

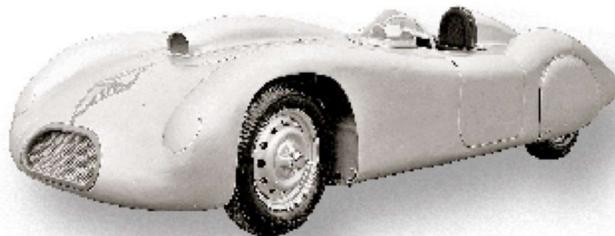
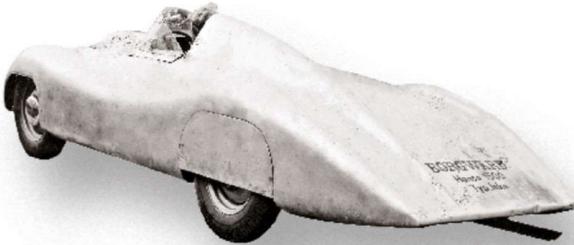
Fahrzeug- und Motoren-Übersicht

Quartal	Fahrzeug	Motor
1950	Inka-Rekordwagen	4 M 1,5 Sport
II/1951		4 M 1,5(0) RS
III/1951	IAA: I. Generation	
IV/1951		
I/1952		
II/1952	I. Generation	
III/1952		
IV/1952	Langheck	
I/1953	Vermutliche	4 M 1,5 (I) RS
II/1953	Fahrgestellnr.:	
III/1953	60 001, 60 002	II. Generation Basis: Hansa 1500-Motor
IV/1953		Kurzheck
I/1954		Vermutliche
II/1954		Fahrgestellnr.:
III/1954		60 003, 60 004, 60 005, 60 006
IV/1954		4 M 1,5 II RSE Basis: Isabella-Motor
I/1955		
II/1955		
III/1955		
IV/1955		Fischmaul 60005+06?
I/1956		
II/1956		
III/1956		
IV/1956	III. Generation	
I/1957	56er-Karosserie	
II/1957		
III/1957	Vermutliche	4 M 1,5 III RSE
IV/1957	Fahrgestellnr.:	
I/1958	60 007, 60 008, 60 009, 60 010, 60 011, 600.13	Basis: Neukonstruktion
II/1958	Elektron-Wagen 60 012	
III/1958		
IV/1958		
1959	Cooper T51	

Die Zeiträume beziehen sich auf den ersten und den letzten Renneinsatz des Fahrzeugs bzw. des Motors.



