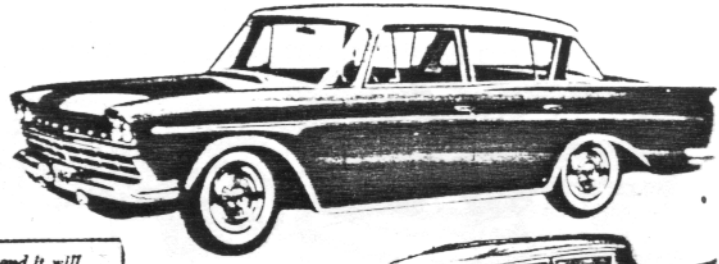
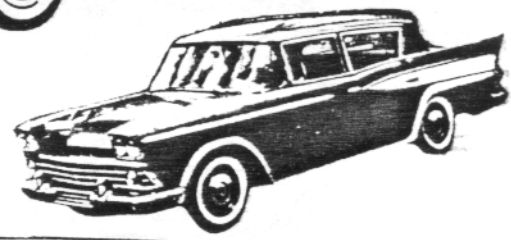
RAMBLERREVYN

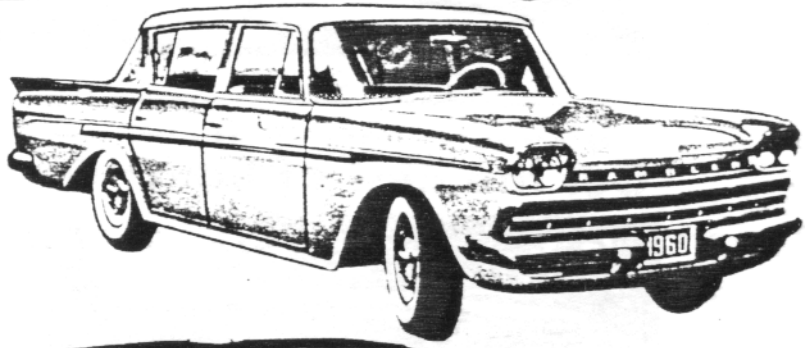
Nr.6 1987 Årg.3 Pris 5 Kr

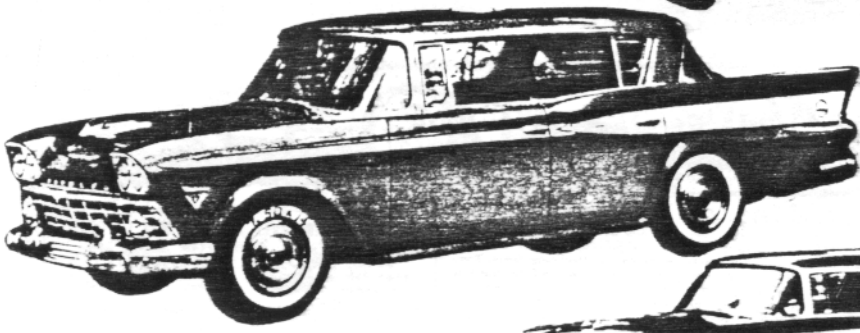


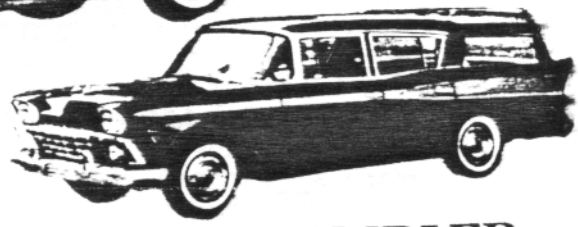
NEW IDEA! *Touch this knob—and it will always be springtime in your Rambler. No cold in winter! No heat in summer! No dust or traffic roar! You breathe only fresh, filtered air. It's American Motors' All-Season Air Conditioning*—greatest health, comfort, safety feature of fifty years. Needs no trunk space. And you buy a Rambler so equipped for less than the price of an ordinary car!*

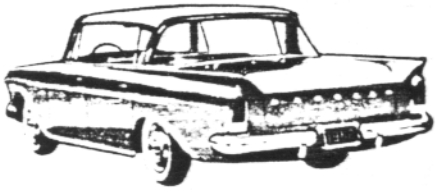
** Patents applied for*





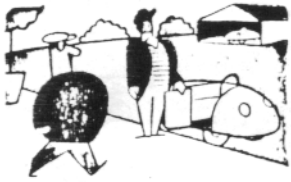




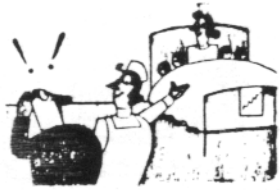


RAMBLER

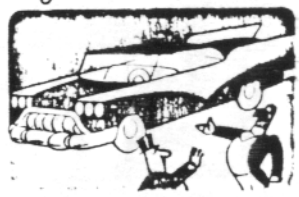
The Millionaire and The Rambler *by* O. SOGLOW



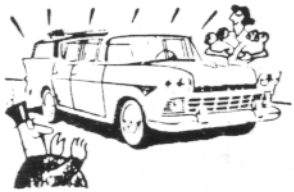
There was this millionaire who was in love with foreign sports cars. He owned a brace of them. He was also in love with his wife, who was expecting . . .



