

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr. 11

November 1961

KR. 2,00

BLANDT INDHOLDET I DETTE NUMMER

- Englands nye modeller
- Prøvekørsel Opel Rekord 1,7 liter
- 50 år med hastighedens konger
- Kursus i orienteringsløb
- Prøvekørsel MZ ES 250

En god vogn fortjener godt udstyr -

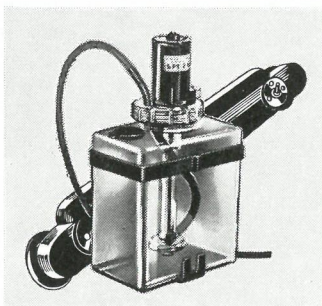
BOSCH tilbehør er gode julegaver

De smukke **BOSCH FANFAREHORN** i italiensk stil giver bilen et kraftigt signal, optakten til »god tone« i trafikken. Fra kr. 97,- pr. sæt.



BOSCH EL-RUDEVASKER spuler ruden ren på et øjeblik, så viskerne kan fjerne snavset. Pris kr. 80,-.

MAGNETO EL-DEFROSTER giver klar udsigt gennem frostbelagt for- eller bagrude. Pris kr. 15,-.



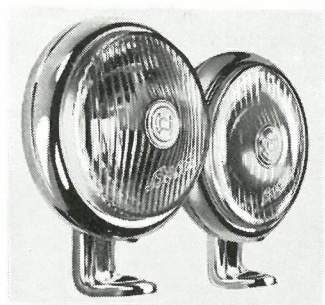
En **BOSCH BAKLYGTE** er uundværlig, når man skal bakke i mørke eller parkere på en smal vej. Klart, bredt lysfelt 10 m bag vognen. Priser fra kr. 23,-.



BOSCH HANDLAMPE er nyttig for bilisten, hvis et eftersyn i mørke skulle blive nødvendigt. Pris kr. 32,-.



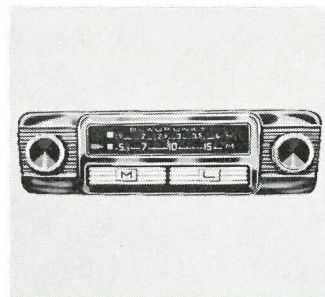
Det elegante **BOSCH-sæt - TAGELYGTE og FJERNPROJEKTØR**, toppunktet af moderne lysteknik, giver sikker kørsel i dårligt vejr. Lille størrelse kr. 56,-, stor størrelse kr. 68,- pr. stk.



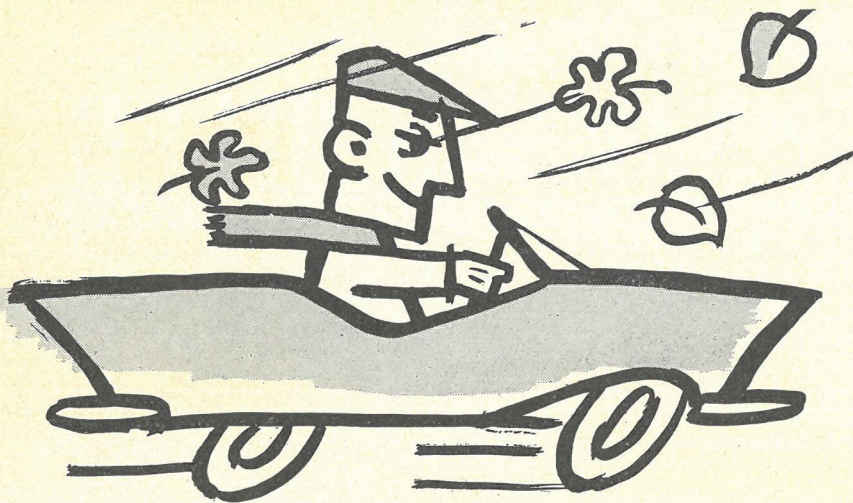
BOSCH

- kvalitetsgaver til bilisten

BLAUPUNKT AUTORADIO - toppunktet af kvalitet, enestående pragtfuld tone. Fås med forplader udført specielt til de fleste vognmærker. Priser fra kr. 435,- + tilbehør.



Mobilistens efterår



**KVIK KØRSEL
I KOLDERE KLIMA...
MED Mobiloil Special**

-
- større kraft
 - blødere gang
 - flere km. pr. liter
 - lægger år til motorens levetid

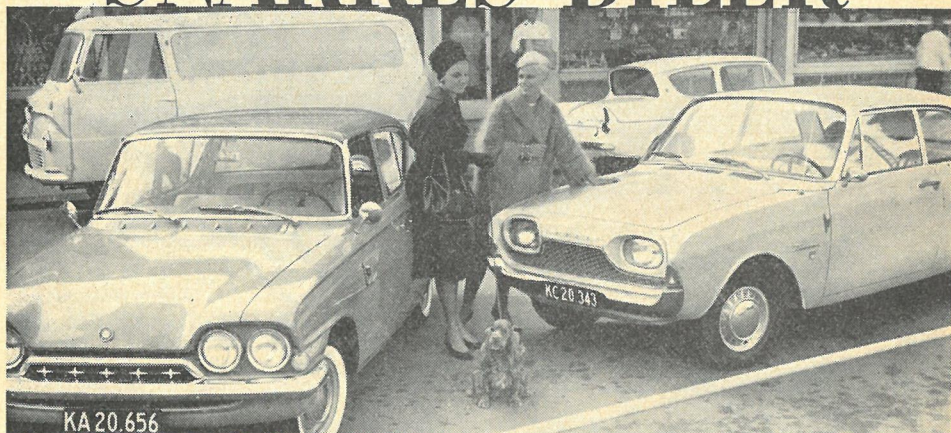


Mobiloil Special
den økonomiske helårsolie



ØKONOMI SERVICE

DER SNAKKES BILER



DER SNAKKES FORD

Selvfølgelig snakkes der biler, når moderne mennesker mødes. Hvad hjertet er fuldt af ... ikke sandt? Og naturligvis snakkes der FORD. Alle bilkyndige er enige om, at Ford i højere grad end nogensinde lever op til sine stolte traditioner. Sikke et program - og sikke et udvalg: Fra den smarte kvikke ANGLIA over den ny opsigtsvækkende CONSUL 315, de populære TAUNUS modeller og de gedigne englændere CONSUL og ZEPHYR til de store amerikanere - for slet ikke at tale om de mange stationcars, varevogne og robuste lastvogne fra begge sider af Atlanten. I dag er det FORD - over hele linien.

FORD FOR FREMTIDEN

Forsiden

Igennem fire år er Jaguar Mark X blevet prøvekort i mere eller mindre camouflerede prototyper, men det er for så vidt ikke enestående for de mere kostbare vogne, og det kan således nævnes, at det også er næsten fire år siden, der blev givet grønt lys for den nye Vauxhall 4.



15. ÅRG.

15. November 1961

NR. 11

Ekspedition:
Kongelysvej 14, Gentofte.
Tlf. Gentofte 8200*
Postgiro 68833

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 20,00
Løssalgspris kr. 2,00

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 24,00

Eftertryk af bladets artikler og
gengivelse af illustrationer må
ikke finde sted uden tilladelse.

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Redaktionelle strøttanker ...	659
50 år med hastighedens konger	662
Opel Rekord 1,7 liter (Pro- vekørsel)	670
Rust - Dørenes behandling	678
MZ ES 250 (Provekørsel)	684
Orienteringsløb 10	691
Større sikkerhed med høj hysterese	695
Støvfri indsugning og gift- fri udblæsning	696
Genial pumpe	699
Siden sidst	701
Teknisk brevkasse	712
Fra bane og vej	716

REDAKTIONELLE STRØTTANKER

Hver gang man har været en tur i udlandet, mærker man ved sin entré til de hjemlige slagmarker, i hvor høj grad de trafikale forhold i Skandinavien er noget hjælpeløst roderi. Med få måneders mellemrum er jeg i de sene timer kommet i land i Gedser, og på de første få kilometer fra denne by føler man sig næsten som et statsoverhoved, der efter sin ankomst skridter fronten af foran det opstillede æreskompagni, men på vejen fra Gedser er det blot en endeløs række af skilte, man defilerer forbi. Hvad der egentlig står på alle disse skilte, ved jeg ikke, men der er nok tale om forskellige, varierede former for hastighedsbegrænsning, eller noget andet, der ikke har større relation til de herskende forhold ved nattetide. Senere kan man jo glæde sig over en hastighedsbegrænsning på 70 og 60 km/t på en absolut øde og mennesketom Køgevej — mon ikke den slags begrænsninger lod sig ophæve f. eks. efter kl. 22?

Men bortset fra skilteskoven, så er der et enkelt skilt på vejen, der har pudset mig i mange år. Det markerer et skarpt højresving, og man tager pligtskyldigst gassen af, men der kommer blot ikke noget sving. En enkelt gang har jeg været ude for, at en bagved kørende bilist blev træt af min langsomme kørsel og overhalede, og så var svinget der naturligvis. Denne gang gav jeg pokker i skiltet og gennemkørte kurven i behersket ro og fuld komfort med 100 km/t. Dette skilt står som et udmærket vartegn for vejvæsenets og myndighedernes hjælp til de kørende.

Sender man en tanke tilbage til Tyskland, erindrer man f. eks. skiltet med Rollsplitt, der betyder så meget, at der er løse småsten på en nytjæret vej, af hvilken grund man må

regne med nedsat friktionskoefficient, medens man tillige har fine chancer for at få knust sit vindspejl af en opflyvende sten, hvis man ikke holder tilstrækkelig afstand til forankørende vogne.

Et sådant skilt har man endnu aldrig set i Danmark, og jeg mindes heller ikke at have set det i de øvrige skandinaviske lande. Medens arbejdet pågår på vejen, opsættes alle de sløve skilte med 30 km, vejarbejde o. s. v., men så snart arbejdet er overstået, får man ingen advarsel om de løse sten, for skidt med de motorkørende, de skal bare betale og iøvrigt holde deres mund.

Tænk også hvor genialt, når tyskerne med et skilt markerer, at vejbanen ikke alene bliver smallere, men også i hvilken side indsnævringen sker, når der er tale om vejarbejde således, at man kan placere sig rigtigt i tide. På de danske veje opsættes undertiden et skilt, der forkynder, at den halve vejbane er spærret, hvilket i nogen grad minder mig om, da jeg som dreng kørte med min bedstefar, der for ikke at blive blændet af modkørende vogne bar solbriller efter mørkets frembrud. Denne foranstaltning medførte altid, at man måtte råbe og skribe, når vejen svingede, da han overhovedet ikke kunne se, og udtrykte man sig ikke præcist, kom svaret altid 'Ja, for satan, men til hvilken side'. Af samme årsag har jeg omtrent fra fødslen været fortrolig med at få biler op fra de mest besværlige grøfter, og allerede i tiårsalderen havde jeg udmærkede erfaringer for, hvordan man hurtigst fik et karosseri på plads på chassiset igen.

Medens vi taler om lygter og blanding: Det er intet mindre end et mareridt at køre fra Gedser til København eller næsten en hvilken som helst anden strækning om natten eller aftenen. Møder man en række på fem vogne, så har den første og måske en til blændet ned til nærllys, medens de andre kører på fjernlys, hvilket er i stand til at genere både de forankørende og de modgående trafikanter. Bliver man voldsomt blændet, vipper man en hurtig omgang op på fjernlyset som en høflig henstilling, og det resulterer i, at en enkelt af de modgående

te på nærllys, blænder op til fjernlys. Møder bilister blænder ned, medens de, der før fører en bilist ved en bakke, så vil man først se en lysende glorie om bakkens top, inden man ser lygterne, og derfor kan man med blot en smule erfaring blænde ned, inden den modgående bilist kommer helt op på bakken. Det gør man hver eneste gang, men se om de sløve fyre gør det samme, nej, man skal have hele strålebundtet i øjnene, inden de bekvemmer sig til at gå ned til nærlys. Da de ganske givet selv må være ude for den samme ubehagelige situation snesevis af gange, skulle man dog tro, at de rent automatisk fandt ud af den rigtige fremgangsmåde — man føler sig lidt ilde berørt ved at skulle færdes på de samme landeveje som trafikanter med en så ringe fantasi og begavelse, for hvad kan de ikke finde på i mindre indlysende tilfælde.

Tegngivning, markering med skilte, lov og regler er så udflydende, rodet og vilkårlig, at det tværtimod nogen form for sikkerhed byder på en ganske unødvendig risiko. En af goderne ved at køre på de tyske autobaner er den ensartede og logiske opmærkning, skiltning i god tid og på rette sted i forhold til de benyttede hastigheder og anvisninger, der ikke betragtes som forbud, men kærligkommen vejledning.

Når dette er tilfældet, skyldes det en koordinering således, at skiltning m. m. bliver ensartet. Men hvem hører de danske veje og den danske trafik under? Hvad foretager vor trafikminister sig egentlig? Taler lidt om broer og jernbaner og SAS, skønt landevejstrafikken vel nok er den vigtigste nu om stunder.

Ministeriet for offentlige arbejder tager sig delvis af vejene som sådan, hvilket kommer til udtryk på den måde, at man dikterer vejarbejder udført med skovl og spade, når der er arbejdsløshed (stor arbejdsløshed vil formentlig medføre brugen af teskeer), medens man sætter stop for vejarbejderne, når der er mangel på arbejdskraft. Lokale vejmyndigheder under ledelse af forskellige amtsvejspektorer tager sig tillige af vejarbejder, medens skiltningen i forbindelse med disse overlades til de dertil knyttede

entreprenører, hvilket i sidste instans vil sige, at stedets arbejdsformand bestemmer skiltningsens omfang og placering efter visse retningslinier, som han muligvis, muligvis ikke, husker eller har kendskab til. Endelig kommer så de lokale politimestre og opsætter de permanente skilte efter eget skøn og muligvis efter et ministerielt regulativ, som man ikke kan forlange, at noget menneske kan forstå et ord af, før det af et eller andet geni er blevet oversat til dansk.

På den måde har man fået rodet tre ministerier nemlig 'Offentlige Arbejder', trafikministeriet og justitsministeriet ind i foretagendet, og vil man forsøge at komme til bunds i en eller anden sag, så er det ikke mig, men min kollega.

Hvorfor i alverden kan vi ikke få et trafikministerium eller en underafdeling af dette, der tager sig af alle spørgsmål i forbindelse med landevejstrafikken? Om dette ministerium så fra tid til anden må samarbejde med ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet er så ligegyldigt, blot alle tråde samles i en hånd, der magter opgaven. Vi vil nemlig meget hellere have klare regler, tydelig markering og anstændige veje tilpasset nutidens trafikale krav, end vi vil høre på ulykkesstatistikker, der for størstedelen lægges trafikanterne til last.

Et enkelt afsluttende spørgsmål: Hvilket af de tre ministerier vil stå til ansvar for, at en så internationalt stærkt trafikeret vej som Helsingørvejen, der er en ren motorvej, ved sit nordlige ophør blot er forsynet med et skilt på dansk 'Motorvej ender 200 m', medens der ikke med de internationalt kendte to modsat rettede pile gøres opmærksom på, at der nu kommer modgående trafik. En græker, franskmænd eller italiener skal jo nok blive uhyre klog af det på dansk affattede skilt, ikke? Hvis De vil have et par måneder til at gå med nogle tusinde telefonopringninger, så prøv at finde ud af, hvem det manglende skilt sorterer under, men tag så lige og fortæl os det.

★

Det er med nogen væmmelse og afsky, at man må se benzinafgiften bragt frem i søgelyset, i samme øjeblik samfundet skal på-

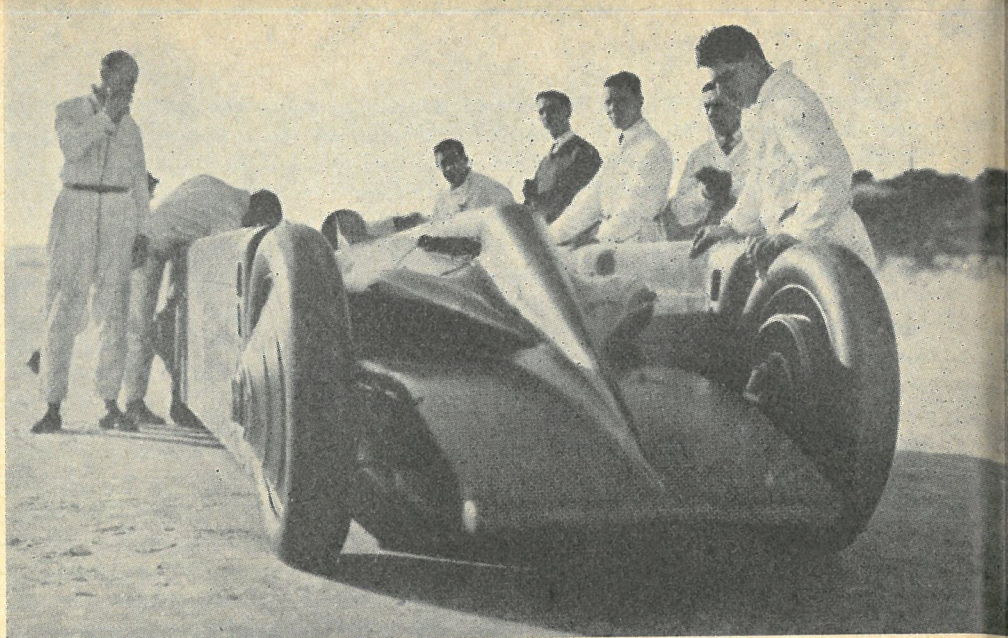
lægges nye skatter og afgifter for at holde forbruget nede og valutabeholdningen oppe. En tiøre ekstra på benzinen er nemlig langt mere end et pengespørgsmål, når sagen be-
tragtes fra forskellige synsvinkler.

Det er selvfølgelig helt rigtigt, når Lernes fra FDM, der snart må føle sig som Don Quijote i kamp med vejrmøllerne, påpegede den uheldige indflydelse en forhøjelse vil få for erhvervslivets konkurrencemuligheder netop nu, da vor konkurrenceevne er af den største betydning, men desuden vil den nævnte forhøjelse af benzinen sidestille os med de lande, vi til daglig betragter som udpræget inflatorisk disponerede — man begynder så småt at øjne et par ekstra nuller i vort pengesystem.

Og hvad skyldes så nødvendigheden af yderligere forbrugsskatter? Slet og ret en regering — og for den sags skyld størsteparten af vort samfund — der har opgivet ethvert forsøg på at bremse en inflation. Højere lønninger bliver godkendt, for så har man så nemt stoppet munden på dem, der ønsker højere løn, selvom man gør det med en narresut, for bagefter siger man, at landet ikke har råd til den forøgede købekraft, og derfor må nogle af pengene opsuges gennem forbrugsafgifter. Så mangler vi blot, at fællesmarkedet tydeligt vil vise, at vor industri ikke længere er konkurrencedygtig, og så må vi yderligere have lidt forbrugsafgifter, der kan bruges som tilskud til industrien og administreret af et hav af pensionsberettigede embedsmænd. I den sidste ende vil manden, der skal modtage sin lønningsspose torsdag aften, være Per Tot, for han får bare flere penge, der er mindre værd, og arbejdsgiveren vil samtidig være noget så morderlig på den.

Det værste perspektiv åbenbarer sig imidlertid, når man bliver klar over, at der i sin tid blev nedsat en kommission til undersøgelse af motorafgifterne, samt at denne kommissions betænkning faktisk er blevet smidt lige i papirkurven, og samme vej røg dermed en del af vort højt besungne demokrati, for en lignende tilsidesættelse har man kun set i de totalitære stater. På

Blad venligst om til side 700.



Henry Segrave inspicerer sin berømte Golden Arrow før rekordkørslen på Daytona Beach i 1929. Dunlop Mac var som sædvanlig med (nr. 5 fra højre).

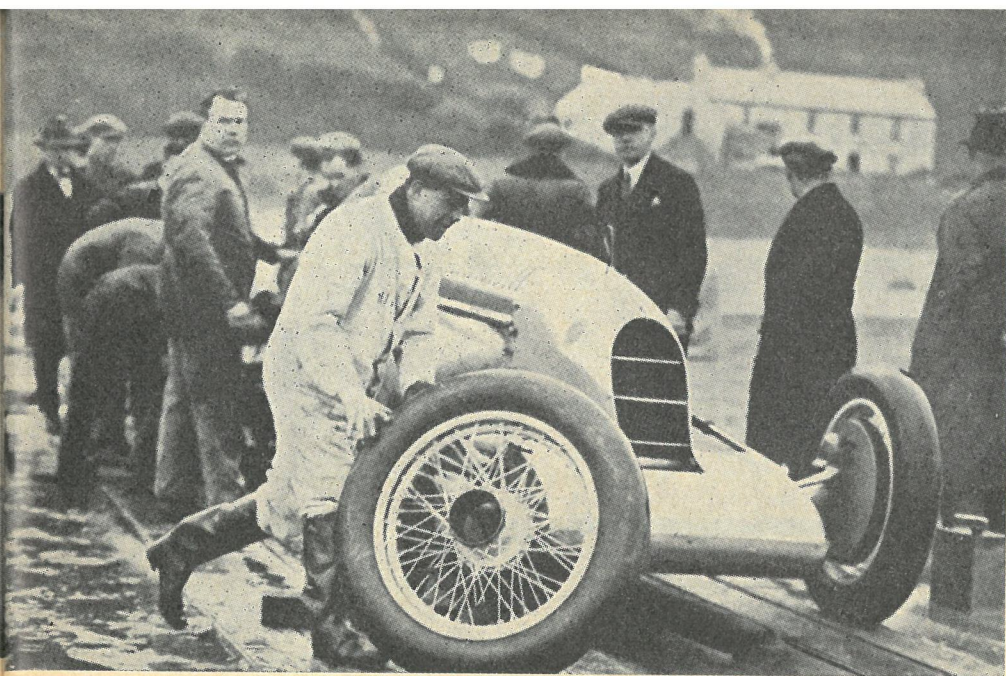
50 år med hastighedens

Mon ret mange i dag skænker det en tanke, at selveste *Henry Ford* faktisk engang har været indehaver af den absolutte verdensrekord i hastighed til lands. Det var i 1903, da faderen til den seriefremstillede bil blev den første mand, som bevægede sig med mere end 90 miles i timen (ca. 145 km/t), i den såkaldte Ford 999 (kun få år tidligere havde ledende videnskabsmænd hævdet, at 100 km/t var grænsen for, hvad det menneskelige legeme kunne tåle!)

Det er kun et enkelt af et væld af træk fra verdensrekordforsøgenes lange, begiven-

hedsrige og dramatiske historie, der fortælles på en helt ny måde af dækmontøren *David McDonald* i en netop udkommet bog.

McDonald, som døde kort før bogens udkomst, er i internationale motorsportskredse bedre kendt under navnet *Dunlop Mac*. Han var i en menneskealder en af Dunlops mest betroede dækmontører og hørte til de mange entusiastiske, små mænd, uden hvilke selv de største stjerneførere ville være hjælpeløse. Han har været næsten utallige store motorsportsbegivenheder og -mænd på nært hold og beretter løst og fast derom på godt



I 1927 kørte man rekorder med uindkapslede hjul — det gjorde man endda ind i trediveerne. Her monterer Dunlop Mac hjul på Malcolm Campbell's Blue Bird under rekord-kørslen i 1927 ved Pendine.

konger

150 sider i sin bog, der hedder »50 år blandt fartens konger« — »Fifty Years with the Speed Kings«.

Størstedelen — og den mest interessante del — af bogen handler om verdensrekordforsøgene, som Dunlop især har udkommanderet ham til. De fleste, som har blot lidt indsigt i fartens problemer, er klar over, at et verdensrekordforsøg rummer flere komplikationer end blot at sætte sig ind i en lynhurtig vogn og stå på alt i den rigtige rækkefølge. Men det er måske aldrig kommet så klart frem som i McDo-

nalds bog, hvor stort et personligt mod det egentlig kræver at bevæge sig ind i ukendte hastighedsområder. Her er nogle enkelte pluk fra denne afdeling:

I 1927 — et af de år, da kampen om verdensrekorden var særlig hård — manglede Sir Malcolm Campbell en tilstrækkelig kraftig motor til sin nye »Bluebird« rekordvogn. Men Napier, som havde leveret motoren til hans tidligere »Bluebird«, var i færd med at fremstille en ny 12-cylindret flyvemaskinemotor på 900 hk til det dengang meget vigtige Schneider Cup Trophy luft-race i Venedig — den stod blot på det engelske luftministeriums hemmelige liste. Ufortrødent gik Campbell i gang med at overtale myndighederne til at overlade ham et eksemplar af motoren af prestige-grunde — og det lykkedes ham. Regeringens eneste betingelse var, at ingen måtte få adgang til at undersøge motoren. Den blev først lagt i vognen, umiddelbart før kapløbet i luften fandt sted, og flere af delene blev forseglede således, at end ikke Campbell kendte alle motorens finesser.

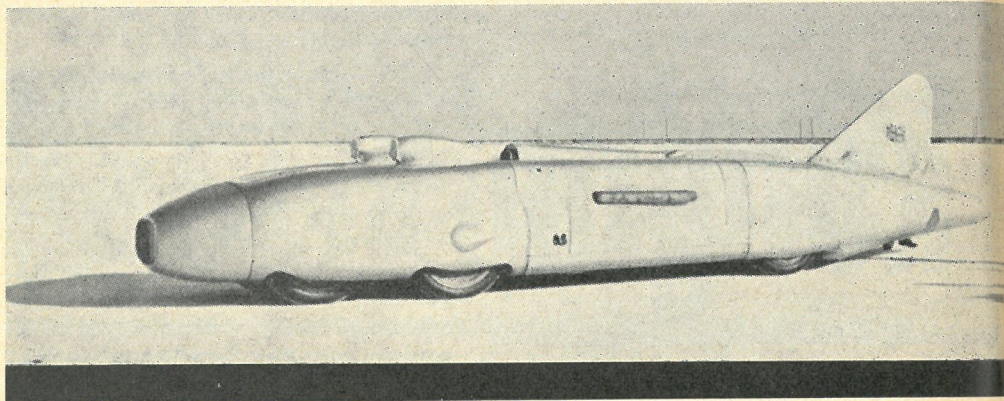
Forsøget med denne motor blev en af de værste oplevelser i hele Campbells karriere. Vejrforholdene var dårlige på stranden ved Daytona i Florida, hvor rekordforsøget

fandt sted, og under en prøvekørsel fik han beskadiget vognens chassis, da han med næsten 300 km/t kørte over en række ujævnheder. Allerede dette uheld kunne have kostet ham livet.

Under selve rekordforsøget den 19. februar 1928, måtte Campbell kæmpe desperat både med gearskiftet, som fungerede dårligt, og med at holde vognen på lige kurs. Han nåede målstrækningen med speederen i bund, men med vognens bagende i faretruende svingninger fra side til side. Vog-

Captain George Eyston minder her om en hyggelig skolelærer, men ikke desto mindre var han tre gange indehaver af titlen som den hurtigste mand på landjorden.

Eyston's Thunderbolt i hvilken han satte ny absolut rekord i 1938.



nen nåede op på omkring 350 km/t og ramte så en ujævnhed, idet den passerede den anden målstreg. Stødet var næsten ved at slå Campbell ud af vognen, og kun hans jernhårde greb om rattet forhindrede ham i at blive fejet ud af det åbne cockpit af den orkanagtige fartvind, som ramte hans hoved og skuldre. Derefter gik »Bluebird« i skred med over 300 km/t, og Campbell troede, at hans sidste time var kommet. Men som den erfarne racerfører han også

var, prøvede han ikke hurtigt at rette skredet op, hvorved han ganske givet ville være væltet med vognen. I stedet lykkedes det ham med fremragende kunnen at bringe vognen under kontrol efter knap 2 kilometers skred. Han var fuldstændig udmattet, da han standsede — men havde opnået en gennemsnitshastighed på 214,79 mph eller ca. 345 km/t.

