

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr.12

December 1961

KR. 2,00

I DETTE NUMMER

Prøvekørsler med

FIAT 1300

PRINZ 4

VAUXHALL 4

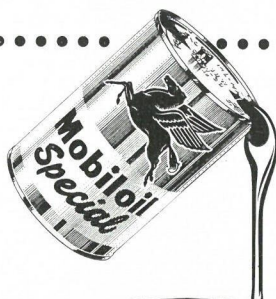
Kursus i orienteringsløb • Radiostøjdæmpning
Justering og fejlfinding med måleapparater.

Mobilistens vinter



-sommerstart
i vintervejr - 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.

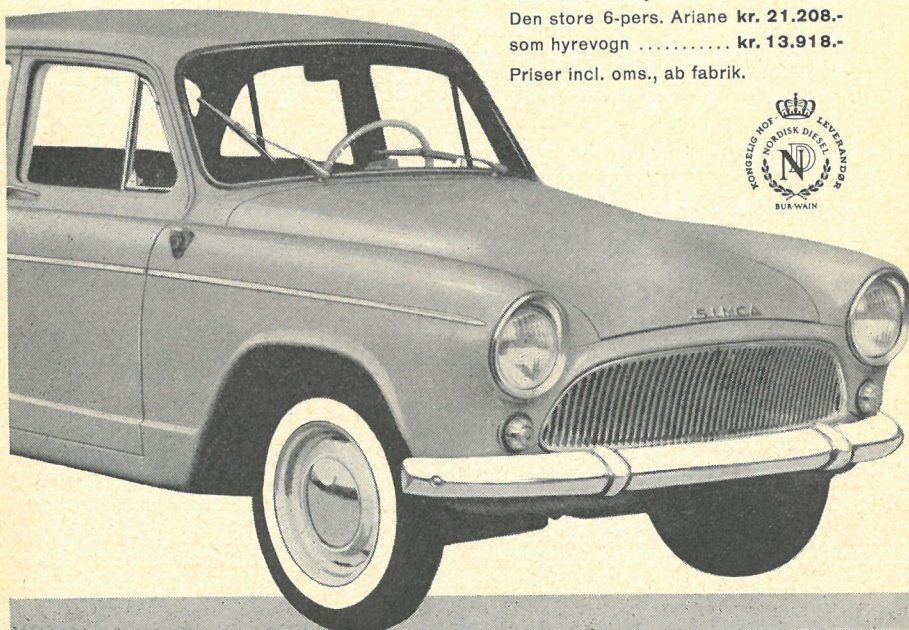
FORD FOR FREMTIDEN

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

Køp
SIMCA

et af de store mærker

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



Forsiden

Som alle nye vogne er også Fiat 1300 blevet prøvekørt under alle klimatiske forhold — her er en prøvevogn fotograferet ved polarcirklen.



15. ÅRG.

15. December 1961

NR. 12

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Hvor ville det være vidunderligt, hvis man slet og ret kunne ønske sine læsere en god Jul og et godt Nytår med den følelse, at vi havde en god og fornuftig tid bag os, og forhåbentlig kunne leve videre på samme fredelige og forstandige måde i det kommende år. Når jeg ønsker Dem en God Jul, er det imidlertid i bevidstheden om, at Julen er en af de få ting, som de åndelige kanibaler endnu ikke har fået ødelagt, og med ønsket om et godt nyt år, vil jeg inderst inde håbe, at også De i det kommende år vil være i stand til at udbygge et lille, privat anarki, der kan sætte dem udover de trivialiteter og oplagte meningsløsheder, der for tiden præsteres på denne klode i al almindelighed og på Christiansborg i særdeleshed. Jeg vil håbe for Dem, at De, hver gang en tankfuld benzin nu koster dem tre kroner i ekstrabeskatning, vil huske på, at disse penge skal betales, fordi det tyske mindretals repræsentant ikke ville vælte regeringen på spørgsmålet om benzinafgiften, da stemmefordelingen på grund af influenzaramte regeringsmedlemmer stod lidt uheldigt — på den måde vil De ved hver optankning kunne erkende, at De lever i et land, der ikke styres af sund fornuft, og derfor vil De med langt større udbytte kunne hengive Dem til naturlige glæder. Når De skal udfylde Deres skattebillet, skal De tænke på, at den del af Deres retmæssige ejendom, der fratrækkes Dem i skat, bliver administreret på en aldeles sindsygt måde — eksempelvis kan en af statsbanernes godsvogne sprøjtemales på ni minutter, men statsbanerne fordrer håndmaling med pensel, hvilket pr. vogn andrager 54 arbejdstimer — så kommer De selv til at sætte lidt penge til på anden måde, så lad være med at ærgre Dem over det, for den helt store ufornuft i Deres pengesager besørger det offentlige. Med et godt nyt år vil jeg derfor udtrykke håbet om, at De i nogle få stunder kan glemme, at De er samfundsborger, samt at deres bil, scooter eller motorcykel kan give Dem en fornuftig, individuel transport ud i naturen, hvor himmel, hav, lys og luft kan administrere sig selv ganske skattefrit efter vederkvægende simple naturlove.

M. H. D.

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

Ansvarshavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 22,00
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	723
Fra bane og vej	724
Vauxhall "4" super (Prøvekørsel)	726
Det hele i større sammen- hæng	734
Fiat 1300 (Prøvekørsel) ...	744
Vinteropbevaring af den to- hjulede	755
Prinz 4 (Prøvekørsel)	758
Radiostøjdæmpning af ben- zinmotorer	766
Orienteringsløb (11)	770
Teknisk brevkasse	774
Siden sidst	777

Fra bane og vej



Det argentinske landevejsløb, Gran Premio Standard Argentina, blev afgjort i Arrecifes ca. 150 km fra Buenos Aires med en dobbeltsejr for Mercedes-Benz. Med få minutters mellemrum kom de to vogne i mål — den første kørt af Walter Schock/Manfred Schiek, den anden af Hans Herrmann/Rainer Günzler, og begge vogne var Mercedes 220 SE. Det vindende hold kunne foruden den totale sejr notere tre omgangssejre, og Herrmann/Günzler tegnede sig for en omgangssejr. Kun på de snoede bjergveje gennem Cordillera med højdeforskelle på op til 8200 ft. var O. Cabalen i stand til at slå Mercedes holdene med sin Alfa Romeo. Vinderen af første omgang blev argentineren Menditeguy, der ligeledes kørte en Mercedes

220 SE, og som egentlig blev betragtet som favorit i løbet, men han måtte udgå på anden omgang med en skade på topstykket.

På den sidste etape fra Cordoba til Arrecifes bestod af 660 km god landevej efter de forfærdende vejstrækninger i Andeshjergene, og på denne del af ruten lykkedes det den argentinske specialist i dette løb, Sancha, at presse sin Mercury frem, så han næsten havde kontakt med Mercedesholdene, og også den sidste Studebaker, der var med i løbet, fik indhentet noget i denne del af løbet. Bemærkelsesværdigt var det også, at Cabalen og Cupeiro, begge i Alfa Romeo, fik kørt deres langt mindre vogne så godt op, at de foruden en overlegen klassesejr (op til 1300 ccm) kunne placere sig på tredje og fjerde plads i det samlede resultat. Vinderparret kørte de sidste 660 km med en gennemsnitsfart på 155,5 km/t, så der er stort set blevet kørt for fuld gas hele vejen.

Det argentinske landevejsløb blev kørt for første gang for 50 år siden, og det anses stadig for den hårdeste prøve, en standardvogn kan blive udsat for. Løbet køres over seks etaper på ialt 4450 km med en hviledag mellem hver etape. Løbet starter i

Blad venligst frem til side 781

Et af Mercedesholdene på en af de mindre gode bjergveje i det argentinske landevejsløb.



DET FANTASTISKE FINSKE VINTERDÆK!

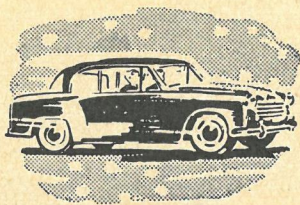
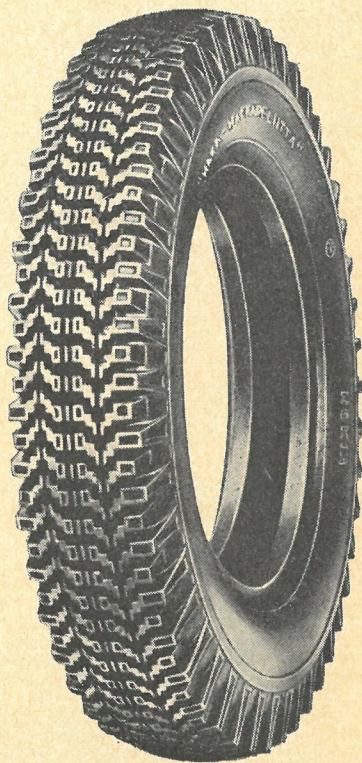
HAKA-HAKKAPELIITTA

TIL BÅDE LØS SNE OG FAST IS OG FEDTET FØRE

Den finske fabrik NOKIA har mere end 25 års erfaring i fremstilling af snedæk, og den nyeste type er netop, hvad danske bilister har brug for. Haka-Hakkapeliitta er det dæk, der står bedst fast på isglatte veje, fastkørt sne og isslag, fordi der i slidbanen er indbygget en række sugekopper, der ganske automatisk bider sig fast i kørebanen i berøringsfladen, og lige så automatisk løsner de sig igen ved hjulets fortsatte rotation. Dette specialdæk er tillige det mest stabile under opbremsning i glat føre, så selv i Finland foretrækker de fleste bilister den nye type frem for Snö-Hakkapeliitta, der er konstrueret til kørsel i dyb sne.

Haka-Hakkapeliitta har
19 % bredere slidbane
61 % større anlægsflade
dybere profileret slidbane
sugekopper i to planer

Stå vinteren sikkert igennem på HAKA-HAKKAPELIITTA — lad deres forhandler montere de berømte finske vinterdæk nu.



NOKIA

IMPORTØR: VILH. NELLEMANN A/S, RANDERS — KØBENHAVN

Da Vauxhall Victor i sin tid kom på markedet med brask og bram, var der ikke udelt begejstring for dens amerikanske udseende med den upraktiske panoramarude, og de første erfaringer med vognen var ret brogede. På denne baggrund er det måske ikke så mærkeligt, at GM i Danmark helst vil lade navnet Victor gå i glemmebogen ved simpelthen at kalde den helt ny model Vauxhall 4, skønt den fra fabriken stadig bærer navnet Victor.

Der er tale om et helt nyt karosseri med usædvanlig rene og smukke linier, og vognens interiør lever op til det ydre — i hvert tilfælde hvad angår Super og De Luxe modellen. Som nævnt i sidste nummer er der nemlig forskellige udgaver hovedsageligt delt mellem vogne med tre-trins og fire-trins gearkasse. Standard og Super fås begge med tre-trins gearkasser, gennemgående sofa og ratgear kun med udstyrmæssig forskel, medens Super og De Luxe leveres med fire-trins gearkasse, guldgear og separate forstole ligeledes med udstyrmæssig forskel. Den prøvekørte udgave havde fire-trins gearkasse, separate forstole og guldgear.

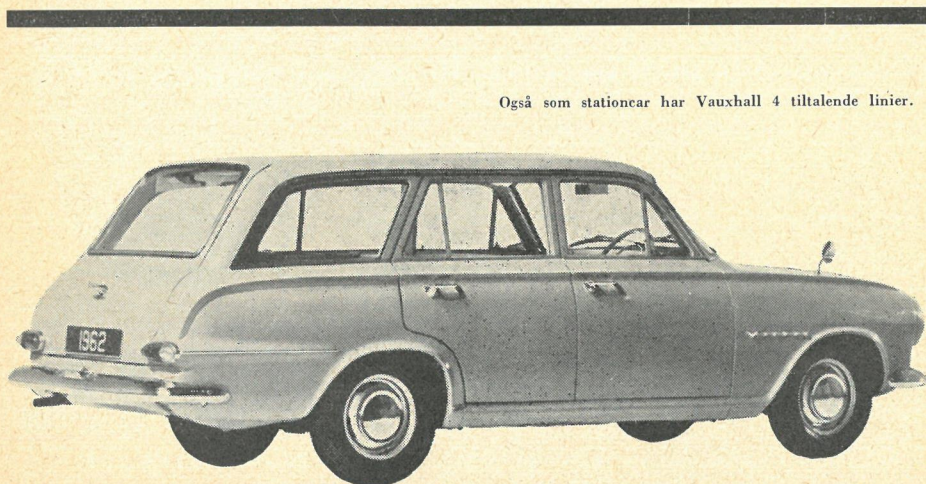
Den mekaniske side af sagen er i grundkonstruktionen overtaget direkte fra Victor,

hvilket vil sige et selv bærende karosseri udformet som fire-dørs sedan med konventionel hjulophængning i triangellarmer og skruefjedre foran og langsgående bladfjedre i forbindelse med den stive bagbro, men den nye model har større akselafstand og større sporvidde. Iøvrigt kan karosseriet præsenteres efter det traditionelle »længere, bredere og lavere«, men det skal dog retfærdigvis siges, at den kun er meget lidt længere og bredere, medens den er væsentligt lavere, og dog er der glimrende indvendige pladsforhold.

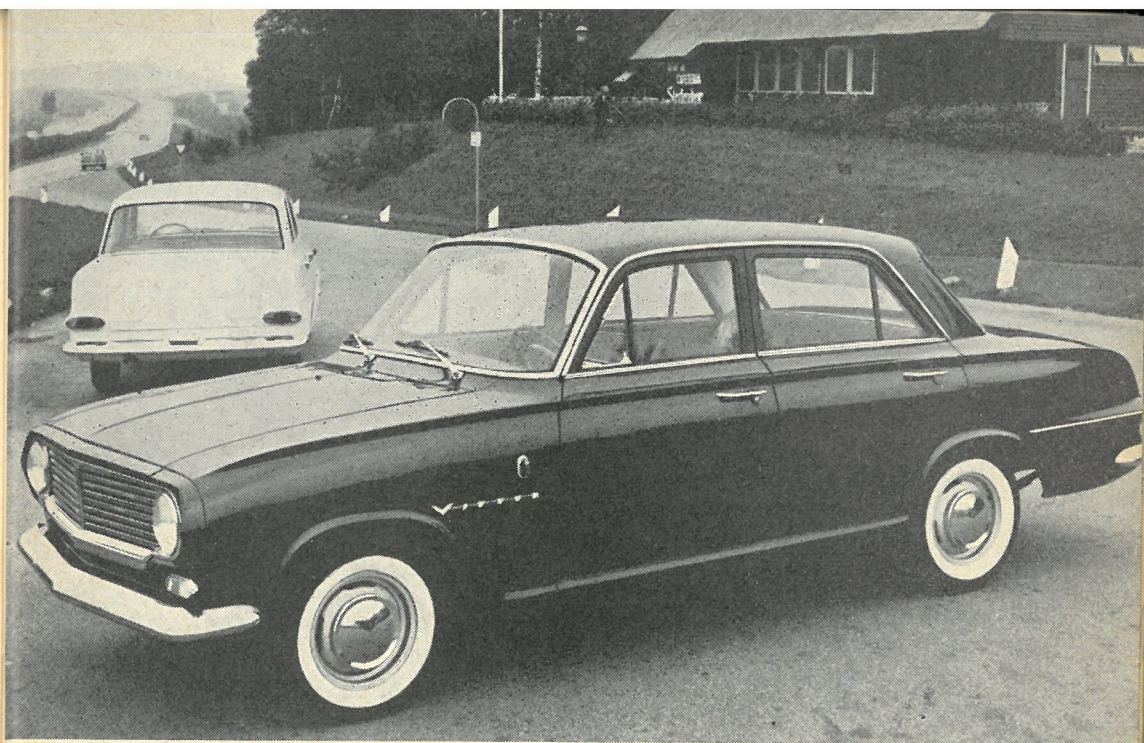
Et absolut plus, der kan gøres op i kroner og øre, er den fabriksmæssige rustbeskyttelse med olieprodukter (Tectyl) efter de principper, der er blevet gennemgået i de tre sidste numre af SMJ. Det vil i virkeligheden sige, at den omsorgsfulde bilist i tankerne kan reducere de iøvrigt yderst humane priser med et par hundrede kroner.

Motor og transmissions-system er også overtaget fra Victor II, og man kan vist roligt regne med, at børnesygdommene forlængst er overstået for disse elementers vedkommende — man fik i det mindste et tillids-

vækkende indtryk. Der er tale om en fire-cylindret halvanden liters motor med boring



Også som stationcar har Vauxhall 4 tiltalende linier.



Vauxhall "4" *super*

79,37 mm og slaglængde 76,2 mm, hvilket giver et nøjagtigt slagvolumen på 1508 ccm. Med et kompressionsforhold på 8,1:1 er maksimaleffekten 56,3 hk (SAE) ved 4600 omdr/min.

Interiøret virker overmåde tiltalende, og det er længe siden, man har haft et så håndgribeligt indtryk af begrebet »bil« ved at sætte sig ind i en husholdningsbil i den humane prisklasse. I stedet for den sædvanlige udsigt til en uoverskuelig, forkromet dukebox kan man betragte to letaflæselige, runde instrumenture indeholdende speedometer med kilometertæller og kontrollampe for fjernlys i det ene og benzinstandsmåler

samt kølevandstermometer, kontrollampe for olietryk og ladestrøm i det andet, medens kontrollamper for blinklyset er anbragt mellem de to urskiver. Midt på forpanelet har vi chokeren, den kombinerede tændings- og startkontakt, viskerkontakt og lyskontakt. Ved at trykke på viskerkontakten sættes vindspejlsvaskeren i gang, og drejer man lyskontakten, tændes loftlyset, medens lygterne betjenes ved at trække kontakten mere eller mindre ud — alt sammen enkelt og overskueligt og med velanbragte kontrolgreb.

Indstigningsforholdene er ganske glimrende, og selv virkelig høje personer kan regne

med god plads til hovedet, både ved indstilling og når man sidder på forsædet, medens det lige akkurat går an ved bagsædet. Kørestillingen er god, og det skal nævnes, at sædets højde kan indstilles indenfor visse grænser, men det er noget, der gøres én gang for alle, da det ikke sker ved hjælp af et håndtag, som tilfældet er ved indstillingen af afstanden fra pedalerne. Alene at muligheden foreligger må noteres som et plus. Udsynet til alle sider er godt, og da der er sørget for god benplads og dermed for muligheden for et forholdsvis lavt sæde, er man også fri for at have bakspejlet ind i det naturlige synsfelt fremefter. Kontrolgrebene og pedalerne ligger godt for en naturlig betjening, blot kunne gearstangen godt være lidt længere eller bøjet lidt længere bagover, da man må lette ryggen fra sædet og læne sig lidt fremover, når man skal i tredje gear, medmindre man har abnormt lange arme.

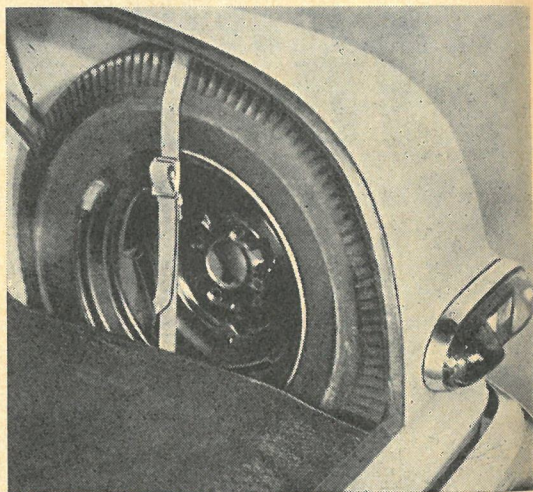
Instrumenterne er afskærmet af det polstrede forpanel, men desværre lader man kuløren på denne polstring følge det øvrige indtræk, hvor den i alle tilfælde burde være sort. Første gang vi stiftede bekendtskab med denne vogn, kørte vi en rød model med sort polstring af panelet, og følgelig var der overhovedet ikke reflekser i vindspejlet, medens den til prøvekørslen benyttede vogn havde gult betræk med det resultat, at forpanelet spejlede sig i vindspejlet — da sort passer til alle farver, skulle det være ret naturligt at gennemføre en sort montering på alle vogne uanset de øvrige farver på karosseri og betræk.

Medens motoren endnu ikke er fuldt opvarmet, og altså medens karbureringen er på den magre side i forhold til motorens behov, forbløffes man over den lydløshed og den aldeles vibrationsfri gang, den udviser. Man må en gang imellem lytte efter, om motoren i det hele taget går, for ikke at komme til at aktivere starteren igen. Så snart motoren er varm, og karbureringen derfor bliver noget federe i forhold til behovet, bliver motorgangen lidt tungere i tomgang, hvilket iøvrigt tyder på korrekt justering.

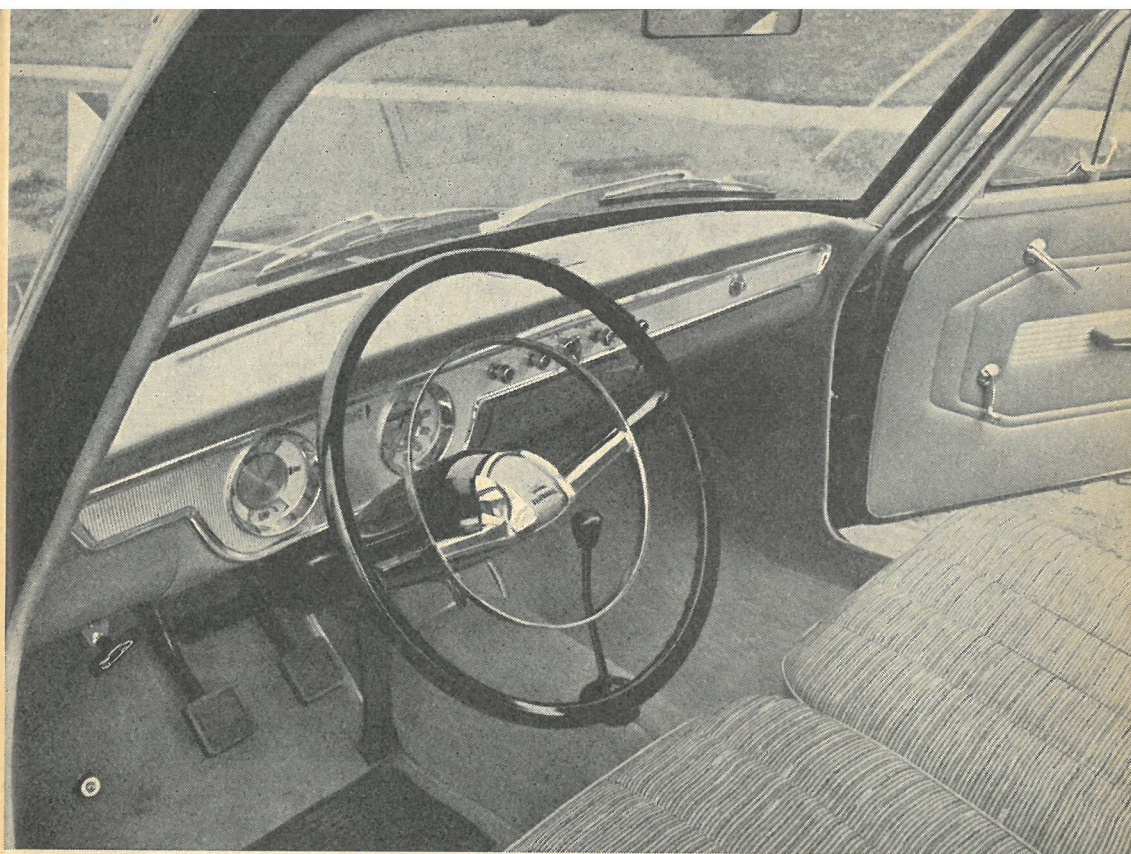
Fra første færd får man indtryk af at have fat i en vogn, der for alvor ligger godt i hænderne på føreren — alt fungerer præcist og efter ønske, og man får en fornemmelse af, at man er ude at køre i en rigtig bil.

Køreegenskaberne harmonerer på det smukkeste med vognens indretning og udseende. For det første er vognen tilpas lydløs op til de 100 km/t, hvorefter støjniveauet er jævnt stigende hovedsagelig på grund af udblæsningsstøjen, der forplanter sig til karosseriet, men selv ved tophastighed behøver man ikke at hæve stemmen for at føre en almindelig samtale. For det andet fornemmer man øjeblikkelig en sikker og stabil vejkontakt også på ujævn vej, og styretøjet går let med en naturlig udveksling. Dertil kommer en tilpas styrefølsomhed, der gør kørslen overlegen og ganske ubesværet, men tillige usvigelig præcis. Stylingstenden- sen er neutral med en svag antydning mod det understyrende.

Kører man hårdt i de bløde, hurtige



Dette er en virkelig praktisk anbringelse af reservehjulet, som man kan få fat i uden at flytte bagagen, og dog optager det ikke plads i det egentlige bagagerum.



Instrumentbordet er overskueligt og betjeningsgrebene er hensigtsmæssigt anbragt. Det ser helt fjollet ud på tryk, for det burde jo være en oplagt selvfølge.

sving, kommer der en svag, jævn firehjuls-udskridning, der blot giver en fornemmelse af understyring, så det er ikke noget, man skal kalkulere med under kørslen. Kører man derimod hårdt på de for alvor snoede veje, kan man fremkalde mærkbare udskridninger på alle fire hjul, og det forunderlige er, at man trods denne udskridning kan dirigere vognen fuldstændig efter ønske — man kan uden videre tvinge den ind på en brattere drejning, man kan ved hjælp af de indirekte gear og gaspedalen tvinge bagvognen til en større udskridning, eller man kan ved simpelthen at lette på gaspedalen »samle vognen op« og altså afbryde udskridningen. Disse egenskaber træffer man ellers ikke i almindelige husholdningsbiler, medens de er fremherskende ved en del sportsvogne med stor motorkraft i forhold til egenvægten.

Selvfølgerlig kan man ikke til daglig til-lade sig at anvende en sådan teknik uden

at vække anstød hos et mere borgerligt indstillet publikum, men den dag man kommer ud i en vanskelig situation, har man mange køretekniske reserver at råde over, og den daglige kørsel får en egen charme, som man mangler i mange af de helt sportsikre vogne, der først ved overdreven hård kørsel bryder ud i en pludselig og til tider mindre kontrollabel udskridning. Jeg vil endda holde på, at den mindre rutinerede eller mindre kyndige bilist får en passende advarsel i god tid, uden at denne advarsel dog virker skræmmende. Når en vogn kan give den mindre kyndige en advarsel, hvor den på samme tid vil indgyde den mere kyndige sikkerhed og løfte om overlegen manøvre villighed, kan man vist ikke med rimelighed forlange mere.

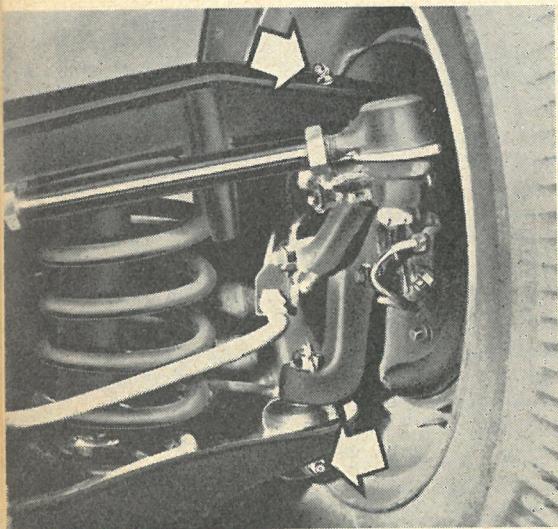
I forhold til disse køreegenskaber virker motoren egentlig forbløffende svag, og med et halvt hundrede heste ved koblings-

flangen til en egenvægt på 964 kg ligger vi da også over de 19 kg pr. hk. Med hensyn til accelerationen indenfor de normale hastighedsområder mangler man såmænd ikke noget, men da tophastigheden er under 125 km/t, har man naturligvis ikke noget større kraftoverskud, når man kommer på den anden side af 100 km/t, da englænderne tilsyneladende også med denne vogn har forladt den udprægede undergearning. Det er vel nok ud fra lignende betragtninger, at Vauxhall har indset muligheden af at fremstille en mere sportsbetonet vogn i form af VX 4/90, hvis motor har højere kompressionsforhold (9,3:1), to karburatorer og bedre lejer, hvilket sætter maksimaleffekten op til 82 hk (SAE). Denne vogn har skivebremses på forhjulene, og det sportslige tilsnit understreges af en omdrejningstæller, men

den kommer vist først til landet i løbet af februar måned.

