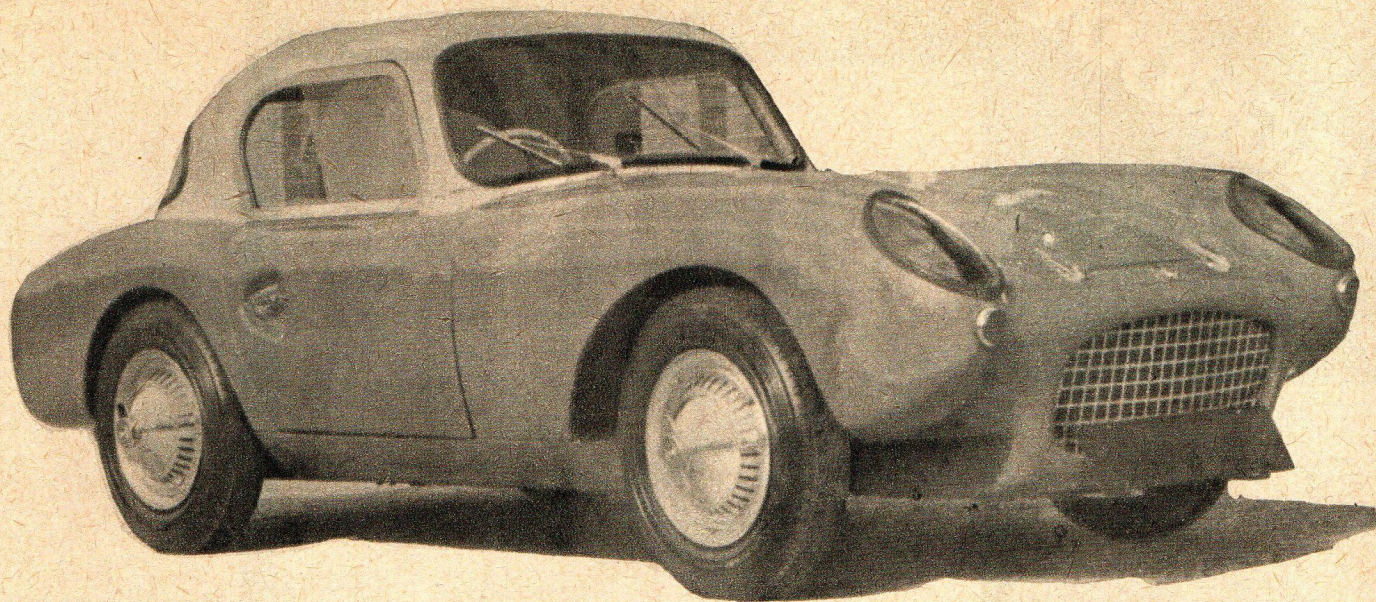




Mały Berkeley rośnie

**3 GAŹNIKI
CYLINDRY 30 KM**

Berkeley, to chyba jeden z najmniejszych samochodów sportowych na świecie. Opis tej ciekawej konstrukcji zamieściliśmy na początku roku w numerze 2 AMS. Od tego czasu fabrykę opuściło już ponad tysiąc wyprodukowanych samochodów, a sukcesy odnoszone na imprezach klubowych szeroko rozślały markę BERKELEY.

Nie można się temu dziwić. BERKELEY jest samochodem tanim i prostym w obsłudze, a jednocześnie odznaczającym się doskonałymi właściwościami dynamicznymi. Uzyskanie szybkości maksymalnej ponad 110 km/godz. z silnikiem o pojemności skokowej zaledwie 328 cm³, trzeba zaliczyć do wyników bardzo dobrych. Warto też wspomnieć, że na trasach wyścigowych powstałych z lotnisk, np. Goodwood i Silverstone w Anglii, samochody BERKELEY miały szybkości przeciętne zbliżone do 100 km/godz. a więc niewiele mniej, niż nasze SAM-y na podobnych trasach.

