

VI PRØVEKØRER
STANDARD 8

SÆRTRYK AF
SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
FEBRUAR 1954



Kongelig Høfløvebrandør

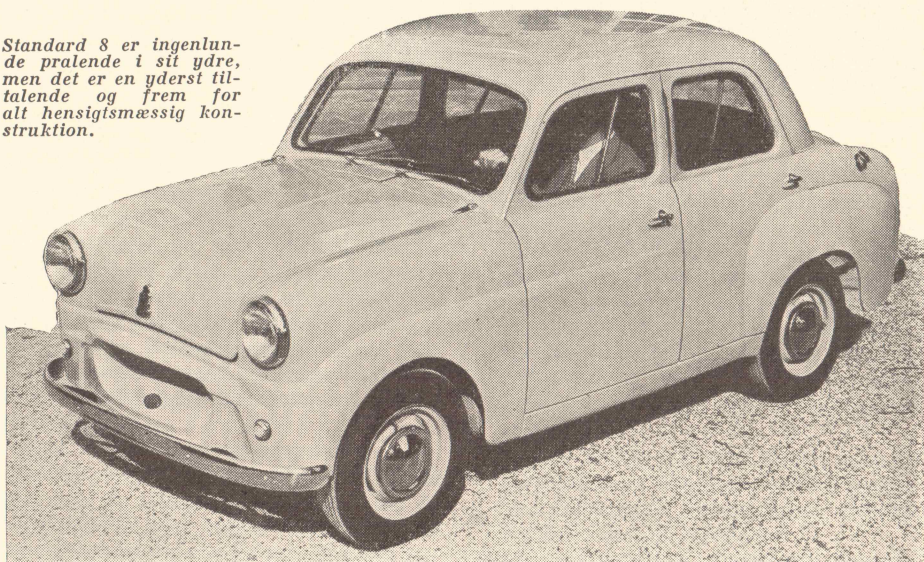
NORDISK DIESEL A/S

Borgmester Christiansens Gade 55 . København SV
Telefon C. 3812 & Hilda 101

VI PRØVEKØRER

Det er efterhånden blevet klart for alle implicerede parter, at der er krig på kniven indenfor det europæiske marked for billige personbiler. Som forbrugere kan vi kun glæde os over denne tilstand, for den bringer på afgørende måde automobiltekniken ud af det dødvande, der prægede årene umiddelbart efter krigen, og den bidrager derved til det sande, tekniske fremskridt, som kendes på, at man pludselig tilbyder det købende publikum en langt større værdi for de samme penge.

Standard 8 er ingenlunde pralende i sit ydre, men det er en yderst tiltalende og frem for alt hensigtsmæssig konstruktion.



Længe var vi spændt på, hvorledes den engelske bilindustri ville møde den nuværende pris- og kvalitetskonkurrence — for England er det mere end for noget andet land afgørende, at man ikke griber galt i den øjeblikkelige situation, men samtidig er det klart, at den organisationsform, som i mange år har præget de engelske fabrikker, gør det yderst vanskeligt at bringe rationelle nykonstruktioner i produktionsfærdig form, fordi det kræver, at bilfabrikker og fabrikker for enkeltdele og tilbehør finder frem til et effektivt og gnidningsfrit samarbejde. Opgaven kan kun løses af en af de store koncerner, og det virker ikke som nogen tilfældighed, at det blev Standard Motor Co., som kom med en fuldt moderne og fuldt konkurrencedygtig engelsk folkevogn for det

STANDARD-8

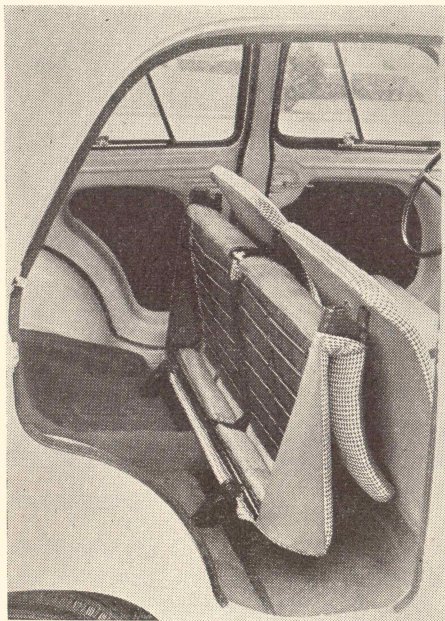
★

Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

europæiske marked. Netop denne fabrik har i de seneste år vist et konstruktivt og produktionsteknisk initiativ, som har givet gode resultater på en lang række eksportmarkeder, fordi man har forstået at forene rationel massefabrikation med kravet til en høj maskinteknisk kvalitet.