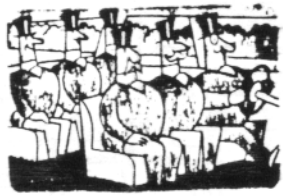
When her expectations came true, it was quadruplets. The nurse said: "Gee, them that has — gets!" But the millionaire was flabbergasted. He needed bigger cars!



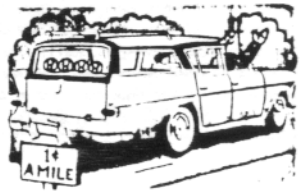
So he went car shopping. He saw a great big boat of an auto. But he said: "Looks like a gas guzzler. I didn't make my million pouring money down a drain!"



Then he saw the new 1958 Rambler, the only car that gives both American big car room and comfort, and European small car economy and handling ease.



"Wow!" he said, at all the room there is in Rambler, room for six big 6-footers with their hats on, or for even two sets of quadruplets, with their bonnets off.



When he heard of Rambler's penny a mile economy, he said: "With 2 Ramblers, I'll start on my second million!" He's happy. You'll be, too, with Rambler.

❶ Get American big car room and comfort ❷ Get European small car economy, handling ease

Get the Best of Both—Go Rambler!

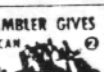
No wonder Rambler is fastest growing in popularity, first in resale value, too. For Rambler has what car buyers want . . . room, comfort and economy. Only Rambler has set two official NASCAR economy records . . . less than a penny a mile for regular gasoline 6-cylinder with overdrive.

Go see the all-new 1958 Ramblers. See new jet stream styling . . . Push-Button driving, Push-Button transistor radios, Reclining Seats, Twin Travel Beds. Choose from the new Rambler 6, new Rambler Rebel V-8, new luxury Ambassador V-8.

America Motors Means More for Americans

ONLY RAMBLER GIVES YOU THE BEST OF BOTH:

❶ AMERICAN Big Car Room, Ride and Comfort



❷ EUROPEAN Small Car Economy, Handling Ease

AT ALL RAMBLER—NASH—HUDSON DEALERS

Hej

Denna gång har vi två svenska tester, ett från 1958 och ett från 1959. I testet från 1958 står det att 300 vagnar registrerades 1957. Jag vet att lika många bilar kom hit åren 1958 till 1960 plus ca. 200 vagnar åren 1961 till 1966. Frågan är självklar: var är de nu?
Många är skrotade förstås men det borde finnas fler kvar än vad som är med i klubben. Med den nya idiot skatten på 42 kr året som "gammel bil vännerna" hjälpte till med att införa är det stor risk att de sista renoverings objekten och reservdels bilarna går i pressen istället. Om du vet om en dylik vagn ta då och rädda den eller hör av dig, vi får inte låta bilarna gå till spillo.

Rambler hälsningar Ulf.

Detta är sista RAMBLER REVYN för nedanstående medlemmar om inte medlemsavgiften förnyas.
M.nr: 42,84,87,88,89,90,92,

Den Svenska AMC/Rambler klubben har bildats till stöd för svenska AMC/Rambler ägare och för AMC/Rambler bilarnas bevarande för framtiden. Rambler revyn är AMC/Rambler klubbens forum för utbyte av erfarenheter och delar.
I Svenska AMC/Rambler Sällskapets styrelse ingår följande personer: Ordförande- Ulf Atterström tel 0591/12706(helger) Vice ordförande- Benny Eriksson tel 0250/21157. Sekreterare- P-O Wallin tel 0250/16860. Kassör- Carina Henriksson tel 0591/12706(helger). Ledamot- Gunnar Bäckstrand tel 018/352049

MOTOR BEDÖMER:

RAMBLER

NR 2/58

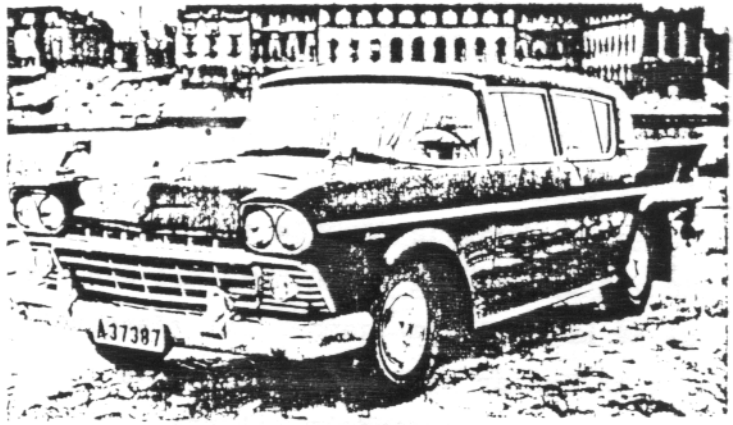
Bedömningarna utförs under ledning av civilingenjör Bertil Björkman

Många som lärt sig att sätta värde på de amerikanska bilarnas allmänna egenskaper har med stigande olust sett vagnarna från hinsides Atlanten växa på längden och bredden år för år. Samma betänksamhet borde märkas också i USA, men hittills har bara en bilfabrik vågat bygga vagnar med dimensioner som verkar förnuftiga med tanke på garage och parkering. Det är American Motors, som tagit arv efter de avsomnade märkena Hudson och Nash och nu tillverkar Rambler.

Efter europeisk måttstock är Rambler ändå en relativt stor vagn. Med 4,85 meters längd och 1,81 meters bredd bör den emellertid gå in i de flesta villagarage. Karosseriet är av självbärande typ, en ovanlig konstruktionsform hos amerikanska bilar.

Förra årets modell av Rambler hade ett mera originellt än vackert yttre. Exteriören för 1958 är ändrad i vårt tycke till vagnens fördel. Fastän Rambler behöver rätt breda luckor för att komma fram i trafiken kan man till fullo utnyttja de öppningar som bjuds, ty man har god utblick över framvagnens hela bredd. Från förarsätet ser man också de relativt små bakfenorna, som vagnen nu har fått efter senaste amerikanska bilmode. De gör god tjänst som riktmärken vid parkeringsmanövrer.

Körställningen är typiskt amerikansk, man sitter ganska högt på ett brett framsäte av soffityp, där tre personer får plats. Vagnen är officiellt godkänd för sex personer och fyller i det närmaste utrymmeskraven på droskbilar i Stockholm. Man har gott utrymme för benen och bra vilplats för vänster fot. En mittpassagerare i framsätet besväras dock av golvpuckeln över växellådan. Ratten sitter på årets modell bekvämt till. Det på vanligt sätt skjutbara framsätet ger möjlighet till bekvämt körställning för såväl en stor och kraftig karl som en liten och spad kvinna. Dess delade ryggstöd har individuellt installbar lutning och kan fällas helt bakåt för bäddning i vagnen.



Baksätet är rymligt och ger bra plats för långa ben. Takhöjden är tillräcklig för att man skall kunna behålla hatten på i både fram- och baksäte. Bagagerummet i bakvagnen är inte lika enormt som på en del av de senaste årens USA-bilar med långt utdragen bakvagn, men det bör ändå räcka bra till för de flesta familjer, även på semesterresor.

Instrumentpanelen är tilltalande enkelt utformad och fri från utskjutande detaljer som kan bidra till skador vid trafikmissöden. Dess underkant är dock vass och borde ha något slag av skyddsklädsel. Till vänster om rattstången finns nätta lättskötta värme- och ventilationsreglage; handskfacket är placerat längst till höger — obekvämt för föraren — och är dessutom litet för en vagn i denna storleksklass. Att vagnen är bygged för att kunna säljas till lågt pris märks bl a på att några av reglageknapparna är av diskutabel kvalitet; ett par av dem lossnade vid en behandling som kanske var litet omild men inte hårdhänt. Förardörrens lås var väl kärvt och vredet för inkoppling av de vakuumdrivna vindrutetorkarna gick trögt och var litet, så att det behövdes starka nypor för att rubba det; detta kan ha varit ett individuellt fel på provvagnen.

Rattväxelspaken under ratten har fast och behaglig rörelse. Det sedvanliga draghandtaget för parkerbromsen saknas och i stället finns en extra pedal för vänster fot, med vilken man sätter an bromsen; den lossas när man lyfter en liten spak nedanför instrumentpanelens vänstra del. Denna anordning fann vi utmärkt.

