredd: 1800 mm
Totalhöjd: 1400 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 60 lit



Den ökande försäljningen av europeiska bilar i USA är orsaken till Chevy II och andra amerikanska kompaktbilar. Fabrikerna blev faktiskt tvingade att bygga mindre och driftsekoniskt billiga bilar.

Här hemma kan Chevy II räknas som en mellanklassvagn, men i den prisklass den står när den i finish och detaljhänseende inte riktigt upp till europeisk standard. På plussidan får man dock ställa upp sådana saker som synnerligen goda

utrymmen både för folk och bagage och en motor som är robust och stryktålig.

En intressant teknisk detalj är bladfydrarna i bakvagnen. Dessa består av ett enda blad med varierande tjocklek, härdat så att det ger samma fjädringseffekt som ett helt fjäderpaket.

Liksom de flesta amerikanska bilar har köparen möjlighet att köpa en hel del extra, exempelvis automatlåda och servobromsar.

Chevrolet Impala

Pris kr 29.531
Årlig skatt kr 362
AMERIKANSK

Toppfart: 150 km/t
Acceleration: 0–100 km/t: 15 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 6-cylind. radmotor, vattenkyld
(Alternativt levereras V8-motorer på mellan 250 och 425 hk)
Effekt: 140 hk SAE
Cylinderdiameter: 98,5 mm
Slaglängd: 82,5 mm
Slagvolym: 3769 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak
(Alternativt: automatväxel, överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfydrar
Trumbromsar
Hjulbas: 3020 mm
Totallängd: 5320 mm
Totalbredd: 2010 mm
Totalhöjd: 1410 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 76 lit
Karosserivarianter: kabriolet, kupé, 2-dörrars, kombi



År 1929 kom Chevroletsex-cylindriga motor — och slog igenom. Det var den motorn som skaffade GM-märket dess ledarställning. Och motorn har varit slitstark, i själva verket fanns dess grunddrag kvar ända till förra året. På årets modell är den stora nyheten just en helt ny sex-cylindrig motor med aningen mindre slagvolym än föregångaren. Men mest lägger man märke till att man utrustat motorn med hela sju ramlager i stället för fyra. Vinsten ligger i bättre tålighet och slitstyrka, samtidigt som man får mindre vi-

brationer. Motorn har också andra nyheter, som till exempel snabbcirkulerande kylvatten och förbättrade gaskanaler och förbränningsrum. Men bilisten torde dock främst känna igen Chevroletsvanliga företräden: en magnifik, tyst smidighet, råstyrka och ekonomi. Karossen har åter växt, den här gången med en tum. Rymligheten är densamma som hos tidigare modeller, någon svårighet att färdas sex personer är det inte. Skillnaderna mellan Impala, Bel Air och Biscayne inskränker sig till trim och utrustning.

Chrysler Valiant

Pris kr 17.700

Årlig skatt kr 250

AMERIKANSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–80 km: 10 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,3 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 102 hk SAE vid 4400 v/min
Cylinderdiameter: 86 mm
Slaglängd: 79 mm
Slagvolym: 2700 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2–3 växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: trapetslänkar, torsionsfjädring
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, halvelliptiska längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2705 mm
Totallängd: 4660 mm
Totalbredd: 1790 mm
Totalhöjd: 1370 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 49 lit
Karosserivarianter: Sedan, Stationsvagn



Chryslerkoncernens kompaktvagn visade inte upp några sensationella nyheter i konstruktionshänseende när den först presenterades på den svenska marknaden. Till de intressantaste detaljerna hörde en växelseströmgenerator. Bilen fick dock ganska snart rykte om sig att vara den livligaste av de amerikanska kompaktbilarna.

Årets modell har utseendemässigt modifierats. De många pressningarna i karos-

sen har försvunnit och fått ge vika för en sobrare stil.

På den tekniska sidan noteras detaljförbättringar, eftersom vagnen i stort visat sig vara ett lyckokort för fabriken. På den amerikanska marknaden introduceras 63:orna med femårsgaranti eller 8.300 miles garanti, vilket faktiskt är unikt i USA.

På den svenska marknaden förekommer Valiant i stort antal som taxibil.

Citroën ID 19

Pris kr 17.928

Årlig skatt kr 250

FRANSK

Toppfart: 143 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 66 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 78 mm
Slaglängd: 100 mm
Slagvolym: 1898 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, reglerbar hydropneumatisk fjädring
Bakhjulsupphängning: svängarmar, reglerbar, hydropneumatisk fjädring
Skivbromsar fram, trumbromsar bak
Hjulbas: 3125 mm
Totallängd: 4810 mm
Totalbredd: 1790 mm
Totalhöjd: 1490 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 65 lit
Karosserivariant: stationsvagn »Break«



Det är faktiskt snart åtta år sedan »bomben« exploderade på Parisutställningen. Citroën visade sin modell DS 19, som än i dag med sin hydropneumatiska fjädring, sin halvautomatiska växling, sin broms- och styrservo och sin praktiska karosseriuppbbyggnad verkar att höra framtiden mer än nutiden till. I dag är det en förenklad version, ID 19, som säljs i största antalet. Vagnen har normal växellåda (med osynkroniserad etta!) och saknar servo för styrningen, men hydraulikens kärna, fjädringen, har den fått behålla.

Till det yttre är det blott smådetaljer som skiljer, och interiören är likvärdig hos båda typerna.

De fördelar ID 19 bjuder är inte små: väghållning i ren elitklass, komfort (så när som på motorbuller) i lyxvagnsklass, utrymmen för storvuxna, godtagbart bagageutrymme och en skottesnål bränsleekonomi. Mot detta måste sägas att anmärkning med fog kan riktas mot finish och detaljarbete och att reparationskontot erfarenhetsmässigt blir högt då vagnen blir äldre.

DAF Daffodil

Pris kr 8.985
Årlig skatt kr 110
HOLLÄNSDK

Toppfart: 105 km/t
Acceleration, 0–100 km: 60 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,75 l/mil
Motortyp: 2-cylindrig boxermotor, luftkyld
Effekt: 26 hk DIN vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 85,5 mm
Slaglängd: 65 mm
Slagvolym: 746 cm³
Transmission: helautomatisk variabel kraftöverföring
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, tvärlänk
Bakhjulsupphängning: snedlänk, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2050 mm
Totallängd: 3680 mm
Totalbredd: 1440 mm
Totalhöjd: 1450 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 28 lit



Daffodil är namnet på lyxmodellen av holländska DAF, en vagn som faktiskt är värd större försäljningsframgångar än den hittills fått. Vagnen är unik genom sin helt automatiska och steglösa växellåda, som gör vagnen ytterligt lättmanövrerad. Allt som finns kvar av växelspaken är ett »backslag». Växellådan bygger på den variabla kilrepstransmissionen och driver varje bakhjul individuellt — en stor fördel i moddigt vinterväder. I övrigt bjuder vagnen på en i förhållande till priset

ovanligt rymlig kaross med ett imponerande bagageutrymme. Vagnen har goda vägegenskaper, accelerationen är numera tillräcklig — men sannerligen inte mer — för en städad landsvägskörning och utförandet är utmärkt. Minus måste man dock sätta för en värme som är nått och jämnt tillräcklig och för klädseln i syntetmaterial som blir kallt i kyla. Fjädringen är sportigt stum, vilket å andra sidan inverkar på komforten. Den tvåcylindriga motorn är faktiskt inte alltför bullrig.

DKW Junior De Luxe

Pris kr 9.660
Årlig skatt kr 110
TYSK

Toppfart: 116 km/t
Acceleration, 0–100 km: 30 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vätskekyld, tvåtakt
Effekt: 34 hk DIN vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 70,5 mm
Slaglängd: 68 mm
Slagvolym: 796 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: stel axel, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2145 mm
Totallängd: 3980 mm
Totalbredd: 1580 mm
Totalhöjd: 1440 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 33 lit



DKW Junior har i Tyskland blivit en framgång och är numera Auto Unions huvudprodukt. I Sverige har försäljningen blivit rätt blygsam, kanske har man kommit Saab för nära i pris. Nu hamnar dessutom vagnen i de nya små mellanklassvagnarnas konkurrenskorsdrag. Det Junior har att bjuda är för storleken synnerligen goda utrymmen för passagerare och bagage, tillförlitlighet och fart. Vägegenskaperna kommer inte DKW:s goda namn på skam, och fartresurserna är tillräckliga

för att man skall kunna hålla höga marschfarter. Den lilla tvåtaktsmotorn går förhållandevis tyst och har en kattlik mjukhet i sitt spinnande. Segdragningen är dock som i de flesta tvåtaktsfall inte så mycket att skryta över, medan risken för nedsotning har minskat åtskilligt sedan en särskild pump fått överta oljedoseringen. Från en särskild oljetank förs oljan direkt till förgasaren i just den mängd som för tillfället behövs — genomsnittligt blir det inte mer än 1 liter/100 liter bensin.

Dodge Dart

Pris kr 21.150

Årlig skatt kr 250

AMERIKANSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km: 18 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 145 hk SAE vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 86 mm
Slaglängd: 104 mm
Slagvolym: 3692 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak
(Alternativt: automatväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2820 mm
Totallängd: 4975 mm
Totalbredd: 1745 mm
Totalhöjd: 1400 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 68 lit
Karosserivarianter: tvådörrars kombi, kabriolet



De amerikanska kompaktvagnarna betydde en återuppstånden popularitet för det amerikanska i Sverige. Fortfarande ger den amerikanska bilen en utomordentlig komfort parad med driftsäkerhet och livslängd, men man får finna sig i att bilen inte har den sammansättningskvalitet som är vanlig på europeiska vagnar, inte heller är de fullt lika lätthanterliga. Syskonmodellerna Valiant och Dodge Lancer har skördat stora framgångar i Sverige och ingenting säger att inte Lancers efterträdare Dart, som ärvt nam-

net från en större modell, skall nå minst samma popularitet. Jämfört med Valiant är Dart nästan tre decimeter längre, men faktiskt något smalare. Motorer och chassier är desamma som hos Valiant, där alltså den torsionsfjädrade framvagnen behållits, medan en längre hjulbas ytterligare förbättrat vägegenskaperna. Den ökade längden innebär vinster både för passagerar- och bagageutrymme, men Dart är faktiskt en rejält lång vagn, knappa fem meter kan vara knepigt i många garage i nybyggda hus.

Dodge 440

Pris kr 26.666

Årlig skatt kr 334

AMERIKANSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km/t: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld
(Alternativt V8-motorer 230–400 hk)
Effekt: 145 hk SAE vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 86 mm
Slaglängd: 104 mm
Slagvolym: 3692 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak
(Alternativt: golvspak, automatväxel, överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 3020 mm
Totallängd: 5290 mm
Totalbredd: 1915 mm
Totalhöjd: 1400 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 76 lit
Karosserivarianter: 2-dörrars, kabriolet, kupé, kombi



Dodge var förr en av de allra populäraste vagnarna på svensk marknad. Den betecknades som robust, oerhört slitstark och pålitlig — men en aning klumpig i utseendet. Klumpigheten är borta även om längden vuxit sedan dess, men pålitligheten och slitstyrkan finns kvar oförändrade. Och nu sedan Chryslerkoncernen — som tillverkar Dodge — gått ifrån sina överdrifter i exteriörerna kan man nog vänta en comeback också på den stora Dodgen. Modellerna heter 330, 440 eller Polara, det är ingenting annat än dekor och inredning som skiljer. 440 är en ordentligt stor vagn, man bör nog se upp med längdmåttet om man har garage.

Men som andra amerikanska vagnar är den lättkörd, bromsservo finns, och servostyrning och automatväxel levereras naturligtvis till tilläggspriser. Sex olika motorer från 145 till 400 hk finns att få, några med valfri förgasarutrustning. Den sexcylindriga motorn på 145 hk kan för övrigt också levereras med lättmetallblock för en extra slant. Nytt för årets modeller är en starkare startmotor, som underlättar köldstarter, och mer utrymme i baksätet. Komforten är utomordentlig, vägkontakten och väggreppet räcker till. Brister i detaljarbetet är inte svåra att påvisa, men är nackdelar som får tas av dem som helst åker amerikanskt.

Fiat 600

Pris kr 6.970
Årlig skatt kr 110

ITALIENSK

Toppfart: 106 km/t
Acceleration, 0–100 km: 54 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,7 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 25 hk DIN vid 4800 v/min
Cylinderdiameter: 62 mm
Slaglängd: 63,5 mm
Slagvolym: 767 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärliggande bladfjädrar
Bakhjulsupphängning: snedlänkar, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2000 mm
Totallängd: 3295 mm
Totalbredd: 1380 mm
Totalhöjd: 1405 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 27 lit



En av marknadens billigaste och minsta bilar tillhör toppen då det gäller körglädje. Det är alltså Fiat 600, som i hög grad ger intryck av att vara en mogen produkt. Det här har ingenting att göra med prestanda, som med förlov sagt kunde vara mer imponerande. Det gäller sådana detaljer som en underbart lättgående styrning, som dessutom är både exakt och stötfri. Det gäller en silkesmjuk koppeling, som gör växlingen till ett rent nöje, och bromsar med perfekt gradering. Väg-

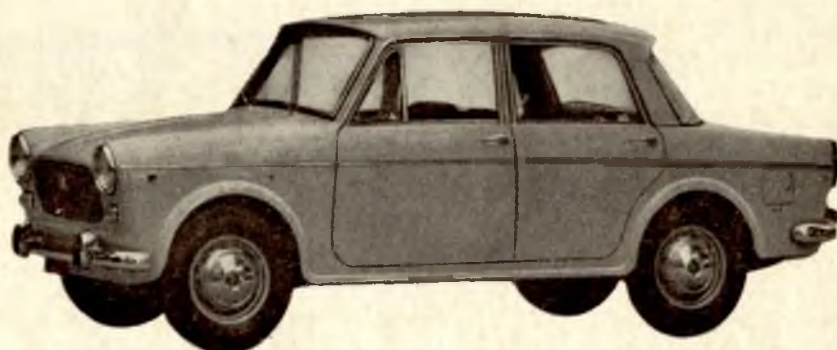
egenskaperna är av hög klass, och trots att 60 procent av vikten ligger på bakhjulen har man ingen obehaglig känsla av överstyrning — åtminstone så länge det inte är isgata. Sedan är det klart att passagerarna inte bör vara några jättar — särskilt inte i baksätet. Och är de fyra kan de möjligen få ta med sig en portfölj var. I gengäld åstadkommer baksätets ryggstöd nedfällt ett rymligt lastutrymme under förutsättning att högst två färdas i bilen.

Fiat 1100 D

Pris kr 10.645
Årlig skatt kr 166

ITALIENSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–100 km: 30 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 48 hk DIN vid 5300 v/min
Cylinderdiameter: 68 mm
Slaglängd: 75 mm
Slagvolym: 1221 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2340 mm
Totallängd: 3963 mm
Totalbredd: 1505 mm
Totalhöjd: 1468 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 38 lit
Karosserivariant: kombi



Uppfräschad i detaljerna inför den nya storkonkurrensen i klassen har Fiat 1100 blivit, men i allt väsentligt är det samma vänligt trivsamma vagn som förr. De fyra dörrarna är väl för de flesta köpare en fördel som blott få konkurrenter erbjuder. Mest kanske den mycket varma och ombonade interiören frapperar med sina mjuka säten och rikhaltiga utrustning, som liksom vagnen i sin helhet präglas av

ett sobert detaljarbete. På vägen är 1100 mycket städad utan att vara exceptionell i något avseende. Rattväxeln — som ofta är en aning kärv då vagnen är ny — arbetar tämligen exakt, och vagnen ger, trots prestanda utan märkligheter, ett sportigt intryck. Ett påtagligt gott intryck ger de kraftigt dimensionerade bromsarna. Fiat 1100 i det gamla utförandet tillverkas fortfarande under namnet Export.

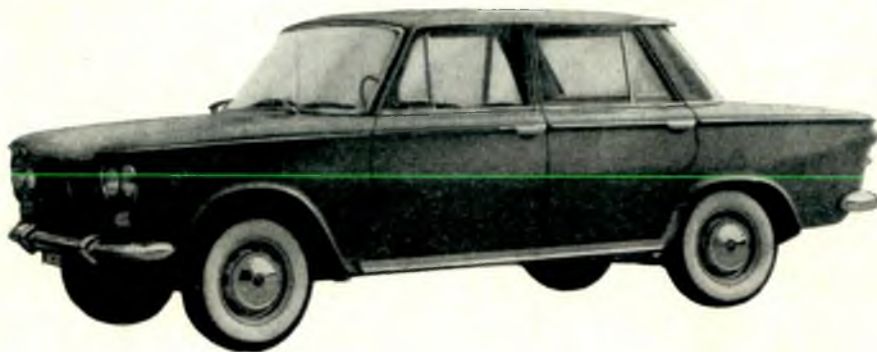
Fiat 1500 Juventus

Pris kr 12.905

Årlig skatt kr 166

ITALIENSK

Toppfart: 149 km/t
Acceleration, 0–100 km: 18 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vätskekyld
Effekt: 67 hk DIN vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 77 mm
Slaglängd: 79,5 mm
Slagvolym: 1481 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2420 mm
Totallängd: 4030 mm
Totalbredd: 1546 mm
Totalhöjd: 1420 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 45 lit
Karosserivariant: kombi



Fiat 1500 och dess systervagn 1300 blev snabbt Fiats mest sålda modell i Sverige. Det beror inte på någon yttre präglighet, en bil som är kortare än en Volkswagen imponerar inte på bara sitt utseende. Men innanför detta tämligen anspråklösa skal i tvålökkpsstilen har man lyckats få in utrymmen nära nog i klass med Opel Rekord och en förmälig 1,5-litersmotor, som ger vagnen rena sportvagnsprestanda, bland annat en toppfart strax intill 150 km/t. Väsegenskaperna är inte

mindre lyckade, väl avvägda fjädrar ger god komfort och samtidigt utmärkta kurvsegenskaper — trots den enkla bakaxelkonstruktionen med halvelliptiska bladfjädrar. Dock blir vagnen lätt instabil på slirigt underlag. Med sina skivbromsar på framhjulena har Fiat lyckats hundraprocentigt, både pedaltryck, pedalgång och avstämningen med trumbromsarna bak är perfekta. Styrningen är lätt och precis, men något indirekt. Inredningen är för inte alltför storvuxna komfortabel.

Fiat 1800 B Scandinavia

Pris kr 16.975

Årlig skatt kr 250

ITALIENSK

Toppfart: 151 km/t
Acceleration, 0–100 km: 19 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,3 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vätskekyld
(För modell 2300: 6-cylindrig motor på 105 hk DIN)
Effekt: 81 hk DIN vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 72 mm
Slaglängd: 73,5 mm
Slagvolym: 1795 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2650 mm
Totallängd: 4485 mm
Totalbredd: 1620 mm
Totalhöjd: 1470 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 60 lit
Karosserivariant: kombi



Fiat 1800 är en av de få kvarlevande små sexorna, de vagnar som förenar den sexcylindriga vagnens silkesmjuka gång med en överkomlig ekonomi och ett format som fortfarande är av det lätthanterliga slaget. Samtidigt ger 1800 — och naturligtvis dess starkare och snabbare syster 2300 — den stora vagnens utrymme och komfort. Att köra ger 1800 intryck av en stor vagn, och motorstyrka och elasticitet räcker för att ge en härlig komfortkänsla vid ratten. Inte minst bidrar till

detta väsegenskaper av högst väldisciplinerat slag liksom en synnerligen rikhaltig och välgjord utrustning. Bromsarna av skivbromstyp på alla fyra hjulen får högsta betyg liksom styrningen med utmärkt precision. Originell är vagnen knappast i någon detalj så när som på fläkten, som på Peugeotmaner blott kopplas in vid behov. Fiat 1800 och dess syster 2300 måste betraktas som en robust familjevagn för folk med höga anspråk — utan att priset blivit högre än anses normalt.

Ford Anglia

Pris kr 8.740
Årlig skatt kr 110
ENGELSK

Toppfart: 120 km/t
Acceleration, 0–100 km: 29 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 39 kr DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 81 mm
Slaglängd: 48,4 mm
Slagvolym: 997 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, tvärlänkar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfydrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2300 mm
Totallängd: 3900 mm
Totalbredd: 1460 mm
Totalhöjd: 1440 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 32 lit
Karosserivariant: kombi



Världens mest spännande bil är ett epitett herrarna på Ford gärna vill ha ordentligt fäst vid Ford Anglia. Helt utan fog har nog begreppet inte varit. Förutom att det var spännande att se reaktionen inför en diskutabel bakrutelutning är det utan tvekan så att Anglians extremt kortslagiga motor visat sig synnerligen lämpad för sport- och tävlingssammanhang, något som i varje fall torde ge ett visst

mått på konstruktionens kvalitet. I övrigt är Anglia en konventionell liten bil till ett mycket rimligt pris. Den utrustning man kan begära finns, i övrigt noteras att Anglia känns ovanligt pigg och livlig för prisklassen. Just därför är det ett önskemål att också styrningen blev mer exakt. Som i alla nutida familjevagnar bjuder Anglia på bra plats för bagage och acceptabel plats för fyra personer.

Ford Anglia Estate

Pris kr 10.155
Årlig skatt kr 138
ENGELSK

Toppfart: 118 km/t
Acceleration, 0–100 km: 32 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 39 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 81 mm
Slaglängd: 48,4 mm
Slagvolym: 997 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfydrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2300 mm
Totallängd: 3920 mm
Totalbredd: 1460 mm
Totalhöjd: 1450 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 32 lit



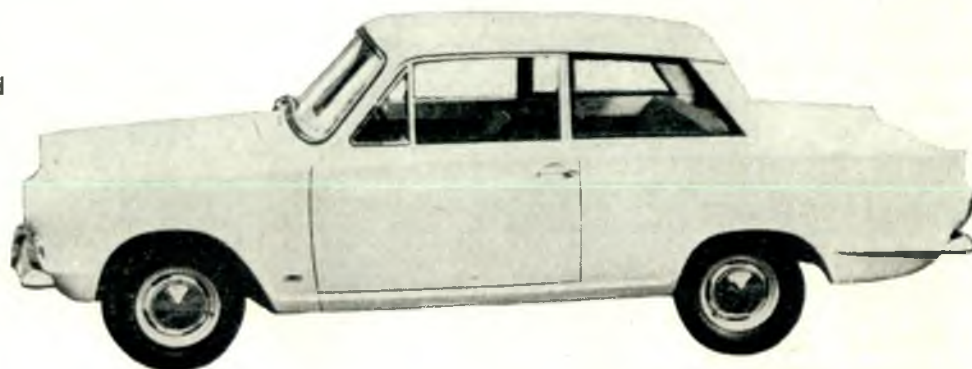
Om Ford Anglias utseende kan diskuteras måste om dess kombiversion oreserverade hyllningar framföras. Som kombi är Anglia rent utseendemässigt en av de mest lyckade marknader i dag har att erbjuda i den låga prisklassen. Bakdörren öppnas uppåt och ger en både hög och bred lastöppning. Med baksätet framfällt blir lastytans längd 137 centimeter. Anglia Kombi drivs av samma utmärkta kraft-

källa som personbilen och har inte märkligt högre bullernivå än denna. Likaså är personvagnens egenskaper på vägen väl bibehållna — även om ingen av bilarna utmärks av någon enorm komfort. Som på många engelska vagnar är klädelsen ett problem, speciellt vintertid. Syntetlädret är isande kallt att sätta sig på, men andas inte och blir efter en stund för varmt. Men är det lätt att hålla rent.

Ford Consul Cortina

Pris kr 9.825
Årlig skatt kr 110
ENGELSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 27 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 48 hk DIN vid 4800 v/min
Cylinderdiameter: 81 mm
Slaglängd: 58,2 mm
Slagvolym: 1198 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: rattspak)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2490 mm
Totallängd: 4270 mm
Totalbredd: 1590 mm
Totalhöjd: 1440 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 36 lit
Karosserivariant: 4-dörrars



Senaste skottet i den rikliga floran från engelska Ford är Consul Cortina, en av de nya små mellanklassvagnarna. Cortina kunde glädja sig åt en flygande start i försäljningen på svensk marknad, under en månads tid såldes flera hundra vagnar. Och framgången är utan tvekan rättvis. Utan att kunna uppvisa några extravaganser är Cortina en synnerligen harmonisk och trivsamt enhet. Utrymmet är bra för klassen, tre personer kan transporteras i baksätet utan men, och bagageutrymmet är mer än tillräckligt. På

Fordtradition är motorn på 1,2 liter extremt kortslagig och torde alltså tåla hög belastning under lång tid. Cortina erbjuder god variation i utförandet, vagnen tillverkas med två eller fyra dörrar, med golvväxel och separata stolar eller med rattväxel och hel framsoffa. Komforten kan förfinas, framsätena är ännu inte helt lyckade, benutrymmet fram kunde vara bättre och bakfjädringen är lätt stötig. Cortina har alla utsikter att bli engelska Fords stora produkt i Sverige, något den väl förtjänar.

Ford Consul Classic

Pris kr 11.342
Årlig skatt kr 166
ENGELSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 59 hk DIN vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 81 mm
Slaglängd: 72,7 mm
Slagvolym: 1499 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: rattspak)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2515 mm
Totallängd: 4338 mm
Totalbredd: 1656 mm
Totalhöjd: 1430 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivariant: 4-dörrars



Consul Classic var väl från början en ersättare för gamla Prefect, men naturligtvis ett strå vassare. Nu har man lyckats plocka ut 1,5 liters volym ur den geniala Angliamotorn på 997 cm³ (utan att ändra cylinderdiametern!) och har därmed prestandamässigt tagit upp vagnen till den klass där gamla Consul hörde hemma. Det man har att bjuda är en välkonstruerad familjevagn som världen över fått höga betyg. Skivbromsar är standard på framhjulen, bagageutrymmet utomor-

dentligt och komforten utmärkt. En nackdel är en viss begränsning i framsätets inställningsmöjligheter och i benutrymmet bak. Första växeln har äntligen blivit synkroniserad, och i övrigt märks skillnaden mot gamla 1,3-litersvagnen på acceleration och segdragning. Nu är det faktiskt möjligt att segdra i 50 km/t på högsta växeln utan hörbara men. Men det bör förstås betraktas som ett experiment. Den femlagrade vevaxeln har också verksamt bidragit till att sänka ljudnivån.

Ford Consul Capri

Pris kr 13.969

Årlig skatt kr 166

ENGELSK

Toppfart: 135 km/t

Acceleration, 0–100 km: 25 sek

Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil

Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld

Effekt: 59 hk DIN vid 4600 v/min

Cylinderdiameter: 81 mm

Slaglängd: 72,7 mm

Slagvolym: 1499 cm³

Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 4 växlar, golvspak
(Alternativt: rattspak)

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Skivbromsar

Hjulbas: 2515 mm

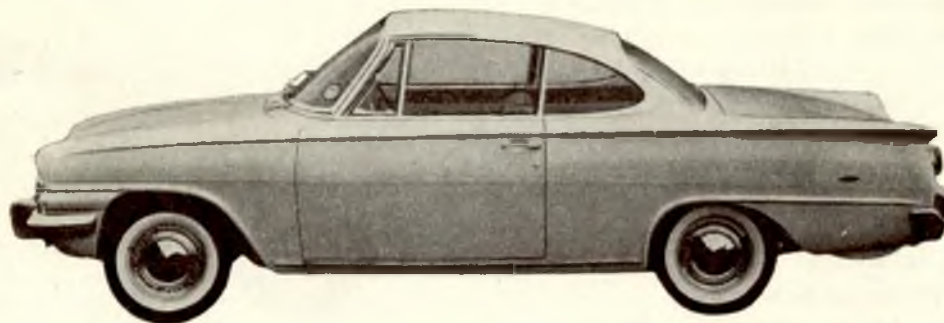
Totallängd: 4338 mm

Totalbredd: 1656 mm

Totalhöjd: 1370 mm

Antal dörrar: 2

Bensintankens rymd: 40 lit



Consul Capri förenar Consul Classics mjuka nosparti med femstjärnig dekor, som tilltalar många, med Anglias inte fullt så populära fellutande bakruta, om än den här gången i snyggare omgivning. Men då coupémodellen Capri först visades vann den en påfallande ankläng över hela världen. Bakrutan lutar helt enkelt normalt till förfång för innerutrymmet — Capri är en tvåsitsig coupé med knappt användbart reservsäte. Därigenom

har bagageutrymmet blivit fullkomligt enormt, förutom att den gynnsammare formen har bidragit till att högst avsevärt förbättra accelerationen i de högre fartområdena. Capri är tekniskt helt identisk med Classic, och det är alltså styrning, bromsar och växellåda som framför allt är värda stort beröm. Men då det gäller Capri hade man med fog kunnat vänta sig en extra välutförd finish. Den har tyvärr uteblivit.

Ford Zephyr Six

Pris kr 16.481

Årlig skatt kr 250

ENGELSK

Toppfart: 150 km/t

Acceleration, 0–100 km: 17 sek

Bensinförbrukning: cirka 1,4 l/mil

Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld

Effekt: 99 hk DIN vid 4750 v/min

Cylinderdiameter: 82,6 mm

Slaglängd: 79,5 mm

Slagvolym: 2553 cm³

Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Skivbromsar

Hjulbas: 2718 mm

Totallängd: 4580 mm

Totalbredd: 1750 mm

Totalhöjd: 1460 mm

Antal dörrar: 4

Bensintankens rymd: 55 lit



Ford Zephyr har vuxit till sig så till den grad att man bestämt sig för att slopa amerikanska Falcon på svensk marknad. Den har helt enkelt blivit onödig. Zephyr är numera en fullvuxen vagn i vilken sex personer utan större besvär färdas — även om de svenska besiktningsmyndigheterna satt fem i papperen. Motorn har i SAE-normer passerat 100-strecket och man hujder nu en utomordentligt snabb och komfortabel vagn till ett rimligt pris. Överhuvudtaget är Zephyr ett bevis för att det går att göra snabba och stora vagnar till ett

rimligt pris — det som blir en smula billigt är detaljarbetet och inredningen. Bromsarna — med skivor fram — lovordas allmänt, medan det har anmärkts på att Zephyr inte är särskilt ekonomisk. Formgivningen är ren och elegant, uppskattas av de flesta, medan många finner fjädering och styrning en smula inexakt. På tillverkningsprogrammet står tekniskt identiska, men dyrare, Zodiac III och Zephyr 4 med en svagare fyrcylindrig motor. Båda har samma kaross som Zephyr Six. De importeras inte till Sverige.

Ford Taunus 12 M

Pris kr 9.845
Årlig skatt kr 110
TYSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,8 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig V-motor, vattenkyld
Effekt: 40 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 80 mm
Slaglängd: 58,9 mm
Slagvolym: 1183 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärliggande bladfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2527 mm
Totallängd: 4248 mm
Totalbredd: 1594 mm
Totalhöjd: 1458 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 38 lit



En av det gångna årets mest omskrivna bilar blev utan tvekan den nya Taunus 12 M, från början tänkt för dubbelproduktion i USA och Europa. I USA föll projektet, det blev tyskarna ensam som fick ta hand om den vagn som nu presenterats. Det är nog ingen tvekan om att vagnen lämpar sig bäst för europeiska förhållanden, Taunus 12 M är en förhållandevis rymlig och bekväm familjevagn till ett överkomligt pris. Det är okonventionella vägar man tagit sig fram på, en 1,1-liter 60-graders V4 driver framhjulen.

Motorn har fått en speciell balanseringsaxel och saknar kylfläkt, men tar värme-fläkten till hjälp vid behov. Bilen ger ett mycket gott intryck, verkar stadig och robust, tar fem personer, rikligt med bagage och ger en fjädringskomfort som ligger på toppen i klassen. På minussidan noteras att en viss vana krävs i svåra situationer — man har kompenserat understyrningen så hårt att 12 M lätt blir överstyrd då man låter bilen gå utan gaspådrag. På höga varv ligger dessutom bullernivån högt, men det lär bli avhjälp.