Det skal ikke forstås således, at vi har

overset, at andre engelske bilfabrikker har bragt billige, nye personvognstyper på markedet — vi mener blot, at disse vogne i for høj grad har været præget af en forsigtig vedhængen ved vedtagne former — at de har været belastet med konstruktivt arvegods for hvis tilstedeværelse, fabrikerne sikkert har deres gode undskyldninger, men som ikke interesserer den køber, der spørger: Hvor får jeg den største brugsværdi for mine penge? I forbindelse hermed bør man sikkert pege på, at diskussionen om en eller anden ny personvognstype alt for ofte drejer sig om konstruktionens mere subtile finesser, der ganske vist giver anmelderen i et motorblad (eller i et dagblad med for den sags skyld) lejlighed til at lufte sin enestående indsigt og begavelse, men som



Således klappes bagsædet sammen og frem, hvorved hele den bageste del af vognen kan benyttes som bagagerum.

ikke har interesse for den almindelige bilist, der kun ønsker en enkel og letfattelig orientering om problemer af direkte praktisk værdi. Ikke mindst ved anmeldelsen af en udpræget folkevogn, der er bygget ned til en bestemt pris, må man søge at gå ind på konstruktørens og fabrikantens forudsætninger for at kunne bedømme resultatet på retfærdig måde — når det drejer sig om biler, kan man sammenligne størstedelen af det europæiske publikum med folk, der kun har råd til at spise sig mæt i rugbrød med fedt og groft salt, og for sådanne mennesker har det ingen interesse at høre lange forelæsninger om det finere franske køkken, de har kun brug for at få at vide, hvor de kan købe det mest nærende rugbrød og det bedste fedt og salt til en pris, som de har råd til at betale.

Standard fabrikernes konstruktører har været stillet overfor den følgende opgave: Byg en rummelig 4-personers vogn med fire døre og stor bagageplads, accelerationsevne fra 0 til 80 km/t. svarende til en accelerationstid på under 25 sekunder, tophastighed godt 100 km/t., benzinformbrug ved hård og hurtig landevejskørsel sva-

rende til ca. 15 km på literen, fremragende vejbeliagen selv på halvdårlige veje, sikker styring med neutral karakteristikk (hverken over- eller understyring) og en høj grad af retningsstabilitet i forbindelse med stor styrefølsomhed. Giv vognen et konkurrencedygtigt ydre og sådanne indre pladsforhold, at også store (det vil først og fremmest sige langbenede) personer kan sidde bekvemt også på bagsædet på længere ture.

Resultatet er blevet Standard 8, som — lad det være sagt med det samme — i et og alt tilfredsstiller de opstillede konkurrencefordringer. Med en topventilet, vandkølet, 4-cylindret motor på 803 ccm, der udvikler 28 hk ved 4500 omdr./min. (svarende til en stempelhastighed på 11,4 m/sek.) og en egenvægt på under 700 kg accelererer vognen fra 0 til 80 km/t. på 24,5 sekund gennem gearene, og selv på ture med hård kørsel i tæt trafik kører man aldrig under 15 km på literen. Lad os se på, hvorledes man — under forudsætning af en udsalgspris på det engelske marked på kun 339 £ (uden omsætningsafgift svarende til ca. 6560 d. kr. — har kunnet løse denne opgave.

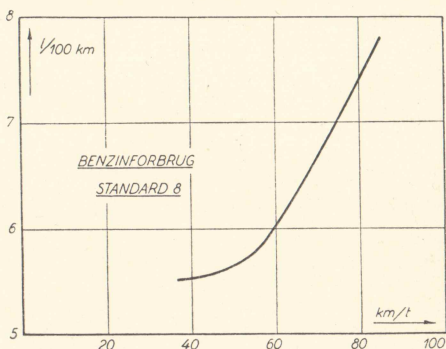
Rent maskinelt har man med Vanguard (Ferguson) motoren som baggrund ikke behovet at lede verden over efter konkurrencedygtige forbilleder — motoren i Standard 8 er i realiteten en mini-Vanguard motor, men med de fordele, som følger af den mindre størrelse — således falder der på hver kvadrantcentimeter af stempeltoppen 0,304 hk ved den originale Vanguard, medens Standard 8 kun har 0,226 hk, hvilket igen er forklaringen på, at den lille motor kan presses time efter time uden ringeste tegn på, at trækkræften aftager som følge af den hårde varmebelastning. Motoren trækker fra et meget let svinghjul med en tør enkeltpladekobling (hydraulisk aktiveret fra pedalen) til en fortræffelig 4-trins gearkasse med synchromesh for 2., 3. og 4. gear og særdeles velvalgte udvekslingsforhold og videre gennem en fritliggende kardanaksel til en let og elegant bygget, stiv bagaksel med hypoidfortandet spids- og kronhjul. Gearskiftningen sker — herren været lovet — fra en kort, stiv gearstang midt i vogngulvet, og skiftebevægelserne er korte og positive.