Endnu en fordel kan man notere ved Vauxhall 4 gennem en glimrende sidevindsstabilitet, der yderligere gør kørslen komfortabel og meget lidt trættende. Bremserne retter man desværre ofte et mistænksomt blik imod, når det drejer sig om engelske vogne, men her fik man faktisk sit livs overraskelse. Nok har Vauxhall i mange år haft en heldig hånd til bremsernes udformning, og selvom det effektive bremseareal har nok så stor betydning for slidstyrke og fadingstendenser, så får man alligevel oftest et lille fingerpeg om bremsernes arbejds-evne ved at betragte forholdet mellem vognvægten og det effektive areal, der for Vauxhall 4 andrager 594 cm² svarende til 0,61 cm² pr. kg egenvægt, hvilket stort set er den halve værdi af den, jeg kan regne med i min egen højst private vogn. Med den beherskede tophastighed i Vauxhall 4 er det benyttede effektive areal fuldt forsvarligt, men man venter sig alligevel ikke nogen overdådig bremseevne, skønt man med det samme kan konstatere, at der skal anvendes et yderst behersket pedaltryk.

Ikke desto mindre er man ved at slå alle sine egne rekorder ved fra 100 km/t at bringe vognen til standsning på 46 meter med en fuldkommen ensartet retardation gennem hele bremseperioden (tid: 3,4 sekunder). Om og om igen foretog vi det samme forsøg med ganske små variationer, der altid må tillægges måleunøjagtigheden, når man ikke råder over et omfattende og meget kompliceret elektronisk udstyr,



Der er kun fire smøresteder på hele vognen, nemlig to ved hvert forhjul. Det er jo faktisk ikke mere, end man selv kan klare med en ganske almindelig, lille fedtsprøjte, for det har da aldrig været noget uoverkommeligt arbejde at klare de mange flere smøresteder på en motorcykel, og de fire smøresteder på Vauxhall 4 kan jo ikke siges at være utilgængelige.

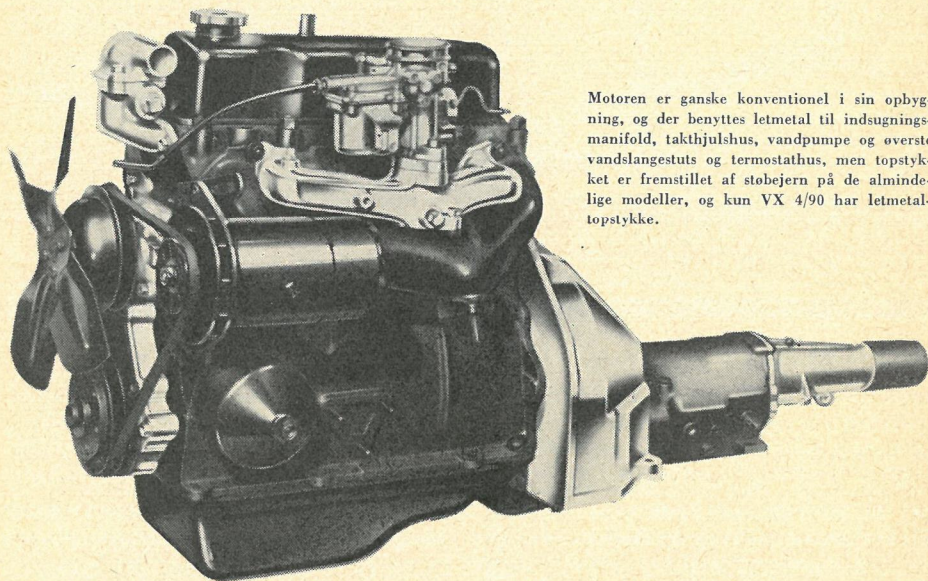
ACCELERATIONSEVNE

0— 60 km/t	8,2 sek.
0— 80 «	15,7 «
0—100 «	24,4 «

og den ovenfor nævnte værdi er som altid et gennemsnit af mange forsøg. Iøvrigt kunne der ikke noteres fading, så længe man mellem de enkelte forsøg skulle foretage opmålinger o. s. v., hvilket siger sig selv, da bremserne har rigelig tid til afkøling, men ved uafbrudt, skiftende acceleration og bremsning fra 100 km/t indtrådte der begyndende fading ved femte opbremsning, hvilket altså er helt uden praktisk betydning, da det ikke er forhold, man kan komme ud for i den daglige kørsel, og der er næppe nogen, der vil køre væddeløb med denne vogn. Pedaltrykket under de

foretagne katastrofeopbremsninger lå mellem 19 og 25 kg, så det kan selv et barn præstere, men iøvrigt oversteg de almindelige opbremsninger under prøvekørslen på intet tidspunkt 5 kg i pedaltryk, så også på dette punkt er der tale om overlegen sikkerhed.

Den fuldsynkroniserede fire-trins gearkasse gør vognen bekvem at manøvrere i byen, og da den tillige er godt underdrejet, er den også let at parkere — jeg kunne med tilfredshed og nogen undren konstatere, at jeg i to tag kunne bakke den på plads mellem to andre vogne, der holdt i en



Motoren er ganske konventionel i sin opbygning, og der benyttes letmetal til indsugningsmanifold, takthjulshus, vandpumpe og øverste vandslangestuds og termostathus, men topstykket er fremstillet af støbejern på de almindelige modeller, og kun VX 4/90 har letmetal-topstykke.

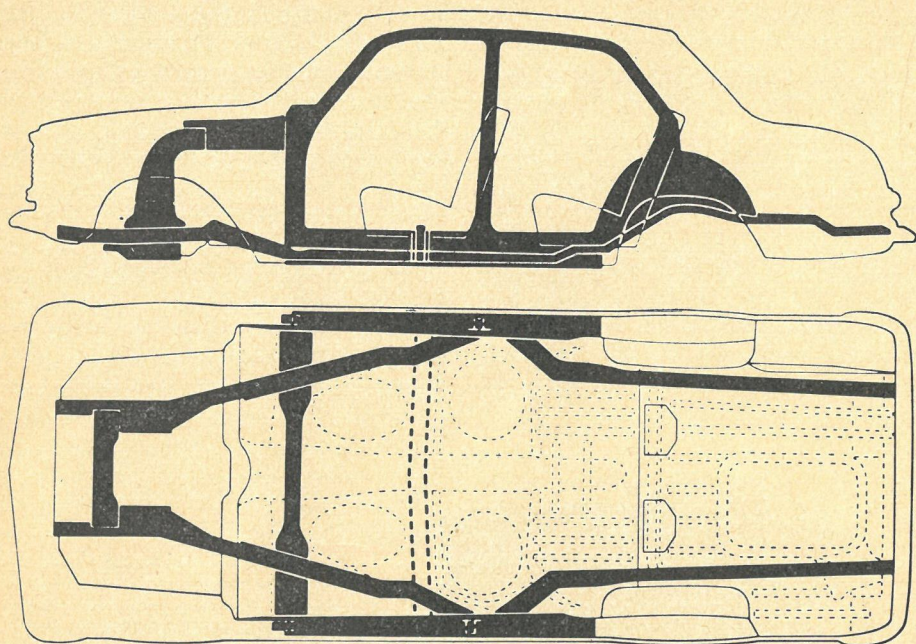
BENZINFORBUG

60 km/t	7,4 l/100 km
	(13,5 km pr. liter)
80 km/t	7,9 l/100 km
	(12,7 km pr. liter)
100 km/t	9,53 l/100 km
	(10,5 km pr. liter)

BREMSEEVNE

(Dækmontering: GOOD-YEAR)

100—0 km/t	46 m 3,4 sek.
	(Pedaltryk 25 kg)
80—0 km/t	28 m 2,6 sek.
	(Pedaltryk 23 kg)
60—0 km/t	17 m 2,0 sek.
	(Pedaltryk 19 kg)



Som den første personvogn rustbeskyttes Vauxhall 4 efter moderne principper, inden den forlader fabrikken. Her ses de lukkede kassevanger i den bærende konstruktion, og det er navnlig rustbeskyttelsen af disse hulrum, der har betydning.

indbyrdes afstand på 60 cm mere end Vauxhall'ens totallængde, og så var vi endda helt inde ved kantstenen. Det er ellers absolut ikke min stærke side, medmindre der er tale om min egen vogn, som jeg kender ud og ind, og en kollega, der en dag overværede mine anstrengelser på dette punkt, kommenterede tilfældet med et strålende udtryk: Stor klovn i lille manege. Der var ganske vist mindre plads end vognens totallængde, men også det bør man jo have øje for.

Varmeapparatet er forholdsvis let at indstille til en tålelig temperatur, men man kan ikke helt følge konstruktørernes tankegang, når de under forpanelet anbringer et lille drejespjæld i en friskluftkanal, da det tilsyneladende ikke har anden funktion end at sende en stråle iskold luft ind over benene på fører og forsædepassager.

I denne som i de fleste andre vogne

kunne der godt kæles lidt mere for sædernes udformning, men karosseriets montering er såvel indvendig som udvendig overordentlig smukt udført efter nutidens standard, og en detalje som reservehjulets anbringelse i siden i bagagerummet tyder på en omtanke med kurs mod det praktiske, som ellers ikke ligner englænderne, der lever under devisen: Hvem siger, at livet skal være let endsige komfortabelt?

Den mekaniske finish virker tillidsvækkende, men efter sigende skulle der for tiden foregå en omfattende kvalitetsforbedring på de fleste engelske fabrikker af hensyn til den kommende konkurrence på lige fod med mange af de kontinentale mærker, og visse forbedringer synes at kunne spores i flere engelske mærker. Eksempelvis er synkroniseringen af gearkassen mere pålidelig og effektiv, end det ofte tidligere har været tilfældet med engelske vogne, og

differentialet arbejdede i den prøvekørte vogn stort set lydløst.

Det mest tiltalende ved Vauxhall 4 er imidlertid den fuldstændige harmoni mellem vognens betjening og kørsel. Motoren er tilpas smidig, og udvekslingsforholdene er aftrappet ganske naturligt, men alligevel kan tredie gear ofte med fordel benyttes som overhalingsgear, fordi det først trækker ud ved godt 100 km/t. Det er derfor nogenlunde ligegyldigt, om man lægger sin kørsel an efter de sportsbetonede principper eller om man forsøger sig med en lidt for sagtmodig husmoderkørsel, for vognen er indforstået med begge dele. Når man derfor betegner den som familievogn, så er det ikke helt forkert, for alle familiens medlemmer vil kunne køre den på tilfredsstillende måde og med lige stor fornøjelse.

Selvfølge ligt forstår man det praktiske i at overtage motoren nogenlunde uændret fra den tidligere model, men spørgsmålet er alligevel, om det ikke havde været nok så klogt at give den ca. 70 hk at tumle med, for de ændringer, der er foretaget med model VX 4/90 virker lidt højdramatiske, hvilket kunne tyde på, at der ikke er ændret på motorens ventiler eller knastaksel.

Vedligeholdelsesarbejdet ved de nye Vauxhall modeller er bragt ned til at omfatte kun fire smøresteder, men englænderne er tilsyneladende også ret førende på de »olie-løse lejer«s område, og man regner med, at der i 1962 skal køre 100 millioner af de servicefri lejer i tyske vogne — eksporten af disse lejer eller bøsninger er fra de engelske Glacier-fabrikker i øjeblikket oppe på 100.000 om ugen, og de er medvirkende til, at det stadig bliver lettere og billigere at vedligeholde en vogn.

De nye Vauxhall 4 vil kunne give flere kontinentale fabrikker en del at spekulere på, og den bliver ikke mindst en konkurrent til sin egen fætter, den tyske Opel.

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl, topventilet, vandkølet. Boring 79,37 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1508 ccm, kompressionsforhold 8,1:1, maksimaleffekt 56,3 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,8 kgm ved 2200 omdr/min. Litereffekt 37,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,29:1, 2,13:1, 1,355:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangel-arme, skruefjedre, teleskopdæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 594 cm², fabrikat Lockheed, type: Forhjul to selvforstærkende sko.

Elektrisk anlæg: 12 volt, dynamo 260 watt, akkumulator 38 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4400 mm, total bredde 1630 mm, total højde 1410 mm, akselafstand 2540 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 7,53 liter. Egenvægt 964 kg. Effektivt vægt 17,2 kg/hk. Tophastighed 121,5 km/t.

Pris: Kr. 20.706,- (Super), kr. 21.966,- (Super de luxe).

Særlige bemærkninger: Venderadius 5,1 m. Karburator Zenith 34 VN. Tændrør AC 44/5 V, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventilspillerum 0,013" (0,33 mm) ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi. Gearkasse rummer 1,2 liter. Differentiale rummer 1,4 liter.

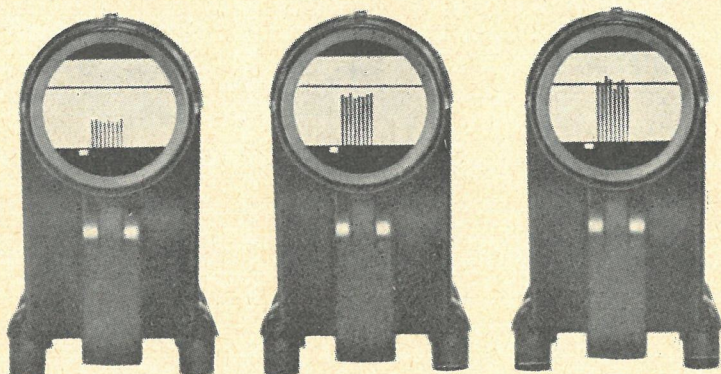
Forskellige forhold har gjort, at man i langt højere grad end tidligere må interessere sig for de moderne og omfattende målemetoder ved undersøgelsen af en motors øjeblikkelige tilstand, og derfor vil vi i denne artikel gennemgå de forskellige apparater, der kan hjælpe både de motorkørende og mekanikerne.

Lad os imidlertid først se lidt på årsagerne til den stadigt stigende udbredelse af de nye måleapparater. For det første kører den enkelte vogn eller motorcykle nu længere pr. år end tidligere, og derfor er udgifterne til benzin — rent bortset fra den forholdsvis store benzinpris — en ikke ubetydelig udgift på budgettet, men da man

omdrejningstal ikke alene blevet mere følsomme, men også gennemgående kraftigere, hvilket udelukker muligheden for per fornemmelse af mærke, om motoreffekten er helt på højde med den forventede standard. Den tættere trafik kan gøre svigtende effekt eller en overraskende total svigten af motoren direkte farlig i en overhalingssituation — med nogen undren må man ofte se en bilist foretage en overhaling, der tilsyneladende er yderst veldisponeret, blot alt forløber normalt, men netop som han skal trække ind på plads i den højre vognbane, svigter hans motor totalt, fordi tændingen strejker under den kraftige belastning.

Endelig må man påpege de stærkt stigen-

Tre aflæsninger i et Plug Scope: Til venstre nye rør, i midten tilfredsstillende rør efter nogen tids drift, til højre for stort krav til overslagsspænding på grund af mangelfuld justering eller for stor afbrænding af elektroderne.

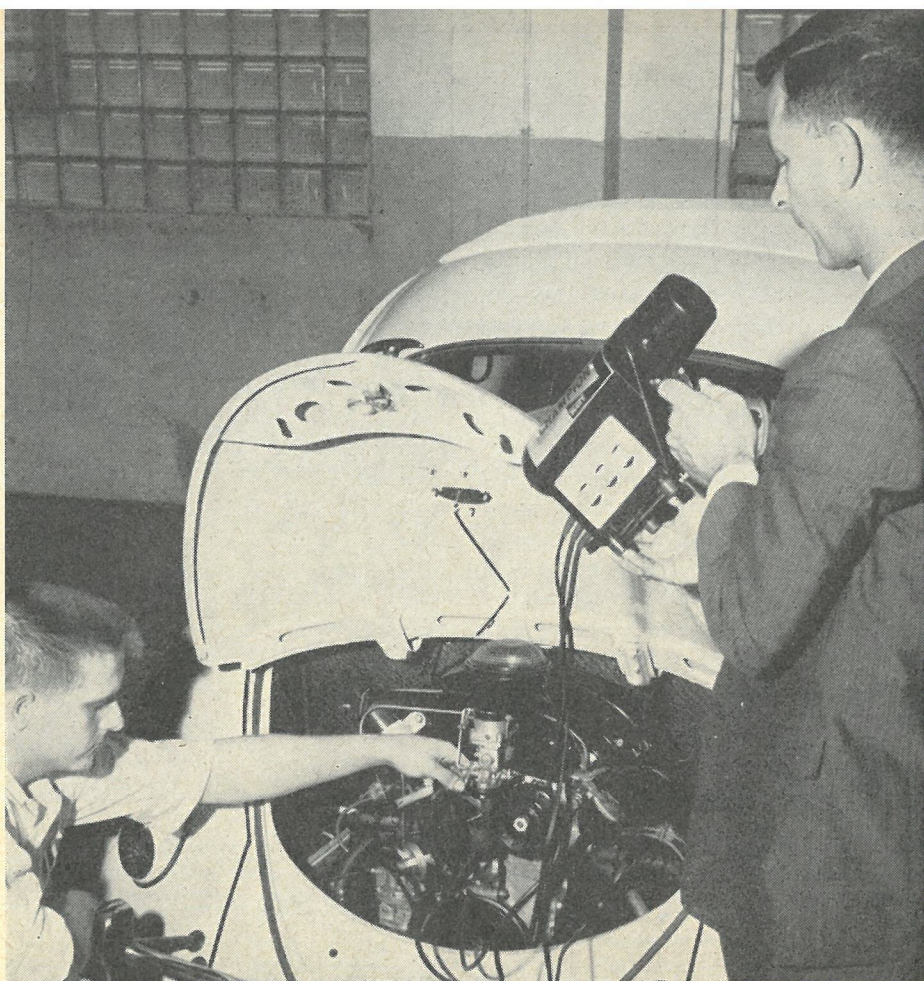


Det hele i større

også i højere grad har stærkt varieret kørsel fra tæt bytrafik og hurtig landevejskørsel til moderat nærtrafik med konstant hastighed, er det ikke så let at følge med i benzinregnskabet, der kan svinge betydeligt fra måned til måned, og man får ikke nogen advarsel om dårlig motorøkonomi gennem de direkte udgifter, så man kan kun sørge for den bedst mulige økonomi gennem en omhyggelig og pertentlig vedligeholdelse af motoren.

Iøvrigt er motorerne med deres stigende

de lønninger, der gør en værkstedstime ret kostbar, så der er ikke mere råd til at nusse lidt her og fævla lidt der — skal en vogn på værksted i en time, så skal der også ske noget i den time, og dette synspunkt gør sig gældende for både kunden og værkstedets indehaver, for alle værksteder har langt mere arbejde, end de egentlig kan overkomme, fordi udviklingen kom helt bag på faget, hvilket man tilsyneladende endnu ikke helt har forstået, da det efter sigende er svært at finde en læreplads til



sammenhæng....

en dreng, der vil være mekaniker, skønt faget vil komme til at lide under en katastrofal mangel på svende i løbet af en halv snes år, men det er jo en sag helt for sig.

Ved et almindeligt serviceeftersyn af vognen er det almindeligt, at tændingstidspunktet bliver kontrolleret og eventuelt justeret, og tændrørenes elektrodeafstand bliver indstillet, og dermed skulle tændingen jo så være i orden, hvad den da også i langt de fleste tilfælde er. Efter en sådan justering kan man sidde og glæde sig over, at moto-

ren spinder pænt og rent, accelerationsevnene er helt i orden, og en tendens til tændingsbanken er blevet fjernet — og det var måske netop disse følelser, der var overvejende hos bilisten, der faktisk gik i stå midt i en overhaling, hvilket bragte ham i en højst ubehagelig og tåbelig situation på grund af svigtende tænding.

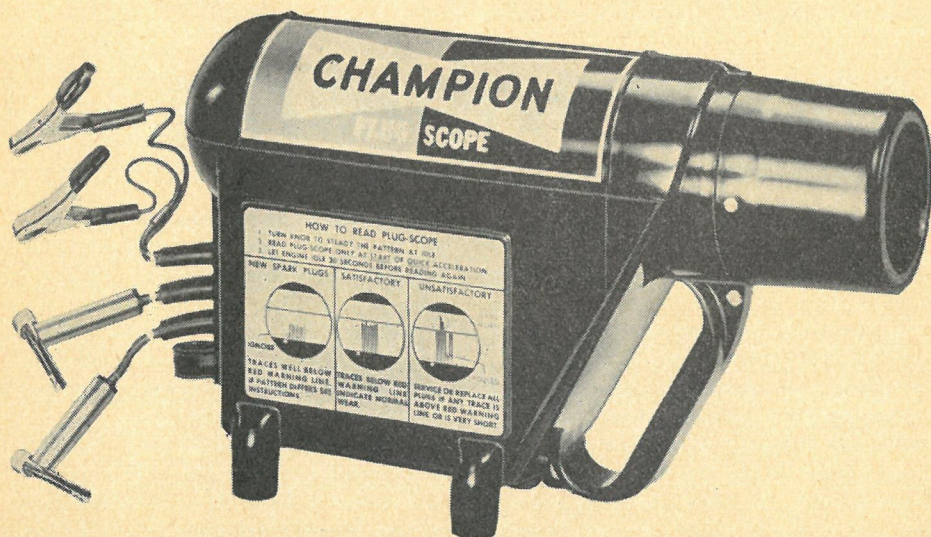
Når tændingstidspunktet er korrekt i grundindstillingen, og når både centrifugal- og vacuumregulator virker tilfredsstillende, vil tændingsanlægget også virke tilfredsstil-

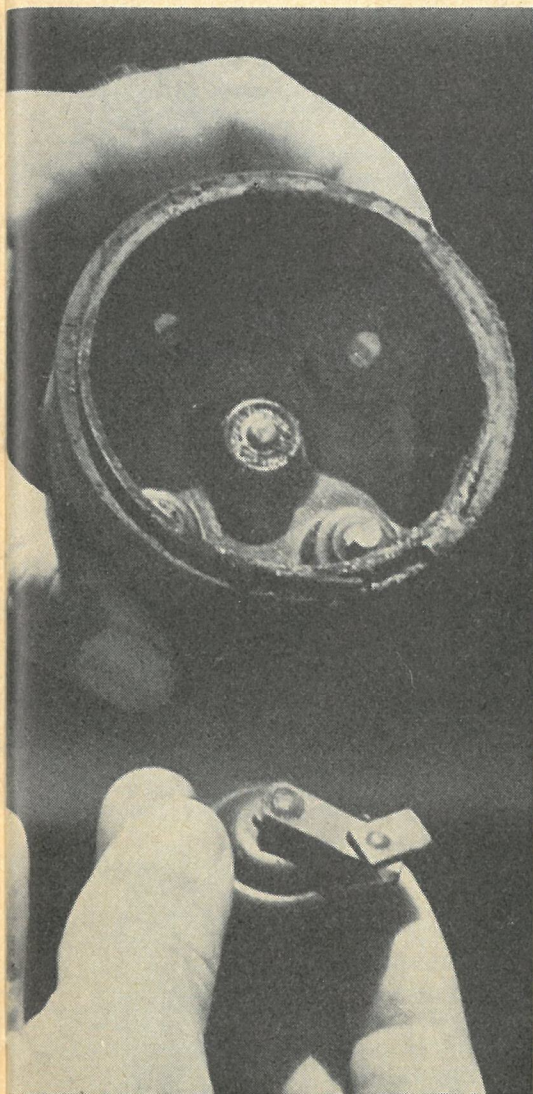
lende, men muligvis kun til en vis grænse. Som vi ved tidligere lejligheder har gjort rede for, stiger stigende kompressionstryk krav om stigende overslagsspænding, og under normal behersket kørsel forekommer der måske ikke sådanne kompressionstryk i motoren, at tændingen kan udeblive, men netop i den lidt prekære situation, hvor man har brug for hele motorens effekt og derfor træder gaspedalen i bund, fremkommer det store kompressionstryk, der får gnisten til at svigte, og motoren vil dø totalt, indtil man igen letter foden fra speederen, men i mellemtiden er den trafikale situation blevet forkvaklet på det grusomste. Fejlen kan enten ligge i selve spolen, der ikke er kraftig nok til at magte opgaven i den foreliggende situation, eller tændrørene kan være i en sådan forfatning, at de stiller krav til en urimelig høj overslagsspænding, eller der kan være et brud eller en »læk« på et højspændingskabel, hvilket vil bevirke, at en del af den højspændte strøm kravler udenpå højspændingskablet til stel — der skal kun lidt olie blandet med støv til at klare den lille historie. Selvfølgelig kan man skifte både

spole, tændrør og kabler ud, og så er motoren på højde med situationen igen, men selvom denne fremgangsmåde desværre praktiseres mange steder, så er der nok så effektive metoder til at fastslå, hvor fejlen ligger.

Plug Scope

Champion har udviklet et særligt apparat, det såkaldte Plug Scope, til undersøgelse af tændrørenes tilstand, medens de er indbygget i vognen under de normale driftbetingelser. Dette elektroniske prøveapparat er egentlig et lille oscilloskop med et lille »fjernsynsrør«, på hvilket man direkte kan aflæse tændrørenes krav til overslagsspænding. Apparatet er lynhurtigt at bruge, for man klipper blot to krokodillenæb fast på de to klemsko på vognens akkumulator, hvorefter apparatet selv indstiller sig til 6 eller 12 volt. Desuden er der to ledninger med specielle stikbøsninger, som man indskyder på højspændingskablerne, idet den





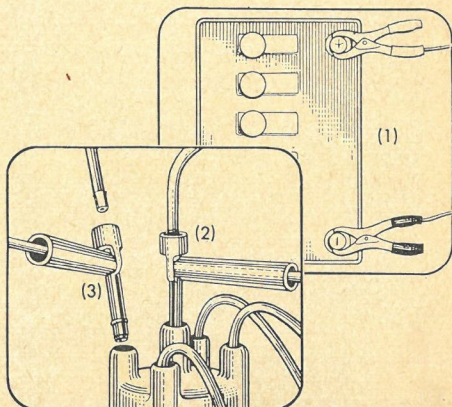
Øverst på denne side: Meget ofte vil måleinstrumenterne pege på uheldige forhold i strømfordelerdækslet, hvor der kan være dårlig kontakt mellem kul og rotor, forbrændte kontakter eller revner.

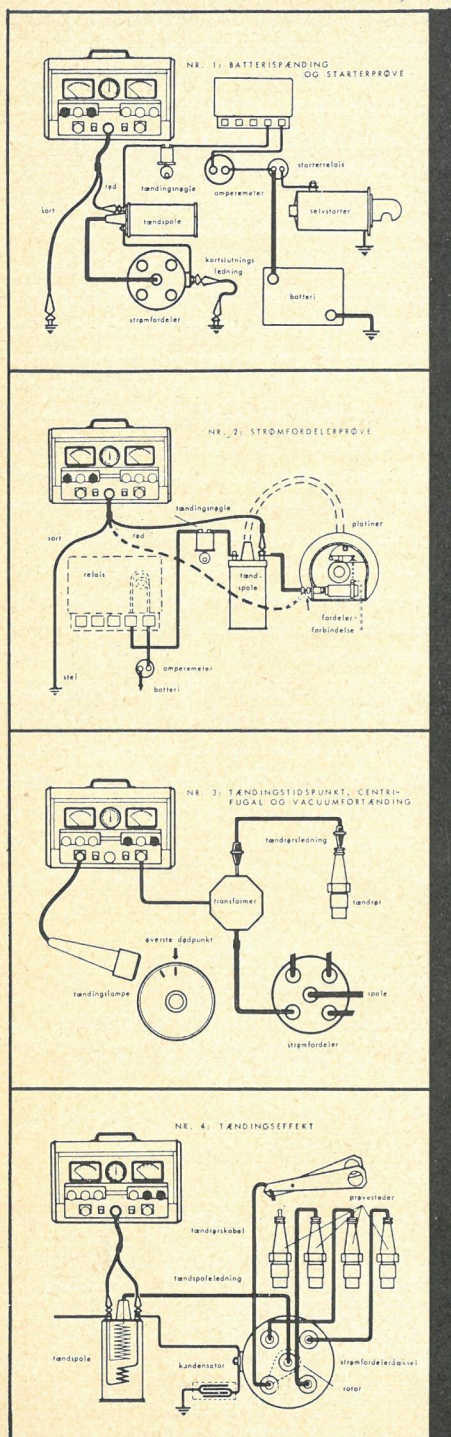
Til venstre ses Champion's Plug Scope, der hurtigt undersøger tændrørens tilstand samt andre forhold i tændingsanlægget uden demontering.