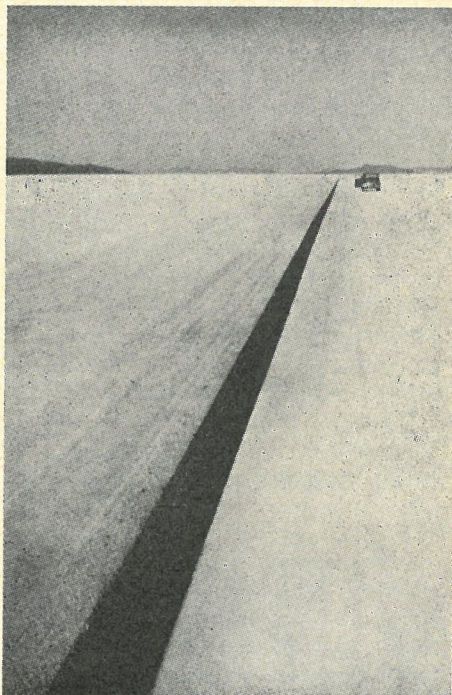
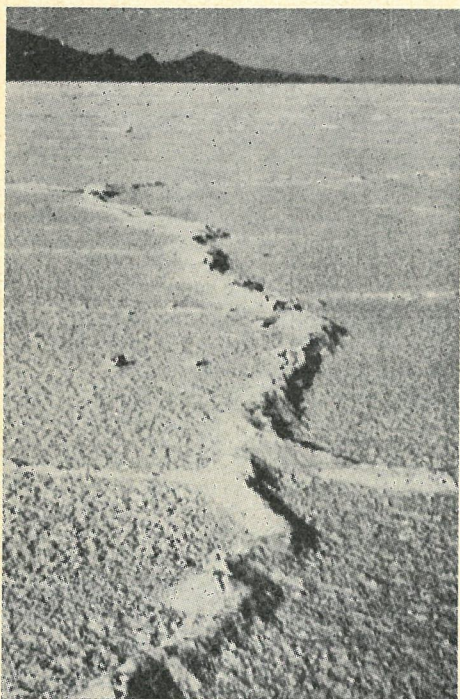
McDonald fortæller: — Det var tydeligt for os, at Campbell ikke så hen til køretu-

ren den modsatte vej med glæde. Han så træt og overanstrengt ud og var slet ikke i form til den næste del af forsøget. Men så gjorde han noget mærkeligt. Han afslog at lade hjulene skifte som sikkerhedsforanstaltning (hvilket ellers er den normale fremgangsmåde). Campbell forklarede senere, at han gjorde det, fordi han vidste, at han aldrig ville sætte sig i cockpit'et igen, hvis han først var klatret ud af »Bluebird«!

Turen tilbage *mod* vinden må have været et mareridt for ham. Ved 240 km/t måtte han tage begge hænder fra rattet og bruge sine sidste kræfter til med begge hænder at tvinge den genstridige gearstang på plads. Vinden gjorde »Bluebird« endnu mere ustyrlig end før, og Campbell måtte kæmpe for hver eneste tomme af vejen. En udskridning mere på dette tidspunkt ville med sikkerhed have betydet døden, for han havde hverken kræfter eller vilje til at rette vognen op. Men han passerede målstrækningen

uden uheld, bragte langsomt vognen til standsning og blev hjulpet ud, svag og hjælpeløs som et barn. Gennemsnittet for de to forsøg var 206,96 mph — en ny rekord.

Året tidligere havde Campbell i England på stranden ved Pendine haft en temmelig rystende oplevelse af en helt anden karakter. Det havde regnet hele den foregående nat, og sandet var vådt og uindbydende. Campbell startede sin store Napier-motor for at angribe den bestående rekord og spurgte, om tidtagningsudstyret var klart. Derefter kobledede han til. »Bluebird« sprang et par meter frem, og så gik motoren i stå. Efter at en reparation af gearkassen havde gjort bilen køreklar igen, startede Campbell den påny, men til alles forfærdelse standsede den og begyndte at synke ned i sandet! I løbet af få minutter var dækkene delvis begravede, og vognens store chassis begyndte at forsvinde i noget, der mindede om kviksand. En lastbil var ude af stand til at trække »Bluebird« fri, og vognen kom



Til venstre ser man de revner og ujævnheder, der kan opstå på Bonneville saltsletten. Inden en rekordkørsel må banen derfor skræbes jævn. Derefter må man male en tydelig sort ledestreg til at styre efter og til beroligelse for rekordkøreren — når et jernbanetog kører tværs over stregen lige foran den frembrusende rekordvogn, så er det kun et luftspejling.

ikke i sikkerhed, før omtrent 60 mennesker hjalp til, mens tidevandet begyndte at løbe ind over stranden.

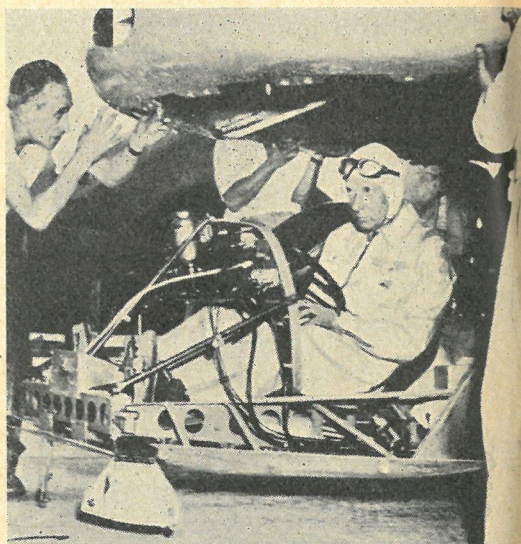
Få dage senere satte Campbell rekord på 174,88 mph, skønt han midt på målstrækningen ramte et hop, som sendte hans hoved op i luftstrømmen over vindspejlet. Hans briller blev blæst af, og vand og sand ramte hans ubeskyttede øjne og blændede ham. Han tog den ene hånd fra rattet og tørrede øjnene, og ved et held forblev vognen på den rette kurs således, at Campbell var i stand til at udføre kørslen uden en eneste gang at løfte foden fra speederen. Men historien om dette forsøg er endda ikke komplet, uden at det også fortælles, at en knivskarp muslingeskal under et tidligere forsøg havde skåret et bagdæk igennem, mens Campbell drønedes af sted med godt 270 km/t.

Men Campbell er langt fra den eneste, som er sluppet levende fra umulige situationer under rekordforsøg. Den 11. marts 1929 gik der brud på kølesystemet i Sir Henry Segraves »Golden Arrow« midt under et rekordforsøg, og kogende vand væltede ud over Segraves ben. I flere sekunder var han blændet af damp og kunne ikke se, hvor han kørte. Varmen i cockpit'et var uhyggelig, og Segrave måtte straks gøre brug af isbeholdningen i vognens forende for at sætte temperaturen ned (efterhånden som hastighederne steg, blev det normalt at have is parat i vognen til nedsættelse af kølevandstemperaturen, mens køleråbningerne under selve rekordforsøget på målstrækningen lukkedes for at reducere luftmodstanden).

I 1938 fyldtes cockpit'et i George Eystons »Thunderbolt« med kvælende røg, da han med over 320 km/t var ved at bremse vognen. Eyston havde forsynet bremserne med et hydraulisk servo-system, og da han ganske blødt begyndte at trykke på bremsepedalen, satte servo-virkningen ind med fuld kraft således, at bremsebelægningerne begyndte at brænde. Lykkeligvis kørte Eyston med en slags gasmaske efter nogle ubehagelige erfaringer, han havde haft med udstødningsgas fra motoren under et forsøg i 1937. Gasmasken hjalp, men røgen blæn-

dede Eyston, og vognen forlod den lige kurs, mens han kæmpede fortvivlet med at åbne cockpit'ets tag for at slippe røgen ud. Han fik »Thunderbolt« bragt til standsning og gik derefter over til at sætte sin lid til luftbremser som supplement til fodbremsen i stedet for servo.

Senere samme år skete der for Eyston et højst besynderligt uheld. Han havde netop opnået en hastighed på mere end 600 km/t den ene vej og vendte nu tilbage den anden vej. Han syntes at køre endnu hurtigere på denne tur, men efter at han havde passeret målstregen, måtte de forbløffede tidtagere fortælle ham, at deres kostbare apparatur havde svigtet. Tidtagingsapparaterne arbejdede efter fotocelleprincip, og det viste sig, at »Thunderbolt«s polerede aluminium-karosseri sammen med Bonneville saltsletens krystaller havde reflekteret så meget af det blændende sollys, at apparaterne simpelthen ikke registrerede afbrydelsen af lysstrålen mod fotocellen. Eyston måtte male sin vogn matsort og prøve en gang endnu — heldigvis med bedre resultat.

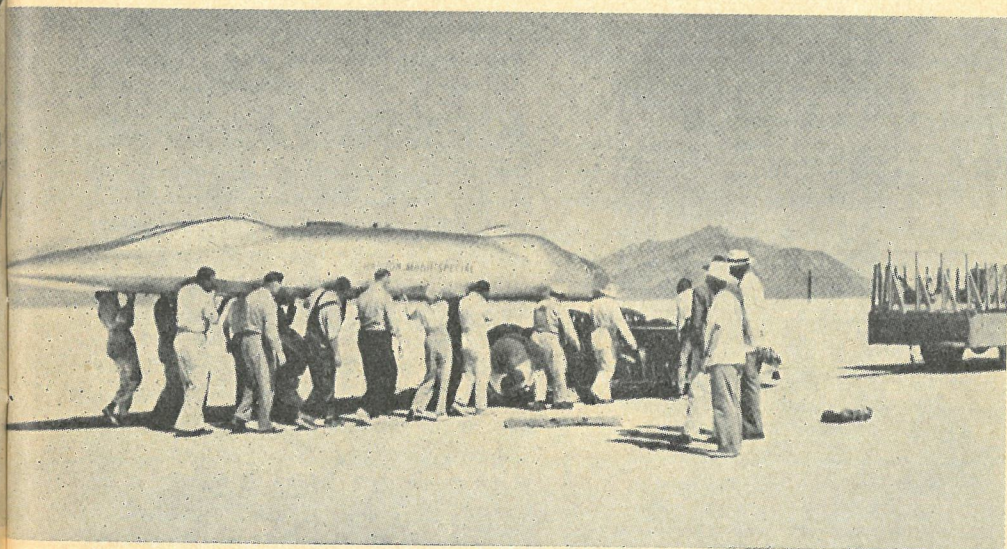


De to sidste tildragelser fandt sted under Eystons og John Cobbs kamp om først at passere 350 mph grænsen, og fra samme periode fortæller McDonald en lille kuriositet, som siger et og andet om de kræfter, som udløses ved disse hastigheder. Cobbs vogn var konstrueret af Railton, som i praksis fik bevist mange af sine teorier i løbet af den pågældende sommer. Forud for et af Cobbs forsøg udtalte Railton: Jeg håber at få et par buler at se bag i karosseriet, for det vil betyde, at mine teorier om aerodynamik er rigtige. Og det var de. McDonald bemærkede senere, at bagenden af vognen var kommet til at se ud, som om den var blevet forsynet med næsebor.

Siden 1935 har Bonneville saltsletterne været skuepladsen for praktisk taget alle hastighedsrekordforsøg, fordi ingen andre steder i verden synes at give tilsvarende gode betingelser. Men forholdene er langt fra ideale. De fleste ved i dag, at kørerne på Bonneville sletten følger en bred, sort streg. Denne sorte streg er ikke blot lavet for at give kørerne noget at styre efter. Den

skal også vise dem, at der ikke er nogen grund til at frygte de uhyggelige luftspejlinger, man ser over alt på sletten. Disse luftspejlinger er af en langt mere nervepirrende natur end dem, man møder i de fleste ørkener.

McDonald fortæller: Der var f. eks. et »flydende bjerg«, som jeg første gang så, da Eyston kørte på cirkelbanen. Jeg troede først, at jeg var blevet skør. Det så fuldstændig ud, som om Eyston prøvede at køre rundt om et vældigt bjerg, der flød lidt over saltet og hele tiden var i bevægelse, som om det ville spærre vejen for ham. For mig syntes det, som om Eyston kæmpede for sit liv for at undgå de skarpe klippestykker, og selvom min hjerne sagde mig, at det var en luftspejling, følte jeg mig lettet, hver gang George kom i nærheden af mig på sine runder. Der var også spøgelsestoget, der så ud, som om det kørte over sletterne i flere afdelinger. Det var så realistisk, at jeg altid halvvejs ventede at høre det udstøde et vældigt fløjt, mens det fo'r over det blændende salt.



Efterhånden er rekordkørslerne blevet mere videnskabelige, og her ser vi John Cobb blive pakket ind i sin Railton inden rekorden i 1947.

Allerede flere år før kørerne begyndte at drage til Bonneville saltsletten i Utah, var de begyndt at finde sandstrækningerne i Daytona utilstrækkelige. Der udfoldedes store anstrengelser for at finde mere egnede steder, og Campbell var en af de mest ihærdige. I 1928 tog han først til Danmark, derefter til Sahara-ørkenen i sin rastløse søgen efter den perfekte bane. Han fløj i en lille maskine med en ven til Reggan midt i Sahara. Der i nærheden, 1000 km nord for Timbuktu, fandt Campbell et plateau, som han havde hørt om. Stedet var perfekt, men det lå håbløst afsides, 700 km fra den nærmeste jernbanelinje, og det ville have været umuligt at få transporteret alt det nødvendige udstyr dertil. Campbell måtte modstræbende opgive tanken om at køre dér. Hans tur var iøvrigt yderst begivenhedsrig, idet flyvemaskinen faldt ned, og de to mænd måtte gennem et oprørsområde, før de nåede en spansk forpost, udmattede og sårede.

Ikke alle slap fra deres verdensrekordforsøg med livet i behold. En af de mest tragiske ulykker ramte Parry-Thomas i 1927. Den kendte bus- og lastbilfabrik Leyland fremstillede oprindeligt også personbiler. Under og efter første verdenskrig var Parry-Thomas fabrikens chefkonstruktør, men efter 1921 forlod han Leyland til fordel for Brooklands-banen, hvor han ofte vandt med Leyland-vogne, der ellers ikke var beregnede til løb. Han kørte ikke blot for fartens skyld, men konstruerede og byggede sportsvogne ud fra den overbevisning, at han dermed bidrog til forbedring af den almindelige personvogn. I 1927 prøvede han

at presse rekorden op på 200 mph, skønt han vidste, at hans vogn ikke ville kunne præstere en sådan hastighed. Under et forsøg, hvor han nåede op på omtrent 270 km/t, begyndte vognen pludselig at skride vildt over en strækning på 1½ km. Den rullede rundt flere gange og gik så i brand. Parry-Thomas sad død i sit cockpit. Vognen havde kædetræk, og kæden var brækket, havde slået kædeskærmen af, knust vindspejlet og slynget sig om hovedet på Parry-Thomas.

Ulykken var en grusom ironi, idet Parry-Thomas netop havde advaret Segrave mod farene ved kædetræk, da Segrave ville bringe sin Sunbeam til USA. Dengang kunne man ikke konstruere kardanaxler, der var tilstrækkeligt stærke til at overføre kraften i hurtige vogne, og derfor plejede man at bruge kæder. Parry-Thomas regnede med, at kæderne på hans egen vogn var stærke nok, fordi hans køretøj vejede under 2 tons. Men Segraves nye Sunbeam vejede dobbelt så meget, og Parry-Thomas forudså en frygtelig skæbne for sin rival, hvis kæden gik i stykker ved høj hastighed. Han talte meget om denne mulighed, og det var et mærkeligt skæbnetræf, at Parry-Thomas netop selv skulle lide døden på denne måde.

Historien om verdensrekordforsøgene rummer dog naturligvis også muntre træk. I slutningen af tyverne satte motorcyklisten Bert Denly ny rekord ved at køre en time på den franske Monthlery-bane med 170 km/t. McDonald og hans andre hjælpere allierede sig under forsøget med en fransk gendarm, som ventede på Denly, da denne efter endt kørsel rullede ind til depotet. Gendarmen arresterede højtideligt Bert Denly for at have kørt med uforsvarlig høj hastighed, og Denly protesterede forbitret over denne galskab, indtil han til sidst blev indviet i spøgen og idømtes en bøde i form af en runde dyre drinks til fejrlse af rekorden.

David McDonalds bog er på 170 sider inklusive register og fortegnelse over løb og rekorder gennem årene. Den er gennemillustreret, indbundet i shirting og koster kr. 19,80.

T. S.

Største specialfabrik for motorcykle-, scooter- og knallert- cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

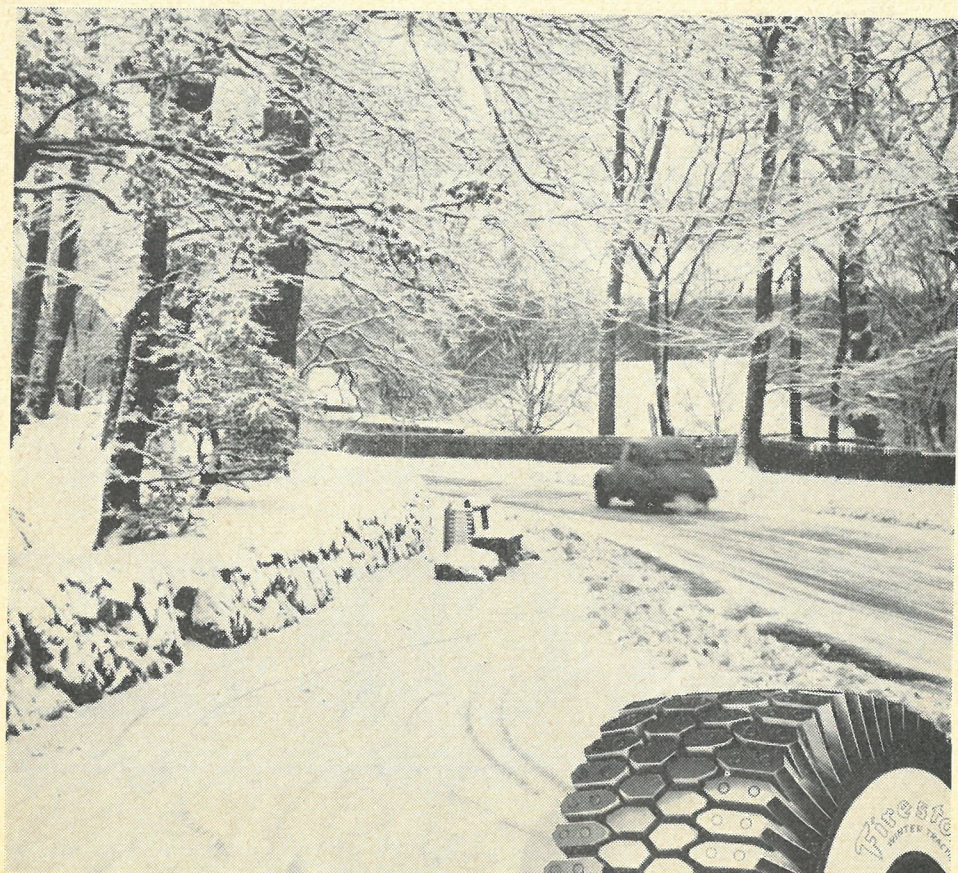
Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803



WINTER TRACTION- trækker vognen gennem snefyldte veje

De kører hurtigst og sikrest gennem sneen
med Winter Traction. Det skridsikre dæk
står fast i sving og ved opbremsninger..

Størst sikkerhed



pr. krone



Firestone

Opel Rekord er en af de vogne, der gennem årene ved hver ny model er blevet præsenteret som længere, bredere og lavere, og resultatet er da heller ikke udeblevet, for en Rekord er efterhånden blevet en ret stor vogn, der i forbifarten ofte lader sig forveksle med sin storebror, Opel Kaptajn.

Vi har i denne omgang valgt en 1,7 liter model, hvis motor udvikler 63 hk (SAE) ved 4300 omdr/min svarende til 55 hk (DIN) ved 4000 omdr/min, og den prøvekørte vogn var en to-dørs sedan, men nu har man som bekendt valget mellem to og fire døre. Bortset fra motorstørrelsen, er der sket en del ændringer i forhold til den tidligere type, og der er sikkert ikke mange, der vil begære panoramavindspejlets forsvinden.

ved hjælp af skråtskærne tandhjul fra krumtapakslen, hvilket forhindrer kædestøj, medens man til gengæld får ret lange stødstænger, fordi knastakslen er monteret langt nede i motorblokken.

Transmissionssystemet består af en tør enkeltpladekobling og en fuldsynkroniseret tre-trins gearkasse, der over en ret lang, men velafbalanceret kardanaksel driver det hypoidfortandede differentiale.

Interiøret er pænt uden at være pralende, og der er gennemgående forsæde med separate ryglæn, der kan indstilles gennem justerbare anslagsbolte. Da det er en to-dørs model kan ryglænene lægges fremover for at lette indstigningen til bagsædet, og af sikkerhedsmæssige grunde er det højre ryg-



OPEL

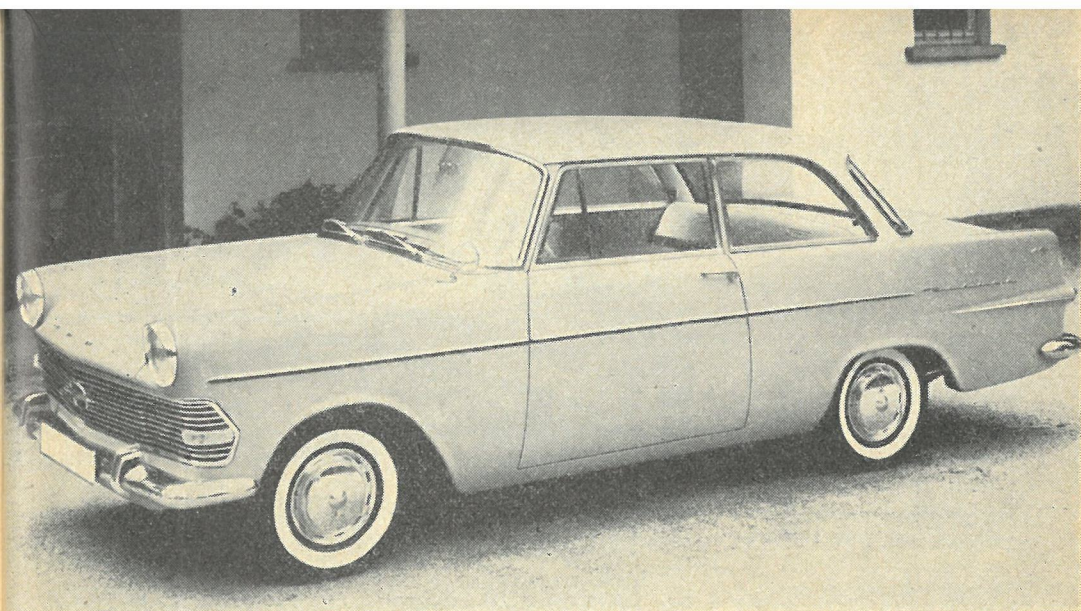
Hvis vi inden prøvekørslen skal forsøge at placere 1,7 liter Rekord på markedet, så er indtrykket det, at man har søgt at skabe en komfortabel rejsevogn med en god marchhastighed på de tyske autobaner, et fornuftigt benzinforbrug og en lang levetid gennem en lavt belastet motor — en vurdering som vognen til fulde lever op til.

Specifikationerne er de traditionelle nemlig selvbærende karosseri, forhjul ophængt i triangellarme affjedret af skrueffjedre og baghjul ophængt i langsgående bladffjedre. Med baghjulsophængningen tilsigter man øjensynligt en klar understyrende tendens ved hjælp af en retliniet, skråtstillet bladffjeder.

Motoren er opbygget efter nøjagtigt samme mønster som den berømtelige 1,5 liter motor, hvilket blandt andet vil sige en så særpræget detalje som en krumtapaksel, der er lejret i fire hovedlejer. Knastakslen drives

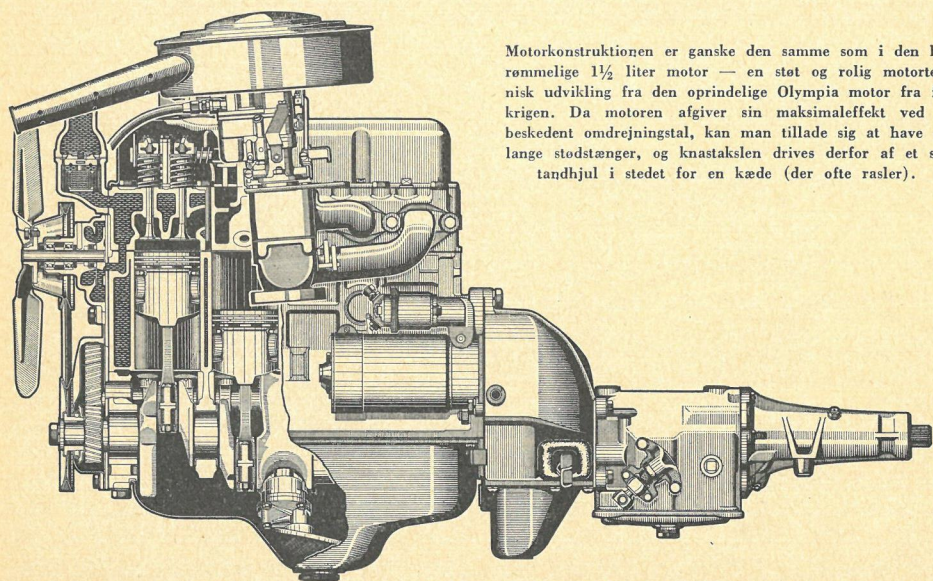
læn låst i stilling således, at man ved en pludselig opbremsning eller ved en kollision ikke risikerer, at en passager på bagsædet slynges frem og presser passageren på forsædet op mod forpanel og vindspejl, hvilket ikke er så sjældent forekommende. Dette ryglæn udløses ved hjælp af et håndtag, når det skal lægges frem.

Instrumenterne består af et speedometer med vandret skala, benzinstandsmåler og kølevandstermometer. Desuden er der kontrollamper for ladestrøm, olietryk, fjernlys og blinklys. Disse ret store lamper er indbygget i forpanelet under speedometeret, og der er endelig tale om en fornuftig størrelse, men hvorfor man ikke kan sætte f. eks. en 40 w lampe i kontrollen for olietryk, begriber jeg ikke, for i solskin er de almindelige lamper overhovedet ikke til at skelne, og enhver motor kan dog tabe en bundprop og ødelægge en pakdåse, hvilket



REKORD

1,7 liter

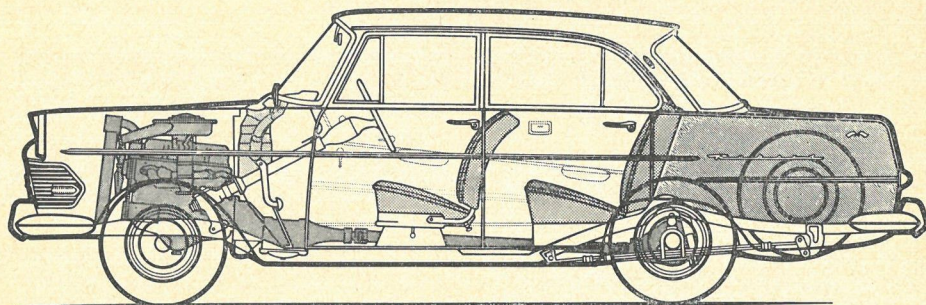
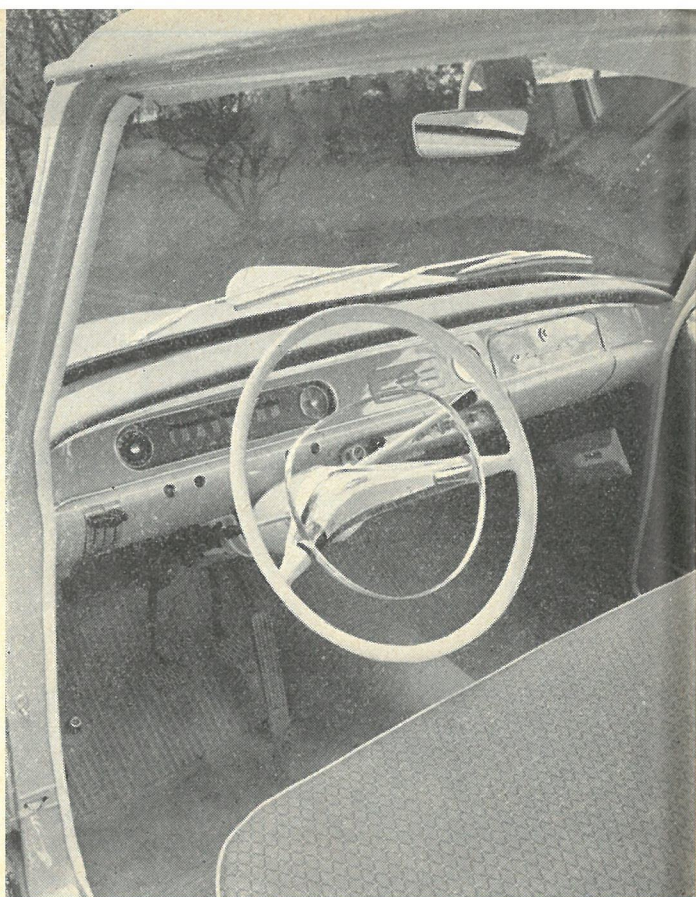


Motorkonstruktionen er ganske den samme som i den betydelige 1½ liter motor — en støt og rolig motorteknisk udvikling fra den oprindelige Olympia motor fra før krigen. Da motoren afgiver sin maksimaleffekt ved et beskedent omdrejningstal, kan man tillade sig at have ret lange stødstænger, og knastakslen drives derfor af et sæt tandhjul i stedet for en kæde (der ofte rasler).