Omkring dette tilforladelige motor- og

transmissionsaggregat har man så opbygget en selv bærende karrosserikonstruktion, der i det store og hele er punktsvejet op af pressede elementer, og med en ydre og indre formgivning, der umiddelbart leder tanken hen på sydeuropæiske forbilleder. Det mest bemærkelsesværdige er imidlertid, at der ikke er tale om en ren og skær italiensk maskekomedie — man er gået et skridt videre, og har også fået fat i de gode køreegenskaber, som knytter sig til en let og dog meget stiv karrosserikonstruktion i forbindelse med en halvhård, vel afstemt affjedring med høj dæmpningsfaktor. Samtlige lejer for fjedre og hjulophængninger er udformet som gummilejer, hvilket giver en absolut lydløs affjedringsbevægelse af hjulene, og bagfjederen er ved lave belastninger af bagvognen praktisk talt retliniet (den krummer altså den »gale vej« under belastning) — en sådan konstruktion, der giver neutral styringskarakteristik, indførtes umiddelbart efter krigen af flere amerikanske fabrikker.

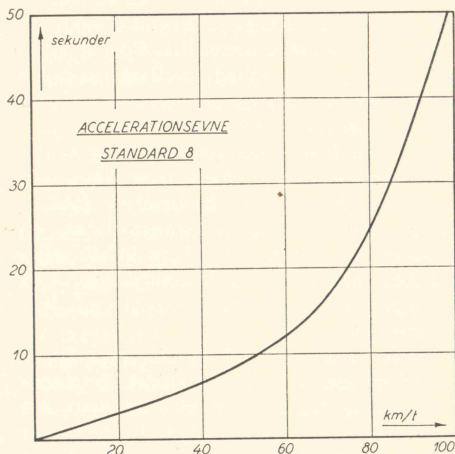
Standard 8 fabrikres i England i en skrabet udgave til hvilken, man til faste priser kan købe ønskeligt ekstraudstyr. I Danmark leveres vognen med det nødvendige udstyr, herunder med et varme- og defrosteranlæg, der tilfredsstiller selv de strengeste krav. Fra en separat, indkapslet radiator driver en elektrisk blæser af meget rigelige dimensioner varm luft såvel langs gulvet under forsæderne bagud til bagsædepassagererne som op langs vindspejlet og hen under loftet. Ved skæbnens tilskikkelse fik vi under det heftige, men kortvarige snefald den 22.—23. januar rig lejlighed til at prøve anlæggets effektivitet — selv ved lang tids kørsel med snefoget lige imod, holdt den varme luft bag vindspejlet ruden fuldstændig klar indenfor viskernes arbejdsområde, og det var faktisk muligt at køre i en ydertemperatur på indtil 8 graders frost uden at have overtøj på inde i vognen, et forhold der også siger noget om karrosseriets tæthed i almindelighed.

Et kapitel for sig er indretningen af selve motorrummet. Man er — selv ved de bedste af de nye vogne — ikke forvænt med orden og overskuelighed på dette punkt. Alt for mange nye personbiler har et motorrum, der leder tanken hen på hovedrengøring i værkstedet. Stan-