Til højre ser man, hvordan apparatet tilkobles. To krokodillenæb klemmes fast på akkumulatoren (1), en stikbøsning indskydes på spolens højspændingskabel (2), og en stikbøsning indskydes på et af tændrørskablerne (3).

ene skal ind på hovedkablet fra spole til fordeler, ved at tage kablet op enten fra fordeleren eller spolen (hvor det er lettest), sætte stikket ned i stedet for kablet og derefter sætte kablet ned i stikkets bøsning. Den anden stikbøsning sættes på samme måde ind på et af tændrørskablerne enten ved tændrøret eller fordeleren.

Motoren skal være almindelig driftvarm, og medens den går i tomgang, kan man aflæse, om der skulle være tale om forkert polarisering af spolen. Alle aflæsninger foregår på det lille katoderør («fjernsynsskærmen»), på hvilket nogle lodrette streger skal vise sig — stregernes længde er afgørende for aflæsningen, og der er en fast, vandret grænsestreg. Hvis stregerne slet ikke viser sig, eller hvis de er ganske korte, er spolen forbundet forkert, og man bytter om på de lavspændte ledninger for primærkredsløbet. Nye tændrør vil give korte ensartede streger, der kun når halvvejs op til den røde grænsestreg, når man pludselig åbner og lukker for gassen, uden at motoren får tid til at komme op i omdrejninger. Når aflæsningen skal finde sted netop under denne pludselige åbning af gasspjældet, er det, fordi man under disse forhold får en meget kraftig fyldning af motoren med der-





af følgende stort kompressionstryk. Ensartede streger, der næsten når op til grænse-linien, viser, at tændrørene er i forsvarlig stand, men hvis en af stregerne eller samtlige streger går over grænsestregen, kræves der for stor overslagsspænding på grund af for stor elektrodeafstand. Hvis en enkelt eller flere af stregerne er væsentligt kortere end de andre (bortset fra den første streg til venstre som man overhovedet ikke skal regne med), kræves der abnorm lav spænding ved et rør, eller krybestrøm løber fra et tændrørskabel til stel udenom røret, og gnisten vil derfor udeblive. Hvis man kommer til det resultat, at tændrørenes krav til overslagsspænding ligger indenfor det normale, samt at rørene iøvrigt skulle være i orden, kan man fjerne et af tændrørskablerne — blot ikke det der er forbundet til prøveapparatet — og med motoren gående i hurtig tomgang skal en af stregerne nå omtrent til toppen af aflæsningskærmen. Gør den ikke det, må man rette opmærksomheden mod tændingsanlægget, da den højspændte strøm ikke er tilstrækkelig kraftig.

Champion's Plug Scope giver altså en langt hurtigere og en langt mere effektiv undersøgelse af tændrørene, medens disse sidder på plads, end den sædvanlige fremgangsmåde med afmontering af rørene, der derefter undersøges i et særligt prøveapparat.

Det var imidlertid kun den yderste ende af tændingssystemet, vi der fik klaret let og smertefrit, men vi kan også klare mangt og meget andet ved hjælp af måleapparater, der er koblet sammen til en lille prøvestation. Mest kendt er de engelske Crypton-apparater og den danske Multitest, der fremstilles af V. Løwener — sidstnævnte er iøvrigt blevet en udmærket eksportartikel, fordi apparatet er meget nemt at arbejde med efter en kort træning.

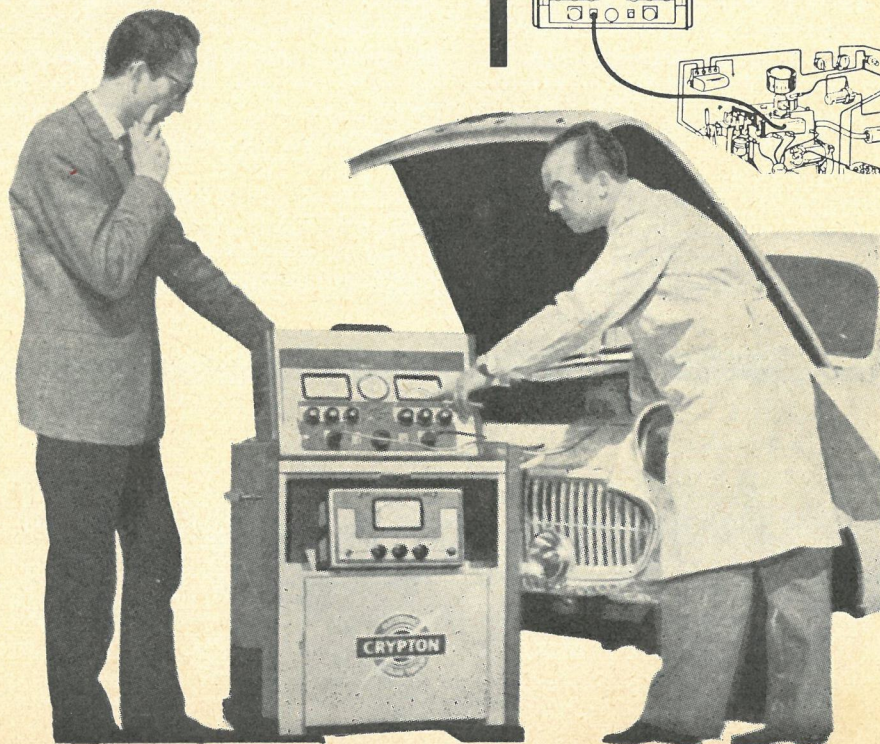
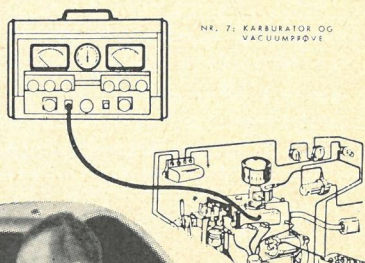
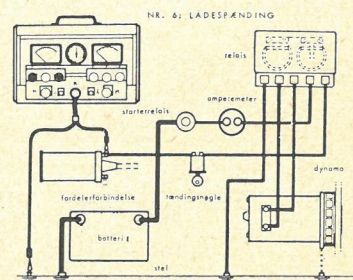
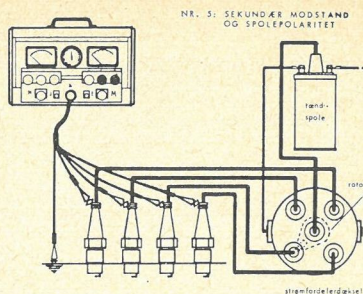
Egentlig er der to hovedapparater, der begge har mange funktioner. Det første er brugbart som voltmeter, camvinkelmåler og elektrisk omdrejningstæller, og der er til-lige indbygget et kombineret manometer og vacuummeter. Det andet apparat er et elek-tronisk måleapparat til afprøvning af forde-

leren, tændingsindstillingen og tændingsanlægget i det hele taget. Hvordan disse apparater er indrettet, og hvordan de i praksis benyttes, skal vi ikke komme nærmere ind på her, men vi vil undersøge, hvad man kan udrette med dem.

Akkumulatoren

Da tændingsanlægget helt og holdent er afhængigt af akkumulatoren i en almindelig vogn med batteritænding, må man først undersøge batteriets spændingstilstand, og det er som bekendt ikke nok blot at sætte et voltmeter til hver celle, da spændingen uden belastning af akkumulatoren holder sig omkring de to volt pr. celle omtrent til den bitre ende, hvor akkumulatoren ikke kan præstere noget under belastning. Starteren giver den største belastning, og derfor un-

Ved hjælp af systematisk brug af måleapparaterne kan man få et sammenfattende billede af motorens tilstand samt foretage præcise justeringer under fuld kontrol. Navnlig når der på samme tid optræder flere småfejl, er apparaterne til uvurderlig hjælp.



dersøges batterispændingen med starteren i funktion, men uden tændingen sat til. Der var forresten en mekaniker, der for et stykke tid siden beklagede sig over, at de fleste nye vogne startede på tændingsnøglen, så man ikke kunne komme til at bruge starteren, uden at motoren startede, men forhåbentlig kunne han godkende vor idé med at tage den ene ledning af tændspolen. Når mekanikeren har indstillet og forbundet sine apparater til denne prøve, sætter han starteren i gang og aflæser voltmeternålens udslag. I et 12 volt anlæg må spændingen ikke falde til under 10 volt, og i et 6 volt anlæg må visningen ikke gå ned under 5 volt, medens starteren arbejder. Falder spændingen under disse værdier, må man oplade eller udskifte akkumulatoren, inden man foretager andre prøver.

Spændingsfald

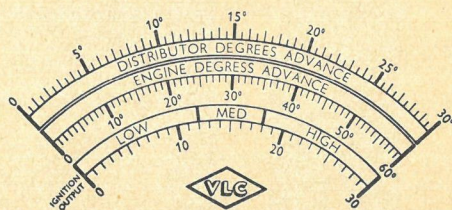
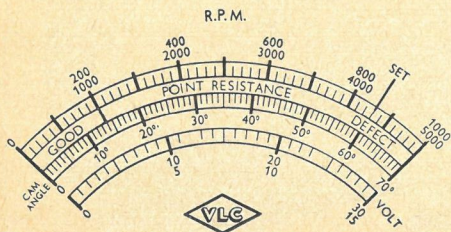
For nogle måneder siden gjorde vi rede for det vigtige i, at afbryderkontaktterne ligger an mod hinanden med hele kontaktfladen, og i de fleste tilfælde vil man med en urmager-lup og lidt tålmodighed udrette store ting, da selv et sæt splinternye kontakter kun sjældent opfylder de egentlige krav til god og sikker kontakt i lukket tilstand. Ved hjælp af måleapparaterne kan man måle modstanden gennem kontakterne, og denne må ikke overstige 0,05 ohm. Med samme tilslutning af apparatet kan man måle, om der er overgang fra den bevægelige kontaktarm til stel, hvilket kan skyl-

des berøring mellem kontaktfjederen og stel eventuelt gennem et ledende mellemlag, dårlig isolation ved indføringsbolten, til hvilken ledningen fra spolen skal monteres, eller der kan være hel eller delvis kortslutning i kondensatoren.

Fejl i primærkredsløbet — hvadenten spændingsfaldet skyldes defekte ledninger, dårlig elektrisk ledning gennem kontaktpunkterne eller overgang — vil bevirke en dårlig opladning af spolen, og fejlen kommer netop til udtryk under en hård acceleration eller ved tophastighed, hvor motoren pludselig sætter ud, fordi gnisten udebliver på grund af utilstrækkelig overslagsspænding.

Camvinklen

Udmåling af camvinklen bliver efterhånden mere almindelig end en efterprøvning af kontaktafstanden mellem kontaktpunkterne, da både knasten og kontaktarmens fiberklods med tiden kan blive deformeret på en sådan måde, at kontakterne ikke er lukkede i det beregnede tidsrum, selvom kontaktafstanden er korrekt. Der er for resten en lille fælde med hensyn til camvinklen, og vi har ærlig talt selv rodet rundt i det en enkelt gang, for medens camvinklen nu altid betegner det udsnit af åbneknasten, under hvilken kontakterne er lukket, hvilket også betegnes som dwell, så brugte man tidligere for motorecyklernes vedkommende camvinklen som mål for kontakternes åbneperiode, hvilket navnlig forekom i forbin-



delse med magnetænding. Det er altså ikke altid en fordel at huske sin barnelærdom alt for godt.

I serviceinstruktioner for nutidens motorer finder man også målene for camvinklen, og når det er mere praktisk at benytte sig af dette mål end af kontaktafstanden, så er det, fordi man også kan aflæse camvinklen (og dermed kontaktafstanden) under motorens gang. Camvinklen kan aflæses direkte i grader på prøveapparatet, idet det foreskrevne mål i reglen opgives for tomgangshastighed. Når motoren bringes op på de omdrejninger, der svarer til tophastighed, må camvinklen højst afvige med 2° fra standardmålet — større afvigelser kan betyde slap kontaktfjeder, deformeret knast eller fiberkløds eller slør i fordelerakslen. Hvis der er afvigelser fra standardmålet for camvinklen, er det i reglen kun ensbetydende med forkert kontaktafstand, som derefter indstilles, indtil det korrekte mål kan aflæses.

Vi har tidligere gjort rede for kontaktafstandens indflydelse på tændingstidspunktet, men for stor camvinkel kan tillige overbelaste spolen, fordi den forlængede lukkeperiode af kontakterne vil give strømtilførsel til spolen i et længere tidsrum end påkrævet, hvilket vil sætte spoletemperaturen op til uønskede højder. For lille camvinkel vil derimod ikke give den tilstrækkelige opladning af spolen, hvilket svarer til nedsat primærstrøm, og gnisten kan derfor svækkes eller udeblive under krævende forhold.

Iøvrigt kan man undersøge såvel spolens spænding som spolens strøm — man kan

sige det sådan, at spændingen i sekundærkredsløbet er afgørende for gnistlængden, medens styrken af den strøm, der går gennem gnisten, er afgørende for gnistens temperatur. Hvis en vogn har startvanskeligheder i koldt vejr, kan det være praktisk at foretage denne måling, medens starteren er i gang, da starteren ofte lægger et sådant beslag på akkumulatorens effekt, at der ikke bliver meget tilbage til spolen — man kender fænomenet på den måde, at motoren først tænder netop i det øjeblik, strømmen tages fra starteren, medens der endnu er noget moment på motorens svinghjul, for i det øjeblik kan spolen tage for sig af retterne. Det er forresten netop dette forhold, der har bevirket indførelsen af de modstandsregulerede spoler, som først blev benyttet i de seks-cylindrede Fiat-modeller. I brochurerne står der ganske vist, at der i tændingsanlægget er indskudt en modstand, som skal beskytte spolen mod overbelastning, hvilket sådan set kan være sandt nok, men i virkeligheden har man dimensioneret spolens primærvikling på en sådan måde, at den i startøjeblikket nok skal tage sin part, selvom startmotoren er i gang, men spolen ville i virkeligheden slet ikke kunne fungere i længere tid uden at smelte eller blive ødelagt på anden måde med det forbrug, så derfor træder modstanden i funktion kort efter strømmen er blevet sluttet i primærkredsløbet.

Er spændingen fra spolen for lav, er det ikke givet, at fejlen ligger i selve spolen, for dårlige forbindelser i primærkredsløbet — og glem ikke tændingskontakten i dette

Til venstre ses de to skalaer på Loweners Multitest. På skalaen til venstre kan man aflæse motorens øjeblikkelige omdrejningstal, camvinklen, modstand gennem kontaktpunkterne og spænding op til 30 volt. På skalaen til højre aflæser man den øjeblikkelige fortænding og spoleeffekten. Desuden er der i det ene apparat indbygget et kombineret mano- og vacuummeter til afprøvning af benzinpumpetryk og til undersøgelse af motorens tilstand iøvrigt.

sammenhæng — kan være årsagen såvel som en defekt kondensator.

Statisk og dynamisk fortænding — og alt det andet

Med de samme måleapparater indstiller man tændingstidspunktet, og da det i servicebøgerne opgives, hvordan tændingen skal forskyde sig i forhold til de forskellige omdrejningstal, kan man ved hjælp af den elektriske omdrejningstæller kontrollere, om reguleringen er korrekt. Endvidere kan man måle værdierne for ladekredsløbet, og ved hjælp af vacuummeteret kan man få et udmærket billede af motorens mekaniske tilstand, hvilket i sig selv er en omfattende historie, som også findes i den nye udgave af »Min bil og jeg«. Med manometeret undersøger man tilsidst benzinpumpetrykket, der er afgørende for korrekt karburering, og med Crypton apparaterne er der tillige mulighed for at tage en gasanalyse, men en sådan skal som bekendt helst tages, medens vognen arbejder under belastning på et

rullefelt, hvis den skal give et helt pålideligt billede af karbureringen under de forskellige driftbetingelser.

Som det fremgår af ovenstående, kan man så at sige finde enhver fejl ved motoren, og man kan afsløre mindre heldige forhold, der på ingen måde kan mærkes under den daglige kørsel, men som dog giver sig til kende gennem et unødvendigt stort benzinforbrug, nedsat accelerationsevne og uheldige betingelser for de mekaniske elementer.

Den store fordel ved måleapparaterne ligger deri, at man kan få et samlet overblik over motorens tilstand. Lad os eksempelvis sige, at en motor trækker dårligt, den kan en gang imellem knalde i udblæsningen, når man tager gassen fra, men den kan også skyde i karburatoren under opvarmningsperioden eller ved ganske let belastning. Hvis man i et sådant tilfælde ikke kan få et samlet overblik over motorens samtlige funktioner, er det lidt vanskeligt at beslutte sig til, hvor man skal ende, og hvor man skal begynde. Med måleapparaterne vil man hurtigt kunne afsløre, at der er lidt slør i strømfordelerakslen, hvilket i dette tilfælde giver for lav tænding, når først motoren er kommet op i omdrejningstal, utilstrækkeligt benzinpumpetryk giver lidt for mager karburering, og desuden kan der være en lille utæthed ved indsugningsmanifolden, eller der kan være brud på en enkelt tændrørsledning — hver enkelt lille fejl vil måske i sig selv ikke være mærkbar, men når flere fejl understøtter hinanden, vil det være tydeligt, at motoren ikke er i topform, og dog kan det være vanskeligt at stille en præcis diagnose ud fra de foreliggende symptomer. Man kan således komme ud for en motor, der klart har symptomer på forkert karburering og fejltænding, medens fejlen slet og ret ligger i et forstoppet luftfilter og forstoppet udblæsningsrør, medens selve karburatoren og tændingsanlægget ikke fejler det fjerneste. Derfor er måleapparaterne betjent af en dygtig mekaniker til uvurderlig hjælp, fordi man hurtigt kan stille diagnosen, og man bliver forskånet for den evindelige udskiftning af de dele, der ikke fejler det fjerneste.

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

GRÖNLANDSDRAGT

med hætte og
Teddy-Bear foer 248,00

PARCO COAT

med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 188,00

Læderveste · jakker · stortrøjer · fantastiske kvaliteter

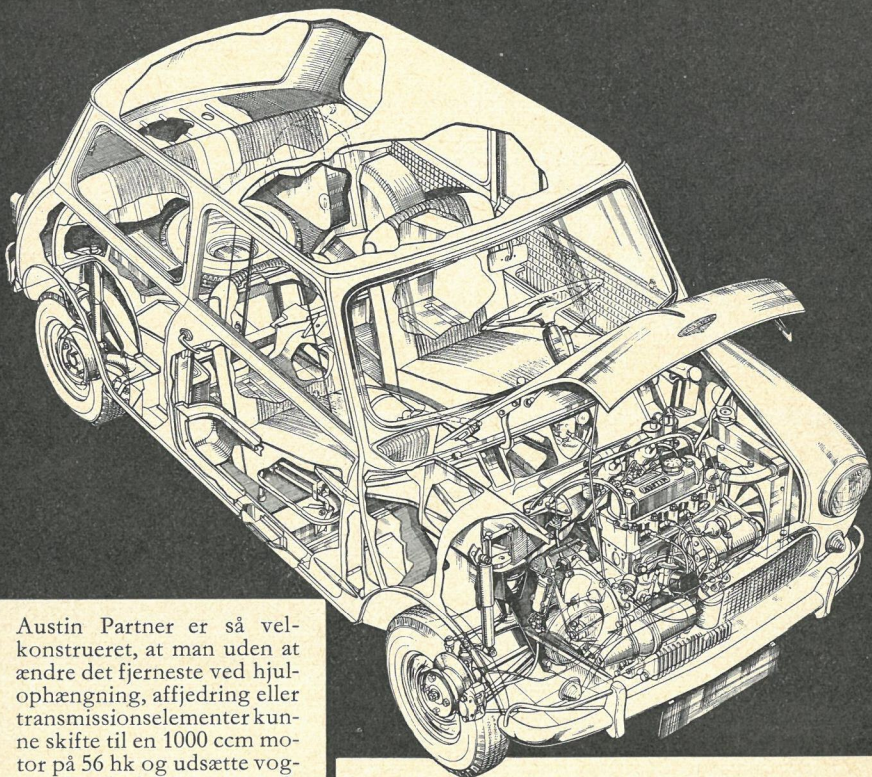
STYRTHJELME

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

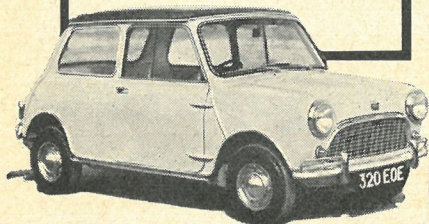
HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536



Austin Partner er så velkonstrueret, at man uden at ændre det fjerneste ved hjulophængning, affjedring eller transmissionselementer kunne skifte til en 1000 ccm motor på 56 hk og udsætte vognen for de langt større påvirkninger som antydes af en tophastighed på 144 km/t — det er faktisk på den måde, man har skabt Austin Cooper



Også som varevogn har Partner opnået enestående popularitet, for den rummer det utrolige, er let at manøvrere og har rekordagtig lave driftsudgifter.

Ideen bag Austin Partner er ganske ligetil:

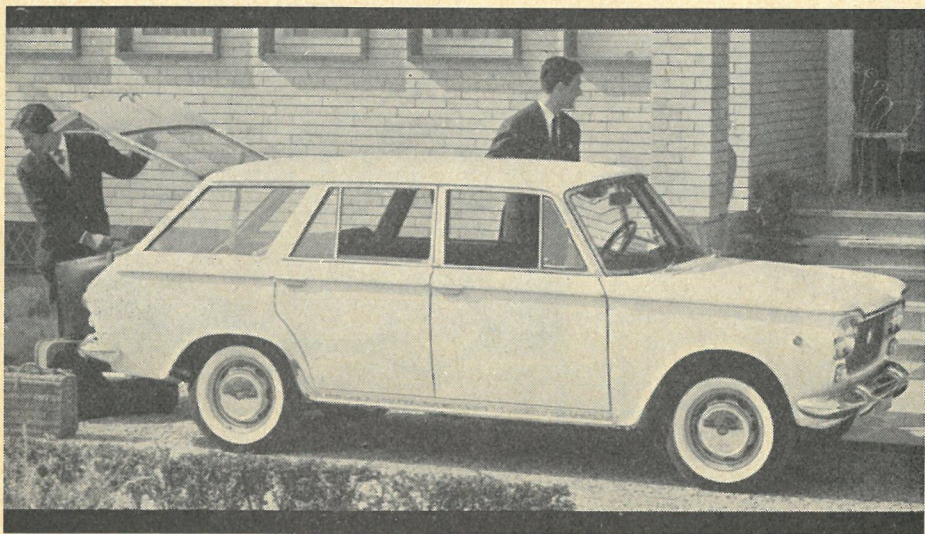
Bedre plads end i en mellemstor vogn, mindre totallængde end mange kendte småvogne. Desuden har helt nye materialer og konstruktioner skabt en ny standard for køreegenskaber, komfort og minimal vedligeholdelse — Austin Partner er Autombilteknik i topklasse og biløkonomi i særklasse.

AUSTIN

partner

FIAT 1300

Da vi i foråret præsenterede Fiat 1300 og 1500 for vore læsere, kunne vi videregive den oplysning, at vognene ville komme til landet i juli eller september, men den 1300, vi prøvekørte i oktober måned, var den eneste i landet, og den seneste bulletin lyder på midten af december. De to nye modeller betegner jo blot et udsnit af det gigantiske byggeprogram, Fiat i dag kan byde det kørende publikum, og selvom organisationen Fiat er et kæmpemæssigt foretagende, så er personvognsfabrikken i Turin ikke af sådanne dimensioner, at den kan præstere hvad som helst i styktal, og sammenlagt er den daglige produktion af Fiats's 16 per-



Bagenden på Fiat 1300 stationcar er udformet med bedre aerodynamisk facon, end man tidligere har set på denne vogntype. De uheldige hvirveldannelser bag en næsten lodret bagende på en varevogn eller stationcar får man syn for, når der køres på en våd vej, for hele bagdøren dækkes af et jævnt lag mudder.



sonvognsmodeller ikke så stor som f. eks. produktionen af VW 1200.

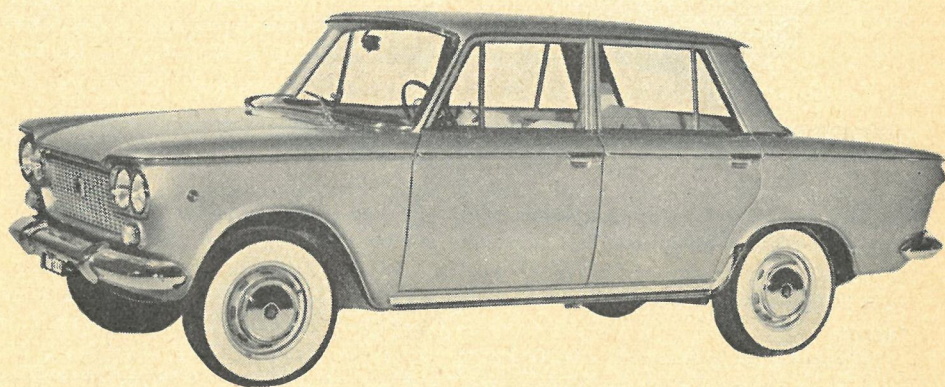
Det virker på en måde forunderligt, at dette store personvognsprogram kan holdes kørende på rentabel måde, når et langt mindre program slog Borgward ihjel, simpelt hen fordi der var for mange modeller og for ringe produktion af hver enkelt. Selvfølgelig er der tale om en større produktion af hver enkelt model hos Fiat, men priserne er samtidig meget konkurrencedygtige, og den rigtige forklaring skal nok søges i den omstændighed, at Fiat har en

finger med i spillet lige fra råstofferne udvinding til de færdige vogne.

Fiat 1300 kan med god ret kaldes en mellemting mellem en 1800 og 1100, for karosseriets mål ligger nøgerlunde midt imellem, og motoren er en fire-cylindret udgave af model 1800 med forøget slaglængde. Forhjulsophængningen er den samme som i model 1800, og baghjulsophængningen svarer ganske nøje til model 1100. Dermed er der skabt en kompakt, men rummelig personvogn med en kraftig motor, og da køreegenskaberne erfaringsmæssigt er i orden i en Fiat, må man omfatte denne vogn med en vis interesse, navnlig da udstyret er mere righoldigt end sædvanligt for mellemklas-

hvilket vi tidligere har fremført vore argumenter for, men det skal dog retfærdigvis siges, at model 1300 er stor nok til bekvem ind- og udstigning også med den benyttede hængsling af dørene.