Ford Taunus 17 M

Pris kr 11.836
Årlig skatt kr 138
TYSK

Toppfart: 138 km/t
Acceleration, 0–100 km: 21 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 60 hk DIN vid 4250 v/min
Cylinderdiameter: 84 mm
Slaglängd: 76,6 mm
Slagvolym: 1698 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak (Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Trumbromsar
(Alternativt: skivbromsar fram)
Hjulbas: 2630 mm
Totallängd: 4452 mm
Totalbredd: 1670 mm
Totalhöjd: 1450 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 45 lit
Karosserivarianter: kombi, 4-dörrars



Taunus 17 M blev något av en chock då den först visades hösten 1960. Formgivningen var ovanligt originell, men onekligen tilltalande. Det är formen i sig själv som fått tala, kromlister och annat kras var helt enkelt överflödiga. För svenska förhållanden bjuds 17 M med motor på 1,7 liter, i hemlandet Tyskland finns också en 1,5-litersmotor att tillgå. En TS-version på 1,8 liter och aktningvärda fartresurser finns dock också på svensk

marknad. Karosseriet är rymligt och verkar ännu rymligare med sina ovanligt stora glasytor. Valfritt kan man erhålla två eller fyra dörrar, tre eller fyra växlar. 17 M är som helhet att betrakta som en bussig vardagsvagn utan några besvärliga egenheter, men styrning, fjädring och väggrepp har goda reserver för ett sportigare körsätt. I Sverige har 17 M vunnit övertygande och välförtjänta framgångar.

Ford Taunus 17 M Turnier

Pris kr 12.723
Årlig skatt kr 166
TYSK

Toppfart: 133 km/t
Acceleration, 0–100 km: 22 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vätskekyld
Effekt: 60 hk DIN vid 4250 v/min
Cylinderdiameter: 84 mm
Slaglängd: 76,6 mm
Slagvolym: 1698 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak (Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2630 mm
Totallängd: 4517 mm
Totalbredd: 1670 mm
Totalhöjd: 1490 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 45 lit



Kombivagnarna blir alltmera fullvärdiga personbilar förutom att de duger bra också för tyngre sysslor. Ett gott exempel på detta är Taunus 17 M Turnier, som tillverkas i en rad varianter. Tre eller fyra växlar, normal eller höjd lastförmåga och två olika bakdörrar är de möjligheter en köpare ställs inför. I Sverige är den normala bakdörren den som fällt nedåt sedan rutan först vevats ned. Det effektiva lastutrymmet har en imponerande bredd och är med hopfällt bak-

säte nästan två meter långt, medan höjden däremot är mindre än hos åtskilliga konkurrenter. Med förhöjd lastkapacitet klarar Turnier fler kilon än någon konkurrent i klassen, Volvo Duett undantagen. Vid ratten är det svårt att känna någon skillnad mot vanliga 17 M, möjligen är väggljuden ännu mer påfallande än hos personvagnen. Men komforten är i stort sett densamma. Turnier är onekligen väl värd sin framgång.

Ford Fairlane 500

Pris kr 22.637
Årlig skatt kr 278
AMERIKANSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 21 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,4 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld (Alternativt: V8-motor på 145 eller 164 hk SAE)
Effekt: 101 hk SAE vid 4400 v/min
Cylinderdiameter: 89 mm
Slaglängd: 75 mm
Slagvolym: 2790 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2930 mm
Totallängd: 5020 mm
Totalbredd: 1810 mm
Totalhöjd: 1410 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 60 lit
Karosserivariant: 2-dörrars



Våren 1962 blev det dags för mellankompakten i dess färdiga form. Först Chevy II och så Ford Fairlane 500. De två är varandra mycket lika och är rejäla bruksbilar med mycket goda innerutrymmen utan att på något sätt vara överdimensionerade vare sig till motorstorlek eller yttermått. Fairlane 500 är en av de få vagnar där verkligt fullvuxna personer känner sig väl till rätta — både i fram- och baksäte. Körställningen är utmärkt, komforten hög. Man känner sig lugn och till-

freds med omvärlden i Fairlane. Den inbjuder dock inte alls till sportig körning, det är inte i linje med vagnens karaktär. Vilket å andra sidan inte alls hindrar att man kan ta sig fram med högst ansevärda medelhastigheter. Utförandet står inte i paritet med i storlek motsvarande europeiska bilar, men allting fungerar väl och ger uttryck av god hållbarhet. Ekonomin är förhållandevis god i denna bruksvagn, som dessutom kräver ett minimum av vård.

Hillman Super Minx

Pris kr 12.800
Årlig skatt kr 194
ENGELSK

Toppfart: 134 km/t
Acceleration, 0–100 km: 23 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 62 hk DIN vid 4800 v/min
Cylinderdiameter: 81,5 mm
Slaglängd: 76,2 mm
Slagvolym: 1592 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: rattväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2565 mm
Totallängd: 4200 mm
Totalbredd: 1580 mm
Totalhöjd: 1480 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 50 lit
Karosserivarianter: kabriolet, kombi



Rooteskoncernen — som tillverkar märkena Hillman, Singer, Sunbeam och Humber — hade en gång en tämligen inflytelserik ställning också på den svenska marknaden. Men under ständiga agenturbyten förlorade man mark till dess försäljningen kom att omfatta blott ett fåtal bilar årligen. Nu försöker man förbättra sin ställning. Ingen vet hur det går, men det är ju alltid svårt att återerövra förlorad terräng. I Sverige är det nu bara en modell som har någon betydelse, Hillman Super Minx. Minx betyder dvärg,

men det är fel att tro att bilen skulle vara superliten, tvärtom rör det sig om en ordinär 1,6-liters familjevagn till ett ordinarie pris. Vagnen har genomsnittligt goda utrymmen och ett påfallande städat uppträdande, inte utan en sportig accent. Utrustningen är god, så har vagnen till exempel skivbromsar på framhjulen. Betydligt är pedalarrangemanget, där gaspedalen blivit inklämd mellan växellåda och broms, medan avståndet till kopplingen är avsevärt. Vagnen levereras valfritt med ratt- eller golvväxel.

Jaguar Mk 2

Pris kr 26.100
Årlig skatt kr 306
ENGELSK

Toppfart: 165 km/t
Acceleration, 0–100 km: 14 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,4 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld, överliggande kamaxlar
(Alternativt: sexor på 210 och 220 hk SAE resp.)
Effekt: 120 hk SAE vid 5750 v/min
Cylinderdiameter: 83 mm
Slaglängd: 76,5 mm
Slagvolym: 2483 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: automatlåda el. överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2727 mm
Totallängd: 4590 mm
Totalbredd: 1700 mm
Totalhöjd: 1460 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 54 lit



Jaguar har blivit något av ett under inom den engelska bilindustrin. Då andra drabbats av kriser har Jaguar höjt sin produktion. Företaget Jaguar är faktiskt en ren efterkrigsföreteelse och en mycket livskraftig sådan. Mindre märkligt blir inte detta av att fabriken uteslutande tillverkar lyx- och sportvagnar. Hemligheten ligger i att nya extrema modeller och tävlingsframgångar skickligt varvats med varandra. Sportvagnarna drar till sig uppmärksamheten — nu E-type — och säljer de snabba bruksvagnarna. I Sverige är

det Mk 2 som dominerar, en måttligt stor men ytterligt ombonad och välutrustad 4–5-sitsig vagn, där tonvikten ligger på utomordentliga prestanda och god komfort. Mk 2 finns i tre motorstorlekar, förutom på 2,4 liter också på 3,4 och 3,8 liter — den senare ger vagnen fartresurser inemot 200 km/t. Motorerna är extrema med sina överliggande dubbla kamaxlar, styrningen precis och känslan bakom ratten sant sportig. Allt detta fås till rimligt pris, men man bör inte räkna med låga underhållskostnader.

MG 1100

BMC 1100 MG

Toppfart: 137 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvärställd
Effekt: 55 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 64,6 mm
Slaglängd: 83,7 mm
Slagvolym: 1098 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, gummifjädring med vätskekomensation
Bakhjulsupphängning: svängarmar, längsgående, gummifjädrar med vätskekomensation
Skivbromsar
Hjulbas: 2370 mm
Totallängd: 3730 mm
Totalbredd: 1530 mm
Totalhöjd: 1340 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 38 lit



När British Motor Corporation i höstas visade sin ytterligt sensationella Morris 1100 kom omedelbart frågan upp om när man skulle få se en motorstarkare modell under namnet av ett av BMC:s många märken. Svaret blev MG 1100, som i allt liknar Morris 1100 så när som på den stiliserade MG-grill man monterat fram, en lyxigare och bekvämare interiör samt en måttligt höjd motoreffekt. Skillnaden är dock så stor att den märks ordentligt, och MG 1100 har redan hunnit att bli något av en önskedröm för många

sportsinnade svenska familjefäder. Som i Morris 1100 imponerar den hydrauliskt reglerade gummifjädringen storligen, väggreppet är rent sportvagnsmässigt utan att komforten måst eftersättas. Beträffande MG 1100 märks den ganska tvära övergången mellan under- och överstyrning då man snabbt lättar på gasen mer än i Morris 1100, något som helt beror på den större motorstyrkan. Innerutrymmet är i förhållande till yttermåtten fantastisk och fullt tillräckligt för en fullvuxen familj, bagageutrymmet är dock knappt.

Pris kr 12.369

Årlig skatt kr 138

ENGELSK

MGB

BMC MGB

Toppfart: 170 km/t
Acceleration, 0–100 km: 14 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 90 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 80 mm
Slaglängd: 88,9 mm
Slagvolym: 1798 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2310 mm
Totallängd: 3890 mm
Totalbredd: 1520 mm
Totalhöjd: 1270 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 45 lit



Med mer än 100.000 tillverkade exemplar blev MG en av världens populäraste sportvagnar. Nu har dess efterträdare, MGB, gjort sin entré och därmed har man tagit ett steg ytterligare från den gamla hårda engelska sportvagnsskolan uteslutande för tuffa unga män. Den nya modellen, som praktiskt taget är ny från stötfångare till stötfångare, bjuder i många avseenden på bättre komfort, bättre utrymmen och naturligtvis kraftigt förbättrade prestanda. Den nya motorn på 1,8 liter är som flera andra BMC-motorer

ett under av smidighet, men denna har dessutom utomordentliga sportvagnsegenskaper i fråga om blixtnabb reaktion på gaspedalens rörelser. Det är utomordentligt lätt att känna sig som en god förare i MGB, styrningen är lätt och mycket exakt, växelspaken är trevlig att hantera förutom att stegningen är föredömligt vald.

På nyhetssidan kan noteras att MGB har fått vevbara fönster, ett hyggligt bagageutrymme, mjukare fjädring och självbärande kaross.

Pris kr 15.405

Årlig skatt kr 166

ENGELSK

Mercedes-Benz 190

Pris kr 19.422
Årlig skatt kr 250

TYSK

Toppfart: 147 km/t
Acceleration, 0–100 km: 19 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, överliggande kamaxel
Effekt: 80 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 85 mm
Slaglängd: 83,6 mm
Slagvolym: 1897 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2700 mm

Totallängd: 4730 mm

Totalbredd: 1795 mm

Totalhöjd: 1495 mm

Antal dörrar: 4

Bensintankens rymd: 51 lit



Hösten 1961 blev Mercedes-Benz en stor vagn. Det var då modellen fick den kaross som med framgång redan prövats på 220 och som kännetecknas av representativ elegans av hög klass. I Sverige har Mercedesstjärnan varit symbolen för den fina bilen, och det är just 190 som har kommit upp i de höga försäljningstalen. Interiören innehåller allting man behöver för bekväm bilåkning — plats finns för fem. Bagageutrymmet täcker väl behovet och är redigt i formen. Den tidigare ganska råa 190-motorn har på denna modell blivit avsevärt behagligare i gången, nu märks det inte att motorn är förhållande-

vis liten för vagnsstorleken på annat än att man bör växla relativt ofta — vilket i och för sig är ett nöje med den smidigt arbetande rattväxeln och den behagliga kopplingen. På vägen är vagnen utomordentligt säker och lättkörd — med en reservation för de kast den enkelpendlande bakvagnen kan åstadkomma på slirigt underlag. Accelerations- och fartresurser är klart bättre än vad man kunde vänta sig av motorstorleken. En nackdel är den röriga och svårlästa instrumentpanelen, men 190 tar desto fler poäng på sin utomordentligt goda kvalitet, inte minst i detaljarbetet.

Mercedes-Benz 190 D

Pris kr 20.582
Årlig skatt kr 250

TYSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–80 km: 29 sek
Bränsleförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig dieselmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 4200 v/min
Cylinderdiameter: 87 mm
Slaglängd: 83,6 mm
Slagvolym: 1988 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2700 mm

Totallängd: 4730 mm

Totalbredd: 1795 mm

Totalhöjd: 1495 mm

Antal dörrar: 4

Bränsletankens rymd: 51 lit



Tyskland levereras omkring två tredjedelar av Mercedes 190 som dieselvagn. Det är ingen tvekan om att detta är världens framgångsrikaste dieselpersonbil. I Sverige säljs 190 i högst betydande antal som diesel. Jämfört med sina föregångare är dagens Mercedesdiesel klart överlägsen i fråga om prestanda och lugn gång, men fortfarande går naturligtvis bensinmotorn betydligt trivsammare, om också mindre ekonomiskt. Denna ekonomi spelar stor roll vid betydande körsträckor

per år, men endast då eller när ägaren har tillgång till förmånligt köp av olja. Fördelarna är självklara vid taxidrift, men frågan är om inte många köper 190 D på felkalkyl. Troligen skulle vanliga 190 inte bli dyrare i totalkostnad räknat. I utseende och utrustning överensstämmer 190 D helt med 190. Vagnens förnämliga vägegenskaper har inte heller ändrats och 190 D är numera ur körsynpunkt fullt jämförbar med en ordinär bensindriven mellanklassvagn.

Mercedes-Benz 220 S

Pris kr 24.274

Årlig skatt kr 278

TYSK

Toppfart: 165 km/t
Acceleration, 0–100 km: 15 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,4 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld, överliggande kamaxel
Effekt: 110 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 80 mm
Slaglängd: 72,8 mm
Slagvolym: 2195 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2750 mm
Totallängd: 4875 mm
Totalbredd: 1795 mm
Totalhöjd: 1510 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 65 lit



Sverige har Mercedes 220 snabbt skaffat sig en i det närmaste självklar ställning som representationsvagn framför alla andra. Till detta har många faktorer bidragit: ett värdigt och elegant yttre, en utomordentlig kvalitet, mycket god komfort och en motor med ett högst kultiverat uppträdande. Trots sitt förhållandevis höga pris har 220 lyckats så väl på den svenska marknaden att det bara finns en sexcylindrig vagn som säljs mer. 220 S är den typ som säljs mest, dessutom tillverkas 220 med något enklare utrustning

och 220 SE med direktinsprutad motor och bättre prestanda. Alla modellerna har dock en acceleration med goda reserver och en toppfart på över 160 km/t. En detalj man lägger märke till är ventilationen med hjälp av gälar bakom sidorutorerna. Tekniskt raffinerad är den enkelpendlande bakaxeln, som dock kräver viss vana vid ratten i halt väglag. Hastighetsmätaren av stående termometertyp förefaller dock mindre lyckad, medan kritik mot bromsarna inte längre är aktuell sedan skivbromsar monterats framtill.

Morris 1100

Pris kr 10.775

Årlig skatt kr 138

ENGELSK

BMC 1100 Morris

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvärställd
Effekt: 48 hk DIN vid 5100 v/min
Cylinderdiameter: 64,6 mm
Slaglängd: 83,7 mm
Slagvolym: 1098 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänk, gummifjädring med vätskekomensation
Bakhjulsupphängning: svängarmar, längsgående, med gummifjädrar, vätskekomensation
Skivbromsar
Hjulbas: 2370 mm
Totallängd: 3730 mm
Totalbredd: 1530 mm
Totalhöjd: 1340 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 38 lit



Det betecknades allmänt som en ren sensation då Morris 1100 presenterades. Och i ett slag blev den världens mest omskrivna bil 1962 och korades också i Sverige av Teknikens Värld till Årets bil. Orsaken är dels den originella konstruktion bilen var uppbyggd efter med tvärställd motor, slutet kylsystem och gummifjädring med hydraulisk komensation, dels de utomordentligt förmåliga egenskaper denna lösning gav vagnen i väg- och köregenskaper samt i förhållande till yttermått utomordentliga utrymmen.

Pininfarinas mycket lyckade design lär också ha bidragit. Och det är verkligen sant att få bilar ger ett så utpräglat nöje att köra som denna lilla vagn. Vaghållningen är i det närmaste fantastisk, här finns verkligen reserver för felmanövrer. Komforten imponerar likaså. Sämre beställt är det med bagageutrymmet, som är i knappaste laget. Detaljarbetet kan bli bättre, och man förvänas över höga värden på kolvastigheten, som möjligen innebär att 1100 sämre än konkurrenterna tål ihållande hastigheter.

NSU Prinz 4

Pris kr 8.890
Årlig skatt kr 110

TYSK

Toppfart: 116 km/t
Acceleration, 0–100 km: 35 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,7 l/mil
Motortyp: 2-cylindrig radmotor, luftkyld, bakmonterad, överliggande kamaxel
Effekt: 30 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 76 mm
Slaglängd: 66 mm
Slagvolym: 598 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2040 mm
Totallängd: 3440 mm
Totalbredd: 1490 mm
Totalhöjd: 1360 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 37 lit
Karosserivariant: sportkupé



Det är egentligen bara drivaggregatet den här modellen har gemensamt med sina äldre syskon. Nu rör det sig faktiskt om en helt fullvuxen småvagn med bekväm plats för fyra personer och med komfort fullt vuxen klassen. Priset är inte heller så lågt, nu beror ett Prinzköp antingen på att köparen helt enkelt fäst sig vid vagnen eller för dess låga driftkostnader. Den lilla sexhundra kubikaren i svansen ger ett behagligt och förtroendegivande ljud ifrån sig och är tillräcklig för att driva upp den lilla Corvairliknan-

de skapelsen till mer än 115 km/t. Och det gör den för blygsamma 0,5–0,7 liter per mil. Temperamentet är livligt och vagnen är en fröjd att köra. Lite besvärlig är dock den direkt gripande kopplingen, som dessutom måste användas ofta. Vridmomentet är inte mer än 4,5 kpm. Överstyrningstendenserna är också kraftiga och på hala vintervägar kan körningen få ett litet tycke av balanskonst över sig. Utförandet är mycket vårdat och interiören ombonad. Bagageutrymmet är dock måttligt.

Oldsmobile F 85

Pris kr 27.920
Årlig skatt kr 250

AMERIKANSK

Toppfart: 160 km/t
Acceleration, 0–100 km: 16 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 8-cylindrig V-motor, vattenkyld
Effekt: 155 hk SAE vid 4600 v/min (Alternativt: 195–215 hk)
Cylinderdiameter: 89 mm
Slaglängd: 71 mm
Slagvolym: 3532 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2850 mm
Totallängd: 4785 mm
Totalbredd: 1860 mm
Totalhöjd: 1340 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 60 lit
Karosserivarianter: 2-dörrars, kabriolet kupé



Superkompakterna — det vill säga de motorstarkare kompaktvagnarna — har blivit en betydlig framgång i USA. Och de håller på att växa till sig. I år har GM:s tre superkompakter Buick Special, Pontiac Tempest och Oldsmobile F 85 blivit 8 cm längre. Men de är fortfarande extremt låga och har en återhållsam, rätlinjig design som utan tvekan är ytterst elegant. Kromlisterna är få, i stället har man ägnat sig åt plåtprofiler, något som kan vara besvärligt vid en kollision. Oldsmobile F 85 har i alla sina varianter utomordentliga prestanda, god vägkontakt och

bra vägläge, inte minst beroende på den låga tyngdpunkten. En nackdel är ett våldsamt rattsnurrande vid sladdpareringar eller gathörn. Den låga taklinjen har fört med sig en del nackdelar, man sitter lågt och takhöjden är föga mer än tillräcklig för normalt långa personer. Också det i och för sig mycket stora bagageutrymmet har blivit lågt. Men Oldsmobile F 85 är en bil för speciella förare med speciella önskemål och undan kan det gå. Som tillbehör finns något så originellt som en kompressor för högre motoreffekt och bättre acceleration.

Opel Kadett

Pris kr 9.576
Årlig skatt kr 110
TYSK

Toppfart: 120 km/t
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,75 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 40 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 72 mm
Slaglängd: 61 mm
Slagvolym: 993 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärmonterad bladfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2325 mm
Totallängd: 3923 mm
Totalbredd: 1470 mm
Totalhöjd: 1410 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 33 lit



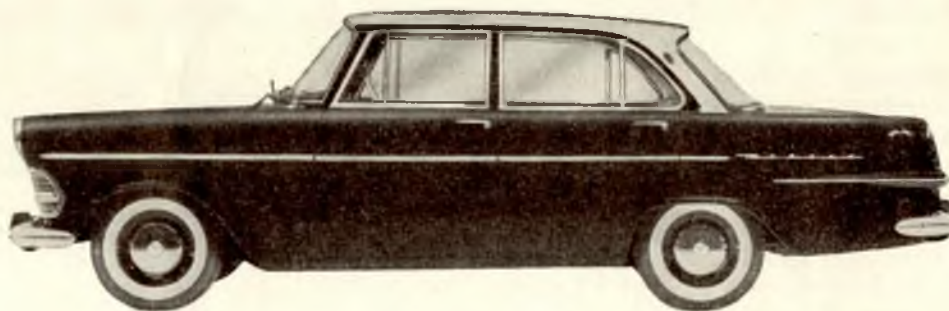
Opel Kadett är den stora nyheten från världens största bilkoncern, General Motors. För vagnen har byggts en helt ny jättefabrik i Bochum, och det är fråga om inte denna lilla trivsamma bil kommer att sätta stora spår i registreringsstatistiken lite varstans. Det rör sig om en typisk lätt småbil till ett mycket förmånligt pris. Bland Kadettens fördelar nämns gott om plats för fyra (men inte för fem) personer, ett fullt tillräckligt bagageutrymme, en förnöjsam motor med kultiverat sätt och en konstruktion som pekar

på god livslängd, ett piggt uppträdande där en perfekt växlingsmekanism och precis styrning lockar till sportig körning, ett trivsamt inre och ett vårdat uppförande av ett stabilt karosseri. Till säkerheten har man bidragit genom att efter mönster från Lloyd Arabella spärra stolarna. De nackdelar som är påtagliga är bland annat en gång som i baksätet är en aning stötig på dåligt underlag och de små hjulen som tillsammans med en lätt bakvagn ger mindre god framkomlighet i till exempel snö.

Opel Rekord 1700

Pris kr 12.490
Årlig skatt kr 166
TYSK

Toppfart: 129 km/t
Acceleration, 0–100 km: 24 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 85 mm
Slaglängd: 74 mm
Slagvolym: 1680 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak (Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2541 mm
Totallängd: 4515 mm
Totalbredd: 1632 mm
Totalhöjd: 1485 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivarianter: coupé, kombi, 4-dörrars



Med sin rymlighet, sin lättkördhet och sin lättsköthet har Opel Rekord sin särskilda plats i det svenska folkets hjärta. Näst efter Volvo är Rekord den i särklass mest sålda mellanklassvagnen, något som huvudsakligen beror på att man får mycket bil för pengarna. Och dessutom en bil man kommer överens med. Berömd har Opelmotorn, växellådan och hela kraftaggregatet med rätta blivit för slitstyrka och tillförlitlighet. I Sverige har man haft en del problem med rost, men hos GM anser man sig helt ha kommit till

rätta med detta. Den som lever får se, bättre har det med all säkerhet blivit. I övrigt kännetecknas Rekord av en påtagligt god kvalitet i sammansättningsarbetet för att gälla en storserievagn till förhållandevis lågt pris. Vägegenskaperna har för varje modell förbättrats och är nu ungefär medelgoda — ingenting hindrar alls att man kör Rekord sportigt. Särskilt uppskattad är den lätthet med vilken man finner sig till rätta bakom ratten. Allting fungerar lätt och behändigt och de flesta reglage sitter där man söker dem.

Opel Rekord Coupé

Pris kr 11.693
Årlig skatt kr 166

TYSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 60 hk DIN vid 4100 v/min
Cylinderdiameter: 85 mm
Slaglängd: 74 mm
Slagvolym: 1680 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
(Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2541 mm
Totallängd: 4515 mm
Totalbredd: 1632 mm
Totalhöjd: 1405 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit



En vagns yttre utseende har onekligen mycket att betyda. På annat sätt kan inte coupévagnarnas oväntade försäljningsframgångar på senare tid förklaras. Bland dem som lyckats bäst finner vi Opel med sin Rekord Coupé, som jämfört med standardmodellen blivit lägre i tak, fått en lyxigare utrustning, förlorat baksätet, fått ett enormt bagagerum och en aningen starkare motor. I inredningen finner man samma eleganta stolar som i Re-

kord L och Kapitän L med ställbara ryggstöd. Växellådan har fyra växlar som standard. Den högre motoreffekten har man nått genom en höjd kompression, och resultatet har blivit att topphastigheten är mer än 10 km högre än för vanliga Rekord 1700. Rekord L har ju samma motor men är 5 km/t långsammare, var man finner att takprofilen har en betydande inverkan. Likaså har Coupé-modellen bättre acceleration.

Opel Caravan 1700

Pris kr 12.566
Årlig skatt kr 166

TYSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 85 mm
Slaglängd: 70 mm
Slagvolym: 1680 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
(Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, långsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2541 mm
Totallängd: 4515 mm
Totalbredd: 1632 mm
Totalhöjd: 1516 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 40 lit



Om man nu såg bilköpet rent sakligt — då skulle det bli en kombi. För en överkomlig prisskillnad få man en bil som är många gånger mer användbar. Kombi är en biltyp på frammarsch, och i Sverige är det Opel Caravan som tagit hem spelet. Orsakerna är flera, främst ligger förstås det faktum att systemmodellen Rekord är ytterligt populär. Men ett starkt argument är också Caravans attraktiva utseende, dess användbarhet inte att förglömma. Baddörren öppnas uppåt, för de flesta den mest praktiska lösningen.

Med nedfällt baksäte blir lastytan hela 180 cm lång, den bredd man kan utnyttja är 112 cm, medan höjden är 78 cm. Jämfört med personvagnen har Caravan en kraftigare däcksdimension och en annan bakaxelutväxling. Frånsett att den hårdare bakfjädringen känns vid tom vagn är det ingen skillnad i körkänsla mellan Rekord och Caravan, vagnen är fortfarande en typisk personvagn. Kombitypens fördelar är oerhörda, men man skall inte heller glömma dess nackdelar; det går inte att dölja vad man har för bagage.

Opel Kapitän

Pris kr 17.067

Årlig skatt kr 278

TYSK

Toppfart: 150 km/t

Acceleration, 0–100 km: 16 sek

Bensinförbrukning: cirka 1,3 l/mil

Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld

Effekt: 90 hk DIN vid 4.100 v/min

Cylinderdiameter: 85 mm

Slaglängd: 77 mm

Slagvolym: 2586 cm³

Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
(Alternativt: automatlåda)

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2800 mm

Totallängd: 4831 mm

Totalbredd: 1812 mm

Totalhöjd: 1512 mm

Antal dörrar: 4

Bensintankens rymd: 55 lit



Kapitän är den med marginal mest sålda sexcylindriga vagnen i Sverige. Härkomsten har haft betydelse i detta land, där man i gamla tider fäste sig vid de amerikanska vagnarnas egenskaper. Det är ingen tvekan om att ett amerikanskt bolag står bakom denna tysktillverkade vagn. Det märks inte minst på inredningens utförande. Det märks på den speciella typ av komfort Kapitän bjuder. Under huven sitter en tyst och tålmodig sexa, som kan köras nästan hur som helst utan att protestera. Fjädringen är mjuk och

behaglig. Bilen är mycket tillförlitlig och klarar sig med ett ringa mått av tillsyn. Innermåttan sörjer för ytterst goda utrymmen och för bagaget behöver man inte bekymra sig. Det får plats. Dessutom är Kapitän både accelerationsvillig och snabb, topphastigheten ligger vid 150 km/t och marschhastighet kring 130 passar den utmärkt. Liksom amerikanska vagnar kan Kapitän utrustas med automatväxel, den treväxlade Hydramatic. Men då får man betala priset av den en deciliter högre bensinförbrukningen per mil.

Peugeot 403

Pris kr 13.773

Årlig skatt kr 194

FRANSK

Toppfart: 132 km/t

Acceleration, 0–100 km: 22 sek

Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil

Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld

Effekt: 54 hk DIN vid 4800 v/min

Cylinderdiameter: 80 mm

Slaglängd: 73 mm

Slagvolym: 1468 cm³

Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärgående bladfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2660 mm

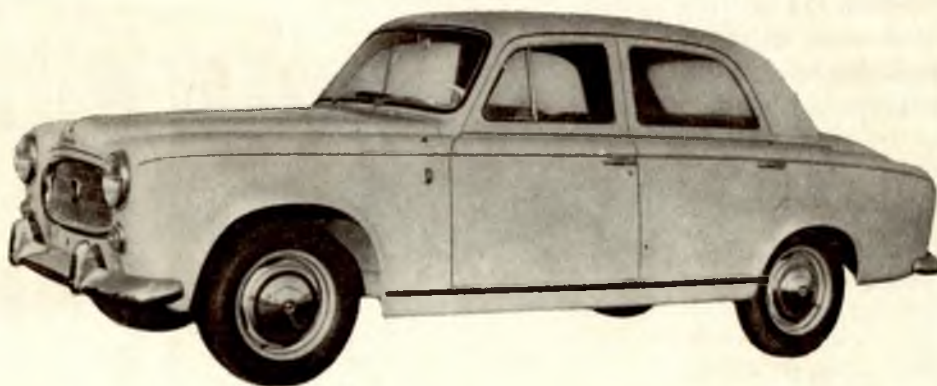
Totallängd: 4475 mm

Totalbredd: 1670 mm

Totalhöjd: 1510 mm

Bensintankens rymd: 50 lit

Antal dörrar: 4



Att Peugeot 403 inte alls förlorat sin betydelse framgår enklast av att modellen i Frankrike säljs nästan lika mycket som modernare 404. Här erbjuder 403 en möjlighet till en bekväm och körsäker familjebil till ett fördelaktigt pris. Det är heller inte utan orsak vagnen är populär hos taxi. Ett av särdragen hos 403 är den ständigt glappfria framvagnen, där fjäderspänningen ser till att kompensera glapp som uppkommer. Ett annat särdrag är att kromen blivit bannlyst, på 403 finns bara rostfritt material. 403 är rymlig, bju-

der fin plats också för stovväxta personer och är mycket lättkörd. Motorn går synnerligen tyst och mjukt, men effekten är måttlig och accelerationen hos 403 kan inte mäta sig med nyare (och dyrare) konstruktioner. Men hästarna räcker till en toppfart på över 130 km/t. Systemet med våta cylinderfoder gör motorrenovering billig då det kan behövas. 403 finns också i en enklare modell, 1300, med mindre hjul och motor från gamla 203, samt en dieselsonversion på 43 hk, som fått en viss spridning i Sverige.