Bra är också spärranordningarna för de inre dörrtryckena. Spärrknapparna vid dörrfönstrens underkant sitter inom bekvämt räckhåll för framsätets invånare och så länge de är nedtryckta kan varken de inre eller de yttre dörrhandtagen rubbas. Detta är således en tämligen småbarnssäker fyrdörrarsvagn. Alla dörrarna är hängda i framkanten.

Redan efter några minuters körning uppskattar man styvheten hos Ramblers karosseri. Vagnen känns solidare än de flesta andra transatlantiska vagnar med stora fönsterytor. På ojämn väg märks just inga skakningar och det slags småljud som brukar åtföljа elastiska formändringar i vagnstommen hörs inte i Rambler. Hela vagnstommen fosfateras enligt uppgift genom doppning före lackeringen; sådan doppning brukar eljest i USA endast göras upp till fönstrens underkant.

Hjulställen visar några ovanliga drag i sin konstruktion. Framhjulen är som vanligt upphängda med tvärställda hjularmar, men här sitter skruvfjädrarna ovanför hjularmarna i stället för mellan dem. För bakaxeln används också skruvfjädrar; driv och bromsmomenten tas om hand av ett kardanrör. Konstruktionen ger vagnen behaglig, fast och slät gång med måttlig krängning i kurvor.

Vi körde Rambler under en period av mitt väder i januari månad och fick därför gott begrepp om dess egenskaper både på torr väg och på snö- och isbelagd vägbana. Vägegenskaperna är mycket goda. Rambler är tydligt men inte överdrivet understyrd samt kursstabil och stadig på vägen; lindrig studsning hos bakaxeln kan dock uppträda på dåliga vägbanor. Det bör observeras att provvagnen hade en sexcylindrig motor — det finns också en modell med åttacylindrig, betydligt starkare motor. Provvagnen hade 15-tums hjul och verkade med två personer ombord en aning för lätt i bakvagnen; vi fick ganska lätt hjulspinn på vinterväg. Barlast i bagagerummet är till nytta för den som kör mycket vintertid.

En tilltalande detalj är styrinrättningen, som ger god vägkontakt och går lätt i alla si-

1957 tillverkades 109 178 st Rambler
reg. i Sverige 300 st Rambler

RAMBLER *fortsättning*

tiationer. Antalet rattvarv mellan fulla framhjulsutslag är 5. Vid landsvägskörning blir rattrörelserna ända inte besvärligt stora. Vändradien är relativt liten, vilket gör vagnen lätthanterlig i stadstrafik.

Motorn går tyst och behagligt, startar lätt och blir efter kallstarter fort varm. Den bidrar starkt till det intryck av pålitlighet och välbehag som vagnen i sin helhet ger. Den uppgivna effekten, 127 hk, är fullt tillräcklig för kvicka omkörningar — effektfaktet är större än för den stora mängden bilar på våra vägar. Bränsleåtgången är inte anmärkningsvärt låg, men Rambler hör ändå till de amerikanska vagnar, som har minsta bränsletörsten.

Bromsarna är behagliga att använda och ger övertygande nödstoppsverkan vid behov. Bromsverkan följer pedaltrycket väl; detta är ganska högt för en amerikansk bil och vid hård bromsning krävs alltså ratt starkt tryck med högerfoten, vilket vi bara fann bra på vinterföret. Mättningstendensen vid upprepade hårda bromsningar är inte påfallande, trots relativt liten total friktionsyta hos bromsarna.

Växellådan är av den sedvanliga amerikanska trevaxlade typen med osynkroniserad etta. På tvåan når vagnen ungefär 90 km/h, vilket kan vara värdefullt i besvärliga omkörningssituationer.

Vagnen går tämligen tyst vid alla farter upp till 110 à 120 km/h; detta är den naturliga marschhastigheten när man vill komma fort fram på motorväg. Vid stadskörning är motorn smidig vid låg fart, ty vridmomentet är stort redan vid lågt varvtal.

Värmesystemet är mycket effektivt och vid ett par graders kyla räcker halvt pådrag väl till, även om en ventilationsruta hålls öppen. De dubbla strålkastarna av amerikansk typ ger inte så gott ljus som man kunde vänta. Vid helljus lyser båda strålkastarna på vardera sidan, vid halvljus bara den yttre av dem. Helljuset har god spridning men går inte särskilt långt. När strålkastare av europeisk typ med asymmetriskt halvljus blir tillgängliga kan kurljuset väntas bli bättre.

En rymlig vardagsvagn för familje- och tjänstebruk. Fullt tillräcklig motorstyrka, fastän fabriken särskilt har lagt an på driftsekonomi. Måttliga ytterdimensioner trots bilens amerikanska ursprung är till fördel ur garage- och parkeringssynpunkt.