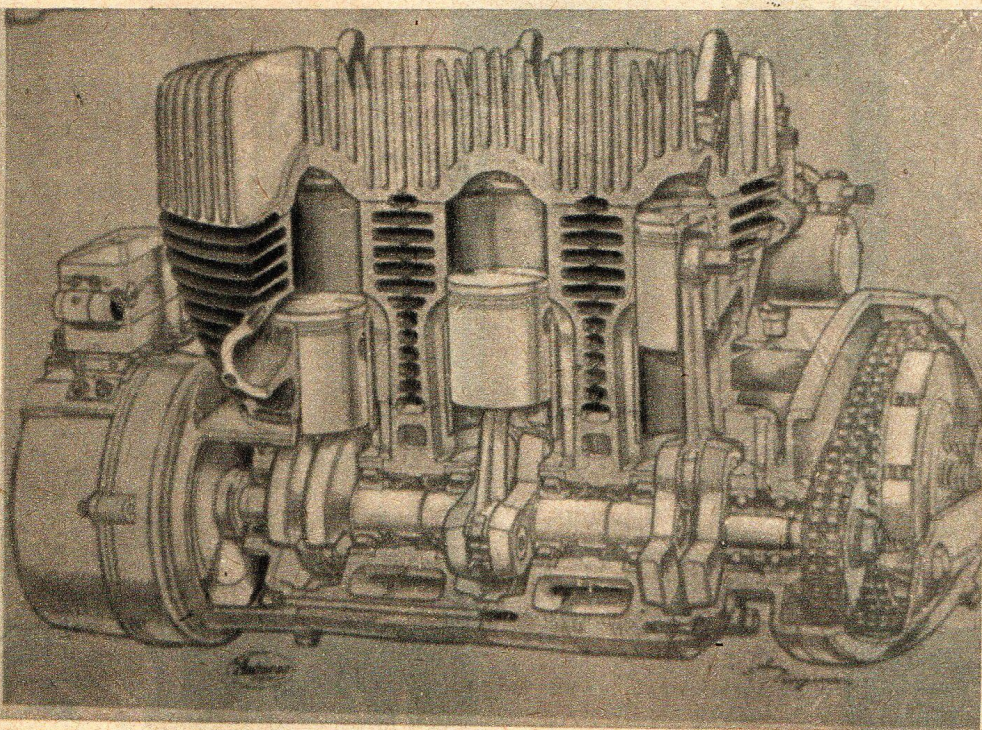
Dotychczas BERKELEY wyposażony był w dwusuwowy, dwucylindrowy silnik EXCELSIOR o pojemności skokowej 328 cm³, rozwijający moc 18 KM. Ostatnio silnik ten „podrośł”; po prostu powiększony został przez dostawienie jeszcze jednego cylindra. Trójcylindrowa wersja ma więc pojemność skokową 492 cm³, moc zaś dzięki zastosowaniu trzech gaźników i różnych drobnych zmian konstrukcyjnych wzrosła aż do 30 KM przy 550 obr/min. Przewiduje się, że pozwoli to na uzyskiwanie szybkości maksymalnych 130 km/godz. Nieźle, jak na taką „pcheł”...

Podobnie jak poprzedni model, „ak i nowy, nie jest wyposażony w dmuchawę powietrzną. Silnik chłodzony jest powietrzem wpadającym pod maskę w czasie ruchu samochodu. Na postoju zaś wystarcza przepływ powietrza wywołany różnicą temperatur.

Zimne powietrze doprowadzane jest do silnika nisko umieszczonym wlotem z przodu samochodu. Po ogrzaniu uchodzi wylotem na górze maski. A więc przy takim rozwiązaniu powstaje ciąg, podobnie jak w każdym kominie.

Wytwórnia poleca stosowanie mieszanek oleju z paliwem w stosunku 1:16. Jest to zalecenie dość zaskakujące, gdyż ostatnio istnieje tendencja zmniejszania ilości dodawanego oleju do paliwa i wiele znanych wytwórni, np. DKW, zaleca stosunek 1:30, a nawet 1:40.

Rozszerzony został też wachlarz dostarczanych nadwozi. Obok dotychczasowej wersji odkrytej budowana jest mała karetka o bardzo ładnych liniach. Ponadto istnieje model DE LUX, różniący się bardziej luksusowym wykończeniem. (w)



DANE TECHNICZNE

Silnik: 3 cylindrowy, chłodzony powietrzem, średnica cylindra 58 mm, skok tłoka 62 mm, pojemność skokowa 492 cm³, stopień sprężania 7,5, moc maksymalna 30 KM przy 5500 obr/min.

Napęd: na przednie koła, skrzynka biegów zblokowana z mechanizmem różnicowym i silnikiem, sprzęgło wielotarczowe mokre. Całkowite przełożenia na poszczególnych biegach: I — 13,21; II — 9,18; III — 6,35; IV — 4,64, wsteczny 18,61.

Zawieszenie: przednie niezależne na wahaczach nierównej długości, tylne — system osi łamanych. W obydwóch przypadkach zastosowano elementy resorujące GIRLING, składające się z teleskopowego amortyzatora hydraulicznego i sprężyny śrubowej.

Hamulce: hydrauliczne szczękowe, średnica bębnow 178 mm.

Wymiary: rozstaw osi 1780 mm, rozstaw kół 1120 mm, ciężar samochodu gotowego do jazdy 305 kg, ogumienie 5.20 — 12

Trójcylindrowy silnik BERKELEY