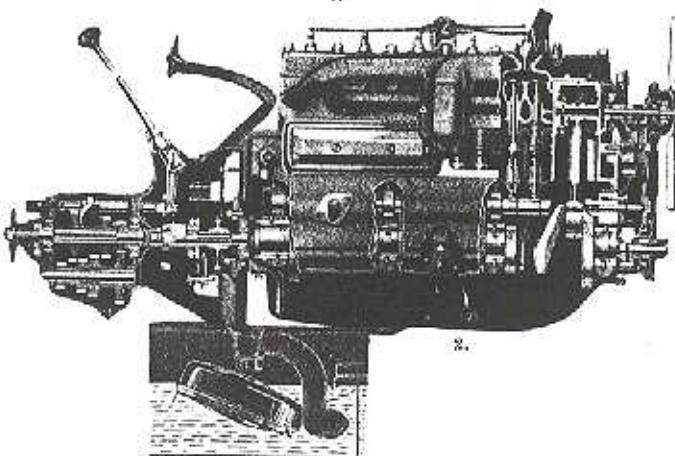


# Vårpremiär

ÅTTA NYKOMLINGAR FRÅN AMERIKA: Willys, Reo, Studebaker, Oldsmobile, Lincoln, Hupmobile, Auburn samt en tungviktare, Diamond T



**E**N HEL MANGD FÖR VÅRA longtider nya amerikanska bilmödeller peckas på presentation i spalten, varför vi kvarla upp årsarna och påra en grovrensning i hända för ankommande post. De mekaniska nyheterna förekommer ej i alltför uppseendevekande mäckehet, men det finns dock åtskilligt som visar att utvecklingen ej står stilla. Speciellt trijugetet vars segerstyg synes skrida framåt med raska steg.

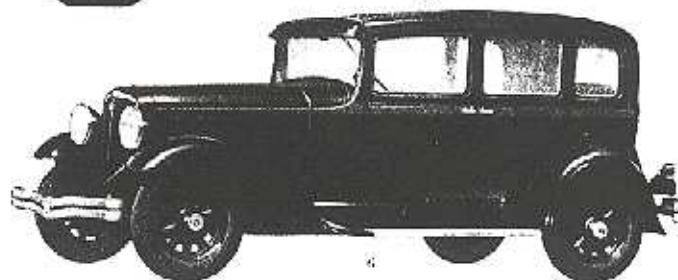
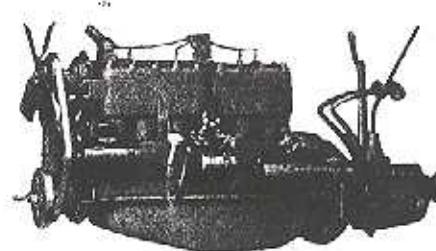
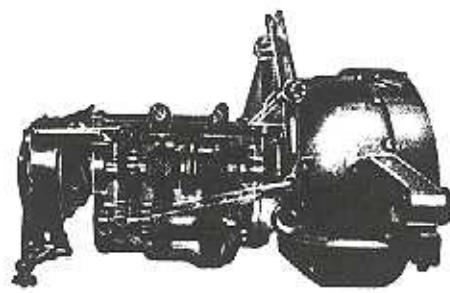
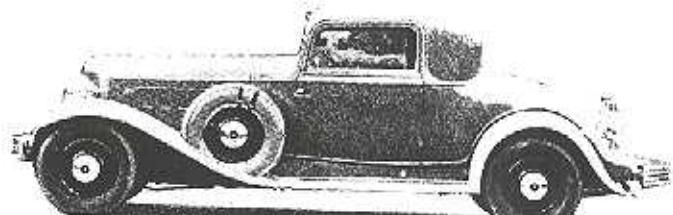
**W**ILLYS OPPNAR KAMPAJEN med tre nya modeller, en sexa och en åtta med ventilsmotor och en Willys Knight sexa med slidmotor.