Interiøret er overordentlig velordnet med en overskuelig instrumentering.

På modstående side ses det rummelige bagagerum med en praktisk udformning — bagkanten er så høj, at den tillader en stuvning af småting, men ikke høj nok til at vanskeliggøre udtagning af kufferter.

Det nedenstående snit gennem vognen viser, hvordan det forreste rum i forpartiet slet ikke er udnyttet — sidevindsfølsomheden ville uden tvivl blive mindre, hvis man enten kappede en del af forpartiet af, eller hvis man rykkede motoren og forsedet længere frem.



vil spolere enhver motor, der arbejder ufortrødent videre under kørsel på en autobane — det *skal* jo dog være en advarselslampe.

Kontakter og choker (sidstnævnte kaldes i instruktionsbogen startluftspjældsknap, hvilket er ubestrideligt rigtigt, men det var dog en urimelig betegnelse) er anbragt hensigtsmæssigt på forpanelet, og afblænding sker ved hjælp af en fodkontakt. Viskerne kan

arbejde med to hastigheder, og de er selvfølgelig selvparkerende.

Luften til ventilation- og varmeanlæg tages ind gennem en lem foran vindspejlet, og denne lem betjenes af et håndtag under forpanelet. Til venstre på forpanelet sidder tre håndtag til blæser, varme og luftfordeling.

Pladsforholdene er udmærkede, og udsynet er godt til alle sider. Motoren starter på nøglen, og i opvarmningsperioden skal

man kun have chokeren trukket et lille stykke ud, da karbureringen ellers bliver for fed. Man hører den karakteristiske stempestøj under tomgang, men så snart motoren kommer op i omdrejninger, går den overordentlig lydløst, og hele vognen er stadig præget af et lavt støjniveau, der gør kørslen komfortabel og meget lidt trættende.

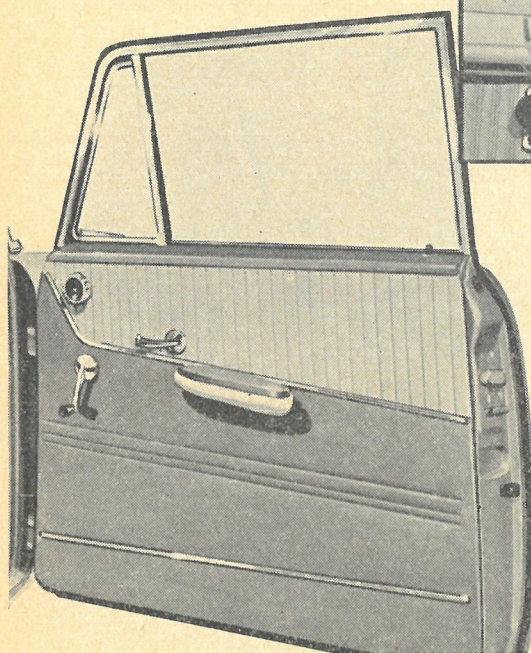
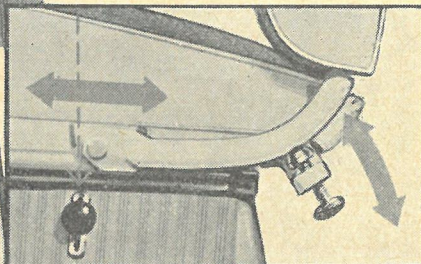
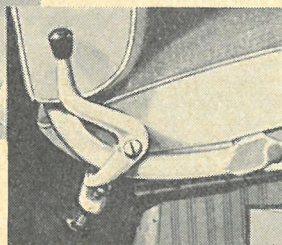
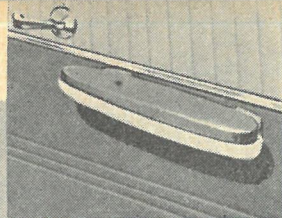
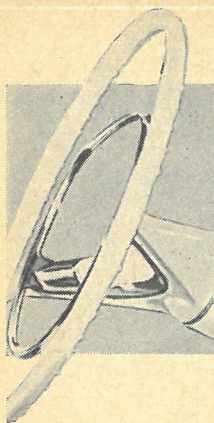
Accelerationsevnen føles som forventet ganske normal, når motoreffekt og vognens vægt tages i betragtning, og man har absolut ikke grund til klage, når man fra en stående start kan komme op på 80 km/t på ca. 14 sekunder, for det er trods alt indenfor dette område, at accelerationsevnen er af betydning i den daglige trafik.

Styretøjet går let og tilsyneladende præcist, men efterhånden opdager man, at der må være nogen fjedring i det et eller andet sted, for der er lidt forsinkelse på de hurtige korrektioner. Denne fjedring er sikkert med velberådet hu indført i styretøjet, da man på den måde holder alle stød og vibrationer borte fra rattet, som da også ligger fuldstændig roligt i hænderne. På dette punkt er jeg absolut ikke enig med mange

tyske konstruktører, der her bøjer sig for et publikumsønske, for jeg vil foretrække et styretøj med den mindst mulige fjedring, og jeg vil tilmed sætte det som et plus, at jeg gennem rattet kan mærke lidt kontakt med forhjulene.

Styringen svinger mellem det neutrale og udpræget understyring i de lange kurver. Iøvrigt er vognen ikke nær så retningsstabil, som man kunne forvente med det store udhæng foran forakslen og bag bagakslen, men da næsen på vognen faktisk er tom, repræsenterer dette store udhæng ikke nogen større vægt foran forakslen, og derfor er vognen tilpas styrefølsom også på krogede veje. I vindstille er den fuldtud retningsstabil lige til tophastigheden, men den er sidevindfølsom på en ret ubehagelig måde med slagagtige påvirkninger, der ikke hurtigt nok lader sig korrigere på grund af det fjedrende styretøj — man kan tilmed komme ud for, at korrektionen først gør sig gældende i det øjeblik, den absolut ikke mere er ønskelig. Dette er jo et forhold, man på ingen måde kan vænne sig til eller indstille sig på, for skal man regne med





Til venstre ses foruden rat og arm-læn låsehåndtaget til det højre forsædes ryglæn, og under disse linier den indstillige anslagsbolt, der bestemmer ryglænets hældning, samt håndtaget til sædeindstilling. Nederst til venstre ser man drejehåndtaget til ventilationsruderne, der på den måde er næsten dirkefri.

forsinkelsen, skal man begynde det korri-gerende styreudslag, inden man mærker vindstøddet, og det er jo lidt vanskeligt, når man ikke er synsk.

Til gengæld er Rekord'en nu overordent-lig stabil i svingene, som kan gennemkøres på en meget overbevisende måde, og der er faktisk de sportsvogne, der ligger væsent-ligt mere uroligt under hurtig kurvekørsel, så man skal køre lidt mere end egentlig friskt for at fremkalde en jævn bagvogns-udskridning. På dette punkt giver den bili-sten langt mere, end han har brug for.

Affjedringen er velafstemt, og man føler en udmærket og stabil kontakt med køre-banen, men kører man lidt hurtigt over en

BREMSEEVNE

100—0 km/t	4,0 sek.
(45 kg pedaltryk)	
80—0 km/t	2,7 sek.
(25 kg pedaltryk)	
60—0 km/t	2,0 sek.
(25 kg pedaltryk)	

ACCELERATIONSEVNE

0— 60 km/t	8,2 sek.
0— 80 «	14,1 «
0—100 «	23,3 «
0—120 «	39,4 «
0—400 m	22,2 «

meget ujævn vej, kommer der små styreudslag fra bagakslen, og der mangler man igen den hurtige korrektion, men det skal dog bemærkes, at der skal være tale om dårlige sogneveje og langt hurtigere kørsel, end der normalt præsteres under disse omstændigheder.

Når man filosoferer lidt over disse forhold, kommer man til det resultat, at det tilsyneladende må være et meget udtalt publikumsønske, at der ikke kommer det mindste slag i rattet under kørsel på ujævn vej, siden teknikerne spiller et så godt kort af hænde, som et stift styretøj uden fjedring uomtvisteligt er. Den hurtige kørsel på meget dårlige veje kan man se bort fra, da den ikke har større praktisk betydning, men sidevindsfølsomheden er straks noget helt andet, for den kan virke trættende, når man måske time efter time skal føre en temmelig håbløs kamp for at holde vognen på en manerlig kurs. Spørgsmålet er da, om man ikke kunne nedsætte sidevindsfølsomheden til en så tilpas lav værdi, at det fjedrende styretøj blev uden mærkbar betydning, og når de forskellige elementer er tegnet ind i en snittegning af vognen, forekommer det, at man har to muligheder.

Som omtalt under retningsstabiliteten er vognens »næse« tom, idet motoren er anbragt lige over forhjulene og radiatoren umiddelbart foran motoren, så det store rum foran radiatoren er ganske overflødigt. Hvis man simpelthen kappede det af, ville man undgå en uønsket vindflade, og vognens totallængde ville blive gunstigt reduceret. Samtidig ville man dog reducere vægten på forhjulene eller skubbe tyngdepunktet til-

BENZINFORBRUG

60 km/t	7,45 l/100 km
	(13,4 km pr. liter)
80 km/t	8,40 l/100 km
	(11,9 km pr. liter)
100 km/t	10,64 l/100 km
	(9,4 km pr. liter)
120 km/t	12,25 l/100 km
	(8,15 km pr. liter)

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet.

Boring 85 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 1680 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 63 hk (SAE) ved 4300 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,0 kgm ved 2000-2500 omdr/min. Litereffekt 37,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,235:1, 1,681:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre. Tele-skopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 704 cm², type: Forhjul Duplex.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 200 watt, akkumulator 77 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4515 mm, total bredde 1632 mm, total højde 1478 mm, akselafstand 2541 mm, sporvidde for 1265 mm, bag 1280 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 8,0 liter. Egenvægt 955 kg. Effektvægt 15,2 kg/hk. Tophastighed 132 km/t. Standardforbrug 8,5 liter/100 km.

Særlige bemærkninger.

Hastighed ved 1000 motoromdr. pr. minut 27,5 km/t. Venderadius 5,35 m. Karburator: Opel. Tændrør AC 45 F, elektrodeafstand 0,9-1,0 mm, kontaktafstand 0,35-0,4 mm, ventilspillerum I: 0,20 mm. U: 0,25 mm varm motor.

Dæktryk forhjul 21-22 p.s.i., baghjul 22-25 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 hypoid.

bage, hvilket ikke vil fremme sidevindsstabiliteten, og publikum ville måske også gøre vrøvl over at få en »mindre« vogn. En anden mulighed består i at rykke motor og gearkasse længere frem, hvilket ville medføre, at man kunne tage rat og forsæde med. Man ville på den måde få større vægt på forhjulene, hvilket ville give mindre sidevindsfølsomhed, køreren ville komme lidt tættere på vindspejlet og dermed få bedre udsyn, og der ville blive bedre benplads ved bagsædet. Denne forandring kan lade sig udføre af hensyn til den ret beherskede effekt, der ikke medfører nogen risiko for hjulspind trods den reducerede vægt på bagakslen, men det er sandsynligt, at man måtte gå over til en todelt kardanaksel, og en regulator i bremsesystemet ville sikkert heller ikke være skadelig, da en begrænsning af trykket til baghjulsbremserne kan forhindre for tidlig blokering af baghjulene.

Gearkassens udvekslingsforhold ligger triptraptræsko, hvilket vil sige, at første gear trækker ud omkring 45 km/t, andet gear omkring 90 km/t, og tophastigheden er 132 km/t — for en enkelt gangs skyld kom vi til nøjagtig samme tophastighed, som fabriken foreskriver. Synkroniseringen er effektiv, men skiftebevægelserne forholdsvis store og »bløde«. Motoren er tilstrækkelig smidig, men den virker egentlig ikke mere overlegen end 1,5 liter motoren. Man klarer sig dog alligevel bedre med de 1,7 liter i forbindelse med tre-trinsgearkassen, og det er kun under specielle forhold, man kunne ønske sig en fire-trins udveksling.

Endnu en gang kom vi ud for et tilfælde,

der erindrer om, at bremses skal afprøves fra store hastigheder og ikke blot ved et blokeringsforsøg i en værkstedsgård. Den prøvekørte Rekord bremsede udmærket under de almindelige betingelser, den kom ud for under prøvekørslen, men da vi kom til den egentlige afprøvning af bremserne fra stor hastighed, blokerede den på det højre baghjul allerede ved ca. 80 km/t, hvor blokade ikke lod sig fremkalde ved de andre hjul. Da vognen på grund af det blokerede baghjul naturligvis mistede sin stabilitet under opbremsningen, måtte man slække på bremsepedalen, hvilket naturligvis gav en umanerlig lang bremselængde. Fejlen skyldtes indtrængende olie fra en defekt pakdåse, og den blev hurtigt rettet, men tilfældet viser, at man i god tro kan køre med bremses, der egentlig er defekte, og man får først syn for sagen i det øjeblik, man for alvor har brug for en katastrofeopbremsning fra stor hastighed, og netop i den situation skal bremserne være i perfekt stand. Man må derfor henstille til alle bilister, at de en gang imellem, når kørebanen, vejen og trafikken tillader det, foretager en hård prøveopbremsning fra f. eks. 100 km/t, men man skal naturligvis have vejen for sig selv — modgående køretøjer tæller også, for uregelmæssig bremsevirkning kan trække vognen over i venstre side, og det går forholdsvis hurtigt.

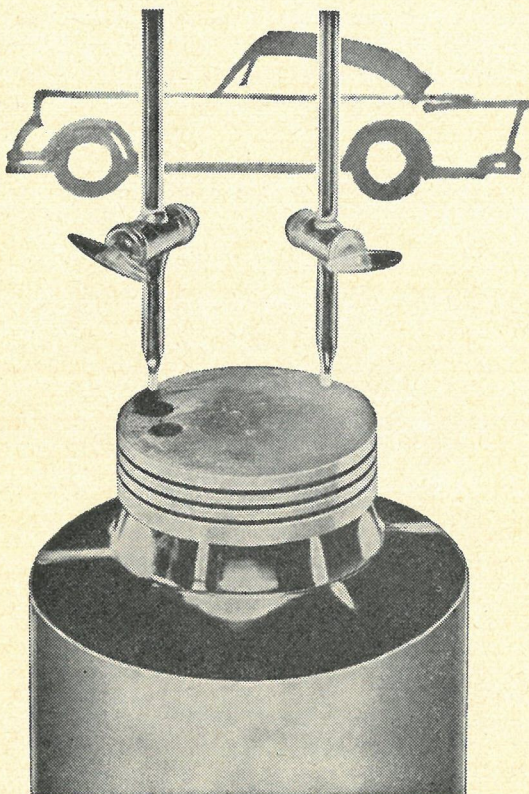
Man kan egentlig godt forstå, at Rekord har nået den popularitet, den kan prale med i dag, for den er rummelig og komfortabel, tilpas hurtig uden at være en sprinter og på alle måder med en fornuftigt økonomi i baghånden. Samtidig er man dog klar over, at fabriken med forholdsvis små midler vil kunne fremstille en endnu bedre vogn for de samme penge, og før eller senere bliver man nødt til at gøre noget alvorligt ved den dominerende sidevindsfølsomhed. En meget alvorlig konkurrent vil være en fætter til Rekorden, Vauxhall 4, der under en kort prøvetur viste sig at være en ganske exceptionel vogn med glimrende køreegenskaber, og tyskerne er sikkert ikke blinde for konkurrencen, når England træder eller kører ind i fællesmarkedet.

MIN BIL OG JEG

UDKOMMER I
BEGYNDELSEN AF DECEMBER
I STOR, NY UDGAVE

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

**NY ASKEFRI SHELL MULTIGRADE
NEDSÆTTER KRAFTTABET
I DERES BILMOTOR MED OP TIL 50 %**



I enhver motor opstår der efterhånden, som tiden går, en vis træghed. En meget hyppig årsag til denne ulempe fremgår umiddelbart af illustrationen i denne annonce, hvor De ser en laboratorieprøve udført på et opvarmet stempel.

TIL VENSTRE på illustrationen ser De, hvordan en almindelig motorolie reagerer på den forbrænding, enhver motorolie uundgåeligt udsættes for i et forbrændingskammer. Forbrændingsresterne sætter sig på tændrør, stempler og cylindervægge og bevirker krafttab samt forøger motorens krav til benzinens oktantal.

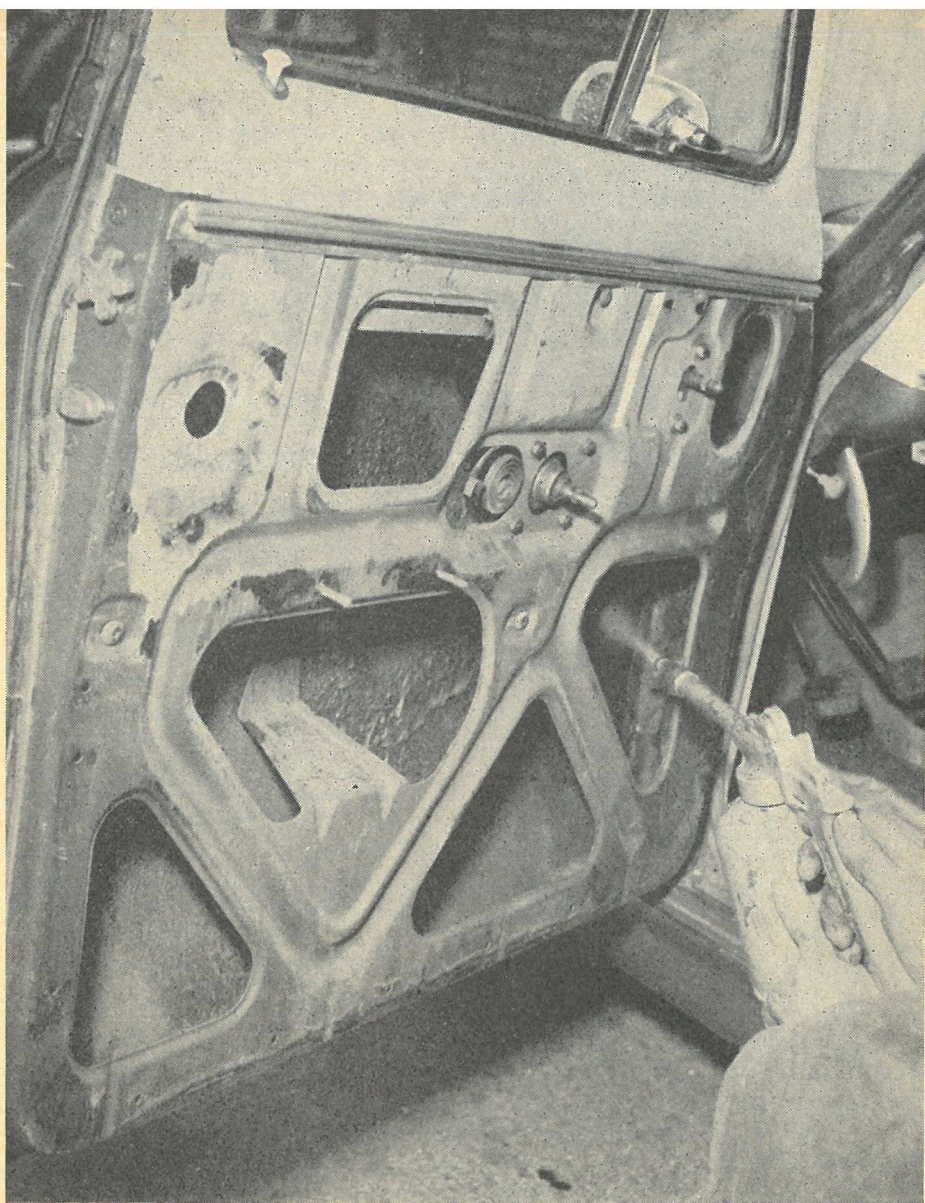
TIL HØJRE er samme prøve foretaget på samme stempel og ved samme temperatur men med ny askefri Shell Multigrade, der forbrænder uden askeaflejringer. Det er grunden til, at motorer smurt med ny askefri Shell Multigrade får fuld udnyttelse af hestekræfterne - selv efter tusinder af kørselstimer.

Forlang Shell Multigrade hos Deres forhandler. Hvis De er interesseret, er De velkommen til at få forsøget demonstreret.



A/S DANSK SHELL
Kampmannsg. 2
København V
Telf. MI 5340

Shell Multigrade



Det er ofte ret uhyggelige ting, der sker bag dørenes pæne beklædning. Ikke mindst her skal vognen rustbeskyttes om ikke andet så for at spare en alvorlig udgift senere. Dette arbejde kan man selv udføre, og de praktiske sprøjteflasker er udmærkede til formålet. På modstående side ses det specielle brækjern til fjernelse af beklædning på bl. a. Opel, hvilket omtales i teksten.

RUST

I sidste nummer gennemgik vi en moderne rustbeskyttelse af karosseriets bærende konstruktion, der selvfølgelig er den vigtigste del af den rustbeskyttende behandling, men hvor ofte ser man ikke gennemrustede døre, der ikke alene skæmmer vognen, men også kaster et mistænkeligt skær over hele køretøjet. Hvis man for alvor ønsker at bevare sin vogn, må man naturligvis også rustbeskytte dørene, hvilket udmærket kan gøres som hjemmearbejde.

Som rustbeskyttende behandling foretages en afslibning (med stålborste eller sandpapir) af løs rust og afskallende maling, og et lag Tectyl 506 sprøjtes eller males på — de praktiske sprøjtedunke er fortræffelige til dette formål. Hvis man absolut vil male eller lakere dørens indvendige plade først, kræves langt mere grundigt afrensningsarbejde, og ifølge vore prøver kan man ikke gøre noget bedre end at dække med Tectyl 506 uden forudgående maling.

Medens man har dørens beklædning afmonteret, vil det naturligvis være fornuftigt at smøre låse og vinduesmekanisme, og da det er et sted, man sjældent har adgang til, vil det være klogt at bruge et permanent smøremiddel som Molykote — om det skal anvendes i pastaform eller som fedt vil afhænge af konstruktionerne.

Det er lettere at se dørene efter indvendig og behandle dem, end man umiddelbart vil være tilbøjelig til at tro. Man må ikke lade sig afskrække af, at der måske ikke er een eneste skrue at se i dörgreb eller bagklædning — der er jo også andre måder at samle tingene på. Selve bagklædningen er i de fleste tilfælde trykket på

plads ved hjælp af en række indvendige dobbeltklemmer langs kanten og rykkes fra ved hjælp af en bred skruetrækker eller simpelthen med fingrene. Hovedproblemet består som regel i at fjerne dørhåndtag, rullehåndtag, armlæn o. lign. — og det er også let at løse.

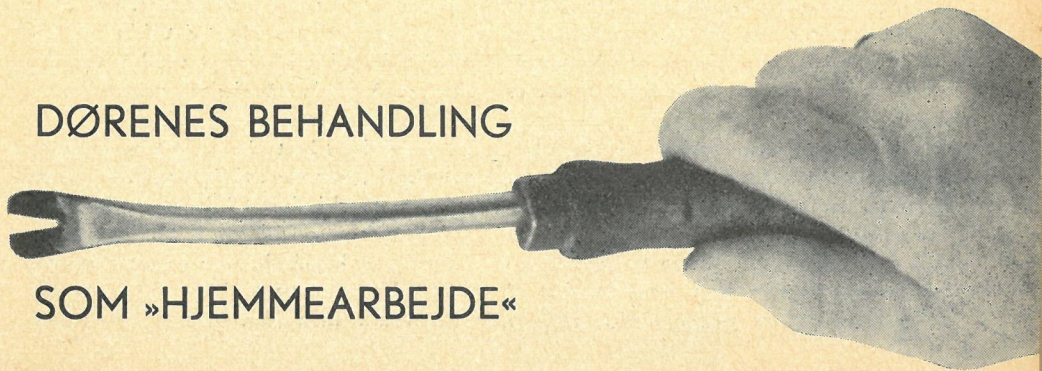
Inden man starter på forehavendet må man blot gøre sig klart, at det *kan* indebære komplikationer, hvis man ikke på forhånd er nøje bekendt med, hvordan tingene er sat sammen. I de fleste tilfælde kan man tillade sig at gå løs på opgaven uden speciel forhåndsviden og med ti tommelfingre — men i nogle tilfælde kan for stor selvtilid og en enkelt tommelfinger give anledning til en del kvaler. Vi ville selvfølgelig hellere end gerne give en komplet beskrivelse af, hvorledes man bærer sig ad i alle eksisterende tilfælde, men den ville sikkert fylde en halv årgang, og vi indskrænker os derfor til at give nogle eksempler på dels normale fremgangsmåder, dels muligheder for at forkludre en iøvrigt let opgave.

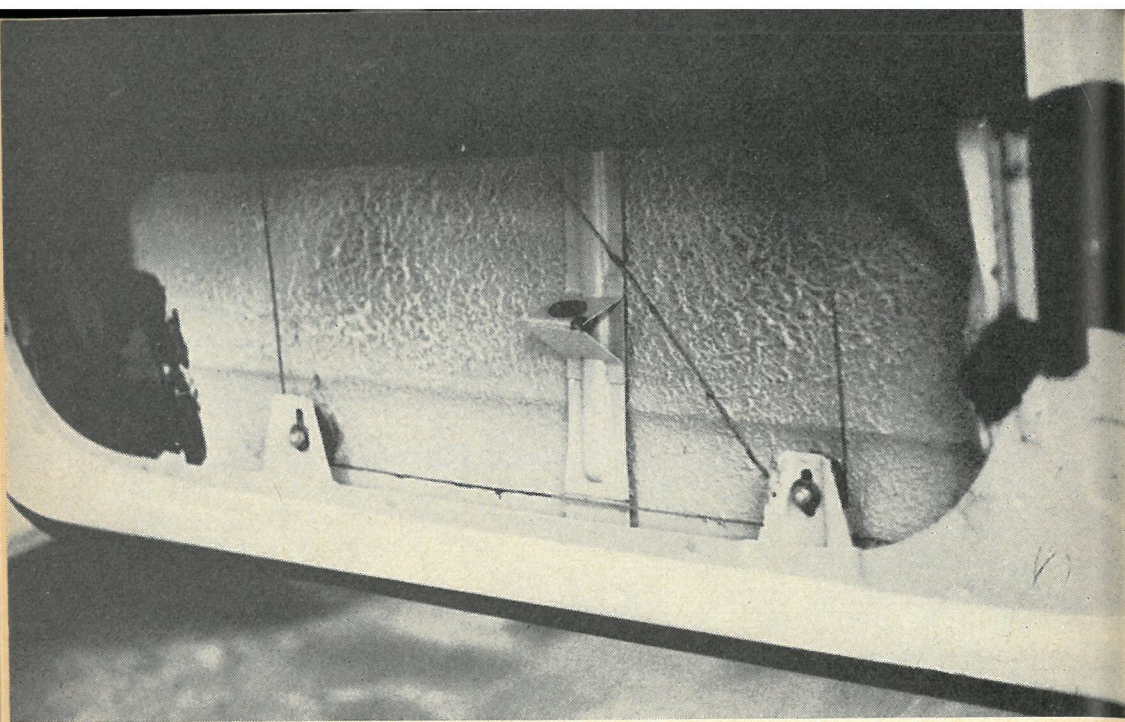
Vi begynder med en Fiat 600, på hvilken der blot skal fjernes et rullehåndtag til ruden for at gøre det muligt at tage bagklædningen af, men hvor man til gengæld må tænke sig lidt om på senere stadier.

Rullehåndtaget sidder her på en aksel, som er forsynet med noter og en udfræsning bag notgangene. Det er låst fast med et lille nyreformet stykke metal, som passer i en udsparring i håndtagets nav og griber ned i akslens udfræsning. Den nyreformede lås skjules af en plastikrosette, som spændes ud mod håndtag af en skum-

DØRENES BEHANDLING

SOM »HJEMMEARBEJDE«





Her ser man de omtalte bolte på Fiat 600 — de skal kun løsnes, da man får kludder i rudeoptrækket, hvis de afmonteres helt.

gummiring bag bagklædningen, og den fjernes ganske nemt ved, at man presser rosetten hårdt ind mod døren, (som støttes med knæet) så man kan pirke låsen op med en skruetrækker el. lign. Når låsen er fjernet, trækkes håndtaget af, hvorefter rosetten sidder helt løs og falder væk af sig selv.