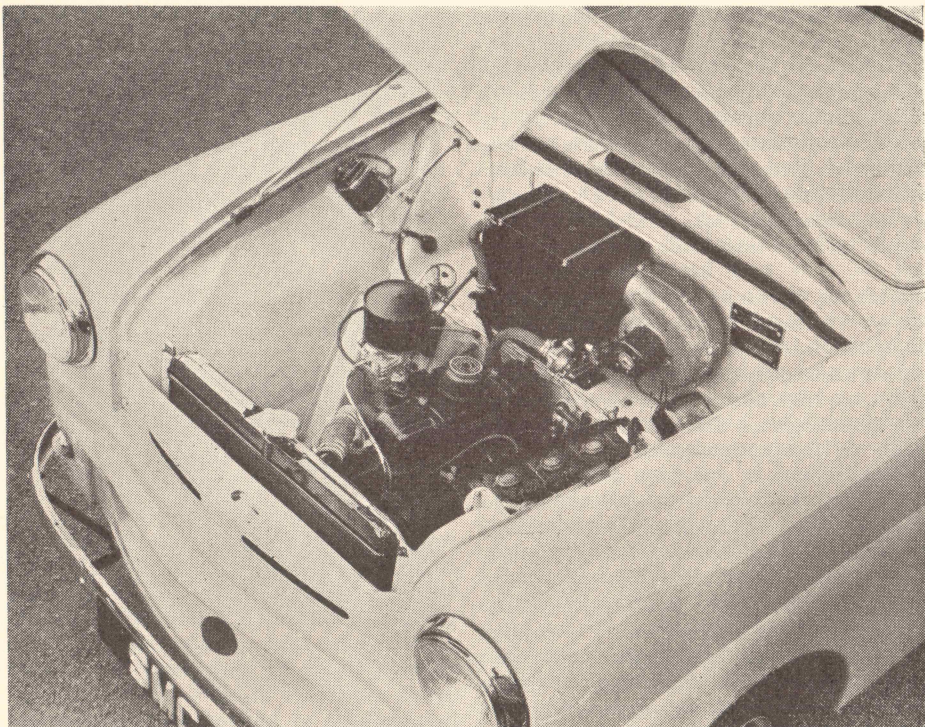


Forbrugskurven for Standard 8 har et yderst normalt forløb, men forbrugstallene bevæger sig i det laveste område. Som det ses kører man 13,5 km pr. liter ved 80 km/t.

dard's motorrum derimod bereder ejeren og mekanikeren med ordenssans en nydelse, for her er alt anbragt let tilgængeligt på sin rette plads — der er god plads omkring motoren, og både oliemålepind, oliepåfyldningsstuds, strømfordeler, vandpumpe, ventilator og kileremme kan nås, uden at man skal spille akrobat. En forholdsvist bred og høj køler med ringe dybde afgrænser motorrummet fortil, og indtagningen af køleluft sker gennem en lille, korrekt udformet åbning på motorhjelms forside — bag denne åbning findes der et ret stort, til siderne vel lukket kammer, i hvilket luften bevæger sig med ringe hastighed under overtryk således, at man er sikker på udnyttelse af hele kølerens frontareal under høje motorbelastninger. Akkumulatoren sidder meget til-



Accelerationskurven for Standard 8 må tiltale enhver, der sætter pris på en levende vogn.



Motorrummet er yderst realistisk i al sin enkelhed og alle elementer er let tilgængelige. Bemærk viskermotoren, der er anbragt på den højre hjulkasse og varmeanlægget på forbrættet.

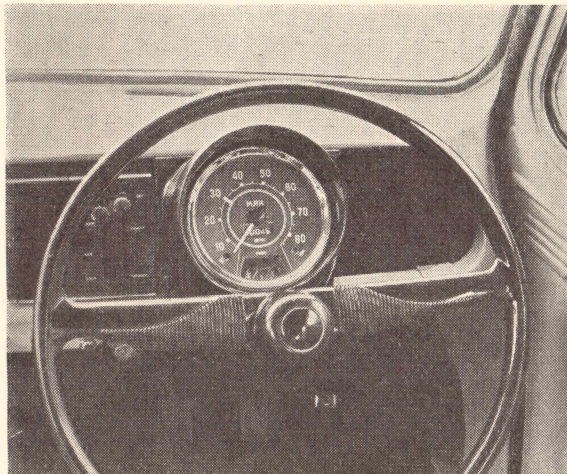
gængeligt i en fordybning i venstre hjulkasse, og man glæder sig over den ukonventionelle men helt rigtige udformning af viskermotoren — den er anbragt ude på motorrummets højre sidevæg over hjulkassen, hvorfra den gennem et vinkelbøjet tryk-træk kabel er koblet direkte til de to viskere på vindspejlet. For at sikre fuldstændig lufttæthed mellem vognens motorrum og passagerafdelingen — hvilket igen er den første forudsætning for, at selv det bedste opvarmnings- og ventilationsanlæg kan fungere efter hensigten — har man etableret hydraulisk forbindelse også mellem koblingspedalen og koblingen — bremsepedal og koblingspedal betjener hver sin hovedcylinder i et aggregat, der er anbragt direkte på forbrættet.

Under isslaget de følgende dage fik vi mulighed for at hyde køretøjet de strenge vilkår, og ikke mindst da viste det tiltalende egenskaber. Med to personer i vognen har den kun ca. 45 pct. af den samlede vægt på baghjulene, og rent

umiddelbart skulle man synes, at der forelå rige muligheder for ukontrollable udskridninger, men takket være dels en ret stor bevægelighed for gaspedalen, hvilket giver et sikkert herredømme over motorens øjeblikkelige trækraft, og dels en forholdsvis ringe massetræghed for hele køretøjet i sammenligning med akselafstanden opnåedes en meget høj grad af udskridningskontrol, der gør det ganske naturligt, at man på glat vejbane lader en kort, behersket udskridningsbevægelse hjælpe til ved kørsel gennem skarpe sving.

