



Cadillac 1952



Technische Bijzonderheden

MOTOR. — Achtcilinder-in-V kopkleppenmotor. Boring en slag 96,84 x 92,07 mm, zuigerverplaatsing 5,424 liter, compressieverhouding 6,7 : 1, maximaal vermogen 180 pk bij 4000 omw/min, maximaal koppel 43,27 kgm bij 2100 omw/min. Nieuwe cilinderkoppen met grotere uitlaatkleppen en uitlaatpoorten. Verbrandingskamers van speciaal ontwerp voor hoge compressie, waardoor de motor met minder benzineverbruik meer vermogen ontwikkelt. De korte zuigerslag in verhouding tot de boring, dus verminderde wrijving tussen zuigerveren en cilinderwand, komt eveneens aan het motorrendement ten goede. Zuigers van aluminiumlegering met aan weerszijden onder de zuigerpen gedeeltelijk weggesneden mantel. Krukas vijfmaal gelagerd met zes tegenwichten en torsietrillingdemper, terwijl het „Synchro-Flex” vliegwiel, dat met een flexibele stalen schijf, geflankeerd door twee dempplaten, achter op de krukas gemonteerd is, het trillingdempend effect nog verhoogt. Hierdoor is, mede in verband met de hydraulische kleplichers, die automatisch de klepspel op nul houden, een buitengewone geruisloosheid van de motor verkregen. Durex hoofd- en drijfstanglagers verhogen de duurzaamheid. Driepunts motorophanging op rubber.

BENZINETOEVOER. — Nieuwe viervoudige carburator en dubbel uitlaatsysteem. De viervoudige carburator bestaat in twee ruggelings tegen elkaar gemonteerde duo-carburators van overeenkomstige conceptie als het voorgaande type en is speciaal ontworpen om bij hoge rijsnelheid het motorvermogen te verhogen. Voor de normale functies van de vroegere carburator dient van de twee nieuwe hoofdzakelijk de voorste of primaire — met nullast-afstelling, wat mengselvorming en stationnaire draaisnelheid betreft, vacuümregeling voor rijker maken van het gasmengsel bij vollast, automatische choke, mechanisme voor snel stationnair draaien, aansluiting voor vacuümregeling van de voorontsteking en een startschakelaar. De achterste of secundaire carburator doet dienst als versterker. Hij heeft een systeem voor nullast- en een voor vollast-mengselvorming; het eerste is niet regelbaar. De secundaire gasklep wordt door middel van een stangenstelsel met „pick-up” hefboompje door de beweging van de primaire gasklep bediend. Tot rijsnelheden tegen 130 km/h worden benzine- en luchttoevoer geregeld door de primaire carburator, waarvan de gasklep rechtstreeks in verbinding staat met het gaspedaal. Is de primaire gasklep ongeveer half open (bij ± 130 km/h), dan wordt door het stangenstelsel automatisch de secundaire gasklep geopend. Dit stangenstelsel is zo berekend, dat het openen van de secundaire gasklep tweemaal zo snel gaat als dat van de primaire, zodat de volledige opening van beide gaskleppen tezelfdertijd bereikt wordt. De reden, waarom de secundaire carburator uitsluitend werd ingericht op mengselvorming bij vollast, is, dat snelheden boven 130 km/h niet bereikt kunnen worden op de arme gasmengsels, die voor lagere snelheden voldoende zijn, zodat, wanneer het tempo zo hoog wordt opgevoerd, dat de secundaire carburator in werking treedt, ook de primaire een vollast-gasmengsel levert. Inhoud benzinetank 76 liter.

SMERING. — Tandwiel-type oliepomp. Olietoevoer onder druk naar alle hoofd-, drijfstang- en nokkenaslagers en de distributietandwielen. Carterventilatie. Olie-inhoud motorcarter (verversen) 4,73 liter.

KOELSYSTEEM. — Koeling onder druk, die het kookpunt van het koelwater met ongeveer 12° C verhoogt. Centrifugaal-type waterpomp met dubbele uitlaat. Thermostatisch geregelde koelwatercirculatie. Inhoud koelsysteem 18 liter.