Bagklædningen holdes forneden og i siderne fast med almindelige dobbeltklemmer, men er foroven forsynet med en anden type klemmer, som ødelægges, hvis man blot trækker udad i beklædningen. Bagbeklædningen afmonteres derfor ved, at man først løsner den forneden og i siderne ved at trække udad og derefter trækker nedad i hele bagstykket, til man føler, det er fri.

Bag bagklædningen sidder yderligere en isoleringsplade af filt, som også skal fjernes, før man kan komme ind i døren. Den er klæbet fast og må rives fra, og man må ofte — for rigtigt at kunne komme til — løsne de to skruer, som ses i bunden af døren. Men det er yderst vigtigt, at man

kun løsner disse skruer. Skruer man for meget på dem, kan man bringe alvorlig forstyrrelse i rudeoptrækket, hvis wirer løber på ruller, som holdes på plads af de samme skruer. Man behøver iøvrigt som regel kun at løsne den nederste del af isolationspladen, da eventuelle rustangreb først og fremmest viser sig i bunden af døren, der iøvrigt fra fabriken indvendig er sprøjtet med et beskyttende materiale, der dog ikke når ned i bunden.

Samling af døren foregår i omvendt rækkefølge uden særlige problemer, når man blot er opmærksom på, at det ikke er ligegyldigt, hvordan håndtaget vender, når det skydes på plads på akslen, selvom det i sidste instans er en smagsag, hvorledes man vil have det til at sidde. Det normale er naturligvis, at man anbringer det i samme stilling, som håndtaget i døren overfor, når ruden er rullet op i begge døre.

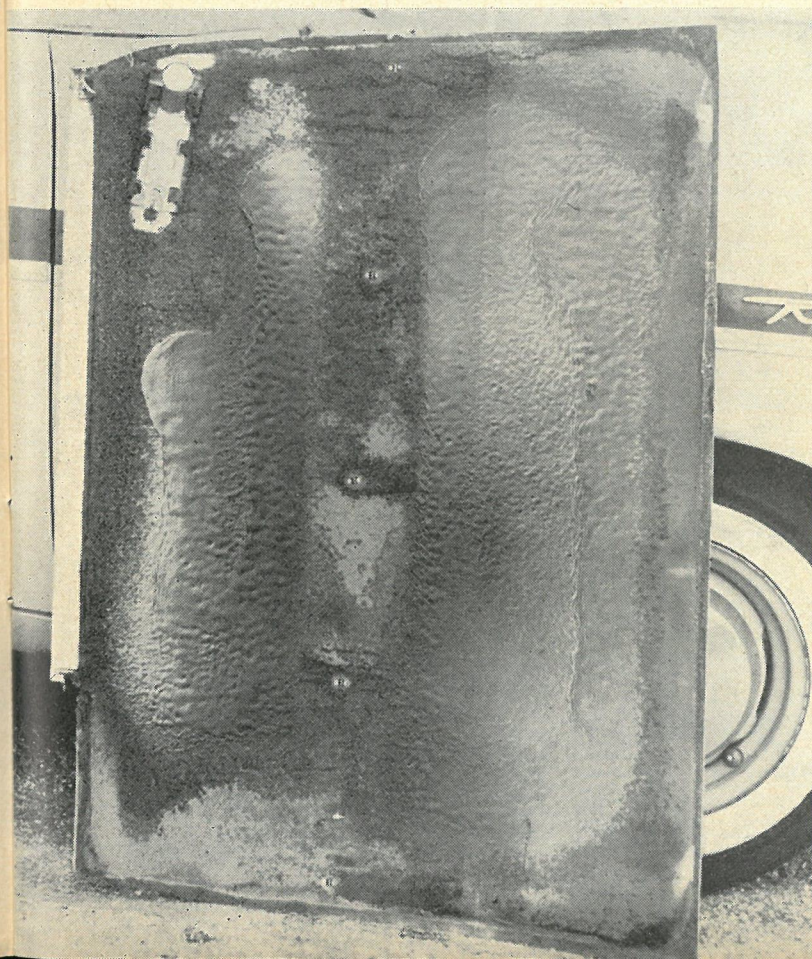
De fleste bagklædninger er sat fast med dobbeltklemmer og trækkes let udad hele vejen rundt. Men der findes en række und-

tagelser, af hvilke Fiat 600 kun er eet eksempel. Nogle bagklædninger er simpelt hen skruet fast og frembryder således ikke noget problem. På General Motors vogne, bl. a. Opel Rekord, finder man derimod f. eks. et system, som nok kan give anledning til ærgrelser, hvis man ikke kender det. Bagklædningen er på bagsiden langs kanten forsynet med *ru* søm, som på samlelinjen tvinges ind i smalle slidser i selve døren. Hvis man på sædvanlig vis søger at trække bagklædningen fra, holder de *ru* søm så kraftigt fat i slidserne, at sømhovederne rives ud af bagklædningen. Man må derfor benytte et særligt stykke værktøj og trække hvert enkelt søm fri ved at skubbe den flade gaffel ind om sømmet.

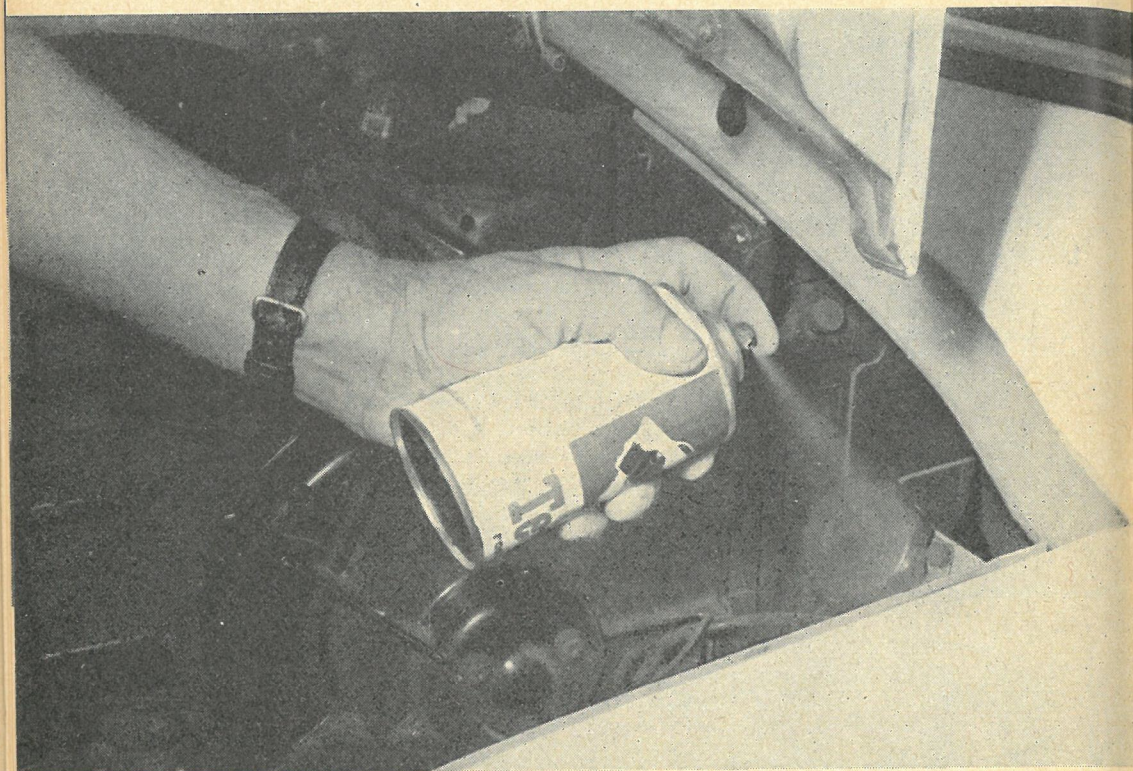
I nogle vogne er det særlig let at fjerne dørhåndtagene. På Morris 1000 er både dørhåndtaget og rullehåndtaget til ruden sim-

pelthen skruet fast til akslen med en enkelt skrue ind gennem navcentret. Akselenderne er firkantet, og håndtagene kan således efter ønske vendes i fire retninger ved påmonteringen. Rosetterne er støbt i eet med håndtagene, og der sidder blot en plan melleskive mellem bagklædning og rosetter. Foruden håndtagene skal der fjernes en påskruet gribestrop, før bagklædningen kan trækkes ud (den er fastgjort med dobbeltklemmer hele vejen rundt). Den nye Ford Anglias håndtag og bagklædning er monteret på lignende måde.

Til fastlåsning af håndtagene på akslerne anvendes en række forskellige låse. Hyppigt bruges en fjederlås, som meget minder om en Seegerring, og som kan fiskes med en lille skruetrækker eller lignende. I andre tilfælde bruges små stifter, som kan prikkes ud med et søm, evt. efter et par lette slag



Her er dørpladen udskåret fra selve døren, og man ser, hvordan den klatvis er belagt med støjdæmpende materiale, medens rusten næsten har tæret hul i det nederste højre hjørne. Både Ford og GM rustbeskytter nu vognene efter de retningslinier, der er nævnt i denne og den foregående artikel.



Tectyl 506 fås i praktiske sprøjtedåser udmærket anvendelige til de vanskeligt tilgængelige steder og mindre flader.

med en hammer. Sidstnævnte system bruges f. eks. på den tidligere Ford Anglia. Rosetten, som dækker låsen, holdes iøvrigt meget ofte spændt ud mod håndtaget af en fjeder som kan være temmelig levende at holde styr på.

Eventuelle armlæn er næsten altid nemme at fjerne med en skruetrækker. På den tidligere Ford Anglia afmonterer man f. eks. først den øverste halvdel ved at tage et par skruer i bunden ud, og derefter kan man komme til de to skruer, som holder armlænet fast til døren.

Man skal iøvrigt være opmærksom på, at man til tider kan slippe for at afmontere håndtag, armlæn o. lign. og blot nøjes med at løsne bagklædningen forinden og bøje den ud. Det lader sig f. eks. gøre på VW.

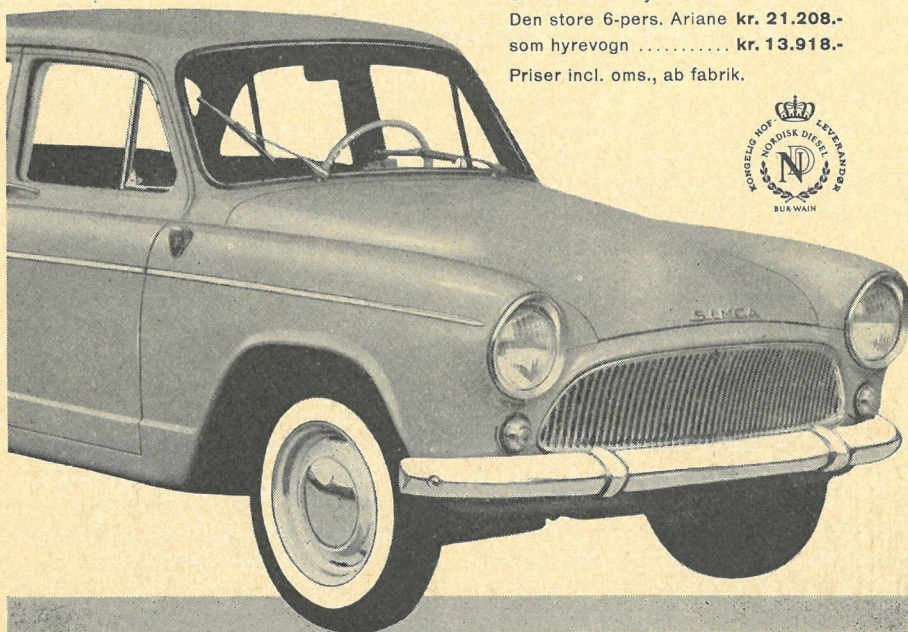
Blandt de mere populære, moderne biler synes der kun at være risiko for at bringe uorden i rudeoptrækket på Fiat 600. Dette punkt frembyder i hvert fald ikke noget problem i de andre vogne, som er nævnt på disse sider. *Men man gør altid klogt i så vidt muligt at undersøge, hvordan bagklædning og håndtag er monteret, FØR man giver sig i kast med arbejdet.* Ganske vist er det i princippet både hurtigt, nemt og ukompliceret at fjerne bagklædningen på dørene, men man kan naturligvis på nogle vogne komme til at volde mere skade end gavn med ukyndige indgreb. Og det er så pinligt at skulle stille hos sin mekaniker med alle stumperne i hænderne og sige »Undskyld, men ...«

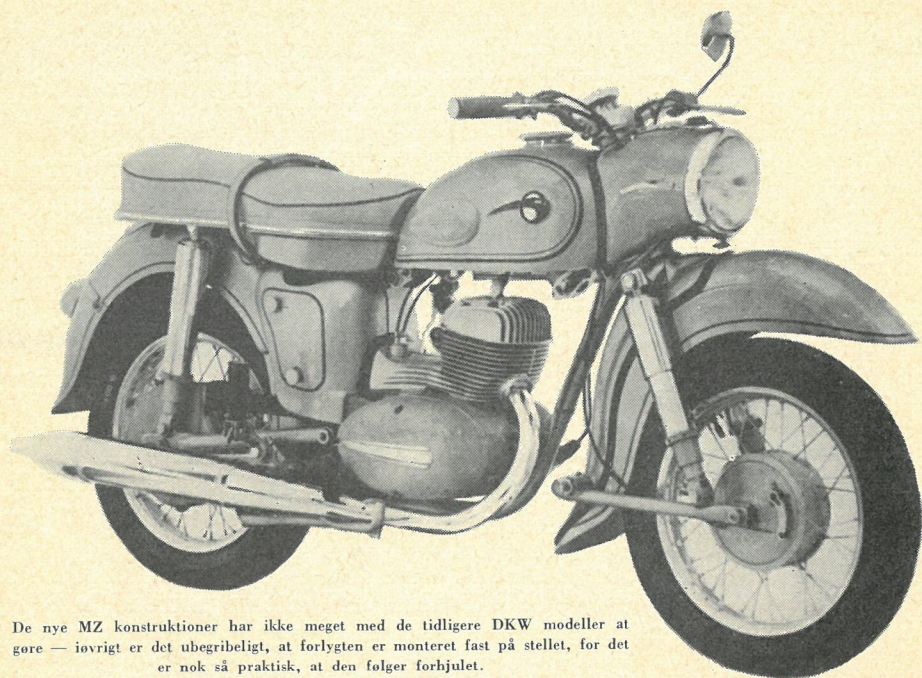
Den fantastiske
Rush-motor
med 5 hovedlejer er
en af de mange fordele
i den ny Simca ...

Køb
SIMCA

et af de store mærker

Simca Etoile kr. 16.137.-
Simca Elysée..... kr. 17.400.-
Simca Monthery kr. 17.956.-
Den store 6-pers. Ariane kr. 21.208.-
som hyrevogn kr. 13.918.-
Priser incl. oms., ab fabrik.





De nye MZ konstruktioner har ikke meget med de tidligere DKW modeller at gøre — iøvrigt er det ubegribeligt, at forlygten er monteret fast på stellet, for det er nok så praktisk, at den følger forhjulet.

MZ ES 250

Bogstaverne MZ står for »Motorradwerk Zschopau«, og til fabrikkens officielle navn føjes yderligere bogstaverne VEB, hvilket betyder 'Folkeejet virksomhed', og dermed kan man rette tankerne ind på et område, der ligger bag det så kraftigt forstærkede jerntæppe. I Østtyskland ønsker man imidlertid ikke at udslette alle spor fra fortiden, og man slår fast, at netop denne fabrik må betegnes som to-takt motorens vugge, for det var her DKW kom til verden.

Det er ganske besynderligt at tænke på denne fabriks omtumlede tilværelse, for den startede i den superkapitalistiske ånd på den måde, at en ung dansker ved navn J. Skaft Rasmussen påbegyndte en fabrikation af damparmaturer i et gammelt spinderi, senere forsøgte han sig i bygningen af dampbiler, der dog ikke efterlod sig andet glørværdigt

minde end navnet DKW — Dampkraft-wagen. En lille legetøjsmotor efter to-takt princippet udviklede sig til en knallertmotor, der senere voksede til en regulær motorecyklemotor med følgeskab af en bilmotor. Da DKW blev indlemmet i Auto Union og nazisterne fik vind i sejlene, blev Skaft Rasmussen skubbet i baggrunden, fordi man ikke fandt ham udstyret med »den rette ånd«. Efter den anden verdenskrig kom den gamle DKW fabrik til at ligge i Østtyskland, hvor man uden smålige hensyn optog en mindre fabrikation af DKW modellerne tilmed under det gamle navn, der senere blev ændret til IFA. Med MZ modellerne er der tale om nye konstruktioner og fabrikation på en fuldt moderne fabrik.

De to modeller ES 175 og ES 250 adskiller sig udelukkende gennem motorens slagvolu-

men, idet den store motor har 70 mm boring, hvor den lille motor har 58 mm, medens de begge har 65 mm i slaglængde. Effekten er henholdsvis 14,25 hk og 11 hk, og 175 cc modellen har en lidt lavere taltægning.

Motorkonstruktionen følger de kendte principper med et todelt krumtaphus, i hvilket krumtapakslen er lejret i to store kuglelejer med målene $25 \times 52 \times 15$, og i træksiden er der endnu et kugleleje på $15 \times 42 \times 13$. Lejerne smøres fra krumtaphuset af den olieholdige benzin, og tætningen ud mod koblingen og dynamoen sker ved hjælp af simmerringe med påbolte dæksler, hvilket letter monteringen ved en reparation. Man har dog ikke været konsekvent på den måde, at man har anbragt begge ringene i huse til påboltning, da det kun er i højre side, man i ro og mag kan motere simmerringen i huset, inden dette bliver boltet til krumtaphuset.

Krumtapakslen var oprindelig »fabrikksamlet« og følgelig baseret på ombytningskrumtap ved reparation, men på dette års modeller er krumtapakslen delelig, og såvel ruller som søle indgår i reservedelskataloget. Plejlstangen har udskiftelig plejlstangsbøsning i blybronze eller stålbronze, og stemplet findes i ikke mindre end syv overstørrelser med spring på 0,25 mm således, at den største størrelse er 71,75 mm, og følgelig findes stemplets tre kompressionsringe også i syv overstørrelser, men lad det være fastslået at disse ringe hører til stemplerne i de forskellige overstørrelser, så man skal ikke forsøge at montere ringe i overstørrelse på et normalt stempel, når der med tiden opstår slitage.

Cylinder og topstykke er monteret over fire stagbolte med låseskiver og møtriker ved topstykket. Der er en pakning mellem cylinder og krumtaphus, men der benyttes ikke toppakning, og da samlefladerne er plansele, skal der heller ikke benyttes nogen form for pakmasse. Ved affokksning eller reparationer må man derfor være omhyg-

gelig i behandlingen af godset således, at man ikke beskadiger samlefladerne.

Indsugningskanalen er støbt ind i cylinderblokken, til hvilken en indsugningsstuds er boltet med et mellemlæg af en varmeisolerende skive omgivet af to pakninger. Karburatoren er monteret til indsugningsrøret med en stutsbespænding, hvilket som bekendt er ensbetydende med, at man ved montering af karburatoren efter rensning eller reparation må være omhyggelig med at anbringe den absolut lodret, da man ellers får forkert svømmerstand.

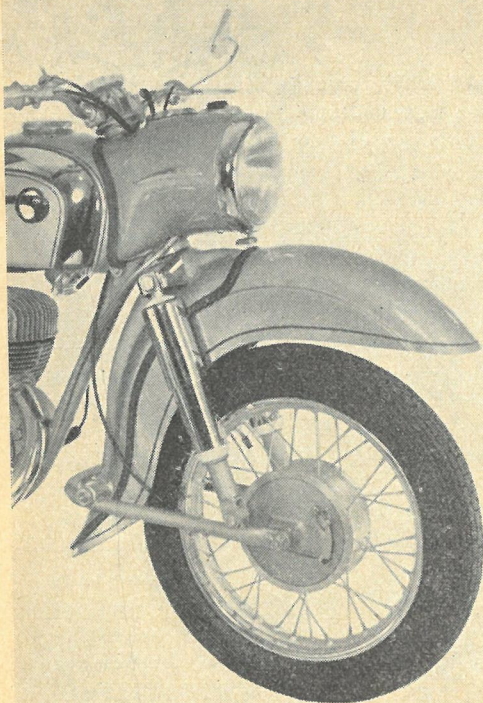
I motorens opbygning finder man visse lighedstræk med Adler-konstruktionen, og dette gælder også for transmissions-systemet, fordi koblingen er anbragt på krumtapakslen, og primærtransmissionen mellem kobling og gearkasse består af to skrå-

skårne tandhjul, der iøvrigt arbejder aldeles lydløst, hvilket Husqvarna tidligere havde eneret på. Koblingen er udført som en normal flerpladekobling, blot er den naturligvis forsynet med et udløserleje, der aktiveres af en snekkeskåret udløser med arm monteret i sidedækslet.

Fordelen ved at montere koblingen på krumtapakslen er den, at koblingen ikke skal overføre så stort et moment, som når den er monteret på gearkasseakslen, da primærtransmissionen betegner en nedtægning, der sætter momentet op og omdrejningstallet ned. Når koblingen er anbragt på krumtapakslen kan man regne med en længere levetid både på pladerne og notgangene i navet o. s. v., men til gengæld har koblingen en mere pludselig funktion, der kræver en hårfin behandling af koblingshåndtaget, hvilket man meget hurtigt vænner sig til.

Gearkassen er ganske normal i sin konstruktion, idet de enkelte gearhjul låses sammen ved hjælp af klokoblinger, og som i så mange andre kompakte konstruktioner, finder skiftningen sted både på hoved- og forlagsaksel. Fra den udgående gearkasseaksel overføres momentet til baghjulet gennem en indkapslet kæde. Der er ikke tale om





MZ er monteret med absolut stabile og kraftige bremses samt veldæmpede fjederaggregater, men dækkene er af katastrofal dårlig konstruktion, da navnlig baghjulet let bringes til udskridning ved moderat kørsel på tør vej.

nogen egentlig kædekasse, men om et støbt hus, der indkapsler bagakslens kædehjul. Mellem dette bagakselhus og gearkassen er der to svære gummirør, der omslutter kæden, og dette system anvendte man oprindeligt på de første 125 ccm IFA modeller.

Mellem kædehjulet og baghjulet er der indbygget en effektiv dæmper med et enkelt, stort gummilegame, og baghjulet er monteret i en stikaksel og fæstet til navet med tre monteringsbolte.

Stellet betegner en meget enkelt konstruktion bestående af et kraftigt kronhoved, fra hvilket et bøjet stelrør går ned under motoren for at blive svejset til motorophæng, bagakselkonsol og bagerste stelrør. Sidstnævnte er forbundet til kronhovedet ved hjælp af det øverste stelrør — ikke just nogen statisk bestemt konstruktion, men dog et lukket rørstel, der gennem det bagerste

stelrørs bøjning er befriet for kronisk spænding.

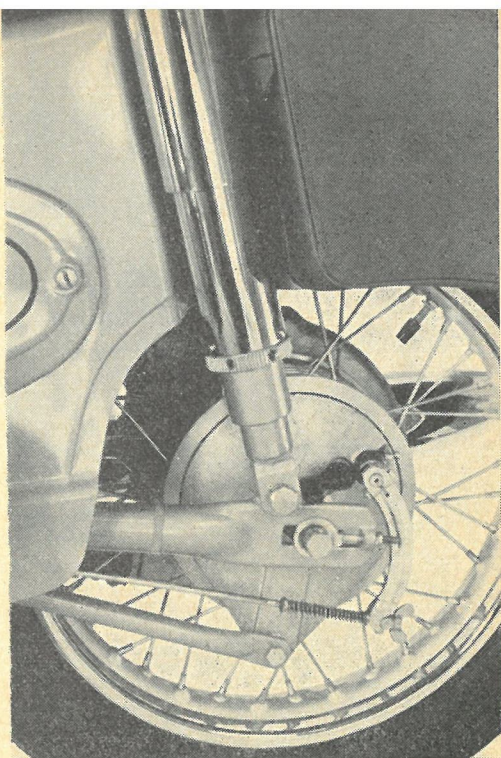
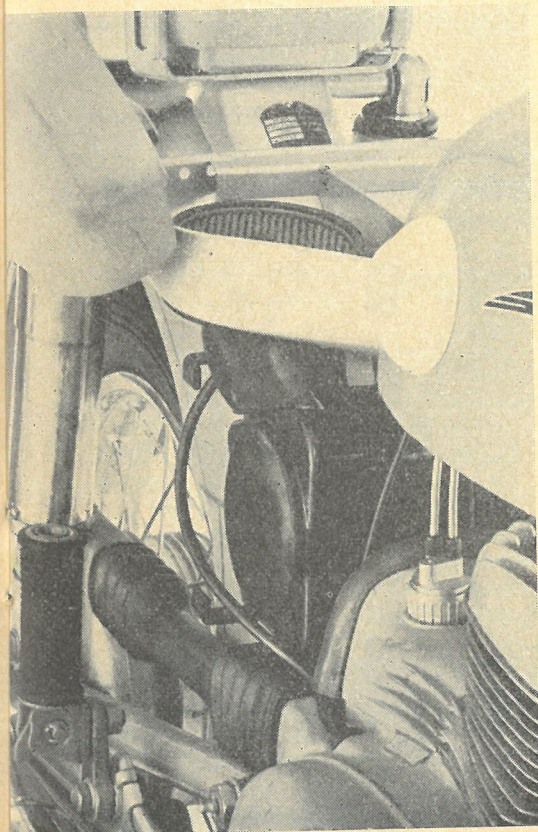
Baghjulet er ophængt i en svinggaffel, men man har mærkeligt nok ikke benyttet den fulde byggebredde til lejringen, og gaffelen er faktisk bredest ved baghjulsnavet. Styrestammen er svejset til en vridningsstabil pladekonstruktion, der tjener som legebuk for forhjulets svinggaffel, og forskærmen er monteret under denne pladekonstruktion. Forgafflen har en solid lejring i udskiftelige bøsninger, og ved både for- og baggaffel er der indskudt to fjederaggregater bestående af en teleskopisk indkapslet skruefjedre, der omslutter en teleskopdæmper. På de to fjederaggregater ved baggafflen kan fjederforspændingen ændres således, at affjedringen bliver passende, når man har passager på bagsædet, men man skal ikke forsøge at indstille til hård affjedring, når man er alene på maskinen, da der skal være en fjedervandring på 50-60 mm, før støddæmperen er virksom i tilbageslaget.

Foruden den egentlige bagskærm er der en pladeindkapsling af bagstellet, og bag denne finder vi indsnugningsdæmperen og akkumulatoren. Dobbeltsadlen kan vippes bagover, og under den er der værktøjsmappe og luftfilter i en skålformet plade. Motorens indsnugningsluft kommer ind under sadlen gennem nogle huller i pladens bagkant, og disse huller skal man altså ikke forsøge at lukke med gummipropper, og man må ved anbringelse af bagage tage behørigt hensyn til lufttilgangen. Ved en lignende luftfilterkonstruktion har vi været præsenteret for os ubegribelige motorvanskeligheder, indtil det endelig blev afsløret, at en tynd plastikregnfrakke var blevet propet ned i luftfilterets kammer, der var »så henrivende velegnet til formålet«.

Noget kunne tyde på, at man ikke kører på sin egen motorcykle i samme omfang som tidligere, for da den skulle startes i den hensigt at transportere mit legeme ind til den ventende MZ, var der ingen strøm på akkumulatoren, der ganske vist har gjort tjeneste i 5½ år — men alligevel. Da man erfaringsmæssigt skal løbe sådan noget som 30 km/t for at få dynamoen til at slå igen-

nem, foretrak jeg at låne lidt strøm fra vognen. Men se nu hvilken degenereret verden vi lever i: På tidligere modeller havde man lige klipset et par ledninger fra vognen til motorcyklen, og på mindre end to minutter ville man have været i gang. Nu skulle man først have ni bolte og et stort letmetaldæksel af motorcyklen for at komme ind til akkumulatoren, og da jeg så skulle have fat i 6 volt fra vognens 12 volt akkumulator, så var alle brostykkerne mellem cellerne smeltet til i det lukkede »top-stykke«. Så skal man finde en lampe eller noget andet anvendeligt som modstand for ikke at tage livet af spolen, men inden jeg kom så langt i mine betragtninger dukkede min nabos Ghia op med et frelsende 6 volt system, og så kom der liv i min motor.