Peugeot 404

Pris kr 15.401

Årlig skatt kr 194

FRANSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 21 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
(Alternativt: insprutningsmotor på 80 hk)
Effekt: 65 hk DIN vid 5400 v/min
Cylinderdiameter: 84 mm
Slaglängd: 73 mm
Slagvolym: 1618 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2650 mm
Totallängd: 4418 mm
Totalbredd: 1625 mm
Totalhöjd: 1450 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 50 lit
Karosserivarianter: kombi, kupé, kabriolet



Peugeot har Frankrike sitt sista stora familjebolag inom bilbranschen, och familjen Peugeot har förstått att föra sitt företag framåt med skickliga medel. Det är inte utan grund som 404 nämns med aktning över hela bilvärlden; det är en vagn med ovanliga kvaliteter. 404 är ytterligt lättkörd, exakt spårhållning och precis styrning hör till dess fördelar lik som mycket väl graderade bromsar. Man har skickligt använt gördeldäckens fördelar och avstämt fjädningen efter dessa

och man har klokt nog inte offrat 15-tumshjulen för sina strävanden att nå låg tyngdpunkt. Där har man i stället låtit luta motorn och samtidigt vunnit bättre marksikt. Speciellt för Peugeot är fläkten, som blott kopplas in vid behov. Motorn går förebildligt mjukt, elastiskt och sparsamt, medan de ovana växellägena och synkroniseringen kan kritiseras. Karossen — i typisk Farinastil — bjuder på utmärkt sikt, bekväm instigning, utmärkta säten och ovanligt stor nyttolast.

Peugeot 404 Familiale

Pris kr 17.455

Årlig skatt kr 194

FRANSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–100 km: 23 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
(Alternativt: Diesel på 50 hk)
Effekt: 65 hk DIN vid 5400 v/min
Cylinderdiameter: 84 mm
Slaglängd: 73 mm
Slagvolym: 1618 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, tvärlänkar
Bakhjulsupphängning: stel bakaxel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2840 mm
Totallängd: 4582 mm
Totalbredd: 1625 mm
Totalhöjd: 1494 mm
Antal dörrar: 5
Bensintankens rymd: 50 lit



Liksom sin företrädare 403 är Peugeot 404 Familiale en av marknadens rymligaste stationsvagnar — åtminstone med härkomst från denna sidan Atlanten. Familiale bjuder på ett hela 214 cm långt lastutrymme med baksätet nedfällt; det är alltså fullt möjligt att där åstadkomma en rymlig dubbelbädd. Familiale har också ett tredje säte och ger plats för sammanlagt sju personer — och fortfarande finns ett rejält bagageutrymme kvar. Bakluckan är hängd i överkant, har fjäderbalans och en höjd av 80 cm. Bredden är 108 cm. Stationsvagnen är invändigt ut-

rustad på exakt samma sätt som personvagnen med bland annat de förnämliga framstolarna med ställbart ryggstöd. Bakom ratten känns likheten med personvagnen stor. Familiale har samma goda egenskaper på väg och komforten är inte mycket sämre ens vid tom vagn. Men naturligtvis märks viktökningen på drygt 100 kg och den större vändcirkel som orsakas av ett längre axelavstånd. Familiale kan även utrustas med en diesel på 55 hk. Jämsides med Familiale tillverkas en femsitsig stationsvagn med enklare inredning. Också den kan utrustas med dieselmotorn.

Plymouth Savoy

Pris kr 24.000
Årlig skatt kr 306
AMERIKANSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km: 18 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 6-cyl radmotor, vattenkyld
Effekt: 145 hk SAE vid 4000 v/min
Cylinderdiameter: 86 mm
Slaglängd: 104 mm
Slagvolym: 2790 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak
(Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2950 mm
Totallängd: 5200 mm
Totalbredd: 1915 mm
Totalhöjd: 1400 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 76 l
Karosserivarianter: 2-dörrars, kabriolet, kombi



Vagnarna från Chrysler Corporation har alltid haft ett gott namn om sig i Sverige. Man har pekat på slitstyrka och tillförlitlighet samt ett välbalanserat uppträdande på vägen. Det gäller årets modeller i samma utsträckning som förr, tekniskt är det inga större skillnader. Värt att nämnas är det delvis galvaniserade underredet som skall stå sig bättre mot rost och de täckta elektriska kretsarna som gör »skatboet» bakom instrumentbrädan till ett minne blott. Plymouth har vuxit ett stycke också i år, med åtta centimeter på längden. Däremot har man lyckligtvis und-

vikit att sänka taket mer. För svenskt vidkommande torde den sexcylindriga motorn vara den naturliga. Till Plymouths hela sortiment av modeller finns dessutom fyra V-motorer av skilda storlekar att tillgå. Den minsta av dessa är på 5,3 liter och 230 hästkrafter...

Plymouth har haft ett relativt dåligt år i USA och satsar nu för fullt. Karosserna har blivit nya över hela linjen, den tidigare konstlade stilen har fått vika för en striktare och enklare. Angående! Behöver det sägas att Plymouth har utrymmen av jätteklass?

Porsche 356 BS Super 75

Pris kr 23.000
Årlig skatt kr 166
TYSK

Toppfart: 175 km/t
Acceleration, 0–100 km: 14 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
(Motorer finns på 60 och 90 hk resp)
Effekt: 75 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 82,5 mm
Slaglängd: 74 mm
Slagvolym: 1582 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: längslänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: längslänkar, pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4070 mm
Totalbredd: 1540 mm
Totalhöjd: 1330 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 50 lit
Karosserivarianter: kabriolet



Det förvånar de flesta att höra Porsche-fabrikens produktionstal: omkring 8.000 vagnar per år. Porsche-fabriken är en verkligt liten bilindustri med moderna mått. Förvåningen beror helt på att man vet den betydelse Porsche haft på konstruktions- och tävlingsplanet, där Porsche haft inflytande världen över. Det förvånar därför att man vet att fabriken haft möjlighet att få fram sportvagnar som tillhör absoluta världseliten. Här i Sverige är också Porsche den sportvagn som rönt kanske allra störst uppskattning. Liksom Volkswagen, som ju märket utgick från, har man arbetat med samma

grundmodell år efter år — och putsat och förbättrat med bland annat tävlingserfarenheter för ögonen. Resultatet är en vagn som ger ett maximum av körglädje, som har en fullständig utrustning, som har ett nära nog oslagbart väggrepp, som ger komfort för mycket långa dagsetapper i hög fart och som har ett gott namn som saknar konkurrens. Vagnen finns som coupé med två platser plus två sittskålar eller som cabriolet med hard topp. Motorer finns i en rad varianter, 1,6 liter med 60, 75 eller 90 hk och två liter med 130 hk. Samtliga är faktiskt lättkörda men kräver naturligtvis visst omdöme hos föraren.

Rambler Classic 770

Pris kr 21.500
Årlig skatt kr 250
AMERIKANSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 17 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,5 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 127 hk SAE vid 4200 v/min
Cylinderdiameter: 79 mm
Slaglängd: 108 mm
Slagvolym: 3205 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2743 mm
Totallängd: 4826 mm
Totalbredd: 1838 mm
Totalhöjd: 1465 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 76 lit
Karosserivarianter: 2-dörrars, kombi



För första gången på sex år har den stora Rambler blivit radikalt förnygrad. Tillverkaren, American Motors, var den som skapade kompaktbilsbegreppet och fortsätter nu på den inslagna vägen. Den nya Rambler har blivit några centimeter kortare, medan hjulbasen ökats med 10 cm. Man har sänkt golvet, infört böjda sidorutor och fått fram mer utrymme. Till karossen har man använt färre men större plåtbitar, vilket har minskat vikten med 75 kg, och för att hejda rosten är fler delar nu galvaniserade. Motor och kraftöver-

föring är fortfarande oförändrade, med den skillnaden att smörjningsintervallerna förlängts till tre år! Växellåda och bakaxel behöver ingen smörjning alls. Två motorer finns, förutom sexan på 127 hk kan en V8 på 250 eller 270 hk levereras. Växellådan kan förses med överväxel eller bytas mot automatisk. Rambler har blivit populär i Sverige, främst som taxi, där den lovordas för sin komfort, rymlighet och lättkördhet. Rambler är en av de få bilar där mycket långa personer trivs bakom ratten.

Renault 4 L

Pris kr 7.996
Årlig skatt kr 110
FRANSK

Toppfart: 110 km/t
Acceleration, 0–100 km: 36 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,7 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 28 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 58 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 845 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, kryckspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: längslänkar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2420 mm
Totallängd: 3656 mm
Totalbredd: 1485 mm
Totalhöjd: 1532 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 26 lit



Är Renault 4 en riktig bil? Det var en fråga tyska tidningen Das Auto ställde sig då vagnen först visade sig. Och visst fog har frågan nog. Interiören är inte påkostad. Framför föraren finner man något som mindre är instrumentbräda än ett myller av svartmålad plåtkåpor och reglage i form av bockad ståltråd. Mycket har inte offrats för att förhöja utseendet. Men... Bilen är billig och ger bra mycket för pengarna. På utmärkt bekväma säten ger den plats för fyra fullvuxna svenskar. Den har en fjädring som i kom-

fort måste jämföras med lyxbilar. Den har genom framhjulsdraft och återigen fjädringen en enastående framkomlighet i terräng. Genom sitt kombiutförande ger det utomordentliga praktiska fördelar. Dessutom har man vårdat sig om ägarens tid. Service förekommer mycket sällan och vätskekylsystemet är helt underhållsfritt. En mycket måttlig bensinförbrukning känns angenämt i plånboken. Men man får finna sig i enkelhet intill det sparsnåla. Dörrlåsen är tillverkade av en avklippt bit järntråd.

Renault Dauphine Gordini

Pris kr 9.012
Årlig skatt kr 110
FRANSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 30 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,75 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, bakmonterad
Effekt: 36 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 58 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 845 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2270 mm
Totallängd: 3945 mm
Totalbredd: 1520 mm
Totalhöjd: 1445 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 32 li



Förtfarande håller Dauphine en ställning som en av Europas populäraste bilmodeller. Till Sverige importeras nu endast den kvickare och motorstarkare Dauphine Gordini, som med sina många charmiga drag har sålts till ett förmånligt pris. Det man får är en bekväm fyrdörrars vagn för fyra med många sportiga sidor. Motorn är kvick och varvillig, synnerligen trivsamt att handskas med och dessutom ekonomisk. Styrningen har tillfredsställande precision, fjädringen är komfortabel och ger gott väggrepp. Men note-

ras bör att vagnen är kraftigt understyrd och gärna kastar ut med bakvagnen. Sidvindskänsligheten är betydande och fordrar passning med ratten. Inredningen är trivsamt ombonat och värmen är fullt mogen en hård svensk vinter. Som på de flesta svansmotorvagnar är dock bagageutrymmet nätt och jämnt tillräckligt, dessutom svåråtkomligt mellan framskärmarna. Huven fälls nämligen framåt. Ljudnivån är tämligen hög, men motorns brummande är inte otrivsamt. Vagnens prestanda och toppfart är utmärkta.

Renault 8

Pris kr 10.350
Årlig skatt kr 110
FRANSK

Toppfart: 127 km/t
Acceleration, 0–100 km: 27 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, bakmonterad
Effekt: 40 hk DIN vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 65 mm
Slaglängd: 72 mm
Slagvolym: 956 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2270 mm
Totallängd: 3995 mm
Totalbredd: 1490 mm
Totalhöjd: 1410 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 31 lit



Yngst bland Renaults modeller är typ 8, byggd på Renaultvis med motorn bak och fyra dörrar. Vagnen hamnar i stor konkurrensen i den nya »lilla mellanklassen» och har också mått och data i stort sett gemensamt med konkurrenterna. Fyra personer sitter sålunda bekvämt, en femte kan medfölja utan större vändor. Motorn har en volym på strax under litern och räcker för att ge en utmärkt acceleration och toppfart på över 125 km/t. Rimlighet präglar bensinförbrukningen, medan det att växellådan fortfarande

saknar synkronisering på ettan förvånar. Svansmotordriftens nackdelar med sidvindskänslighet och överstyrmingsstendenser finns kvar, men är väsentligt reducerade jämfört med Dauphine. Bagageutrymmet har också vuxit och måste nu betecknas som tillräckligt, dessutom finns ett användbart utrymme bakom bakre ryggstödet. Verkligt övertygande är bromsarna, för första gången på en så billig bil skivbromsar runt om. Hos Renault har man lyckats särskilt väl, pedaltrycket håller sig på en rimlig nivå. Värmen är förnämlig.

Renault Floride S Caravelle

Pris kr 14.933

Årlig skatt kr 110

FRANSK

Toppfart: 135 km/t
Acceleration, 0–100 km: 24 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, bakmonterad
Effekt: 46 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 65 mm
Slaglängd: 72 mm
Slagvolym: 956 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2270 mm
Totallängd: 4260 mm
Totalbredd: 1574 mm
Totalhöjd: 1315 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 31 lit
Karosserivarianter: Floride S, tvåsitsig kabriolet med lös hard top



Smaken är visserligen delad, men de flesta tycks vara överens om att Floride S och Caravelle tillhör bilvärldens verkliga skönheter. Och det till ett rimligt pris. Tekniskt är de båda vagnarna identiska med Renault 8 så när som på att effekten är något höjd. Sinsemellan skiljer de sig så till vida att Caravelle har coupéutförande med plats för fyra, medan Floride S är en kabriolet med hard top och plats för två personer. I sanningens namn må sägas att man får inte vara mycket över medellängd i någon av vag-

narna, och då det gäller Caravelles baksäte bör man nog vara under medellängd om man skall trivas. Men frånsatt detta är båda vagnarna utomordentligt trivsamma och komfortabla, långa resor behöver inte bli tröttande. Motorn bakom bakaxeln gör vagnen baktung, något som märks mest i farter över 100 km/t, då vagnen blir lätt instabil. Detta hindrar inte att spårsäkerheten och stabiliteten är förtroendeingivande. Ett önskemål vore en annan rattutväxling. Serviceintervallerna är långa.

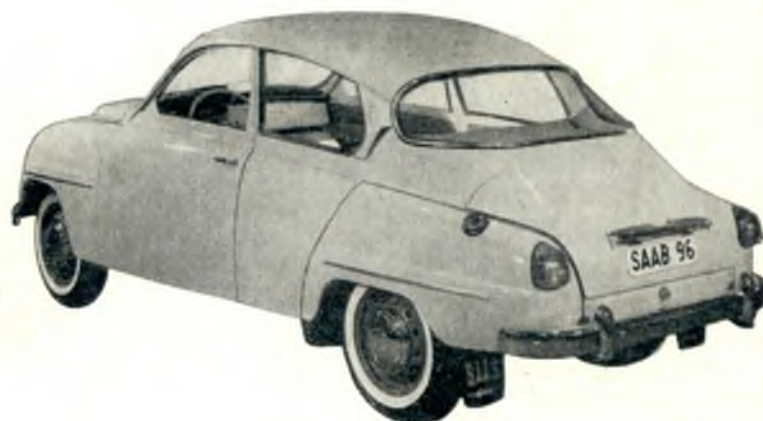
Saab 96

Pris kr 10.590

Årlig skatt kr 110

SVENSK

Toppfart: 120 km/t
Acceleration, 0–100 km: 30 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvåtakt
Effekt: 38 hk DIN vid 4250 v/min
Cylinderdiameter: 70 mm
Slaglängd: 72,9 mm
Slagvolym: 841 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: V-formad axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2488 mm
Totallängd: 4015 mm
Totalbredd: 1574 mm
Totalhöjd: 1475 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit



Kometen på svensk bilförsäljnings himmel fortsätter att stiga. Rekordvagnen är Saab 96, som nu kan notera andraplatsen bland bilmodeller på svensk marknad som sin. Köparnas förtroende bygger på uppskattningen av de utmärkta köreegenskaper och den genomarbetade kvaliteten produkten från Trollhättan kan bjuda. Det har visat sig att Saab tillhör de bilar som har största livslängden, och redan vid en första kontakt med vagnen får man ett gott intryck av dess robusthet. Bilens rallyframgångar har en del att säga om

dess egenskaper. Vaghållning och fjädring är av utomordentlig klass. Få andra bilar kan hänga med i svängarna trots att motorns blygsamma effekt inte ger några fenomenala prestanda. Styrningen är exakt och i ren sportvagnsklass. Trots framhjulsdriften ger inte Saab sin förare några överraskningar, man har ständigt en angenäm känsla av säkerhet. Viktfördelningen är lyckad och kursstabiliteten mycket god. Den lilla tvåtaktsmotorn går vibrationsfritt och behagligt tyst, men oljeröken lämnar man fortfarande efter sig.

Saab Sport

Pris kr 15.362
Årlig skatt kr 138

SVENSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvåtakt
Effekt: 52 hk DIN vid 4750 v/min
Cylinderdiameter: 70 mm
Slaglängd: 72,9 mm
Slagvolym: 841 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: V-formad axel, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2488 mm
Totallängd: 4015 mm
Totalbredd: 1570 mm
Totalhöjd: 1475 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit



Att 96:ans egenskaper räcker för betydligt högre hastigheter än vad originalmotorn presterar, den saken står alldeles klar efter en provtur med Saab Sport. Ur den trecylindriga motorn har man tagit 52 hästar, precis så mycket som är möjligt för att bilen fortfarande skall vara »snäll» på låga varv och lättkörd också för den ovane. Men det är på högvarv Saab Sport visar vad den kan: en fenomenal väghållning, en underbar acceleration och en härlig känsla av precisionsinstrument. Bromsarna, med skivor på fram-

hjulen, bidrar naturligtvis liksom den ändamålsenliga utrustningen med utmärkta, skålade stolar och en instrumentutrustning där ingenting saknas. Varvräknaren finns alltså med. Växellådan har fyra lägen framåt, är välstegad och försedd med en absolut perfekt synkronisering. Baksätet har däremot blivit enklare, medan all annan utrustning hos modell 96 finns med, inklusive den förnämliga värmen. Rent tekniskt finns det en del intressant under huven. Treförgasarmontaget imponerar och nytt är tryckoljesystemet.

Saab 95

Pris kr 12.462
Årlig skatt kr 138

SVENSK

Toppfart: 115 km/t
Acceleration, 0–100 km: 33 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvåtakt
Effekt: 38 hk DIN vid 4250 v/min
Cylinderdiameter: 70 mm
Slaglängd: 72,9 mm
Slagvolym: 841 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: V-formad axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2488 mm
Totallängd: 4120 mm
Totalbredd: 1570 mm
Totalhöjd: 1475 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 43 lit



Columbi ägg för kombivagnsbyggaren, det var Saabs metod att få in sju personer i en kombi genom att vända det tredje sätet bakfram. Amerikanerna uppmärksammade iden och i dag finns den på åtskilligt större vagnar än Saab 96. Så här ser alltså kombinationsmöjligheterna för Saab 96 ut: 1) Förare + 510 kg last. 2) Två personer + 425 kg last. 3) 5 personer + 170 kg last. 4) 7 personer. Passagerarna i det tredje sätet stiger in genom baddörren, som är hängd i överkan-

ten. Med båda baksätena nedfällda blir längden på lastutrymmet 160 cm och höjden 80 cm. Att köra skiljer sig 95:an endast föga från modell 96. Accelerationen påverkas visserligen av lasten, men till hjälp har man fått samma utmärkta fyrväxlade låda som i sportmodellen. Brum- och resonansljud finns inte i någon högre grad och körkänslan är fullständigt personvagnslik. Att vägegenskaperna är i topp bevisas enklast av att också 95:an med stor framgång deltagit i rallyn.

Simca 1000

Pris kr 9.555
Årlig skatt kr 110

FRANSK

Toppfart: 127 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld, bakmonterad
Effekt: 39 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 68 mm
Slaglängd: 65 mm
Slagvolym: 944 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärfjäder
Bakhjulsupphängning: snedlänk, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2220 mm
Totallängd: 3797 mm
Totalbredd: 1485 mm
Totalhöjd: 1390 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 29 lit



Efter flera års uppehåll har Simcafabriken åter slagit sig på småvagnsklassen. Samarbetet mellan Simca och Fiat har alltid varit intimt, och det är ingen tvekan om att det är från Fiat 600 man hämtat inspirationen till Simca 1000, som prismässigt ligger väl till i förhållande till de övriga småvagnarna. Prestandamässigt ligger Simca 1000 förhållandevis väl med värden som är nära nog identiska med de för Volkswagen 1200. Men Simcan har den verkliga småvagnens fördelar då det gäller händighet i trafiken. Vändcirkeln

är till exempel inte mer än 9 meter i diameter. Karossen har fyra dörrar, utan tvekan ett plus, och bjuder på god plats för fyra normalväxta personer. Sätena har tyvärr blivit en aning korta med dåligt stöd för benen som följd, men i övrigt är vagnen komfortabel och ombonad. Detaljarbetet är förtroendeingivande och tillbehören fungerar väl, inte minst imponerar värmen. På vägen är vagnen kvick och lättkörd, speciellt på kurviga småvägar. I högre farter tar baktungheten ut sin rätt, sidvindskänsligheten är påtaglig.

Simca Aronde Monthéry

Pris kr 11.575
Årlig skatt kr 166

FRANSK

Toppfart: 137 km/t
Acceleration, 0–100 km: 25 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 63 hk DIN vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 74 mm
Slaglängd: 75 mm
Slagvolym: 1290 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, halvelliptiska bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2445 mm
Totallängd: 4189 mm
Totalbredd: 1567 mm
Totalhöjd: 1430 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 43 lit
Karosserivariant: kombi



För 1963 har Simcas rikhaltiga Aronde-program bantats ned ordentligt. Numera levereras vagnen endast som fyrdörrars limousine eller som tredörrars kombi. För svenskt vidkommande är den motorstarka Monthéry mest aktuell. Även om vagnens ålder mycket väl kan spåras i karosstragen är det fortfarande ett förträffligt stycke automobil. Framför allt förfogar den över utmärkta fartresurser och ett rivigt temperament. Vagnen har under åren som gått blivit mycket väl utarbetad, och detaljarbetet (så när som

på den råa lackytan) fyller numera höga anspråk. Inredningen fick en rejäl make up så sent som för halvannat år sedan. Man sitter verkligen bekvämt och kan glädja sig åt en utmärkt styrning, en väl avvägd fjädring och förnämlig balans på vägen. Bromsarna fyller höga anspråk, och mot ekonomin kan man inte anföra något klander. Motorn är modern och försedd med en femlagrad vevaxel, som ger en tyst och trivsamt gäng. Men man kommer inte ifrån att Aronde i dag knappt är medelmåttigt rymlig.

Simca Ariane

Pris kr 13.360

Årlig skatt kr 194

FRANSK

Toppfart: 126 km/t
Acceleration, 0–100 km: 31 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 55 hk DIN vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 74 mm
Slaglängd: 75 mm
Slagvolym: 1290 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: fjäderben, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2692 mm
Totallängd: 4520 mm
Totalbredd: 1755 mm
Totalhöjd: 1490 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 60 lit



Inte något ont som inte har något gott med sig. Och Suezkrisen hade på sin tid det goda med sig att en fransman kom på den vansinniga idén att montera in en liten 1,3-litersmotor i den stora Vedette i akt och mening att spara bensin. Och så, resultatet blev något ganska gott. Man har fått fram en bil som kombinerar småbilens ekonomi (nästan) med mellanklassvagnens pris och den stora bilens utrymmen. Den lilla motorn ger faktiskt vagnen hygglig acceleration, men man får låta den varvliga motorn arbeta ut ordentligt på väx-

larna med åtföljande höga bullernivå. Inredningen är mycket bekväm, men inte särskilt påkostad, men med bilens pris är det ju något man får ta med i beräkningen. Genom att 1,3-litersmotorn är väsentligt lättare än den stora V8:an, som satt monterad i Vedette, har balansen blivit bättre hos Ariane, som är en ypperlig vägvagn, dessutom med god komfort. Bromsar och styrning motsvarar också högt ställda anspråk, och det är ingen tvekan om att bilen bjuder ett rejält bruksvärde i förhållande till priset.

Skoda Octavia Super

Pris kr 7.955

Årlig skatt kr 138

TJECKISK

Toppfart: 120 km/t
Acceleration, 0–100 km: 30 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 45 hk DIN vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 72 mm
Slaglängd: 75 mm
Slagvolym: 1221 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, rattspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxel, tvärliggande bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2390 mm
Totallängd: 4065 mm
Totalbredd: 1600 mm
Totalhöjd: 1430 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 30 lit
Karosserivarianter: kombi, kabriolet



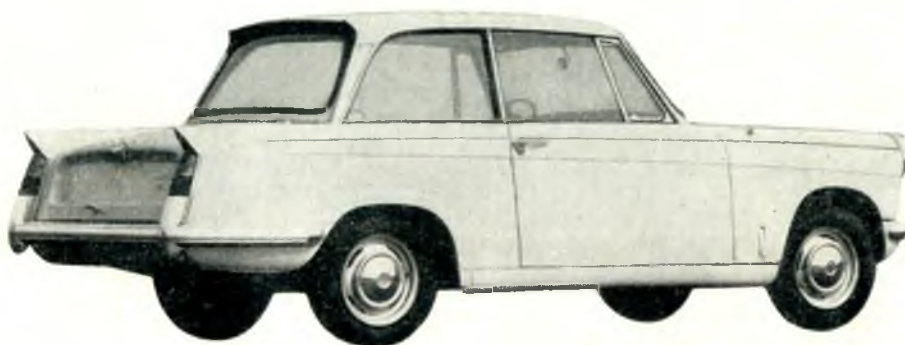
Tjeckoslovakiens bilindustri har faktiskt lika gamla anor som bilen själv. Före kriget nämndes märkena Tatra, Skoda och Praga med aktning bland världens bilintresserade. Praga görs inte mer som personbil, och Tatra exporteras inte. Kvar blir Skoda, som på den svenska marknaden kan se tillbaka på ett framgångsrikt år med sin Octavia, mycket beroende på ett förmånligt pris. Men Octavia har flera andra saker på sitt pluskonto. Vagnen är utomordentligt robust uppbyggd och torde hålla väl också på dåliga vägar. Kurv-

egenskaperna är förmåliga med de fyra individuellt avfjädrade hjulen och motorn har en lite traktorlik elasticitet utan att på något sätt vara slö vid höga varv. Motorn är också uthållig för höga hastigheter. Inredningen är däremot inte helt lyckad i alla avseenden. Stolarna kunde till exempel fått en bättre utformning. Rattväxeln har distinkta lägen, men dessa är tyvärr spegelvända av någon obegriplig anledning. Finishen motsvarar väl heller inte de krav man brukar ställa på en västerländsk produkt av i dag.

Triumph Herald 1200

Pris kr 9.500
Årlig skatt kr 138
ENGELSK

Toppfart: 123 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 39 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 69,3 mm
Slaglängd: 76 mm
Slagvolym: 1147 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, tvärliggande bladfjädrar
Skivbromsar (Alternativt: trumbromsar)
Hjulbas: 2320 mm
Totallängd: 3890 mm
Totalbredd: 1525 mm
Totalhöjd: 1320 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 32 lit
Karosserivarianter: kombi, kupé, kabriolet



En av de verkliga segrarna i förra årets försäljningsstrid var lilla Triumph Herald, som efter flera års frånvaro på den svenska marknaden lyckades ta sig upp till 33:e plats i modellstatistiken. Vagnen väckte stort uppseende då den lanserades för flera år sedan, bl. a. för sitt lätt demonterbara karosseri. Märkligt är motorhavsarrangemanget; man svänger upp hela karossen framför vindrutan. Vänddiametern — under 9 meter — imponerade likaså. Nu kännetecknas Herald av en direkt sportig stil, bilen är rolig att manövrera och har

med en utstuderad bakvagnsupphängning synnerligen fina vägegenskaper även om baksätesspassagerarna emellanåt finner gången en aning stum. Inredningen är typiskt engelsk. Herald torde för övrigt vara marknadens billigaste bil med instrumentbräda av valnöt. I övrigt är bilen högst kultiverad såväl beträffande motorns gång som ett detaljutförande som blir bättre ju mer tiden går. I Sverige har Herald 1200 fått ett pris som man faktiskt får mycket god valuta för.

Triumph TR 4

Pris kr 18.100
Årlig skatt kr 166
ENGELSK

Toppfart: 175 km/t
Acceleration, 0–100 km: 13 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 100 hk DIN vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 86 mm
Slaglängd: 92 mm
Slagvolym: 2138 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak (Alternativt: överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2235 mm
Totallängd: 3960 mm
Totalbredd: 1450 mm
Totalhöjd: 1240 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 54 lit



Gamla Triumphsportvagnen TR 3 var kanske inte direkt vacker, men den fick en enorm popularitet världen över. Sedan något år har den ersatts av i Sverige ännu tämligen litet sedda TR 4, ett bevis för att sportvagnen inte nödvändigtvis måste vara obekvämt för att bli snabb på vägen. TR 4 har alltså en avsevärt mjukare fjädring än föregångaren utan att egenskaperna har försämrats på minsta vis. Förklaringen ligger i att man ökat spårvidden liksom för övrigt hela vagnens bredd. Det är med en känsla av gott utrymme man

sätter sig till rätta bakom ratten i TR 4 och blickar ut över instrumenteringen, där naturligtvis ingenting saknas. Originell är coupémodellen, där taket kan tas bort, men där bakrutan blir sittande som förut. Liksom övriga internationellt betongade sportvagnar är det tämligen gott om plats för bagage hos TR 4. Köregenskaperna har samma goda kännemärken som förr, vagnen har en neutralstyrd karaktär, som tillsammans med en god styraprecision och en lyckad växellåda gör körningen till ett rent nöje.

Triumph Vitesse Six

Pris kr 12.500

Årlig skatt kr 166

ENGELSK

Toppfart: 140 km/t
Acceleration, 0–100 km: 18 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 70 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 66,8 mm
Slaglängd: 76 mm
Slagvolym: 1596 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiral fjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, tvärliggande blad fjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2325 mm
Totallängd: 3890 mm
Totalbredd: 1525 mm
Totalhöjd: 1340 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit



Som en sensation uppfattades meddelandet om den nya Vitesse för ett knappt år sedan. Den lilla sexan hade kommit tillbaka. Bakgrunden är minst sagt originell. Från den stora tunga Vanguard togs motorn, som fodrades ned till 1,6 liter och monterades i utpräglade småvagnen Herald. På karossen sattes en ny front och resultatet blev Vitesse. Man får betrakta den här vagnen som en sportvagn i första hand, men samma utrymmen som Herald gör den mycket väl användbar som familjevagn. Fartresurserna är fullt tillfredsstäl-

lande och accelerationen utmärkt. Och som alltid med sexor blir man imponerad av motorns mjuka och lugna gång — och goda sting då det gäller. Bak har man styvat upp den tvärliggande blad fjädern, bilen blir en aning stötig i gången för baksätesspassagerare. Men en mjuk dyna tar upp det mesta. Bland det goda Vitesse ärvt från Herald är den oerhört lilla vändcirkeln — inte mer än 7,7 meter — och motorns synnerligen goda åtkomlighet. Att köra är Vitesse utpräglat trivsamt, spårhållning är god.

Triumph Spitfire 4

Pris kr 11.500

Årlig skatt kr 110

ENGELSK

Toppfart: 147 km/t
Acceleration, 0–100 km: 16 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,05 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 63 hk vid 5750 v/min
Cylinderdiameter: 69,3 mm
Slaglängd: 76 mm
Slagvolym: 1147 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiral fjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, tvärliggande blad fjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2110 mm
Totallängd: 3685 mm
Totalbredd: 1450 mm
Totalhöjd: 1205 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 37 lit



Det har länge stått klart att chassiet till Triumph Herald 1200 måste lämpa sig utomordentligt för sportvagnar, inte minst med tanke på den individuella fjädringen runt om. Spitfire 4 heter alltså den väntade modellen, som i allt väsentligt behåller grundragen rent tekniskt från Herald. Dock är Spitfire självbärande och därmed har en av Herald's nackdelar, bultförbanden, försvunnit. Spitfire har dessutom fått en lätt modifierad bakhjulsupphängning med bättre ramstyvhet som följd. Hos Spitfire har man ägnat åtskillig om-

sorg om de åkandes bekvämlighet, stolarna är utmärkta och utrymmet fullt tillräckligt för de flesta. Bagageutrymmet ger tillsammans med det lika stora utrymmet bakom stolarna god plats också för långreseutrustning. Köregenskaperna påminner naturligtvis mycket om Herald's, men den lägre tyngdpunkten och modifieringarna har gjort dem »skarpare». Motorn är en Heraldmotor, upptrimmad till 63 hk. Och lustigt nog har Spitfire blivit smidigare än familjevagnen Herald, man behöver inte växla så ofta.