Ventilsexan är en liten behändig vagn med 2,5 eller 2,87 meters hjulbas och en 3,17 liters motor, som ger 66 hästar vid 3400 varv. Då växten för sedanen blott uppgår till 1210 kg, är man vid provkörningen beredd på att finna en ganska Usken hålgeting, och det visar sig den nya vagnen också vara. Den är särdeles kvick och klar som en vessla i tråfiken. Litt i styrsingen och med behaglig färdning. Accelerationen är i själva verket så god, att vi vilja geva de blivande ågurna en vink om att handskas varsamt med gaspedalen i halkigt väglag, om vagnen ej är belastad i baksätet. Motorn gör ca 3300 varv vid 100 km/t, och vagnen kommer därför med lättlet upp på den tressitiga fastitabben. Men ungås man intimit med denna, här man nog ha åtminstone 75 kg i baksätet och vana mycket lätt på handen i styrsingen.

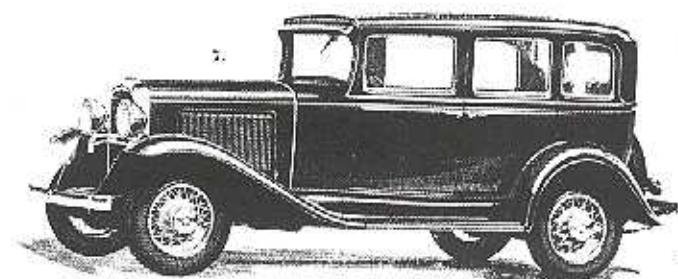
**A**ttan är praktiskt taget sexan i halvfranskt bandv., om num sif för saga. Hjulbasen är 3,07 m och spårvidden icke mindre än 1,53 m, vilket senare nätt givit mycket gott utrymme i sidled. Motorn är på 4,02 liter och ger 81 hästar vid 3200 varv. Den har likasam sexans eftersl. ventiler och en kompression på 5,26. Sedan-vikten är 1230 kg, varför effekten pr. viktenshet för denna modell blir ännu större än för sexan. Vagnen är därför ännu kvickare än den senare, vilket säger åtskilligt. Ringdimenion och utväxling i bakaxeln är dessamma för båda vagnarna. Körregenskuperna påminner mycket om varandra.

**I**ntyrselvigt har Willys infört den nyheten, att kylarekransen överdel är lasterad i huvens färg, en tilltalande detalj f. g. i samband därmed har vattenpåfyllningshållet flyttats under motorkrysset, och kylaren krännes av en vinkelr formad atrapp.

Den nya slidmodellen har 3,07 m hjulbas och 1,53 m spårvidd. Motorn är en 4,18 liters sexa (88 hästar vid 3300) av den välkända Knight-typen. Chassiet avviker i princip ej från föregående modell, men intyrseln är moderniseras. Flott och trevlig. Motorvarv 3250 vid 100 km/t. Sedanvikt 1550 kg.

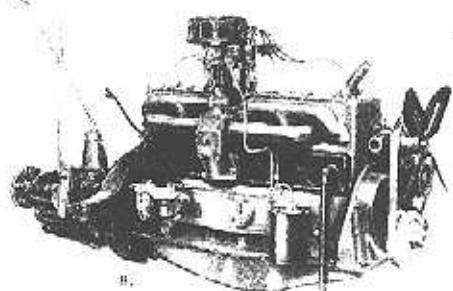


BILDERNAS VISA.  
Bild 1. Willys 8 Sedan  
Bild 2. Motorn på  
Willys ventilsexan. Obs  
det flytande oljeinaget.  
Bild 3. Snärtig Reo Royal  
cupé. Bild 4. Reos törelöda.  
Bild 5 och 6. Den nya  
Studebakersexan och  
dess 71 liter motor. Bild  
7 och 8. Oldsmobile och  
dess motor med fallfär-  
gasare.



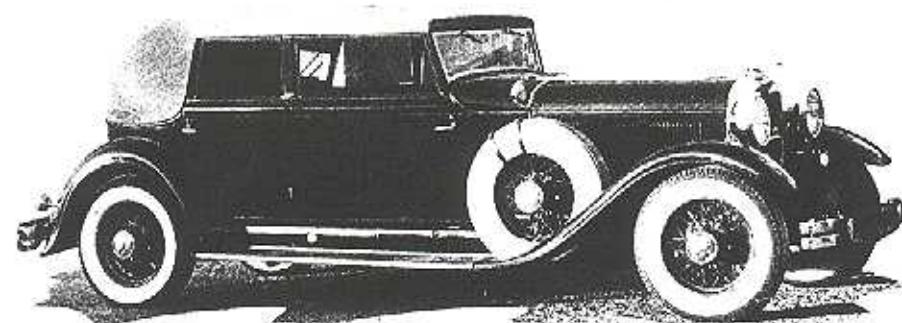
**R**EO XR SEDAN ÅTSKILLIGA är tillbaka en av de vagnar i den svenska marknaden, om vilka man aldrig hört ett ont ord. Det talas över huvud taget ej så mycket om den, men den har i alla fall sin krets av beundrare, inte så förskränkt stort, kanske, men i gengång särdeles pålitlig.