Det er vel derfor intet under, at jeg som noget af det første undersøgte MZ'ens til-



Over disse linier ser man reaktionsarmen, der giver en parallelløft af ankerpladen. Også de viste tasker er standardudstyr på 250 ccm modellen.

Til venstre er skærmpladen fjernet, og man ser det øverste af de to gummirør, der indkapsler kæden. Desuden ser man luftfilteret og indsugningsdæmperen.

gængelighed til akkumulator, filter o. s. v., og med tilfredshed kan man konstatere, at selv om alle dele for så vidt er indkapslede, så er de dog let tilgængelige. Jeg tog derefter lige ud på landevejene, for en gang imellem kan man længes efter at køre motorcykle, hvilket mange af mine kolleger, der aldrig har kørt et sådant »apparat« absolut ikke kan forstå. Men sagen er den, at selv den bedste bil i virkeligheden er en klodset ko i sammenligning med en motorcykle, som man så at sige er vokset sammen med under kørslen.

Jeg har tidligere haft fat i MZ'en, men enten var motoren for frisk, eller også var den fejljusteret, for den viste tilbøjelighed til at klemme, så derfor blev den afleveret igen, men denne gang går motoren tilsyneladende som den skal. Medens man sidder

BENZINFORBRUG

60 km/t	2,5 l/100 km
(40 km pr. liter)	
80 km/t	3,2 l/100 km
(31,2 km pr. liter)	
100 km/t	4,9 l/100 km
(20,4 km pr. liter)	

ACCELERATIONSEVNE

0-60 km/t	6,6 sek.
0-80 «	13,1 «

og nyder efterårets flammende farver, holder man et vågent øje med kørebanen, for når roerne køres ind, føler enhver motorcyklist sig som en and, når andejagten er gået ind. Lige pludselig kommer man fra en tør og sikker kørebane ind på det mest fedtede ælte, som man gerne skal igennem i lodret stilling, hvis maskinen ikke pludselig skal smutte som en mandel under en.

Udkørslen fra en skov former sig som et hurtigt højresving med god kørebane, og her kommer jeg uskyldigt med 90 km/t forberedt på det vindstød, der ofte kommer ved udkørslen fra en lægivende skov. Der kom imidlertid ingen vind, men midt i

svinget var maskinen ved at tage den store tur, hvilket kom helt og fuldstændigt bag på mig, da mine øjne havde ransaget den absolut tørre og gode kørebane. Det føltes faktisk som om baghjulet var kommet ud i en klat fedt, men hvordan skulle man med 90 km/t kunne ramme en klat fedt med baghjulet uden at ramme den med forhjulet? Ved en nærmere undersøgelse af kørebanen det pågældende sted kan det kun fastslås, at den er ren og tør. Så prøver jeg at tage en tur til, og maskinen laver nøjagtig det samme nummer. Jeg prøver i andre sving, og det viser sig, at hver gang jeg kommer ned i en bestemt vinkel, slår den krøller med bagenden. Det skal åbent erkendes, at jeg aldrig har været ude for noget lignende tidligere, og der er ingen grund til at antage, at maskinens konstruktion skulle kunne give anledning til en sådan opførsel. Derimod må jeg indrømme for mig selv, at det er første gang jeg er gået lige løs på landevejen uden først at kontrollere dæktrykket. En nærmere undersøgelse viser, at der er en ubetydelig smule for meget i forhjulet, men til gengæld holder baghjulet samme tryk, nemlig 1,4 kg svarende til 20

SPECIFIKATIONER

Fabrikant: VEB Motorradwerk Zschopau.
Importør: C. Reinhardt A/S, Gl. Kongevej 11 C, København V.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring 70 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen 250 ccm. Kompressionsforhold 7,7:1, maksimal motoreffekt: 14,25 hk ved 5100 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til gearkasse: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,8:1, 2. gear 9,88:1, 3. gear 7,46:1, 4. gear 5,58:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7×7,75×8,51 mm. Dækstørrelse for: 3,25:16, bag: 3,50:16. Dæktryk for 20 p.s.i., bag 27-30 p.s.i.

Hjulophængning forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Benzintank rummer 15 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: Tromlediameter 160 mm, belægningsbredde 30 mm.

Elektrisk anlæg: 6 volt. Dynamo: 60/90 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Glødetal 240. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Dobbeltadel, speedometer, styrlås, værktøj, spejl, tasker.

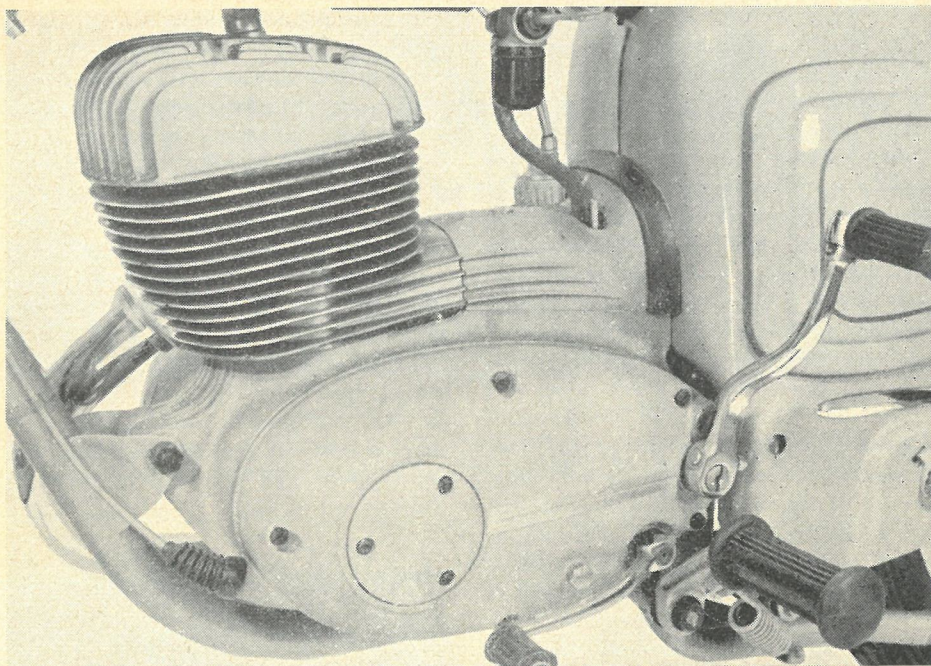
Dimensioner: Akselafstand: 1325 mm. Fri højde fra jorden: 175 mm, styrets bredde: 640 mm. Egenvægt 162 kg.

Tophastighed: 106 km/t (oprejst stilling).

Pris: Kr. 3.532,— excl. omsætning.

Tænding: Fortænding med åbne svingklodser 3,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: BVF 27 KN 1-1, dyse 100, strålerør 67, spjældudskæring 4 mm, nålen anbragt i 4. hak, tomgangsdysse 45, tomgangsskruen åbnes 2½-3 fulde omdrejninger.



Motorens smukke linier har utvivlsomt haft både Adler og Jawa til forbillede. Motoren har forøvrigt en fortrinlig karakteristisk samt en jævn og blød gang også ved lave omdrejningstal.

p.s.i., hvor det korrekte tryk skal være 1,9 kg eller 27 p.s.i. — desuden stod det ene fjederaggregat på 'hård' og det andet på 'blød'.

Ved oppumpning til det korrekte tryk forsvandt de voldsomste unoder, men der var stadig lidt vaklen i svingene, hvilket må føres tilbage til styregeometrien, og ved moderat kørsel i de skarpere sving opstod der en jævn baghjulsudskridning, hvilket kunne tyde på, at de benyttede dæk ikke er vel-egnede.

Iøvrigt går maskinen godt med yderst beherskede vibrationer og et udmærket kraftoverskud. Ved hastigheder mellem 60 km/t og 70 km/t opstår der udpræget tændingsbanken, hvilket dog lader sig fjerne ved at hæve nålen et hak, men da dette giver noget forøget forbrug ved de lidt større hastigheder, ville det være en fordel, om fabrikken lod karburatornålen slibe i overensstemmelse med motorens behov.

Motoren arbejder smidigt og uden de ellers så velkendte ryk fra en to-takter un-

der belastning. I topgear kan man gå ned under 50 km/t med jævn kørsel, men det må anbefales at gå et gear ned, hvis man skal accelerere fra denne hastighed. Gearingen virker velafstemt, og maskinen er ikke påfaldende følsom overfor modvind, da man med jævn vind imod sig kan holde over 90 km/t, skønt tophastigheden kun målttes til 106 km/t — når det rigtig for alvor blæser, må man dog være tilfreds med 85 km/t i modvind.

Enkelte smådetaljer er ikke tilfredsstillende, og det gælder f. eks. sidedækslerne til akkumulatoren og luftfilter, der lukkes med en skrue, som har store besværligheder med at fange gevindet, og midterstativet, der ikke af sig selv kan gå på plads, når det skal slås op, hvilket ens fodtøj kommer til at bære præg af. Alt i alt er det dog en udmærket maskine, selvom dens køreegenskaber ikke er fremragende, men den burde importeres uden dæk således, at den kunne blive monteret med Dunlop eller Avon, der forekommer bedre egnede.

Det løb, vi deltager i, ser efterhånden ud til at blive et rigtigt »kontorchef-løb«, hvilket vil sige, at der er for meget »skrivebordsarbejde« — eller sagt på en anden måde, de opgaver, der bliver stillet, vil i mange tilfælde kunne volde observatøren unødigt hovedbrud således, at holdet ikke vil have nogen chance for at gennemkøre de forskellige etaper på idealtid. Naturligvis skal alle hold have »prikker« men de skal ikke få prikkerne på grund af »kontorarbejde« med opgaverne, men på grund af vanskeligheder i terrænet. Indviklede skrivebordsopgaver hører normalt hjemme i »papirløb«, d. v. s. løb, der kun køres på papiret og afholdes i forbindelse med klub-aftner eller lignende. Til sådanne arrangementer er det naturligt at give svære opgaver, da ruten jo kun skal indtegnes på kortet og ikke gennemkøres, og det vil da give deltagerne en kærkommen lejlighed til at lære, hvordan man kan komme ud for opgaver af kategorien »kontorchef-opgaver«. En helt anden ting er, at det ikke er ret mange observatører, der er i besiddelse af matematisk studentereksamen eller anden højere uddannelse, af hvilken grund svære opgaver kan være et handicap for almindelige observatører, og det skulle ikke gerne være meningen.

Vi må imidlertid se på den opgave vi fik ved post 8. Den ser ret interessant ud, og skal senere vise sig at berede os flere overraskelser — overraskelser af højst ubehagelig art. Opgaven lyder således:

Post 8 — post 9

Orientering

14 min.

Grundpunkt: 20 km sten på A 6 syd for Slangstrup.

Post 9 beliggende 2350/1850 m fra grundpunkt.

Kørsel i skov trods forbudsskilte er tilladt.

Vi lægger først mærke til, at der er tale om en orienteringsetape, og da efterskriften siger, at vi skal gennem en skov er der ingen tvivl om, at vi vil komme på arbejde

ude i terrænet, men først skal vi se lidt på opgaven.

Ved en grundpunktsmåling forstår man en måling, der udgår fra et eller andet punkt, det kan være et bogstav, en signatur (som i dette tilfælde 20 km-stenen) f. eks. en kirke, en gård — hvad man dog bør undlade, såfremt det ikke er en gård af ret stor størrelse, da det ellers kan være vanskeligt at finde »grundpunktet« — og mange gange anvender man en meridianskæring som grundpunkt.

Når man har fundet sit grundpunkt, er der to målinger der skal foretages, og her er der opgivet 2350 m og 1850 m, hvilket betyder, at man først skal vandre 2350 m mod øst, og derpå 1850 m mod nord. Populært



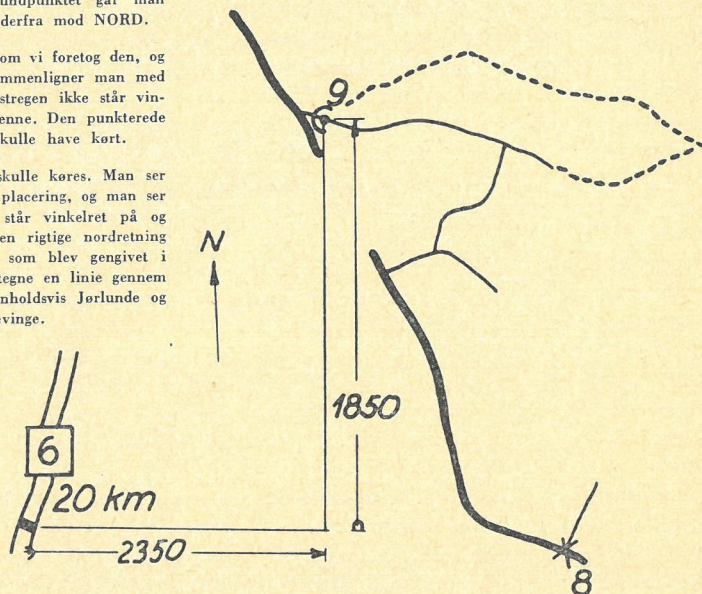
siger man, at man går »hen ad gaden og op i huset«.

Målingen skynder vi os at foretage, idet vi har den nederste kortkant som øst/vest retningen, og så er disse to målinger hurtigt lagt ind på kortet. Vi forlader kontrollens område og styrer ad den gode vej op mod Slaglunde skov, som vi skal en tur ind i. I det øjeblik vi passerer skovgrænsen, tager vi et trip på triptælleren og observatøren siger — »500 m frem og så til højre ind i skoven«. Ved 350 m ser vi imidlertid en vej, der går ind i skoven, og ledet er åbent, men da ordren lød på 500 m, så styres der videre frem til 500 m målet, og her er der ikke antydning af vej. En lille sti fører ind i skoven, men vil ikke være egnet for en bil, og at vi ikke er de eneste, der ikke kan finde den rette vej, ses tydeligt, da tre-fire

Til venstre ser man, hvordan en grundpunktsmåling skal udføres. Fra grundpunktet går man altid først mod ØST, og derfra mod NORD.

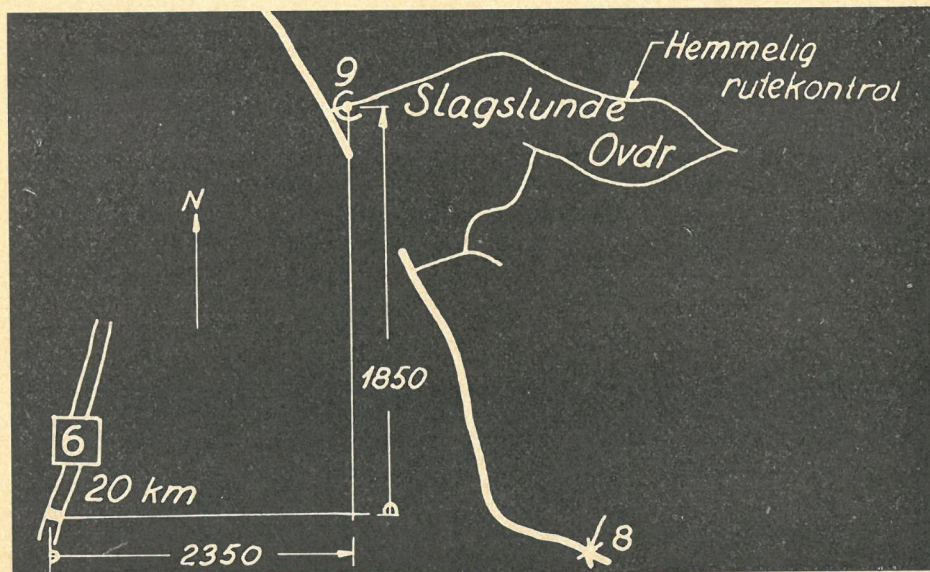
Til højre ser vi målingen, som vi foretog den, og den rute, der blev kørt. Sammenligner man med nordpilen, ser man, at målstregen ikke står vinkelret eller parallelt med denne. Den punkterede linie viser ruten, vi skulle have kørt.

Nederst ses den rute, der skulle køres. Man ser den hemmelige rutekontrolls placering, og man ser endvidere, at målstregerne står vinkelret på og parallelt med nordpilen. Den rigtige nordretning kan man finde på kortet, som blev gengivet i S.M.J. nr. 2 i år, ved at tegne en linie gennem meridiansskæringerne ved henholdsvis Jørlunde og NØ for Skævinge.



ORIENTERINGSLØB (10)

AF INGENIØR A. JAPP



andre vogne ligger og lyser ind i skoven, og på vejen kan man se, hvor vogne, der har prøvet at »føle« sig frem, igen er kommet ud på vejen. Da vi har ofret nogle minutter, bliver vi enige om, at det sikkert nok må være den vej vi så ved 350 m-målet på triptælleren, og ganske rigtigt, da vi har kørt lidt inde i skoven, passer skovvejens vejforløb med kortet, og føreren giver observatøren en omgang, for han kan dog i det mindste læse rigtigt.

Nu må man ikke skyde for hårdt på den uerfarne observatør i dette tilfælde, for det viser sig nemlig ved efterkontrol på andet kort, når vi kommer hjem, at der ikke er mere end 350 m fra skovgrænsen, idet de første 150 m, der er angivet på kortet, er blevet fældet efter dette korts trykning, og revisionen har ikke taget hensyn hertil. Konklusionen heraf må derfor blive, at man skal *ikke* foretage sine målinger fra en skovgrænse, men fra vejkryds, gårde el. lign.

Vi er nu nået ca. 700-800 m ind i skoven, og observatøren giver derpå ordre til at dreje til venstre, og så skulle der ikke være mere end ca. 1100 m frem til kontrolposten. Vi må dog lade vognen strække ud, for tidspunktet for vor ankomst nærmer sig stærkt og vi sidder og fryder os over, at vi trods alt har kunnet indhente den tid, vi tabte med at finde ind i skoven. Vi når frem til stedet for posten og kan ikke se noget skilt — ejheller nogen kontrolpost, så vi kører lidt frem mod den offettlige vej og ser så en vogn komme ud af skoven til højre for os. Da vi ikke er helt sikre længere, prøver vi at køre ind, hvor han kom ud, og der holder en vogn i venstre side af vejen. Vor fører stiger ud for at høre om man har set

noget til en kontrolpost, og med et mægtigt grin siger manden »ja, det ved Gud jeg har — for det er mig — stik mig jeres kontrolkort, så skal i få en fejl ankomst«. Han lægger dog et lille plaster på såret ved at fortælle, at vi ikke er de eneste med »fejl ankomst«, men lidt slukøret vender man tilbage til observatøren og giver ham en ordentlig overhaling.

Hvad er nu grunden til at vi har fået »fejl ankomst«? — Jo, ved vor måling har vi begået den store fejl at rette os efter kortkanten og ikke efter meridianerne. Vi prøver nu at foretage en kontrolmåling og ganske rigtigt, så falder denne måling på den vej, der går i skovens nordlige grænse, så det var ikke så underligt, at vi kunne køre den tabte tid ind. Det viser sig imidlertid ved hjemkomsten, at vi ikke alene har fået 25 prikker for den »forkerte ankomst«, men ved e i Slagslunde Ovdr. stod der en rutekontrol således, at vi også fik 25 prikker for manglende rutekontrol. Det er hårde betingelser, men det er den slags spidsfindigheder, man kan komme ud for, og som man skal lære at gardere sig imod.

Vi må imidlertid videre, og ved post 9 fik vi en meget kort køreordre:

Post 9 — post 10

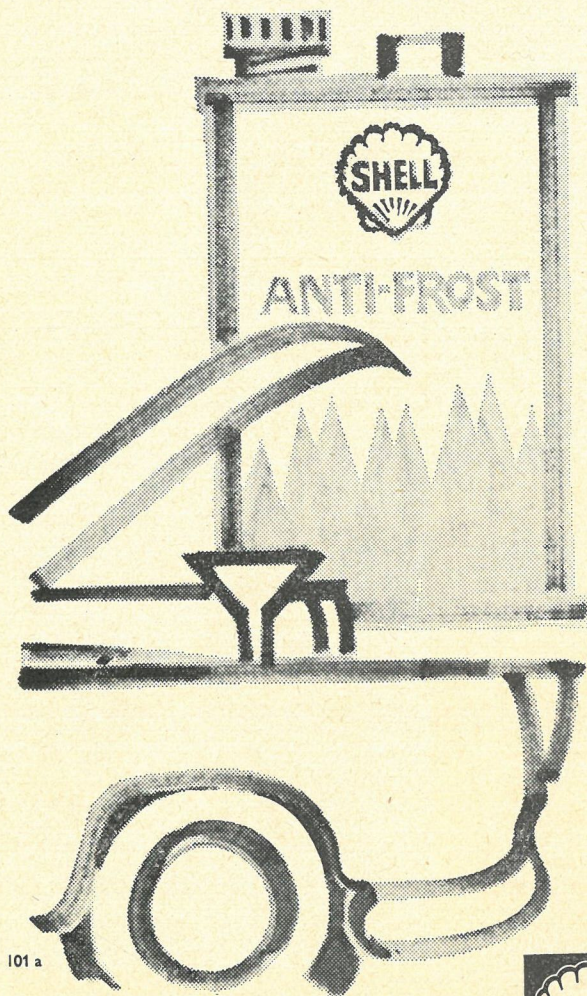
Pålidelighed 8 min.

Ud fra et lille stykke kort, som man til-lader sig at kalde et »kortudklip« skal man nu i løbet af få øjeblikke finde hvor det kan være placeret på kortet, finde den rigtige vej, og så køre de ca. 5,3 km på 8 min. — Det er vist noget af det, der kan give prikker. Ved at se på udklipet bliver man klar over, at ankomstreningen er fra nord, og kontrolposten ligger i nærheden af en gård der hedder ???tenshøj Cd — mon ikke »Stenshøj« kan passe. På jagt på kortet inden for en radius af ca. 5 cm, og i løbet af to-tre minutter finder vi frem til posten på kortet, og beliggenheden er små 2 km vest for Jørlunde. Vejen er ikke svær at indtegne, og så er det afgang. Vi håber ikke, der er spidsfindigheder, men alene det at holde tiden volder vanskeligheder, så vi må være glade for, at det kun blev til 5 prikker.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Fuld frostbeskyttelse hele vinteren med blot een påfyldning



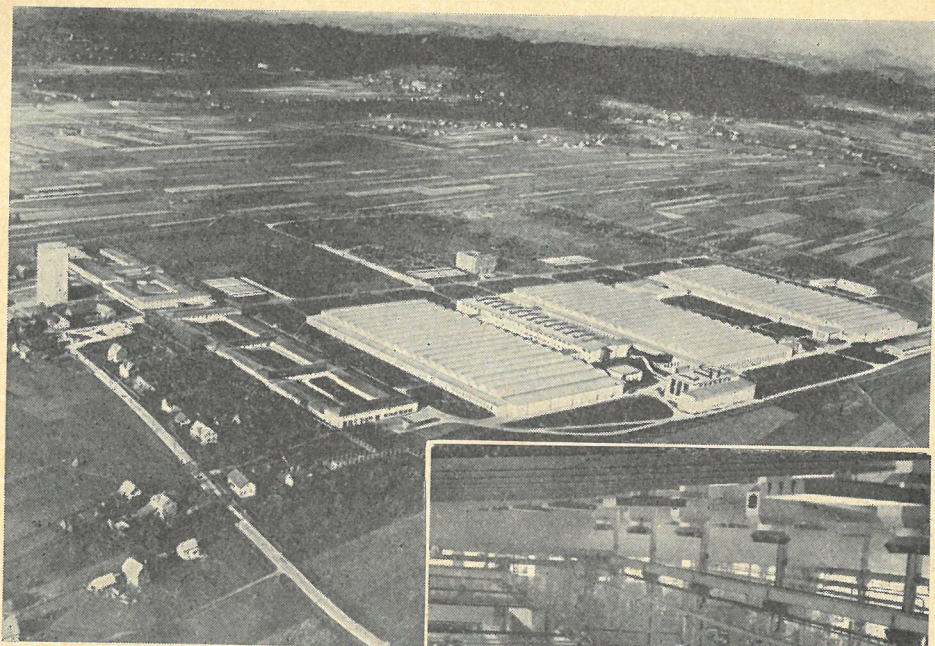
101 a

Det er nu, De skal tænke på vinterklargøringen, før en kostbar frostsprængning ødelægger Deres bilglæder. Med Shell Anti-Frost er Deres motor frostsikret hele vinteren med kun een påfyldning. Få en påfyldning med Anti-Frost allerede nu, så De undgår vanskeligheder med motoren, når kulden sætter ind. Shell Anti-Frost er lige effektiv i benzin og dieselmotorer. Den fordamper ikke — selv ved høje arbejdstemperaturer og forbliver letflydende ved lave temperaturer.

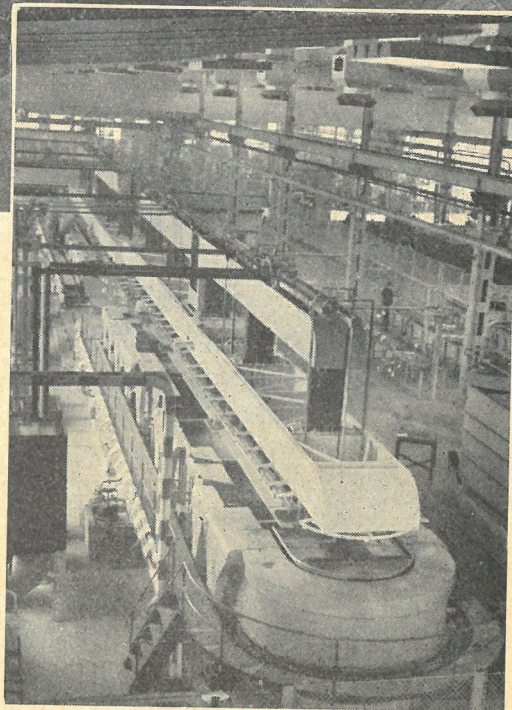


A/S Dansk Shell
Kampmannsgade 2
København V
Telf. MI 5340

Shell Anti-Frost



BERØMT
for køreegenskaber
BEKENDT
for slidstyrke
BEUNDRET
for elegance og komfort



På de tip-top moderne Puch fabrikker bliver forkromning ikke blot betragtet som pynt, men også som en effektiv rustbeskyttelse. En god forkromning er ikke billig, men man har dog bragt prisen ned gennem et kæmpemæssigt og i sin art enestående forkromnings-anlæg, der arbejder fuldautomatisk. Trods den konkurrencedygtige pris kan enhver Puch derfor leveres med en enestående fin forkromning - på dette som på alle andre punkter topkvalitet.

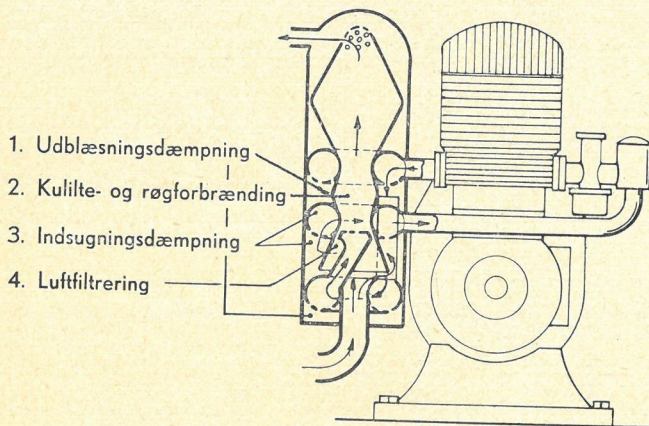
IMPORTØR:

O. E. ANDERSEN - LANDGREVEN 4 - KØBENHAVN K - MI 4512

Støvfri indsugning og giftfri udblæsning

Det er en mærkelig verden, man lever i. Medens russerne affyrer superatombomber, hvis radioaktive nedfald kan bringe folkesundheden i alvorlig fare, så går mere fredssommeligt indstillede teknikere og sysler med specielle lyddæmpere og udblæsningsaggregater, der kan rense udblæsningsgasen for kulilte og affaldsprodukter, der sammenfattende kan kaldes »røg«, for på den måde at fjerne en påvist sundhedsfare navnlig fra storbyernes områder. Følgerne af de russiske »fredsbudskaber« er måske nok så

— i visse tilfælde tværtimod. Støjplagen har nemlig også en del at gøre med folkesundheden gennem den rent psykiske virkning. Denne lyddæmper eller dens system bruges i beskeden omfang, da producenter af biler og motorcykler kun meget nødig vil betale for en idé, og kun med modvilje anskaffer dyrere tilbehør til køretøjerne end aller højst nødvendigt, og tilmed virkede lyddæmperen fra Frankfurt navnlig på motorcyklerne så dæmpende, at man kunne høre en mængde mekanisk støj, som ellers over-



Denne yderst skematisk tegning af det omtalte system skal egentlig kun vise, hvordan de forskellige funktioner er kædet sammen og understøtter hinanden.

farlige som alverdens udblæsningsgas blandet op i den frie luft, men at kulilte er en farlig og dræbende gift i koncentreret form, hersker der vel næppe tvivl om, medens man kun vanskeligt kan danne sig noget billede af virkningerne fra røgpartiklerne, men der hersker dog enighed om, at den stadigt stigende forurening af luften kan have betydning for sundhedstilstanden i byerne.