Rambler förtjänar pluspoäng för

- **solid och styv vagnstomme**
- **bra fjärr- och närsikt i alla riktningar**
- **smidig, tyst och dragstark motor**
- **mycket effektivt värmesystem**

samt minuspoäng för

- **klent utförande på några beslag och reglageknappar**
- **motgående vindrutetorkare, som lämnar frontrutans övre mittparti osvept**

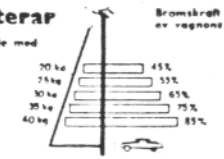
Vagnen och hur den är byggd

Fabrikat	Hudson, typ Rambler Super 6
Tillverkningsort	Detroit, USA
Generalagent	Svenska Bilimporten AB, Stockholm
Disposition	Motorn framtill, vagnen bakhjulsdriven. Bensintank i bakvagnen.
Platsantal	6 enligt Statens Bilinspektion.
Vagnstomme	Självbärande karosseri av pressad stålplåt. Fyra dörrar, hängda i framkanten. Säten av sofftyp fram och bak. Baggerum i bakvagnen, åtkomligt utifrån.
Hjulerätt	Fram: Separat hjulupphängning med tvärlänkar, skruvfjädrar och tubstötdämpare. Bak: Stel axelkåpa med skruvfjädrar, tubstötdämpare och stabilisatorlänk. Kardanrör av sluten typ tar upp reaktionskrafterna.
Ringdimension	6.40 x 15" utan slang.
Styrinrättning	Styrväxel av typ skruv och rulle. Rattdiam 43 cm. Antal rattvarv mellan fulla framhjulsutslag 5. Vändcirkelns diam åt h 11,4 m, åt v 11,1 m.
Bromsar	Hydrauliskt fotbroms. Fram: två motställda bromsbackar. Bak: En med- och en motställd bromsback. Sammanlagd friktionsarea 970 cm². Parkerbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt.
Motor	Sexcyl fyrtakts vätskekyld radmotor med toppventiler. Cylidiam 79,4 mm, slagl 108 mm, slagvol 3 205 cm³. Kompförh 8,7. Effekt 127 hk SAE vid 4 200 r/m. Vridmoment 24,9 kgm vid 1 600 r/m.
Kraftöverföring	Enkel torrlamellkoppling. Tre växlar framåt, tvåan och tredje synkroniserade. Växelspak under ratten. Kardanrör av sluten typ. Slutväxel av hypoidtyp.
Elsystem	12 V, generatoreffekt 360 W, batterikapacitet 45 Ah.
Värmesystem, Ventilation	Ventilerande värmesystem med luftintag framför vindrutan, insprutor till denna och ventilationsfläkt för lågfart. Luftvärmaren placerad i mellanväggen. Ventilationsrutor i dörrarna.
Vikt	Tjänstevikt, körklar, med förare, 1 490 kg. Lastad vikt, med 6 pers och 6 x 15 kg baggage, 1 930 kg.
Yttermått	Längd 4,85 m, bredd 1,81 m, höjd 1,47 m. Axelavstånd 2,74 m, spårvidd fram 1,47 m, bak 1,47 m. Fri markhöjd 20 cm.

Vad vagnen presterar

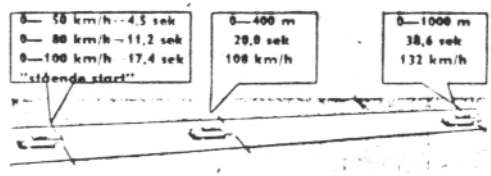
Angivna hastigheter är korrigerade med hänsyn till fortmätarens felvisning

Bromsverkan



Acceleration

0—50 km/h — 4,5 sek	0—400 m	0—1000 m
0—80 km/h — 11,2 sek	20,0 sek	38,6 sek
0—100 km/h — 17,4 sek	108 km/h	132 km/h
"stående start"		



Växling: etan (53 km/h) tvåan (95 km/h) treans.

Priset och vad man får för det

Vagnens pris körklar	**17 900:—**
Bilskatt per år	**270:—**
Grundpris i Stockholm	16 400:—

Häri ingår: ventilerande värmesystem, kyltempmätare, oljefilter, hjuldbarhet.

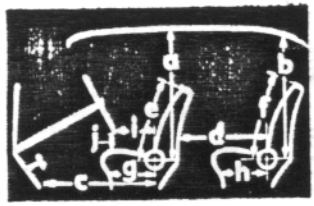
Därtill kommer:

Kvlargardin inkl montering	41:—
Levertansavgift	150:—
Skattekvittohållare, namn- och nummerplåtar, registreringsavgift	47:—
Omsättningsskatt	1 140:—

Rekommenderad extrautrustning inkl mont.