Wartburg

Pris kr 10.600

Årlig skatt kr 166

ÖSTTYSK

Toppfart: 125 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 3-cylindrig radmotor, vattenkyld, tvåtakt
Effekt: 45 hk DIN vid 4200 v/min
Cylinderdiameter: 73,5 mm
Slaglängd: 78 mm
Slagvolym: 991 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, rattspak
Drivning på framhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, tvärliggande bladfyädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfyädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2450 mm
Totallängd: 4300 mm
Totalbredd: 1570 mm
Totalhöjd: 1450 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 44 lit
Karosserivarianter: kombi, kupé



Wartburg är numera den enda östtyska bil som säljs i Sverige. Den kommer från Automobilwerk Eisenach, en gammal BMW-anläggning. Och det är väl inte helt omöjligt att än i dag finna en aning BMW-tradition i linjeföringen. Karossen är förhållandevis välutförd och förvånande rikhaltigt utförd. Där finns till exempel radio, bakstrålkastare och helt ställbara ryggstöd. Tekniskt är däremot arvet från Auto Union, och beträffande uppbyggnaden med lådrum, trecylindrig tvåtaktare som driver framhjulen och stel men lätt bakaxel är Wartburg förunder-

ligt lik AU 1000. Dess prestanda och egenskaper är också i många hänseenden mycket lika den västtyska vagnen. Utseendet är utpräglat angenämt, och då man stiger in i vagnen erinras man om att den i sitt hemland är en ren lyxvagn till ett pris kring 20.000 kronor. I Sverige ligger däremot priset lågt, men försäljningen ligger efter erfarenheter med tidigare östtyska vagnar på en blygsam nivå. Wartburg kommer väl främst i fråga hos tvåtaktarnas vänner, även om motorn är både tystlåten och mjuk i gången.

Vauxhall Victor Super

Pris kr 12.300

Årlig skatt kr 166

ENGELSK

Toppfart: 125 km
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 57 hk SAE vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 79,4 mm
Slaglängd: 76,2 mm
Slagvolym: 1508 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak (Alternativt: 3-växlad låda, rattväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: längsgående bladfyädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2540 mm
Totallängd: 4400 mm
Totalbredd: 1630 mm
Totalhöjd: 1470 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 49 lit
Karosserivariant: kombi



Då Victor presenterades framhöll en enig motorpress vagnen som en av de senare årens mest lyckade familjevagnar. Victor bjuder på utmärkta utrymmen — inklusive god takhöjd — för fyra eller fem personer, synnerligen välbalanserade egenskaper och en mycket god komfort. Dessutom finns anledning att förmoda att märkets tidigare rostproblem nu är botade för gott. Karossen har få lådutrymmen och är mycket noggrant behandlad före lackeringen. Vad man fäster sig vid hos Victor är det utomordentliga väggreppet, vagnen är stabil i alla fartområden, tål hård kurvtagning och har åtskilligt med

säkerhetsmarginaler för de flesta. Däremot ger motorn måttliga accelerations- och fartresurser, men de torde vara tillräckliga för de flesta. Ekonomin har ägnats en hel del omtanke, motorn är utpräglat snålt och underhållet nedskuret till ett minimum; fyra smörjpunkter totalt behöver fett en gång om året, oljan byter man en gång per 500 mil. De vinylplastklädda sätena är tyvärr obehagliga i kyla eller värme, skinn eller textil finns liksom separata stolar att tillgå och är absolut att föredra. Bagageutrymmet är tillräckligt och full last påverkar inte vagnens egenskaper i särskilt hög grad.

Vauxhall Victor Estate

Pris kr 13.896
Årlig skatt kr 194
ENGELSK

Toppfart: 122 km/t
Acceleration, 0–100 km: 28 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 57 hk SAE vid 4600 v/min
Cylinderdiameter: 79,4 mm
Slaglängd: 76,2 mm
Slagvolym: 1508 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak
(Alternativt: 3-växlad låda, rattväxel)

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Trumbromsar

Hjulbas: 2540 mm

Totallängd: 4400 mm

Totalbredd: 1630 mm

Totalhöjd: 1480 mm

Antal dörrar: 5

Bensintankens rymd: 49 lit



Vauxhall Victor i kombityp är en av de moderna och trivsamma kombivagnarna med personvagnsegenskaper allt igenom. Den ger Victors fördelar, men blir med full last naturligtvis en aning överstyrd. Liksom Victor kan man välja mellan en fyrväxlad låda med golvspak eller en treväxlad med rattväxel. Lastkapaciteten är 390 kg, vilket torde räcka för de flesta. Utrymmet för last är inte klassens största, med nedfällt baksäte blir längden 165 cm och med fem personer 110 cm. Innerhöjden anges till 83 cm och den 91 cm höga bakdörren öppnas uppåt. Victor är bekväm såtillvida som att karossen har fem

dörrar. Om man utnyttjar hela lastutrymmet får man alltså tre vägar att nå lasten — trivsamt då smågrejorna har kasat fram efter en ordentlig inbromsning. Tretton-tumsdäcken är en dimension kraftigare än hos standardvagnen, medan bakaxelväxeln fått en kraftigare reduktion. Genom detta verkar faktiskt Victor Estate kvickare i stadstrafik än standardvagnen, men blir naturligtvis en aning surrigare på landsväg. Genom sitt mycket lyckade utseende och genom ett praktiskt dörarrangemang tillhör Victor Estate de mer sålda kombivagnarna.

Vauxhall VX 4/90

Pris kr 15.205
Årlig skatt kr 166
ENGELSK

Toppfart: 142 km/t
Acceleration, 0–100 km: 19 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,2 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 81 hk SAE vid 5200 v/min
Cylinderdiameter: 79,4 mm
Slaglängd: 76,2 mm
Slagvolym: 1508 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på 3 växlar, golvspak

Drivning på bakhjulen

Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar

Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar

Skivbromsar

Hjulbas: 2540 mm

Totallängd: 4400 mm

Totalbredd: 1630 mm

Totalhöjd: 1455 mm

Antal dörrar: 4

Bensintankens rymd: 49 lit



Då världens motorjournalister för första gången konfronterades med Vauxhall Victor var den omedelbara tanken, att denna vagn borde tåla betydligt bättre fartesurser. Och att tanken logiskt bevisades av att Vauxhall snart därefter byggde en sportigare modell för första gången sedan kriget, Vx 4/90. Denna kom att bli ytterst attraktiv. Man sjunker ned i skälade läderfätöljer och ser framför sig en absolut fullständig instrumentering på ädelträpanel. Varvräknaren saknas inte och den bidrar i hög grad till att få körningen till en skön konst. Motorn är en tvåförgasarutveckling av den vanliga 1,5-

litersmotorn och är utomordentligt varv-villig. Chassiet har fått lätta förstärkningar, fjädrarna har styvats något och sänkts, samtidigt som hjulen fått 14 tums fälgar. Resultatet är en snabb och sportig familjevagn med de egenskaper man kan begära i klassen. Bältdäck är monterade, de ger väggrepp med säkerhetsmarginal, men en något slingrig gång vid lägre fart. Bensinförbrukningen är klart över den vanliga Victor, men inte avskräckande. Vx 4/90 är en speciell vagn som får sina vänner framför allt bland dem som är förtjusta i det speciellt engelska.

Vauxhall Velox

Pris kr 15.439

Årlig skatt kr 222

ENGELSK

Toppfart: 150 km/t
Acceleration, 0–100 km: 17 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,3 l/mil
Motortyp: 6-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 113 hk SAE vid 4800 v/min
Cylinderdiameter: 82,6 mm
Slaglängd: 82,6 mm
Slagvolym: 2651 cm³
Transmission: 3-växlad låda, synkroniserad på 2 växlar, rattspak (Alternativt: automatlåda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2730 mm
Totallängd: 4615 mm
Totalbredd: 1785 mm
Totalhöjd: 1480 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 49 lit



Vauxhall Velox och dess lyxmodell Cresta har haft en liten men hängiven kundkrets de senaste åren. Vagnen har utmärkts av en utomordentlig kör- och åkkomfort, inte minst genom den till tilläggspris monterade automatiska Hydramaticlådan. Nu har Velox och Cresta till skillnad från föregående år fått en elegant och linjeren kaross i en stil som ansluter sig till Victors. Det tekniska har däremot blivit oförändrat. Utrymmet är som sig bör gott i Velox, sex personer åker med god komfort, om också bilinspektionen

har regler som inte tillåter mer än fem. Instrumenten är kanske inte i klass med bilens utmärkta prestanda, men duger gott för genomsnittsågaren. Anmärkningsvärt är hur lite yttermåttan skiljer mot Victors; Velox är faktiskt bara två decimeter längre och halvannan decimeter bredare. Genom detta har Velox trots sin karaktär av stor bil blivit synnerligen häändig i stadstrafiken med bland annat en vändcirkel på 11 meter. Motorn är tyst och smidig, vridmomentet hela 20 kpm. Velox är ett gott exempel på modernt lättbygge.

Volkswagen 1200

Pris kr 9.518

Årlig skatt kr 110

TYSK

Toppfart: 115 km/t
Acceleration, 0–100 km: 31 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 34 hk DIN vid 3600 v/min
Cylinderdiameter: 77 mm
Slaglängd: 64 mm
Slagvolym: 1192 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: svängarmar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4070 mm
Totalbredd: 1540 mm
Totalhöjd: 1500 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivarianter: kabriolet



Volkswagen 1200 tas ofta som en bild av det västtyska efterkrigsundret. Men konstruktionen är från förkrigstiden. Prototypen till en vagn som i allt väsentligt överensstämmer med dagens VW visades 1938. Men konstruktionen var ytterligt framsynt och Volkswagen har alla förutsättningar att slå T-Fordens unika tillverkningsrekord av 17 miljoner vagnar. Sedd med dagens ögon är naturligtvis VW från många synpunkter omodern, det gäller forngivning och bagageutrymme. Men VW tar fem personer lika lätt som

vagnarna i den nya mellanklassen, motorn ger utomordentliga prestanda till en måttlig bensinförbrukning. Det är sant att VW har åtskilliga nackdelar, den främsta är överstyrningstendensen parad med en vindkänslighet som kräver förarskicklighet. Men å andra sidan har man att göra med ett stycke kvalitet som få om ens några bilar, oberoende av prisklass, kan nå upp till. Man bjuder på ett smidigt och välfungerande servicesystem och en slitstyrka som är närmast otrolig. Det är sådant som gör andrahandspriset högt.

Volkswagen Kleinbus

Pris kr 13.313

Årlig skatt kr 194

TYSK

Toppfart: 95 km/t
Bensinförbrukning: cirka 0,95 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 34 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 64 mm
Slaglängd: 74 mm
Slagvolym: 1192 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: längslänkar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4300 mm
Totalbredd: 1800 mm
Totalhöjd: 1940 mm
Nyttolast: 740 kg
Antal sittplatser: 9



Det lär väl inte vara någon som hyllar Volkswagen Kleinbus för dess skönhet, men faktum är dock att denna utomordentligt praktiska vagn var början till en helt ny bilstil bland de större kombi- och skåpvagnarna. Man åker komfortabelt åtta personer i en ljus och trivsamt interiör. Föraren har till en början en känsla av främlingskap bakom den busslutade raten, men vänjer sig snabbt och trivs. Man känner igen personbilen, men naturligtvis är Kleinbus betydligt långsammare. Ace-

lerationen är inte tillräcklig för omkörningar över 70 km/t, om ens vid så hög fart då man har last. Sidvinds känsligheten är markant. Men man får samma goda kvalitet som personbilens, samma enormt tillförlitliga motor och samma goda service. Värmen är klart otillräcklig, men bättras på med extramonterad bensinvärmare. Som kombivagn är det väl ingen tvekan om att Kleinbus slår alla elegantare konkurrenter, och kan man tänka sig en bättre semesterbil?

Volkswagen 1200 Karmann Ghia

Pris kr 13.399

Årlig skatt kr 110

TYSK

Toppfart: 122 km/t
Acceleration, 0–100 km: 29 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,85 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 34 hk DIN vid 3600 v/min
Cylinderdiameter: 77 mm
Slaglängd: 64 mm
Slagvolym: 1192 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: svängarmar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4140 mm
Totalbredd: 1634 mm
Totalhöjd: 1330 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivariant: kabriolet



Volkswagens plattformschassi har alltid lockat mängder av specialbyggare — bland dessa märktes en gång i början Porsche-fabriken. Men bara en firma har fått Volkswagenwerks fulla förtroende och alltså fått ta sig in i Volkswagens världsomspännande återförsäljarnät. Det är Karmann i Osnabrück, gammal välkänd tysk karossmakare, som på 1200-modellen bygger en välkänd och läcker Ghia-ritad coupé, som också kan fås som kabriolet. Ghia är utomordentligt omsorgsfullt utförd. Stolarna är komfortabla, körställningen perfekt och alla reglage och manöverdon

finns på sina rätta platser. Man känner sig inte främmande i en Ghia. Och är det så man så önskar kan faktiskt två barn placeras på bänken bakom stolarna. Men det främre bagageutrymme är inte stort, och i övrigt delar Karmann Ghia Volkswagens nackdelar. Värmen räcker dock något bättre till genom den minskade innervolymen, och fartresurserna har förbättrats något genom den mindre frontytan. Framför allt har Karmann-Ghia blivit en ungarlarnas favoritbil. Den är elegant och robustare och mindre nervös än de flesta sportvagnar. Därtill billigare.

Volkswagen 1500

Pris kr 12.733

Årlig skatt kr 138

TYSK

Toppfart: 131 km/t
Acceleration, 0–100 km: 25 sek
Bensinförbrukning: cirka 0,9 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 45 hk DIN vid 3800 v/min
Cylinderdiameter: 83 mm
Slaglängd: 69 mm
Slagvolym: 1493 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: svängarmar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4225 mm
Totalbredd: 1605 mm
Totalhöjd: 1475 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivarianter: kabriolet, kombi



Få bilar har väl blivit så omskrivna innan de presenterats som Volkswagen 1500. Det spekulerades friskt över hela världen med fantasins hjälp. Då bilen visades blev besvikelsen stor. Jaså, blev det inte mera! Man stod inför en oansenlig bil utan yttre särdrag, obetydligt större än modell 1200. Men ju fler som blev bekanta med vagnen, desto fler vänner har den fått. Nyligen har man fått bättre takhöjd i baksätet. Mest frapperande är dock motorkonstruktionen. 1,5-litersmotorn av pannkakstyp är verkligen platt som en pannkaka. Så platt att man lyckats få in

ett bagageutrymme ovanför den — även om det inte är rätta platsen för glassporter. Fram finns också ett hyggligt utrymme, tillsammans blir bagageplatsen fullt tillfredsställande, även om man saknar utrymme för större föremål. Inredningen vimlar av praktiska detaljer som till exempel automatisk ryggstödsålsning. Att köra VW 1500 är ett rent nöje, motorn drar vagnen fint i alla farter och växellådan är perfekt. Understyrningen är måttlig. Kvaliteten är så hög att vagnen till fullo motsvarar sitt pris. I Sverige levereras 1500 med effektiv bensinvärmare.

Volkswagen 1500 Variant

Pris kr 13.329

Årlig skatt kr 138

TYSK

Toppfart: 130 km/t
Acceleration, 0–100 km: 26 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 45 hk DIN vid 3800 v/min
Cylinderdiameter: 83 mm
Slaglängd: 69 mm
Slagvolym: 1493 cm³
Transmission: 4-växlad, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: svängarmar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: pendelaxlar, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4225 mm
Totalbredd: 1605 mm
Totalhöjd: 1475 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 40 lit



Det är väl främst i kombiversionen Variant som 1500-konstruktionen visar sina främsta fördelar. Motorn är så platt, att man inte märker dess existens vid en snabb inspektion av vagnen. Den nöjer sig faktiskt med den plats man brukar ge reservhjulet i andra vagnar. Trots svansmotordriften är alltså Variant utrymmesmässigt inte i något avseende underlägsen sina konkurrenter, tvärtom finns ju förutom det stora normala utrymmet också ett bagageutrymme fram, väl skyddat för insyn. Bakdörren öppnas uppåt och blottar ett lastutrymme som är 167 cm långt, 126 cm brett och 76 cm högt. Motorvärmaren har isolerats, bland annat

med aluminiumfolie, men helt kan man tyvärr inte hindra värmen att tränga in i vagnen. Detta är en klar nackdel, då bakvagnens vädringsmöjligheter inskränker sig till att näst bakersta sidorutorna kan ställas på glänt. I gengäld är originalvärmaren otillräcklig i Sverige och kompletteras med bensinvärmare. Trots grövre ringdimension och annan differentialutväxling har man känslan att köra en renodlad personvagn. Det förvånande i detta ligger mest i att man lyckats dämpa motorljudet så väl. Kvaliteten är lika hög som hos personvagnsmodellen, Variant har alla chanser att bli en kombivagnarnas bestseller.

Volkswagen 1500 Karmann Ghia

Pris kr 16.949
Årlig skatt kr 138
TYSK

Toppfart: 137 km/t
Acceleration, 0–100 km: 23 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig boxermotor, luftkyld, bakmonterad
Effekt: 45 hk DIN vid 3800 v/min
Cylinderdiameter: 83 mm
Slaglängd: 69 mm
Slagvolym: 1493 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: svängarmar, torsionsstavar
Bakhjulsupphängning: pendelaxel, torsionsstavar
Trumbromsar
Hjulbas: 2400 mm
Totallängd: 4280 mm
Totalbredd: 1620 mm
Totalhöjd: 1355 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 40 lit
Karosserivariant: kabriolet



Också 1500-modellen har fått en egen Karmann Ghia-kaross från Osnabrück. 1500 Ghia har ett säreget utseende, som i detaljerna mycket erinrar om vissa av Chryslers modeller, som för övrigt Ghia också har ritat. Den här vagnen har också blivit en typisk ungarbilsbil, men med tonvikt på ett klientel som inte tillhör det allra yngsta. Och utan tvekan är vagnen ytterst elegant, såväl i helhet som i detalj. Man har ett intryck att stå inför en dyrbar sportvagn, och det är väl också detta sken som lockar köpare. Komforten är det

mycket väl sorjt för, med utomordentliga stolar och en god körställning. Så väl som i Ghia 1200 har man kanske inte lyckats ändå, det sammanhänger med växelpakens placering. Men man har en utomordentlig komfort, också för långa sträckor. Alla de goda egenskaper man finner hos VW 1500 finner man också här, plus ett par till. Fartresurserna är genom gynnsammare form bättre och vindkänsligheten mindre. Detalj kvaliteten är utomordentlig, i själva verket är det enda anspråkslösa på den här vagnen VW-märket i nosen.

Volvo 544

Pris kr 12.190
Årlig skatt kr 166
SVENSK

Toppfart: 145 km/t
Acceleration, 0–100 km: 19 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 68 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4450 mm
Totalbredd: 1590 mm
Totalhöjd: 1560 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 35 lit



Med en ålder av snart 20 år är naturligtvis inte 544:ans kaross det allra modernaste. Inte heller är den snarfager, men under den senaste tiden har dess popularitet faktiskt stärkts på vissa marknader. I Sverige är den fortfarande lika populär som system Amazon. Förklaringen ligger naturligtvis i dess förnämliga egenskaper, bland annat manifesterade i en lång serie tävlingsframgångar. Motorn är högst modern, med femlagrad vevaxel, utomordentlig slitstyrka och en ekonomi i elitklass. Under alla de år modellen har

funnits till har man hunnit putsa åtskilligt på våghållningen, som ligger långt upp på skalan. Bakaxelupphängningen med spiralfjädrar och panhardstag är exklusiv och ger bilen utmärkt spårstabilitet och kurv-egenskaper i toppklass. Fartegenskaperna är utmärkta och komforten dessutom förstklassig — för fyra personer. Det som slår betraktaren är den stora omsorg inredningens detaljer ägnats och motorns lugna och tysta gång. Med sin femåriga vagnskadeförsäkring i priset tillhör 544 marknadens mest prisvärda vagnar.

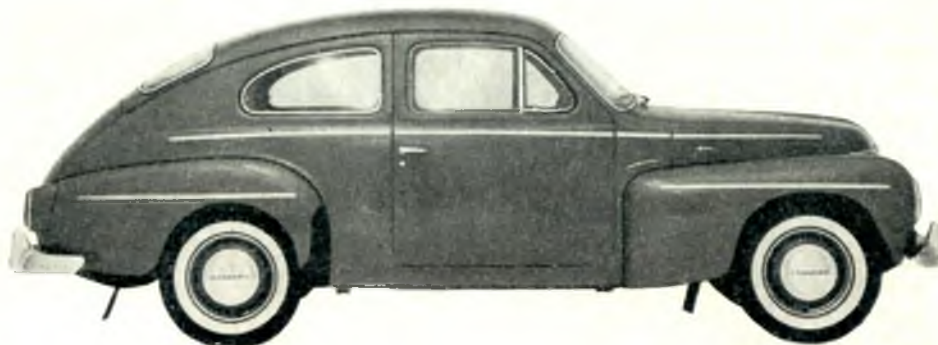
Volvo 544 Sport

Pris kr 13.422

Årlig skatt kr 166

SVENSK

Toppfart: 155 km/t
Acceleration, 0–100 km: 16 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motor typ: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 80 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4450 mm
Totalbredd: 1590 mm
Totalhöjd: 1560 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 35 lit



Den trimmade 544-modellen betraktades från början med misstro. Den gamla 444 gjorde 117 km/t. Sportmodellen gör 155. Kan det var tillrådligt? Faktiskt, bilen tål farten utmärkt, och den nya femlagrade B 18-motorn tål den dessutom för lång tid. Det här är en vagn med osedvanliga fartresurser, och det är naturligtvis sant att den har sina risker i händerna på en omdömeslös förare. 16 sekunder från 0 till 100 km/t är rena sportvagnsaccelerationen och topphastigheten 155 är sannerligen inte heller att

förakta. Men bilens fjädring är så väl avvägd, dess rörelser så lugna och motorn så förtroendeingivande att man inte drar sig för att utnyttja resurserna. Och man känner sig säker i alla fall. Den fyrväxlade lådan är underbar också för sportig körning, den är snabb och har precisa spakrörelser. Det tidigare hårda insugningsljudet har man lyckats dämpa avsevärt med en ny luftrenare, men SU-förgasarna kräver fortfarande en del uppmärksamhet för att fungera klanderfritt.

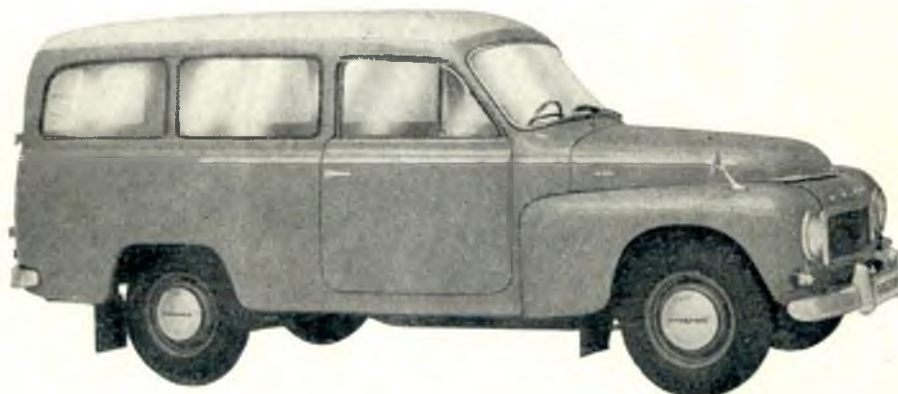
Volvo 210 Duett

Pris kr 13.411

Årlig skatt kr 220

SVENSK

Toppfart: 135 km/t
Acceleration, 0–100 km: 22 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motor typ: 4-cylindrig radmotor, vätskekyld
Effekt: 68 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, längsgående bladfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4400 mm
Totalbredd: 1600 mm
Totalhöjd: 1680 mm
Antal dörrar: 3
Bensintankens rymd: 35 lit



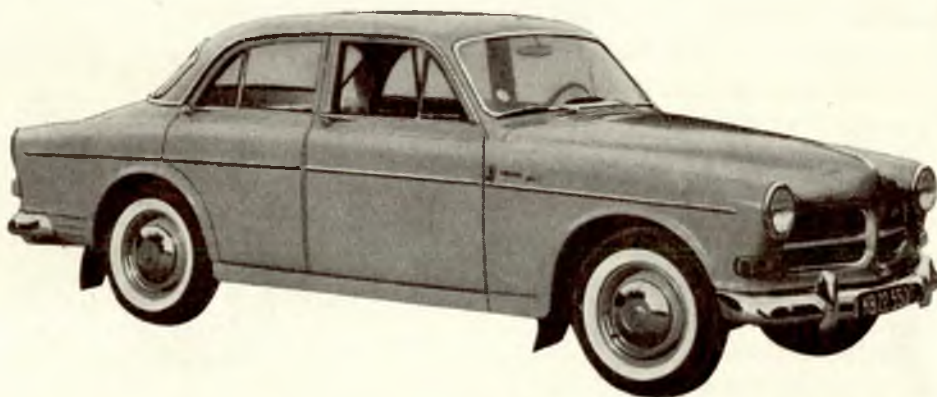
Inte precis vackrast bland kombivagnar men onekligen mycket praktisk är Duett. Vagnen har sin förebild i större amerikanska kombityper, som vi tyvärr sällan ser i Sverige. I Duett öppnar de dubbla bakdörrarna mot ett trä- och plastmaterialklätt utrymme som är 180 cm långt. Lastutrymmet är högt och rent, dörröppningen är hela 118 cm bred. Lastförmågan är också hög, 550 kg. Men jämfört med andra kombityper har Duett onekligen åtskilliga drag av skåpvagn, som märks också under körning. Bakaxelutväxlingen är lägre än på personvagnen, det förekommer en del resonansljud och bak-

dörrarna blir lätt en aning dragiga och skramliga, något som för all del är lätt botat när det uppkommer. Detta betyder inte att Duett skulle vara trög eller oekväm. Tvärtom. Vagnen har goda kör- och vägegenskaper. Motor och framvagn har man tagit direkt från personvagnsmodellen, liksom inredningen kring framsätet. Komforten är utmärkt, genom de goda utrymmena i vissa avseenden bättre än hos 544. Kvaliteten har typisk Volvoprägel, den är genomgående hög och mycket förtroendeingivande. Duett är onekligen ett av de mest praktiska kombivagnsköp man kan göra i dag.

Volvo 121 Amazon

Pris kr 14.311
Årlig skatt kr 194
SVENSK

Toppfart: 142 km/t
Acceleration, 0–100 km: 20 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,0 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 68 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: 3-växlad låda)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4450 mm
Totalbredd: 1620 mm
Totalhöjd: 1505 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 45 lit
Karosserivariant: 2-dörrars



Trots att också Amazon börjar uppnå en respektingivande ålder står sig utseendet väl i konkurrensen. Vagnen är harmonisk och välbalanserad och saknar inte spänning. Men på insidan märker man åldern, flera moderna konkurrenter ger ett rymligare intryck. Den största skillnaden ligger i bagageutrymmet, som dock är fullt tillräckligt i Amazon. Tekniskt är bilen dock toppmodern, motorn och hjulupphängningen är samma som på 544 och bilarna har också visat sig helt jämbördiga i tävlingssammanhang. En skillnad består dock, Amazon har något lägre slutväxel och får som följd av detta också en

lägre toppfart. Kör- och vägegenskaperna är alltså lika förstklassiga hos Amazon, man kör gärna fort. Dock är bilen lätt sidvinds känslig, men inte i någon större grad. I gengäld har man fått fram en neutral styrkaraktär, som ger stor manöversäkerhet i alla fartområden. Förutom de utomordentligt goda egenskaperna och fartresurserna är Volvos genomarbetade kvalitet främsta argumentet för Amazon liksom en utmärkt serviceorganisation, som dessutom finns tillgänglig i de flesta länder. I priset ingår den femåriga vagnskadeförsäkringen.

Volvo 122 S Amazon Sport

Pris kr 16.045
Årlig skatt kr 194
SVENSK

Toppfart: 153 km/t
Acceleration, 0–100 km: 17 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 80 hk DIN vid 5000 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4450 mm
Totalbredd: 1620 mm
Totalhöjd: 1505 mm
Antal dörrar: 4
Bensintankens rymd: 45 lit
Karosserivariant: 2-dörrars



Om Volvo Amazon har blivit det svenska folkets önskebil nummer ett så är Amazon Sport vagnen för den som samtidigt vill ha en representativ och sportig vagn. Det som skiljer sportmodellen från standardvagnen är i första hand motorn, som trimmats upp på samma sätt som 544 Sport, men också att framhjulen försetts med mycket effektiva Girling skivbromsar. Det visar sig att Amazon tål de höga farterna lika väl som 544. Den överväxel som finns till 122S är avgjort att rekommendera, den tar bland annat ned bensinkonsumtionen till en nivå som är mycket ovanlig då det gäller bilar med

fartresurser som denna. Utanpå är det ingenting som skiljer denna vagn från Standardamazon utom beteckningen på framflyglarna — och farten på landsvägar. Två ting skulle man obetingat önska på denna vagn, det ena är en varvräknare och det andra är gördeldäck som standard. Varvräknaren är önskvärd, eftersom den utmärkta motorn är synnerligen varvillig och nu lätt övervarvas (vilket för all del inte lär göra så mycket). Som sammanfattning kan sägas att Amazon som helhet är i det närmaste oöverträffad i sin speciella klass.

Volvo 221 Amazon Kombi

Pris kr 17.226
Årlig skatt kr 220

SVENSK

Toppfart: 135 km/t
Acceleration, 0–100 km: 23 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 68 hk DIN vid 4500 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Trumbromsar
Hjulbas: 2600 mm
Totallängd: 4490 mm
Totalbredd: 1620 mm
Totalhöjd: 1530 mm
Antal dörrar: 5
Bensintankens rymd: 45 lit



Länge väntat uppenbarade sig Volvo Amazon Kombi äntligen till Stockholmsmässan för ett år sedan. Och modellen har redan hunnit sätta sina spår i registreringsstatistiken. Nu erbjuder man bilköparen att köpa en kombi som inte ger avkall på personvagnens känsla och komfort men ändå är en praktisk bruksbil. Amazon Kombi har fem dörrar, bara bakdörren är delad på tvären. Lastutrymmet mäter 183 cm i längd och lasthöjden är 86 cm. Amazon Kombi imponerar genom vägegenskaper som inte i något stycke står

personvagnen efter. Rent tekniskt ligger skillnaderna i en annan bakaxelutväxling och en bakhjulsupphängning som har fått modifieras för att få plats. Fem personer har en utmärkt komfort och ekipaget drivs av samma förnämliga 1,8-liters motor som personvagnarna. Att vagnen är vilsam att köra beror inte minst på motorns tysta gång, den lätta styrningen och den mycket behagliga växellådan. Fartresurserna är mindre än hos personvagnen, men fortfarande mycket imponerande och mer än nog för de flestas behov.