HYDRA-MATIC TRANSMISSIE. — De Hydra-Matic transmissie (hydraulische koppeling en automatische vierversnellings gangwissel) met volledig

automatische bediening is standaard uitrusting op alle modellen. Overbrengingen in de Hydra-Matic transmissie: eerste versnelling 3,8195 : 1, tweede 2,6341 : 1, derde 1,45 : 1, vierde 1 : 1, achterruit 4,3045 : 1. Olie-inhoud (verversen) 10 liter. Een nieuwe verbetering in de Hydra-Matic transmissie is, dat zij voor normaal vooruit rijden twee verschillende standen van de selectorwijzer onder „DR” heeft. Met de wijzer op de ene stand (pijlje links) wordt normaal van alle vier versnellingen gebruik gemaakt als bij het voorgaande systeem. Met de wijzer in de andere positie onder „DR” is de prise directe uitgeschakeld en komt de overbrenging niet boven derde versnelling — tenzij de rijsnelheid van 120 km/h wordt overschreden — waardoor, voor rijden in bergland bijv. de trekkracht en het remeffect van de motor worden verhoogd. Het verplaatsen van de selector van de ene DR-stand naar de andere kan onder het rijden op ieder willekeurig moment geschieden.

ELECTRISCHE INSTALLATIE. — Geventileerde dynamo van grote capaciteit met automatische stroom- en spanningregeling. Verdeler met vol-automatische verhooging door centrifugaal- plus vacuümregeling. Starter met electro-magnetische inschakeling, bediend met startknop op het instrumentenbord. Batterij 17 platen, 6-8 Volt, 115 ampère/uur.

CHASSISRAAM. — Sterk en stijf frame met zware kruisbalkverstijving, waarvan de armen naar voren en naar achter doorlopen en, aan de langslagers gelast, met deze een doosprofiel vormen.

VERING. — „Knee-Action” voorwielophanging met schroefveren, wielgeleiding door dwarsarmen in driehoeksmodel, dubbelwerkende telescopische hydraulische, in de schroefveren gemonteerde schokbrekers en rijstabilisator. Achter half-elliptische veren met gewaste tussenlegsels tussen de veerbladen en hydraulische dubbelwerkende telescopische schokbrekers, die, diagonaal gemonteerd, de veeruitslagen in verticale richting afdempen en tevens de zijwaartse stabiliteit verhogen.

CARDAN- EN ACHTERAS. — Hotchkiss aandrijving. Cardanas met permanent gesmeerde kruiskoppelingen met naaldlagers. Hypoïd achteras, pignon tussen twee conische rollagers gemonteerd, differentieel met conische rollagers. Overbrenging in de achteras 3,36 : 1.

STUURINRICHTING. — Worm met op kogelkringloop gelagerde moer en sector. Totale overbrenging in het stuur 25,5 : 1.

REMMEN. — Zelf-bekrachtigende hydraulische remmen met geweven en in vorm geperste remvoering van 6,35 mm dikte. Remtrommels voorzien van ribben voor betere warmteafvoer. Remtrommeldiameter vóór 305 mm, achter 279 mm. Totaal werkzaam remvoeringoppervlak 1558 cm².

WIELEN EN BANDEN. — Velgmaat 15 x 6 L. Lage-druk-banden 8.20 - 15 (6 lagen) met witte flanken.

AFMETINGEN. — (4-deurs Sedan N° 6219). Wielbasis 3,20 m, totale lengte 5,48 m (andere modellen 5,60 m), hoogte 1,59 m (andere modellen 1,55 m), grootste breedte 2,035 m.

CARROSSERIE. — Geheel stalen tot één structuur gelaste carrosserie, met gebruik van voorbelaste rubber isolatie op het chassis gemonteerd, uitgerust met geïnstalleerde verwarming en radio met antenne.

BINNENRUIMTE. — Voorzitting: breedte (op heuphoogte) 1,615 m, hoofdruimte 0,91 m, beenruimte 1,12 m; achterzitting: breedte (op heuphoogte) 1,63 m, hoofdruimte 0,90 m, beenruimte 1,07 m.

General Motors behoudt zich het recht voor, te allen tijde constructie en uitvoering van zijn producten te wijzigen, zonder verplichting vroeger geleverde wagens dienovereenkomstig te veranderen.

GENERAL MOTORS CONTINENTAL

Naamloze Vennootschap
Handelsregister van Antwerpen N° 1786
ANTWERPEN - ROTTERDAM