For nogle år tilbage vakte den såkaldte Frankfurter Topf opfundet af Dr. Leistritz opmærksomhed også udenfor teknikernes kredse, fordi denne lyddæmper kunne reducere udblæsningsstøjen ganske væsentligt, uden at dette gik ud over motorens effekt

døvedes af udblæsningsstøjen, og den udvikling var fabrikanterne ikke ligefrem begejstrede for.

Nu er der imidlertid atter nyheder fra dr. Leistritz, der er indehaver af den efterhånden ret omfattende virksomhed, Schall-dämpferzentrale, og denne gang er der tale om et langt større system, der må betegnes som et centralorgan for motorens indsugning og udblæsning.

Røgpartiklerne vil man kunne filtrere fra i et meget stort og effektivt filter, men det vil i den grad hæmme udblæsningsgassens frie bevægelse, at motoren vil miste en betydelig del af sin effekt. Kuliltene kan

man omdanne til giftfri luftarter ved hjælp af en katalysator, men også et sådant aggregat må have et betydeligt omfang, hvis omdannelsen skal være effektiv, og der er nu en gang grænser for, hvor meget man kan stoppe ind i en bil, hvis der også skal være plads til fører og passagerer.

Da både røg og kulilte skyldes en ufuldstændig forbrænding, kan man tilføre udblæsningsgassen frisk luft til at muliggøre en efterforbrænding, og det er dette system, dr. Leistriz er gået ud fra. Da man af rent praktiske grunde så en fordel ved at have et forkammer til den friske indsugningsluft, blev resultatet, at man med yderligere fordel kunne sammenbygge indsugningsfilter og indsugningsdæmper med forbrændingsaggregatet, der tillige virker som lyddæmper for udblæsningen. Ved at sammenbygge disse funktioner i et enkelt aggregat, må man give motoren en helt ny afstemning, men så opnår man også en giftfri udblæsning, der uden risiko kan føres direkte til varmelegemer for en vogns opvarmning, ud-

blæsningsgassen bliver så ren, at der ikke kommer aflejringer i udblæsningssystemet, hvilket har den største betydning for dieselmotorer og to-takt motorer, og indsugningsluften bliver rensset fuldstændigt under termisk konstante betingelser.

Da et sådant aggregat må afstemmes nøje til en foreliggende motor, ligesom motoren må opfylde visse betingelser, vil der ikke blive tale om et apparat, der kan erstatte indsugningsfilter og lyddæmper på nuværende køretøjer, men det kan få den største betydning i forbindelse med fabrikation af nye vogne. Da hverken fabrikanterne eller forbrugerne erfaringsmæssigt er indstillet på forøgede omkostninger »med mindre alle de andre også gør det«, må der sandsynligvis en international lovgivning til, før samtlige køretøjer afleverer en rensset udblæsningsgas, men der er dog en mulighed for indførelsen af det nye tyske aggregat på ren konkurrencebasis, da det ikke vil blive væsentligt dyrere end de sædvanlige luftfiltre og dæmpere.

Morris Mascot på ROSKILDE RING: Under Grand Prix'et på Roskilde Ring blev Morris Mascot banens populæreste vogn. Mascot's smukke placering foran både større og dyrere vogne tilskrives det kurvesikre forhjulstræk og den revolutionerende gummiaffjedring i forbindelse med den overlegne motor-kraft. Morris Mascot, vinderen af bl.a. Mobil Økonomiløbet, sportsvognen der har plads til 4 voksne + masser af bagage. Pris excl. lev.omk. kun kr. 12.179.



ATLAS

PERMA-GUARD

GARDERET MOD KULDEN...



- én påfyldning
nok for hele
vinteren!

Brug ATLAS PERMA GUARD - det er en virkelig kvalitetskølevædske! ATLAS PERMA GUARD gør Dem helt sikker mod kulden - den fordamper ikke, den modvirker rustdannelse og korrosion og angriber ikke gummislanger og pakninger. En speciel Esso sikkerhedsservice: Kølevædskemålingen, der på få sekunder fortæller, hvor lav en temperatur køleren kan klare... få det gjort gratis hos Esso!

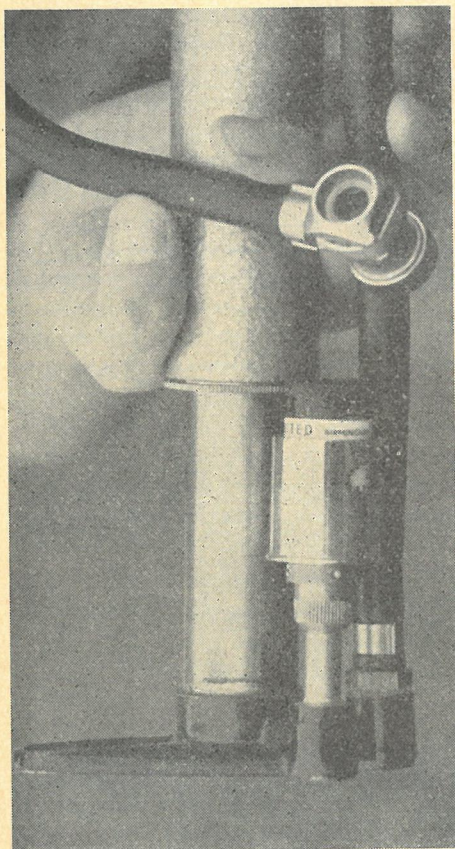
**Vil De være sikker
- så kør
ind til**



Genial pumpe

Kræver minimal muskelkraft
Fløjter ved korrekt tryk

Det lyder som en annoncetekst. Men det passer faktisk. Den engelske Kinsman New Principle pumpe revolutionerer fuldstændig den hidtil besværlige håndpumpning. Hvis man har en Kinsman pumpe, føler man aldrig mere trang til at overlade lufttrykreguleringen til en mere eller mindre



Ved siden af fodstykket sidder den indstillelige ventil, der fløjter, når trykket er nået og regulerer på den måde, at et eventuelt luftoverskud lukkes ud igen.



Det er ikke fordi, vi tror, det nogensinde får praktisk betydning, men selv de sarte kvinder vil kunne pumpe et dæk op uden anstrengelse.

ømhjælpelig servicemand med et mere eller mindre præcist apparatur — for ikke at tale om tilfældighedernes spil med hensyn til dækkenes temperatur i det øjeblik, kontrollen finder sted på en servicestation.

Med denne pumpe kan man på et par minutter kontrollere og regulere lufttrykket i en bils fire hjul — inklusive den tid, som det tager at skrue ventilhætterne af og på. Et helt fladt dæk fyldes op på forbavsende kort tid — og uden anstrengelse. Man kan f. eks. pumpe et 155 × 15 dæk op til 26 pounds på under 2½ minut — med een og samme hånd!

Firmaet Kinsman Ltd. har gennem mange år leveret håndpumper til Rolls-Royce. Kvaliteten må altså formodes at være i

orden. Den her omtalte New Principle pumpe arbejder efter et særligt, patenteret princip, idet den indvendig er forsynet med luftreservoirir, der giver en betydelig servovirkning. Desuden er pumpen konstrueret på en sådan måde, at hele pumpens luftbeholdning kommer ind i dækket ved pumpe-slaget, mens en del ryger ved siden af i pumper af gængs konstruktion.

Man kan ifølge den danske importørs oplysninger regne med, at der kun kræves ca. halvt så mange pumpe-slag med Kinsman pumpen som med en almindelig pumpe, og 80-40 pct. lavere arbejdsstryk.

Kinsman pumpen kan anvendes i forbindelse med en almindelig lufttrykmåler, men der leveres også som ekstraudstyr en særlig måler (i to let forskellige udgaver), som monteres på pumpen og kan indstilles til forskellige tryk. Når det ønskede tryk er opnået, giver lufttrykmåleren selv signal — og evt. overskydende luft fra det sidste pumpe-slag lukkes automatisk ud.

Prisen for pumpen er 48 kr. (den fås dog også med to cylindre til lastbiler for 76 kr.), og den talende lufttrykmåler koster 24 eller 28 kr. afhængig af hvilken udgave, man ønsker. Pumpen, som vises på illustrationerne, er monteret med måleren til 28 kr., som synes at være den mest praktiske.

Undertegnede har haft pumpen til prøve gennem et par måneder og har bl. a. ført nøje kontrol med lufttrykmålerens præcision. Pumpen svarer i alt til importørens beskrivelser, og måleren virker hver gang usvigelig præcis.

Pumpen importeres af firmaet Axel Åkerman, Østergade 46, Odense.

Tage Schmidt.

Redaktionelle strøtanker

Fortsat fra side 661.

baggrund af den såkaldte chokrapport sagde statsministeren i sin åbningstale: »Regeringen vil på alle de områder, der berører erhvervsudviklingen, stille mod at lette omstillingen til de nye vilkår«. Lad os sammenligne denne udtalelse med et afsnit af afgiftskommissionens betænkning, der forelå for 7-8 år siden, og som aldrig på et eneste punkt har været vejledende: »afgifterne indvirker på trafikmidlernes omkostninger og dermed på samfundets almindelige omkostningsniveau«. »Den almindelige opfattelse i kommissionen har været, at afgifterne til vejformål bør opkræves med et beløb, der svarer til de vejjudgifter, motorkørslen giver anledning til«.

I mellemtiden er landets samlede gods-transport yderligere blevet skubbet over på gader og veje, idet næsten 85 pct. af den samlede godstransport målt i ton-km besørges af last- og varevogne, og mere end 85 pct. af persontransporten besørges af motorkøretøjerne.

En forøgelse af benzinafgiften og en forhøjelse af overfartstaksterne på Storebælt (på trods af et overskud på færgeruten på 100 pct.) vil yderligere sætte omkostningsniveauet i vejret, lønkravene vil stige igen, og vi har taget endnu et afgrende skridt til at erstatte tikronesedlen med en hundredlap, hvad købekraften angår. Enhver tale om en afgiftsforhøjelse på benzinen er derfor ikke alene på tværs af sund fornuft, men også direkte beskæmmende, fordi det ud over alle grænser er en falliterklæring.

Læs »KØR BEDRE«

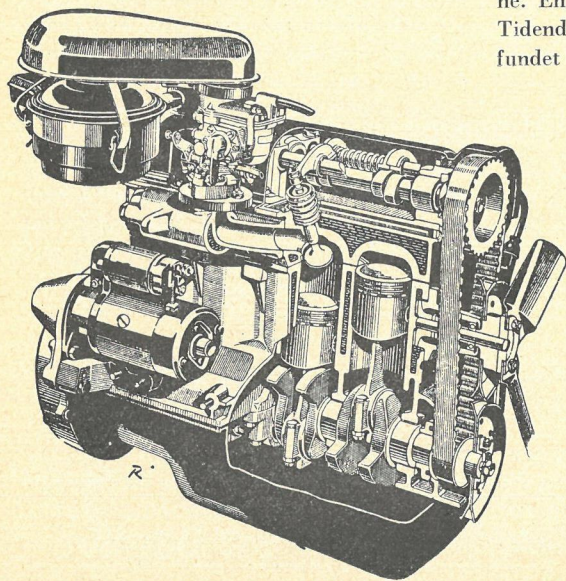
og få alle de små, men betydningsfulde fejl ud af Deres kørsel. De seks kroner og femoghalvfjerds øre kan vel ikke stille sig hindrende i vejen for erhvervelsen af så vigtig en viden for enhver bilist og motorcyklist, åndelig dovenskab er på dette punkt en hån mod Deres familie og medmennesker og bevidstheden om, at De kan det hele i forvejen, er kun arrogant selvbedrag.

Bestil den hos Deres boghandler i dag eller send bestilling til

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL . Kongelysvej 14 . Gentofte.

SIDEN SIDST

Mellem NSU/Wankel og Daimler-Benz (Mercedes) er der oprettet en licens- og samarbejdskontrakt således, at Daimler-Benz for fremtiden går aktivt ind for udviklingsarbejdet med Wankel motoren og sandsynligvis også det hydrostatiske transmissionssystem, som Wankel for tiden arbejder med, og når Wankel-motoren er produktionsmoden vil Daimler-Benz følgelig gå ind for denne motortype. I den forbindelse er det dog værd at erindre, at Daimler-Benz også kan have interesse i drejestempelmotoren i forbindelse med den ret anselige produktion af større marinedieselmotorer. Forøvrigt kunne man hos Daimler-Benz forleden fejre et rundt tal — 1 million Mercedes personvogsmotorer siden produktionen blev genoptaget i 1946. De 74% af disse motorer er fire-cylindrede resten seks-cylindrede.



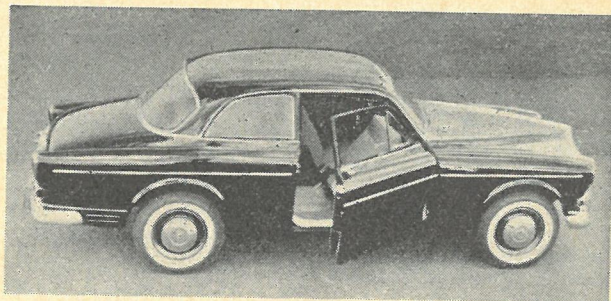
Shell Filmbibliotek fylder i år 25 år, og dermed har en af dokumentarfilmens mest fremragende pionerselskaber trådt huller i børneskoene. Ikke mindre end en halv million danskere ser hvert år de glimrende film, der snart spænder over alle emner, der har berøring med olie- og motorindustrien. Der er 18 film om flyvning i biblioteket for øjeblikket, 15 om motorer, 13 om motorsport, mange interessante ting fra industri og landbrug og utallige specielle emner. Disse film udlånes til klubber, foreninger og skoler landet over. I anledning af jubilæet har Shell udsendt et nyt katalog over filmene, og også i det kommende år kan man regne med, at 70 millioner mennesker verden over vil blive klogere af at se disse film.

★

Læsning af patentskrifter afslører ofte glimrende ideer og lige så tit en humoristisk form for sindssyge. Meget af læsestoffet er alvorsbetonet og glædesløst i al den rendyrkede tekniske funktionalisme, der kan indgydes gashaner, revolverbænke, hejseværker o. s. v., men fra tid til anden kommer der en perle fra sindssygens overdrev såsom transmissionssystemer, der kan betegnes som en frimodig krydsning mellem et hydrostatisk og et hydrodynamisk system og i indlysende slægtskab med evighedsmaskinerne. En af vore norske læsere har i 'Norsk Tidende For Det Industrielle Rettsvern' fundet nedenstående bidrag til færdselssik-

I sidste nummer omtalte vi motoren til den nye Isar, og her kan vi bringe en snittegning, der viser den drivende tandrem til den overliggende knastaksel. Tandremmen er ikke mere elastisk end en kæde, men nok så lydløs. Det er dog begrænset, hvor stor en hastighed man kan lade en tandrem arbejde med, og derfor er den ikke anvendelig til alle motorer.

Volvo Amazon som to-dørs sedan vil foreløbig kun blive solgt på det skandinaviske marked.



kerhedens fremme eller menneskets totale udrydelse, og for patentsamlere af den rigtige slags er det en godte, der ikke er til at kimse af — læs selv:

98250. 63 c-67. Fra 30/10 1958. 129707. *Anordning særlig ved motorvogner.* Oberstløjtnant Einar William Randers Siger, Oslo. *Patentpåstand:*

1. Anordning særlig ved motorvogner, karakteriseret ved, at det i vognen er monteret en til utsprøjtning af fargestoff eller lignende bestemt innretning, som kan sættes i virksomhet når vognens hastighed overstiger en på forhånd bestemt minimumsgrense og en bakenforkjørende vogn kommer for nær den forankjørende, således at fargestoff etc. i dette tilfælde blir sprøytet bakover og treffer den bakenforkjørende vogn.

★

Udenfor de nyheder, der er kommet i forbindelse med de tre store biludstillinger, kommer Volvo-fabrikkerne i Sverige nu med en helt ekstra nyhed nemlig en Amazon i 2-dørs version.

Der har længe været talt om denne model, men først nu er den i produktion, og den kan købes i dag, men kun i Danmark, Sverige og Norge. Man producerer i 1. omgang kun et begrænset antal, og de er reserveret til forhandlerne i de tre skandinaviske lande.

Prisen kendes endnu ikke, men den skulle blive *mindre* end prisen på 4-dørs, der er på 24.115 kr.

✱

Udstillingen i London kunne foruden gengangerne fra Frankfurt og Paris vise en del engelske nyheder, af hvilke man først bør nævne den af Borg Warner udviklede auto-

matgearkasse til mellemklassevogne. Det har jo været ganske indlysende, at de automatiske koblingssystemer ikke har haft den forventede succes, for den manglende koblingspedal var jo i det store og hele kun et reklamenummer, da man stadig skulle skifte sine gear. Derimod satte de fleste pris på centrifugalkoblingen i forbindelse med automatkoblingssystemerne, fordi centrifugalkoblingen bød på en virkelig lettelse i tæt bykørsel. Dette gav det nødvendige fingerpeg i retning af det ønskelige i fuldautomatisk transmission navnlig for de bilister, der betragter kørslen som en bekvem og praktisk transport under det daglige arbejde.

Nuffield kom med en del forbedringer og ændringer på de eksisterende modeller. A 40 Mk II er den nye udgave af Austin Futura med smukkere interiør og mere hensigtsmæssigt udstyr som nedrullelige vinduer i dørene, blinklyskontakt ved rattet og kølevandstermometer. Da vi i sin tid prøvekørte Futura, fandt vi den i besiddelse af overordentlig charmerende køreegenskaber, men da man uvægerligt udnyttede vognens glimrende vejkontakt også under ret skarpe sving, kom vi til det resultat, at en krængningsstabilisator ville være en stor gevinst ligesom dæmpningen på ujævn vej var utilstrækkelig, og teleskopdæmpere ved baghjulene ville være en fordel — Mk. II har både krængningsstabilisator og teleskopdæmpere, og dermed skulle vognen have fået netop det lille ekstra plus i sine køreegenskaber, der sætter den op i den fine klasse. Desuden er akselafstanden blevet forøget ca. 100 mm, hvilket giver bedre pladsforhold bag i vognen samt forbedret retningsstabilitet. Ved hjælp af en S. U. karburator er

motoreffekten sat op til 40 hk ved 5000 omdr/min, og benzintanken rummer nu 32 liter.

Twillingparret Morris Oxford/Austin Cambridge kommer i ny udgave — Austin under typebetegnelsen A 60 til afløsning af A 55 og Morris som Oxford Serie VI. Disse vogne er for så vidt identiske i teknisk henseende, medens der er forskel på den udstyrmæssige side af sagen. Der benyttes nu den større motor, der havde premiere i MG 1600, men det er som bekendt den samme motorkonstruktion, som den tidligere 1489 ccm motor, blot er boringen sat op til 76,2 mm, hvilket med uforandret slaglængde på 88,9 mm giver et slagvolumen på 1622 ccm. Man kan ofte konstatere en lille difference i maksimaleffekten på motorerne benyttet til Austin og Morris, hvilket beror på de forskellige karburator typer, men i de nye modeller bruger man i begge tilfælde en S. U. karburator, og dog opgives Austin til 61 hk ved 4500 omdr/min, medens Oxford opgives til 64 hk ved 4600 omdr/min, hvilket sikkert beror på forskellige måleme-

toder, idet der i sidstnævnte tilfælde er tale om SAE — uden at man forøvrigt gør opmærksom på dette forhold i brochuren. I forbindelse med den kraftigere motor er det totale udvekslingsforhold ændret til en højere gearing således, at hastigheden ved 4200 omdr/min nu er 113 km/t mod tidligere 105 km/t. Desuden er akselafstanden blevet forøget, karosseriet har fået andre linier på den måde, at der benyttes et nyt kølergitter, og bagskærmenes halefiner er blevet gjort lavere. Desuden er instrumenterne anbragt lige foran rattet, og der er blevet bedre plads ved bagsædet. Disse vogne kan som de første i klassen leveres med det nye Borg Warner automatiske transmissionssystem, der går under model- eller typebetegnelsen 35.

Man kan for såvidt tale om trillinger, for Wolseley 16/60 er i teknisk henseende identisk med Oxford og Cambridge, blot er den vogn endnu fornemmere udstyret, og man har givet den lidt særpræg ved en særlig udformning af motorhjul og frontparti. Det samme gør sig gældende for Riley 4/72,

Helt ny SHORT MOTOR giver vognen helt nye hestekræfter

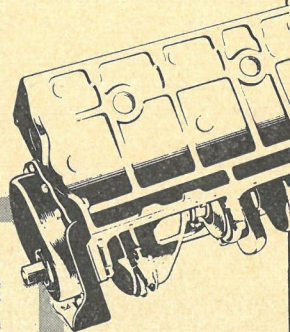
En original GM SHORT MOTOR er ikke blot „næsten som ny“ - den er splinterny, helt igennem, idet alle dele er fabriksny. En original GM SHORT MOTOR giver enhver GM-vogn nye livskræfter, fordi motoren atter får den top-ydeevne, den havde, da vognen var ny.

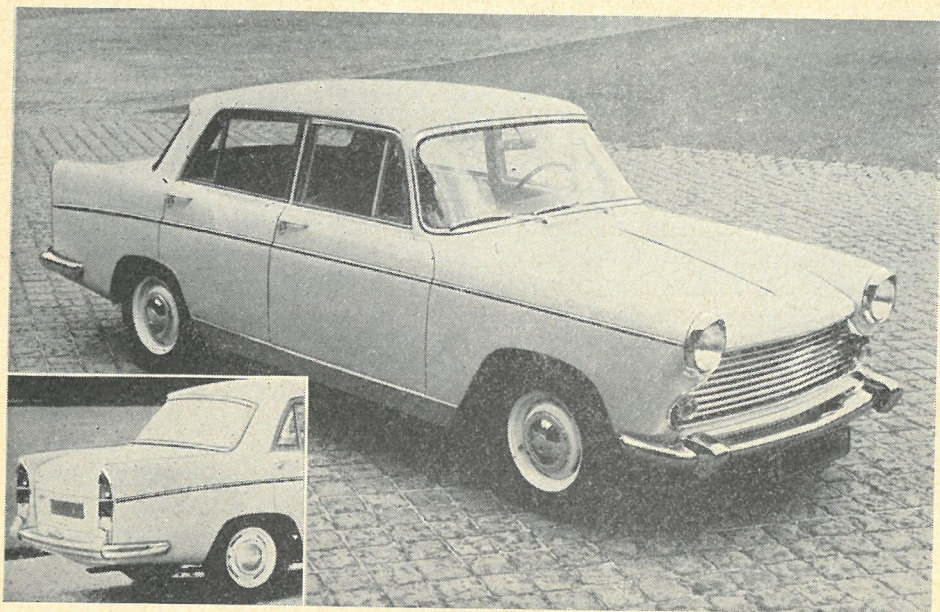
En GM SHORT MOTOR indeholder følgende helt nye dele: Cylinderblok, stempler, stempelringe, stempelpinde, plejstænger, lejer, krumtap, knastaksel og takthjul.

En GM SHORT MOTOR monteres på kort tid, og den giver større tilfredshed. Garanti som på alle andre originale GM-reservedele.

CHEVROLET OPEL VAUXHALL BEDFORD

Reservedelbetjening over hele landet



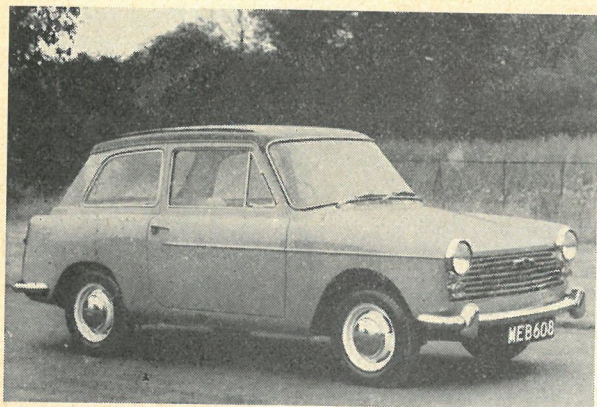


Det er utroligt som et karosseri kan skifte udseende blot ved hjælp af lidt andre pyntelister, et andet kølegitter og tofarvet lakering. Over disse linier ser vi den nye Morris Oxford og på modstående side nojagtig det samme karosseri som Austin Cambridge.

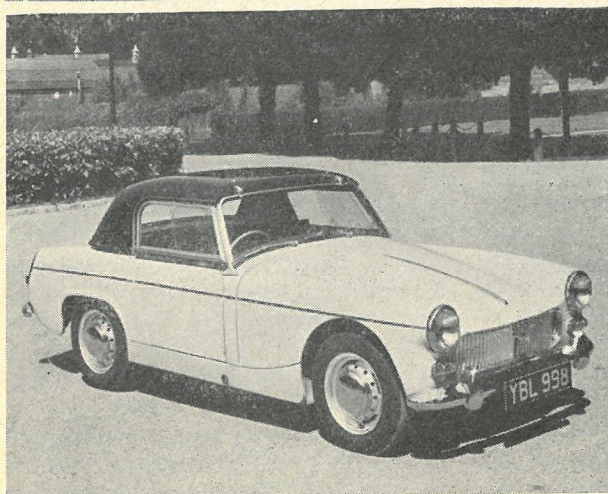
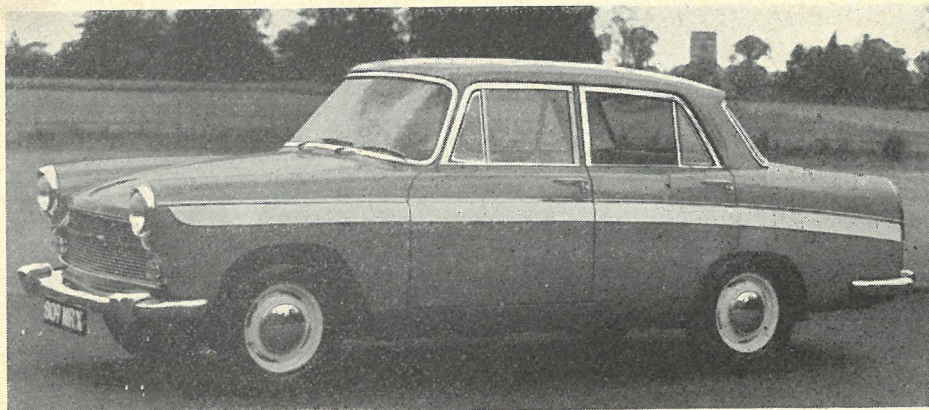
blot er motoren i dette tilfælde forsynet med to S. U. karburatorer, og effekten er sat op til 72 hk (SAE). Denne motor benyttes også i MG Magnette, der til gengæld har de samme karosserilинier som Cambridge og Oxford, men med fornemmere udstyr som Wolseley og Riley. Alle disse forskellige mærker opretholdes af rent handelspolitiske grunde — om så det er parret Partner/Mascot er der også her kommet en Riley-udgave med lidt ændret forparti, men denne vogn vil

ikke blive importeret til Danmark. For vognene med 1,6 liter motoren gælder det, at akselafstand og sporvidde er forøget, og der er nu krævningsstabilisator både for og bag, men totallængden er reduceret 10 cm.

Parret i den største klasse hedder Austin Westminster A 110 og Wolseley 6/110. Disse vogne er udstyret med en 3-liter motor, der yder 120 hk (128 hk SAE) ved 4850 omdr/min. Disse vogne er udstyret med fuldsynkroniseret gearkasse og overgear som stan-



Austin Futura er en rummelig og praktisk vogn med virkelig gode køreegenskaber. Den har nu fået krævningsstabilisator og teleskopdæmpere.



Foroven ses Austin Cambridge, der ligesom de øvrige Nuffield vogne i denne klasse kan leveres med automatisk transmission for ca. kr. 3000,- ekstra.

Til venstre har vi MG Midget med hardtop — en fiks og fornøjelig lille vogn, der giver den rigtige sportsvognsglæde under kørslen uden dog at stille de for en sportsvogn velkendte krav til tegnebogen.

dardudstyr, men kan desuden leveres med Borg Warner automattransmission. Også i disse modeller er akselafstanden forøget (ca. 50 mm), og medens man har gjort bagfjedrene blødere, har man tillige indskudt en ekstra teleskopdæmper mellem karosseriet og bagakslen.