Volvo P 1800

Pris kr 20.982
Årlig skatt kr 220
SVENSK-ENGELSK

Toppfart: 170 km/t
Acceleration, 0–100 km: 15 sek
Bensinförbrukning: cirka 1,1 l/mil
Motortyp: 4-cylindrig radmotor, vattenkyld
Effekt: 90 hk DIN vid 5500 v/min
Cylinderdiameter: 84,1 mm
Slaglängd: 80 mm
Slagvolym: 1779 cm³
Transmission: 4-växlad låda, synkroniserad på alla växlar, golvspak (Alternativt: överväxel)
Drivning på bakhjulen
Framhjulsupphängning: tvärlänkar, spiralfjädrar
Bakhjulsupphängning: stel axel, spiralfjädrar
Skivbromsar
Hjulbas: 2450 mm
Totallängd: 4400 mm
Totalbredd: 1550 mm
Totalhöjd: 1300 mm
Antal dörrar: 2
Bensintankens rymd: 45 lit



P 1800 föddes under många våndor till en i alla avseenden internationell bil. Den har italiensk formgivning, svensk konstruktion, svenskt drivaggregat, engelskt karosseri och sammansättningsarbete. Vilket inte hindrar att både tyska och amerikanska detaljer ingår. Och som en internationell turistvagn kan man också karaktärisera den färdiga produkten. Två personer har en utomordentlig komfort och kan resa säkert med mycket stora hastigheter. Men någon utpräglad sportvagn är vagnen inte. Motorn på 90 hk

DIN ger hygglig acceleration och en toppfart kring 170, vilket ju inte är mer än medelmåttigt för vagnstypen. Men priset är också rimligt och man hittar knappast snabbare fordon under detta. Imponerande är vägegenskaperna, som åstadkommit med samma medel som personvagnarnas. P 1800 är en av de få vagnarna i sin klass som är lika säkra och bekväma på små grusvägar som på motorvägar. Bromsar och styrning arbetar likaså perfekt, medan vindbrus och mätarnas gradering är detaljer som kritiserats.

Andra bilar i världsproduktionen

179 VAGNAR UPP-
STÄLLDA EFTER
TILLVERKNINGSLÄNDER

AUSTRALIEN



Holden EJ

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2262 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 75 hk SAE • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 43 liter. • Längd 4493 mm. • Bredd 1727 mm. • Tom-vikt 1190 kg. • Saluföres ej i Sverige.

BRASILIEN



Aero-Willys 2600

4-dörrars kaross för 5 personer • 6-cylindrig motor på 2636 cc, frammonterad • Drivning på bakhjulen. • Effekt 110 hk SAE. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4672 mm. • Bredd 1842 mm. • Tom-vikt 1440 kg. • Saluföres ej i Sverige.

ENGLAND



Ac Ace

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 1991 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 102 hk DIN. • Topp-hastighet 165 km/tim. • Tankvolym 59 liter. • Längd 3850 mm. • Bredd 1510 mm. • Tom-vikt 870 kg. • Saluföres ej i Sverige.



AC Greyhound

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 1971 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 125 hk DIN. • Topp-hastighet 180 km/tim. • Tankvolym 59 liter. • Längd 4570 mm. • Bredd 1660 mm. • Tom-vikt 1070 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Alvis 3 litre

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 2993 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 115 hk DIN. • Topp-hastighet 165 km/tim. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4787 mm. • Bredd 1676 mm. • Tom-vikt 1524 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Aston Martin DB 4

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 3670 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 240 hk DIN. • Topp-hastighet 225 km/tim. • Tankvolym 86 liter. • Längd 4480 mm. • Bredd 1676 mm. • Tom-vikt 1321 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Aston Martin DB 4 GT

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 3670 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 300 hk DIN. • Topp-hastighet 240 km/tim. • Tankvolym 136 liter. • Längd 4353 mm. • Bredd 1676 mm. • Tom-vikt 1370 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Austin A 110 Westminster

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2912 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 120 hk DIN. • Topp-hastighet 159 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4760 mm. • Bredd 1740 mm. • Tom-vikt 1580 kg. • Pris c:a 19550 kr.



Austin Healey 3000 Convertible

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 2912 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 130 hk DIN. • Topp-hastighet 185 km/tim. • Tankvolym 54 liter. • Längd 4000 mm. • Bredd 1540 mm. • Tom-vikt 1150 kg. • Pris c:a 21430 kr.



Austin Taxi

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 2178 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 55 hk DIN. • Topp hastighet 95 km/tim. • Tankvolym 52 liter. • Längd 4570 mm. • Bredd 1740 mm. • Saluföres ej i Sverige.



Bentley S 2

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig V-motor på 6230 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt ej angiven. • Topp hastighet 180 km/tim. • Tankvolym 82 liter. • Längd 5380 mm. • Bredd 1900 mm. • Tomvikt 2050 kg. • Pris 83000 kr.



Bentley Continental

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig V-motor på 6230 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt ej angiven. • Topp hastighet 200 km/tim. • Tankvolym 82 liter. • Längd 5390 mm. • Bredd 1835 mm. • Tomvikt 1850 kg • Pris 117000 kr.



Bristol 407

2-dörrars kaross för 4 personer • 8-cylindrig V-motor på 5130 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt hk 250 SAE. • Topp hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 82 liter. • Längd 5050 mm. • Bredd 1730 mm. • Tomvikt 1700 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Citroën 2 CV Bijou

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig boxermotor, luftkyld, på 425 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 12 hk DIN. • Topp hastighet 80 km/tim. • Tankvolym 20 liter. • Längd 3787 mm. • Bredd 1480 mm. • Tomvikt 600 kg. • Saluföres ej här.



Daimler 2 1/2 l. V8 Saloon

4-dörrars kaross för 4 personer. • 8-cylindrig V-motor på 2548 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 140 hk DIN. • Topp hastighet 165 km/tim. • Tankvolym 54,5 liter. • Längd 4191 mm. • Bredd 1695 mm. • Tomvikt 1380 kg. • Pris ej fastställt.



Daimler SP 250

2-dörrars kaross för 2 personer. • 8-cylindrig V-motor på 2548 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 140 hk DIN. • Topp hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 73 liter. • Längd 4207 mm. • Bredd 1533 mm. • Tomvikt 1020 kg. • Pris ej fastställt.



Daimler Majestic Major

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig V-motor på 4561 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk SAE. • Topp hastighet 193 km/tim. • Tankvolym 73 liter. • Längd 5130 mm. • Bredd 1860 mm. • Tomvikt 1860 kg. • Pris ej fastställt.



Daimler Limousine DR 450

4-dörrars kaross för 7 personer. • 8-cylindrig V-motor på 4561 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk SAE. • Topp hastighet 175 km/tim. • Tankvolym 73 liter. • Längd 5740 mm. • Bredd 1860 mm. • Tomvikt 2115 kg. • Pris ej fastställt.



Elva Courir Mk III

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1622 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 90 hk DIN. • Topp hastighet 160 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3910 mm. • Bredd 1500 mm. • Tomvikt 690 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ford Popular

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1172 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 36 hk DIN. • Topp hastighet 114 km/tim. • Tankvolym 32 liter. • Längd 3800 mm. • Bredd 1540 mm. • Tomvikt 770 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ford Zephyr 4 Mk III

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1703 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 69 hk DIN. • Topp hastighet 125 km/tim. • Tankvolym 55 liter. • Längd 4580 mm. • Bredd 1750 mm. • Tomvikt 1180 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ford Zodiac Mark III

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2553 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 110 hk DIN. • Topp hastighet 159 km/tim. • Tankvolym 55 liter. • Längd 4580 mm. • Bredd 1750 mm. • Tomvikt 1280 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Hillman Minx 1600

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 53 hk DIN. • Topp hastighet 129 km/tim. • Tankvolym 33 liter. • Längd 4115 mm. • Bredd 1540 mm. • Tomvikt 1030 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Hillman Super Minx Estate Car

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 62 hk DIN. • Topp hastighet 130 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 4200 mm. • Bredd 1580 mm. • Tomvikt 1140 kg. • Pris ca 14500 kr.



Humber Hawk

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 2267 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 74 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4690 mm. • Bredd 1765 mm. • Tom-vikt 1420 kg. • Pris ej fastställt.



Humber Super Snipe IV

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2965 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 123 hk DIN. • Topp-hastighet 155 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4780 mm. • Bredd 1765 mm. • Tom-vikt 1570 kg. • Pris c:a 23000 kr.



Humber Sceptre

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 85 hk DIN. • Topp-hastighet 155 km/tim. • Tankvolym 48 liter. • Längd 4204 mm. • Bredd 1607 mm. • Tom-vikt 1114 kg. • Pris c:a 17650 kr.



Jaguar MK 2 3,8 litre

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 3781 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk SAE. • Topp-hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 54 liter. • Längd 4590 mm. • Bredd 1700 mm. • Tom-vikt 1520 kg. • Pris c:a 32500 kr.



Jaguar Mark X

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 3781 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 265 hk SAE. • Topp-hastighet 193 km /tim. • Tankvolym 90 liter. • Längd 5130 mm. • Bredd 1940 mm. • Tom-vikt 1890 kg. • Pris c:a 42500 kr.



Jaguar Type E

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 3781 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 265 hk SAE. • Topp-hastighet 228 km/tim. • Tankvolym 63 liter. • Längd 4450 mm. • Bredd 1660 mm. • Tom-vikt 1250 kg. • Pris c:a 37500 kr.



Jensen V 8

2-dörrars kaross för 2 personer. • 8-cylindrig V-motor på 5916 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 305 hk SAE. • Topp-hastighet 210 km/tim. • Tankvolym 73 liter. • Längd 4687 mm. • Bredd 1715. • Saluföres ej i Sverige.



Lagonda Rapide

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 3995 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 236 hk DIN. • Topp-hastighet 200 km/tim. • Tankvolym 75 liter. • Längd 4970 mm. • Bredd 1770 mm. • Saluföres ej i Sverige.



Lotus Elan

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1498 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 100 hk DIN. • Topp-hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 3587 mm. • Bredd 1422 mm. • Tom-vikt 586 kg. • Pris c:a 22900 kr.



Lotus Elite Special Stage 2

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1216 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 75 hk DIN. • Topp-hastighet 175 km/tim. • Tankvolym 63 liter. • Längd 3660 mm. • Bredd 1470 mm. • Tom-vikt 670 kg. • Pris c:a 29000 kr.



MG Magnette

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1622 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 68 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4430 mm. • Bredd 1610 mm. • Tom-vikt 1150 kg. Saluföres ej i Sverige.



Morgan 4/4 Serie IV

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1340 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 54 hk DIN. • Topp-hastighet 130 km/tim. • Tankvolym 38 liter. • Längd 3650 mm. • Bredd 1422 mm. • Tom-vikt 750 kg. • Pris c:a 12555 kr.



Morgan Plus Four

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 2138 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 100 hk SAE. • Topp-hastighet 170 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 3650 mm. • Bredd 1422 mm. • Tom-vikt 880 kg. • Pris c:a 14790 kr. Ej i Sverige.



Morris 1000

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1098 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 48 hk DIN. • Topp-hastighet 120 km/tim. • Tankvolym 29 liter. • Längd 3760 mm. • Bredd 1520 mm. • Tom-vikt 760 kg. • Pris c:a 9555 kr.



Ogle GT

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 884 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 34 hk DIN. • Topp-hastighet 120 km/tim. • Tankvolym 48 liter. • Längd 3430 mm. • Bredd 1473 mm. • Tom-vikt 590 kg. • Pris c:a 15900 kr.



Reliant Regal MK VI

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 748 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 17,5 hk SAE. • Topp-hastighet 95 km/tim. • Tankvolym 27 liter. • Längd 3400 mm. • Bredd 1520 mm. • Tom-vikt 440 kg. Pris ej fastställt.



Riley Elf

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 848 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 34 hk DIN. • Topp-hastighet 115 km/tim. • Tankvolym 25 liter. • Längd 3270 mm. • Bredd 1410 mm. • Tom-vikt 625 kg. • Pris c:a 10507 kr.



Riley 1,5

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1489 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 60 hk DIN. • Topp-hastighet 135 km/tim. • Tankvolym 32 liter. • Längd 3880 mm. • Bredd 1570 mm. • Tom-vikt 970 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Riley 4/72

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1622 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 68 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4430 mm. • Bredd 1610 mm. • Tom-vikt 1150 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Rolls-Royce Silver Cloud

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig V-motor på 6230 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt ej angiven. • Topp-hastighet 180 km/tim. • Tankvolym 82 liter. • Längd 5380 mm. • Bredd 1900 mm. • Tomvikt 2050 kg. • Pris c:a 85000 kr.



Rolls-Royce Phantom V

4-dörrars kaross för 7 personer. • 8-cylindrig V-motor på 6230 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt ej angiven. • Topp-hastighet 163 km/tim. • Tankvolym 104 liter. • Längd 6045 mm. • Bredd 2008 mm. • Tomvikt 2350 kg. • Pris c:a 134000 kr.



Rover 110

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2625 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 123 hk SAE. • Topp-hastighet 155 km/tim. • Tankvolym 52 liter. • Längd 4540 mm. • Bredd 1670 mm. • Tom-vikt 1520 kg. • Pris c:a 23000 kr.



Rover 3-litre

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2995 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 134 hk DIN. • Topp-hastighet 160 km/tim. • Tankvolym 64 liter. • Längd 4740 mm. • Bredd 1780 mm. • Tom-vikt 1680 kg. • Pris c:a 27080 kr.



Singer Vogue

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 62 hk DIN. • Topp-hastighet 134 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 4200 mm. • Bredd 1580 mm. • Tom-vikt 1100 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Singer Gazelle III C

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 53 hk DIN. • Topp-hastighet 129 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4150 mm. • Bredd 1540 mm. • Tom-vikt 1080 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Standard Vanguard Luxury Six

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 1998 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 80 hk DIN. • Topp-hastighet 145 km/tim. • Tankvolym 54 liter. • Längd 4355 mm. • Bredd 1720 mm. • Tom-vikt 1200 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Sunbeam Alpine III A

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 80 hk DIN. • Topp-hastighet 155 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3940 mm. • Bredd 1540 mm. • Tom-vikt 1000 kg. • Pris c:a 16726 kr.



Sunbeam Le Mans

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 96 hk DIN. • Topp-hastighet 170 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3960 mm. • Bredd 1540 mm. • Tom-vikt 1020 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Sunbeam Rapier

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1592 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 75 hk DIN. • Topp-hastighet 145 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4130 mm. • Bredd 1550 mm. • Tom-vikt 1090 kg. • Pris c:a 16300 kr.



Tornado Talisman

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1340 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 75 hk DIN. • Topp-hastighet 175 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3810 mm. • Bredd 1520 mm. • Tom-vikt 610 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Vanden Plas Princess 3-litre

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2912 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 120 hk DIN. • Topp-hastighet 159 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4790 mm. • Bredd 1740 mm. • Tomvikt 1600 kg. • Pris c:a 23915 kr



Vanden Plas Princess 4-litre

4-dörrars kaross för 7 personer. • 6-cylindrig motor på 3993 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 120 hk DIN. • Topp-hastighet 135 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 5460 mm. • Bredd 1880 mm. • Tomvikt 2250 kg. • Pris c:a 51000 kr



Wolseley Hornet

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 848 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 34 hk DIN. • Topp-hastighet 115 km/tim. • Tankvolym 25 liter. • Längd 3270 mm. • Bredd 1410 mm. • Tomvikt 635 kg. • Pris c:a 10347 kr.



Wolseley 1500

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1489 cc. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 48 hk DIN. • Topp-hastighet 125 km/tim. • Tankvolym 32 liter. • Längd 3860 mm. • Bredd 1570 mm. • Tomvikt 950 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Wolseley 6/110

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2912 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 120 km/tim. • Topp-hastighet 159 km/tim. • Tankvolym 72 liter. • Längd 4760 mm. • Bredd 1740 mm. • Tomvikt 1600 kg. • Pris c:a 20430 kr.

FRANKRIKE



Alpine 1000 Comp.-Berlinette

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 998 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 70 hk SAE. • Topp-hastighet 185 km/tim. • Tankvolym 27 liter. • Längd 3780 mm. • Bredd 1450 mm. • Tomvikt 530 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Arista Passy

2-dörrars kaross för 2/4 personer. • 2-cylindrig motor på 851 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 42 hk DIN. • Topp-hastighet 145 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 4400 mm. • Bredd 1670 mm. • Tomvikt 700 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Bonnet Missile

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 845 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 55 hk SAE. • Topp-hastighet 150 km/tim. • Tankvolym ej angiven. • Längd 4000 mm. • Bredd 1530 mm. • Tomvikt ej angiven. • Saluföres ej i Sverige.



Citroën 2 CV

4-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig motor på 425 cc, frammonterad, luftkyld. • Drivning på framhjulen. • Effekt 18 hk DIN. • Topp-hastighet 95 km/tim. • Tankvolym 20 liter. • Längd 3780 mm. • Bredd 1480 mm. • Tomvikt 530 kg. • Pris c:a 7406 kr.



Citroën Mi 6

4-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig motor på 598 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 21 hk DIN. • Topp-hastighet 108 km/tim. • Tankvolym 25 liter. • Längd 3865 mm. • Bredd 1524 mm. • Tomvikt 720 kg. • Pris c:a 9985 kr.



Citroën DS 19 Cabriolet

2-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1898 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 80 hk DIN. • Topp-hastighet 150 km/tim. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4810 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1250 kg. • Pris ej fastställt.



Citroën ID 19 Break

5-dörrars kaross för 5/7 personer. • 4-cylindrig motor på 1898 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 66 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4980 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1320 kg. • Pris c:a 22078 kr



Facel-Vega Facellia F-2

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1646 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 115 hk SAE. • Topp-hastighet 180 km/tim. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4120 mm. • Bredd 1580 mm. • Tomvikt 1090 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Panhard PL 17 Tigre

4-dörrars kaross för 5 personer. • 2-cylindrig luftkyld boxermotor på 848 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 50 hk DIN. • Topp-hastighet 145 km/tim. • Tankvolym 42 liter. • Längd 4577 mm. • Bredd 1668 mm. • Tomvikt 865 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Peugot 404 U 6 Kombi

5-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1468 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 60 hk DIN. • Topp-hastighet 125 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 4582 mm. • Bredd 1625 mm. • Tomvikt 1170 kg. • Pris c:a 16465 kr.



Peugot 404 Cabriolet

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1618 cc, frammonterad. Direktinsprutad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 80 hk DIN. • Topp-hastighet 148 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 4492 mm. • Bredd 1680 mm. • Tomvikt 1100 kg. • Pris c:a 24807 kr.



Renault Floride S Cabriolet

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 956 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 46 hk DIN. • Topp-hastighet 135 km/tim. • Tankvolym 31 liter. • Längd 4260 mm. • Bredd 1574 mm. • Tomvikt 780 kg. • Pris c:a 14646 kr.



Renault 1093 Speciale

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 845 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 55 hk SAE. • Topp-hastighet 148 km/tim. • Tankvolym 32 liter. • Längd 3945 mm. • Bredd 1520 mm. • Tomvikt 690 kg. • Pris c:a 12100 kr.



Simca 1000 Coupé

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 944 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 52 hk SAE. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 36 liter. • Längd 3925 mm. • Bredd 1525 mm. • Tomvikt 720 kg. • Saluföres ej i Sverige.

HOLLAND



DAF 750 de luxe

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld boxermotor på 746 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 26 hk DIN. • Topp-hastighet 105 km/tim. • Tankvolym 28 liter. • Längd 3610 mm. • Bredd 1440 mm. • Tomvikt 665 kg. • Pris c:a 8442 kr.



Alfa Romeo Giulia T I

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1570 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 92 hk DIN. • Topp-hastighet 165 km/tim. • Tankvolym 46 liter. • Längd 4140 mm. • Bredd 1560 mm. • Tomvikt 1040 kg. • Pris c:a 18812 kr.



Alfa Romeo Giulia Sprint

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1570 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 92 hk DIN. • Topp-hastighet 172 km/tim. • Tankvolym 53 liter. • Längd 3980 mm. • Bredd 1535 mm. • Tomvikt 950 kg. • Pris c:a 21716 kr.



Alfa Romeo 2600 Sprint

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 2584 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 145 hk DIN. • Topp-hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4580 mm. • Bredd 1706 mm. • Tomvikt 1330 kg. • Pris c:a 37314 kr.

ITALIEN



Abarth-Fiat 850 TC

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 847 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 52 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 27 liter. • Längd 3285 mm. • Bredd 1380 mm. • Tomvikt 610 kg. • Pris c:a 12770 kr.



Alfa Romeo 2600 Berlina

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2584 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 130 hk DIN. • Topp-hastighet 180 km/tim. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4700 mm. • Bredd 1700 mm. • Tomvikt 1430 kg. • Pris c:a 31367 kr.



Abarth Coupé Monomille

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 982 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 60 hk DIN. • Topp-hastighet 175 km/t. • Tankvolym 30 liter. • Längd 3480 mm. • Bredd 1410 mm. • Tomvikt 560 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Cisitalia 850

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 847 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 54 hk DIN. • Topp-hastighet 160 km/tim. • Tankvolym 27 liter. • Längd 3850 mm. • Bredd 1450 mm. • Tomvikt 620 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ferrari 400 Superamerica

2-dörrars kaross för 2 personer. • 12-cylindrig V-motor på 3967 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 400 hk DIN. • Topp-hastighet 280 km/tim. • Tankvolym 125 liter. • Längd 4300 mm. • Bredd 1680 mm. • Tomvikt 1410 kg. • Pris c:a 120000 kr.



Ferrari 250 GT Coupé Pininfarina

2-dörrars kaross för 4 personer. • 12-cylindrig motor på 2953 cc, frammonterad • Drivning på bakhjulen. • Effekt 240 hk DIN. • Topp-hastighet 220 km/tim. • Tankvolym 100 liter. • Längd 4700 mm. • Bredd 1725 mm. • Tomvikt 1480 kg. • Pris c:a 73200 kr.



Ferrari 250 GT Berlinetta

2-dörrars kaross för 2 personer. • 12-cylindrig V-motor på 2953 cc, frammonterad • Drivning på bakhjulen. • Effekt 280 hk DIN. • Topp-hastighet 270 km/tim. • Tankvolym 120 liter. • Längd 4150 mm. • Bredd 1700 mm. • Tomvikt 960 kg. • Pris c:a 82000 kr.



Fiat 1500 Familiare

5-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1481 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 67 hk DIN. • Topp-hastighet 149 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4030 mm. • Bredd 1546 mm. • Tomvikt 950 kg. • Pris ej fastställt.



Fiat 1600 S Cabriolet

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1568 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 90 hk DIN. • Topp-hastighet 170 km/tim. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4030 mm. • Bredd 1520 mm. • Tomvikt 1000 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Fiat 1800 B Familiare

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 1795 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 81 hk DIN. • Topp-hastighet 145 km/tim. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4485 mm. • Bredd 1620 mm. • Tomvikt 1325 kg. • Pris c:a 17735 kr.



Fiat 2300

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2279 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 105 hk DIN. • Topp-hastighet 161 km/tim. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4485 mm. • Bredd 1620 mm. • Tomvikt 1285 kg. • Pris c:a 18850 kr.



Fiat 2300 S Coupé

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 2279 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 136 hk DIN. • Topp-hastighet 195 km/tim. • Tankvolym 70 liter. • Längd 4620 mm. • Bredd 1630 mm. • Tomvikt 1290 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Innocenti 950 Spider

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 948 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 46,5 hk DIN. • Topp-hastighet 140 km/tim. • Tankvolym 27 liter. • Längd 3430 mm. • Bredd 1470 mm. • Tomvikt 735 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Lancia Appia 3

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig V-motor på 1090 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 48 hk CUNA. • Topp-hastighet 130 km/tim. • Tankvolym 38 liter. • Längd 4022 mm. • Bredd 1485 mm. • Tomvikt 950 kg. • Pris c:a 14365 kr.



Lancia Appia Zagato GTE

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1090 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 60 hk CUNA. • Topp-hastighet 160 km/tim. • Längd 3990 mm. • Tomvikt 830 kg. • Pris c:a 20855 kr.



Lancia Flavia

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig boxermotor på 1489 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 78 hk CUNA. • Topp-hastighet 148 km/tim. • Tankvolym 48 liter. • Längd 4580 mm. • Bredd 1610 mm. • Tomvikt 1200 kg. • Pris c:a 19800 kr.



Lancia Flaminia

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig V-motor på 2458 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 110 CUNA. • Topp-hastighet 165 km/tim. • Tankvolym 58 liter. • Längd 4855 mm. • Bredd 1750 mm. • Tomvikt 1550 kg. • Pris c:a 32100 kr.



Lancia Flaminia Coupé

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig V-motor på 2458 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 119 hk CUNA. • Topp-hastighet 168 km/tim. • Tankvolym 58 liter. • Längd 4680 mm. • Bredd 1740 mm. • Tomvikt 1500 kg. • Pris c:a 35870 kr.



Maserati 5000 GT

2-dörrars kaross för 2 personer. • 8-cylindrig direktinsprutad V-motor på 4975 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 350 hk CUNA. • Topp-hastighet 260 km/tim. • Tankvolym 100 liter. • Längd 4800 mm. • Bredd 1700 mm. • Tomvikt 1550 kg. • Saluf. ej i Sv.



Maserati 3500 GT

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 3485 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk CUNA. • Topp-hastighet 220 km/tim. • Tankvolym 80 liter. • Längd 4680 mm. • Bredd 1760 mm. • Tom-vikt 1410 kg. • Pris c:a 52000 kr.



Moretti 1100

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1089 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 65 hk SAE. • Topp-hastighet 150 km/tim. • Tankvolym 38 liter. • Längd 3700 mm. • Bredd 1400 mm. • Tom-vikt 800 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Osca 1600 GT

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1568 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 95 hk DIN. • Topp-hastighet 190 km/tim. • Tankvolym 50 liter. • Längd 3980 mm. • Bredd 1460 mm. • Tom-vikt 835 kg. • Saluföres ej i Sverige.

JAPAN



Cony 360

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld boxermotor på 354 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 18 hk SAE. • Topp-hastighet 80 km/tim. • Tankvolym 18 liter. • Längd 2990 mm. • Bredd 1300 mm. • Tomvikt 485 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Hino Contessa

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 893 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 35 hk SAE. • Topp-hastighet 110 km/tim. • Tankvolym 32 liter. • Längd 3800 mm. • Bredd 1470 mm. • Tom-vikt 770 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Isuzu Bellel 1500

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1491 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 72 hk SAE. • Topp-hastighet 132 km/tim. • Tankvolym 47 liter. • Längd 4485 mm. • Bredd 1690 mm. • Tom-vikt 1220 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Mazda Carol

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 358 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 18 hk SAE. • Topp-hastighet 90 km/tim. • Tankvolym 20 liter. • Längd 2980 mm. • Bredd 1295 mm. • Tom-vikt 525 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Mitsubishi 500 Super de Luxe

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld motor på 594 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 25 hk SAE. • Topp-hastighet 100 km/tim. • Tankvolym 20 liter. • Längd 3160 mm. • Bredd 1390 mm. • Tomvikt 530 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Nissan Datsun Bluebird

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1198 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 55 hk SAE. • Topp-hastighet 125 km/tim. • Tankvolym 31 liter. • Längd 3910 mm. • Bredd 1500 mm. • Tom-vikt 910 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Prince Skyline

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1484 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 73 hk SAE. • Topp-hastighet 130 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 4380 mm. • Bredd 1675 mm. • Tom-vikt 1350 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Prince Skyline Sport

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1862 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 100 hk SAE. • Topp-hastighet 150 km/tim. • Tankvolym 40 liter. • Längd 4650 mm. • Bredd 1695 mm. • Tom-vikt 1380 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Subaru 360

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld 2-taktsmotor på 356 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 18 hk SAE. • Topp-hastighet 85 km/tim. • Tankvolym 18 liter. • Längd 2995 mm. • Bredd 1300 mm. • Tomvikt 405 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Subaru Sport

2-dörrars kaross för 2 personer. • 2-cylindrig luftkyld 2-taktsmotor på 423 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 22 hk SAE. • Topp-hastighet 110 km/tim. • Tankvolym 18 liter. • Längd 3400 mm. • Bredd 1390 mm. • Tomvikt 420 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Suzulight 360 TL

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld 2-taktsmotor på 360 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 21 hk SAE. • Topp-hastighet 80 km/tim. • Tankvolym 18 liter. • Längd 2990 mm. • Bredd 1295 mm. • Tomvikt 510 kg. • Saluföres ej i Sverige.

JAPAN forts



Toyota Corona

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 986 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 45 hk SAE. • Topphastighet 110 km/t. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3990 mm. • Bredd 1490 mm. • Tomvikt 980 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Toyota Crown 1900

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1897 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 80 SAE. • Topphastighet 130 km/t. • Tankvolym 47 liter. • Längd 4410 mm. • Bredd 1695 mm. • Tomvikt 1260 kg. • Saluföres ej i Sverige.

POLEN



Syrena

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig motor på 746 cc, frammont. tvåtakt. Drivning på framhjulen. • Effekt 27 hk. • Topphastighet 100 km/t. • Tankvolym 33 liter. • Längd 4080 mm. • Bredd 1550 mm. • Tomvikt 960 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Warszawa

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 2120 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 75 hk. • Topphastighet 125 km/t. • Tankvolym 55 liter. • Längd 4660 mm. • Bredd 1690 mm. • Tomvikt 1400 kg. • Saluföres ej i Sverige.

SOVJET



Moskvitsch 407

4-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1358 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 45 hk. • Topphastighet 115 km/t. • Tankvolym 35 liter. • Längd 4055 mm. • Bredd 1540 mm. • Tomvikt 980 kg. • Pris ca 8.800 kr.



Saporoshez

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig luftkyld V-motor på 887 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 26 hk. • Topphastighet 105 km/t. • Tankvolym 30 liter. • Längd ej angiven. • Bredd ej angiven. • Tomvikt 650 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Tschajka GAZ - M 13

4-dörrars kaross för 7 personer. • 8-cylindrig V-motor på 5506 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 195 hk. • Topphastighet 160 km/t. Tankvolym 80 liter. • Längd 5600 mm. • Bredd 2000 mm. • Tomvikt 1950 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Volga M - 21 K

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 2445 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 80 hk. • Topphastighet 130 km/t. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4830 mm. • Bredd 1800 mm. • Tomvikt 1410 kg. • Pris ca 14.400 kr.



Zil III

4-dörrars kaross för 7 personer. • 8-cylindrig motor på 5980 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk. • Topphastighet 170 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 6030 mm. • Bredd 2030 mm. • Tomvikt 2550 kg. • Saluföres ej i Sverige.

SPANIEN



Seat 1400 - C

4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1395 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 58 hk SAE. • Topphastighet 135 km/t. • Tankvolym 60 liter. • Längd 4465 mm. • Bredd 1620 mm. • Tomvikt 1150 kg. • Saluföres ej i Sverige.

TJECKO-SLOVAKIEN



Skoda Felicia Super

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1221 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 50 hk DIN. • Topphastighet 130 km/t. • Tankvolym 30 liter. • Längd 4065 mm. • Bredd 1600 mm. • Tomvikt 920 kg. • Pris ca 10.895 kr.



Tatra 603 G

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig luftkyld V-motor på 2472 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 95 hk DIN. • Topphastighet 160 km/t. • Tankvolym 55 liter. • Längd 5065 mm. • Bredd 1910 mm. • Tomvikt 1470 kg. • Saluföres ej i Sverige.



BMW 2600

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig V-motor på 2580 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 100 hk DIN. • Topphastighet 162 km/t. • Tankvolym 70 liter. • Längd 4730 mm. • Bredd 1780 mm. • Tomvikt 1425 kg. • Pris ca 34.000 kr.



Glas S 1004 Coupé

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 992 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 42 hk DIN. • Topphastighet 135 km/t. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3835 mm. • Bredd 1500 mm. • Tomvikt 750 kg. • Pris ca 11.400 kr.