Man er til alt held vendt tilbage til de to separate forstole, selvom man ikke helt har udnyttet muligheden for et tilpas krumt ryglæn, der kan give fuldstændig støtte i sideretningen. Fra førersædet har man udsigt til en ret imponerende samling instrumenter bestående af speedometer med både kilometertæller og triptæller, kølevandstermometer og benzinstandsmåler samt kontrollamper for ladestrøm, olietryk, antrukket håndbremse (rødt blinklys), choker i

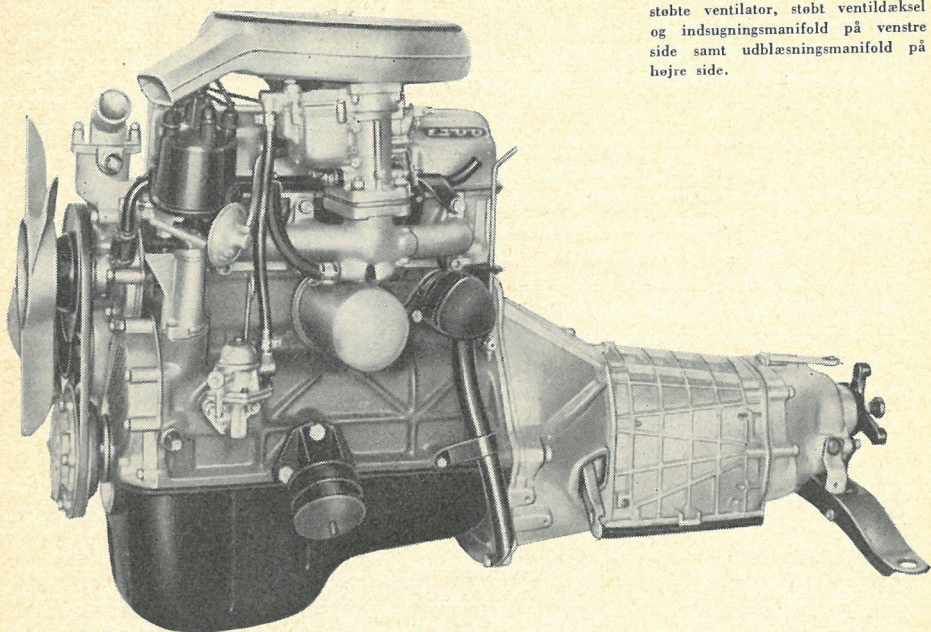


sen, medens prisen ligger i underkanten. Tilsyneladende er den så konkurrencedygtig, at både engelske og tyske fabrikker skal være meget tilfreds med, at Fiat's hovedinteresse ligger på hjemmemarkedet, samt at Fiat aldrig har formået at opbygge en salgs- og serviceorganisation af samme effektivitet som f. eks. Ford, GM og VW.

I opbygningen minder karosseriet om de seks-cylindrede modeller, og de fire døre er alle hængslet fortil, hvad vi beklager, da vi foretrækker, at fordørene er hængslet bagtil som på alle tidligere 1100 modeller,

funktion, benzinreserve, blinklys, positionslys og fjernlys. Fordi man ikke selv mindes at have glemt at skubbe chokeren ind, skal man jo ikke forsværge, at en kontrollampe ikke kan være nødvendig, men den slags små narrestreger kan enhver forsyne sin vogn med uden større arbejde. Derimod kunne man tænke sig et lidt større kølevandstermometer, for de afvigelser fra den normale temperatur, der kan opstå på grund af ret alvorlige fejl i kølesystemet, drejer sig ofte kun om ca. 10°, indtil det altså for alvor ser galt ud, og den lille afvigelse

Motoren virker tiltalende med den støbte ventilator, støbt ventildæksel og indsugningsmanifold på venstre side samt udblæsningsmanifold på højre side.



skulle gerne kunne fastslås hurtigt og med sikkerhed af den bilist, der har gjort det til en ufravigelig regel at lade blikket gå over instrumenterne med regelmæssige mellemrum.

Til venstre for instrumentbordet finder vi en dobbelt drejemodstand med koncentriske drejeknapper til regulering af lysstyrken i instrumentbelysningen og i kontrollampen for positionslys. Til venstre for ratstammen sidder to kontakter til henholdsvis lygter og instrumentbelysning — den førstnævnte sætter i al almindelighed spænding til lygterne, og ved hjælp af en omskifterarm til venstre under rattet skifter man mellem positionslys, fjern- og nærllys. Til højre for ratstammen sidder endnu to kontakter til blæsemotor og vindspejlsviskere — sidstnævnte er selvparkerende, og viskerbladene overlapper hinanden på en sådan måde, at der ikke efterlades noget upudset felt midt på vindspejlet, selvom de to viskere arbejder mod hinanden og fra hinanden. Til gengæld sidder bakspejlet så generende lavt, at det

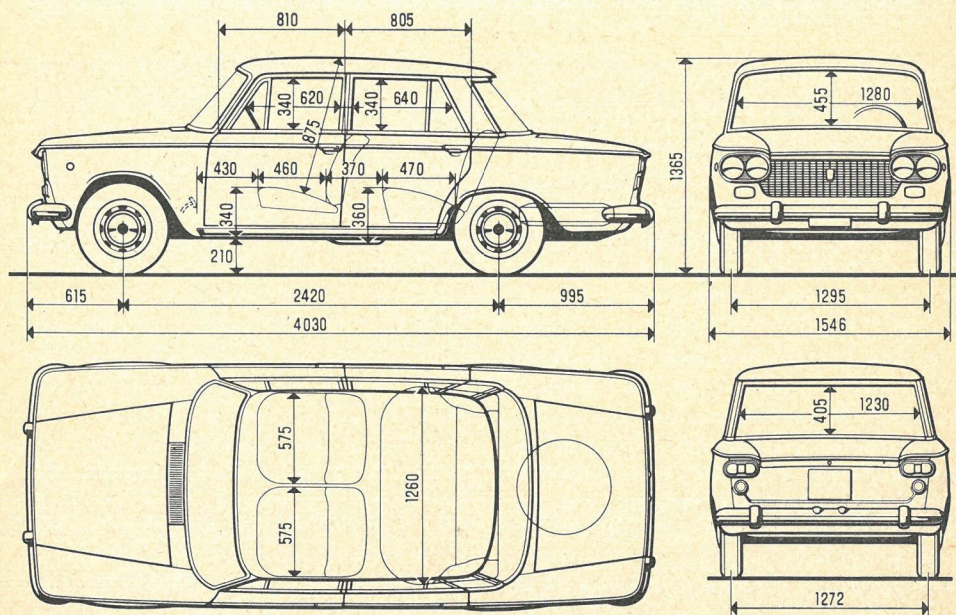
dækker for en betydningsfuld vinkel, idet en stor varevogn kan skjule sig helt bag bakspejlet, når den kommer fra en sidevej, og blot uheldet har afstemt de to vognes hastighed pænt til afstand og vinkel, vil man overhovedet ikke opdage nogen vogn på sidevejen. Resultatet bliver, at de berygtede og forfulgte personer over middelhøjde ustandselig må bukke sig sammen for at se under bakspejlet. Ærgrelserne over dette utilgivelige sjuskeri mildnes, når man opdager, at der i vognbunden findes en trykknop beregnet til betjening med kørersens venstre fod. Et kraftigt tryk med foden giver to effektive stråler fra vindspejlsviskeren, medens viskerne automatisk går i gang — et let tryk med foden vil kun starte viskerne, der øjeblikkelig holder op med at arbejde, så snart man slipper med foden. Det er en afgørende fordel, at man kan betjene både vasker og viskere uden at skulle koncentrere sig om nogen som helst andet end kørselen, og medens man har begge hænder på rattet.

Til venstre under forpanelet er der choker og håndgas, og på ratstammen er tændingslåsen anbragt tilsyneladende med den lum-ske hensigt at indbygge en ratlås på et se-nere tidspunkt. Midt under forpanelet sidder de to håndtag til regulering af varme og ven-tilation, og en elektrisk cigarettænder er standardudstyr — som på de større model-ler er der indbygget lys i tænderens hus, og man skal derfor ikke famle rundt i blinde, når der iøvrigt er mørkt i vognen. To store solskærme, askebægre, sovebeslag og et an-stændigt håndbremsegreb fuldender udsty-ret. Der er dog grund til at nævne, at Fiat også i denne model benytter et godt hel-uldent betræk, der forsåvidt er det eneste acceptable indtræk i en bil. Havde man benyttet læder, kunstlæder eller plastik ville det være ensbetydende med, at hovedparten af de italienske bilister ville stige ud af deres vogne med en våd buksebag, når so-lens glød satte gang i de naturlige, varme-regulerende legemsfunktioner. Under de nor-

diske himmelstrøg betyder det tillige, at man ikke har fornemmelsen af at sætte sig på en isblok, efter længere tids parkering en vinterkold dag eller nat.

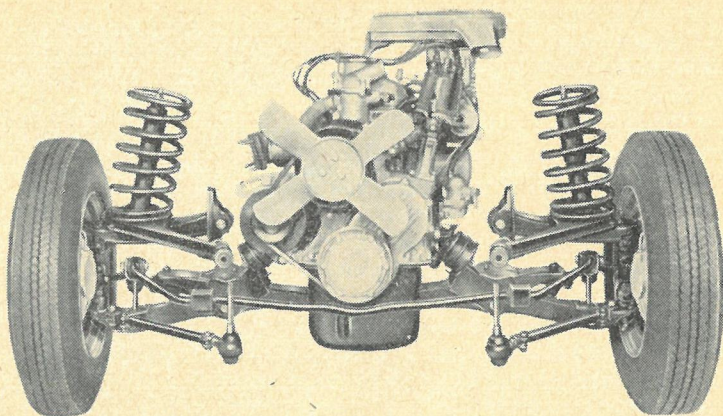
Under kølerhjelm, der er hængslet for-til, finder vi et kønt maskineri med et til-talende ventildæksel støbt i letmetal. Ind-sugningsmanifolden leder gassen fra en re-gisterkarburator gennem separate rør til hver enkelt indsugningskanal, og udblæs-ningsmanifolden ligger på topstykkets mod-satte side i en ejendommelig udformning, da de enkelte udblæsningsporte ved et rør-stykke er forbundet til en toportet flange, fra hvilken to udblæsningsrør føres ned til en forgrening på det egentlige udblæsnings-rør. Med denne konstruktion har man styr på svingningerne i systemet for hver enkelt cylinder, og iøvrigt vil mekanikeren kunne glæde sig over de let tilgængelige manifold-møtriker.

Iøvrigt er motorkonstruktionen en tro kopi af de seks-cylindrede motorer, og vi gen-

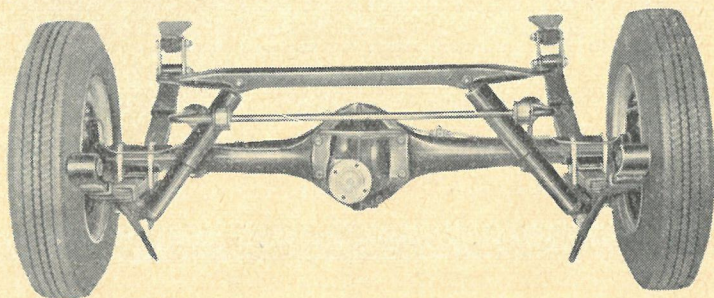


Målskitsen gælder for både model 1300 og model 1500.

Motoren og forhjulsophængningen set forfra. Man ser ikke noget af styretojet, men derimod krængningsstabilisatoren og de skråt fremad rettede reaktionsarme.



I den konventionelle baghjulsophængning indgår en krængningsstabilisator og to store teleskopdæmpere.



kender både centrifugaloliefilteret på krumtapakslen, den vacuumregulerede tænding med finindstilling ved hjælp af en fingerskrue, hvilket ofte betegnes som en oktanregulator. Desuden er der et sidestrømsfilter monteret på venstre side af motorblokken, og bag dette filter finder vi krumtaphusets udluftningsanordning, der fra de bagerste stødangstunneller ledes gennem en dæmper, der blot skal sørge for, at oliestøvet ikke hæmningsløst trækkes ud gennem udsugningsrøret, der blot er ført ned til fartvinden under vognen.

Denne motor har ifølge CUNA en effekt på 65 hk ved 5200 omdr/min, hvilket vil sige en effektmåling uden lydpotte og ventilator. Ifølge SAE målingen, der desuden berører motoren arbejdet med at trække vandpumpe og dynamo, er effekten 72 hk ved samme omdrejningstal, hvilket svarer til en litereffekt på 55,6 hk.

Transmissionssystemet består af en hydraulisk aktiveret tør enkeltpladekobling, en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, to-delt kardanaxel og hypoidfortandet differential.

Forhjulsophængningen består af overliggende triangellarmer og underliggende lasker med skråt fremad rettede reaktionsarme, hvilket er den samme ophængning, som fra første færd blev benyttet til de seks-cylindrede modeller, og man har uden ændringer kunnet benytte denne ophængning i forbindelse med skivebremses på forhjulene. Morsomt nok kunne Fiat reklamere med den første vogn i mellemklassen forsynet med skivebremses, medens Fiat var en af de sidste fabrikker, der behøvede at gå over til denne bremsekonstruktion. Ganske nøgternt betragtet er det nemlig ikke udelukket, at skivebremserne i forbindelse med almindelige personvogne kun er et modespørgsmål

ACCELERATIONSEVNE

0— 60 km/t	8,3 sek.
0— 80 «	13,9 «
0—100 «	22,9 «
0—120 «	39,4 «

BENZINFORBRUG

60 km/t	7,15 l/100 km
(14 km pr. liter)	
80 km/t	8,1 l/100 km
(12,35 km pr. liter)	
100 km/t	9,5 l/100 km
(10,9 km pr. liter)	
120 km/t	11,65 l/100 km
(9,4 km pr. liter)	

BREMSEEVNE

60 km/t	2,7 sek.	22 m
80 km/t	3,3 sek.	38 m
100 km/t	4,2 sek.	60 m
Maksimalt pedaltryk	40 kg	

og derfor også et salgsargument. Det er naturligtvis en strålende forbedring, når en vogn, der hidtil har været monteret med ganske uanstændige tromlebremser i stedet får nogenlunde veldimensionerede skivebremser, men om det er så stor en fordel at gå over til skivebremserne, når man i forvejen er indstillet på at montere sine vogne med veldimensionerede tromlebremser, må der sikkert sættes et stort spørgsmålstegn ved. Fordelen ved skivebremserne er antifading og ufølsomhed overfor vand og fugt fra kørebanen. På minussiden må man så notere omhyggeligt eftersyn helst for hver 5000 km, hyppig udskiftning af belægningsklodserne og risikoen ved det store arbejdstryk i det hydrauliske system. At skivebremserne kan bremse bedre end en god tromlebremse er en lodret løgn, og at skivebremser er skridsikre er den mest horrible påstand, der endnu er kommet fra bil-

fabrikanternes reklameafdelinger. Vi tør næsten spå, at det vil gå med skivebremserne som med gearstangen, der nu er ved at finde tilbage til gulvet igen — om en halv snes år vil tromlebremser måske blive det eneste saliggørende for almindelige personvogne, medens skivebremserne vil finde deres naturlige hjemsted i sports- og racervogne.

Ved baghjulsophængningen, der består af langsgående bladfedre, finder vi såvel som ved forhjulene en krævningsstabilisator, og mon ikke de to krævningsstabilisatorer, som Fiat har benyttet lige fra model 1100 så dagens lys i 1953, er en af hemmelighederne ved de gode køreegenskaber. Et voldsomt krængende karosseri betegner trods alt nogle massekræfter, der ender i en slagagtig påvirkning af hjulophængningen, og den store bevægelse af karosseriet i forhold til ophængningen kan fremkalde de styrende unoder, der gør vognens stabilitet ret uoverskuelig under visse omstændigheder. Der til kommer den rent psykiske virkning, idet et stærkt krængende karosseri giver udpræget indtryk af at køre over evne — i hvert tilfælde over vognens evner. Tilsyneladende har englænderne lurt italienerne på dette punkt, og flere engelske vogne kommer som allerede nævnt med krævningsstabilisator for og bag.

Men der er endnu en hemmelighed ved de gode køreegenskaber i en Fiat 1300: Man har lagt vægten godt frem på forhjulene, og der er betydelig større vægt på forhjulene end på baghjulene, når man er alene i vognen, eller når der er passagerer på bagsædet, medens der kun er nogle få kilos større belastning af bagakslen, når der er fire personer i vognen og bagage i bagagerummet.

Og så kan vi vist tillade os at starte ud på den egentlige prøvekørsel. Motoren starter på nøglen, der forinden har tændt kontrollamperne for choker, håndbremse, lade-strøm og olietryk, hvilket ser meget festligt ud, uden at vor barnlige begejstring dog kan blive antændt. Motoren trækker forholdsvis hurtigt uden brug af chokeren, og man mærker egentlig ikke noget til den

hysteriske opvarmningsperiode, der ellers er så kendetegnende for en Fiat.

Accelerationsevnene føles aldeles fortræffelig, og man bemærker den samme lydløshed som er kendetegnende for de seks-cylindrede modeller. Dette beror ikke alene på en god lydisolering, men i nok så høj grad på en fin mekanisk udformning og på den kendsgerning, at motoren består af fire nøjagtig ens cylindre med nøjagtig samme kompressionsforhold og samme fyldningsgrad, hvilket måske lyder som en selvfølge, men det er i virkeligheden en standard, der kun kan opnås ved et mirakel eller ved en omhyggelig bearbejdning af topstykkernes forbrændingskamre — jeg har tidligere fremført, at Italien stort set er delt mellem Pavestolen og Fiat, og miraklerne har man overladt til Vatikanet, medens man har valgt at bearbejde forbrændingskamrene på værktøjsmaskiner.

Styretøjet arbejder let og præcist, men egentlig med større udveksling end tilsyneladende nødvendigt, og styringskarakteristiken er neutral, selvom man i begyndelsen er på vagt overfor en tilsyneladende overstyring, når man er alene i vognen, men forholdet beror i virkeligheden på en aldeles omgående styrereaktion.

Affjedringen er lidt blødere end i tidligere Fiat modeller, men der er ingen gynnende tendenser, og man har fremragende kontakt med kørebanen under alle omstændigheder inclusive meget ujævne veje, hvilket beror på en meget effektiv og velafstemt dæmpning i de meget store teleskopdæmpere.

Ved virkelig hård kørsel forbløffes man over, i hvor høj grad vognen står fast uden udskridningstendenser, men man kan jo så nogenlunde regne sig til, hvor en udskridning skal og må finde sted, fordi man rent friktionsmæssigt lever over evne, og overstiger man denne grænse (der lå væsentligt over det, vi havde regnet os til), bryder bagvognen først ud, hvilket næppe kan virke overraskende, da man på grund af trækket på de drivende baghjul allerede har beslaglagt en del af friktionskræfterne til

dette formål, men det imponerende er, at i samme øjeblik man letter foden fra gaspedalen, samler man vognen op under fuld kontrol, hvor det er almindeligt, at udskridningen er gradvis aftagende — det virker faktisk, som om man kom op på skinnerne igen.

Den fingerede undvigemanøvre klares da også på den mest overbevisende måde, men netop i denne situation kunne man tænke sig lidt mindre udveksling i styretøjet, men man vil i hvert tilfælde kunne styre sig ud af meget prekære situationer, blot man selv reagerer tilstrækkelig hurtigt.

Et af de største plus ved denne vogn kan noteres i forbindelse med dens absolute sidevindsstabilitet, der tilsyneladende er uden sidestykke. I meget kraftig blæst kørte vi i alle retninger med vinden direkte fra siden, skråt forfra og bagfra i forskellige vinkler og fra udpræget læ direkte ud i voldsomme vindstød, men vognen kørte som en klippe — hvis De forstår, hvad jeg mener. I de mest voldsomme stormstød mærkede man en svag krængning i karosseriet, som om en usynlig person satte skulderen til, men vognen afveg ikke en centimeter fra sin kurs, så vidt et så nøjagtigt mål lader sig konstatere fra en vogns indre. Det er simpelthen formidabelt, at en vogn virkelig *kan* blive så sidevindsstabil.

Her vil det sikkert være på sin plads at sætte et minus ind. Ventilationsanlægget virker udmærket, og man kan med tilfredshed konstatere, at man også hos Fiat har fundet ud af, at jo højere man kommer op over vejbanen, des renere bliver luften, af hvilken grund luftindtaget er anbragt under vindspejlet. Varmeapparatet er dimensioneret til polarområder, så den side af sagen er også i orden, men det er blot ikke til at regulere ordentligt — enten er der i nærheden af 40° C i vognen, eller også er der overhovedet ingen varme. Der er et reguleringsudslag på ca. 15 cm for varmegåndtaget, men en mellemtemperatur skal findes indenfor en bevægelse på 2 mm af håndtaget, og da temperaturen på grund af den skiftende lufthastighed gennem var-

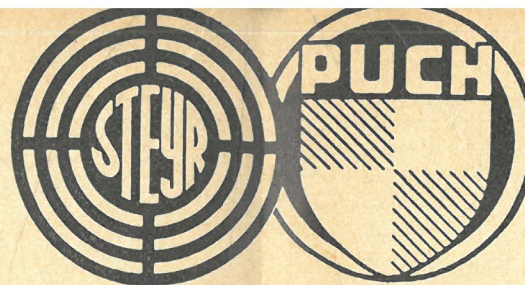
meapparatet er afhængig af den øjeblikkelige kørehastighed, kan det fastslås, at man på intet tidspunkt er i stand til at opnå en passende temperatur i vognen. Lad det så være, at de store genier i Fiat's konstruktionsafdeling har moret sig så godt med at fremstille denne vogn, at de ikke har haft lyst til at beskæftige sig med den slags trivialiteter, men så kunne de dog have hentet en lærling fra den store læringeskole og pålagt ham at fremstille en lidt mindre følsom varmtvandshane, hvis man da ikke vil gøre det eneste fornuftige, nemlig at dele luftstrømmen på samme måde, som det kendes i en gasturbine, altså simpelthen at lade en del af den indsugede, kolde luft gå udenom varmeapparatet og lade den forene sig med den opvarmede luft igen. Ved et simpelt reguleringsspjæld kan man så skifte mellem luftkanalerne på en sådan måde, at man kan føre hele luftmængden udenom varmeapparatet eller hele mængden gennem varmeapparatet og iøvrigt vælge en hvilken som helst stilling og kombination mellem disse to yderpunkter — men det er da for galt, at man skal sidde og opfinde den slags elementære ting, som alverdens bilfabrikanter ikke kan finde ud af, medens alverdens bilister må lide under denne mangel på praktisk anvendelig fantasi.

Motoren er absolut smidig, og den arbejder roligt helt ned til 30 km/t i topgear. Gearkassens fire udvekslingsforhold betegner en ganske naturlig aftrapning, og det naturlige sted for gearskiftning under maksimal acceleration finder derfor sted ved omtrent samme omdrejningstal af motoren, blot er tredje gear skudt lidt nærmere topgear. Ud fra de rene tal for udvekslingsforholdene i en gearkasse, der i dette tilfælde er 3,75:1 — 2,30:1 — 1,49:1 — 1:1, kan det ofte være lidt vanskeligt at danne sig et billede af skiftepunkterne og afstemningen i det hele taget, men man kan danne sig et rent grafisk billede af udvekslingsforholdene på den måde, at man tager den reciproke værdi som et grafisk mål, hvilket på borgerligt dansk vil sige, at man dividerer 3,75 op i 1, og det fremkomne tal bruger

man som måleenhed. For at få en manerlig længde på stregerne kan man regne med millimeter og gange med 5, hvilket man naturligvis så må gøre i hvert enkelt tilfælde for de fire udvekslingsforhold, og resultatet bliver fire forskellige streger, der med den ene ende anbragt på en vandret grundlinie giver et synligt udtryk for de fire udvekslingsforhold. Dette vil afsløre, at man i en sportsvognsgearkasse har et trediegear, der kun er lidt kortere end fjerde gear, men så er der et godt spring ned til andet gear, der kun er lidt længere end første gear. I en motorecykelgearkasse til en tysk 250 ccm model vil man ofte finde et stort spring fra første til andet gear, medens forholdet mellem de tre øverste gear er nogenlunde jævnt. I en Fiat 1100 kan man finde en meget jævn aftrapning mellem de tre laveste gear, medens der så kommer et synligt spring til fjerde gear. I model 1300 er forholdet så ensartet, at man kan trække en ret linie mellem spidserne på »gearlinierne«s frie ender, hvilket viser, at motorens drejningsmomentkurve har et jævnt forløb, der harmonerer med vognens naturlige egenskaber.

Når man således har tilfredsstillet sin nysgerrighed med hensyn til vognens køreegenskaber, kan man begynde at gå den lidt grundigere efter i sømmene, hvilket afslører udmærkede pladsforhold ved både for- og bagsæde. Sæderne er som i de fleste af nutidens vogne lidt for bløde, men erfaringsmæssigt er det noget, der for en del retter sig med tiden, efterhånden som polstringen sætter sig, men også på dette punkt bliver der i det store og hele leflet for meget for publikums smag og sløset for meget med samme publikums sikkerhed, for en god og effektiv kontakt kan være vanskelig at opnå gennem blødt gængende sæder. I mange tilfælde bruges den bløde polstring for at dække over et mangelfuldt affjedringssystem, men det er i hvert tilfælde ikke nødvendigt i en 1300.

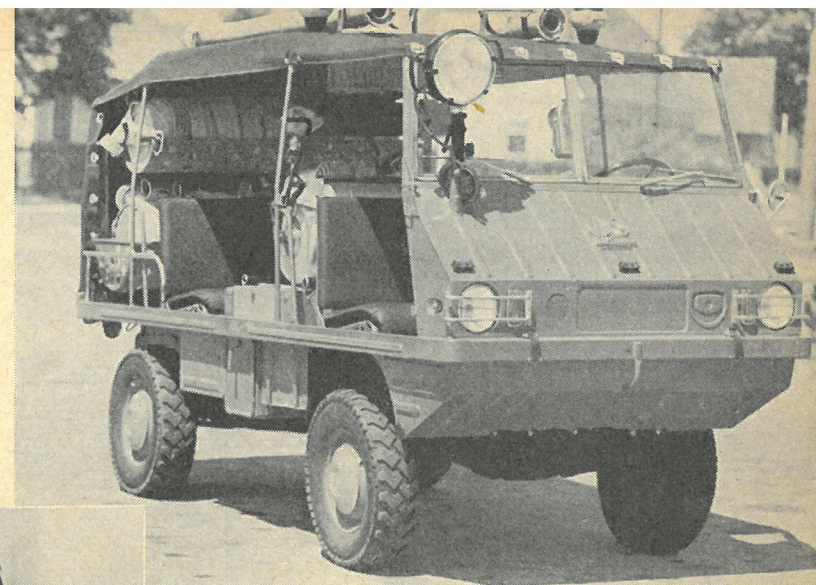
Karosseriet er udstyret med en masse forkromede lister, der støder vort øje, selvom vi udmærket ved, at en masse bilister elsker alt dette juletræsdynt, der får vognen til at



HAFLINGER

*Den lette terrænvogn
der løser utallige opgaver*

Haflinger'en findes i et antal af udførelser lige fra den nøgne terrænvogn til lukkede militærvogne og arbejdsvogne, varevogne med lukket førerhus, brandsprøjter o. s. v. Til landbrug, entreprenørvirksomheder og skovbrug er den lette, firehjulstrukne Haflinger et køretøj, der giver helt nye muligheder, for den kommer igennem, hvor alt andet må give op. På grund af reduktionsgearet i hjulnavene ligger drivakslerne over hjulenes centrum, hvilket giver en helt usædvanlig frihøjde over kørebanen.



Navnlig i de sydeuropæiske landdistrikter benyttes Haflinger som brandsprøjte, for den kommer gennem mudder og op ad stigninger, som ligger udenfor de større køretøjers muligheder. Specialkøretøjer vil i forbindelse med Haflinger kun sige specialudrustning. Til mandskabstransport på land- og skovejendomme sparer en Haflinger tid i hidtil ukendt målestok, dyb sne er ingen hindring for denne vogn, og den hurtige ændring fra person- til varevogn giver en nytteværdi helt ud over det almindelige.