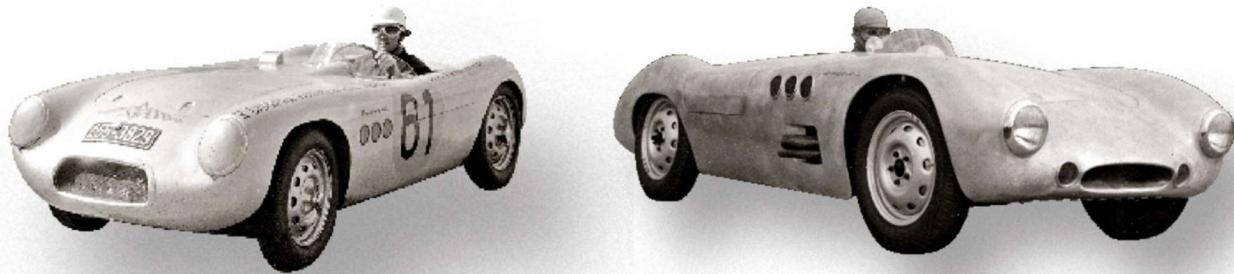
Technische Daten der Rennsportwagen · I



Bezeichnung	Inka	I. Generation (Langheck)
Bauzeit	1949-1950	1951-1952
1. Einsatz	Rekordfahrt Montlhéry 8/1950	Eifelrennen D, 25. Mai 1952
Letzter Einsatz	Rekordfahrt Montlhéry 8/1950	Avus D, 12. Juli 1953
Änderungen am Rahmen	Kein Vorgänger	Rechteck mit vorn und hinten angesetzten Trapezen
Radstand	2600 mm	2400 mm
Spurweite VA	1250 mm	1250 mm
Spurweite HA	1300 mm	1300 mm
Radaufhängung VA	Pendelachse mit oberen Querlenkern, Querblattfeder	Pendelachse, dreieckförmige Doppel-Querlenker
Radaufhängung HA	Pendelachse mit Schräglenkern, Querblattfeder	De-Dion-Achse mit Längs- und Schräglenger
Heckform	Langheck	Langheck
Motorhaube		mit langer Lufthutze wg. Überstand der Vergaser
Getriebe		
Besonderheiten	Fahrgestell des Hansa 1500	Ein Fahrzeug mit ca. 2000 Löchern (Durchmesser 10 mm) zur Gewichtsreduzierung (Reduzierung ca. 2,5 kg) im Rahmen
Eingesetzte Motoren	4M 1,5 Sp	4M 1,5 IRS
Leermasse Gewicht	846 kg 8300 N	660 kg (unsicher) 6475 N
Leistung	73 PS	100 PS 4-Ventiler (80 PS)
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h	226 km/h unbestätigt (207 km/h)



Technische Daten der Rennsportwagen · II



Bezeichnung	II. Generation (Kurzheck)	III. Generation (56er-Karosserie)
Bauzeit	1953-1954	1956-1958
1. Einsatz	Avus D, 12. Juli 1953	Solitude D, 22. Juli 1956
Letzter Einsatz	Carrera MEX, 19. Nov. 1954	Avus D, 21. Sept. 1958
Änderungen am Rahmen	Rahmen verändert wg. Radstandsänderung	Rahmen verändert wg. Radstandsänderung
Radstand	2250 mm	2200 mm
Spurweite VA	1250 mm	1335 mm
Spurweite HA	1300 mm	1300 mm
Radaufhängung VA	Pendelachse, dreieckförmige Doppel-Querlenker	Pendelachse, dreieckförmige Doppel-Querlenker, Lenkungsdämpfer und Stabilisator
Radaufhängung HA	De-Dion-Achse mit Längs- und Schräglenger	De-Dion-Achse mit Längs- und Schräglenger, ab 1957 Lenkungsdämpfer und Stabilisator
Heckform	Kurzheck	
Motorhaube	flache Beule wg. Überstand der Vergaser	
Getriebe	5-Gang	5-Gang
Besonderheiten	2-Kreis-Bremsanlage, hintere Radabdeckung entfällt, ohne seitliche Entlüftung, mit Rechteckschacht, ab 1954 je 3 Lüftungslöcher an den Seiten	Vorderachse Modell Isabella mit Gemmer-Lenkung, Sperrdifferenzial, montierbarer Rucksack, Elektron-RS mit Elektron-Karosserie
Eingesetzte Motoren	4M 1,5 IRS + 4M 1,5 IIRSE	4M 1,5 IIRSE
Leermasse Gewicht	620 kg - 660 kg 6082 N - 6475 N	630 kg (unsicher) 6180 N
Leistung	110 PS - 115 PS 81 kW - 85 kW	134-150 PS 99 kW-110 kW
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h - 223 km/h	235 km/h