TYSKLAND



Auto Union 1000 Sp Coupé

2-dörrars kaross för 2 personer. • 3-cylindrig motor på 981 cc, frammonterad, 2-takt. • Drivning på framhjulen. • Effekt 55 hk DIN. • Topphastighet 140 km/t. • Tankvolym 50 liter. • Längd 4195 mm. • Bredd 1680 mm. • Tomvikt 970 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ford Taunus 12 M TS

2-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1498 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 55 hk DIN. • Topphastighet 138 km/t. • Tankvolym 38 liter. • Längd 4248 mm. • Bredd 1594 mm. • Tomvikt 870 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Glas 1204

2-dörrars kaross för 4 personer. • 4-cylindrig motor på 1189 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 53 hk DIN. • Topphastighet 143 km/t. • Längd 3835 mm. • Bredd 1500 mm. • Pris ej fastställt.



Ford Taunus 17 M TS

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 4-cylindrig motor på 1758 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 70 hk DIN. • Topphastighet 148 km/t. • Tankvolym 45 liter. • Längd 4452 mm. • Bredd 1670 mm. • Tomvikt 950 kg. • Pris 13592 kr.



Mercedes-Benz 190 SL Roadster

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1897 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 105 hk DIN. • Topphastighet 170 km/t. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4290 mm. • Bredd 1760 mm. • Tomvikt 1180 kg. • Pris ca 26.056 kr.



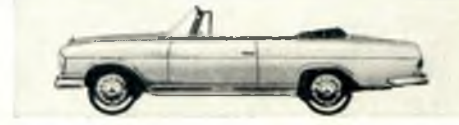
BMW 700 Coupé

2-dörrars kaross för 2 personer. • 2-cylindrig motor på 697 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 40 hk DIN. • Topphastighet 125 km/t. • Tankvolym 33 liter. • Längd 3540 mm. • Bredd 1480 mm. • Tomvikt 640 kg. • Pris ca 10.100 kr.



Glas Goggomobil TS 400

2-dörrars kaross för 2 personer. • 2-cylindrig motor på 395 cc, bakmonterad, 2-takt, luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 18,5 hk DIN. • Topphastighet 100 km/t. • Tankvolym 25 liter. • Längd 3035 mm. • Bredd 1370 mm. • Tomvikt 480 kg. • Pris ca 6.023 kr.



Mercedes-Benz 220 SE Cabr.

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 2195 cc, frammonterad. Direktinsprutad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 120 hk DIN. • Topphastighet 172 km/t. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4880 mm. • Bredd 1845 mm. • Tomvikt 1440 kg. • Pris ca 47.374 kr.



BMW 3200 CS

2-dörrars kaross för 4 personer. • 8-cylindrig V-motor på 3168 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 160 hk DIN. • Topphastighet 200 km/t. • Tankvolym 70 liter. • Längd 4830 mm. • Bredd 1720 mm. • Tomvikt 1500 kg. • Pris ca 55.000 kr.



Glas Isar T 700

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig luftkyld motor på 688 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 30 hk DIN. • Topphastighet 110 km/t. • Tankvolym 40 liter. • Längd 3455 mm. • Bredd 1470 mm. • Tomvikt 650 kg. • Pris ca 8.320 kr.



Mercedes-Benz 300 SE

4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2996 cc, frammonterad. Direktinsprutad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 160 hk DIN. • Topphastighet 176 km/t. • Tankvolym 65 liter. • Längd 4875, bredd 1795 mm. • Tomvikt 1580 kg. • Pris 44.448 kr.

TYSKLAND forts



Mercedes-Benz 300 SL Cab.

2-dörrars kaross för 2 personer. • 6-cylindrig motor på 2996 cc, frammonterad. Direktinsprutad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 215 hk DIN. • Topp hastighet 225 km/t. • Tankvolym 100 liter. • Längd 4570 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1400 kg. • Pris ca 55.000 kr.



NSU-Fiat Weinsberg 500

2-dörrars kaross för 2 personer. • 2-cylindrig motor på 499 cc, bakmonterad. Luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 15 hk DIN. • Topp hastighet 100 km/t. • Tankvolym 21 liter. • Längd 3085 mm. • Bredd 1350 mm. • Tomvikt 530 kg. • Saluföres ej i Sverige.



NSU-Fiat Jagst 770 Riviera

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 767 cc, bakmonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 25 hk DIN. • Topp hastighet 110 km/t. • Tankvolym 30 liter. • Längd 3680 mm. • Bredd 1450 mm. • Tomvikt 670 kg. • Saluföres ej i Sverige.



NSU Sport-Prinz

2-dörrars kaross för 2 personer. • 2-cylindrig motor på 598 cc, bakmonterad. Luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 30 hk DIN. • Topp hastighet 120 km/t. • Tankvolym 25 liter. • Längd 3560 mm. • Bredd 1520 mm. • Tomvikt 565 kg. • Pris ca 10.071 kr.



Porsche 356 B/Carrera 2

2-dörrars kaross för 2 personer. • 4-cylindrig motor på 1966 cc, bakmonterad. Boxermotor, luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 130 hk DIN. • Topp hastighet 200 km/t. • Tankvolym 50 liter. • Längd 3980 mm. • Bredd 1670 mm. • Tomvikt 1030 kg. • Pris ca 38.000 kr.

USA



Buick Invicta

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6576 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 325 hk SAE. • Topp hastighet 190 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5475 mm. • Bredd 1980 mm. • Tomvikt 1950 kg. • Priset ej fastställt.



Cadillac Sedan de Ville

4-dörrars kaross för 6 personer. • 8-cylindrig motor på 6384 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 325 hk SAE. • Topp hastighet 180 km/t. • Tankvolym 80 liter. • Längd 5640 mm. • Bredd 2030 mm. • Tomvikt 1550 kg. • Pris ca 57.200 kr.



Checker Superba

4-dörrars kaross för 7 personer. • 6-cylindrig motor på 3700 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 141 hk SAE. • Topp hastighet 150 km/t. • Tankvolym 89 liter. • Längd 5050 mm. • Bredd 1920 mm. • Tomvikt 1605 kg. • Pris ca 25.300 kr.



Chevrolet Bel Air

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 5355 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 250 hk SAE. • Topp hastighet 170 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5320 mm. • Bredd 2010 mm. • Tomvikt 1750 kg. Pris ca 27.000 kr.



Chevrolet Corvair Monza

2-dörrars kaross för 4 personer. • 6-cylindrig motor på 2372 cc, bakmonterad. Boxermotor, luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 152 hk SAE, topphastighet 170 km/t. • Tankvolym 53 liter. • Längd 4572 mm. • Bredd 1700 mm. • Tomvikt 1180 kg. • Pris ca 23.770 kr.



Chevrolet Corvette Sting Ray

2-dörrars kaross för 2 personer. • 8-cylindrig motor på 5355 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 340 hk SAE. • Topp hastighet 210 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 4450 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1420 kg. • Pris ej fastställt.



Chrysler 300 J

2-dörrars kaross för 4 personer. • 8-cylindrig motor på 6773 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 395 hk SAE. • Topp hastighet 220 km/t. • Tankvolym 87 liter. • Längd 5470 mm. • Bredd 2015 mm. • Tomvikt 1880 kg. • Pris ej fastställt.



Chrysler New Yorker

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6279 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 330 hk SAE. • Topp hastighet 190 km/t. • Tankvolym 87 liter. • Längd 5470 mm. • Bredd 2015 mm. • Tomvikt 1980 kg. • Pris ca 41.800 kr.



Ford Falcon

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2365 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 85 hk SAE. • Topp hastighet 135 km/t. • Tankvolym 53 liter. • Längd 4600 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1120 kg. • Saluföres ej i Sverige.



Ford Galaxie

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 5770 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 220 hk SAE. • Topphastighet 165 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5330 mm. • Bredd 2010 mm. • Tomvikt 1720 kg. • Pris ca 29.340 kr.



Ford Thunderbird 390-4V

2-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6390 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 300 hk SAE. • Topphastighet 180 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5215 mm. • Bredd 1920 mm. • Tomvikt 2000 kg. • Pris ca 41.133 kr.



Imperial Le Baron

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6773 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 350 hk SAE. • Topphastighet 190 km/t. • Tankvolym 87 liter. • Längd 5790 mm. • Bredd 2075 mm. • Tomvikt 2280 kg. • Pris ej fastställt.



Lincoln Continental

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 7045 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 320 hk SAE. • Topphastighet 180 km/t. • Tankvolym 94 liter. • Längd 5380 mm. • Bredd 1990 mm. • Tomvikt 2400 kg. • Pris ej fastställt.



Mercury Comet Standard Custom

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2790 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 101 hk SAE, topphastighet 140 km/t. • Tankvolym 53 liter. • Längd 4950 mm. • Bredd 1790 mm. • Tomvikt 1180 kg. • Pris ej fastställt.



Mercury Meteor

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 2790 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 101 hk SAE. • Topphastighet 140 km/t. • Tankvolym 60 liter. • Längd 5175 mm. • Bredd 1810 mm. • Tomvikt 1390 kg. • Pris ej fastställt.



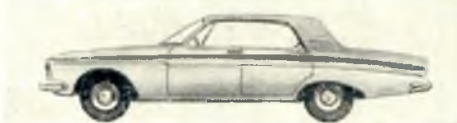
Mercury Monterey

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6390 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 250 hk SAE. • Topphastighet 160 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5460 mm. • Bredd 2030 mm. • Tomvikt 1850 kg. • Pris ej fastställt.



Oldsmobile 98

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6466 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 330 hk SAE. • Topphastighet 175 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5635 mm. • Bredd 1980 mm. • Tomvikt 2000 kg. • Pris ej fastställt.



Plymouth Fury

2-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 5215 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 230 hk SAE. • Topphastighet 160 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 5200 mm. • Bredd 1915 mm. • Tomvikt 1480 kg. • Pris ej fastställt.



Pontiac Bonneville

4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 6378 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 303 SAE. • Topphastighet 180 km/t. • Tankvolym 95 liter. • Längd 5560 mm. • Bredd 2000 mm. • Tomvikt 1910 kg. • Pris ca 41.778 kr.



Pontiac Tempest

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 8-cylindrig motor på 5341 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 260 hk SAE. • Topphastighet 190 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 4940 mm. • Bredd 1885 mm. • Tomvikt 1400 kg. • Pris ca 26.956 kr.



Rambler American

2/4-dörrars kaross för 5 personer. • 6-cylindrig motor på 3205 cc, frammonterad. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 90 hk SAE. • Topphastighet 130 km/t. • Tankvolym 76 liter. • Längd 4400 mm. • Bredd 1780 mm. • Tomvikt 1230 kg. • Pris ca 18.100 kr.



Studebaker Avanti

2-dörrars kaross för 4 personer. • 8-cylindrig motor på 4737 cc, frammonterad V-motor. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 280 hk SAE. • Topphastighet 210 km/t. • Tankvolym 80 liter. • Längd 4890 mm. • Bredd 1786 mm. • Tomvikt 1400 kg. • Pris ca 45.000 kr.

ÖSTERRIKE



Steyr-Puch 500 D

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig motor på 493 cc, bakmonterad. Boxermotor, luftkyld. • Drivning på bakhjulen. • Effekt 16 hk DIN. • Topphastighet 100 km/t. • Tankvolym 24 liter. • Längd 2965, bredd 1320 mm. • Tomvikt 490 kg. • Saluföres ej i Sverige.

ÖST-TYSKLAND



Trabant

2-dörrars kaross för 4 personer. • 2-cylindrig motor på 594 cc, frammonterad. • Drivning på framhjulen. • Effekt 23 hk DIN. • Topphastighet 95 km/t. • Tankvolym 24 liter. • Längd 3360 mm. • Bredd 1490 mm. • Tomvikt 640 kg. • Saluföres ej i Sverige.

**NYTT
I BLICKPUNKTEN**



Hyperlegant, hyperraffinerad och — hyperdyr är denna Mercedes-Benz 300 SE Coupé för de lyckliga få som har råd att betala en god bit över 50.000 kronor. På köpet får man luftfjädring, automatväxel och kvalitet.

COUPÉMODE

■ 1962 blev coupéernas år i Europa. Allt fler har velat satsa på ett individuellt och elegantare utseende. Tidigt ute var *Opel Rekord Coupé* med lyxig inredning och starkare motor, en direkt konkurrent till några år gamla *Consul Capri* från England.



Simcas ytterst vackra coupé väckte sensation på Parissalongen 1963. Finns tyvärr inte att köpa hos oss.

I Sverige kom bilmässan, och *Fiat 2300 Coupé* hänförde med sina förkrossande vackra linjer och sitt gedigna utseende. Vagnen har för övrigt blivit något av en schlager i Tyskland, där man på den inhemska marknaden just bara har *Mercedes 220 SE* och *300 SE Coupé* att ställa upp i samma klass — men italienaren är billigare. Modellen finns att tillgå i Sverige, medan den snabbare — men i övrigt lika — S-mo-

SPORTMODE

■ På båda sidor Atlanten bara växer intresset för de mer sportigt betonade vagnarna. I USA levererar nu nästan alla stora biltillverkare tillbehör till sina vagnar för att få högre effekt, bättre fart och bättre väghållning. Men man tillverkar också hela motorer — ibland i lättmetall — för den växande gruppen bilsportfans. Farterna blir fantastiska... Och i tillbehörsfloran noterar man en sådan sak som fyrväxlade lådor med golvspak!

Att de stora firmorna mer aktivt strävar till att se sitt namn representerat i resultatlistorna märker man inte minst på Ford, där man faktiskt planerar att serietillverka den hyperstarka och lika snabba Falcon med vilken Bosse Ljungfelt hade så stora framgångar i Monte Carlo-rallyt.

Men hos bilfabrikerna har man också med oro noterat de stora fram-

gångar som Ford länge haft med sin »sportvagn» Thunderbird. Och så har GM ersatt sin Chevrolet Corvette med den nya, futuristiska *Corvette Sting Ray*. Motorer finns på upp till 360 hk SAE med en slagvolym av 5,4 liter. Och farten blir då 210 km/t.

Samtidigt har man kompletterat med exklusiva *Buick Riviera*, som dock »bara» klarar 200 km/t.

Plymouth å sin sida svarar med *Sports Fury*, också den med ett flertal motorer på upp till 330 hk SAE och med fartresurser kring 200 km/t. Bland siffrorna kan nämnas accelerationssiffran för 0—100 km/t: 8 sekunder! Alla dessa vagnar har konventionella bromsar — notabelt med anledning av de höga farterna och den stora vikten.

Skivbromsar finns dock monterade på sensationella *Studebaker Avanti*, presenterad under våren 1962. Studebaker har ofta varit föregångare inom formgivning, och det är inte otroligt att Avanti sätter spår också hos andra fabriker. Avanti är märklig på



Chevrolet Corvette chockade världen i år genom att ge plastkarossen ett synnerligen futuristiskt utseende. Infällda lampor.



Plymouth Sports Fury är svaret från Chrysler Corporation på utmaningarna med Corvette, Bick Riviera, Studebaker Avanti och Ford Thunderbird. Har hävdats sig väl i sportssammanhang, även om karossen verkar mest standardbetonad av dem alla.

SNABBT EUROPEISKT

■ Också i Europa har det sportigt snabba kommit på modet — inte minst i fråga om upptrimmade standardvagnar. Ford har märkts mest, började 1962 med *Ford Taunus 17 M TS* med effekten höjd 10 hk DIN till 70 och med en ansenlig toppfart strax under 150. Accelerationen 0—100 km klaras på 17 sekunder och inredningen är betydligt elegantare än i standardmodellen.

Taunus 12 M hann knappt presenteras förrän det började viskas om en TS-modell också av den. Och mycket riktigt, under våren 1963 offentliggjordes data om TS-modellen och de ser ut så här: Cylindervolym 1498 cm³, effekt 55 hk DIN vid 4.500 v/min, max. vridmoment 11 kpm vid 2300 v/min, toppfart 138 km/t och acceleration 0—100 på 17 sekunder. Tillika har vagnen en utrustning som är vida mer elegant och påkostad än den hos standardmodellen.

Samtidigt händer stora saker i England. Man presenterar *Ford Consul Cortina Super* och hypersnabba *Lotus Cortina*. Båda är konverterade modeller av vanliga Cortina, men har försetts med Consul Classics femlagrade 1,5-litersmotor. I Cortina Super har man behållit motorn oförändrad — den ger alltså 59 hk och vagnen har fått en topphastighet kring 135 km/t och en acceleration 0—100 km/t av cirka 22 sekunder. Utvändigt skiljer inte mer än en extra kromlist. Lotus Cortina har fått samma kraftkälla som Lotus Elan, en utvecklad Classicmotor med överliggande kamaxlar som presterar fantastiska 105 hk. Vagnen har i övrigt lättats, kromen har plockats bort och av stötfångarna återstår blott små hörnbitar. Bakvagnen är också ändrad, den stela bakaxeln är i Lotus Cortina styrd av längs- och snedstag och är avfjädrad med spiralfjädrar. Resultatet har blivit den snabbaste bil som engelska Ford någonsin distribuerat, topphastigheten ligger över 185 km/t.

Lotus Cortina har blivit vårens stora bilhändelse i England och troligen kommer vagnen också att säljas i Sverige. Några sådana planer har man däremot inte för Cortina Super och Taunus 12 M TS, liksom inte heller för *Anglia Super* (med Cortinamotor).

Men vad man än säger i dag hos Ford Motor Co i Stockholm så är det ju faktiskt så att Ford internationellt på allvar fått upp ögonen för sportens betydelse. Så osvuret är kanske bäst beträffande de trimmade Fordmodellernas försäljning i Sverige.

Byggt och ritad hos Pininfarina är splitternya Peugeot Coupé en ren skönhetsupplevelse. Vagnen rymmer fyra och motorn finns i ett utförande med en väl fungerande direktinsprutning. Tidigare fanns en lika vacker cabrioletversion. Förutom motor och smådetaljer har Coupén samma specifikationer som vanliga 404.

dellen inte kommer att saluföras under det närmaste året.

Samma öde har också drabbat *Simca 1000* i hyperlegant coupéutförande — sensationen numrer ett vid Paris-salongen 1962. Den lilla Simcan har fått motorn upptrimmad till 40 DIN (52 SAE)hk och presterar en fart kring 140 km/t. Intresset i Sverige saknas säkert inte, men ännu vill generalagenten, Philipson och Söner, inte tala om saken.

Renault kom tidigare under året med nya *Caravelle* och cabrioletversionen *Floride S*. Vagnarna kan faktiskt betecknas som helt nya, under huven bak har man placerat en motor med femlagrad vevaxel på 46 hk DIN som ger

en toppfart av 135 km/t — och en utmärkt acceleration också i högre fartregister. 24 sekunder mellan 0 och 100 km/t är en utmärkt siffra och fartresurserna motsvaras av ypperliga vägegenskaper.

Nu är också *Peugeot 404* i exklusivt coupéutförande, byggt hos Pininfarina. Motorn har med direktinsprutningsaggregat av schweiziskt fabrikat fått utomordentligt goda prestanda med en maxeffekt av 80 hk DIN. Vagnen har fått en toppfart kring 160 km/t.

Vad de svenska vagnarna beträffar fanns i Bryssel en mycket attraherande *Volvo Amazon Kabriolet* till beskådande. Byggt i ett exemplar — av den belgiska generalagenturen.

flera sätt, plastkarossen har bland annat försetts med kraftiga störbågar. Topphastigheten ligger högt — 240 km/t — medan ett konventionellt fjädrings-system talar för att vagnen inte kan ta upp konkurrensen med europeiska sportvagnar på tävlingsbanorna.

Studebakers starkaste motor — 300 SAE-hk — är försedd med kompressor, en ovanlig detalj som delas med *Chevrolet Corvair Monza Spyder*, också det en vagn för sportiga med en motorstyrka på 152 hk och en topphastighet på 170 km/t. I sportutförande märks också *Dodge Dart GT*.

Än en gång har Studebaker byggt USA:s mest avancerade bil. Nu heter vagnen Avanti. Skivbromsar.

Ny på sportmarknaden är GM-märket Buick, som kommer med exklusiva — och stora — Riviera.

**NYTT
I BLYCKPUNKTEN**



En fartbomb i europeisk mellanklass är nya Alfa Romeo Giulia TI. Med 92 hk DIN har den originellt formgivna vagnen imponerande prestanda.

NYTT FRÅN ALFA ROMEO

■ Under året som gått har Alfa Romeo hunnit med en grundlig upprustning av sitt sortiment. Kvar av det gamla är faktiskt bara Giulietta Berlina TI och Giulietta Sprint Speciale, medan en linje med en högeffektmotor på 1.570 cm³ är helt ny. Familjetypen av dessa vagnar har döpts till *Giulia TI Berlina*, utseendemässigt en rätt beskedlig skapelse, men det är en ulv i fårakläder. Motorn presterar 92 hk DIN och ger den ganska lilla fyrdörrarsvagnen med ett tons vangvikt en topphastighet på 165 km/t och en acceleration upp till 100 på knappa 14 sekunder. Om vagnen är elegant kan diskuteras, men beträffande *Giulia Sprint* och *Giulia Spider* är det odiskutabelt. De vagnarna har nämligen ärvt karosserna oförändrade från Pininfarinabygda Giulietta Sprint och Spider.

Också den större Alfian har blivit förnyad, för första gången på länge bygger Alfa Romeo sexcylindriga motorer. Modellen heter 2600, och det syftar på slagvolymen av 2584 cc. Effekten är 130 hk DIN i Berlinamodellen som är fyrdörrars, medan den i Sprint (Coupé) och Spider (Kabriolet) har trissats upp till 145 hk DIN, allt vid 5.900 v/min. Toppfarten är också här mycket hög, omkring 180 km/t för Berlinamodellen och 195 för specialmodellerna. Alfa har alltid varit en dyr vagn, men har också alltid haft sin hängivna beundrarskara i Sverige, den krets som varit beredda att betala litet extra för någonting som verkligen är exklusivt.



Första gången på länge: En sexa från Alfa Romeo. Modellen är som sig bör formskön och komfortabel, därtill bjuder den en finish och ett detaljarbete av allra högsta klass. En hastighet på 180 inger respekt.

LANCIA I SVERIGE

■ Det gäller också *Lancia*, som på nytt introducerats i Sverige. Vi får alltså se omtalade *Flavia* i Sverige, kring 20.000 kronor kostar det att bli ägare till denna högtintressanta vagn med en fyrcylindrig boxermotor som driver framhjulen under det originella men rymliga skalet. Man säljer dock hela linjen av Lancia-modeller, det vill säga olika versioner av också *Appia* och *Flaminia*, som tidigare funnits att beskåda också här.



Lancia finns åter att köpa i Sverige — och det gäller också den vackra coupén på Flaviachassie. Med en vattenkyld boxermotor fram och framhjulsdrift vänder sig modellen till det exklusiva fåtalet bilentusiaster.

JAPANER KOMMER...

■ Det har talats om att den japanska bilindustrin skall komma anstormande mot europeiska marknader. För all del, i liten skala har man börjat. *Datsun* säljs sedan 1962 i Finland. Men ännu är transportkostnaderna höga och man får räkna med att konkurrensen i första hand kan komma att gälla specialbetonade vagnar i högre prisklass. I Japan presenteras en flod av bilnyheter. En av dem är sympatiska *Mazda 1000*. Vagnen har en cylindervolym på 1 liter och anges rymma 5 personer på en totallängd av 3810 mm.

AMFIBIE

■ *Amphicar* heter en amfibiebil av tyskt ursprung som under 1962 för första gången visats i Sverige. Bilen — eller båten — drivs av en engelsk Triumphmotor och visade sig fullt användbar både som bil och som båt. Hur man skall vårda karosseriplåten för att den inte skall rosta är naturligtvis ett problem, och det är klokt att se till att dörrarna är stängda då man ger sig ut på djupt vatten...



Bil på böljan blå. Men att försöka använda blinker vid kursändring skapar undran bland navigatörer. Amphicar heter amfibien, som är tysk och har en Triumph-motor.

BORGWARD BYGGDE

■ Till allmän förvåning började man bygga bilar i Borgwardfabrikerna i Bremen under 1962. Men det var en kortvarig episod, av delar som fanns på fabrikerna och hos underleverantörerna byggdes några tusental Arabellor, som såldes till ett mycket billigt pris.

I övrigt ser det mörkt ut för framtida Borgwardproduktion. En finansgrupp i Brasilien planerar att flytta verksamheten dit, men om det hela kan gå i lås vet man ännu inte.



Jeep Wagoneer på den vänstra bilden är först som elegant personbil med fyrhjulsdraft — och därtill individuell framhjulsfjädring och automatväxel. Studebaker Wagonaire till höger lanserar i år en praktisk takkonstruktion som gör baköppningen större.

PRAKTISKT FRÅN AMERIKA

■ Från Willys i Toledo, USA, har inkommit bilder av en ytterligt elegant stationsvagn, *Jeep Wagoneer*. Och man får reda på att den dessutom är fyrhjulsdreven (om man så önskar). Det är första gången verklig storbilskomfort lyckats förena sig med förmålig framkomlighet, man har nämligen byggt individuell framhjulsfjädring. Och för första gången finns automatisk växellåda med momentomvandlare till fyrhjulsdraft.

Den intressanta vagnen levereras med en sexcylindrig sidventilmotor på 140 hk SAE.

Samtidigt har Studebaker upptäckt att kombivagnarnas bakdörr alltför ofta inte räcker till. Och det problemet har man klarat elegant genom att låta en lucka i taket vidga öppningen ytterligare. På köpet får man ett soltak. Arrangemanget finns på *Studebaker Lark* och amerikanska biltestare intygar att det är vridstyvt.



Mazda 1000, nykomling från den unga japanska bilfabriken Toyo Kogyo.

Rambler Classic och dess 8-cylindriga version Ambassador har av Motor Trend korats till Car of the Year 1963 — USA:s mest eftertraktade pris.



ÅRETS BIL

1962 blev i Sverige Morris 1100 efter omröstning i Teknikens Värld bland Sveriges motorjournalister. I USA var det Motor Trend som enligt traditionen utnämnde »Car of the Year», och det blev *Rambler*, enkannerligen modellerna Classic och Ambassador. Motor Trend berömde bilarna för dess utomordentliga uppträdande på vägen, men framför allt för en framstående karosbyggnadsteknik, som är ny för året. Man tillverkar ett litet antal stora sektioner — där karmen för båda dörrarna på ena sidan är en del, pressad i två moment. Metoden lär spara pengar, ge en lättare bil. Och det utan att kvalitetskraven eftersätts. Dessutom har Rambler för första gången fått ett utseende som tillfredsställer också kräsen smak. Märket är att gratulera och ingenting borde hindra framgång också på svensk marknad.

FLERA BILAR 1963

■ 1963 kommer vi att uppleva ett flertal intressanta nyheter på bilmarknaden. Så gott som säkert kommer Hillman med sin babybil, en direkt konkurrent till BMC:s hundkoja — både i pris och storlek. Utvändigt formas Hillmanvagnen efter den kantiga skolan och i aktern är att finna en liggande fyrcylindrig radmotor.

Simca kommer att presentera större, starkare och snbbarre efterföljare till Arondmodellerna. Att bilarna blir eleganta vet vi redan, vissa likheter torde komma att finnas med Peugeot 404.

Skoda kommer troligen att inviga sin nya fabrik med jätteresurser. Och därmed blir den nya svansmotordrivna modellen aktuell.

Vauxhall planerar sin motsvarighet till Consul Cortina, men om vagnen som kommer att ha motorn fram och drivhjulena bak blir klar i år återstår att se.

Volkswagen lär experimentera med en större modell än 1500. Men något resultat i år lär vi inte få se.

NSU kommer i höst att presentera den första seriebyggda bilen med Wankelmotor. Intressant och spännande, Wankelmotorn har redan högeligen imponerat.



NY REKORD

Överraskande presenterades en helt ny modell av Opel Rekord i mitten av mars. Formgivningen är ny — påminner om Chevy II — och vagnen har blivit bredare och lägre — men några mm kortare. Motorn ger numera 60 hk DIN, toppfart över 135 km/t. Värmen och fjädringen förbättrade.

rummet (och knacka loss färgen från reservhjulets fälg). Reservdunken måste därför källas in någonstans eller förankras bland ev. övrig utrustning i bagageluckan. Det finns reservdunkar av plast, men dem vill vi uttryckligen varna för, då de på grund av explosionsrisken är helt förbjudna ur brand-säkerhetssynpunkt.

Till bör-gruppen hör också bogserlinan, ficklampan, varningstriangeln, asken med reservlampor och reservfläktrammen.



Tillbehörens »måste». Bensindunk för kr 11, bogserlina för kr 8, triangel för kr 12, fläkträm för kr 5, ask för reservlampor 1:50, Troublelite 19 kr.

Dessa grejor är relativt billiga. Dunken kostar omkring 20 kr, bogserlinan kostar under en tia och varningstriangeln kostar 12 kr. En bra ficklampa med magnet kostar 4:25. Philips har ett praktiskt lampetui, fodrat med skumplast. Det kostar 1:50 tomt. Från samma företag kommer Troublelite — en liten sladdlampa med magnet för festsättning litet varstans. Lampan kopplas direkt till batteriet med en 6 m. lång sladd. Den visar både vitt och rött ljus och är därför ett utmärkt komplement till varningstriangeln — om något skulle hända i mörkret. Priset ligger kring 20 kr.

Elektrisk vindrutespolare

De flesta bilar är numera försedda med vindrutespolare. Men det finns fortfarande några märken som saknar denna viktiga detalj, och köper man en begagnad bil, är man många gånger tvungen att byta ut den spolare som finns. I huvudsak finns det tre typer av vindrutespolare på marknaden: elspolare, vakuumpolare och handdrivna spolare. Av dessa är den elektriska spolaren den bekvämaste och säkraste. Men naturligtvis är den mer invecklad och därmed också mer sårbar. Verkstäderna får ofta byta brunna motorer. En enkel konstruktion kan göras mer robust. Men den kräver handkraft och är svår att placera på ett vettigt ställe. Och oftast är det ju så att man inte har vare sig några händer eller några fötter till övers i de situationer då spolaren behövs som bäst. Här leder el-spolaren överlägset. Den kan spola under hela omkörningen, medan man rattar, trampar ur och växlar. Men ofta sitter vindrutespolarreglagen fel placerade. Knappar på instrumentpanelen kräver en handrörelse. Man måste antingen släppa växelspaken eller ta en hand från ratten. Sitter reglaget på golvet kräver det en fot. Som i regel får tas från kopplingspedalen.

Var skall man då placera knapparna? Har man en elektrisk spolare kan man sätta en tryckknapp på t. ex. växelspaken. Det ser kanske inte så elegant ut, men man vinner sekunder på att veta precis var knappen sit-

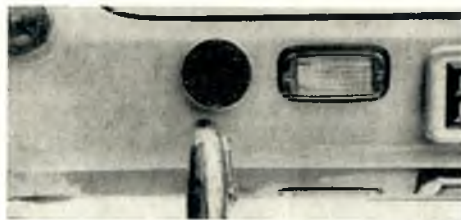
ter. Och det är kanske just de sekunderna man behöver för att upptäcka den fara som döljer sig bakom smutsen. I statspolisens bilar lanserar man en annan lösning. I de specialutrustade Amazonerna sitter spolare och torkarreglaget under en ratteker. Någon- ting att plagiera även i privatbilar!

När man monterar spolaren bör man montera behållaren (som i de flesta fall kunnat vara större) på ett lämpligt ställe. Oftast sätts den så att man måste ta loss den för att fylla vatten. Man får annars hålla från en avsevärd höjd och riskerar då att spilla på t. ex. elektriska detaljer, som inte mår bra av vatten.