För 1933 får Reo i fält med tre chassier, en sexa och två åttor — vilka senare skiljer sig från varandra huvudsakligen genom olika hjulbas och den på den längre typen använda centralsmörjningen. Motoren på de båda åttorna är dessamma: en 5,9 liters 127-hästars (vid 3300 varv) med en

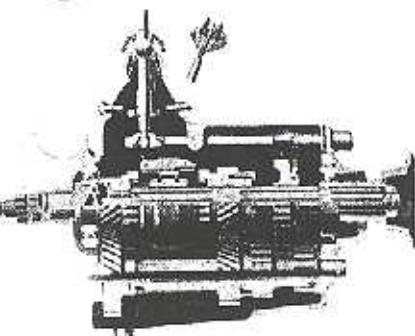


## Loader 1751

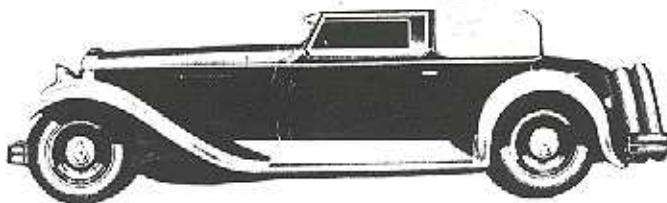
# Tekniska beskrivningar och provkörningar av *G. V. Nordenswan*



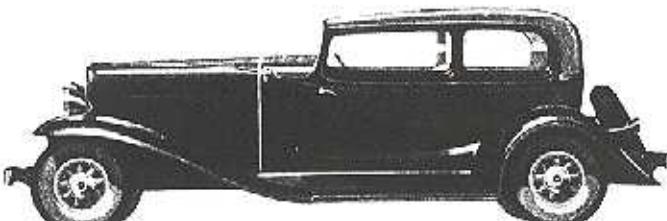
16.



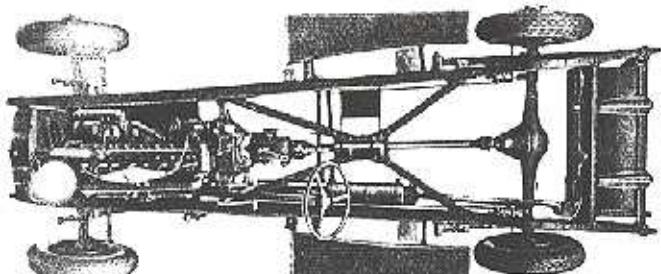
128



11



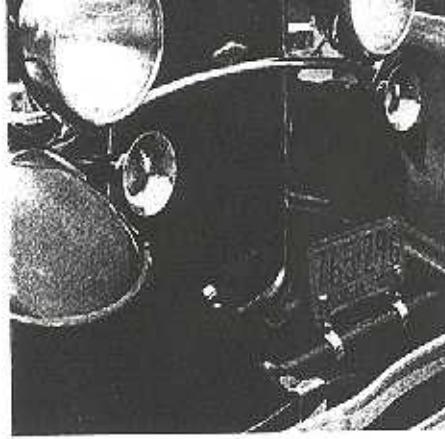
11



14.

Kanslerns goda efter samma principer som  
denne återinförande kanslerns utvärderingen,  
som på sista sker genom stöd men på detta  
genom borgade veystolar.