Vindrutespolare, vakuumtyp	77:—
Godkänt stöldlås, typ "Prick"	90:—
Hel underredsbehandling	150:—
Stänkskydd bak	20:—
2 st säkerhetsselar (Ms modell) ca	80:—

Rambler från insidan



a 94 cm f 56 cm
b 91 cm g 46 cm
c 84 cm h 44 cm
d 79 cm i 29 cm
e 55 cm j 14 cm

Framsätet går att skjuta 7,5 cm åt vardera hållet, från ovan visat läge.
Inre bredd i höfthöjd vid framsätet 139 cm, vid baksätet 138 cm.
Inre bredd i axelhöjd vid framsätet 138 cm, vid baksätet 140 cm.
Bagagerummets höjd 45 cm, bredd 90 cm, djup 98 cm.

Instrument

Materinstrument: Fartmätare, totalvägmätare, bränslemätare och kyltemperatur.

Signallampor: Varningslampor för laddning och oljetryck. Indikatorlampor för helljus och körvisare.

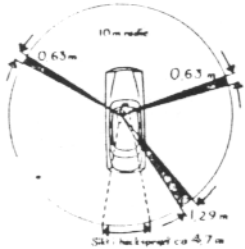
Reglage: Ratteglage för hel- halvljus.

Siktdata

Förarens fria sikt vägrätt genom glas är 87 % av horisontens omkrets, mätt för 6 cm pupillavstånd.

Från förarsätet syns höger och vänster framflygel samt höger och vänster bakflygel.

Vindruta av lamellglas, övriga rutor av härdat glas.

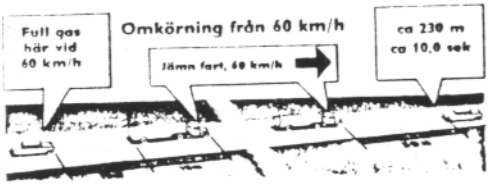


Sikt bakåt ca 4,7 m

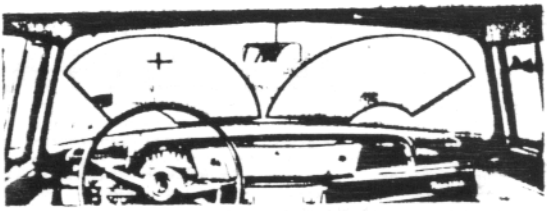
Bränsleförbrukning

	Uppmätt	Medelfart	Motor, räckvidd	Väg, väder och trafik
Lugn landsvägskörning, riksväg	1,08 lit/mil	60 km/h	70 mil	Mulet, uppehållsväder, ca — 5° C.
Snabb landsvägskörning, riksväg	1,49 lit/mil	75 km/h	51 mil	Delvis vått vaglag. Normal trafik
Stadskörning, Sthlms innerstad	1,55 lit/mil	—	49 mil	

Räckvidden beräknad efter bränsletankens angivna volym, 76 l inkl. reserv.



Växling: tvåan (95 km/h) treon.



Förarens blickfång horisontellt framåt träffar vindrutan i kvastmarker.

Tekniska nyckelvärden

För motorn:

Spec. maxeffekt	19,7 hk/liter slagvolym
Spec. maxmoment	3,74 kgm/liter slagvolym
Medelkolvhastighet vid 1 000 r/m	3,6 m/s

För vagnen:

Effekttal vid tjänstevikt	85,3 hk/ton
Effekttal vid lastad vikt	65,8 hk/ton
Spec. bromsarea vid tjänstevikt	6,50 dm²/ton

Växlar	Ettan	Tvåan	Treon
Antal motorvarv/drivhjulsvarv	9,84	6,14	3,77
Kolvväg, meter/körkm	1045	652	400
Nom. fart vid 1 000 r/m, km/h	12,5	20,0	32,5
Nom. fart vid maxdragkraft, km/h	20,0	32,0	52,0

Fart- och vägmätare

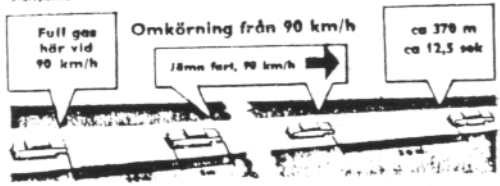
Fartmätaren visade	40	60	80	100	120	km/h
vid en verklig fart av	38	51	71	89	108	km/h

Vägmätaren visade 6 % för lång vägsträcka.