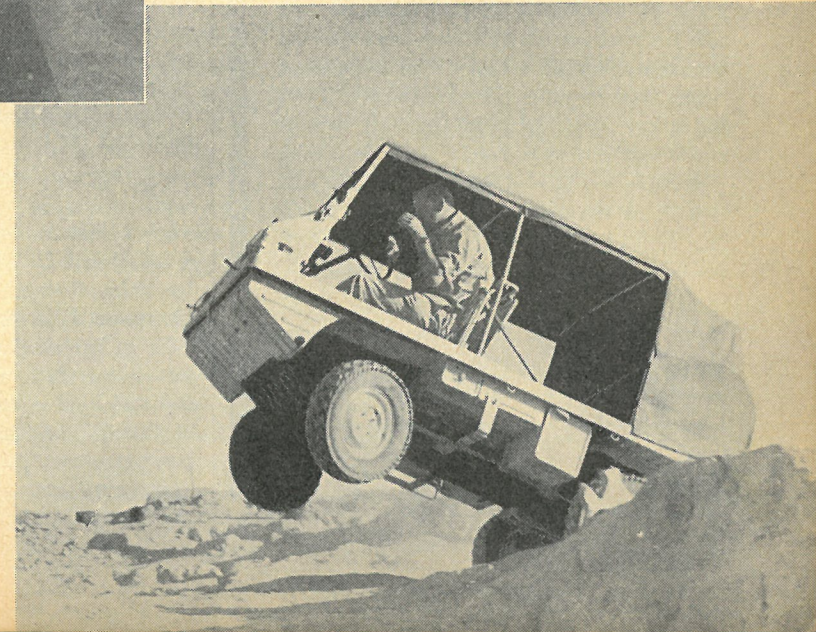
Priser fra kr. 13.200



HOVEDSPECIFIKATIONER

To-cylindret, blæserkølet, topventilet boksermotor. Boring 80 mm, slaglængde 64 mm, slagvolumen 643 ccm, kompressionsforhold 6,7:1, maksimaleffekt 25 hk ved 4500 omdr/min. Tør enkelpladekobling fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, spiralførtandede differentialer, reduktionsgear i alle fire hjul, kardanakslers med homokinetiske led ved forhjulene, manuelt betjent spærredifferentialer til både for- og bagaksel. Uafhængig affjedring af alle fire hjul. Egenvægt 580 kg, lasteevne 400 kg. Største stigeevne i tørt terræn 65%.

**Importør O. E. Andersen, Landgreven 4
København K. MI 4512**



se dyr ud og på den måde hæver den sociale levestandard udadtil. Folk, som har forstand på salg og reklame, påstår, at denne virkning er af overordentlig betydning for nutidens mennesker, men mon dog ikke den gamle regel om det betimelige i at være sig selv og at kunne være sig selv bekendt stadig er gældende for såvel mennesker som biler. I dette tilfælde har kromlisterne i flere tilfælde den praktiske opgave at skjule pladesammenføjninger, og lidt fornøjelse har man af dem på det vis, at karosseriet er billigere at fremstille på den måde, medens fordelen ved at kunne udskifte mindre dele i tilfælde af beskadigelse tilfalder forsikringselskaberne her i landet — i Italien, hvor man sjældent har forsikring for hverken ansvar eller materiel, er det selvfølgelig noget andet.

Ved en sammenfattende betragtning kommer jeg til det resultat, at model 1300 er en strålende vogn, men da jeg nødig vil risikere at blive beskyldt for at være forudindtaget i denne vogn, da det så småt er sivet ud, at jeg har kørt Fiat 1100, taler jeg med et par udenlandske kolleger i telefonen for at høre, om de har fundet graverende ting, som er undgået min opmærksomhed. Det har de ikke — den ene tilføjer, at han har bestilt en selv, den anden meddeler, at han har afbestilt en model 2300 for i stedet at bestille en model 1500, der bortset fra den kraftigere motor er identisk med model 1300. Så er man jo egentlig afvæbnet, og når jeg med lys og lygte skal søge efter en sur bemærkning, vil jeg blot tilføje, at denne vogn egentlig stiller for få krav til den bilist, der kan lide at betvinge sit køretøj og beherske dets unoder. Den fuldendte gentleman er kun sjældent nogen personlighed, og det samme kan siges om biler. Når teknikerne efterhånden har løst alle afgørende problemer på tilfredsstillende måde, så er vognene også blevet berøvet en del af deres personlighed. På samme tid får automobilkritikerne og prøvekørerne endnu en gang mulighed for at vise deres geniale tankeevne: Når der ikke er mere at gøre vrøvl over, gør de vrøvl over, at der ikke er noget at gøre vrøvl over.

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1295 ccm, kompressionsforhold 8,8:1, maksimaleffekt 72 hk (SAE) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,5 kgm ved 3400 omdr/min. Litereffekt 55,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,75:1, 2,30:1, 1,49:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, lasker og reaktionsarme, krængningsstabilisator, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i langsgående blad-fjedre, teleskopdæmpere, krængningsstabilisator.

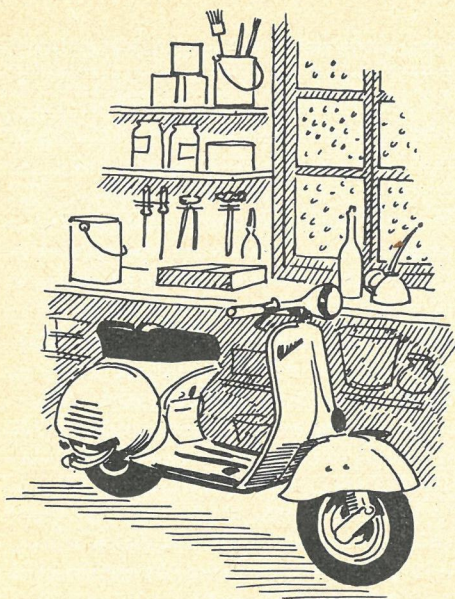
Bremser: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser, totalt bremseareal for 142 cm², bag 456 cm².

Elektrisk anlæg: 12 volt, dynamo 400 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4030 mm, total bredde 1545 mm, total højde 1365 mm, akselafstand 2420 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1272 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,35 liter, kølesystem 6,7 liter. Egenvægt 960 kg (kørekklar). Effektvægt 13,4 kg/hk. Top-hastighed 142 km/t.

Pris: Kr. 20.785,-.

Særlige bemærkninger: Venderadius 5,1 m. Karburator: Weber 28-36 DCD eller Solex C-28-32 PAIA 1. Tændrør: Champion L 5, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,42—0,48 mm, fortænding 12°, ventilspillerum 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 25 lbs/sqi. Gearkasse rummer 1,35 liter. Differentiale rummer 0,9 liter.



Vort eksperiment gik simpelthen ud på at stille en lille to-takt motor fra os i oktober uden at gøre hverken det ene eller det andet ved den, og i slutningen af marts demonterede vi den inden starten for på den måde at få et billede af de forskellige elementers befindende og tilstand. Opbevaringen foregik i en uopvarmet, ofte fugtig garage.

Vi har tidligere behandlet emnet, og ud fra tidligere erfaringer var det god latin at fylde krumtaphuset op med en speciel, rustbeskyttende olie, der forhindrede luften i at trænge ind til krumtap- og plejstangslejer, men denne fremgangsmåde kan enten være umulig eller i bedste fald meget besværlig, når det drejer sig om en to-takter, der ikke har nogen aftappingsprop i krumtaphuset. Det var egentlig denne omstændighed, der startede vore små eksperimenter, for vi ønskede at få klarhed over, om

Vinteropbevaring af den to-hjulede...

I betragtning af de klimatiske forhold i vinterhalvåret er det ikke så mærkværdigt, at trafikbilledet på vore gader og veje præges af en udpræget udtynning af scootere og motorcykler, der simpelthen er sat i vinterhi. Nu kan man gøre mere eller mindre ud af den to-hjulede vens stilstandsperiode, og vi føler det som vor opgave at skåne vore læsere for et større arbejde og en større ængstelse end højst nødvendigt, medens vi på den anden side føler det som vor pligt at give fyldestgørende råd og vejledning, så køretøjet ikke tager skade. Af samme grund har vi sidste vinter udført nogle eksperimenter, hvis resultater vi senere har diskuteret med forskellige specialister indenfor smøreliebranchen, og den samlede sum af erfaringer skal her komme læserne tilgode.

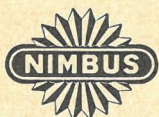
lejerne egentlig ville tage skade af at stå ubeskyttet vinteren over.

Ved demonteringen af den lille prøvemotor viste det sig, at der ikke var rust i lejerne, der stadig var beskyttet af et meget tyndt olielag sine steder og en næsten usporlig oliehinde på den øvrige del af lejet. Der var imidlertid ikke tvivl om, at lejerne ville blive tilført tilstrækkelig frisk olie ved en efterfølgende start, så vi behøver egentlig ikke bekymre os mere om lejerne.

Derimod kunne det konstateres ved cylindrens demontering, at denne nærmest var tør, og vi ville stille os stærkt tvivlende til, at cylindervæggen ved en efterfølgende start ville blive tilført en tilstrækkelig stabil oliehinde til at undgå tør friktion. Også stempeletringene var tørre med undtagelse af en

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

tynd oliehinde på den underste rings vandrete flader, og på den øverste ring var der endda enkelte små rustpletter.

Disse undersøgelser skulle godtgøre, at man uden videre skulle kunne sætte en motor fra sig til overvintring uden særlige foranstaltninger, blot man en gang imellem drypper lidt olie ned gennem tændrørshullet og drejer motoren nogle omgange, så olien bliver fordelt på cylindervæggen.

Disse resultater har vi forelagt forskellige olieteknikere, der egentlig kun kan godkende resultaterne, idet de dog vil fastslå, at skal en motor opbevares i længere tid, bør den beskyttes med de specielle rustbeskyttende olier til brug for motorer, men de moderne smørelser skulle i sig selv kunne virke beskyttende i op til et halvt år, men ikke på de lodrette flader, fra hvilke olien med tiden vil sive ned.

På Thornton laboratorierne (Shell) i England gik en tekniker endda så langt, at han ikke ville tage i betænkning at tage tændrørene af sin motor og dryppe lidt olie ned i hver cylinder, blot hans vogn havde stået stille i fjorten dage, for hinden af smørelseolie vil efter dette tidsrum ikke være tilstrækkelig stabil til at kunne klare smøringen uden tør friktion ved en påfølgende start. Det skal da også indrømmes, at der skal ikke så få motoromdrejninger til, før olien bliver slynget op på cylindervæggen i en fire-takt motor, for der kommer ingen oliestøv i krumtaphuset, og det varer et stykke tid, før systemet kommer under tryk i en sådan grad, at olien vil sprøjte ud fra plejelstangsejerne.

I en to-takt motor skal der erfaringsmæssigt en del forbrændinger til, før olien udskiller sig i tilstrækkelig mængde på cylindervæggen, og hvadenten der er tale om en to-takter eller en fire-takter, er vi blevet klar over, at den egentlige fare ligger i selve startøjeblikket efter længere tids stilstand.

Hvis vi derfor skulle opbevare en scooter eller motorcykle for vinteren, ville vi gå frem på følgende måde: Først ville vi afmontere akkumulatoren og enten sætte den til opbevaring på en pålidelig akkumula-

torstation, eller også ville vi lade den oplade en gang eller to i løbet af vinteren for at undgå sulfatering af pladerne. Dernæst ville vi smøre alle forkromede dele samt plade, der ikke i tilstrækkelig grad er beskyttet af lakken, ind i rustbeskyttende olie som f. eks. Castrol Rustilo nr. 40 eller Tectyl 506 — sidstnævnte kræver dog et afrensnings arbejde, når maskinen igen skal ud at køre, men det er nu hurtigt gjort.

I de fleste tilfælde er både motorecykler og scooter forsynet med et midterstativ, og der er egentlig ikke grund til nogen særlig opklodsning, med mindre der er tale om et sidevognskøretøj, blot vil vi sætte lidt større tryk på dækkene. Dernæst vil vi gennemsmøre åbne kæder med ren motorolie og måske ved samme lejlighed smøre bowdenkablerne igennem.

Vi tager tændrøret af motoren og drypper et par teskefulde motorolie ned gennem tændrørshullet og drejer motoren nogle gange for at sikre, at olien bliver fordelt over cylindervæggen og stempelringene. På dette sted kan der imidlertid være god grund til at hælde en pilsner på sig selv, da nutidens mennesker ikke er besjælet af tilstrækkelig tålmodighed, medmindre de dyrker yoga. Denne pilsner skal indtages, når man har hældt olie i tændrørshullerne, og man skal først dreje motoren, når der ikke er mere øl i flasken. Dette er noget i retning af moderne forklaring ifølge generalstabens og reklamebureauernes overbevisning ud fra den betragtning, at man skal sige til folk, hvad de skal gøre, og blæse på om de forstår, hvorfor de skal gøre det — det vil sikre korrekt udført arbejde, befri masserne for besværlig tænkning og på den måde gøre alle lykkelige eller dørske, hvilket ifølge generalstaben og reklamebureauerne kommer ud på et. Ifølge vor erfaring er der imidlertid en masse reaktionære kværlanter blandt vore læsere, der nok lynhurtigt kan acceptere det med pilsneren, men som tillige ønsker en anstændig forklaring, der simpelthen er den, at olien i ro og mag skal have lov til at lejre sig på stempelkronen og trænge helt ud til stemplets periferi, for

før kan den jo ikke komme i kontakt med cylindervæggen. Denne proces kan man altså roligt gentage et par gange i vinterens løb og frem for alt umiddelbart inden motoren igen skal startes.

Hvis man iøvrigt er rigtig øm over sin motor, kan man faktisk helt forhindre, at der kommer fugtig luft i den. I de mere eller mindre gode gamle dage tog man karburatoren af og bandt et stykke vaskeskind over indsugningskanalen og udblæsningsåbningen. Nu råder vi over langt bedre metoder, idet vi lukker indsugningskanalen med en plastikpose og selvklæbende celofan, så der bliver tale om en aldeles lufttæt lukning, og nøjagtig samme fremgangsmåde benyttes ved udblæsningsrøret, og for at gøre det helt godt, kan man komme et par små kalksten eller et andet vandabsorberende stof i plastikposerne, hvilket vil trække enhver form for fugt ud af den indesluttede luft — det frarådes dog at benytte kogesalt, der hurtigt vil blive til saltvand, som eventuelt kan fordampe. Er det en fire-takter, må man sørge for at stemplet står i topstilling, da man ellers risikerer, at udluftningsventilen står åben, og så er man jo lige vidt. Iøvrigt vil det være klogt at skifte til frisk motorolie på en fire-takter, umiddelbart inden maskinen stilles i vinterhi.

Vinteropbevaringen kræver altså ikke mere de meget store foranstaltninger med specialolie, der i visse motortyper kan være meget vanskelige at få aftappet igen, og følger man denne anvisning, kan man være ganske rolig for sit køretøj.

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

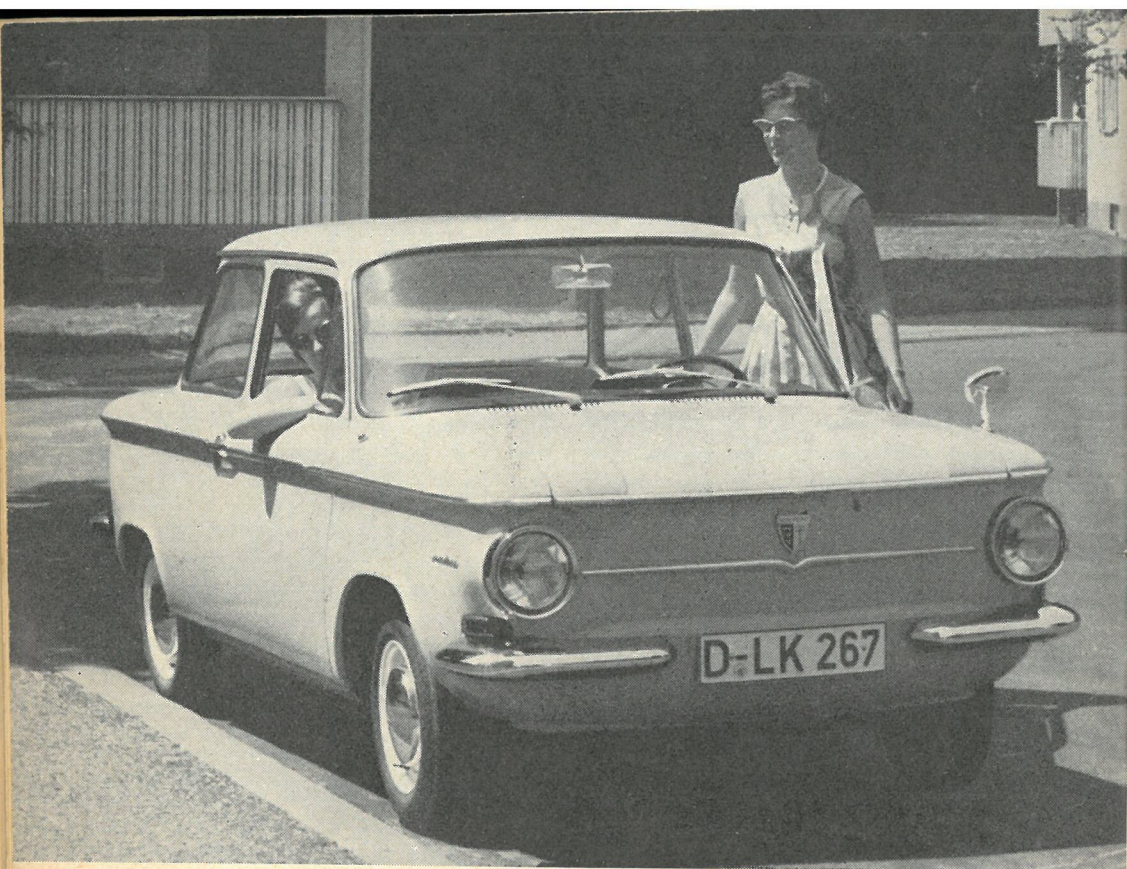
Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803



PRINZ 4

Når en sag er ved at gå i fisk, gør man ofte klogt i helt at droppe den, men udvikler den sig med en næsten guddommelig tåbelighed, skal man blot lade sig rive med, da det senere hændelsesforløb i reglen viser sig overmåde interessant, belærende eller forfriskende morsomt — det er i hvert tilfælde en erfaring, jeg har gjort gentagne gange.

Der var vist mig den tillid, at jeg kunne få en Prinz 4 til prøvekørsel, inden den officielt var præsenteret her i landet, blot måtte jeg bevæge mig til Fyns land, hvor

SMJ
PRØVEKØRSEL

Mogens H. Danker

vognen opholdt sig. Ved samme lejlighed kunne jeg så stifte nærmere bekendtskab med de nye Austin modeller. Kort sagt trivielle aftaler af den mest almindelige art, og hele projektet fik først et for alvor

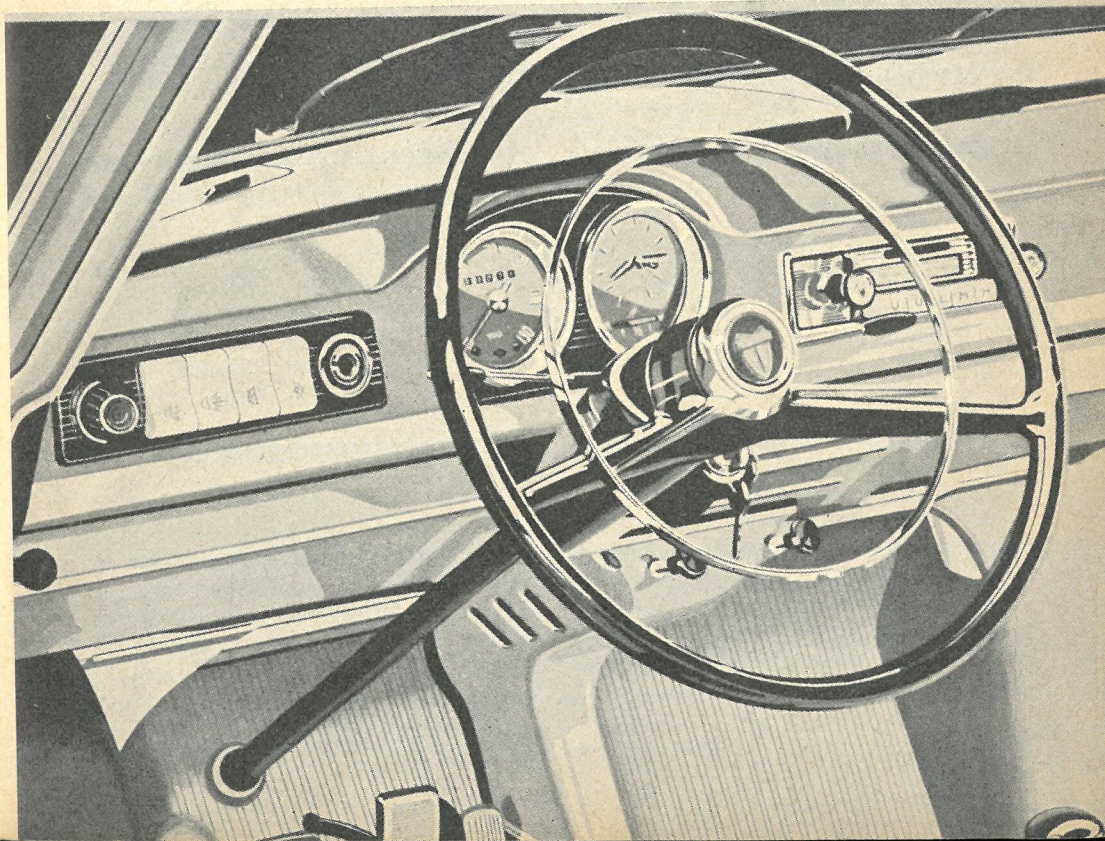
lovende skær, da man ringede fra Odense og spurgte, om jeg havde noget imod at tage Prinz'en med over til Fyn, for den var i København for øjeblikket. Den slags elsker jeg, for enten er der folk, der brænder efter at gense mig, eller også skal man tilbringe lidt tid sammen med ligesindede tåber, og begge dele er vederkvægende for

sjælen. Dette var i hvert tilfælde forklaringen på, at jeg ragede isen af en Prinz udenfor mit hus en årle morgenstund for at sætte kursen mod Korsør.

Det første plus jeg kunne notere ved vognen var en meget hurtig afgivelse af varme gennem defrosterkanalerne, hvilket gjorde det muligt at se ud endda til alle sider i løbet af meget kort tid. Jeg havde imidlertid ikke kørt mange kilometer, før rimtågen lå tyk som ærtesuppe over landskabet, og omgående blev jeg præsenteret for et lille minus nemlig en forkromet hornkontaktring, hvis refleks i vindspejlet var det eneste synlige — både ubehageligt og upraktisk, når man skal nå en af velfærdsstatens færger, der med et overskud på mere end 100 procent fragter velfærdsstatens borgere fra den ene ø til den anden.

Også i Prinz 4 finder man et velordnet instrumentbord og kontakter, man kan finde i blinde. I det venstre hjørne bag vindspejlet ser man den klap, der lukker over friskluftkanalen. Skærmkasserne tager meget af gulvpladsen, og det ville være en fordel, hvis pedalerne var hængslet under forpanelet.

Samtidig kunne jeg konstatere, at der i denne vogn var en skærmkasse netop på det sted, hvor jeg plejer at have mit venstre ben, og inden jeg havde fundet en ny benstilling, blev vejen isglat, så vognen opførte sig som en loppe på et varmt komfur, og det eneste jeg egentlig kunne se af den omgivende geografi var små skilte med 'Rabatten er blød'. Således opsummerende, at jeg endnu ikke havde fundet den rigtige kørestilling, at sigtbarheden var som en tallerken gule ærter, at jeg til stadighed kørte bagefter en forkromet hornkontaktring, at vejen var glat som en skøjtebane og at rabatten var blød, kom jeg i tanker om det kendte slogan for denne vogn — Man har det godt, når man har en Prinz. Hvis jeg ikke med denne enestående kombination var kommet til at skrupgrine, så vognen ragede rundt over hele vejen, så ville jeg have opgivet min profession til fordel for et hjemmebageri eller lignende. Til Prinz'ens ros skal det siges, at vi nåede færgen med det kvarter, man skal være der før afgang, selv om jeg først kom i tanker om dette alt



andet end akademiske kvarter på vejen, så da jeg om bord på færgen satte kurs mod en kop kaffe, var det mere det tyske slogan, der stod i mit hoved: Gut fahren mit dem Prinz.

Medens vi taler om færges, så kan jeg give Prinz-ejerne den oplysning, at man ved bestilling af fægebilletter enten skal opgive vognens længde eller oplyse, at det er en NSU, for Prinz findes ikke i statsbarnernes prisliste, medens en forveksling med Princess forekommer, og så får man lov til at betale for en vogn i største klasse. Urimeligt nok betaler man dog kun nogle få kroner mindre for en Prinz end for en stor amerikansk vogn, der fylder næsten det dobbelte.

Prinz 4 er bygget på samme undervogn som den lille Prinz, men med et nyt karosseri, der navnlig giver bedre plads ved bagsædet, så medens man ikke med god samvittighed kunne acceptere Prinz til fire fuldvoksne personer i den første udgave, så er Prinz 4 tilpas rummelig til fire voksne, og der er endda bedre plads til lange mennesker på bagsædet end i flere større vogne.

Den mekaniske side af sagen følger i alt væsentligt den oprindelige udformning. Den to-cylindrede motor stammer i lige linie fra NSU Max, da man finder den ekscentrik-

92 eller endda en billigere blanding, hvis man ikke kører med for tung fod. Den oprindelige, lidt uheldige karburator er blevet afløst af en Solex 34 PCI, der giver en jævn forbrugsurve og udelukker »blinde« områder i karbureringen.

Man må uvægerligt imponeres over motorens smidighed og lydløshed, når man tager i betragtning, at det drejer sig om en luftkølet motor med en litereffekt på 51,5 hk (DIN), der på intet tidspunkt afgiver en generende støj. Heller ikke under hård acceleration gennem gearene med op til 85 km/t i tredje gear fremkommer der generende motorstøj eller vibrationer i karosseripladen, hvilket må føres tilbage til en hensigtsmæssig ophængning af motoren.

Transmissionssystemet består af en tør enkeltpladekobling, en primæruvveksling mellem motor og gearkasse med udvekslingsforholdet 2,08:1, en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse og differentiale med udvekslingsforholdet 2,31:1 — alt sammen bygget sammen med motorblokken i et enkelt aggregat. Momentet overføres til de drivende baghjul gennem kardanaksler, medens baghjulene er ophængt i store triangellarme, der giver en ren pendulakselføring affjedret ved hjælp af skruefjedre og dæmpet med lange teleskopdæmpere.