Det första kravet på en bra spolare är dock att den skall ge en kraftig stråle, som träffar vindrutan även när bilens fart är hög. Av de tre spolartyperna kan nämnas Bosch (elektrisk), Trico (vakuum) och Automatic (manuell). Av dessa är el-spolaren dyrast och kostar 50—60 kr.

Extraljus

Till de tillbehör som gör körningen säkrare hör hjälpljuset. Dessa är faktiskt inte några snobb- och lyxartiklar (möjligtvis med undantag för taksökaren), utan goda investeringar för folk som kör ofta i mörker och dimma. När man skall köpa extrabelysning bör man först göra en utredning av sina körvanor för att med ledning av denna bestämma inköpen. Till att börja med kan man köpa en backstrålkastare. Den behöver *alla* bilister. En backstrålkastare skall ha god sidospredning och skall praktiskt taget kunna lysa runt ett hörn. Enklast är det att montera detta ljus på stötfångaren, men det finns även backstrålkastare som byggs in i karossen. De är mycket eleganta men har en nackdel: man måste göra hål i plåten.



Infällt behöver backljuset inte skämma bilens utseende.

Det verkliga »snobblyuset» är taksökaren, som anses ge bilen ett sportigt utseende. Kanske gör den också det. Den för tanken till OT, OT-vagnar och OT-tävlingar. Och det är också där de i princip hör hemma. Som färdelysning är sökarljuset dåligt, då det har sitt ljus koncentrerat till en punkt. Däremot är det utmärkt som sökarljus när man skall söka efter gatuskyltar t. ex. En takmonterad sökare skall sitta så långt bak att handtaget inne i vagnen inte kan skada passagerarna vid en ev. vurpa.

Ett sökarljus inbjuder gärna till rackartyg. Men kom ihåg att det är straffbart att leka med det i trafiken.

Sökarljus

En bil med taksökare kan vara svårsäld. Har man borrar ett hål i plåten, är det svårt att täppa igen det. En ev. spekulant kanske inte alls vill ha taksökare. Och så blir bilen osäld. Många spekulanter är ock-

så rent misstänksamma mot bilar med taksökare. En sådan tingest inbjuder gärna till fantasier om bilens tidigare liv — vare sig den körts i tävlingar, buskörts av någon sportintresserad vardagsbilist eller bara normalt.

Fjärrstrålkastaren ger ljuset bortom helljuset och skall ställas in något högre än helljuset för att ge den bästa effekten. Rätt inställd skall fjärrstrålkastaren ge en räckvidd som är ända upp till 100 meter längre än normalt vid körning på kuperad väg, då det vanliga ljuset »doppar».

Ett rätt konstruerat dimljus fungerar även som kurvljus. Det har nämligen förutom förmågan att lysa in under dimman en god sidospredning, som avslöjar kurvans hemlighet när man går in i den. På en modern bil sitter strålkastarna relativt högt och kastar därför sitt ljus mot dimväggen. Det lågt monterade dimljuset däremot »tittar» under dimtacket.



Ett propert montage av extraljus och starktonshorn.

Fjärrstrålkastaren skall alltid vara kopplad till helljuskontakten, så att den slås av när man bländar av. Och den bör dessutom gå igenom en separat strömbrytare, så att den kan stängas av även när helljuset är på. Dimstrålkastaren kan däremot vara till nytta även för mötande trafik. Genom den goda sidospredningen blir även den högra sidan av vägbanan belyst och den mötande trafikanten aviseras i god tid om eventuella hinder i hans vägbanan.

Montera själv

Om man själv vill montera sina hjälpljus kan man använda sig av de monteringsinstruktioner som finns att köpa. En någorlunda händig person klarar monteringen, men han bör dock vända sig till en fackman för att få sina ljus rätt inställda. Det är mycket viktigt att strålkastarna monteras på stabila fästen, så att de inte fladdrar.

Det finns många bra fabriker när det gäller extrabelysning. De mera kända märkena är Bosch, Lucas, Hella, Johnson och Marchal. Prisexempel: Backlampa för separat montering: 22:50. Backlampa för infällning: 14:75. Dim- och kurvljus: 58:-. Fjärrljus: 58:— (Dessa priser gäller Bosch.)

Extra signal

Bland de elektriska tillbehören får vi inte glömma starktonshornet. Faktum är att vi hör varandra för dåligt på vägarna. Standardhornen förmår i de allra flesta fall inte tränga igenom den bullerriådan som omger t. ex. en långtradarchaufför i hans hytt. De ger (enligt lag) en jämn, dov ton. Starktonshornet har sin grundton berikad med övertoner, vilka har ett högre svängningstal än det dova bullret och ligger inom det område i vilket människans öra är känsligast. Hornen har dessutom en utpräglad riktverkan. Starktonshornet bör monteras så öppet

forts. på nästa sida.

TILL BILEN ... forts.

som möjligt. Idealet är en helt fri monteringsring, men man kan även sätta ljudapparaterna bakom ett inte alltför tätt kylargaller.



Här är Boschsortimentet för extraljus. Överst kurvlyjus (till vänster) och fjärrljus, som finns i olika diametrar. Nederst två varianter av backljus. Andra fabrikat att rekommendera: Hella, Marchal, Lucas.

När man monterar skall man också se till att hornen inte kommer i kontakt med chassi, kaross eller motor. Det finns speciella hållare att köpa. Dessa monteras stadigt, så att vibrationerna inte fortplantar sig till karossen.

Starktonshornen skall naturligtvis endast användas på landsväg. Man bör därför ha en omkastare, så att standardhornet kan kopplas till vid körning i städer och tätorter. Att koppla ihop de båda hornen är mindre lyckat. Resultatet av en sådan manipulation blir i regel sämre än om man använder enbart starktonshornet. Bra fabrikat: Bosch, Hella.



Starktonshornet — gärna i dubbel uppsättning — gör omkörningarna lättare.

Bättre väghållning

Styva stötdämpare (Koni eller Auto-Trygg) ökar bilens stabilitet och medger fränare kurvtagning. De är justerbara och kan efter omställningar rent teoretiskt användas i 40.000 mil. Priset är c:a 100 kr. styck.

Kanske tycker många att det är lyx att köpa specialdäck till bilen. De s. k. gördeldäck har dock så många fördelar att det kan vara värt pengarna att byta.

Gördeldäck har fått sitt namn därför att korden i däck ligger i längdriktningen i stället för som hos standarddäck i c:a 45 grader. Utanpå den tvärliggande korden har lagts en gördel. Denna konstruktion har lik-

nats vid ett vagnshjul med en järnring omkring.

Tack vare denna gördel förändras inte däckets omkrets ens i mycket höga farter. Den stora anliggningsytan mot vägen bibehålls i alla lägen, och väggreppet blir därför bättre. Kurvegenskaperna, speciellt på hala vägar, förbättras. Deformationen blir också mindre och värmeutvecklingen låg. Till det senare bidrar även de tunna däckssidorna.

En annan fördel med gördeldäck ligger på det ekonomiska planet. De har större livslängd än standarddäck och eftersom de har mindre rullningsmotstånd, kan farten ökas, medan bensinåtgången kan minskas.

Det finns naturligtvis även nackdelar. De flesta gördeldäck har en bullrig, stötig gång på knottiga vägar och gatsten. De bör inte heller monteras på smala fälgar.

Gördeldäck skall inte blandas med andra däck på en bil. Gördeldäck enbart fram gör vagnen överstyrd, medan gördeldäck enbart på bakhjulen ger motsatt verkan.

Medan vi ännu är inne på däckproblemet skall vi titta litet på de speciella problem vintern för med sig. Det blir halt. Ibland fruktansvärt halt. Många bilister tvekar (och det är mycket förståeligt) att ge sig ut när vägarna är blanka. Men det finns tillbehör som hjälper bilen att hålla sig kvar på vägen.

Nabbade däck



Så här monteras Keinäshokken på specialvulkade däck.

Vinterdäck t. ex. Sådana däck är mycket bra i lös snö, men brukar på ren isgata inte vara bättre än sommardäck. En avsevärd förbättring av väggreppet ger de s. k. nabbarna. Det var inte utan att man frågade sig: Varför har ingen kommit på det här förut? efter den första provturen med nabbade vinterdäck. Men visst har det kommit på. Nabbdäck är ingen ny uppfinning, det är bara så att det är först under de senaste åren de blivit tillgängliga för gemene man. Och detta till ett relativt hyggligt pris. Nabbarna, som är av hårdmetall, monteras på däck utifrån. Man borrar helt enkelt ett hål i slitbanan och pressar in nabbarna i detta. Prov har visat att de sitter kvar och att de är mycket tåliga mot slitage även vid körning på barmark. Snötäckta vägar, som inte blivit hårda, är nabbarnas sämsta underlag. Vid körning på is är bromssträcka emellertid avsevärt reducerad. Vid prov som företagits blev bromssträcka med 80 kilometers fart bara 30 meter med nabbade däck mot 80 meter utan nabbar.

Det är siffror som talar.

Nabbarna kan utan olägenhet borraras in i gummerade vinterdäck. Däckstillverkarna har dessutom börjat framställa vinterdäck speciellt avpassade för nabbar med färdiga hål.

Bästa resultatet når man om man har nabbar på alla fyra hjulen. Vissa bilar kan bära sig konstigt åt om de får nabbdäck på bara två hjul.

Och hur många nabbar skall man ha i varje däck? Tillverkarna av Keinäs-Hokken räknar med 1 nabb per tio kilo vagnvikt och däck. Kostnaden är c:a 60—70 kr per däck. De fabrikat som användes mest under den gångna säsongen var Secomet och Keinäs-Hokken. Man kan nog räkna med en inten-

siv utveckling på detta område och nyheter är nog att vänta redan nästa säsong.

Men snökedjorna då? Har de förvunnit alldeles? Nej, visst inte. Det finns fortfarande många bilister, som anser att kedjor är det enda pålitliga antihalkmedlet. Numera tillverkas det snökedjor med hårdmetallklor, som ger ett utmärkt grepp. Snökedjorna har naturligtvis sina olägenheter vad beträffar montering, men för bilister som kör minimalt varje vinter är de den bästa och billigaste lösningen på det stora vinterproblemet.

Snabblänkarna är en annan god hjälp i glatt väglag. Dessa är dock avsedda endast som temporära hjälpmedel för kinkiga situationer. För att få hundraprocentig greppverkan bör man ha fyra snabblänkar på varje hjul. Men se upp för att använda dem på barmark. De kan gå sönder och kan hinna göra skada på t. ex. stänkskärmarna innan man fått stopp på vagnen.

Radio i bilen

Om vi nu skall fortsätta att travestera talesätt, kan vi t. ex. säga: Min bil är min borg... Och varför skulle man inte på alla tänkbara sätt göra sin borg hemtrevlig? Till trevnaden hör utan tvivel musik. Glada toner kan göra den allra tråkigaste måndagsmorgonkörning betydligt lättare. Men vilken apparat skall man välja?

Det finns rena reseradiopparater, som också kan användas i bilar. En annan typ är reseapparater som försetts med en speciell kassett och andra anordningar för att passa i bilar. Den tredje typen är bilradioapparater med en lös enhet, som kan användas även som reseradio. Slutligen har vi så de rena bilradioapparaterna, som konstruktions-tekniskt kan uppdelas i heltransistoriserade apparater, apparater som har både transistorer och rör och apparater med enbart rör.

Reseradio?

I denna ymniga flora bör man varna för de rena reseradioapparaterna. De kan användas vid ytterst få tillfällen. Bäst är naturligtvis den riktiga bilradion. Typen blir i mångt och mycket en fråga om vad man har råd med. Det finns dock en del egenskaper man bör ta hänsyn till.

Manövreringen skall vara godtagbar. Körningen får inte störas av letande efter rattar. Bäst (men dyrast) är naturligtvis apparater med automatisk stationssökare. Ett lätt tryck på en spak, och radion söker själv rätt på en stark station. Skulle den inte bjuda på njutbar musik, trycker man igen och sökandet fortsätter.

Känslighet och störningsfrihet är mycket viktiga krav på en bilradio. Ljudkvalitet som inte är i toppklass kan många överse med, andra inte. En dålig högtalare kan förstöra den bästa radio. Högtalaren bör vara så stor som möjligt och helt inbyggd. Den bör riktas mot passagerarutrymmet. Antennen bör vara lång och placerad så nära radion som möjligt. Att sätta den på bakre stänkskärm medför sämre effekt.

Och glöm inte tillbehöret till tillbehöret: radiolicensen.

Radiomärken att rekommendera: Philips, Blaupunkt, Becker.

Överdragsklädseln kan göra inredningen piggare och gladare samtidigt som den skyddar originalklädseln. (Man skyddar den alltså åt den som en gång skall köpa ens bil som bättre begagnad.) Den snyggaste klädseln är Eleganza (Artex). Pris: c:a 155 kr. Det finns även enklare överdrag, s. k. filtårsar, som träs över ryggstödet och viks över stolen. Man bör nog se till att man köper en plädhållare för några kronor samtidigt. En bilklädsel som slingrar sig och

halkar ner brukar ge en viss olustkänsla, när man sitter och kör.



Överdragsklädseln Eleganza till höger kostar 155 kr för framsäten, medan man får filtöverdraget till vänster för kr 13 per stol. Nackstödet kostar kr 54:— och gummimattorna kr 10:—. Plädhållarna kostar kr 5 per styck.

På bilgolvet skall det helst ligga mattor. Snyggast är det naturligtvis med »heltäckande» kokosmattor. Dessa är dock ganska dyra. Bra gummimattor (för en tia styck) kan man köpa i vilket varuhus som helst. Men kom ihåg att mattorna skall ha ett ruttmönster som håller kvar vattnet.

Ett nackstöd är vilsamt och skyddar dessutom huvudet och halsen vid en ev. påkörning bakifrån av någon annan bil. Men det kan vara farligt att ge föraren ett nackstöd. Det finns risk att han då somnar under trötta körningar.

Använd säkerhetsbältet

Säkerhetsbältet skulle väl egentligen ha kommit först i denna artikel, men som vi nämnde tidigare ingår bältet numera i bilens obligatoriska utrustning. Om ni skall köpa ett bälte, skall ni se till att ni får ett som är godkänt av Vattenfall. Fråga försäljaren av ert märke vilken typ av bälte som rekommenderas för er vagn. Och bältet skall användas. Om ni eller era passagerare har svårt att komma ihåg det, kan ni köpa en billig påminnelse — en liten skylt med texten »Använd säkerhetsbältet». Den kostar bara 50 öre.

ANVÄND SÄKERHETSBÄLTET

Det räcker med en liten påminnelse...

En mycket praktisk sak är den lilla korgen man sätter på kardantunneln för att förvara småsaker i. Där kan man lättåtkom-

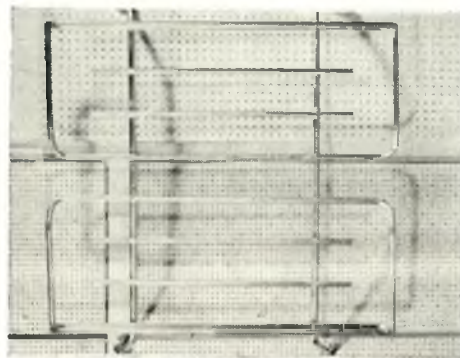


Korgen över kardantunneln är praktisk i bilar med ont om förvaringsutrymme.

ligt ha sina vintregrejor (isskrapan, siktduken eller anti-ice-sprayflaskan) eller t. ex. handskarna eller den läskedrycksflaska som inte blev urdrucken på raststället. Priset är c:a 5 kr.

Ett takräck eller ett skidställ får man förr eller senare behov av. Priset är c:a 40 kr. för ett bra räck, medan ett skidställ typ bågar kostar c:a 20 kr. Den gamla typen av skidställ, som är tillverkad av gummi och spänns fast direkt på taket, är dock inte att rekommendera. Under fart verkar skidorna som flygplansvingar och lyfter både ställ och last från taket...

För Volkswagen finns ett specialställ som består av skålar som fästs inuti bakre stötfångaren samt hållare med remmar som skruvas fast på gallet till motorns luftintag.



Ett takräck kring kr 40:— ger plats också åt skrymmande föremål. Det finns typer som passar alla bilar.

Skidor på biltak skall alltid placeras med spetsarna bakåt. Har ni ett takräck måste ni komma ihåg att inte lasta detta för högt. Alltför hög och tung last kan göra den mest vägsäkra vagn bångstyrig. En bra grej att hålla kvar lasten med är den s. k. bläckfisken, en flerarmad, elastisk hållare som spänns över hela lasten. Den bör helst vara försedd med gummiklädda krokar.

Skidstället är inte enbart användbart för skidor. Lagom långt trävirke till sommarstugan eller fisketurernas metspön kan man också spänna fast. Om lasten sticker långt utanför baktill skall den ytterst på spetsen förses med en röd-gul varningsduk eller (om det är mörkt) en varningslampa.



Det mest elementära bland biltillbehören. Svampen, sämskskinn och spannen. Allt får man för omkring 25 kronor.

Det mest elementära gör-det-självt-jobbet på bilar är nog tvättningen. Bensinstationerna går i allt större utsträckning in för självservering på spolplattor och i tvättboxar. En hink med tvättgrejor är det inte dumt att ha. För en tia får man en liten plasthink med ett sämskskinn och en svamp i. Kombinationen är bra. Den skramlar inte i ba-

gagetrymmet. Det gör inte heller bilförbandslådan från Astra (c:a 15 kr.) Den innehåller allt man behöver för smärre blesyrer plus en sax, som man kan ha nytta av i andra sammanhang. Varje bil har sina speciella tillbehör. Mest rik på sådana är utan tvivel Volkswagen. Man kan »förkroma» luftintaget bak och man kan förse den med amerikanska stötfångare (kostar något över 200 kr). Det ser utan tvivel mer grillaktigt ut än den släta tungan och originalstötfångaren. Numera finns det även stötfångare av glasfiber för Volvo och VW. Dessa kan t. o. m. fås i granna pastellfärger.

Fåfångans marknad

Därmed är vi inne på kapitlet »glamour». Och visst skall man unna sig litet lyx, även om man inte behöver köpa en ful blomvas eller en gräll rattmuff, som förresten kan vara farlig om den skulle glida i en kritisk situation. Mycket populära är hjulsidorna, som kläms fast innanför navkapseln. De ger utan tvivel standardvagnen ett sportigt intryck. »Snobbsidorna», som de även kallas, är dock ett eftertraktat och lättfångat byte för långfingerade element.



Onekliga gör ekerföljringarna en del åt bilens utseende. Omkring en tia per styck är priset.

Både praktiska och sportiga är stenskottskydden för lyktorna (10—15 kr). Att göra bilen sportig är en avdelning för sig. Alla har vi väl mött »vedbodtrimmaren»? Han som köper en Volkswagen, tar av navkapslarna, plockar på en taksökare och sliter ut insatserna ur avgasrören. Det är ett av de billigare sätten att göra bilen sportbetonad. Men det finns andra — och läkrare — sätt. En snygg trärakt t. ex. pryder sin plats i den bilsportintresserade vagn. Dessa rattar kan fås med nav till de flesta bilmodeller. Priset håller sig vid c:a 200 kr. Den utvändiga backspegeln kan också »sporta till» vagnen. Nu är det nog dock så att skärmbackspegeln har blivit mera en prydnads-grej än en bruksartikel. Vill man göra bilens yttre särskilt extremt, köper man en racerbackspegel (ser i princip ut som en cykellykta) för c:a 35 kr.

Skall man absolut kleta lappar på bilen bör man nog göra det med reflekterande sådana.

En rulle reflexband för några kronor behöver inte misspyda. Glöm f. ö. inte att klistra en stump på dörren, som reflekterar när dörren står öppen. En annan allt mer populär klistring är den schackrutiga tejen. Mönstret är hämtat från tävlingsbanan, där det svart- och vitrutiga mönstret används på målflaggan. Just det mönstret anses därför bringa tur med sig. En rulle sådan tejp kostar omkring en femma. För den som vill göra inredningen ännu mer sportig finns det växelspaksknoppar av blank metall. Kostar c:a 16 kr.

Om bilisten själv skulle vilja ge sig en sportig julklapp kan han köpa ett par snygga bilhandskar. Dessa handskar är luftiga och behagliga och ger ett säkert rattgrepp.

Tro inte att ni gör er löjlig om ni åker omkring i stöthjälmar i en vanlig vardagsbil. Nej då, man kan aldrig vara nog rustad mot olyckor.



Direktör Per Hasselgärde från Ähln & Åkerlunds Förlag AB t. h. överlämnar här beviset för att Morris 1100 av svenska motorjournalisterna valts till Årets bil 1962. Mottagare är verkställande direktören i BMC George Harriman, älskade är bilens geniale konstruktör Alec Issigonis närmast t. v. och chefredaktören för Teknikens Värld Rune Melander.

ALEC ISSIGONIS – mannen

När Morris 1100 korades till 1962 års bil av förlagskollegan Teknikens Värld, kunde det 57-åriga konstruktörssnillet och chefen för BMC:s alla tekniska avdelningar Alec Issigonis fästa en ny fjäder i sin hatt – om han hade velat. Ty faktum är att han dels helst går barhuvad och dels helst avstår från allt beröm för sina personliga prestationer.

Den i Smyrna födde engelsmannen har faktiskt blivit ett begrepp och en synnerligen viktig faktor i bilens korta historia, och mot bakgrund av dessa obestridliga fakta skulle det vara ägnat att förvåna om den genomlogiske Issigonis misstycker till denna lilla presentation...

Han föddes alltså i Smyrna år 1906. Hans far ägde ett skeppsvarv, och där lärde sig lille Alec att handskas med verktyg långt innan han kunde läsa och skriva. I Smyrna såg han sitt unga livs första bil när han var i åttaårsåldern – tyvärr kan han inte erinra sig om det var en Willys-Overland eller T-Ford!

Så flyttade han till England och pluggade ett tag på universitetet i London, dock utan att ta någon examen. I stället utbildade han sig till ingenjör och 1933 fick han anställning hos Hum-ber, på ritkontoret.

Efter kriget började han hos dåvarande Morris Motors Ltd. med uppgift att konstruera fjädringssystem. Det pysslade han med i två år innan han lyckades övertyga sina uppdragsgivare om att han ville konstruera hela bilar! Så småningom fick han försöka och resultatet blev Morris Minor, en av de populäraste bilar som någonsin byggts. 1952 slog ett antal engelska bilfabriker sig samman till British Motor Corporation och då var Issigonis chefkonstruktör hos Morris. 1957 blev han cheffingenjör hos BMC och i november 1961 utnämndes han till teknisk direktör. Utnämningen hade säkert kommit tidigare om inte Issigonis i mitten av femtitalet »hoppade av» till ett konkurrentföretag några år...

Morris Minor var en bil som inte skilj-

Morris Minor, som också hann med att döpas om till Morris 1000, symboliserade med sitt utseende å la engelsk dogg örrikets önskan att återta den internationella bilmarknad man förlorat under det senaste världskriget. Alec Issigonis gjorde konstruktionen men var ledsen för att han inte fick lansera sina ovanliga idéer...



En bil med »Hundkojans» företräden måste helt enkelt inspirera konstruktörer av specialare. Men John Cooper fick direkt av BMC uppdraget att modifiera den, och alltså finns BMC Cooper serietillverkad! Denna bil med Tom Trana vid ratten vann SM i tillförlitlighet 1962 och har snabbt slagit igenom som tävlingsvagnen på modet i BMC-köpande länder.





Så här ser den ut, Årets bil 1962! Morris 1100 segrade överlägset när Teknikens Värld inbjöd Sveriges motorjournalister till omröstning. Alec Issigonis svarar för konstruktionen, men har haft hjälp — Pininfarina har ritat karrosseriet, medan Moulton Developments signerat den eleganta vätkefjädringen.

bakom årets bil 1962

de sig från mängden, utan det var först med lilla BMC 850 — som den heter i Sverige — som Issigonis blev berömd. Med denna bil lanserade han en stor mängd nya idéer som verkligen bröt av mot all gammal slentrian som bilkonstruktörerna tydligen så gärna vill hemfalla åt. Issigonis gjorde bilen så praktisk som det överhuvudtaget var möjligt, kort och gott en kub med ett hjul i varje hörn!

Konstruktionsfinesserna var många och märkliga. Tvärställd motor direkt sammanbyggd med växellådan gjorde att motorrummet kunde göras minimalt. Motor och växellåda smörjs av samma olja, vilket förenklar bilens skötsel. Individuell fjädring runt om och luft/gummi som fjädringselement gav bilen alldeles speciella vägegenskaper.

Men själv är Issigonis inte någon varm anhängare av idén med framhjulsdraft och tvärställd motor! Det är bara det att arrangemanget är mest praktiskt för den sorts bil han fick i uppdrag att konstruera. Issigonis är realist, han anser att en bil helt och hållet skall utformas efter sitt ändamål och att inga som helst avkall får göras på den principen.

Själv köpte han 1933 en Austin »Ulster», med kompressormatad motor på 750 cc. Issigonis säger att han den tiden levde på te och smörgås för att ha råd med bilen, som kostade 225 pund... Så småningom förvandlade Issigonis och hans vän George Dowson denna Austin till en »specialare», som gjorde nära 200 km/t. De kallade bilen för »Light-weight Special», men just när den var färdig bröt kriget ut och bilen ställdes

upp i Dowsons lada. Efter krigsslutet plockades den fram och de båda vännerna tävlade flitigt med den. De har fortfarande bilen kvar, och Issigonis anser att den trots sin konventionella konstruktion är lämplig för sitt ändamål — att tävla!

Framhjulsdraft och frontmonterad motor anser han är säkrast för genomsnittsbilisten. Frågar man honom varför, gör han en liknelse med en kastpil! Enkelt och korrekt.

Vad de så kallade »hundkojorna» beträffar — Issigonis tycker det svenska smeknamnet är ytterst välfunnet — är själva idén inte alls ny. Issigonis gjorde sina skisser redan under studietiden, och när han år 1945 fick i uppdrag att rita Morris Minor var han mycket besvärad av att bilen måste byggas så konventionell. Många Morrisägare har nog undrat över varför det har funnits så gott om plats på bredden under Minorns motorhuv — och nu efteråt har Issigonis gett svaret. Han hoppades att Minor skulle stå kvar i produktion så länge att företagsledningen skulle hinna inse fördelarna med tvärställd motor och framhjulsdraft och lägga om produktionen till detta system! Men i stället valde man alltså att låta Issigonis rita en helt ny bil.

Alec Issigonis är faktiskt vad man skulle kunna kalla gift med sitt arbete. Han är ungarl och har åtminstone till för ett par år sedan bött hemma hos sin mor. Han arbetar nästan dygnet om, hans medarbetare anser hans kapacitet smått fenomenal!

Han har mycket bestämda vanor. Semestern tillbringar han alltid på samma

hotell i Monte Carlo, det har han gjort ända sedan senaste världskriget. Han vägrar att köra bil mer än han behöver och tar aldrig med bilen under semestern. I Monte Carlo dricker han dry martini, badar och latar sig och kopplar fullständigt av från arbetet.

Morris 1100, som av svenska motorjournalister valdes till 1962 års bil, och dess »kusin» MG 1100 är Issigonis senaste konstruktioner. Dessa bilar är större än »hundkojan» och har ett ytterligare utvecklat fjädringssystem, där de främre hjulen »varnar» de bakre för ojämnheter i vägbanan med hjälp av vanligt vatten! Detta fjädringssystem har utvecklats av Moulton Developments, men var patenterat i Frankrike redan år 1934.

Och vad kommer närmast från detta konstruktörssnilles arbetsbord? Själv tiger han som muren, men det tippas inom expertkretsar allmänt att han skall revolutionera hela BMC:s tillverkningsprogram när det gäller personbilar. Många av dagens BMC-modeller är ju konstruktivt sett uråldriga, med tunga stela bakaxlar, konventionella motorarrangemang och massor av döda utrymmen. Ett härligt verksamhetsfält för en man med Issigonis idéer!

Men redan Issigonis hitillsvarande konstruktioner har ställt honom i ramplyuset som en av världens största bilsnillen. Det är få människor förunnat att under sin livstid bli så namnkunniga inom just den här branschen — så Issigonis kan därför utan tvekan jämföras med män som W. O. Bentley och Ettore Bugatti.



FERDINAND PORSCHE

FERRY PORSCHE

SKAPAD AV MOTGÅNGAR

Fenomenet på efterkrigs-
tidens bilmarknad
heter Volkswagen. Skapad
redan långt före kriget
säljs den i dag mer än
någonsin. Förhistorien
handlar om en eldsjäl —
Ferdinand Porsche.



1938

Prototyperna till serietillverkningen levererades från Porsches verkstäder i Stuttgart — typen som sågs 1938 tillverkades oförändrad 1949. Delad bakruta, mekaniska bromsar och asynkroniserad växellåda var detaljer som senare ändrades.



1963

I år ser Volkswagen fortfarande likadan ut — så när som på smådetaljer. Och under skalet döljer sig samma konstruktioner. Motorn är sig lik, men har blivit starkare och toppfarten är höjd.

Aret är 1949. Professor Ferdinand Porsche har fått tillstånd att lämna Frankrike efter år av fångenskap. Han är rentvådd från alla anklagelser, men fysiskt en bruten man. Man reser i bil, professorn, hans son Ferry och hans systerson Ghislaine Kaes.

Ingen säger mycket. Professorn, i vanliga fall en fartälskare, vill stanna på varje utsiktspunkt, njuta av landskapet. Han återser Tyskland, för första gången på fyra år.

— Där var en Volkswagen, säger

hans son. Där var en Volkswagen igen, säger Ghislaine Kaes igen.

Den gamle mannen tiger. Han avslöjar inte vad han känner.

Den åldrade Porsche var på väg för att se Wolfsburgfabriken arbeta, för att se hur den bil som efter år av bekymmer, sorg och motgångar, efter värleskrig och förstörelse nu äntligen produceras. Han kom och såg tillverkningen av den bil som varit hans livs största uppgift.

Året efter denna resa gick Ferdinand Porsche bort, efter att på ålderns höst

ha hunnit med den revolutionerande Porschetraktorn.

Sedan dess har Volkswagen hunnit med att teckna många blad i biltillverkningens historia. Nu produceras över miljonen bilar per år. Mer än sex miljoner är tillverkade, och man har utsikter att ta upp kampen med Ford av modell T, som på sin tid såldes i fantastiska sjutton miljoner exemplar.

Volkswagen är än i dag bestseller på egenskaper som skapades vid ett ritbord i en liten lokal i Stuttgart på trettitalet.

(Fortsättning på sidan 106)

ESSO-NYTT!

På 600 ESSO-stationer får Ni nu utökad garanti på ATLAS-däck!



UTÖKAD GARANTI på ATLAS-däck

ATLAS-däckens goda kvalitet och slitstyrka har gjort det möjligt för ESSO att utvidga sin *skriftliga* garanti på ATLAS-däck till att förutom ev. material- eller fabriktionsfel även omfatta andraskador som kan drabba däck. (Här gäller vissa undantag, som framgår av garantibeviset.)

DUBBEL GARANTI

Dubbelgarantin innebär, att Ni själv vid ev. reklamation får välja de reklamationsvillkor, som är förmånligast för Er. ATLAS-däck garanteras antingen under 18 månader eller så länge mönsterdjupet ej understiger 1 mm, vilket är minimidjupet enligt lag.

GÄLLER ÖVERALLT I SVERIGE

där ATLAS-däck saluföres, d.v.s. på mer än 600 ESSO-stationer. Ni behöver nu inte vända Er till den station, där Ni köpt däck. För att vid ev. reklamation få det utbytt. Ni kan alltså omedelbart byta till ett nytt däck, även om Ni är långt från hemorten.

Det moderna sättet att köpa däck är att göra det hos ESSO där Ni får ATLAS-däck med skriftlig garanti, 3 % bonus och service på "bensinstationstider".