Koppling och växellåda har också för båda typerna starkt syskontycke. Attan har visstnärligen dubbelt skivkoppling mot sexans enkla, men unnares kunnan de ta varandra i hand. Reos växellåda förtjänar några särskilda rader. Den är treväxlad och är av den typ som har tvåans huvud alltid i ingrepp och inkopplingen av växeln mot klockkoppling samt till tvåans tystgående. Sätter ut på att den i sju gängen är Reos egen och skyddat genom patent. Vid en flyktig blick på ledarna intre tror man sig kunskaps kunnan konstatera att både överföringsväxeln till sekundäraxeln och tvåans växel består av vanliga V-kuggjhul, men en närmare undersökning ger vid hunden, att detta ifråga om tvåan är oriktigt. Varje kuggjhul i denna



9

påpekta oljenvärmatären för verkluset på instrumentbrädet.)

Käregenskaperna? Ja, strängt taget är det tillåtet att hänvisa till motorernas

**BILDERRNA VISA:**  
9 och 10. En flott  
120 hästars kabriolet  
på Lincolns nya chas-  
sis. 11. En kafasvagn  
— Hupmobile 8 kabrio-  
let med kaross från  
Villiers. 12. Frithjof-  
rävelldan på Hupmo-  
bile. 13 och 14. Den  
nya 100 härs Auburn-  
vagnen är mycket vac-  
her och har kolossal  
kraftig rom med N.-  
forströning.

växel är, om man så får säga, hörbart av två hjul med spetskurna kuggar, spetskurna åt olika håll. Ord de två halvorna har icke samma kuggan! På detta listiga sätt får man bort ojämnet i värveln, som verkliggen arbetar synnerligen diskret.

I kraftöverföringen finner man f. d. frälgande kardanaxel med kaniska knutar, dubbelsidigt lagrat kardanaxel, spiralskuren växel och halvt gyltade

Om klasserna i övrigt kan man uttrycka sig kort: ständig, nedböjd ram, tykbromsar, Lerkidhydrat, handbroms, bakom växellådan, halvelliptiska fjädrar med hängslen vid framändan på framfjädarna och styrdämpande, fjädrande förankring av bakändan på vänster fram, styrvinkel av kanttyp. Altting soligt och vederhäftigt, som firman lärar och märker. Hjulbasen är 3,18 m på sexan och 3,30 resp. 3,43 m på de båda åttorna.

I fråga om utstyrset har Reo denna gisong  
laukligens stället upp sig åtskilligt, fastän  
jag personligen mäste säga, att jag ej är  
märkbart bevärad av den runda övre fram-  
kanten på de täckta karetssvärn. Det är  
emellertid en smaksak. I allt övrigt tager  
kritiken fullständigt. Speciellt den stora  
Atlan, Royal 8, är ett utsett väckert arbete  
i varje detalj. (Blund de senare mäste man

effektsiffror och fabrikens förmälliga traditioner — med den sedvanliga reservationen mot amerikanarnas höga utväxling i ratiot, som man ej kommer ifrån. En behagligare vagn att åka i än tittan får man leta efter, och dess kraft är fruktansvärd. Den går över 100 km/t på tredan, och tappfarten har man i vinterhalvåret ännu ej vägat sig på att försläck fastställa. Vad skulle inte Erik Westerberg ha kunnat åstadkomma med den vagnen uppe vid Råmea! Nå, det blir ju flera gånger ...

Motorvärvetet är vid 100 km fart beprovetiskt omkr. 1150 på sexan, 2800 på åttorsas kuspéer och 2900 på övriga åttacylindriga modeller.

**S**TUDIERAKER HAB. OM VI icke missminna oss, vid flera tillfällen under gångna tider uppträdt som planörer för nya läder och konstruktioner. Genom att till denna siktens införa frälselar i växellådan på alla sina modeller har firman utfört en pionjärinskrift av stora mått, vilken säkert kommer att gå till bilmotorn. I ur 17 1930 ha vi redogjort för den nya konstruktionens verkningsställ, varför ett uppreppande kan vara onödigt. Vi recapitulerar dock frälselars mest framträdande fördelar; bättre motorekonomi (i svensk normaltrafik förmögeligen ca 15 % besparing), möjlighet även för nybörjarna att vuxla säkert och tynt mellan de två högsta växellarna utan att röra kopplingspedalen, i allmänhet mjukare och tystare gång på vägen. Några nackdelar har vi ej kunnat upptäcka; vill man ha motorer som broms på tvåan eller trean, sätter

an older train, sat