ACCELERATIONSEVNE

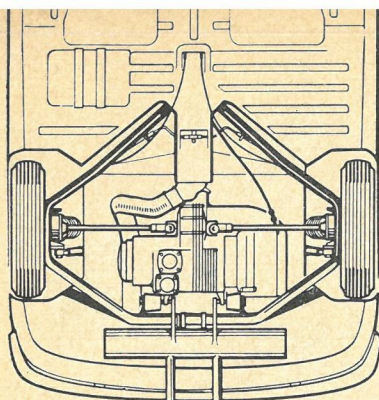
0— 60 km/t	8,3 sek
0— 80 «	14,5 «
0—100 «	26,8 «

BENZINFORBRUG

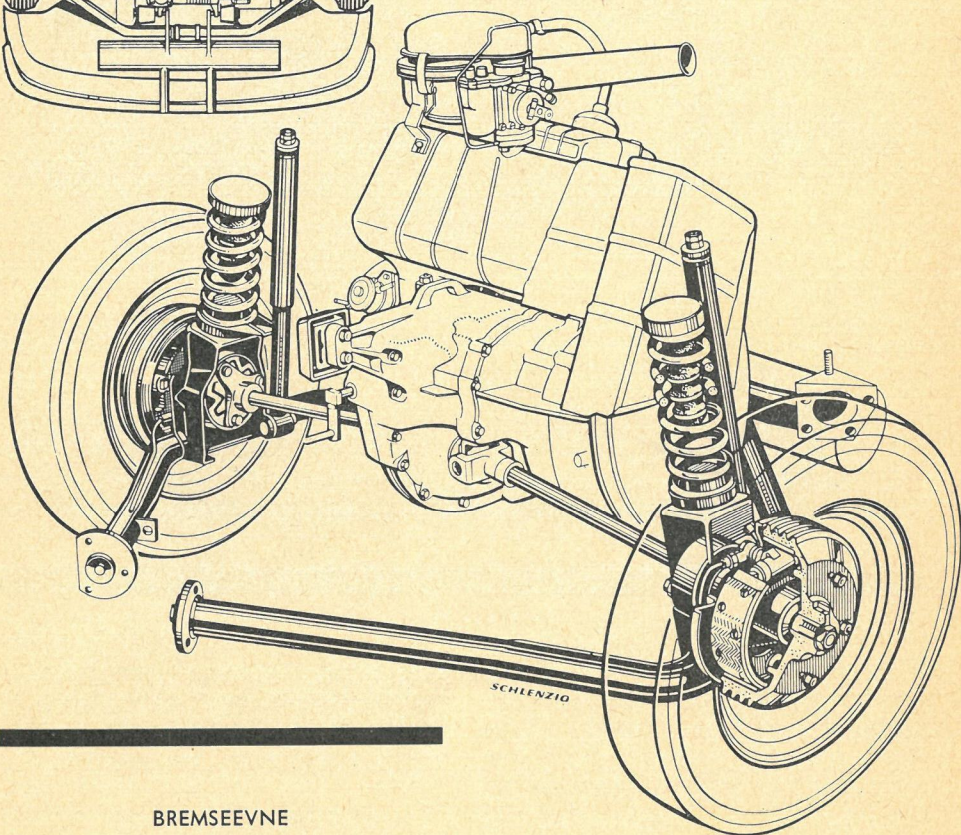
60 km/t	4,25 l/100 km
	(23,5 km pr. liter)
80 km/t	5,15 l/100 km
	(19,4 km pr. liter)
100 km/t	6,5 l/100 km
	(15,4 km pr. liter)

styrede overliggende knastaksel, der var kendetegnende for konstruktionen. I Prinz 4 benyttes udelukkende den udgave af motoren, der giver 30 hk (DIN) ved 5500 omdr/min. Da boring og slaglængde er henholdsvis 76 mm og 66 mm, er slagvolumen 598 ccm, og kompressionsforholdet er 7,5:1, hvilket gør det muligt at køre på oktantal

Direkte på motorens krumtapaksel er en dynastart monteret, men det har vist sig, at den oprindeligt monterede akkumulator på 32 ampèretimer er lige lovlig svag, når temperaturen falder til omkring eller under nulpunktet, og derfor bliver vognen på det danske marked monteret med en større akkumulator.



Her ses det samlede motoraggregat og baghjulsophængningen. Kardanakserne er koblet til baghjulsakserne ved hjælp af store gunnikoblinger, der virker lyddæpende og modvirker stød i transmissionen. Som det fremgår af skitsen til venstre, er de to store trinagelarme hængslet sådan, at bagakserne under affjedringsbevægelsen altid vil stå vinkelret på vognens længdeakse.



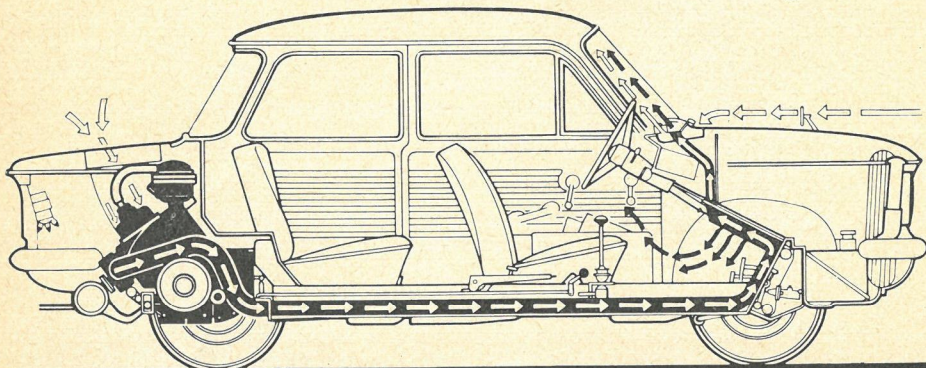
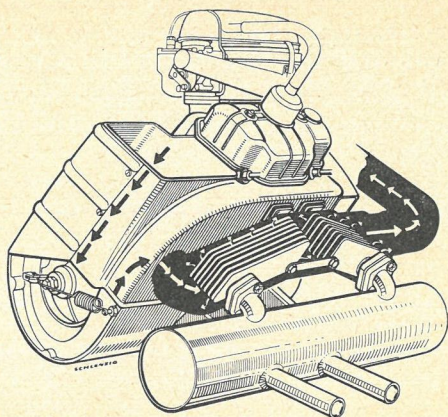
BREMSEEVNE

100 km/t	58 m	4,1 sek.
80 km/t	36 m	3,1 «
60 km/t	20 m	2,4 «

Mellem cylinderblokken og lyddæmperen er der indskudt to ret store varmeelementer, der giver køleluften en yderligere opvarmning, inden den gennem centralrøret i vognbunden føres frem til varmeanlæggets fordelere, der beforder den opvarmede luft til defrosterspalterne og efter ønske til gulvet i højre og venstre side. Foruden varmean-

lægget er der en friskluftkanal i hvert hjørne under vindspejlet, og under hele prøvekørslen kunne man på fuldstud tilfredsstillende måde regulere temperaturen, medens der var masser af frisk luft i vognen. Enkelte gange umiddelbart efter start fra stilstand ved rødt lys eller andet holdt i trafikken kunne der spores en udpræget lugt af varm motor i vognen, skønt det var mere rimeligt, om denne lugt fremkom under kørsel med top-hastighed eller anden form for maksimal-

Til højre ses de to varmeelementer, der opvarmes af udblæsningsgassen og omslutes af kølekappen. Snittet gennem vognen viser varmeanlægget, der er simpelt, men effektivt. Motorens blæser fører den varme luft gennem centralrøret i vognbunden, medens man kan åbne for den friske luft, der kommer ind gennem en åbning foran vindspejlet.



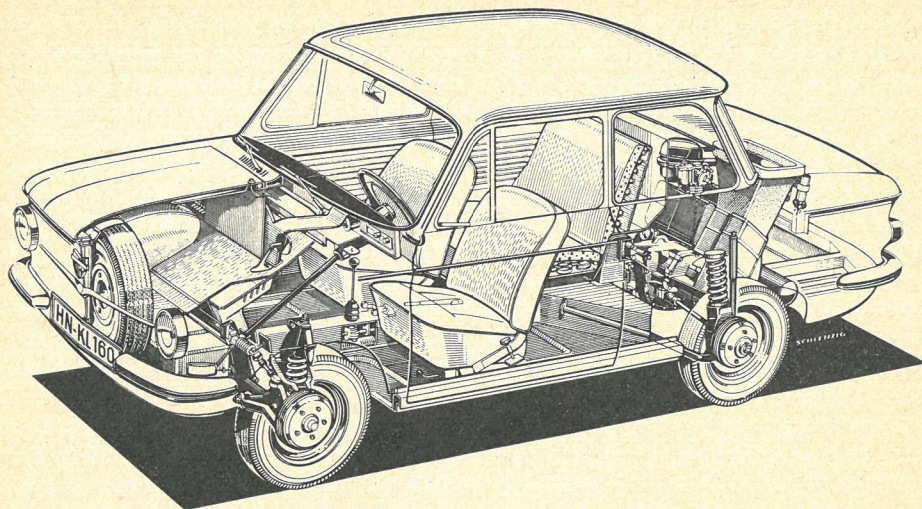
belastning. Forklaringen er da også den, at det er udblæsningsgas, der umiddelbart efter starten kan blive hvirvlet op til ind-sugningsåbningerne bag bagruden, og af samme grund bliver vognene, der nu eksporteres, forsynet med lidt længere udblæsningsrør, så man undgår den uheldige hvirveldannelse.

Forhjulene er ophængt i korte og lange triangelarmer affjedret af skruefjedre, dæmpet af teleskopdæmpere og forbundet med en krævningsstabilisator. Styretøjet er udformet som tandstangsstyring med den sædvanlige præcise virkning, og rattet er forskudt en lille smule til højre for førersædets midte.

Interiøret virker gennemtænkt og velordnet med en glimrende afskærmning af instrumenterne, der består af et rundt speedometer med kilometertæller og indbyggede kontrollamper for fjernlys, ladekontrol, olie-

tryk og blinklys, og til højre for denne ur-skive er der et rigtigt ur med indbygget benzinstandsmåler, der er standardudstyr på specialmodellen. Desuden tænder en klart lysende kontrollampe, når chokeren er i funktion.

På ratstammen sidder to kontaktarme til henholdsvis blinklys og afblænding, medens gearstangen er anbragt i gulvet — den forkromede hornkontaktring har vi talt nok om. Til venstre på forpanelet er der et kontaktbord bestående af en drejekontakt til de selvparkerende viskere, og kontaktknappen er udformet som en gummibælg, der sætter tryk på vindspejlsvaskeren, desuden trykknapper til positionslys, hovedlygter og omstyring til natparkering (højre og venstre side), hvilket viseligt nok er påbudt ved lov i Frankrig, tilladt i Tyskland og forbudt i Danmark. Også det i afblændingskontakten indbyggede overhalingslys er som bekendt forbudt i Danmark. Til højre for



Dette snit gennem vognen viser, hvordan det kompakte motoraggregat er anbragt tæt op til bagakslen, men alligevel er vognen blevet haletung. Man begriber ikke helt denne forkærlighed for hækmotorer og baghjulstræk, for så afskyeligt et element er en kardanaksel nu heller ikke, hvis man vil se bort fra at benytte forhjulstræk.

trykknapperne er der en stikdåse til en elektrisk cigarettænder (ekstraudstyr). Til højre for ratstammen sidder den kombinerede tændings- og startkontakt, der på den prøvekørte vogn tillige var kombineret med en ratlås, der kan fås som ekstraudstyr.

De to forstole har indstilleligt ryglæn, der er armlæn på fordørene, to solskærme, drejeknapper til ventilationsvinduerne, handskerum og et ikke generende bakspejl samt udvendigt sidespejl. På centralrøret mellem de to forstole finder vi en solid håndbremse samt håndtag for choker og varmlufttilførsel.

Udsynet er udmærket og kørestillingen er god, blot fører man en stadig kamp for at få det venstre ben anbragt ordentligt. Da man tillige finder ud af, at det kniber med pladsen ved pedalerne, hvis man har et par brede sko på, kommer man ganske naturligt på den tanke, om der ikke ville kunne opnås en hel del, hvis man gik over til hydraulisk betjening af koblingen og hængslede begge pedaler foroven, for så kunne man anbringe den venstre fod bekvemt, og gaspedalen kunne rykkes lidt bort fra centralrøret.

Når man på forhånd har regnet ud, at der er knapt 19 kg egenvægt pr. hk, forventer

man ikke sprinteregenskaber i vognen, men gearkassens udvekslingsforhold er lagt sådan, at man har en særdeles tilfredsstillende accelerationsevne op til 80 km/t, hvilket klares på 14,5 sekunder fra stående start. Gearskiftningen er iøvrigt hurtig og præcis, hvilket ikke alene bidrager til den hurtige acceleration gennem gearene, men også giver en vis overlegen manøvresevne under bykørsel.

Som »lilleprinsen« er også Prinz 4 overordentlig styrefølsom, og derfor er den ret enestående på en snoet vej. Man har iøvrigt lykkeligt undgået enhver overstyringstendens, medens man til fulde kan glæde sig over den hurtige og præcise styring, der ved ganske små bevægelser i håndleddene dirigerer vognen gennem de sindrige kurver på de fynske landeveje.

Retningsstabiliteten er tilfredsstillende i vindstille, men man kan ikke komme uden om, at Prinz 4 som alle andre vogne med hækmotor er overordentlig sidevindfølsom, navnlig når man er alene i vognen, medens to mand på forsæderne giver en nogenlunde ligelig vægtfordeling på for- og bagaksler, hvilket gør vognen mere stabil. Det er stadig os en gåde, at man til hækmotorvogne ikke fremstiller en vandballasttank af gum-

mi anbragt helt foran i snuden på vognen, for så kunne man ganske simpelt lukke vandet af og lade tanken klappe sammen, når man skulle bruge hele bagagerummet. Navnlig ved natkørsel, når man ikke kan tage sig i agt for lægivende huse og beplantninger, er sidevindsfølsomheden generende, da der kan komme ret store udslag fra den beregnede kurs, men selvom det kan være fristende at korrigere med det hurtigtvirkende styretøj, gør man klogest i at lade vognen passe sig selv, når det er muligt, for den kommer selv tilbage på kursen.

På landevejen kan man mærke et godt drejningsmoment mellem 60 km/t og 90 km/t, men alligevel kan man en gang imellem med fordel skifte ned til tredje gear under overhaling, hvis udgangshastigheden ligger omkring de 60 km/t. Man holder iøvrigt ubesværet en marchhastighed på 100-110 km/t, og tophastigheden målte vil til 118,6 km/t.

Med den lille hjulstørrelse går det ikke let at løse bremseproblemet på en tilfredsstillende måde, da man kun har været i stand til at anbringe en bremsetromle med en diameter på 180 mm og en belægningsbredde på 30 mm. Det effektive bremseareal andrager ialt 377 cm², hvilket giver 0,66 cm² pr. kg egenvægt, og derfor må man benytte sig af et forholdsvis stort pedaltryk for at opnå en tilfredsstillende opbremsning — med kørerer alene i vognen måltet det til 42 kg på bremsepedalen, medens man må regne med endnu større pedaltryk med fuldt læs på vognen.

I de skandinaviske lande tager man ikke så tungt på personvognenes belastning, medens man her i landet er yderst nøjeregnende med overlæs på last- og varevogne. I Tyskland derimod skal enhver personvogn godkendes til en maksimal nyttelast, der ikke må overskrides. Med en vis undren har man set tyske personvogne i mellemklassen med en lasteevne på kun 350 kg, hvilket kan veksles til fire personer à 85 kg samt 10 kg bagage. En Mercedes 190 har således kun en tilladt nyttelastevne på 450 kg, hvilket selvfølgelig er tilstrækkeligt, men hos NSU er man ret stolte over at have fremstillet så robust en undervogn og bærende konstruktion, at den tilladte nyttelast blev ansat til 435 kg. Selvom bagagerummet har et rumfang på 250 liter, vil det blive vanskeligt at overlæsse en Prinz 4.

Prinz 4 vil sikkert i udstrakt grad komme til at gøre gavn som »den anden vogn« i familien — i det mindste i de lande, hvor man ikke skal betale for to biler for at få en — og fortræffelig er den også til kørsel i nærtrafikken. Blandt andet er den eminent til en kantstensparkering (hvor og når dette er tilladt), fordi totallængden kun er 3,44 m, og venderadius er 4,4 meter, så man kan smutte ind på mange pladser, som andre vogne må opgive at benytte.

I de dage, jeg kørte med Prinz'en, fandt jeg som ovenfor beskrevet, både positive og negative punkter, men et væsentligt plus er vognens økonomi. Den største anke er sidevindsfølsomheden, men hvor finder man en sidevindsstabil vogn i denne prisklasse?

*De kan endnu
nå at få en*

SMJ

*årgang 1960
til nedsat pris*

**Kr. 8,75
plus porto**

*Indsend Deres bestilling
til*

**SKANDINAVISK
MOTOR JOURNAL
KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE**

Der er mig bekendt ikke en eneste. Benzinøkonomien er måske ikke enestående for en vogn i denne klasse, men dermed bringer man også hele kategorien af mindre vogne ind i billedet på en meget aktuel måde. Til daglig hævder man jo, at det ikke spiller nogen nævneværdig rolle, om en vogn kører 10 eller 12 km pr. liter, da det på et årligt kørselsbehov på 20.000 km kun giver en difference på 340 kroner, og det er jo et beløb, som ingen mennesker regner med i velfærdsstaten, hvor man tilsyneladende har accepteret inflationen. Men hvis man tog en lille hammer på et langt skaft af den art, som jernbanefunktionærer fra tid til anden løber rundt og hamrer på hjul-lejerne med, og begiver sig til de endeløse rækker af friluftparkerede biler i et tæt bebygget beboelsesområde, for der at praktisere det lille hammerslag op i bunden på de parkerede vognes benzintanke, så ville man i uhyggeligt mange tilfælde høre et hult drøn fra en næsten tom tank. Det er nemlig en kendt sag, at alt for mange nye bilister overhovedet ikke har råd til at holde vogn — eller i hvert tilfælde ikke råd til at holde den forholdsvis store vogn, de har valgt. Selvfølgelig kom kontosystemerne også her de nødste til hjælp med at udskyde den endelige ruin et stykke tid endnu, men på tankstationerne kender man kun alt for godt en bestilling på fem eller ti liter til en tank, der med lethed kunne sluge tredive liter eller mere. Hvis man ved anskaffelsen af en Prinz 4 kan spare 600-700 kroner i benzinudgift om året og spare nogle tusinde kroner i anskaffelsesomkostninger, der i alt for mange tilfælde skal forrentes med ca. 20 pct., så ville der være betydelig bedre orden i mange familiers økonomi, og familiens medlemmer ville tilmed få råd til at køre i vognen. Under denne usædvanlige synsvinkel har Prinz 4 sin store berettigelse, og har vognen nogle minus-punkter i forhold til den almindelige mellemklassevogn, så har den så sandelig også mange plusser, der forhindrer, at det fornuftbetonede valg til fordel for den mindre vogn kommer til at betyde mindre køreglæde eller mindre transportværdi.

SPECIFIKATIONER

Motor: To-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel, luftkølet. Boring 76 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 598 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 30 hk (DIN) ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 4,5 kgm ved 3250 omdr/min. Litereffekt 51,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsmotor til gearkasse 2,08:1. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,14:1, 2,21:1, 1,41:1, 1:1. Bagaksel: udveksling 2,31:1. Dækstørrelse 4,80-12".

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme (korte og lange), skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i triangelarme, skruefjedre, luftgummipuder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 377 cm², fabrikat Ate-Lockheed.

Elektrisk anlæg: 12 volt, dynamo 130 watt, akkumulator 46 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3440 mm, total bredde 1490 mm, total højde 1360 mm, akselafstand 2040 mm, sporvidde for 1230 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 37 liter, oliesump rummer 2,35 liter. Egenvægt 565 kg. Effektvægt 18,8 kg/hk. Tophastighed 118,5 km/t. Standardforbrug 5,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 13.349,-.

Særlige bemærkninger: Tandstangsstyring, venderadius 4,4 m. Karburator: Solex 34 PCI. Tændrør: Bosch W 225 T 2, elektrodeafstand 0,7 mm, kontakt-afstand 0,35 mm, fortænding 0 mm, ventilspillerum 0,10 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 17—25 lbs/sqi., baghjul 22—25 lbs/sqi. Afhængig af belastning.

Efter at FM-radio og fjernsyn er blevet mere og mere udbredt i hjemmene, er samtidigt opstået problemet, hvordan man kan forhindre den støj, som skyldes benzindrevne motorer i at brede sig ud til FM- og TV-apparaterne. I mange lande og naturligvis også i Danmark arbejder komiteer og udvalg med henblik på at nå frem til en løsning, som kan tilfredsstille alle parter, d. v. s. motorfabrikanterne, som stadig skal kunne levere en motor, der går tilfredsstillende, radiolytteren og fjernseeren, som gerne vil høre og se programmerne uden for megen uheldig indblanding fra forbikørende knallerter, som for tiden regnes for fjernseernes værste fjender, samt motorejeren som i den sidste ende skal betale gildet uden egentlig selv at have nogen glæde af det.

Arbejdet er nu så vidt fremskredet, at der er dannet en international komité ved navn CISPR — Comité International Spécial des Perturbations Radioélectriques. Denne komité har udarbejdet nogle regler og nye elektriske måleværdier for den af en benzinmotor udstrålede radiostøj, og man vil forhåbentlig efterhånden nå frem til, at disse regler kommer til at gælde for motorbefordringsmidler i alle lande, eller at der gælder regler, hvorved man opnår det samme som ved de af CISPR udarbejdede. F. eks. er man blevet enige om at støjdæmpende komponenter skal være mærket som vist i fig. 1. Der findes i Europa flere lande, som allerede igennem et stykke tid har haft lovfæstede regler om radiostøjdæmpning, således bl. a. England, Østtyskland og Tjekkosllovakiet. Frankrig, Holland

og Vesttyskland er ligeledes kommet langt med hensyn til at beskytte radio- og TV-modtagningen. Således gælder i Vesttyskland den regel, at alle nye forbrændingsmotorer med elektrisk tændingssystem skal være såkaldt primærstøjdæmpet efter 1. juli 1958 og man regner med, at efter januar 1962 skal *samtliche* af den nævnte type køretøjer være primærstøjdæmpet. Hvor stor indflydelse dette vil få på eksporten fra Tyskland, kan man endnu ikke sige noget om.

Primærstøjdæmpningen.

Efter CISPR-normerne stilles der forskellige krav til en primærstøjdæmpning afhængig af, om tændingssystemet er helt omsluttet af et stålpladekarosseri som f. eks. de fleste automobiler, eller om tændingssystemet er åbent udadtil som f. eks. på biler med plastikkarosseri, på visse bådmotorer, på knallerter og motorecykler samt på stationære motorer.

Da karosseriet i sig selv har en skærmende virkning, kræves der kun indskudt modstande ved henholdsvis tændrør og fordelerdæksel (se fig. 2).

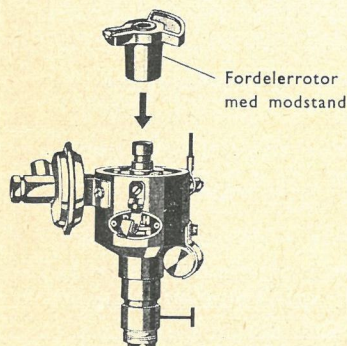
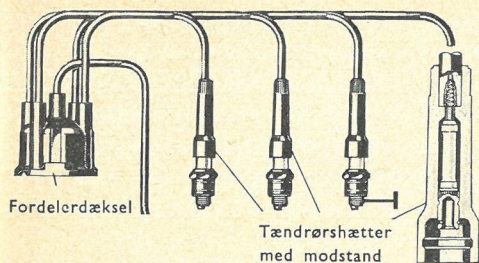


Fig. 1 Tændrør med symbol for radiostøjdæmpning

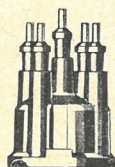
Befordringsmidler med stålpladeomsluttet tændingssystem

Tændrørene kan fås med indbyggede modstande, og med disse tændrør opnår man absolut den største dæmpning, idet det gælder om at anbringe det dæmpende led så nær støjkilden som muligt. Man skal dog ikke regne med, at motorejeren almindeligvis fortsat vil ofre de $2\frac{1}{2}$ —3 gange så dyre tændrør. Derfor er der i reglen også angivet

Radiostøjdæmpning



eller
stikpropmod-
stande



eller
støjdæmpningsmuffer

højst 10 mm

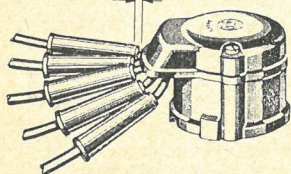


Fig. 2 Afskærmning af vogn med stålkarrosseri

den mulighed at lade modstanden sidde i tændrørshætten. Modstanden i disse hætter er almindeligvis 5-10 kohm, men f. eks. hos Bosch kan man få tændrørshætter, i hvilke jævnstrømsmodstanden kun er 1 kohm, hvilket har gunstig betydning for tændingssystemet, men hvor denne indstøbte modstand er viklet på en sådan måde, at den i FM- og TV-frekvensområdet har en vekselstrømsmodstand på 5-6 kohm (se fig. 3), hvad der naturligvis har en gunstig virkning på støjdæmpningen. Er der ikke plads til tændrørshætter, kan man bruge tændrørsmuffer, der dog skal anbringes så nær rørene som muligt.

Til at dæmpe gniststøjen i fordelerdækslet kræves indsat en fordelerrotor med indbygget modstand, eller hvis en sådan ikke kan monteres, da i toppen mellem tændkabel og dæksel indskudt en modstand som vist på fig. 2. Hvis ej heller en sådan stikpropmodstand kan anvendes, tillades de ovennævnte tændrørsmuffer indskudt i kablet, dog således at afstanden mellem muffekant og kanten på fordelerdækslet højst er 10 mm. På nogle bilmærker ser man anvendt et såkaldt støjdæmpet tændkabel i stedet for de ovennævnte faste støjdæmpningsdele. Dette tændkabel har til forskel fra det almindeligt kendte kables faste kobberleder en leder af gummi, nylontråd eller silketråd gjort ledende ved behandling med grafit. Jævnstrømsmodstanden i et sådant støjdæmpningskabel er normalt 10-25 kohm/m. Der kræves specielle kabelsko for at sikre en effektiv forbindelse til tændrørene.

Tændkablerne er meget følsomme for mekaniske påvirkninger og ændrer deres mod-

Af ing. J. Bardrum

af benzinmotorer

stand ved ændring af faconen. Man må konkludere derhen, at det ved efterstøjdæmpning af en leveret bil ikke kan betale sig at anvende støjdæmpet tændkabel, hvorimod det kan være en økonomisk fordel for bilfabrikanten.

Befordringsmidler uden skærmende karrosseri

På biler med plastikkarrosseri samt på knallerter, motorcykler og visse motorbåde er det nødvendigt at gå lidt kraftigere til værks, hvis man vil følge CISPR-normerne. Over tændrørene anbefales en tændrørshætte med udvendig metalskærm, der omslutter hele røret (fig. 4), eller eventuelt støjdæmpede tændrør. På knallerter er denne skærmende hætte alene tilstrækkelig (fig. 5). Ved en eventuel fordeler kræves foruden støjdæmpet rotor også de tidligere omtalte stikpropmodstande (fig. 4) eller støjdæmpningsmuffer.

Hvis det af monteringsmæssige grunde viser sig nødvendigt helt at undgå modstande

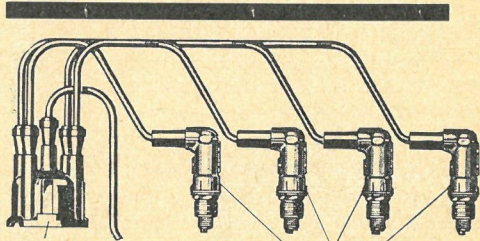
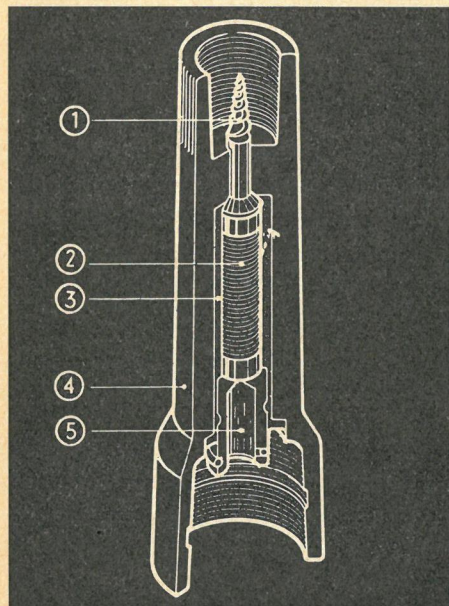
i tændingssystemet, har man mulighed for at støjdæmpe anlægget ved at lægge en stelforbundet skærm omkring de enkelte dele i systemet og sørge for at stelforbindelsen virkelig er ført igennem hele skærmsystemet. Skærmprincippet anvendes dog kun ganske lidt og som regel i forbindelse med et sende-modtagerudstyr i vognen, idet systemet er vanskeligt tilgængeligt ved rutineeftersyn og reparation.

Grænsen for tilladelig støjdbredelse

Den ovenfor omtalte støjdæmpning vil almindeligvis kunne holde støjen fra tændingssystemet under de af CISPR fastsatte bestemmelser.

Fig. 6 viser kurver over konstateret radio-støj fra en bil og en knallert henholdsvis uden og med det omtalte primærstøjdæmpningsudstyr. Desuden den af CISPR fastsatte grænseværdi for radiostøj indenfor det frekvensområde, hvor FM og fjernsyn sender.

Vi har nu omtalt, hvad man efterhånden



Fordelerdæksel med stikpropmodstande

Kappeskærmet tændrørshætte med modstand

Fig. 4. Primærstøjdæmpning af tændingssystem på ikke-karrosserisærmet motor. Desuden skal der være fordel rotor med modstand eller støjdæmpningsmuffer.

Fig. 3. Tændrørshætte med modstand.