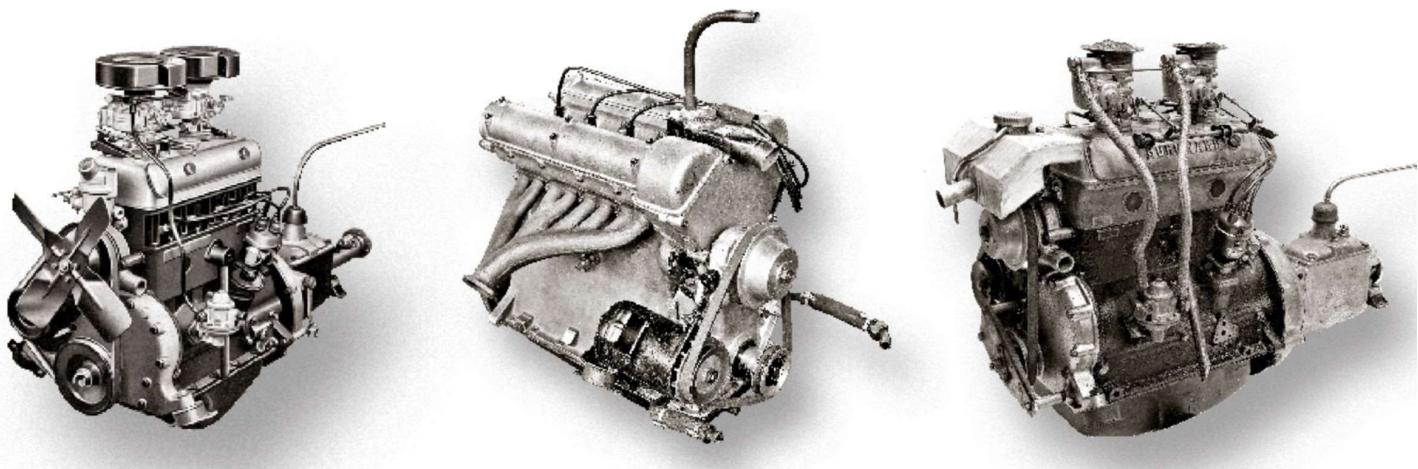




Bezeichnung	Sondermodell „Fischmaul“	Cooper T51
Bauzeit	1956	1959
1. Einsatz		Goodwood GB, 30. März 1959
Letzter Einsatz		GP Südafrika ZA, 1.1.1960
Änderungen am Rahmen		Gitterrohrrahmen
Radstand	2200 mm	2311 mm
Spurweite VA	1335 mm	1181 mm
Spurweite HA	1300 mm	1219 mm
Radaufhängung VA	Pendelachse, dreieckförmige Doppel-Querlenker	Pendelachse, dreieckförmige Doppel-Querlenker
Radaufhängung HA	De-Dion-Achse mit Längs- und Schräglenger, Lenkungsdämpfer und Stabilisator	Pendelachse, obenliegende Querblattfeder, dreieckförmiger Querlenker unten
Heckform	Kurzheck	Form: Monoposto
Motorhaube	Verlängert	
Getriebe	5-Gang	5-Gang
Besonderheiten		Mittelmotor, Scheibenbremsen, British Racing Partnership kaufte zwei, Rob Walker Team kaufte einen Cooper T51
Eingesetzte Motoren	4 M 1,5 II RSE	4 M 1,5 II RSE
Leermasse Gewicht	620 kg (unsicher) 6082 N	375 kg 4611 N
Leistung	145 PS	160 PS
Höchstgeschwindigkeit	255 km/h	ca. 270 km/h

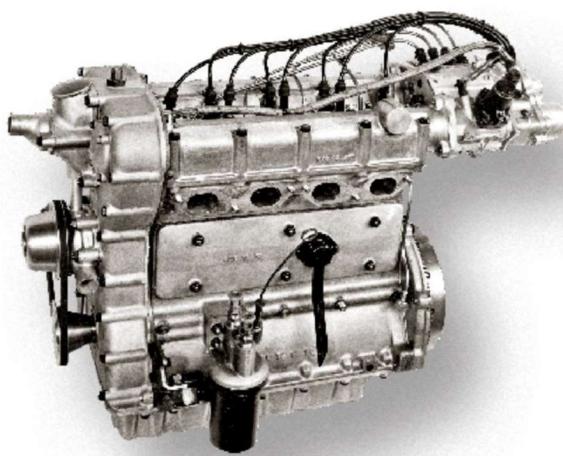
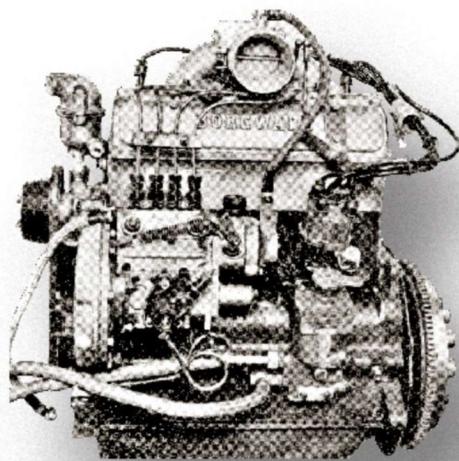