Endnu et tvillingepar kan Nuffield præsentere nemlig Austin-Healey Sprite og MG Midget — disse vogne kan nu leveres med aftagelig hardtop.

Samtlige de nye Nuffield-modeller har indbyggede chassisforstærkninger til forankring af sikkerhedsseler. Priserne på de nye DOMI modeller er følgende:

MORRIS OXFORD VI kr. 21.990.—
MORRIS OXFORD VI m/

automatic kr. 25.070.—

WOLSELEY 16/60 kr. 26.740.—

WOLSELEY 16/60 m/auto-
matic kr. 29.820.—

WOLSELEY 300 m/overdrive kr. 42.700.—

WOLSELEY 300 m/automatic kr. 45.080.—

MG MAGNETTE kr. 28.690.—

MG MAGNETTE m/automatic kr. 31.981.—

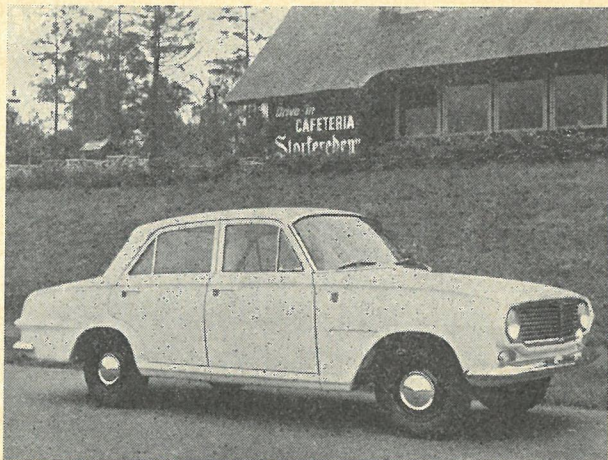
RILEY 4/72 kr. 29.690.—

RILEY 4/72 m/automatic kr. 32.981.—

★

Umiddelbart før London-udstillingen præsteredes den nye Vauxhall 4, der er en ny stærkt forbedret og stærkt forskønnet udgave af Victor — uden for vore grænser hedder den stadig Victor. Traditionen tro for en GM-vogn er den nye model længere, bredere og lavere end forgængeren, men i dette tilfælde er karosseriets udformning netop så

Vauxhall 4 har også et overmåde vellykket karosseri næsten uden pyntelister. Som den første vogn på markedet sælges den med grundig rustbeskyttelse også af de indvendige vanger og hulrum.

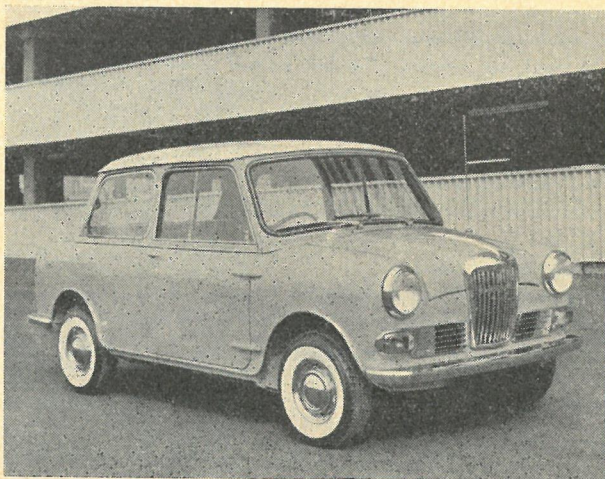


hensigtsmæssig, som man ønsker sig det af en moderne familievogn. Som almindelig fire-dørs sedan kommer Vauxhall 4 i fire forskellige versioner nemlig som Standard og Super med tre-trins gearkasse og som Super og De Luxe med fire-trins gearkasse og separate forstole. Iøvrigt er der kun udstyrmæssig forskel på Standard, Super og De Luxe. Desuden er der en »Esate« — en stationcar — med tre-trins gearkasse. Når der er tre udvekslingsforhold, er der ratgear, medens den fuldsynkroniserede fire-trins gearkasse skiftes med bundgear.

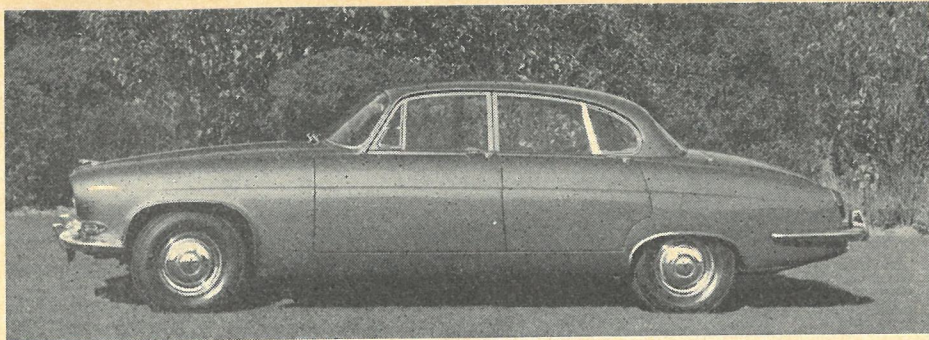
Den tekniske udformning svarer i det store og hele til den tidligere Victor, men karosseriet er helt ændret. Akselafstand og

sporvidde er forøget, og den tomme vogn har tyngdepunktet 38 mm lavere end i den tidligere model, men med passagerer i vognen kommer tyngdepunktet endnu lavere ned i forhold til den tidligere model, fordi man sidder væsentlig lavere, hvilket fremgår af den kendsgerning, at man har større fri højde mellem hoved og tag, skønt totalhøjden er reduceret med 63,5 mm — den halve millimeter er måske ikke så synlig.

En lille prøvetur med vognen afslørede køreegenskaber, som vi glæder os til at stifte nærmere bekendtskab med, for de er tilsyneladende i samme klasse som de bedste kontinentale vogne, og den nye Vauxhall er i hvert fald i besiddelse af den sjældne og



Kan De kende denne her? Det er BMC's 850 model bedre kendt som Partner/Mascot i Riley udgaven — denne vogn vil dog ikke blive importeret til det danske marked.



Jaguar Mark X er væsentligt lavere og fikser i linien end forgængeren, og det reducerede frontareal giver en mærkbar reduktion af luftmodstanden. Fabrikken, importøren og forhandleren får ialt kr. 35.600,— for det fine køretøj, medens staten i omsætningsafgift beregner sig den beskedne sum af kr. 45.295,—.

fornemme dyd, at den kan bringes til en *kontrollabel* firehjulsudskridning. Ved en umiddelbar betragtning kunne denne vogn med fuld ret udstyres med en kraftigere motor end den benyttede 1,5 liter motor på 57 hk (SAE) ved 4600 omdr/min.

Vi skal ikke gå yderligere op i deltajerne nu, da en regulær prøvekørsel er i gang, og resultatet kan læses i næste nummer, hvor der forøvrigt også kommer en prøvekørsel med Fiat 1300. Priserne for Vauxhall 4 er:

- »Standard«, 3-trins gearkasse kr. 18.492,—
- »Super«, 3-trins gearkasse kr. 19.845,—
- »Super«, 4-trins gearkasse, separate forstole kr. 20.706,—
- »De Luxe«, 4-trins gearkasse, separate forstole kr. 21.966,—
- »Estate«, stationvogn med 3-trins gearkasse kr. 23.114,—

Medens navnet Jaguar i de fleste andre lande leder tanken hen på fornemme køreegenskaber og et stort kraftoverskud, bliver man her i landet først mindet om en forrygende masse penge på grund af den formidable omsætningsafgift, der for en ikke uvæsentlig del af grundprisen beløber sig til 105%. Når man imidlertid er klar over, at en 3,8 liter Jaguar uden omsætning kan leveres for samme pris som en Volvo Amazon med omsætning, så må man også indrømme, at Jaguar leverer en hel del bil for pengene.

Selvom der ikke er mange, der har økonomisk mulighed for at anskaffe en Jaguar, så har vi alligevel lov til at kigge lidt på den nye Mark X, der afløser Mark IX. Bortset fra motoren på 3,8 liter med to overliggende knastaksler, er der egentlig tale om en helt

ny vogn. Karosseriet har smukkere linier og er væsentligt lavere, hvilket reducerer frontarealet betydeligt. Baghjulsophængningen er den uafhængige parallelføring, der også benyttes i type E. Der er todelt bremsesystem, idet det hydrauliske system til henholdsvis for- og baghjul er adskilt (endelig sund fornuft, men hvorfor kun i så dyr en vogn!), skivebremser for og bag og alle tekniske raffinementer i udstyret. Fra hver enkelt plads kan varme og frisk luft kontrolleres, og varmekanaler samt luftspjæld dirigeres af et vakuumsystem. Der er powersteering, klappborde, læselamper ved alle pladser, sæder der kan indstilles i alle retninger, læderindtræk og tykke gulvtæpper o. s. v., men først og sidst en forrygende motor med en maksimaleffekt på 265 hk, der bringer den store vogn fra stående start til 100 km/t på 10,4 sekunder og til 160 km/t på 29,2 sekunder, og tophastigheden angives til 193 km/t. Så kører man til gengæld heller ikke mere end 5,5-7,0 km pr. liter i gennemsnitsforbrug, men man kan gå helt ned til 15 km/t i topgear, så det er en noget overlegen maskine. Ved at dykke ned i arkiverne kan det konstateres, at benzinforbruget svarer ret nøje til det forbrug, man kunne regne med i forbindelse med en 1936 Buick, der vil virke noget sendrægtig i sammenligning med den nye Jaguar. Vognen kan udstyres med firetrinsgearkasse med eller uden overgear eller med automatisk transmission. Med firetrinsgearkasse uden overgear bliver prisen her i landet ca. kr. 80.895,—, men af dette beløb tager staten sin part i form af told og omsætningsafgift, hvilket i al beskedenhed beløber sig til kr. 45.295 — vi synes De har ganske godt af at se det på

MOTORCYKLE RESERVEDELE

KOMPLET
LAGER



ALLE
MODELLER

KOMPLET
LAGER



ALLE
MODELLER

DANMARKS STØRSTE UDVALG
I VESPA TILBEHØR

KOMPLET
LAGER

VICTORIA

CAPRI og
BIFIX

ZUNDAPP

KOMPLET LAGER
200 cc NORMA LUXUS

Desuden har vi
Danmarks største
lager af reservedele
for ældre motorcykler

VENTILER - KRUMTAPPE
LEJER - OLIEPUMPEDELE
PAKNINGER - GEARCASSE-
RESERVEDELE m. m. m.

Kæmpe-udvalg
i tilbehør - værktøj
og motorbeklædning

Forsendes overalt

M. NIELSEN

Albanigade 33-37 Odense

Tlf. 118360

tryk en gang imellem. Medens staten således får dette pæne beløb i kassen for til-ladelse til at hænge nummerpladerne på, så leverer fabriken altså vognen for kr. 35.600,—, og i dette beløb er importørens og forhandlerens fortjeneste samt service inkluderet. Men staten har jo været så nådig at gå ind på aftrapningsordningen, så efter nytår falder omsætningsafgiften for alle vogne med kr. 200,—!

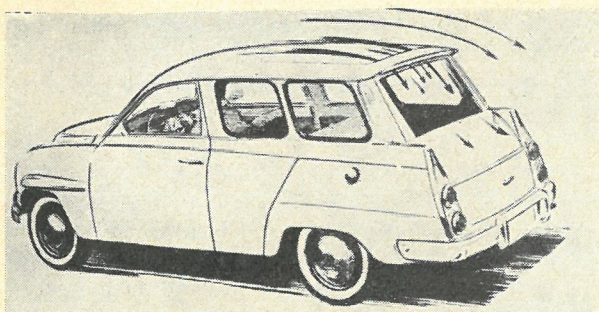
★

Efter præsentationen af VW 1500 har vi haft mulighed for at gå vognen lidt nærmere efter i sømmene, og vi har også haft lejlighed til at køre den på »hjemmebane«.

Som sin forgænger er den usædvanlig smukt samlet, og en fornem kvalitet gør sig gældende selv i den mindste detalje. Det vil sikkert glæde mange, at man ikke alene har fået et ordentligt friskluftsystem, men også varmeanlægget er blevet ændret i forhold til model 1200. Kølesystemet har i virkeligheden en »to-trins blæser«, idet der bagerst på krumtapakslen sidder en aksial-blæser — altså en almindelig mølle, der trækker luften ind i systemet — og bag den er der en radialblæser, der pumper luften ud i kølesystemet. Medens man i model 1200 benyttede den opvarmede køleluft til vognens opvarmning, bliver køleluften simpelthen smidt ud igen fra systemet i VW 1500, og eventuel oliedunst kommer derfor ikke ind i vognen. Derimod kan man lede en del af den indsugede friske køleluft fra blæseren direkte ned om nogle støbte let-metal-varmelegemer, der opvarmes af ud-blæsningsgassen.

Ryglænene på forstolene kan vippes frem ved indstigning til bagsædet, og i den normale stilling låses ryglænene automatisk, og lige så automatisk låses de op, når man åbner døren i den pågældende side.

Den lille prøvetur afslørede en noget anden side af vognens køreegenskaber, end det vi fandt ud af ved prøveturen i Frankfurt. Vognen opfører sig under normal kørsel eksemplarisk, men kører man lidt hårdt på en bølgeformet vej, kommer den velkendte overstyringstendens ind i billedet



På hosstående skitse ser man, hvordan lufthøvl'en tvinger vinden ned langs bagruden.

under »landingen« efter en lille knold eller bakketop, og så er det aldeles udelukket, at man selv kan bestemme kursen, for man ved ikke til hvilken side vognen vil slå et slag. Man skal altså selv opføre sig ordentligt, så gør vognen det også, men vi er spændt på den egentlige prøvekørsel og navnlig vognens opførsel under den fingerede undvigemanøvre. Prisen er fastsat til kr. 20.966,— for limousine, og kr. 30.780 for Karmann Chia Coupe.

★

»SAAB« er som bekendt en forkortelse af Svenska Aeroplan Aktie Bolaget, der producerer nogle af verdens hurtigste jettfly, så det er ikke så underligt, at de erfaringer, »SAAB« indvinder ved bygning af flyvemaskiner, også overføres på det populære automobilmærke.

SAAB 95, der er stationcar-versionen af den 5 personers 96 model, har plads til 7 personer og leveres både som almindelig stationcar og som combi.

En nyhed på denne vogn har »SAAB«s konstruktør, overingeniør L. Ljungström, hentet fra flyvemaskinekonstruktionen. Det

drejer sig om en såkaldt »lufthøvl« — vor illustration viser bedre, hvorledes den fungerer. Princippet er, at man har anbragt en tværgående spalteåbning på vognens tag umiddelbart over bagruden. Denne spalteåbning er udformet som en slags høvl, der opsamler vinden og tvinger denne i en konstant strøm ned langs bagruden. Prøver har vist, at denne metode langt bedre holder bagruden ren og giver føreren det så uhyre vigtige synsfelt bagud. Ved kørsel på tørre veje er bagruden fuldstændig ren, og på snavsede veje er resultatet langt bedre end normalt. Ved kørsel i regnvejr ledes regnen konstant ned over bagruden og holder den ren.

»SAAB«s nye stationcar har en god lastekapacitet. Vognen er forsynet med førersæde plus 2 ekstraseder. Er det bageste ekstrasede slået ned, rummer vognen 5 voksne og 170 kg bagage — med begge bagsæder nedslået rummer den 2 personer plus 425 kg gods, og er føreren alene, kan vognen laste ½ ton. Gulvet bag førersædet er plant. Placeres førersæderne i forreste position, får man en gulvflade, der er over 2 m lang (en ideel soveplads for campister).

INDREGISTRERING AF NYE KØRETØJER

Varebiler

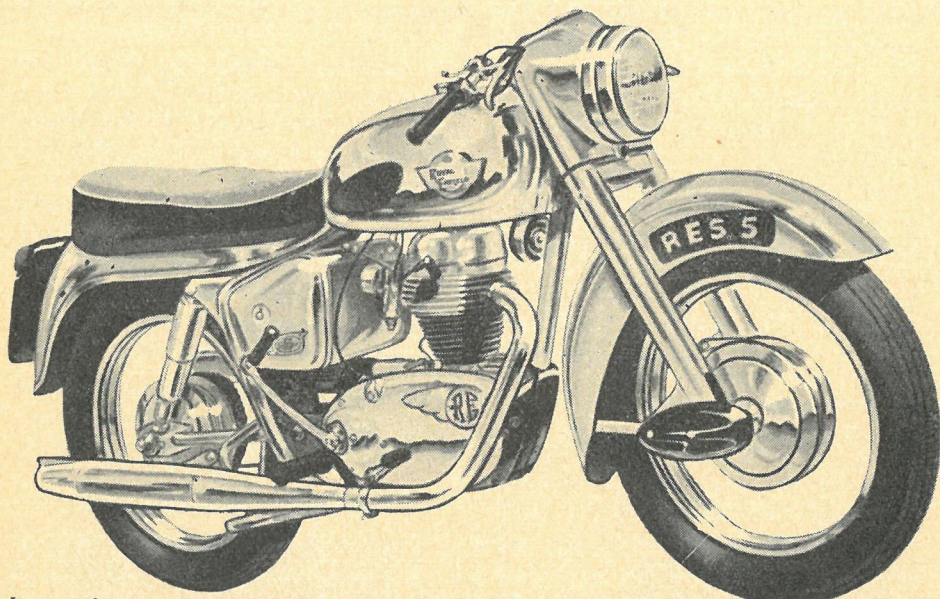
	Personbiler	Busser	Personmotorcykler	Person-scootere	Varemotorcykler	idt	m. halv-afg.	Lastbiler
August 1961	5.214	24	91	515	1	1.843	801	486
Jan.-aug. 1961	52.864	238	919	5.219	44	14.784	7.042	3.353
Jan.-aug. 1960	46.932	215	1.239	5.308	85	13.839	6.485	3.640

Da vi første gang præsenterede Triumph Herald i dette blad (Frankfurt-udstillingen 1959), skrev vi, at der endnu ville gå nogen tid, før vognen kom på det danske marked, men vi havde næppe ventet, at der ville gå mere end to år. Det viste sig imidlertid, at prisen ville blive alt for høj i forhold til vognens præstationer og rummelighed, men efter Leyland's overtagelse af Standard Triumph og efter en gennemgribende rationalisering af virksomhederne er prisen kommet ned på et særdeles rimeligt niveau, motoren er blevet kraftigere, og køreegenskaberne er blevet væsentligt bedre gennem en ændring af bagakselkonstruktionen.

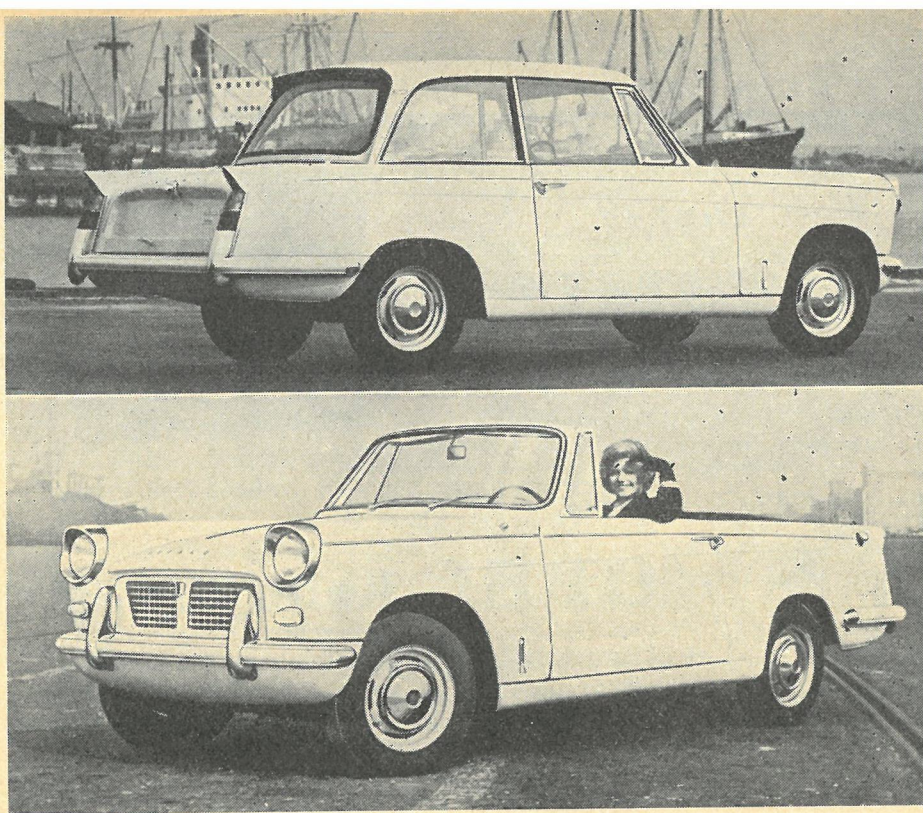
Herald 1200 er bygget på et chassis bestående af kasseprofiler og udformet på en måde, der har en slående lighed med det chassis, der blev anvendt i Mercedes, inden dette mærke gik over til platformchassiser. Baghjulene er ophængt i pendulaksler af fjedret af en tværliggende bladfjeder og nu understøttet af skråstillede arme bag akslerne, medens reaktionsarme går fra hjulene

frem til traverser på chassiset. Differentiallet er følgelig påboltet, og hardyskiver er indskudt ved kardanakslen.

Oprindelig benyttedes motoren fra Standard 10, men i Herald 1200 benyttes en firecylindret rækkemotor på 1147 ccm med 69,3 mm boring og 76 mm slaglængde. Med et kompressionsforhold på 8:1 udvikles 43 hk ved 5400 omdr/min, hvilket har sat tophastigheden for saloon modellen op til ca. 125 km/t. Selvom egenvægten er ret beskedet med 810 kg i køreklar stand, er det dog ingen sprinter, da accelerationsevnen fra stående start til 80 km/t angives til 17 sekunder for saloon og 16,5 sekunder for den noget lettere Coupe (790 kg). Trods sidstnævnte models sportsprægede udseende skal den altså ikke forveksles med Triumph's sportsvogne. Allerede ved introduktionen af denne vogn for et par år siden kunne det konstateres, at man i udpræget grad benyttede permanent smurte lejer og kunststofbøsninger, der ikke krævede vedligeholdelse, så der var kun nogle få smøresteder, der



Interessen for motorcykler er ikke overvældende, da et stort antal brugte maskiner stadig kan udbydes til meget lave priser. Skønt de engelske maskiner kun sælges i meget begrænset omfang, når de fra tid til anden udbydes til konkurrencepriser, eller når entusiaster vil have en ganske bestemt maskine, så sker der dog stadig noget nyt i den engelske motorcykleindustri. Her ser vi en 250 ccm Royal Enfield med svinggaffelaffjedring af begge hjul og fem-trins gearkasse — tilsyneladende en maskine der lever op til sit sportsbetonede ydre.



Triumph Herald som saloon og roadster. Denne model betegner væsentlige forbedringer, og prisen er kommet ned på et særdeles rimeligt niveau. Navnlige saloonen vil have gode chancer som familievogn.

skulle have rent fedt et par gange om året. Eksempelvis er forhjulsophængningens triangellarme lejret i gummibøsninger foroven og nylonbøsninger forneden. Forhjulene af fjedres af skruefjedre, og der er en krængningsstabilisator.

Styretøjet er udformet som tandstangstyring med meget præcis virkning, og forhjulene kan gives en ret enestående underdrejning således, at venderadius er nede på så usædvanlig en værdi som 3,85 meter.

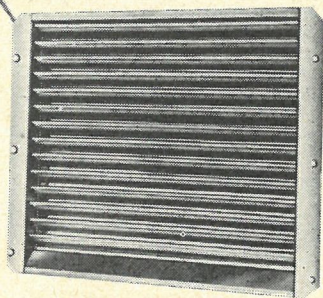
En buket blomster skal Triumph Herald have, fordi sæderne er indstillelige i såvel afstand til rat og pedaler som i højden, og desuden kan rathøjden justeres på den teleskopiske ratstamme indenfor 10 cm — rattet kan iøvrigt fjedre ved hård nedpresning, hvilket giver større sikkerhed end de forsænkede ratnav ifølge forsøg hos Porsche.

Hele frontpartiet er hængslet fortil, hvilket letter adgangen til både motor og forhjulsophængning, og iøvrigt kan karosseriet

skilles i syv dele, men det er dog noget forsikringselskaberne først og fremmest vil nyde godt af, da udskiftningen af beskadede karosseridele på den måde bliver lettere og billigere.

Ved en kort prøvetur kunne det konstateres, at vognen tilsyneladende har udmærkede køreegenskaber uden overstyrende tendens. Det virker lidt generende, at pedalene er forskudt til venstre således, at bremsepedalen nærmest er anbragt på koblingspedalens plads, men det kan man naturligvis vænne sig til. Det kniber med pladsforholdene ved bagsædet også i saloon modellen, men ellers er vognen overordentlig tiltalende og præget af den gamle engelske kvalitet og funktionalisme. Bremserne forekommer at være lidt beskedne med et effektivt bremseareal på 471 cm². Prisen er blevet overordentlig human med kr. 15.816,—, 17.610,— og 19.127,— for henholdsvis saloon, coupe og cabriolet.

**HOLD
KULDEN
UDE**



*og giv motoren korrekt arbejdstemperatur
med det originale*

OPEL kølerjalousi

Leveres til betjening fra instrumentbræt
eller med fuldautomatisk betjening.

Skån motoren..... Spar på benzinen!

En Coventry motorcykleklub har taget et prisværdigt initiativ ved at give 90 børn med fysisk handicap en udflugt på motorcykler med sidevogne. Børnene havde aldrig kørt med en motorcykel, og turen, der gennemførtes med 80 maskiner, blev en spændende oplevelse for børnene, der kun sjældent kommer udenfor det ortopædiske hospitals område. Turen gik bl. a. til Dudley Zoo, hvor mange af børnene for første gang så de dyr, de kun kendte fra billeder.

LØBSKALENDER

November:

- 19. Fyens Motor Sport — T.
- 26. Aarhus Motor Klub — T.
- Frederiksborg Amts Motorklub (S.M.)
— T.

December:

- 3. Sports Motorklubben Roskilde (SM)
— T.
- Bogense Motor Klub — T.
- 10. Herning Motor Sport — T.

En læser skriver:

Vil De venligst trykke dette som en advarsel til andre NSU Prinz køreere, så de ikke laver samme nummer, som jeg gjorde, da jeg monterede en beskyttelsesplade til bundmatten (9993735). I pladen, som jeg monterede med de udleverede (originale?) franske skruer, er der boret fem huller, og da pladen kun kan sidde på én måde, borede jeg selv huller i tunnellen i bunden af vognen og satte pladen fast, og så skulle det være i orden, men da jeg ti minutter efter skulle ud at køre i vognen, stank den af benzin, så der ikke var til at være. Nu har jeg lige tilbragt 4 timer her søndag eftermiddag med at reparere benzinledningen, for det var den, der var blevet perforeret som en si. Hvordan kan et firma som NSU lave sådan noget? Det kan tilføjes, at der kun var en millimeter fra, at boret også var gået gennem røret med bremsevæskan.

Vil De venligst bringe dette videre til andre Prinz køreere.

F. S., Kregme.

teknisk BREVKASSE

SMJ's tekniske medarbejdere står til disposition for vore abonnenter når der medfølger svarporto til direkte besvarelse.

Som mangeårig læser af SMJ tillader jeg mig herved at stille »Teknisk Brevkasse« et spørgsmål angående motorcykel. Norton Dominator 500 cm³ 1953, stel og motor nr. 12-53082.

Når motorcyklen har stået natten over er ca. halvdelen af olietankens indhold (2¼ l) løbet ned i krumtaphuset, med det resultat, at når maskinen startes, så sprøjter olien ud indtil oliepumpen har tømt krumtaphuset.

Da jeg ikke mener at olien skal kunne sive tilbage til krumtaphuset i så stor udstrækning, tillader jeg mig at forespørge om De kan oplyse mig om årsagen hertil samt hvordan fejlen skal rettes.

H. A., Helsingør.

Som i de fleste andre smøresystemer med tandhjulspumper er der ingen returventil i olierørene, da den stillestående pumpe i reglen er tilstrækkelig tæt til at forhindre olien i at løbe tilbage til krumtaphuset under tilstand. Når olien i løbet af en nat løber ned i krumtaphuset, skyldes det i reglen, at der er for megen olie på tanken, der kun må være trekvart fyldt, når motoren har været i gang mindst et par minutter. Hvis der er normal oliestand på tanken, og olien hyppigt løber ned i krumtaphuset, skyldes det i reglen, at pumpen er lidt utæt og derfor trænger til at blive lagt lidt strammere sammen. Fejlen kan dog også skyldes en utæt pakning mellem oliepumpen og knasthjulsdækslet således, at olien løber gennem føderøret og fødepumpen ud i knasthjulskammeret og tilbage i krumtaphuset.