- 1) Tilslutning for tændkabel. 2) Afstemt trådmodstand.
- 3) Vandtæt indstøb i plastic. 4) Lysebrun bakelit. 5) Tilslutning for tændrør.

kan vente vil blive obligatorisk også herhjemme på biler, motorecykler, knallerter og både. Vi har ikke omtalt udstyr for flyvemaskiner, idet disse som regel har både

vi skal også se lidt på antennerne anbringelse og indføring, da man til transportable radioer også må benytte en udvendig antenne i en vogn med stålpladekarosseri.

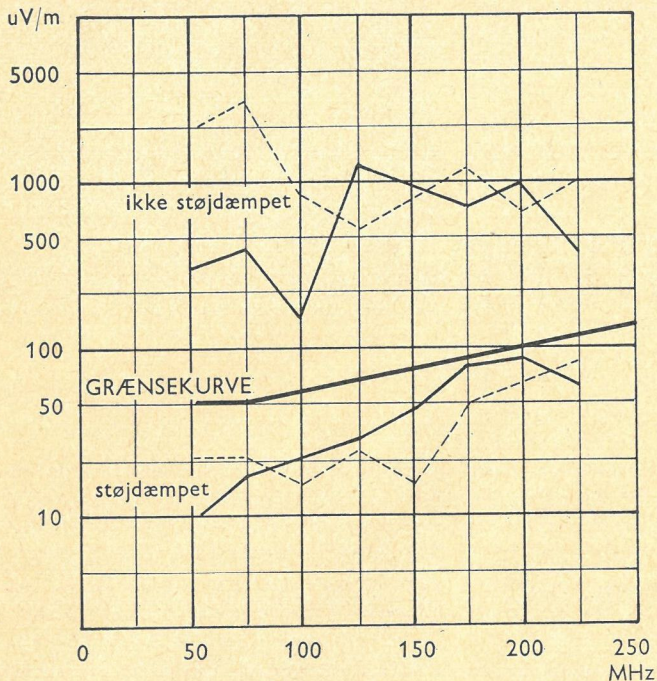
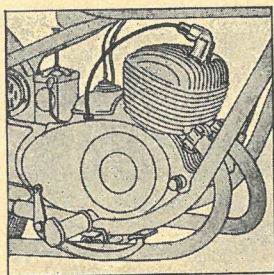
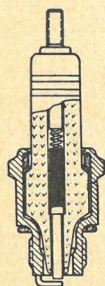


Fig. 6. Grænsekurve ifølge CISPR's normer målt i 10 m's afstand, samt kurver for henholdsvis bil og knallert uden støjdemping og med normal primærstøjdemping.



Knallerter og motorecykler afskærmes med et tændrør med indbygget modstand eller med en kappeskærmet hætte.

sender og modtager og således må formodes at have passende støjdempningsudstyr.

I januar-nummeret vil vi fortsætte artiklen med en beskrivelse af, hvad der kræves for at støjdampe den indbyggede radio, og

Abonnement på Skandinavisk Motor Journal

tegner man lettest ved
at indsende kr. 22,00
på Giro 68833

Skandinavisk Motor Journal

Kongelysvej 14, Gentofte

De fem prikker, vi fik sidste gang ved kørsel fra post 9 til post 10, burde vi egentlig slet ikke kunne nøjes med, for enten er vi ved at blive søvnige, eller også er det ved at være så galt med øjnene, at vor observatør snarest skal til øjenlægen, for kortudklippet viser ikke noget om en gård, der hedder ???tenshøj Gd, men derimod ???tensbj. Gd. Hvad der imidlertid var meget værre — kortudklippet, der ganske vist ikke var på mere end 1 cm², var faldet ud af vor køreordre,

hold kommer hjem som muligt — og helst inden respittiden udløber.

Køreordren ved post 10 lyder således:

Post 10—post 11. Pålidelighed 36 km/t.

Kør via Sundbylille mod Oppe Sundby til post 11, der er beliggende 145°/1900 m fra rutekontrol X.

Sådan en opgave kan ved første øjekast virke temmelig forvirrende, og en begynder vil måske vende og dreje opgaven lidt, for han kan ikke huske at have noteret et

ORIENTERINGSLØB (11)

AF INGENIØR A. JAPP

så derfor bringer vi her køreordren, således som den skulle have set ud, se fig. 1.

Post 9 - post 10

Pålidelighed 8 min.

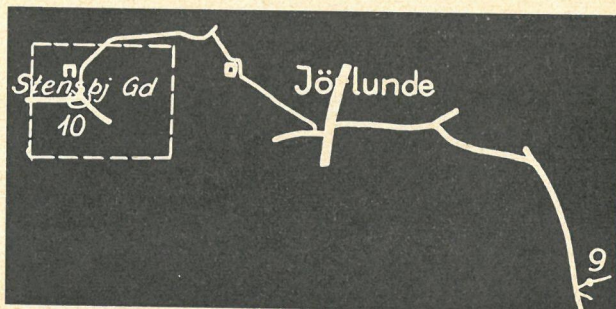


Fig. 1. Køreordren der blev udlevet ved post 8, og kortudklippet efter hvilket man skal stedfæste post 9. Det er jo ikke af nogen særlig stor størrelse, og tilmed er kortudklippet fra en anden type kort i størrelse 1:100 000.

Ved post 10 fik vi altså 5 prikker, og inden vi får tid til at puste lidt ud, er der en ny køreordre til os. Vi kan se, at løbet nu er ved at blive sværere end i starten, det er iøvrigt noget, man ofte ser i OR-løb, idet løbsledelserne vil varme holdene op. For jo bedre det går i starten, des mere oplagt er holdet senere, og det gælder jo i første omgang, at så mange af de startende

X på sit kontrolkort. Han skal jo bestemme post 11's beliggenhed ud fra rutekontrol X, og da han ikke kan se at have noteret dette bogstav på sit kontrolkort, begynder han så småt at spekulere på, om de skulle have »brændt« denne kontrol, for så kan de jo ligeså godt køre hjem med det samme. Uret tikker, og medens de har siddet og gransket denne køreordre, er der kommet andre deltagere, og pludselig er der 7—8 vogne med observatører, der alle ser mere eller mindre forkerte ud i ansigterne. En enkelt fører driter sig hen til kontrollen og spørger, om han kan fortælle dem, hvad de skal gøre, men da han selv lige er blevet medlem af den arrangerende klub, så kan han ikke fortælle noget — og dog. Han kunne sige så meget, at de drevne køre, der var kommet hen til ham lidt tidligere på aftenen,

Fig. 2. Vejforløbet fra post 9 til post 10 og kortudklippets placering er vist med punkterede streger.



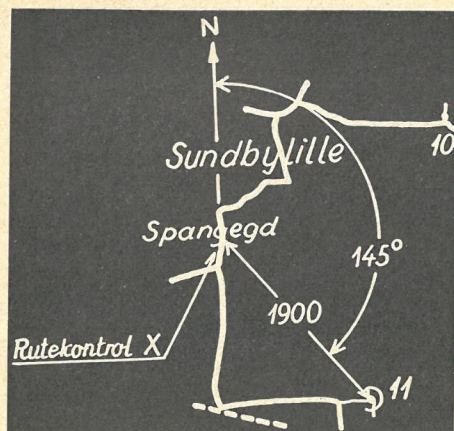


Fig. 3. Vejforløbet og udmåling af post 11.

alle var faret tilbage til deres vogne og straks kørt videre mod vest. Denne oplysning viste sig at være nøgleordet, for pludselig stod det hele klart — vi skulle køre mod *Oppe Sundby*, og et sted på vejen derned ville vi møde kontrol X, altså var det om at komme afsted i en fart. Vi kører ind gennem Sundbylille, og idet vi drejer mod *Oppe Sundby*, stiller vi vor triptæller på nul. Ca. 700 m længere fremme drejer vejen skarpt til højre og vi tripper igen, og ved det næste skarpe sving til venstre tripper vi igen og så — 250 m efter sidste sving møder vi kontrol X. Nu får observatøren fart på, for beliggenheden af post 11 skal hurtigt fastlægges. Det går stærkt, og lidt senere går det mod syd og ned til posten. Føreren spørger pludselig — hvordan med tiden, og der må observatøren blive svar skyldig, for de har ikke nogen mulighed for at kontrollere denne, idet der i køreordren *kun* var opgivet en gennemsnitshastighed på 36 km/t. Der er kun én ting at gøre, at håbe på at man ikke kommer for tidligt, og det er der vist ingen fare for, men vi er ikke i stand til at kontrollere, hvor mange prikker vi får.

Denne opgave har lært os forskellige ting, og lad os først se på gennemsnitshastigheden. Vi får her en opgave, hvor der ikke er opgivet nogen afstand eller køretid, og er altså udelukkende henvist til at køre på triptælleren og køretidstabellen. En sådan opgave kan mange gange være vanskelig at

løse, dersom man undervejs får brug for sin triptæller til måling af delstrækninger. I det foreliggende tilfælde kan man godt klare løsningen af opgaven ved kun at kende gennemsnitshastigheden, men i de fleste tilfælde vil man få opgivet distance eller køretid, ialtfald når der er tale om orienterings- eller pålidelighedsetaper. Selvfølgelig ved man ikke, hvad de forskellige løbsledelser rundt om i landet kan finde på, så man bør være forberedt på lidt af hvert.

Man skal ikke ret mange år tilbage i tiden, før man på alle opgaverne kun fik oplyst den krævede gennemsnitshastighed, men efterhånden som løbene blev vanskeligere på grund af deltagernes store opfindsomhed på udstyrsområdet, gik man mere og mere over til at give en hjælpende oplysning i form af distance eller køretid.

En anden ting, disse køreordre har lært os, er, at man skal holde styr på sine rutekontrolposter. Vi så her, at man fastlagde positionen af den næste kontrolpost i forhold til en rutekontrol, som vi ville møde ved at følge vejen mod *Oppe Sundby*. Post 11 kunne imidlertid ligeså let være opgivet i forhold til den rutekontrol, vi fik opgivet på strækningen fra post 6 til post 7. Denne var ikke opgivet ved noget bogstav eller anden form for betegnelse, men havde den pågældende køreordre (se SMJ nr. 8 side 515) lydt således:

Post 6—post 7: Orientering. Køretid 9 min.

Post 7 er beliggende 4550 m fra Sørisk Gd og 2350 m fra r i Kurreholm i det østligste skæringspunkt, og rutekontrol P ved det vestligste skæringspunkt.

så havde der intet været til hindring for, at man kunne have givet køreordren til post 11 følgende ordlyd:

Post 10—post 11. Pålidelighed 36 km/t. Kør gennem g i Spangegd til post 11 beliggende $221\frac{1}{2}^\circ/7250$ m fra rutekontrol F.

Det gælder altså om at have styr på sine kontrolposter således, at man hurtigt kan

finde tilbage, dersom det bliver nødvendigt. Man vil dog ikke kunne komme ud for at skulle måle fra en hemmelig rutekontrol, idet man ikke tegner disses placering ind på kortet. Ofte er hemmelige rutekontroller anbragt på veje, der ikke er angivet på kortet, eller de er placeret i en by (hvad man dog bør undgå), ved en gård el. lign., hvor det ikke vil være muligt at indtegne dem på kortet således, at man ikke kan finde tilbage uden at hele kortet bliver overmalet.

En posts placering i forhold til en rutekontrol vil altså altid ske i forhold til en angivet rutekontrol. Apropos rutekontrol: Benævner man en rutekontrol som »P«, så skal rutekontrollen det pågældende sted også hedde P, i modsat fald er det jo ikke den angivne kontrol, man har set, men en anden.

I et OR-løb, der blev kørt for nylig, kom man ud for en meget slem spidsfindighed, der heldigvis blev annulleret af løbsledelsen — en spidsfindighed om en rutekontrolls benævnelse og dens betegnelse ude i naturen. Køreordren lød omtrent således:

Post D—post E.

Kør til post E via rutekontrol X. Post E = x meter/y meter, rutekontrol X = a meter/b meter, i forhold til post D (grundpunkt).

Man foretager sin måling på kortet og finder, at målingen rammer på en lille privat vej ved siden af den offentlige vej, se fig. 4, og det betyder altså, at vi skal ind omkring den gård, der er placeret ca. 100 meter til højre for den offentlige vej. Vi kører frisk mod nord ad vejen, men ligesom vi skal til at dreje ned ad den private vej, rammer vore forlygter et rutekontrollsilt, hvor man tydeligt kan se et stort X, altså er vor måling forkert og vi fortsætter lige frem og videre på ruten. Vi forstår udmærket godt meningen med placeringen af denne rutekontrol, det er for at forhindre deltagerne i at køre ind ad den private vej og ned til en gårdejer, der måske ikke er særlig interesseret i at have en flok OR-kørere kørende ned ad sin gode, private vej. Men ak, det var slet ikke meningen, nej deltagerne skulle have været ind på den private vej,

MORRIS 850 MASCOT

- flere hk - mere plads
- større hastighed
- fire cylindre



- på alle punkter vognen, der med sin store 38 hk 4 cyl. motor giver Dem mere kraft og mere plads for pengene. Pris excl. lev.omk. kr. 12.179,-



DOMI A/S - GLOSTRUP

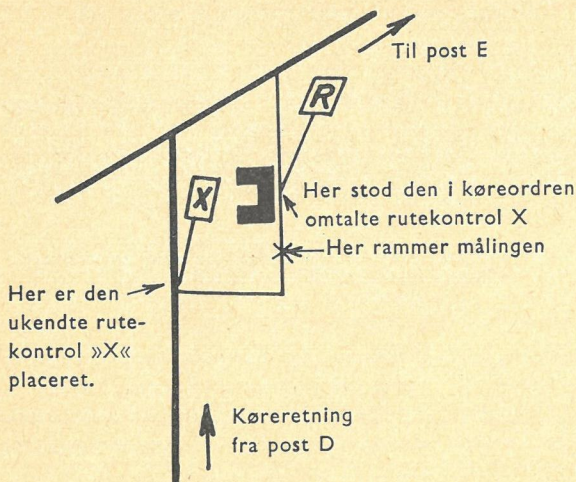


Fig. 4 viser den i teksten omtalte „spidsfindighed“, som en løbsledelse måtte annullere, da deltagerne følte sig „fuppet“, og det må siges at være med rette.

for skjult bag gården stod et rutekontrolskilt, det bar blot bogstavet R. Rutekontrol X var dog ikke nogen »falsk« kontrol, den skulle deltagerne blot have på et senere tidspunkt af løbet, idet de da skulle køre ad den offentlige vej. En sådan »opfindsomhed« af en løbsledelse vil af deltagerne blive betegnet som »bondefangeri«, og løbsledelsen tog som sagt også konsekvensen af deltagerne højludte protester og annullerede begge kontroller.

Så kan man rejse det spørgsmål, om man ikke kan komme ud for opgaver af lignende art, uden at der er tale om »fup«? — og svaret må blive, — ja det kan man, og endda særdeles let. Havde man udformet køreordren således:

Post D—post E.

Kør til post E via et punkt beliggende a meter/b meter fra post D (grundpunkt).

Post E = x meter/y meter fra post D (grundpunkt).

så kunne man have placeret rutekontrollerne som vist på skitsen i fig. 4, og så var det op til hver enkelt observatør at fortælle sin fører, at man skulle ikke notere kontrol X på nuværende tidspunkt, men ned ad vejen til højre og over bag den gård, man kunne skimte i det fjerne. At mangan fører så ikke ville tro på det, og at ikke drevne observa-

tører også ville falde i, er så en anden sag. En anden ting er så, at man skal stole særdeles meget på sin måling, dersom man skal ned ad vejen til højre, for er der blot 150 m afstand mellem de to nordgående veje, så er det kun 1,5 mm på kortet, og er det ret lange målinger, der skal foretages, så kan en lille unøjagtighed let få skæringspunktet til at holde flyttet dag.

Angives det i en køreordre, at man skal passere rutekontroller placeret i følgende punkter, så er man frit stillet med hensyn til rutekontrollernes benævnelse. Anderledes stiller det sig, dersom man i køreordren skriver, passer rutekontrollerne X, A og Q, så skal de pågældende rutekontroller også bære disse bogstaver eller stemple disse bogstaver, ellers har man jo ikke passeret de i køreordren opgivne rutekontroller. Man ser jævnligt, at der bliver syndet mod denne regel, men de fleste løbsledelser er ved at være klar over, at vanskelighederne skal være i terrænet og ikke i form af »fup«.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

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

Undertegnede, der har mc på hjernen, beder Dem høfligst, såfremt det er muligt, at oplyse mig om trykkets størrelse i forholdet mellem de forskellige værdier, der bliver brugt i instruktionsbøgerne. Hvis De kan skaffe en tabel, så man har mulighed for at omregne fra atü-lbs o. s. v.

F. N., Vanløse.

Ak ja, tiden går. Det forekommer os, at det ikke er så lang tid siden, vi bragte nedenstående tabel, men det er alligevel en hel del år siden, så her er den igen.

Omregningstabel
p. s. i. - kg/cm²

lbs	kg	lbs	kg
15	1.05	26	1.83
16	1.12	27	1.90
17	1.20	28	1.97
18	1.27	29	2.04
19	1.34	30	2.11
20	1.41	31	2.18
21	1.48	32	2.25
22	1.55	33	2.32
23	1.62	34	2.39
24	1.69	35	2.46
25	1.76		

Efter ovenstående tabel kan man omsætte lbs pr. kvadrattomme til kg pr. cm². Som en tommelfingerregel kan det nævnes, at trykket målt i kg svarer til 7 pct. af trykket i pounds, og har man trykket i atü (kg pr. cm²), finder man trykket i p. s. i. ved at gange med 14.

★

1) Jeg har en Morris 1000, årg. dec. 1959, som jeg faktisk er vældig tilfreds med, dog har jeg i vinterhalvåret en del startvanske-

ligheder (jeg har selv haft vognen fra marts i år). I sommerhalvåret starter vognen med det samme, og jeg skal lige indskyde, at batteriet er fornyet for 3 uger siden.

2) Findes der noget virkelig effektivt til indsmøring af vinduer, således at disse ikke fryser til, de dage jeg ikke har vognen i garage?

3) Hvad er mest effektivt til beskyttelse af de forcormede dele?

S. A. S., Glostrup.

Hvis batteriet i Deres Morris er i orden, kan startvanskelighederne skyldes for stor elektrodeafstand i tændrørene eller for stort spændingsfald på grund af dårlige forbindelser eller dårlig afretning af afbryderkontakten i tændingsanlæggets primærkredsløb. En anden og måske mindre kendt fejl er for stort forbrug for startmotoren, hvilket kan »stjæle« for meget fra spolen. Ofte kan man afhjælpe startvanskeligheder ved at rense kommutatoren og eventuelt forny kullene i startmotoren, omend en sådan reparation kun har indirekte virkning på den måde, at der kommer bedre moment på motoren, der derfor lettere tænder i det øjeblik, strømmen tages fra selvstarteren.

Vi troede faktisk, at vi havde gjort ganske godt rede for rustbeskyttelse af vognen ude og inde i de tre sidste numre. Vi kan anbefale Castrol Rustilo nr. 40 til beskyttelse af de forcormede dele.

Der findes ingen indsmøringsmidler, der forhindrer isdannelse, men man kan få sprøjteflasker med et indhold, der omgæende fjerner is fra ruderne.

Da jeg for et par dage siden har købt en Ariel NH 350 ccm 1954, vil jeg være Dem meget taknemlig, om De kan oplyse mig om justeringsmål for ventiler, fortænding og knikser, endvidere hvilken olie i motor, gearkasse og forgaffel (hvor mange ccm i sidstnævnte?).

P. J., Kastrup.

Vi kan selvfølgelig sagtens oplyse Dem om de få mål, De ønsker, men der er jo mangt og meget andet ved en motorcykle, så derfor mener vi, at vi kan hjælpe Dem og andre Ariel-ejere ved at oplyse, at man kan få en udmærket instruktionsbog på dansk omhandlende alle Ariel modellerne fra 1954 og senere. Bogen fås hos importøren af Ariel, Fa: Isidor Meyer, St. Kongensgade 67, København K, og den koster kr. 2,50.

★

Jeg har med interesse fulgt Deres artikler i SMJ angående rustbeskyttelse. Jeg har en Simca fra 53, som vist ikke er særlig godt beskyttet fra fabrikkens side, og jeg agter derfor at lade den behandle, som De foreskriver; men der er dog et par ting, som jeg er i tvivl om:

1) De skriver, at pladen skal fjernes for rust; mener De hermed, at pladen skal stå blank eller skal den blot fjernes for løse rustskaller?

2) Vil det i alle tilfælde ikke være godt først at male med f. eks. den af Sadolin og Holmblad fremstillede ferrozink?

3) I fald der bliver rust tilbage f. eks. mellem to samlinger, vil Tectylen så forbinde sig med denne?

4) Vil De opgive mig den korrekte fortænding for motoren, der er en type 9 Aronde. Jeg har iøvrigt indstillet efter et vacuummeter, der højst gav 20", hvorefter jeg stillede til ca. 19,5" udslag. Ved at speede motoren op opnåedes: max. 22-22,5" og min. 4-5". Hvad mener De om de sidste resultater?

O. J., Odense.

★

Når pladen inden en rustbehandling efter den omtalte retningslinie skal renses for rust, så er det kun løs rust — pladen skal altså ikke stå blank.

Auto- og motortilbehør

Gaveideer

Brilleholdere
Cigaretpakkeholdere
Pumper og trykmålere
Kompas for auto
Tagbagagebærere
Termometre for auto
Advarselslygter
Lommelygter
Polish og voks
Ildslukkere for auto
Knæstøtte
Flagstænger
Vimpler
Pynteplader
Elektriske cigartændere
Blændskjold
Rudevaskere
Auto-puder
Ryglæn
Silicone
Defrostere
Rudeskrabere
Ratovertræk
Vaskebørster
Mascotter
Lygter
Spejle
Vaskekind
Barnestole
Hvide dæksider
Pibeholdere
Dugruder
Køretæpper
Briller
Handsker
Styrthjelme
Styrtøjler
Scooterstøvler
Autovaser
Autoaskebægre
Værktøj



Tilbehør og reservedele

Gl. Kongevej 131 - Hl. 1857

Ifølge vore og andre erfaringer kan det ikke betale sig at male inden påsprøjtningen med Tectyl. Den rustbeskyttende hinde går ikke i kemisk forbindelse med rusten, men forhindrer gennem en tillukning videre angreb såvel som nye angreb.

Fortændingen på en Simca 9 fra 1953 er 4° for top. Med tiden viser centrifugalregulatoren tilbøjelighed til at give for høj tænding ved stigende omdrejningstal, så det kan være gavnligt at kontrollere regulatoren. Den maksimale fortænding skal være 44° ved et omdrejningstal, der svarer til top-hastighed. Vacuummetervisningen er ganske normal.

★

Trods Deres advarsel i et af de sidste numre, drister jeg mig alligevel til at bede Dem om hjælp.

Jeg ville meget gerne have min 700 Coupé monteret med ampèremeter. Og efter deres udmærkede anvisning i nr. 3 skulle der jo ikke være nogle problemer. Men vi er jo endnu nogle få stykker, det ikke løber særlig godt rundt for, og derfor vil De gøre mig en stor tjeneste ved at forklare, hvordan det gøres i tilfældet med en BMW 700.

G. J., Lintrup, Sdj.

Man tager forhåbentlig ikke vor advarsel så alvorligt, at man ikke tør spørge os om noget som helst, for det er jo egentlig kun spørgsmål, som kan besvares af enhver forhandler eller af fabrikkernes serviceafdelinger, som det er ret overfødtigt at stille til os.

Hvis vi ser lidt nærmere på Deres spørgsmål, så vil vi ikke helt give Dem ret i, at der ikke er noget problem, når der er tale om en dynastarter, for vi fremhævede i artiklen i SMJ nr. 3, at ampèremetret aldrig må skydes ind mellem akkumulator og startkabel, og da startkabel og hovedkabel er fælles for en dynastart, så kan det slet ikke lade sig gøre uden videre efter den sædvanlige fremgangsmåde. Der er imidlertid følgende to muligheder:

Forslag I:

Forbindelsen fra dynamo+ til D+klemme på relæ fjernes. Ny forbindelse fra dynamo+ til ampèremeter+ samt fra ampèremeter÷ til D+klemme på relæ lægges. Denne forbindelsesmetode vil vise dynamoens ladetilstand, men derimod ikke forbrugsbalancen mellem dynamo og batteri.

Forslag II:

Forbindelse fra starttrykkontakt (startnøgle) til relæets klemme 50 fjernes. Forbindelse fra relæklemme B+ til batteriets + fjernes. Forbindelse fra relæets klemme 30H til dynastartens kraftige klemme fjernes.

Der monteres et separat startrelæ SSM 102 L 3 Z og ny forbindelse lægges således: fra fri forbindelse på starttrykknap (startnøgle) til nyt startrelæ klemme 50.

Der gøres opmærksom på, at startrelæet skal monteres med god stelforbindelse.

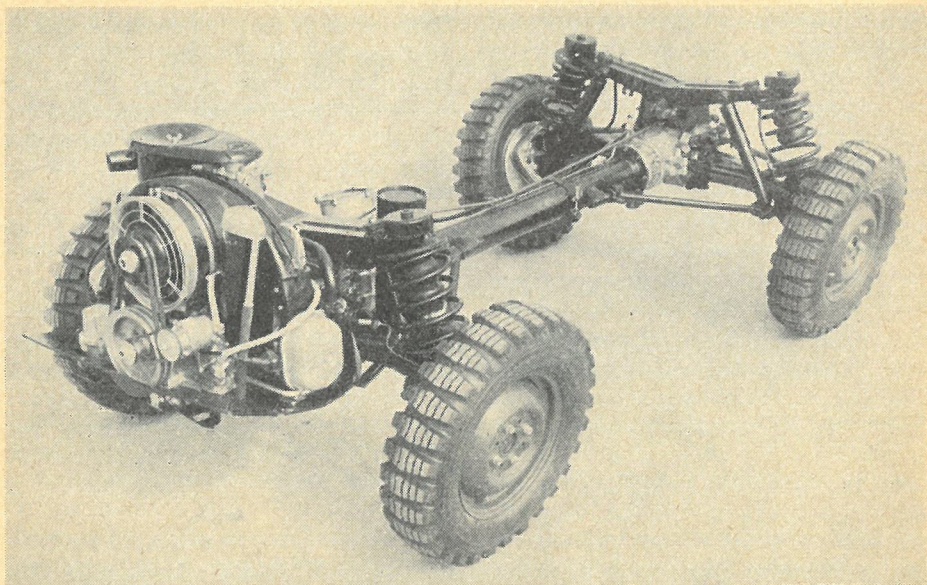
Fra batteri+ til startrelæets ene kraftige klemme lægges normal startkabel. Fra startrelæets anden kraftige klemme til dynastartens kraftige klemme lægges ligeledes startkabel. Fra spændingsrelæets klemme B+ til ampèremeterets + samt fra ampèremeterets ÷ til batteri+ lægges kabel 2½-4 mm². Vognens øvrige forbrugere kan forbindes til ampèremeterets +klemme og ampèremeteret vil nu vise, om forbruget tages fra batteri eller fra dynamo.

Enhver tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14

GE *8200



Steyr-Puch „Haflinger“ kommer nu på det danske marked. På chassiset ser man let, at den er skabt til at kravle gennem det værste mudder og kører over de største ujævnheder. Motoren har man hentet fra den licensbyggede Fiat 500, som Puch monterer med sin egen boksermotor. Haflinger'en er en let terrænvogn med firehjulstræk beregnet for utallige formål.

SIDEN SIDST

Ved forhandlinger indenfor den engelske motorcykleindustri kom det frem, at produktionen de første otte måneder i indeværende år var gået ned med 18,5 pct i forhold til det samme tidsrum 1960. Man er imidlertid ikke udpræget foruroliget over denne udvikling, der ikke er anderledes end ventet, når man tager det almindelige verdensbillede indenfor »faget« i betragtning.