Strålkastare

Strålkastarna (fabr. General Electric) inställda	Belysning vid halvljus: c 25 m framför bilen i höjd med strålkast. överkant		Belysning vid helljus 100 m framför bilen 15 cm över marken.	
	Uppmätt	Föreskrivet max	Uppmätt	Föreskrivet min.
för bästa halvljus	0,8 lux	1 lux	2,8 lux	1 lux
för bästa helljus	0,8 lux		2,8 lux	

Statspolisens mätmetod. Två personer i framsätet.



Använd växel: treon.

Typiska reservdelspriser

Sats kolvar (inkl. kolvringar och bultar)	512:—
Sats avgasventiler med fjädrar	89:—
Avgasrör komplett med ljuddämpare	195:—
Oljefilterinsats	29:—
Startmotorankare	122:—
Stötdämpare, kompl. sats fram o bak	220:—
Kopplingslamell med centrum	262:—
Kylare	128:—
Framflygel, olackerad, utan tillbehör	305:—
Framdörr, olackerad, utan tillbehör	168:—
Bakre stötfångare, komplett	177:—
Vindruta av lamellglas	556:—

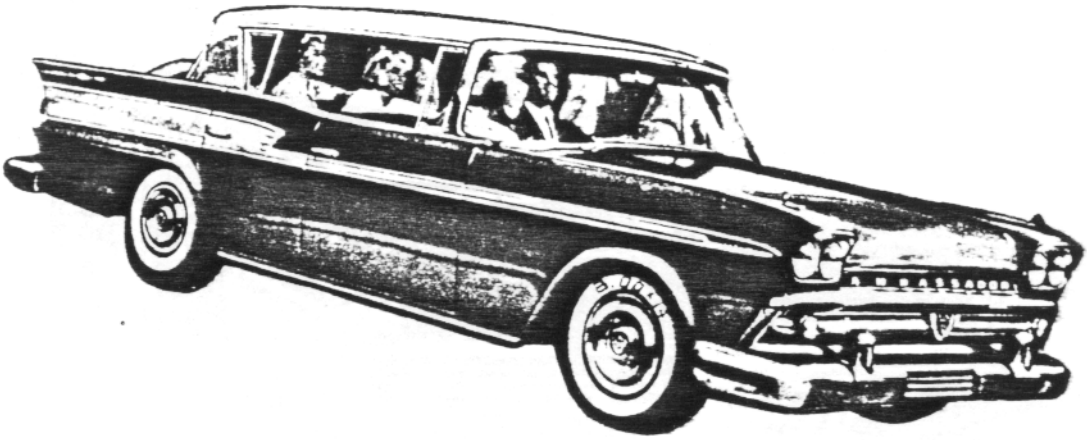
Rikspriser på reparationer tillämpas ej.

Dessa priser gäller den 1.2.1958.

Försäkringskostnader

vid 16 001—19 000 kr totalvärde	S	N	Ö
Oblig. trafikförsäkring, kr/år	284	252	200
Brand o. stöld enhart, kr/år	174	164	128
Kasko med 500 kr självrisk (obl. vid avbet.-köp), kr/år	595	728	528
Rab. med godk. stöldlås, kr/år	63	19	19

S-området Sthlms- o. Gbgsomr. samt Malmö stad.
N-området X-, Y-, Z-, AC- och BD-länen.
Ö-området Landets övriga delar.



Namn _____

Utdelnings
adress _____

Postnr _____ Ort _____ Tel _____

Bilmodell _____ Regnr _____

Årsmodell _____ Chassinr _____

Motor, CID _____ Förgasare _____ Modellnr _____

Sätt ett x vid den utrustning din vagn har.

Växellåda. Rattväxel__ Golvväxel__ Tryckknappsautom__ Autom__
3vxl.m__ 4vxl.m__ Twin Stick__ Ställbar ratt__ Tonade rutor__
Endast framruta__ El.defroster bak__ El.fönsterhissar__ El.cab__
El.ställbara säten__ Auto.farthållare__ Centrallås__ Air cond__
Broms-servo__ Styr-servo__ Skivbromsar__ Diff.broms__ Overdr.__
Soffa__ Soffa m.ställbar rygg__ Breda stolar__ Stolar m.arms.__
Stolar m.mittkonsoll__ Sportstolar(Bucket seats)__
Sportstolar m.mittkonsoll__ Skinnklädsel__ Vinyl/tygklädsel__
Vinylklädsel__ Light group__ Visibility group__ Extra quiet
isulation package__ Go package__ Levi's package__ X package__
D/L pachage__ Olog Cassini package__ Brougham package__
Barcelona package__

"Tough Americans"

SMT som tidigare provkört den ena av de två små amerikanska bilmodellerna — Studebaker Lark — kom i detta nummer ge rapport om vad den andra, Rambler Super Six går för. Den mest markanta skillnaden mellan dessa två varor ligger väl i att storleken mellan Lark är relativt ekonomiskt snål och sköter både plåtöverdrag och krom för Rambler alldeles uppenbart enbart en lyxigt amerikanare. Detta framgår inte bara vid en studium av exteriören utan också av relationen mellan totallängd och hjulbas för de båda vagnarna.