Jeg har et spørgsmål, jeg gerne vil bede Dem besvare om muligt. Det drejer sig om motorolien til min motorcykel. Fra fabrikken (tysk) opgives en sværelse på olien om sommeren: Markenöl 10°-12° Engler ved 50° C. og om vinteren: Markenöl 6°-8° Engler ved 50° C., hvor meget er det i SAE.

J. B., Hareskov.

Engler-graderne kan betegnes som et viskocitetspunkt, medens SAE tallene angiver et viskocitetsområde. I dette tilfælde skal der benyttes SAE 40 om sommeren og SAE 30 om vinteren.

★

Først vil jeg sige Dem tak for hjælpen, sidste gang jeg skrev til Dem vedrørende min Royal Enfield. Den har jeg nu udskiftet og købt en Viktoria Capri 1954 mod.

Jeg har ladet den udbøre og rensat begge udblæsningsrør og lydpotter grundigt. Lydpotterne skilte jeg og rensede dæmperlegemet med soda. Karburator: fornyet alle dyser og indstillet efter fab.angiv. Tændingen justeret, knikser 0,4 mm, fortænding med åbne svingkl. 4,5 mm. Korrekt tændrør, det er lysebrunt efter 1500 km kørsel. Til trods for disse samvittighedsfuldt udførte indstillinger er det venstre udblæsningsrør altid fugtigt, og olien dryper ud, når jeg stiller maskinen fra mig. Det højre er tørt og pænt.

Hvorfor er det venstre rør vådt? Lydpotterne er ens, de to udblæsningsrør er ens af samme materiale (kobber), men det venstre er 11 cm kortere end det højre. Kan det

SCOOTERSÆT - DRAGTER



Vind- og vandtæt
2-delt, lange lynl. 128,00

RUSKINDSJAKKER

Lækker svensk kval. ... 198,00

OVERTRÆKSTØJ

Benklæder, fra 12,50
Jakker,
fylder intet, fra 14,50

GRØNLANDSDRAGT

med hætte og
Teddy-Bear foer 248,00

PARCO COAT

med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 188,00

Læderveste - jakker - stortrøjer - fantastiske kvaliteter

STYRTHJELME

Jobi, Danfa, A.B.C., org. eng. T.T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

*Enhver tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse*



KONGELYSVEJ 14

GE *8200

være denne forskel i længde, der er årsagen?

Maskinen er nedgearet til sidevogn, jeg kører solo, så nu har jeg anskaffet et større kædehjul. Men det er ikke lykkedes mig at trække svinghjulet af til trods for en hel lørdag eftermiddags arbejde. Jeg har en aftrækker, som er stor nok. Nu vil jeg gerne have at vide, hvorledes man skal gøre, for jeg tror, at jeg har båret mig forkert ad. Hos forhandleren kunne jeg ikke få det at vide, de vidste ikke engang, hvor meget for-tænding den skulle have.

K. H., Kbh. Ø.

De har sikkert båret Dem korrekt ad ved demonteringen, De har blot ikke været brutal nok. Blot De har husket at afmontere ankerbolten, skulle svinghjulet kunne trækkes af, men det kan sidde utroligt fast, og undertiden må man hjælpe det lidt på gled med et let slag af en metalhammer.

Forskellen på længden af udblæsningsrørene skulle ikke have noget at sige, da det korteste rør i så fald skulle være tørt, da der er større mulighed for kondens i det lange rør. Meget ofte er det sådan med to-portede systemer, at det ene rør sørger for op til 75 pct. af udblæsningsgassen, så det er et forhold, De ikke skal skænke flere tanker.

★

Jeg vil gerne stille Dem et spørgsmål, som jeg ikke har kunnet få noget fornuftigt svar på hverken hos min mekaniker eller andre steder. Jeg har en Peugeot 403 fra 1959, og jeg er på alle måder godt tilfreds med den, men en gang imellem er det ligesom om den yder meget mere end til daglig. Jeg kan navnlig mærke det ved accelerationen fra konstant kørsel ved 80 km/t og opefter, så kan jeg mærke, hvordan den går frem på en langt kraftigere måde, end jeg er vant til.

Jeg mener, at der kan være noget galt med strømfordelerens regulator eller med karburatoren, men min mekaniker har undersøgt det, og han siger, at der ikke er noget i vejen. Jeg mener nu, der må være et eller andet, for ellers kunne vognen vel ikke opføre sig så forskelligt, men der er ikke noget unormalt ved olieforbrug eller

benzinforbrug, og der er ingen mislyde. Tændrørene er også blevet justeret, og de ser pæne ud. Jeg sætter nu min lid til, at teknisk brevkasse kan give mig en forklaring. Jeg har hørt, at vogne skulle gå bedre i fugtigt vejr og om natten, men forandringen kan mærkes ved højlys dag og i tørvejr, og der kan godt gå lang tid mellem forbedringen mærkes.

A. J., Århus.

Det er et fænomen, som sikkert mange bilister kender, og det optræder navnlig i forbindelse med vogne, der har en høj totalgearing (lavt udvekslingsforhold). Det er simpelthen vinden, der gør sig gældende, og hvis De næste gang den tilsyneladende effektforøgelse viser sig fastslår vindretningen, så vil De uden tvivl opdage, at De netop det pågældende sted har en kraftig medvind. Man tænker jo sjældent på de ydre omstændigheds indflydelse under den daglige kørsel, men hvad vindretningen betyder, får man for alvor klarhed over, når man f. eks. ved en prøvekørsel skal tage objektive målinger under accelerationsforsøg og ved måling af tophastigheden.

★

Vil De være venlig at afgøre en »strid« mellem min mand og mig. Jeg påstår, at det vel ikke kan gøre noget at sætte vognen i frigear uden at træde koblingen ud både når den står stille, og når den kører, og min mand siger, at man altid skal køble ud. Jeg kunne ikke få ham selv til at skrive og spørge, så nu gør jeg det altså.

E. F., Slagelse

I det store og hele vil vi give Dem ret, men vi må dog tilføje, at man bør bruge koblingen, hvis motoren trækker hårdt eller bremses hårdt, men det siger vel sig selv, rent bortset fra at man næppe finder på at sætte i frigear under disse omstændigheder. I de fleste tilfælde vil det vel iøvrigt være en ren refleksbevægelse at træde koblingen ud, så snart man rører ved gearstangen, men gearkassen kan absolut ikke tage skade af at blive sat i frigear, når vognen holder stille, og når den bare ruller uden egentlig at trække eller bremse.



Jeg har haft nogle problemer med mine tændrør, som jeg selv justerer. De brænder meget hurtigt, og de er helt gråhvide, og motoren arbejder sommetider videre, når jeg slår tændingen fra. Det er en Opel Rekord. Jeg var inde hos forhandleren for at få tændingen set efter, men mekanikeren sagde, at det var i orden alt sammen, men at mine tændrør nærmest sad løse, og at det var derfor. Den tror jeg nu ikke rigtig på, men kan der alligevel være noget om snakken?

K. P. S., Belbro.

Vær De glad for Deres mekaniker, for der var jo folk i branchen, der på det grundlag kunne sælge Dem både en ny karburator og et nyt tændingsanlæg. Når rørene ikke er skruet tilstrækkeligt stramt til, kan de heller ikke slippe af med varmen til topstykket, og så bliver de simpelthen overhede. Et 14 mm tændrør bør tilspændes med 4 kgm.

Fra bane og vej



af "Observer"

Det internationale seksdages trial blev i år kørt i Wales under gode betingelser og i et fint arrangement. Ialt startede 271 kø-rere fra 15 nationer, og 86 måtte udgå, me-dens 87 fik guldmedalje for at gennemføre uden strafpoints og med mindst 500 bonus-points opnået i de 11 specielle prøver. Sy-stemet med bonuspoints blev forsøgsvis an-vendt sidste år, men i år viste det sin fulde berettigelse ved at placere de hold, der gen-nemførte uden strafpoints.

Englænderne havde allerede vanskelighe-ders med to mand på den første dag, og de pålignede strafpoints blev udslagsgivende for holdet. Som bekendt køres der to hold-konkurrencer nemlig »Trophy« og »Sølvpo-kalen«. I Trophy konkurrencen startes der med seksmandshold, og her var tyskerne de eneste, der gennemførte uden strafpoints, og dermed har Tyskland seks gange indskre-vet sig for sejren i de 36 løb, der til dato har været afholdt. Italienerne var godt frem-me, og de placerede sig på en andenplads, skønt det på et tidspunkt så ud til, at italie-nerne endelig skulle blive i stand til at løbe af med sejren — det skete sidste gang for tredive år siden. Det tyske hold var fordelt på en Hercules, to Zündapp, en NSU, en BMW og en Maico. For niende gang erobre-de Czechoslovakiet pokalen med et fire-mandshold alle på CZ, og fire mand på et Jawa-hold ligeledes fra Czechoslovakiet be-satte andenpladsen, og som nummer tre kom England foran Finland. I Trophy konkur-rence blev Italien som nævnt nummer to (fire Moto Guzzi, to Capriolo), Østrig kom på tredjepladsen (alle på Puch) foran Cze-choslovakiet (Jawa-CZ), Polen og Rusland (på os ukendte maskiner af mærkerne Ju-

nak, SHL, WSK, Kovrovsky og Izhevsky), Sverige (Husqvarna) og England (Royal-Enfield, Triumph og AJS).

★

Det sidste verdensmesterskabsløb for mo-torcykler på »landevej« blev kørt i Argen-tina, og det vil blive glemt som et aldeles interesseløst løb, men husket som en poli-tisk skandale i ordets hogstaveligste for-stand ud over alle grænser.

Da den østtyske kører Ernst Degner havde sin familie med til det svenske GP, fandt han tiden moden til at hoppe af — ikke af maskinen, men om på den anden side af jerntæppet. Degner blev derefter vesttysk statsborger med licens fra Vesttyskland, men han måtte naturligvis sige farvel til sin MZ, der var østtysk ejendom, og så stod han uden maskine til det argentinske GP.

Joe Ehrlich tilbød derefter en EMC, som Degner afprøvede og tog imod med kys-hånd. Alt var derefter for så vidt klappet og klart, og Degner skulle have chancer for at holde sit forspring på to points i kam-pen om verdensmesterskabet således, at han efter glimrende præstationer sæsonen igen-nem kunne afslutte som mester i 125 ccm klassen.

Degners maskine ankom imidlertid ikke til Argentina, og det viste sig, at østtyskerne havde givet de argentinske arrangører ordre til at stoppe maskinen, hvilket blev gjort pr. telegram, og det blev først opdaget, da Pan American Airlines forspurgte hos Ehr-lich, hvad man skulle gøre med maskinen, der derefter omgående blev sendt af sted til Buenos Aires. Imidlertid ville arrangørerne ikke godkende Degners licens, så han kun-ne starte, og motorcyklen blev stoppet i New York. I sidste øjeblik blev de argentinske arrangører tilsyneladende hede om ørene, for de tilbød Degner en ganske almindelig standardmotorcykle, der som bekendt har en tophastighed på omkring det halve af en racer i 125 ccm klassen, så det latterlige tilbud blev naturligvis afvist. Degner kunne derefter fra tilskuerpladserne se Tom Phil-lips køre over målstregen som vinder af lø-bet og af verdensmesterskabet. Denne epi-

sode får nok et efterspil i FIM, og forhåbentlig skal der ikke mere køres GP tællende til verdensmesterskabet i Argentina. Løbet blev iøvrigt kørt i dårligt, usigtbart vejr, og det var blottet for enhver interesse, kun skal det nævnes, at Honda dominerede helt i 125 og 250 ccm klassen — alt hvad der gik over mållinien var faktisk Honda, og Tom Phillis vandt begge løb. I 500 ccm klassen vandt australieren Kissling på en Matchless foran argentineren Salatino på Norton.

Pointstillingen i de afsluttede verdensmesterkonkurrencer blev derefter:

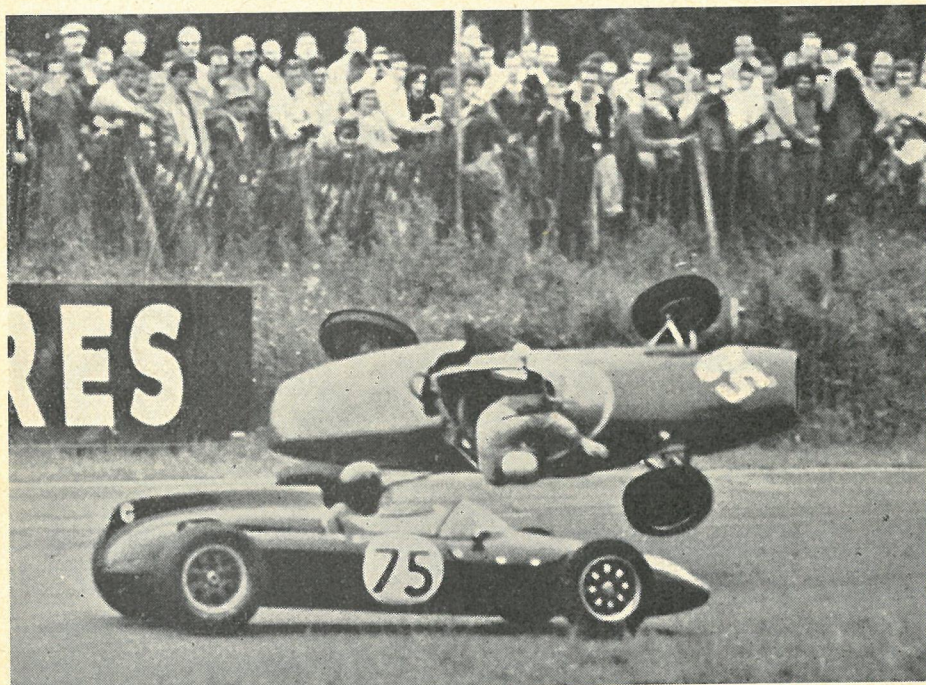
125 ccm: Verdensmester: Tom Phillis, Honda, Australien, 44 points (8, 8, 8, 6, 6, 8). 2. Ernst Degner, MZ, 42 (6, 8, 6, 6, 8, 8). 3. Luigi Taveri, Honda, Schweiz, 30 (2, 2, 6, 8, 4, 8). 4. Jim Redman, Honda, Rhodesia, 28 (4, 4, 6, 4, 4, 6). 5. Kunimitsu Takahashi, Honda, Japan, 24 (1, 1, 8, 4, 6, 4). 6. Mike Hailwood, Honda, England, 16 (3, 3, 8, 2).

250 ccm: Verdensmester: Mike Hailwood, Honda, England, 44 points (8, 8, 6, 8, 6, 8).

2. Tom Phillis, Honda, Australien, 38 (6, 8, 6, 6, 4, 8). 3. Jim Redman, Honda, Rhodesia, 36 (6, 4, 8, 4, 6, 8). 4. Kunimitsu Takahashi, Honda, Japan, 29 (8, 4, 3, 4, 4, 6). 5. Bob McIntyre, Honda, Skotland, 14 (6, 8). 6. T. Provini, Honda, Italien, 10 (4, 3, 3).

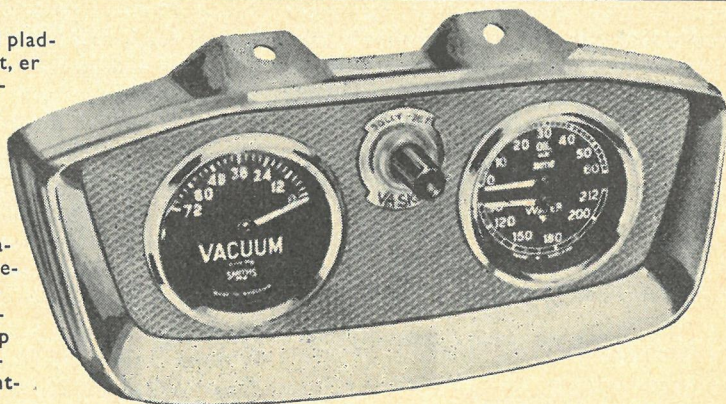
350 ccm: Verdensmester: Gary Hocking, MV, Rhodesia, 32 points (8, 8, 8, 8). 2. Frantislav Statsny, Jawa, Czechoslovakiet, 26 (8, 4, 6, 8). 3. Gustav Havel, Jawa, Czechoslovakiet, 19 (6, 3, 4, 6). 4. Phil Read, Norton, England, 13 (8, 2, 3). 5. McIntyre, Norton, Skotland, 10 (6, 4). 6. Rudolf Thälhammer, Norton, Østrig, 7 (4, 3). Reg Rensen, Norton, England, 7 (3, 4).

500 ccm: Verdensmester: Gary Hocking, Norton, England, 48 points (8, 8, 8, 8, 8, 8). 2. Mike Hailwood, Norton, England, 40 (8, 6, 6, 6, 8, 6). 3. Frank Perris, Norton, Canada, 16 (6, 2, 4, 4). 4. Bob McIntyre, Norton, Skotland, 14 (6, 4, 4). 5. Alastair King, Norton, Skotland, 12 (2, 4, 6). 6. Bert Schneider, Norton, Østrig, 9 (4, 2, 3).



Det kan også gå hedt til i England, men i dette tilfælde var heldet ude, og der skete kun materiel skade.

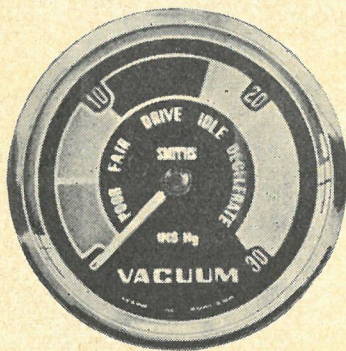
Kniber det med pladsen i forpanelet, er SMITH's instrumentbord den rigtige løsning. Her er instrumenteringen vist som kombineret olietryksmanometer og kølevandstermometer, vacuummeter og trykknop til vindspejlsvasker. Instrumentbord kr. 50,-.



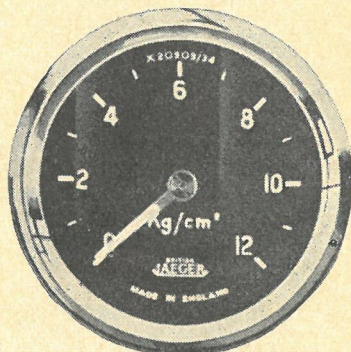
Komplet rudevasker kr. 29,85 . Kombineret manometer og termometer kr. 132,15

FOR DYRT AT UNDVÆRE SMITH'S INSTRUMENTER

Et olietryksmanometer vil øjeblikkeligt fortælle om faldende olietryk og svigtende smøring - en løs bundprop eller en lille utæthed kan betyde en sammenbrændt motor, hvis man ikke i god tid bliver advaret af et manometer..... kr. 48,-

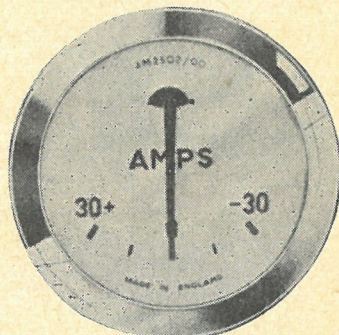


Et vacuummeter fortæller alt om motorens øjeblikkelige tilstand. Med et vacuummeter kan karburator og tænding stilles 100 % korrekt på et øjeblik kr. 68,25



Hvorfor stå uden strøm en morgen? Et amperemeter viser Dem altid balancen mellem forbrug og lade-strøm, afslører fejl ved dynamo eller akkumulator og registrerer selv den mindste kortslutning kr. 15,-

Deres forhandler eller værksted monterer hurtigt instrumenterne, men De skal vælge SMITH's præcisionsinstrumenter - samme kvalitet som benyttes i fly og racervogne



Importør: **VILH. NELLEMANN A/S**, København - Randers

Løvrigt oplyses det, at Surtees, der hjembragte seks verdensmesterskaber på tre år, har sagt farvel til motorsporten — både motorcykler og biler, men han vil fortsat sysele med at fremstille specialmaskiner.

★

Det amerikanske Grand Prix fik et mærkeligt forløb. Da de 19 vogne startede på den 370 km lange tur, der strakte sig over 100 omgange, skød Stirling Moss frem i spidsen fulgt af Brabham, medens Gendebien har et mindre sammenstød med en konkurrent, hvilket sætter ham bagest i feltet.

På de følgende omgange kører Moss og Brabham fra det øvrige felt, og indbyrdes udkæmper de en drabelig duel, der helt stjæler billedet fra de øvrige deltagere. Uafbrudt skifter føringen mellem Moss og Brabham, og man kan næsten med sikkerhed sige, hvordan sagen vil udvikle sig indenfor den næste halve baneomgang, for Brabham udnytter sin større motoreffekt, hver gang det er muligt, og Moss vinder tabt tid ind gennem sin eminente svingteknik. Sådan ser det ud til at fortsætte i det uendelige,

men på 39. omgang, netop som Moss er ved at overhale, falder Brabham voldsomt tilbage, og hans motor går hørligt urent, hvilket er ensbetydende med et langvarigt depotbesøg, medens Moss overtager en sikker føring og endda sender Brabham en hel omgang bagud. Brabham kommer på banen igen på syvendepladsen, og han gør et fortvivlet forsøg på at køre sig op igen, men motoren går stadig ikke, som den skal, og på 57. omgang må han helt opgive, da vandpumpen tilmed er blevet utæt. To omgange senere må Moss udgå af løbet med et defekt leje.

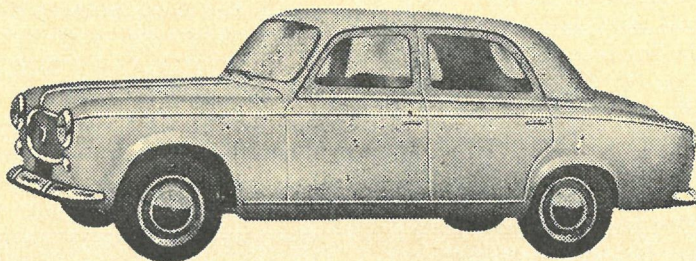
Derefter begyndte faktisk et helt nyt løb, for trioen Ireland (Lotus), McLaren (Cooper) og Graham Hill (BRM) kom fra deres upåagtede positioner automatisk frem i spidsen med Ireland forrest, McLaren et par vognlængder efter og Hill et sekund bagud. I en vældig spurt forsøger Ireland at ryste forfølgerne af, og det lykkes ham at lægge fem sekunder mellem sig selv og Hill. McLaren kommer ned på tredjepladsen, men bliver kort efter overhalet af Salvadori. Den

PEUGEOT

er mere værd end den koster

»1300« BERLINE

5 personers, 4
døre, 54 hk, 4
trins fuldsyn-
kroniseret gear-
kasse. Meget
økonomisk.



Kr. 20.988.-
excl. lev.

Import: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S, SVENDBORG

amerikanske kører, Hansgen, giver ufrivilligt en lille opvisning, som han på mirakuløs måde slipper godt fra — pludselig ryger hans vogn udenfor banen, springer op i luften, hvor den drejer rundt med hjulene i vejret for atter at lande på hjulene med et brag. Fornuftigt nok var der lagt en bred zone ind mellem banen og tilskuerne, der ikke blev berørt, men de glippede noget med øjnene, da de så Hansgen stige fuldstændig uskadt ud af et totalt vrag.

På 74. omgang fører Ireland stadig, men Hill må forlade sin andenplads for at gå i depot med uren motor, hvorefter Salvadori går op som nummer to fulgt af McLaren. Strømfordelerdækslet på Hill's BRM er gået løs, og han kommer hurtigt på banen igen, men på sjettepladsen, medens Dan Gurney driver sin Porsche frem i så voldsomt et tempo, at han kommer op på tredjepladsen, medens McLarens kørsel er usædvanlig svag — det viser sig bagefter, at han omtrent fra begyndelsen af løbet havde vanskeligheder med gearkassen. Gregorys Lotus må udgå med fedtende kobling, og omgående bliver Gendebien kaldt ind, så Gregory kan overtage hans Lotus. Salvadori er kommet op på andenpladsen og forsøger ihærdigt at komme i kontakt med Ireland, og da der omgang for omgang bliver stadig kortere afstand mellem de to vogne, begynder udfaldet at blive tvivlsomt og spændende, hvis ikke Ireland tager sig alvorligt sammen, men da der kun er tre omgange tilbage, lyder det, som om Salvadori fyrer et maskingevær af, og han må udgå med en brækket plejlstang. Derefter kunne Ireland gå i mål som vinder i tiden 2 timer 13 minutter, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 166 km/t. På andenpladsen kom Gurney, der afsluttede løbet med at tage sin vogn i det sidste sving, men på mirakuløs måde fik han den på banen igen og sikrede dermed en andenplads for Porsche. Derefter kom den flyvende tandlæge Brooks foran McLaren og Bonnier.

Det amerikanske Grand Prix i Watkins Glen blev måske ikke helt så betydningsfuldt som ventet, da Ferrari efter von Trips' død undlod at stille til start. Den endelige

pointstilling i verdensmesterskabet kom derefter til at se således ud:

1. Phil Hill, USA, 34 points, 2. Wolfgang von Trips, Tyskland, 33, 3. Stirling Moss, England, 21, Dan Gurney, USA, 21, 5. Richie Ginther, USA, 16, 6. Innes Ireland, England, 12, 7. Jim Clark, England, 11, Bruce McLaren, New Zealand, 11, 9. Gian Carlo Baghetti, Italien, 9, 10. Tony Brooks, England, 6, 11. Jack Brabham, Australien, 4, John Surtees, England, 4, 13. Oliver Gendebien, Belgien, 3, Graham Hill, England, 3, Joakim Bonnier, Sverige, 3, Jack Lewis, England, 3, 17. Roy Salvadori, England, 2.

★

1000 km løbet på Montlhery blev noget i retning af en generalprøve på verdensmesterskabsløbene for Gran Turismo vogne, som man vil foranstalte i næste sæson. Brødrene R. og P. Rodriguez vandt med deres Ferrari ved at køre de 129 omgange (1004 km) med en gennemsnitshastighed på 153,604 km/t, og ca. et halvt minut senere gik en anden Ferrari i mål kørt af parret Mairesse/Bianchi, og en omgang efter kom Trintignant/Vacarella ligeledes i Ferrari, der fik vogne ind på de fem første pladser, medens Ireland/Clark fik deres Aston-Martin ind på sjettepladsen.

★

Ved redaktionens slutning er første etape af Gran Premio Standard Argentina kørt, og Mercedes står særdeles stærkt med placering på de fire første pladser. Bedste tid har Carlos Menditeguy med en gennemsnitshastighed på 143,3 km/t, hvilket er en ganske betragtelig hastighed, når man blot er klar over, at dette verdens hårdeste landevejsløb ikke alene går over åbne, gode veje, men også over 3000 meter høje bjergpas, strækninger med løst sand, dårlige grusveje, der ofte er delvis blokeret af nedfaldne stenblokke fra de stejle klippevægge, veje med vaskebrætriller og store huller og veje langs gabende afgrunde. Løbet strækker sig over 4500 km tværs gennem Argentina, og det køres i seks etaper.

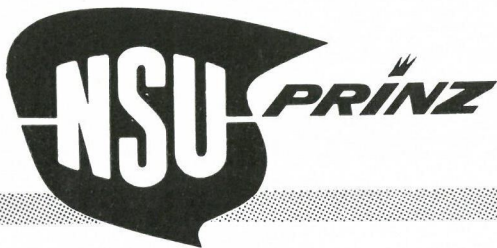
*...man har det godt, naar man har en **PRINZ***



SEJR på sejr har Prinzen sikret sig — i — **den vinder også Deres hjerte . . .**
udholdenheds-, økonomi- og mange andre
løb. De kvaliteter, der grundlægger sej-
rene, har også betydning for Deres daglige
kørsel i Prinzen: — Den fænomenale vej-
beliggenhed, accelerationen, den sikre sty-
ring og bremseevne — og ikke mindst den
forbløffende økonomi. — De skulle prøve
den selv — hos Prinzforhandleren!

Pris komplet — incl. lev. omk.

kr. 10.993,-



Importør: FRED. RASMUSSEN — ODENSE



ROOTES

MOTORS LTD



har valgt

GIRLING

C.S.V.

STØDDÆMPERE

som standardudstyr til

HILLMAN MINX • SUNBIRD • SUNBEAM

Fås hos alle velassorterede forhandlere og værksteder

AXEL KETNER KØBENHAVN • HOLSTEBRO • ODENSE