Ha alltid  i tankarna



"Carlsson på taket" om GLÄNSER

»Tack vare den nya 5-minutersmetoden hinner jag ofta tvätta min bil även under tävlingarnas gång. Jag anser nämligen det vara lika viktigt att representera sig själv i en ren och snygg bil som att vara propert klädd. Glänser är verkligen det fulländade biltvättmedlet — förpackningen precis avpassad för en tvätt, nyckelöppnare, som eliminerar alla besvärigheter... Och så 5-minutersmetoden, som ju är det enda rätta sättet att tvätta en bil på: Man häller Glänser direkt i svampen och inte i hinken. Prova själv får Ni se! Resultatet blir enastående — men det måste vara Glänser!»

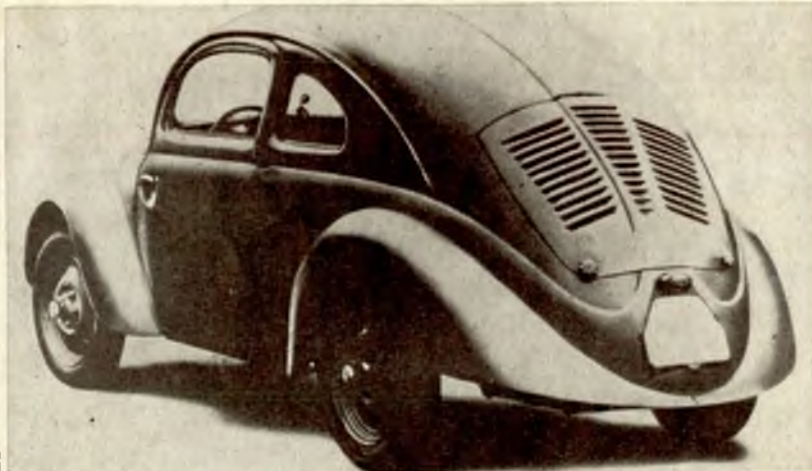


Bilshampoot som gör biltvätten till en lek!



GEMA

Var noga med att Ni får Glänser med nyckelöppnare!



1936 kunde Porsche leverera de första prototyperna till tyska bilindustriföreningen. Den är i allt väsentligt lik dagens vagn, men den saknar bakruta. Men bilindustrin förkastade projektet, och det blev Tyska arbetsfronten som åtog sig produktionen vid en fabrik som skulle byggas för arbetarnas sparpengar. Men kriget kom och spararna blev lurade på sin drömda bil.

SKAPAD AV MOTGÅNGAR (forts.)

På trettitalet var bilar något högt och klumpigt i formen, där motorerna skar ihop på Tysklands autostrador. Bilar var något som nickade och guppade. Bara i Amerika kunde de då tillräknas det vi kallar tillförlitlighet.

Volkswagen säljs mer än någonsin i dag. Mannen bakom verket är Ferdinand Porsche, plåtslagarson från den lilla staden Maffersdorf i Böhmen. I sitt föräldrahem inredde han en liten verkstad på vinden — sin stränge fader ovetande. Han sysslade redan som tio-tolvåring med elektriska experiment, och då fadern upptäckte detta blev han ursinnig och förstörde i uppfostrande syfte den lilla verkstaden i grunden. »Inga sådana tokerier i mitt hus!» Två månader senare överraskade Ferdinand föräldrarna med elektriskt ljus i huset. Den mycket unge mannen hade inte givit vika för svårigheterna. Det kom att gälla hela livet.

År 1893 bad ägaren av en hovvagns- och automobilfabrik i

Wien den då adertonårige Porsche att som konstruktör komma till honom. Förspelet var att Porsche tidigare hade förenklat firmans elektromobiler högst påtagligt med några geniala grepp.

Porsche arbetade vidare. Hans grundlighet och envishet ruinerade ideligen finansierarna. Men han gjorde geniala konstruktioner hos Austro-Daimler, hos Skodaverken och hos Daimler-Benz. Han vann tävlingar och fick — sparken.

Men under Austro-Daimlertiden — det var år 1921 — hade en filmmagnat, greve Sascha Kowrat, fått upp Porsches ögon för folkvagnen. Det blev en liten enliters vagn med motorn fram. Men Europa var inte moget för en folkvagn — i stället skickades bilen, som kallades Sascha, till sicilianska Targa Florio-tävlingen, där en ung man vid namn Alfred Neubauer*) tog hem en uppmärksammad seger över de stora landsvägsloken.

1931 var Porsche teknisk direktör hos Steyr i Österrike. På ett halvt år hade han klarat den

otroliga prestationen att skapa två sensationella biltyper, men så kraschade hypoteksbanken i Wien. Steyr slogs ihop med Daimler-Benz, och Porsche återvände inte till det företag som förolämpat honom. Han blir sin egen. Han skapar en konstruktionsbyrå vid Kronenstrasse i Stuttgart. Han är fri, vid hans sida står hans gamle följeslagare och vän, chefkonstruktören Karl Rabe.

Vid det laget hade Porsche blivit känd som »bilprofessorn» över hela Europa. Hedersdoktor vid två högskolor och ett stort namn. Bilfirmorna kom till hans lilla byrå, fick hjälp och nya konstruktioner. En av dessa var torsionsfjädern, som fått ett franskt namn eftersom Porsche-kunden Citroën blev den första att använda den.

Men på Kronenstrasse var det från början folkvagnsidén som

*) Alfred Neubauer blev sedermera världsberömd som ledare för Mercedes tävlingsstall. En legendarisk profil inom motorsporten.

Redan före kriget gjordes ritningarna till de fordon som kom att produceras i Volkswagenwerk. Här en äkenjeep i Rammel-modell. Men typiskt för Nazi-Tysklands organisation var att en stor del av produktionen vid Europas största bilindustri kom att bestå av trampminor och plåtföremål för Wehrmachts räkning — medan arméerna rapade efter lätta truppfordon. Personbilarna byggdes inte förrän 1946.





genomsyrade arbetet. Det var inget bortkastat arbete.

Adolf Hitler hade kommit till makten. Makt, härlighet! Skådespel åt folket — och bröd. Detta bröd var visionen om folkbil.

Hitler kallade Ferdinand Porsche till sig. Femton minuters samtal vid en kopp te resulterade i en beställning.

Porsche började i september 1933. I januari 1934 kunde han sända en »konstruktionsöversikt för tyska Volkswagen».

Den tyska bilindustrin blev oroad. Man visste inte hur Hitler hade tänkt sig produktionen av sin folkvagn. Skulle en enda fabrik få den och de övriga bli utkonkurrerade? Man enades i RDA, bilindustrins riksförbund, om att samarbeta. Man gav Porsche i uppdrag att på 10 månader konstruera och bygga prototyper till den tyska Volkswagen. Sex månader skulle gå åt till grundkonstruktioner, materialspecifikationer och viktberäkningar. På de fyra följande månaderna skulle detaljkonstruktionerna göras samtidigt som provvagnarna byggdes och priset beräknades. För besväret skulle Porsche få 200.000 mark.

Porsche hyrde en liten verkstad, satte i gång med en handfull medarbetare. Dag och natt pågick arbetet.

Hitlers pris — under 1000 mark — var den stora frågan. Hur skulle man klara det? Och varför var amerikanerna billigare? Porsche for med sonen Ferry och några av sina män till Ford i Detroit och studerade.

I oktober 1936 var Porsche klar. Bilarna visades för bilindustrins herrar, Porsche berättade om sina svårigheter, bilindustrins provförelse Vorwig var begeistrad, men vågade inte säga för mycket.

Tysklands samlade bilindustri

förkastade Volkswagen. Geheimeråden i ledarställning samlade sig till konferens. Larv, puppa och nattfjäril kallade man den vansinniga vagnen.

Medan Porsche och hans son byggde trettio prototyper, som testades med tysk grundlighet, tvångsköpte tyska staten mark vid det gamla slottet Wolfsburg. Man planerade för bilens egen stad med en industri vars jättemått inte tidigare skådats i Europa. Medel till fabriken fick man på ett finurligt sätt, den ökända förskottsbetalningen. Tyska arbetare och tjänstemän fick betala in 990 mark på sparkassa och skulle få sin bil så fort fabriken färdigstälts.

Den 26 maj 1938 lade Hitler och Porsche under stor pompa grundstenen.

1940 var halva fabriken klar. Men det enda man hunnit bygga var något hundratall provvagnar. Produktionen fick ställas om till krigsdrift. De tyska Volkswagenspararna kunde känna sig lurade på 990 mark.

Fabriken bombades, men man hade gömt vagnens formar och pressar i bondgårdar och liknande. 1945 började en liten skara röja upp bland ruinerna och sätta ihop några bilar av armétyp. Det var liv i fabriken, engelsmännen märkte det och räddade anläggningen till rätt sida om zongränsen. Det var också engelsmännen som fick i gång verklig produktion med sina beställningar. De satte en lavin i rörelse.

Och då Porsche 1949 för första gången såg sin bil i dess tillblivelse tänkte han på Fords rena, snygga fabrikslokaler. Han yttrade lågmält: Just så här hade jag tänkt mig det.

Volkswagen från trettitalet blev verkligen femtitalets bil. Nu håller den på att bli sextitalets.

Under tiden är det blott detaljer som förändrats.



— **enhandsmanövrerat lås.** Vet Ni varför KLIPPANs nya lås är så bra? Jo, för att det betyder att S-bältena tack vare den förenklade konstruktionen blir ännu lättare att använda. Nyheten innebär nämligen: ● Justering av bältet kan ske **med en hand** ● Det blir nu lika lätt att justera längden på bältet som att växla. ● Flera fördelar: ● Låsets undersida är helt slät, något som damerna säkert kommer att uppskatta ● Låset är utfört i en elegant, modern design ● Det nya låset är mindre och lättare än tidigare ● Givetvis är det fortfarande ett metallmot-metall katastroflås, som kan öppnas med såväl vänster som höger hand ● Har Ni S-bälten — använd dem. Har Ni inte — skaffa då S-bälte KLIPPAN Typ Vattenfall. Att använda det är en av de bästa vanor man kan skaffa sig.



● Förkorta bältet. Dra bara rakt nedåt i den fritt hängande delen av bältet.



● Förläng bältet. Fatta låsmekanismens spärr med tummen och pekfingeret och för hela låset uppåt.

**TILLVERKARE AB BRÖDERNA OTTOSSON & CO
KLIPPAN**

FIAMM starktonshorn

— världsmärket!



MTAE/2

Finns till alla biltyper hos varje välsorterad bil tillbehörsfirma, i prislägen från 52:—, till 240:—



Med FIAMM kommer man fram...

Utflykt för hela familjen

Utflykt är den färgstarka månadstidningen som ger råd och tips åt alla som vill få ut mer av fritiden och semestern. I Utflykt kan Ni läsa om friluftsliv i alla former, resor, fiske, djur, natur och foto.

Utflykt

RESOR • FISKE • NATUR • DJUR • FOTO

Om ni skall köpa bil:

PLATS FÖR EFTERTANKE

Med darrande hand skriver far i huset på den leende försäljarens orderblock. Med spänning, den efterlängtrade bilen blir vår! Med oro, måtte jag inte göra något dumt, jag har väl råd med det, bilen kommer väl inte att kosta för mycket i reparationer?

Det finns skäl för de här känslorna. Naturligtvis för de höga förväntningarna, men dess värre också för oron.

Bilköpet är faktiskt en ganska komplicerad juridisk operation. Vare sig köpet gäller en ny eller begagnad bil. Vare sig köpet sker kontant eller på avbetalning.

Läs ordersedeln

Det tycks inte hjälpa hur mycket man förmanar — i det avgörande ögonblicket glömmar alltför många att läsa ordersedeln, det papper man just skrivit under. Man har gjort åtskilliga åtaganden.

För det första har man förpliktat sig att verkligen genomföra köpet med de villkor som står angivna. Och förpliktelserna ligger på köparen. Har han några reservationer skall dessa antecknas, det gäller sådant som extrautrustning och leveransdag.

Angrar han sig — ja då har han bundit sig för att i alla fall ge säljarfirman en ersättning — ofta på 10 % av inköpsbeloppet. Det gör på en bil för 10.000 kr en hel tusenlapp.

Säljaren däremot — han har

mer fria händer. Det finns reservationer för prishöjningar, sena leveranser och så vidare. Ordersedeln kräver alltså inte att säljarfirman ovillkorligt skall leverera på utsatt dag eller till utsatt pris. Men under sådana omständigheter slipper för all del köparen också att genomföra köpet — kostnadsfritt.

Då vi talar om priset — tänk efter vilket pris som är nämnt på ordersedeln. Kontrollera noggrant att det är det pris ni verkligen får betala. Att inte skatter och pålagor, registreringsavgifter och i förekommande fall avbetalningskostnader och räntor kommer utanpå som en obehaglig överraskning den dag man skall hämta sitt nyförvärvade underverk.

Allt det här finns att läsa på ordersedelns baksida. Se till att ni har innehållet i den texten klart för er innan ni skriver på. Även om försäljaren måste riva av papperet från blocket först.

På avbetalning

Skall köpet bli på avbetalning? Tänk er i så fall noga för. Bilkrediten är dyr, mycket dyr. Den effektiva räntekostnaden kan nå svindlande höjder — i värsta fall uppåt 25 procent.

Vi skall nämna ett exempel. Vi tänker oss att en bilfirma tar 3 procent i avbetalningstilllägg. Den tillämpar en rak ränta av 6 procent och tar en expeditionskostnad av fem kronor per växel. Allt räknat på avbetalningsbeloppet, och vi förutsätter en avbetalningstid av 12 månader.

Det är den stora dagen,
dagen då familjen får
sin nya bil.
Men då måste man vara
omtänksam när
kontraktet skrivs, annars
får man ångra sig.

Man lägger samman de 3 och de 6 procenten, får effektivt en rak ränta på 9 procent. I runt tal blir denna fördubblad då man jämför med den effektiva räntan. Vi är uppe i 18 procent. Har man sedan en liten skuld och betalar av endast 1800 kronor, så blir det alltså 60 kronor till i expeditionskostnad att räkna med. Detta blir ungefär 3,5 procents ränta effektivt. Summa summarum 21,5 procent. Vartill kommer att oms beräknas också på avbetalningskostnader och att det faktiskt är lättare att få rabatter vid kontantköp.

En bilhandlarrepresentant sade en gång till artikelförfattaren om avbetalningsräntorna: »Det är bara en fråga om hur mycket man vill ta för sig.»

Inte underligt att åtskilliga är villiga att satsa kapital i avbetalningshandeln!

Men den regeln gäller att räntan blir något mindre avskräckande då beloppet växer. Och de olika firmorna är också mycket olika dyra.

Tänk på att det oftast är billigare att låna pengar på annat håll.

Servicekrav

Beträffande bilen gäller att tillgången på service och reservdelar måste vara fullgod — i all synnerhet i köparnas hemstad, men också inom det område han kommer att röra sig.

Andrahandspriset måste vara tillfredsställande — avskrivningskostnaderna kan annars

bli helt dominerande i den totala bilbudgeten.

De här båda kraven fylls bäst av de märken som tillhör de mest sålda i landet. En artikel om detta finns på sid. 34—35 i Stora Bilalongen.

Naturligtvis är det ingenting som hindrar att man köper en mer ovanlig bil som man fäst sig vid. Men man måste kallt kalkylera med vad det kostar och att det kan bli stillestånd i väntan på reservdelar.

Ekonomi

Då ni gör överslag om kostnaderna, underskatta inte körkostnaderna. Tänk på att benzinåtgången är ungefär 50 % större i stadstrafik än vad fabrikanter anger i katalogen. Glöm inte bort att räkna med däckslitage, servicebehov, försäkring och skatt. Glöm inte att räkna med en ordentlig summa för reparationer — åtskilliga hundralappar lär i alla fall ganska snart behövas årligen. Men framför allt, se till att ni har råd att köpa en ny bil igen — då den dagen kommer.

Bil som passar er

Bilar är olika, har olika kynne och karaktär. Det är inte lätt att hitta rätt i djungeln. Stora Bilalongens Jämförelse, som börjar på sid. 18, hjälper er. På nästa sida börjar ett uppslag där ni med egna utgångspunkter efter texten i Jämförelsen kan poängsätta de behandlade bilarna.

Där två inte hjälper



-ta Raffinol

Rengöringsmedlet för hårt nedsmutsade händer

- Idealiskt för bilfolk, verkstadsfolk, trädgårdsarbetare, målare m. m.
- Smetar inte.
- Är skonsamt mot händerna.
- Innehåller inga slipmedel.
- Torkas av med en trasa eller tvättas bort.
- Finns hos färg- och kemikaliehandlare.

AB GRUMME & SON

POÄNG- SÄTT BILEN

I stora Bilsalongen sid 14 — 33 finner ni en stort upplagd jämförelse med 31 av våra populäraste bilar. Det är ni själv som dömer och tar ståndpunkt till vilken bil som är bäst — för er. Här finns tabeller där ni med ledning av text och bilder i jämförelsen kan pricka in ert betyg, bil för bil, egenskaper för egenskaper.

Att trivas med bilen är en av grunderna för ett lyckat bilägande. Naturligtvis beror denna trivsel på en lång rad faktorer. Att bilen inte överanstränger ekonomin, att den motsvarar de krav man ställer på kvalitet. Men kanske är det framför allt viktigt att bilen motsvarar de krav man medvetet eller omedvetet ställer på dess användbarhet.

Den idealiska bilen passar bilägarens behov som handskan på handen.

Nu är det tyvärr svårt att nå så långt, men man kan åtminstone komma i närheten så långt resurserna medger.

Det gäller att välja rätt märke och rätt typ. Det gäller att jämföra och överväga.

Därför har Stora Bilsalongen sammanställt sin stora jämförelse, där 31 olika vagnar ställs mot varandra, konstruktivt, användbarhetsmässigt och prestandamässigt.

För att få en riktig bedömning vagnarna emellan blir det

dock nödvändigt att grundligt väga de bilar man är intresserad av mot varandra, egenskap för egenskap. Man måste värdera och räkna samman.

Vi i Stora Bilsalongens redaktion har inte kunnat göra detta. Därför att de enskilda bilägarnas behov är så olika, deras syn på skilda egenskaper så varierad.

En familj om två personer sätter naturligtvis mindre vikt vid bagageutrymme och plats i baksätet än den som har att använda sin bil med fru och fyra barn.

En person som aldrig kör över 80 km/t fäster mindre avseende vid väghållning och topphastighet än den som ständigt jagar sekunderna på vägarna. Men i gengäld skattar han komforten desto högre.

Framkomligheten kan vara ett absolut krav för den som kör oplogade vintervägar, men mindre viktig för stadsbilisten.

Vi kan helt enkelt inte sätta oss ned och rangordna de oli-

ka vagnarna. Men vi lämnar hjälp till självhjälp.

GÖR SÅ HÄR

Börja med att läsa den jämförelse som prismässigt intresserar mest. Jämförelserna finns på sid. 14—33.

Slå upp tabellen för ifrågasvarande prisklass på denna eller nästa sida. Bestäm för varje egenskap en poängskala. Till exempel:

Räkna med 0—10 poäng för de egenskaper som betyder mycket för ert bilval.

Räkna med 0—6 poäng för de egenskaper som har mindre betydelse.

Räkna med 0—3 poäng för de egenskaper som har ringa betydelse.

Förekommer det sedan rader som inte har någon betydelse för er kan ni lugnt hoppa över dem. Det blir ju i så fall lika för alla bilarna.

Detta betyder att högsta möjliga poäng varierar för de olika raderna.



en ny
säker
profil











Den tätande trafiken på våra vägar, det stigande hästkraftsantalet under motorhuvarna kräver allt bättre och bättre däck — däck som svarar mot de ökade påfrestningarna. Det är mot den bakgrunden Gislaved skapat Speed 6 — däck med den låga profilen ● Konstruktionen hos Speed 6 ansluter sig till den form däck intar under körning. Speed 6 har från början den rätta arbetsformen ● Den riktiga arbetsformen — den låga profilen — minskar böjningsrörelserna i däck. Värmeutvecklingen blir mindre — däckets livslängd ökar ● Speed 6 har flatare slitbana. Anliggningsytan mot vägbanan blir större — väggreppet bättre ● Den flatare slitbanan med de tusentals gripande kanterna ger Speed 6 utomordentlig bromsförmåga.



är inte bara ett nytt däck — det är också ett bättre däck, byggt för att ge ökad säkerhet och högre komfort

GISLAVED

FINNS HOS



SVENSKA GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAGET · GISLAVED

Det betyder också att ni måste sammanfatta intrycken från jämförelsen till ett fåtal poäng. I begreppet väghållning ingår både låg och hög fart.

En sak är viktig. Utgå alltid från just de behov ni har. Ta inte någon hänsyn till vanliga allmänna värderingar på andra områden då betygsättning sker.

Det är faktiskt allt. Det är bara att sätta i gång och fälla domen över de olika vagnarna. Addera sedan ned poängsiffrorna. Den som har fått högsta poäng torde vara den som är lämpligast för just er. Den bilen borde ni ha utsikter att verkligen trivas med.

Kvaliteten

Nå, men kvaliteten varierar ju så oerhört. Så många talar om att den bilen är så dålig. Att den är bra.

Jo, det är sant att kvaliteten varierar. Men beträffande de bilarna vi jämför sker det inte i så hög grad att det nämnvärt

påverkar driftkostnaderna under en rimlig körsträcka.

Det som däremot har stor betydelse rent ekonomiskt är andrahandspriserna. Enklaste sättet att komma underfund med läget av dem är att jämföra dagspressens annonser. En försäljare framhåller naturligtvis här sitt märkes stora fördelar.

Känsla för bilen

Det finns en sak till. Man måste ha känsla för bilen. Man skall då man ser den känna att man skall trivas med den. Det närmar sig det omedvetna, bilen har en utstrålning. Kan vi tala om bilens sex appeal?

Men att kasta allt förnuft överbord för att man hastigt och lustigt har blivit »frälst» av en biltyp — det är absolut inte tillrådligt.

En objektiv värdemätning är ändå det pålitligaste.

Lycka till med betygsättningen.

PORSCHE SUPER 90	VOLVO P 1800	TRIUMPH TR 4	MGB	TRIUMPH SPITFIRE	MG MIDGET	JÄMFÖRELSEN SPORTVAGNAR
						SID 14 — 17
5	6	3	4	2	1	YTTERMÅTT
2	4	1	6	3	5	UTSEENDE
3	5	6	5	2	1	MOTORSTYRKA
6	6	4	4	1	2	UTRYMMEN
5	4	2	3	6	1	VÄGEGENSKAPER
5	6	1	4	3	2	KOMFORT
6	3	5	4	2	1	PRESTANDA
5	3	6	5	2	1	ACCELERATION
5	6	2	3	4	1	UTRUSTNING
3	6	5	4	1	2	UTFÖRANDE
1	2	3	4	5	6	PRIS
46	51	38	46	31	23	SUMMA

VÄND

1962 — SEGERÅR UTAN LIKE I SVENSK BILSPORT FÖR BMC

Alla 4 SM — alla svenska rallyn

SM bana hastighet — BMC ♂ SM isbana hastighet — BMC ♂ SM Formula Junior — BMC ♂ *SM tillförlitlighet — BMC ♂ Midnatts-solsrallyt — totalseger BMC ♂ *Ekonomiloppet 1962: lägsta bensinförbrukningen av alla deltagande bilar — BMC ♂ *Svenskt hastighetsrekord — 158,6 km/tim. för klassen 750—1100 cc.



*Tillförlitlighet • *Hastighet
*Ekonomi

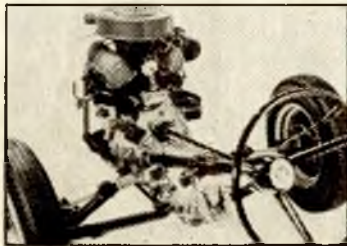
BMC

BMC SWEDEN AB SÖDERTÄLJE



Teknikens Värld ger Er allt om

BILEN



MOTOR

TEKNIK



FLYG

Teknikens Värld — Nordens största populärtekniska tidskrift — ger Er saklig och sakkunnig information om det som händer inom alla teknikens olika områden.

Köp Teknikens Värld var fjortonde dag!

Teknikens värld

POÄNGSÄTT BILEN (forts.)

RENAULT GORDINI	FORD ANGLIA	DAF DAFFODIL	RENAULT 4 L	BMC 850	FIAT 600	Jämförelse Prisklass 7.000 – 9.000 kronor Sid. 18–21
6	5	3	4	1	2	YTTERMÅTT
6	5	4	2	3	1	UTSEENDE
5	6	2	3	4	1	MOTORSTYRKA
6	5	2	4	3	1	PASSAGERARUTRYMME
3	5	6	4	1	2	BAGAGEUTRYMME
3	5	2	4	6	1	VÄGEGENSKAPER
5	2	3	4	6	1	FRAMKOMLIGHET
6	5	2	4	4	1	PRESTANDA
4	5	2	2	6	3	EKONOMI
4	3	5	1	2	6	UTFÖRANDE
6	4	1	5	3	2	KOMFORT
2	3	2	4	5	6	PRIS
56	53	34	41	44	27	SUMMA

FIAT 1500	AUTO UNION 1000 S	VOLKSWAGEN 1500	FORD TAUNUS 17 M	OPEL REKORD	VOLVO 544	VOLVO 121 AMAZON	Jämförelsen Prisklass 11.000–15.000 kronor Sid. 26–29
1	3	2	4	7	6	5	YTTERMÅTT
6	1	5	7	3	2	7	UTSEENDE
5	2	1	4	3	7	7	MOTORSTYRKA
5	2	1	4	3	7	7	MOTOREGENSKAPER
3	4	2	7	7	1	5	PASSAGERARUTRYMME
4	1	2	6	7	3	5	BAGAGEUTRYMME
7	6	2	4	1	3	5	VÄGEGENSKAPER
7	3	2	4	1	6	5	PRESTANDA
4	2	3	7	1	5	6	KOMFORT
4	3	7	1	2	6	5	UTFÖRANDE
5	7	7	5	5	5	5	EKONOMI
2	4	3	7	5	6	1	PRIS
53	38	37	57	45	57	63	SUMMA

kör tryggt



med  säkerhetsbälten



även i baksätet



- Bandlängden kan lätt justeras.
- Bandet glider ej.
- Snabbkopplande metall till metallspänne.
- Tillverkat av terylene polyesterband.

LIV-bältet är godkänt av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

LINDBLADS AUTOSERVICE

VÄRGÅRDA - Tel. 0322/20610

RENAULT 8	MORRIS 1100	OPEL KADETT	FORD TAUNUS 12 M	FORD CORTINA	SAAB 96	VOLKSWAGEN 1200	Jämförelsen Prisklass 9.000–11.000 kronor Sid. 22–25
3	1	2	7	7	4	5	YTTERMÅTT
1	5	3	6	7	4	2	UTSEENDE
5	7	5	5	7	2	1	MOTORSTYRKA
5	7	5	5	7	2	1	MOTOREGENSKAPER
2	3	1	6	7	5	5	PASSAGERARUTRYMME
2	1	3	6	7	4	3	BAGAGEUTRYMME
2	7	7	3	7	7	2	VÄGEGENSKAPER
2	6	3	6	6	3	1	PRESTANDA
7	6	1	6	2	4	4	KOMFORT
5	3	5	4	3	6	7	UTFÖRANDE
6	7	7	7	2	2	6	EKONOMI
3	1	0	5	7	2	7	PRIS
49	51	49	63	66	45	44	SUMMA

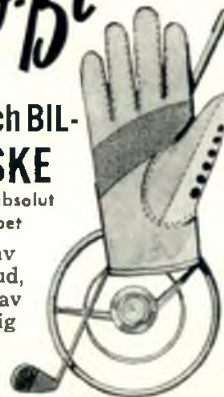
CITROËN ID 19	FORD ZEPHYR SIX	MERCEDES-BENZ 220 S	MERCEDES-BENZ 190 C	OPEL KAPITÄN	Jämförelsen Prisklass över 15.000 kronor Sid. 30–33
3	1	5	2	4	YTTERMÅTT
1	3	5	4	2	UTSEENDE
1	4	5	2	3	MOTORSTYRKA
1	4	5	2	3	MOTOREGENSKAPER
5	1	3	3	7	PASSAGERARUTRYMME
1	2	4	4	5	BAGAGEUTRYMME
5	2	4	3	1	VÄGEGENSKAPER
1	4	5	2	4	PRESTANDA
5	2	4	4	1	KOMFORT
1	2	5	5	3	UTFÖRANDE
5	2	2	4	3	EKONOMI
3	5	1	2	4	PRIS
32	32	48	37	37	SUMMA

Go-Bi

**GOLF- och BIL-
HANDSKE**

med det absolut
slirfria greppet

Översida av
äkta svinhud,
innerhand av
mjuk smidig
nappa med
smånabbad
gummilist.



JÖNSSONS HANDSKFABRIK, LAHOLM

Bilister!
Ha alltid
med i
handskfacket
det
medicinska
tuggummit

V6

**befriar
munhålan från
fräna dofter**

Uppfriskande, välsmakande,
antiseptiskt **SOCKERFRITT**.
Endast på apotek.

Spruta själva
med
Stabinol
mot rost



— Oljan, som tränger in överallt.
Stor bomb. 1 kg netto. Kr. 15:50
Kan användas direkt
på våta ytor.
Begär den hos Eder handlare.

CERES — Malmö
Tel. 22247 — 21347

Massor
av bildkryss



Köp

finner Ni var 14:e
dag i

KRYSSSET

KRYSSSET

— Nordens största
bildkryssidning



**ALLT OM ALLA
NYHETER PÅ SJÖN**

OBJEKTIVA TESTER AV BÅTAR,
MOTORER OCH TILLBEHÖR

BÅTNYTT

MÅNADSTIDNINGEN FÖR ALLA SJÖINTRESSERADE

TILL SIST...



DUBBLA LYKTOR — O, VE OCH FASAI

■ Till sist noterar vi att bilvärlden bleknat, att de engelska lordenerna stammande tagit av sig glasögonen, putsat dem och sett efter en gång till. Rolls-Royce har förlarat sina tefatsögon till framlyktor och fått dubbelmonterade små strålkastare à la USA!

Är männe världens undergång nära?

Så farligt är det kanske inte, ty både Rolls-Royce och Bentley har behållit sina klassiska kylare — dock med vissa små ändringar i proportionerna.

Ingenjörerna på Rolls-Royce försäkrar dock att ändringarna är tekniskt motiverade — ljuset blir bättre. Och eftersom endast det bästa är gott nog för en Rolls, så hade de stackars ingenjörerna inget val, förmodar man.

Ändringen gäller också Bentley, som liksom systervagnen uppges ha fått effekten ökad med 7 procent. Men som tidigare år vill man inte nämna någon siffra, säger blott att effekten är tillräcklig.

Gentlemännen på Rolls-Royce får förlåta en vanvördig fråga: Om effekten var så tillräcklig förra året, varför har man då höjt den?

För övrigt noteras att ryktena om en Fattigmans-Rolls för ett pris kring 30.000 kronor fortfarande håller i sig. Den som lever får väl se.

UPPRUSTAD
DKW



■ Ryktena om en ny DKW har cirkulerat länge och ihärdigt. Det har talats om en fyrtaktare, om en helt ny och modern kaross. Det som hittills har kommit är DKW F 12, en obetydligt större och detaljputsad DKW Junior. Skillnaderna ligger i fem centimeter större hjulbas, större motor på 40 hk DIN och att alla fönster blivit större. Och sålunda har bilen blivit rymligare. Men några planer på att lägga ned snarlika Junior finns inte — ännu. Någon lyckosam start får kanske inte F 12, i Tyskland ligger den nämligen än så länge prismässigt sämre till än vagnarna i den lilla mellanklassen.