Instrumenterne er samlet under et enkelt rundt glas lige foran føreren — de iagttages gennem rattet, der kun har to, nedadbøjede eger. Der findes et stort speedometer, kontrollamper for afladning af batteri og for olietryk, og en lille men effektiv benzinmåler. Kontrolknapper for starter, lygter, opvarmningsanlæg, vindspejlsviskere og choker er anbragt midt i vognen under det store handskerum, hvis midterste del er indrettet til optagelse af en radiomodtager. Over handskerummet

Instrumentbrættet er som den øvrige del af vognen sobert og fornuftigt i sin udførelse. Skønt den tilsyneladende enkelhed, er der alle de instrumenter man finder i nutidens vogne, nemlig speedometer og kilometertæller, benzinstandsmåler og kontrollamper for afladning og olietryk. Til venstre for instrumenturet ses kontrolgrebene for varmeanlægget. Den her viste vogn er, som det ses, højrestyret, men alle vogne, der leveres i Danmark, er naturligvis venstrestyret.



sidder den lidt plumpe men let tilgængelige afbryder for retningsviserne (vinger, ikke bliklys). Hornkontakten sidder midt i rattet, og nedblændekontakten sidder i en fortræffelig position for venstre fod. Bagagerummet er kun tilgængeligt fra vognens indre (ved at vippe bagsædet frem), men reservehjulet er anbragt under en klap bagtil, der åbnes og låses ved hjælp af en firkantnøgle — denne klap bærer nummerpladen, medens baglygten sidder umiddelbart over klappen på det faste bagpanel.

Skal man kort karakterisere Standard's vejbeligenhed, kan det bedst ske ved, at man sammenligner med de bedste af de små vogne, som findes på det europæiske marked i dag. Specielt imponerer retningsstabiliteten ved høje hastigheder og den fuldstændige undgåelse af niksvingninger, der ofte er en plage ved vogne med så kort akselafstand som den foreliggende. Hertil kommer, at fordelingen af bremsevirkningen på henholdsvis for- og baghjul forekommer særdeles velvalgt — selv ved hård opbremsning fra høj hastighed er vognen fuldstændig stabil.

Specifikationer.

Motor: 4-cylindret, topventilet. Boring 58 mm. Slaglængde 76 mm. Slagvolumen 803 ccm. Kompressionsforhold 7,25:1. Effekt 28 hk ved 4500 omdr./min. Største drejningsmoment 5,4 kgm ved 2800 omdr./min. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel, monteret i tre hovedlejer. Tryksmøring til hovedlejer, plejl-

stangslejer og knastaksellejer. By-pass oliefilter.

Transmissionssystem: Tør enkelpladekobling med fjedrende nav, hydraulisk aktivering. 4-trins gearkasse med synchromesh for 2., 3. og 4. gear, gearstang anbragt i gulvet. Udveksling mellem motor og baghjul: første gear 20,82:1, andet gear 11,99:1, tredje gear 7,09:1, fjerde gear 4,88:1, bakgear 20,82:1. Differentiale med hypoidfortanding, udvekslingsforhold 4,88:1. Dækstørrelse 5.20 - 13.

Elektrisk anlæg: 12 volt, batteri med 30 ampèretimer. Separate parkeringslygter, indbyggede afviservinger, indvendig belysning på dørstolpe.

Forhjulsophængning: Uafhængig ophængning ved hjælp af kort og lang triangel, affjedring med skruefjeder, dæmpning ved lodretstående, dobbeltvirkende teleskopstøddæmper.

Baghjulsaffjedring: Stiv bagaksel med to langsgående, halvelliptiske bladfjedre og dobbeltvirkende, hydrauliske stempestøddæmpere.

Bremser: Hydraulisk fodbremse med to selvforstærkende sko på forhjulsbremserne og en selvforstærkende og en medløbende sko på baghjulsbremserne. Samlet bremseareal 440 cm².

Dimensioner og mål: Total længde 3,607 m, total bredde 1,475 m, total højde (ubelastet) 1,524 m, akselafstand 2,134 m, sporvidde for og bag 1,232 m. Egenvægt 695 kg. Pris incl. omsætningsafgift kr. 10.600,—.

STANDARD 8 bygges i Danmark på NORDISK DIESEL A/S Samlefabrik