Technische Daten der Rennsportmotoren



Motor-Typ	4 M 1,5 Sport (Inka)	4 M 1,5 (0) RS	4 M 1,5 (I) RS
Bauzeit von	1950	1950	1952
bis	1950	1951	teilweise 1954
Erster Einsatz	Rekordfahrt Monthléry Aug. 50	Gezeigt auf IAA April 1951	GP von Deutschland 3.8.1952
Letzter Einsatz	Rekordfahrt Monthléry Aug. 50	eventuell Eifelrennen 25.5.52	GP von Deutschland 1.8.1954
Zylinderzahl	4	4	4
Bohrung	72 mm	72 mm	72 mm
Hub	92 mm	92 mm	92 mm
Verhältnis Hub/Ø	1,28	1,28	1,28
Hubraum	1498 cm ³	1498 cm ³	1498 cm ³
Leistung (PS kW) bei Umdrehungen	Angegeben 66 PS 49 kW 4400/ tatsächlich 73 PS 54 kW	100 PS 74 kW 6600/min	1952: 80 PS 59 kW 1953: 110 PS 81 kW 6000/min
Verdichtung	7,2:1	unbekannt	8,5 bis 8,82:1
Brennraum	zylindrisch/Querstrom	vermutl. dachförmig/Querstrom	Kalotte/Querstrom
Kraftstoffzufuhr	2 Solex-Fallstrom 32 PBI	unbekannt	2 Solex-Fallstrom 40 PBIC
Ventile	hängend	hängend, 4 St./Zylinder	hängend
Ventilantrieb	Stoßstangen und Kipphebel	2 × obenliegende Nockenwellen	Stoßstangen und Kipphebel
Nockenwelle	seitlich, Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch zwei Ketten	seitlich, Antrieb durch Stirnräder
Zündung	einfach	einfach	einfach
Schmierung	Druckumlauf	Druckumlauf	Druckumlauf
Basiert auf Motor	4 M 1,5 (Hansa 1500)	4 M 1,5 (Hansa 1500)	4 M 1,5 (Hansa 1500)
Verwendung in	Inka-Rekordwagen	RS I. Generation	RS I. und II. Generation
Bemerkung		Teilbare Kurbelwelle mit Hirth- Verzahnung und Wälzlagern	





Typ	4 M 1,5 II RSE	4 M 1,5 III RSE
Bauzeit von	1954	1956
bis	1954	1959
Erster Einsatz	GP von Deutschland 1.8.1954	Testfahrten im Februar 1956
Letzter Einsatz	1955 Testfahrten mit RS „Fischmaul“ 4.0 Gen.	im Cooper Formel-II-Wagen 1959
Zylinderzahl	4	4
Bohrung	75 mm	80 mm
Hub	84,5 mm	74 mm
Verhältnis Hub/Ø	1,13	0,93
Hubraum	1493 cm ³	1488 cm ³
Leistung bei Umdrehungen	110 PS-115 PS 83 kW-85 kW 6000/min	134 PS 99 kW 7300/min 145 PS (1957), 150 PS (1958)
Verdichtung	10:1	10,5:1
Brennraum	vermutlich dachförmig/Querstrom	dachförmig/Querstrom
Kraftstoffzufuhr	Direkteinspritzung	Direkteinspritzung
Ventile	hängend	hängend, 4 St/Zylinder
Ventilantrieb	Stoßstangen und Kipphebel	2 obenliegende Nockenwellen (dohc)
Nockenwelle	seitlich, Antrieb durch Stirnräder	Antrieb durch 2 Duplexketten
Zündung	einfach	doppelt
Schmierung	Druckumlauf	Druckumlauf, später Trockensumpf
Basiert auf Motor	4 M 1,5 II (Isabella)	Neukonstruktion
Verwendung in	RS II. Generation	RS III. Generation
Bemerkung	Weiterentwicklung für Cooper 153 PS-157 PS 113 kW-115 kW	