Vad som skiljer Rambler från dess Detroit-släktingar är alltså de mindre måtten. I övrigt är den högst påtaglig en typiskt amerikansk produkt. Då minskade yttre dimensioner gör det lättare att köra på trånga utrymmen och lättare att parkera, erbjuder modellen, som sagt, i stort sett hjälder på amerikanska mått för passagerare och bagage, omkring flera fördelar. Men det är bortfarande en ganska stor vagn.

Utrymmet är — vilket också gäller bagageutrymmet — väl tilltagna och komforten ganska tillfredsställande (hur man gärna skulle unska något stöd i sidled för föraren

SMT provkör RAMBLER SUPER

Säkerligen högt betyg men vi gör den reservationen att vindrutetorkarna olyckligt nog är sakna underlag, att de lämnar ett parti av vindrutans mitt oskrapt och att de på provexemplaret var bullriga.

Instrumenten är vettigt placerade och i standardutrustningen ingår cigarrettändare och vindrutespolare men ej klocka. Värmen är, som på de flesta amerikanare, mycket god.

Kurvegenskaperna står på ett ganska högt plan. Denna vagn är, med sin sexcylindriga motor på 127 hk, 3 ena sidan inte något fullblod. I den andra, däremot, räcker kraftresurserna mer än väl till för både god acceleration och hög marsch- och topphastighet. Segfrasningsbenägenheten hos motor och transmission är betydande varför den f o utmärkta växlingsspaken inte behöver utnyttjas så mycket.

Märke: Rambler

Modell: Super Six

Tillverkare: American Motors Corp Detroit 32 Michigan USA

Generalagent: Svenska Bilimporten Stockholm

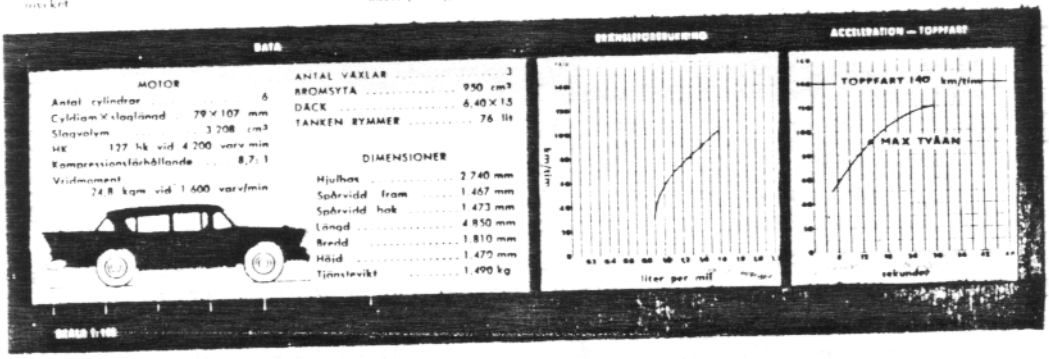
Pris: 15 950 kr inkl värme, vindrutespolare, backljus, cigarrettändare, stänkskydd, rostskyddsbehandling och bädbara säten. Omsättningsskatt 1 340 kr

Även på relativt dålig väg kan man avsevärda distanser hålla ganska hög hastighet med Rambler Super Six, som ligger mycket säkert på tågen. Dock kan en inte ringa dopp-

ning av nosen vid hårdare inbromsning och krängning vid hård körning genom kurvor konstateras. Modellen är tydligt understyrd.

Bromsarna föreföll ganska effektiva men visade under körningens bärian en tendens till sneddragning.

Sammanfattande omdöme om denna modell blir, att American Motors lyckats få fram en vagn, som i praktiskt taget alla avseenden är en typisk amerikansk produkt — bortsett från ytterdimensionerna. Och den kombinationen är verkligen inget dåligt betyg!

•

I kommande nummer av SMT ger vi rapport om hur det var att köra Ford Custom med sexcylindrig motor, Simca Ariane och Volkswagen. En förnämlig brittisk vagn står också på höstprogrammet.