Det oplystes, at der overalt på kloden havde været en nedgang i salget af scootere og motorcykler. I Tyskland har man kunnet spore en lille stigning i interessen for letvægtsmotorcykler, medens salget af scootere

er gået ned med næsten 50 pct., og produktionen af knallerter er gået ned med 60 pct. I England må man heller ikke se bort fra, at markedet for øjeblikket føles mættet med hensyn til motorcykler og scootere. Der var således en halv million motorcykler i The United Kingdom før krigen, medens de tohjulede motorkøretøjer indenfor samme område steg til 1 million i 1953, medens der er 1,8 millioner i dag — noget tyder dog på, at man regner knallerter med i denne bestand.



Den i sidste nummer omtalte kombinerede lydpotte og luftrenser fra Schalldämpferzentrale i Frankfurt er nu blevet døbt Frankfurter Brenner, hvilket skal markere slægtskabet med Frankfurter Topf. Den kendte franske lyddæmperfabrik Tonneline har erhvervet licensretten for »Brennere'en«, da der er stigende interesse for giftfri udblæsning i Frankrig.

En uafhængig prøveanstalt har afprøvet det nye udblæsningssystem, og man kom til det resultat, at indholdet af kulilte umiddelbart

bag den kombinerede lydpotte og efterbrænder (altså inden der kan være tale om nogen form for opblanding med ren luft) var mellem 0,02 pct. og 0,07 pct. Det vil sige, at det praktisk taget er lykkedes at omdanne eller fjerne næsten 99 pct. af den normale kuliltemængde fra motorens udblæsning.

★

Simca vil sammen med Carlo Abarth fremstille en speciel Simca-Abarth sportsvogn. Motoren bliver på 982 ccm, og den kommer til at udvikle 100 hk, og tophastigheden forventes at komme til at ligge omkring 210 km/t. Det er i det hele taget Simca's mening at gå aktivt ind for motorsporten.

★

Med et næsten Storm P'sk udtryk kan man sige, at det er svært at se forskel på en VW. Den lille bagrude på de ældre modeller er dog kendetegnende foruden at være temmelig upraktisk, men det kan der rådes bod på nu.

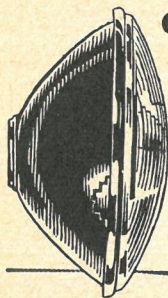
Hemo autoværksted i Søhus (ved Odense) importerer de tyske Joch bagrudesæt, med rude, ramme, plade og det hele lige til at

bygge ind på et værksted eller hos en blikkenslager. Joch 56 skal benyttes til alle VW bygget før 30. marts 1953, og Joch 61/62 benyttes til vogne bygget før august 1957. Førstnævnte koster komplet kr. 133,- og den større rude til modellerne mellem 1953 og 1957 koster kr. 450,- komplet. Der er henholdsvis $2\frac{1}{2}$ og $8\frac{1}{2}$ times arbejde med forandringen, hvilket vil sige en monteringsudgift på kr. 25,- og kr. 100,-. Sammen med bagrudens indfatning leveres et nyt ribbestykke til luftindsugningen, så der bliver ikke noget lapperi, og det er kun dette ribbestykke, der skal lakeres. Hvis man ikke tør overlade dette stykke arbejde til hvem som helst, så kan Hemo også påtage sig udskiftningen, når man bestiller tid i forvejen.

★

De tre store dieselfirmaer Klöckner-Humboldt-Deutz, MAN og Fried. Krupp har sluttet licensaftale med NSU om Wankel-motoren. De tre firmaer vil arbejde sammen i videreudviklingen af drejestempelmotoren til dieseldrift. Som tidligere nævnt er der også truffet licensaftale med Daimler-Benz.

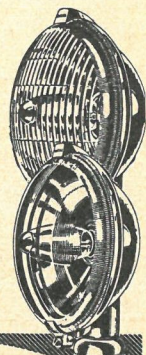
ASYMMETRISK LYS... OG DEN ANDEN MULIGHED



LUCAS asymmetriske lygteindsats giver en ny mulighed for i tide at fange trafikken i højre vejside uden at blænde på lige stræk. Pr. par kr. 66.-

LUCAS fjernprojektor kombineret med Deres normale forlygter kaster en endnu længere blændfri lyskegle frem i højre vejside. Uovertruffen for sikker natkørsel. Som III. nederst th., stk. kr. 87.50

LUCAS tåge-kurvelygten øverst th. er ved korrekt indstilling altid blændfri og supplerer den asymmetriske indsats i højregående kurver kr. 87.50



LUCAS FJERNPROJEKTOR OG NORMALLYS

LUCAS ASYMMETRISKE LYS

GÆLDER DET LYS
ER DET KLART...

LUCAS

Den britiske bil-eksport nåede i oktober årets højeste månedlige salgstal, nemlig 33.791. Det var 9000 vogne mere end i oktober 1960. Der blev sendt over 4000 engelske personbiler til USA mod under 2500 i september.

Der er på de engelske automobilfabrikker fremstillet gennemsnitligt 28.000 køretøjer om ugen i de forløbne måneder af 1961, hvilket naturligvis ser meget imponerende ud, men når man tager i betragtning, at Folkevognsfabrikkerne producerer 4000 VW om dagen — altså 24.000 om ugen — så varer det jo lidt, før Tyskland er slået, for der bliver jo også fremstillet lidt biler hos Opel, Ford, Neckar, NSU, Daimler-Benz o. s. v.

Den 4. december løb VW nr. 5 millioner af samlebandet.

★

En Rolls-Royce "Silver Ghost" gennemførte i 1911 den imponerende rejse fra London til Edinburg og tilbage. Forleden — 50 år efter — gentog den første "Silver Ghost", der nogen sinde er blevet fremstillet, bedriften. Den havde da gået cirka 650.000 km og klarede alligevel turen uden tekniske uheld af nogen art. Der var fire mand om bord, og på gunstige strækninger jog »Sølv-Spøgelset« gennem 65 kilometer på en time. De engelske bestemmelser om lygteføring hindrede

fantomet i at være ude om natten, så hele turen — med overnatninger og spisninger — varede tre dage.

★

Folkevognen klarer sig stadig fint i Amerika. Efter al sandsynlighed vil der inden Nytår være indregistreret 200.000 VW i Amerika. Det er en stigning på 10,7 pct. i sammenligning med de 139.866 VW, der blev indregistreret de første 9 måneder af 1960.

★

General Motors populæreste aktiv på det amerikanske bilmarked, Chevrolet fabrikkerne, der ved fremkomsten i begyndelsen af dette århundrede spåedes at blive en dødssejler, men som svang sig op til at blive verdens mest solgte bil, fejrer i denne måned sit 50 års jubilæum.

Chevrolet er i dag blandt automobilmærker lige så typisk amerikansk som tyggegummi og Coca Cola, men ikke desto mindre stammer såvel navnet som det velkendte »sløjfebomærke« fra Frankrig.

Franskmænden Louis Chevrolet, efter hvem selskabet er opkaldt, kom til Amerika i 1900 og blev snart berømt i alle staterne som en dristig væddeløbskører og dygtig bilkonstruktør. Hans ry førte ham sammen med forretningsmanden William C. Durant, der efter at have forladt General Motors Corpo-

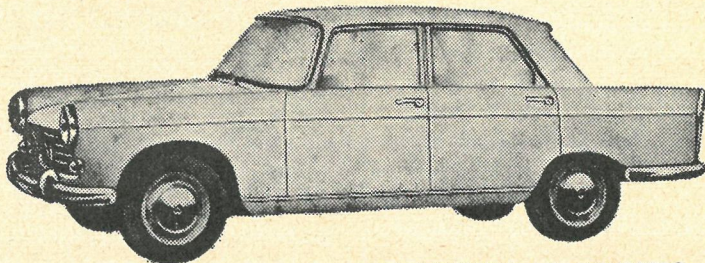
PEUGEOT

er mere værd end den koster

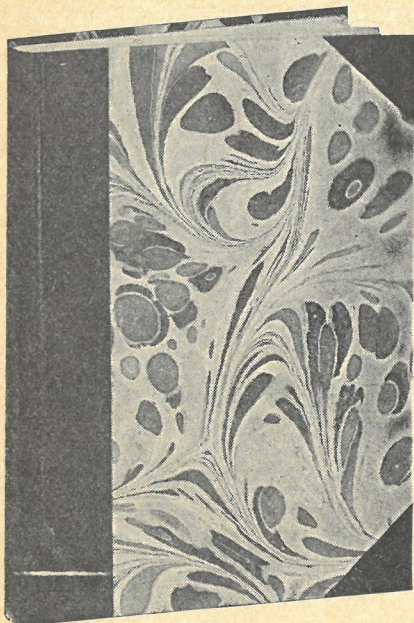
404 BERLINE

5 personer, 4
trins fuldsyn-
kroniseret gear-
kasse. Aircon-
ditioneret.

kr. 25.995,— excl. lev.



Import: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S, SVENDBORG



Bladene bliver indbundet med guldpræget ryg og holdbar specialheftning

Indbind SMJ

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 10,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og bladene må derfor være os i hænde senest den 15. januar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 25. februar.

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse med blokbogstaver både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

Ukomplette årgange af 1960 og 1961 kan suppleres op.

Indsend Deres blade til

Skandinavisk Motor Journal

Kongelysvej 14 . Gentofte

ration, var på udkig efter en ny vogn, der atter kunne føre ham ind i automobilindustrien.

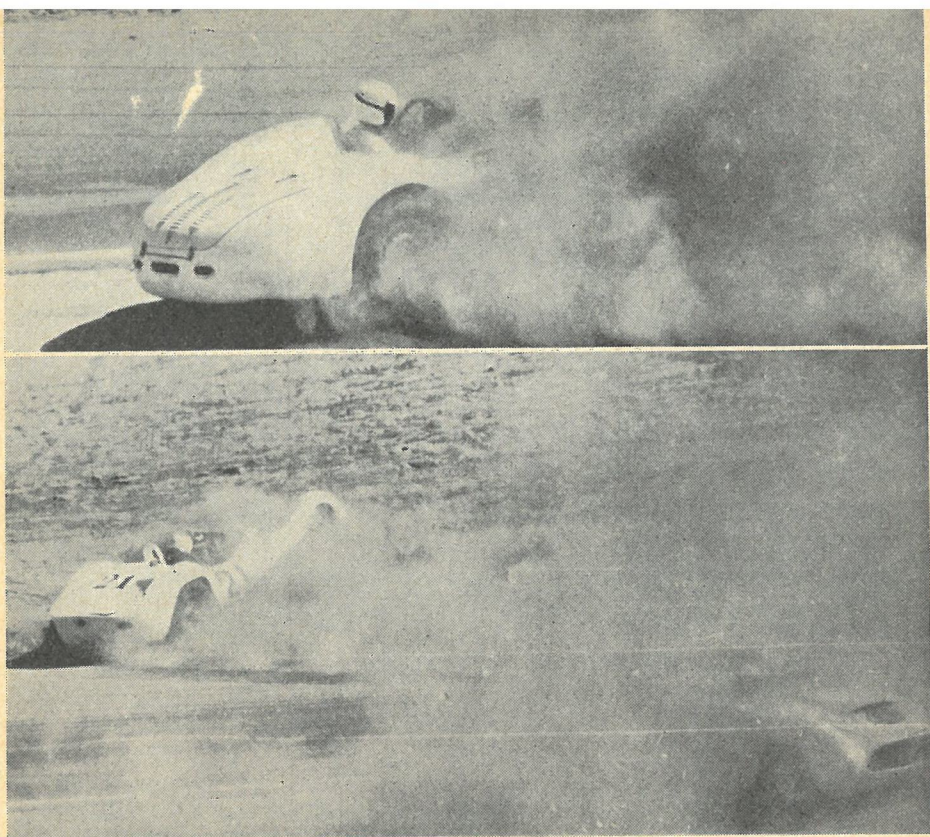
Louis Chevrolet, der arbejdede med eksperimentvogne, var af den opfattelse, at det amerikanske publikum ønskede en let vogn, hvor skønhed var forenet med en rimelig pris. Durant støttede kraftigt Chevrolet's arbejde, og da Louis Chevrolet havde et godt navn i USA og en fantastisk god publicity, førte samarbejdet mellem de to mænd til oprettelsen af Chevrolet Motor Company, der indregistreredes i 1911.

Det karakteristiske bomærke stammer som nævnt også fra Frankrig og har sin egen historie, idet Durant på en af sine rejser til Europa så den stiliserede sløjfe som et lille mønster, der gik igen tusinder af gange på tapetet i hans værelse på et Pariser-hotel. Durant syntes om mønstret og rev derfor et lille stykke af tapetet, idet han mente, det var en god idé til et bilemblem, og nogle år senere præsenteredes den lille Pariser-sløjfe for første gang på Chevrolet's 1913 model, Baby Grand.

Den første Chevrolet-fabrik havde til huse i et beskedent værksted på West Grand Boulevard i Detroit, hvor man dog med ca. et par hundrede mand nåede at producere 2.999 vogne i 1912. Denne første model fandt dog ikke særlig genklang hos publikum, men i 1913 begyndte Chevrolet at vinde indpas, og den voksende efterspørgsel medførte udvidelser af fabriksanlægget. Samme år erhvervedes Little Motor Car Company i Flint, og den første samlefabrik blev bygget i New York.

Baggrunden for Chevrolets voksende succes var introduktionen af to nye modeller, nemlig Baby Grand Touring Car og Royal Mail Roadster, som fremkom i 1913. Disse to modeller blev uhyre populære, og produktionen steg med rivende hast til 5.987 vogne i 1913 og 13.292 i 1915. De første fem år lå Chevrolet i mellempriksklassen, men i 1916, da den berømte model »490« kom på markedet, fik selskabet for første gang en meget betydelig andel af automobilsalget i USA.

I 1918 blev Chevrolet Motor Company tilsluttet General Motors Corporation.



På Riverside-banen i Californien indtraf denne dramatiske episode, da Bob Edminston i vogn nr. 4 skred en omgang rundt i det ene sving (øverst), og den enorme støvsky hindrede udsigten totalt, så Chuck Sargent i vogn nr. 21 kom ud af banen. Ingen kom noget til, og Sargent kunne fortsætte løbet, medens Edminston måtte udgå.

FRA BANE OG VEJ

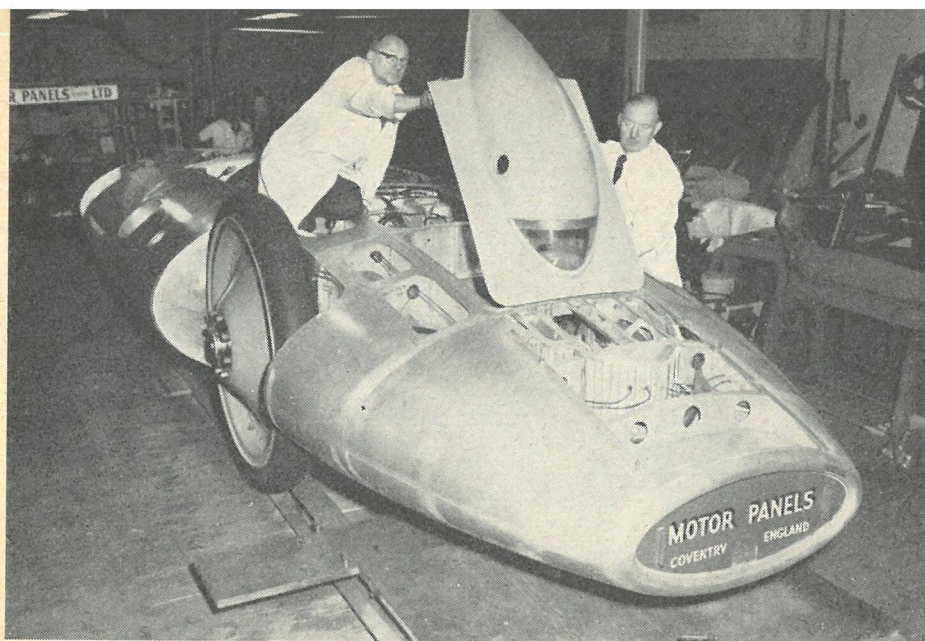
Fortsat fra side 724

Buenos Aires og fører gennem det meste af Argentina, og mållinien ligger som nævnt i nærheden af hovedstaden. Hvor vanskeligt dette løb er, ser man bedst af frafaldet — i år startede 207 vogne, men kun 47 vogne gennemførte. Foruden de hurtige vejstrækninger, er der almindelige bjergveje, mindre almindelige bjergveje med løse klippeblokke og dybe huller, sandstrækninger og i det hele taget enhver form for mareridt, en bilist kan komme ud for. Desuden er reglementet temmelig strengt med hensyn til reparationer. Eksempelvis slog det fjerde Mercedes-hold en saltomortale på anden etape, og kørerne Mahle/Löffler klarede sig uden at komme noget til, men de havde kun 20

minutters reparationstid den følgende hviledag, af hvilken grund de startede på tredje etape med en defekt forhjulsophængning, som de håbede at kunne reparere på vejen — reparationen klarede de også, men arbejdet tog 25 minutter mere end tilladt i reglementet, og dermed var de ude af løbet.

Vinderparret Schock/Schiek satte ny rekord for løbet.

Iøvrigt var det bemærkelsesværdigt, at de amerikanske vogne hovedsageligt brillierede ved at udgå, og da hele resultatlisten opviser en ganske interessant oversigt, bringer vi den for alle 47 fuldførende vogne. Ud fra denne liste kan man også uddrage de enkelte klasseresultater: Klasse A indtil 700 ccm, klasse B indtil 1100 ccm, klasse C indtil 1300 ccm, klasse D indtil 1600 ccm og klasse E over 1600 ccm.



Campbell's verdensrekordvogn er blevet genopbygget efter det mislykkede rekordforsøg. At uheldet i sin tid forløb så heldigt tilskrives for størstedelen, at vognen er forsynet med et plastikkarosseri. Denne gang vil Campbell prøve lykken på en saltslette i Australien. Vognens motorer er gasturbiner, så den er ikke „jetdrevet“ som meddelt i det danske fjernsyn.

1. Schock, Mercedes 220 SE .. 36.36.21 E (121,234 km/t).	24. Bohnen, NSU 47.22.35 A
2. Herrmann, Mercedes 220 SE 36.39.43 E	25. Ferrari, Fiat 47.45.51 B
3. Cabalen, Alfa Romeo 39.06.19 C	26. Taddia, NSU 48.09.31 A
4. Cupeiro, Alfa Romeo 39.23.03 C	27. Caldara, Isard 48.13.33 A
5. Sancha, Mercury 56 40.08.23 E	28. Lizzi, Auto-Union 48.28.19 B
6. Perkins, Borgward TS 41.25.56 D	29. Sauze, Peugeot 48.24.47 D
7. Diaz, Borgward TS 42.11.50 D	30. Ottonello, Peugeot 48.53.44 D
8. Diez, Borgward TS 42.13.20 D	31. Quintela, Auto-Union 49.25.54 B
9. Gimeno, Peugeot 403 42.53.18 D	32. Pecora, NSU 50.09.38 A
10. Pena, Peugeot 403 43.44.37 D	33. Vita, Isard 50.29.19 A
11. de Rosa, Studebaker 44.01.25 E	34. Vergara, Auto-Union 50.48.43 B
12. Bellini, Auto-Union 44.16.01 B	35. Videquin, Auto-Union 51.13.29 B
13. Quincke, Auto-Union 44.37.06 B	36. Cozzarin, Volkswagen 51.23.55 C
14. Migliore, Peugeot 44.59.49 D	37. Nunez, Auto-Union 51.29.46 B
15. Pedelaborde, Fiat 45.01.03 B	38. Segundo Sombra, de Carlo 51.31.09 C
16. Quartino, Peugeot 45.14.06 D	39. Botazzini, Auto-Union 51.31.55 B
17. Allegrina, Fiat 45.14.10 B	40. Bianchi, NSU 52.51.49 A
18. Stabio, Auto-Union 45.18.33 B	41. Sola, Auto-Union 53.39.02 B
19. Hortal, Fiat 45.23.09 B	42. Ezzina, de Carlo 55.40.12 A
20. Castellani, Auto-Union 45.38.00 B	43. Cespedes, C., Citroën 58.14.35 A
21. Scuartini, Chevrolet 46.03.12 C	44. San Isidro, NSU 58.40.06 A
22. Yssel Arouge, Peugeot 46.34.30 D	45. Reginato, Citroën 59.21.07 A
23. Alfaro, Opel 46.46.45 D	46. Cespedes, E., Citroën 59.44.38 A
	47. Viassutto, Citroën 59.45.38 A

Indholdsfortegnelse

1961

NYE MODELLER

AJS/Matchless	261	Sunbird 1600	587
Ariel Super Sport	78	Tomos	262
Austin Princess	509	Triumph Herald	710
Austin, MG, Morris, Riley, Wolseley	702	Vauxhall 4	706
BMW 700 cabriolet	614	Volga	576
BMW 1500	612	Volvo 1962	585
Citroën AMI 6	265	VW 1500	202
Citroën ID 19	125	VW 1500	326
Cooper-Mascot-Partner	622	VW 1200 1962	568
DAF	626		
Daimler SP 250	448		
Fiat Special	125		
Fiat 1300 og 1500	284		
Fiat 1800 B og 2300	506		
Fiat Gran Turismo	625		
Ford Consul 315	350		
Ford Taunus 17 M TS og Consul Capri	621		
Frankfurtudstillingen	608		
Harley-Davidson 1961	56		
Hillman Sunbird	121		
Isar S 1004	623		
Jaguar type E	260		
Jaguar Mark X	707		
Mercedes 1962	570		
Mercedes 220 SE cabriolet	616		
Moskvitch	576		
NSU Quickly	510		
Opel Coupe	588		
Prinz 4	587		
Renault R 4	579		
Royal Enfield RE 5	710		
SAAB 95	709		
Scout 80	396		
Simca 1961 og Rush motoren	123		
Simca 1000	596		
Singer Vogue	622		
Sprite	451		

HISTORISK

Da stjernerne faldt (sæson 1934)	70
Familiealbummet (Jensen)	38
Familiealbummet (Napier)	406
GM kom til verden	232
Mont Ventoux bjergløbet	134
Paris Berlin 1901	278
Rallye Monte-Carlo	6

PRØVEKØRSLER

Borgward P 100	296
Citroën ID 19	370
Dodge Lancer	96
Fiat 600 D	254
Fiat 1300	744
Ford Consul 315	439
Ford Taunus 12 M Super	552
Manet	500
MZ ES 250	684
Opel Rekord 1,7 liter	671
Peugeot 403	90
Prinz 4	758
SAAB 96	140
Skoda Octavia	488
Vauxhall Cresta	637
Vauxhall "4" super	726
Zündapp Bella 204	352

SPORT

50 år med hastighedens konger	662
Danske Grand Prix	534
Fra bane og vej	57
Fra bane og vej	68
Fra bane og vej	132
Fra bane og vej	212
Fra bane og vej	276
Fra bane og vej	366
Fra bane og vej	461
Fra bane og vej	524
Fra bane og vej	532
Fra bane og vej	654
Fra bane og vej	716
Fra bane og vej	724
Internationale løbskalendere	58
Kip	418
Orienteringsløb I	33
Orienteringsløb II	109
Orienteringsløb III	199
Orienteringsløb IV	322
Orienteringsløb V	379
Orienteringsløb VI	454
Orienteringsløb VII	514
Orienteringsløb IIX	538
Orienteringsløb IX	643
Orienteringsløb X	690
Orienteringsløb XI	770
Verdensrekordvogn i usædvanligt projekt	62

DIVERSE

Automobilforsikring — husk regulering	64
Batteridrevet køleskab	78
Dårlig ryg af dårligt sæde	308
Effektiv styrthjelmkonstruktion	19
Fremtiden og bilerne	598
Genial luftpumpe	699
Hastighedsbegrænsning	470
Hilsen fra Brockbank	336
Hul i hovedet (styrthjelme)	17
Retten er sat	80
Sikkerhedsseler	318
Spejl på motorcyklen	426
Vinteropbevaring af den to-hjulede....	755

TEKNIK

Amperemeterets tilslutning	205
Automatsmøring på DKW/Auto Union	616

Benzinpumpe (rep.)	44
Biler i sidevind	246
BP Supermix	244
Det hele i større sammenhæng	734
Dobbelt bremsesystem	518
Farlig tændingsbanken	240
Ferguson racer	499
»Flaske« god nok på bunden	24
»Flaske« kobling	102
»Flaske« får nye gearkasselejer	194
»Flaske« samles	303
»Flaske« reparationsregnskab	459
Fra det ene til det andet (besøg hos Shell i Thornton og Innocenti i Milano)	215
Gearing og tophastighed	478
Gearkassen børster tænder ved skiftning under stilstand	422
Giftfri udblæsning	696
Hel eller delvis kontakt	430
Hjulophængning og køreegenskaber ..	115
Hjulophængning og køreegenskaber ..	179
Køretøjernes holdbarhed	390
Med 160 km/t gennem et sving	368
Platinrør	453
Radiostøjdæmpning af benzinmotoren..	766
Regnvejrsdæk (Hysteres)	695
Rustbekæmpelse 1	560
Rustbekæmpelse 2	628
Rustbekæmpelse 3	678
Specifikationer over scootere og motorcykler på det danske marked 1961 ..	151
SU karburatoren I	331
SU karburatoren II	361
SU karburatoren III	546
Teknisk Brevkasse	48
Teknisk Brevkasse	126
Teknisk Brevkasse	190
Teknisk Brevkasse	266
Teknisk Brevkasse	312
Teknisk Brevkasse	384
Teknisk Brevkasse	452
Teknisk Brevkasse	589
Teknisk Brevkasse	647
Teknisk Brevkasse	713
Teknisk Brevkasse	744
Tændingsindstilling på fordeler	496
Tændrørenes tegnsprog	288
Variabelt kompressionsforhold	412
Væddeløbsvogne gennem 35 år	342

Så er

MIN BIL OG JEG

udkommet i

stor ny udgave på

270 sider

med masser af fine

illustrationer

Kr. 17,50 kartoneret

EN FANTASTISK

GAVEBOG

TIL FANTASIPRIS!

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

KONGELYSVEJ 14 . TELF. GENTOFTE *8200

Hvorfor kræver vinter- halvåret

sprit som kølervædske?



Kølesystemet i et automobil er et vigtigt, men omfindeligt led i driften. Når det drejer sig om frostsikring af køleren i vintersæsonen, er der al grund til at være omhyggelig med valget af kølervædske, også for at undgå senere besværligheder i form af tæring, utætheder m. v. Hvorfor bruger da så mange automobilister netop sprit som kølervædske?

FORDI

een del sprit og 3 dele vand under vore temperaturforhold beskytter køler og motor mod frostskafer.

FORDI

sprit er en kølervædske, der ikke tærer. Kølersprit nedsætter tværtimod vandets angreb på aluminium.

FORDI

kølersprit ikke medfører hyppige eftersyn og efterspænding af pakninger, slangeforbindelser m. m.

FORDI

kølersprit ikke gør køleren utæt ved opløsning af stenaflejringer eller lignende.

FORDI

kølersprit er renlig og ikke kræver særlige midler til rensning af kølesystemet efter vintersæsonen.

FORDI

kølersprit er billigst i brug.

FORDI

kølersprit fås overalt - og De sparer valuta ved at købe dansk.

Kølersprit kan altid anvendes, når motorens drifttemperatur ligger under 85°C ., hvilket jo gælder de fleste automobiltyper, herunder også typer med trykkøler.

Også ved meget lave frostgrader vil den ovenfor nævnte blanding sikre fuldt ud mod frostskafer, fordi en kølerspritblanding i modsætning til rent vand aldrig vil fryse til en fast blok, men danner en plastisk masse, som ikke kan forårsage sprængning af køleren. Ved efterfyldning af køleren i vinterperioden hældes lige dele sprit og vand på køleren, hvorved spritstyrken i blandingen vedligeholdes temmelig nøjagtigt.

De overdrevne forestillinger om fordampning af sprit i kølervædsken kan bedst stilles på plads ved at se på resultaterne af de forsøg, D. D. S. F. har foretaget med en række automobiler af forskellig fabrikat. Disse forsøg har vist, at forbruget af sprit som regel ligger under 2 liter pr. 10.000 km. Dette svind svarer imidlertid til den normale, gradvise fordampning af rent vand, der altid finder sted i køleren.

EEN DEL SPRIT OG 3 DELE VAND GØR DERES KØLER FROSTSIKKER!



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKER