

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr. 2
Februar 1962

KR. 2,00

Hatten af for en sportsmand!

Stor prøvekørsel med VW 1500

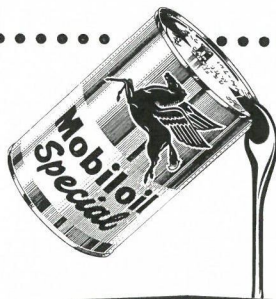
- Totalprisliste over det danske markeds personvogne
- Spis rigtigt og kør længere
- Oversigt over Europas GP-baner

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

BSA SUNBEAM

Scooteren der overgår alle andre!

To-cylindret fire-takt motor, fire-trins gearkasse — smidig, overlegen, lydsvag.



KR. 4222,-
INCL. OMSÆTNINGSAFGIFT

HAN

vil have en maskine med liv i, en overlegen motor med god accelerationsevne og en tophastighed, så han kan følge med på landevejen. Han vil også have et ordentligt, lynhurtigt og præcist fodgearskifte og køreegenskaber, der ikke står tilbage for de bedste motorcykler.

HUN

vil have et elegant lille køretøj, der spinder lydsvalt ud ad vejen, og når hun selv skal køre, vil hun have en smidig motor, der kan gå jævnt ved skridtgang, om det skal være. Til gengæld vil hun ikke have vrøvl med tændrør og den slags, og hun vil ikke have startvanskeligheder.

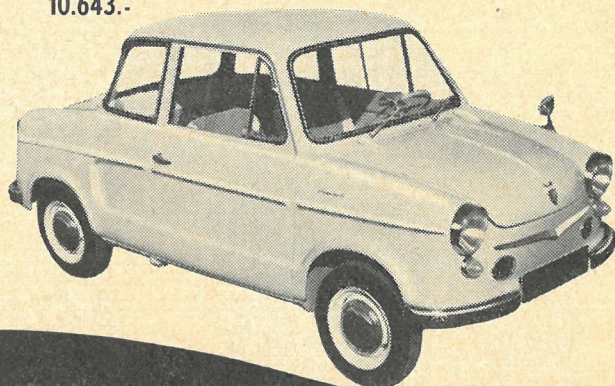
De kan begge få deres ønsker opfyldt, men kun i en

BSA SUNBEAM

Importør: H. V. Hansen, Motors & Cycles A-S, Gl. Kongevej 127-131, Kbh. V, HI 1860

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

— den kendte og populære Prinz
..fiks, kvik og paalidelig....! 22 HK.
Excl. lev. omk. **10.643.-**



— den nye, store Prinz 4 med mas-
ser af plads og komfort. 30 HK.
sportsmotor, Excl.lev.omk. **13.149.-**



Importer: FRED. RASMUSSEN · ODENSE

Forsiden

Hatten af for en sportsmand! C. E. Roger kørte på sin Ariel Leader hele Rallye Monte-Carlo med start fra Paris. Han fulgte samme rute som de deltagende biler, og hans gennemsnitshastighed efter 66 timer og 50 minutters kørsel var 56,3 km/t inklusive 14 timer til søvn og hvile. Det turde være en sportspræstation, der i nogen grad sætter bilkerne i skyggen. Bortset fra en tågefygt var maskinen i ren standardtrim.



16. ÅRG.

15. Februar 1962

NR. 2

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Når der diskuteres veje og vejanlæg, menes der næsten altid de store hovedtrafikårer, som skal afvikle den største part af gods- og persontrafikken, og alle ansvarsbevidste indenfor erhvervslivet er rørende enige om, at vi trænger til bedre veje, bredere veje og dermed altså også hurtigere og mere sikre veje. At nødvendigheden af vejenes udbygning kun langsomt trænger ind i bevidstheden hos de ansvarlige er så en anden sag.

Når man kringler sig af sted gennem vore bivejes snørklede labyrinter, kan man pludselig blive ængstelig for, at »sogne-rødder« og andre lokale regeringsmedlemmer kan føle sig truffet af al denne tale om nye og bedre veje, så de i bar befi ppelse giver sig til at rette bivejene ud, gøre dem bredere og forbedre belægningen. Lad det derfor være sagt højt og tydeligt: Det er ikke jer, vi mener, kære venner!

Der er da ikke noget så herligt som en snoet og højst besynderlig af Jens Vejmand delvis anlagt og delvis vedligeholdt kommunevej, der sikkert kan skrive sin historie langt, langt tilbage i tiden. Den har været nødt til at gå uden om herremandens marker, for det ville herremanden ha', men den måtte også forbinde landsbyerne inden udflyttertiden, så da herremanden blev »udstykket«, og landsbyerne enten forsvandt eller flyttede, blev den lille vej efterladt i højst ejendommelige slyngninger, hvis formål man i dag ikke altid er i stand til at granske. Nogle steder går den på skrå op ad bakkerne for på den måde at gøre arbejdet mindre tungt for hestene, et andet sted kan man se et uforklarligt S-sving, der i den ene ende fører forbi en kirke, men hvorfor ikke den lige

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

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 22,00
Løssalgpris kr. 2,00

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

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Redaktionelle strøttanker ...	67
Uden mad og drikke o.s.v.	70
To nye BSA	79
VW 1500 (Prøvekørsel) ...	85
Teknisk brevkasse	99
Europas GP-baner	107
Prisliste over biler på det danske marked	115
Orienteringsløb (13)	120
Fra bane og vej	127

vej til kirken — hvad har ligget hvor? Og hvorfor snor vejen sig gennem skoven, hvor man dog lige så godt kunne fælde træerne det ene sted som det andet? Vel-sagtens fordi en rytter i tidernes morgen har taget den mest fremkommelige vej, andre ryttere er fulgt efter, tømmervogne har taget sporet op, og efterhånden blev der et hjulspor, som gav det naturlige grundlag for en senere vej. Hestevognenes skærvevej blev så tjæret, da bilerne kom frem, og det er da en vidunderlig tanke, at man snor og vrider sig af sted i sin vogn eller på sin motorcykle, blot fordi en rytter før mange hundrede eller tusinde år siden red uden om en lille bakke her og et tæt buskads der.

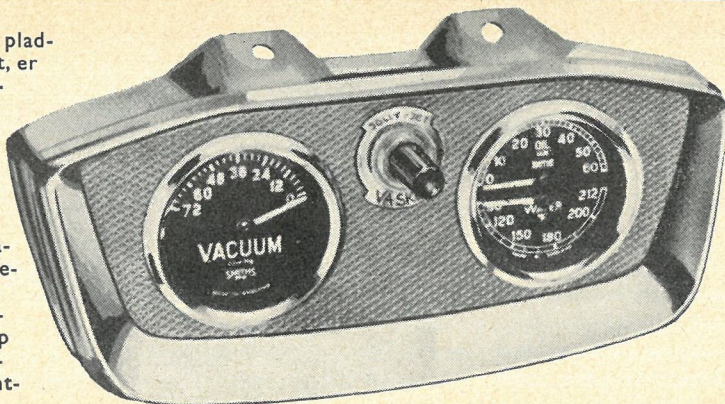
Med slyngninger og umotiverede sving får landskabet en egen blød charme, og der sker noget nyt, hver gang man kommer rundt om et sving med et helt nyt udsyn og helt nye perspektiver. Fantasien flakker lige så formålsløst og tilfældigt omkring som selve vejen. Det ene øjeblik løber den som en snusende hund tilbage ad sporet til fortiden, det næste øjeblik letter den ben op ad nutiden f. eks. i form af et nyt ræk-værk ved den halvt udtørrede å, der nu nærmest er en stor grøft med lidt siv og undertiden med en ilde lugt. Man kan i ånden se sognerødder og andre implicerede vedtage det nye rækværk, medens de holder et røgfyldt møde for lukkede døre på kroen. Det gamle rækværk var ellers så dekorativt i sin frønnede ælde, men helt forsvarligt var det vel næppe, skønt hvem har egentlig nogensinde set nogen læne sig til det? Købmanden har dog en gang for nogle år siden set skrædderen læne sig mod det i en sildig, men tilsyneladende salig kæfert, men det skal købmanden nu ikke tale for højt om ifølge sognefogedens mening, for han husker godt den gang, for det var, da der skulle kastes sne, og fiskemandens bil sad fast i en kæmpestor drive, og alle snekasterne sad og drak bajere inde hos købmanden, og fiskemanden var ederspændt, indtil de fik hældt nogle pilsnere på ham også — og for øvrigt på alle de andre, der senere sad fast i driven. Hvis skrædderen ikke havde taget fejl af sin stok

og en trillebør, så var han sikkert aldrig kommet hjem. Dernæst diskuteres der lidt om, hvad der er mest formålstjenlig i en brandert: En stok eller en trillebør. Og derefter vedtages det nye rækværk. Disse indledende debatter er nøjagtig lige så relevante som indlæggene i folketingets finanslovsdebat, men de er nok så fornøjelige. Tømreren får derefter besked om at opstille et nyt rækværk. Et spagfærdigt forslag om, at det måske var bedre med et rækværk af stålør, bliver omgående afvist af proprietæren, der hævder, at det muligvis var bedre og muligvis var billigere, »men hvad fan'en kan det nytte, når smeden aldrig får det lavet« — proprietæren har sine erfaringer. Derefter skriver tømreren bestillingen ind i sin sorte bog — ikke fordi han ikke kan huske den pjat arbejde, men når først det står i bogen, så er det realiteter. Alle de vidtflyvende projekter som den nye tagrejsning på den gamle lade og al den slags kommer ikke i den sorte bog, før der foreligger en bevilling fra en, der i det hele taget har mulighed for og navnlig midler til at bevillige noget.

Vel er der en masse snæversyn og andre menneskelige laster hobet op i husene omkring vore biveje, men den landskabelige skønhed er der så umiddelbart, og de kommunale landevejsforhold afvikles på en hyggelig og ganske forstandig måde. Det samme kan ikke siges om hovedstadens trafikale problemer. Groes-Petersen udtaler i TV på parkometrenes etårsdag, at det er en fortrinlig ordning, som politiet og kommunen er glimrende tilfreds med. Det er jo også det vigtigste. At bilisterne ikke er spor tilfredse har jo ikke noget med sagen at gøre. Eksempelvis er parkeringspladserne på Nikolaj Plads — vort gamle domicil — efter parkometerordningen blevet reduceret til mindre end det halve, og man kan cirkle rundt om tårnet i tyve minutter, før der bliver en ledig bås. Forinden har man dog et par gange været helt til grin, fordi man svinger ind på en tilsyneladende ledig plads, men så står der en Prinz eller en Goggomobil skjult af de omgivende vogne — som en ensom hund på en halv tønde land.

(Blad venligst om til side 128)

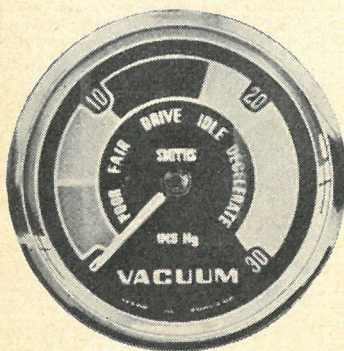
Kniber det med pladsen i forpanelet, er SMITH's instrumentbord den rigtige løsning. Her er instrumenteringen vist som kombineret olietryksmanometer og kølevandstermometer, vacuummeter og trykknop til vindspejlsvaske. Instrumentbord kr. 50,-.



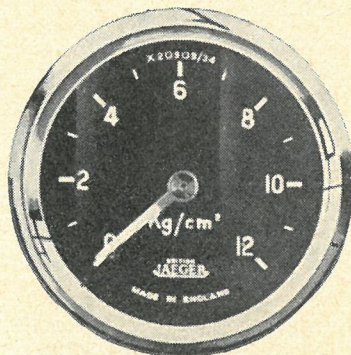
Komplet rudevasker kr. 29,85 . Kombineret manometer og termometer kr. 132,15

FOR DYRT AT UNDVÆRE SMITH'S INSTRUMENTER

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

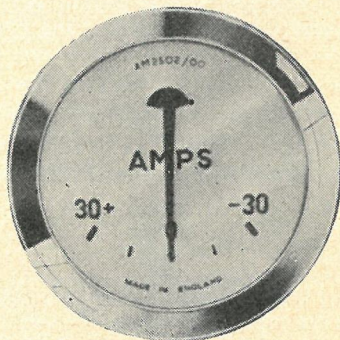


Et vacuummeter fortæller alt om motorens øjeblikkelige tilstand. Med et vacuummeter kan karburator og tænding stilles 100 % korrekt på et øjeblik kr. 68,25



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

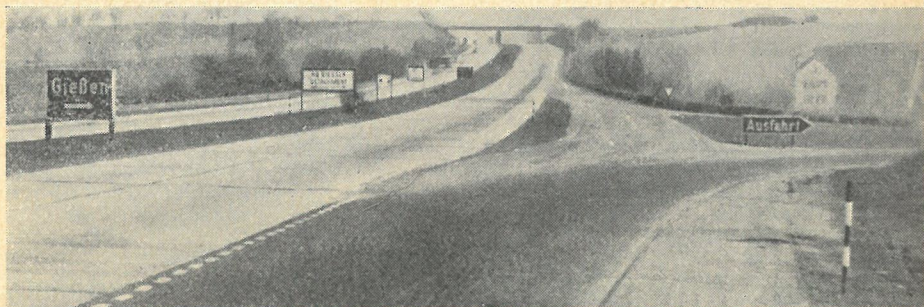
Deres forhandler eller værksted monterer hurtigt instrumenterne, men De skal vælge SMITH's præcisionsinstrumenter - samme kvalitet som benyttes i fly og racervogne



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

Selvom langturskørsel for øjeblikket er mest aktuell for deltagere i rallye-konkurrencer, så tales der om sommerferiekørsel i mange hjem, hvor man så småt er begyndt at planlægge årets udlandsrejse eller måske den første længere tur i det hele taget. Den efterfølgende redegørelse kan måske komme til at ændre lidt på planerne gennem en afkortning af dagsmarcherne, men den kan på den anden side også betyde, at ret lange dagsmarcher kan opretholdes i fuld sikkerhed og endda bevirke, at »chaufføren« ikke kommer dødtæt hjem fra sin ferie, men iøvrigt har denne artikel bud til alle bilister og motorcyklister, erhvervschauffører såvel som almindelige motorkørende.

Udgangspunktet er faktisk noget så trist og deprimerende som færdselsulykker, blot med den overraskende nyhed, at man både i Tyskland og Frankrig har konstateret, at en hidtil uforståelig mængde færdselsuheld



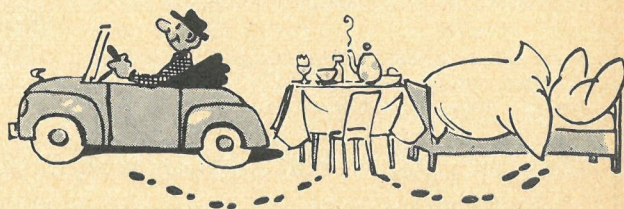
og -ulykker indtræffer på landevejene lidt over middag netop på det tidspunkt, da de kørende enten har spist eller burde have spist. En i Frankrig omhyggeligt foretaget undersøgelse af en lang række af netop disse ulykker godtgør, at ulykkesårsagen i disse som i de fleste andre tilfælde kan føres tilbage til den menneskelige faktor, idet

der simpelthen er tale om helt forkert ernæring af de pågældende bilister.

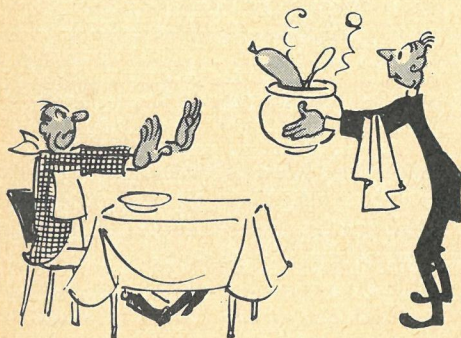
Lignende resultater er man kommet til i Tyskland, og på dette grundlag har professor, dr. M. Hochrein udfærdiget en lille pjece udsendt af udvalget for folkelig oplysning i Tyskland.

Inden vi går i gang med at studere de

Indtag et godt morgenmåltid med mælk, æg og ost inden De begiver Dem på langtur. Giv Dem tid og ro til at spise.



helt nye oplysninger om dette emne, kan vi prøve at katalogisere færdselsulykkerne i forskellige kategorier, der desværre ikke holdes adskilt i de kendte ulykkesstatistikker, simpelthen fordi man ikke har et tilstrækkeligt forskningsapparat til at klarlægge ulykkernes egentlige årsag, og derfor vil enhver form for færdselspropaganda indtil videre arbejde i blinde, da man kun kan have formodninger om, hvorvidt man sætter ind på det rigtige sted. Som både undtagelse og bevis kan fremlægges Større Færdselsikkerheds seneste propaganda for at hjælpe de ældre i trafikken, for her kunne man gennem tal i statistikken konstatere, at det gik forholdsvis hårdt ud



Undgå for varme, fede og tungt fordøjelige spiser.

over de ældre trafikanter, når disse skulle klare sig på egen hånd.

Vi kan opdele trafikulykkerne i 1) arbejdsulykker hvor personer på kørebanen eller på arbejdsområdet kan komme til skade ved rangerende vogne, væltende lastvogne o. s. v., og de berører derfor ikke trafikken som sådan. 2) Uforudseelige ulykker såsom træer, der vælter ud over kørebanen, nedfaldende højspændingsledninger og tildels materialebrud — sidstnævnte er dog ikke altid uforudseelige, men må snarere henføres under skødesløshed eller manglende indsigt, men fejl af denne art er forholdsvis sjældne. 3) Oplagte lovbrud fremkaldt af dumhed eller hensynsløshed — i reglen er hensynsløse personer tillige ubeskriveligt dumme, så

det kan komme ud på et. Der tænkes her på overhaling ved uoverskuelig bakketop, hasarderet overhaling o. s. v., men spirituskørsel kommer naturligvis også ind under lovbrud. 4) Manglende kendskab til færdselsloven eller de fysiske love må sikkert bære en af de største poster på det uhyggelige regnskab, men 5) manglende agtpågivenhed og omtanke er utvivlsomt den almindeligste årsag til færdselsulykker, og det er navnlig spørgsmålet om agtpågivenhed, der her skal berøres, for netop på en langtur kan den rutinerede kører, der ellers altid passer på som en smed, og som aldrig tager en chance, hvilket indtil dato har resulteret i absolut pletfri kørsel, komme ud for en sammensværgelse, der slækker hans agtpågivenhed og ødelægger hans dømmekraft i lige netop det afgørende sekund. Man kan sige det hårdt og brutalt på den måde, at 30 års agtpågivenhed og sund dømmekraft har givet 30 års sikker kørsel, medens 1 sekunds sløvhed kan medføre en øjeblikkelig død for ham selv eller andre, men vi kan også opremse mange uhyggelige former for mental og fysisk invaliditet, som kun vil virke deprimerende. Vi lever alle i håbet om, at der ikke skal tilstøde os trafikale ulykker, og kun de dumme blandt os føler en sikker overbevisning om, at den slags kun *kan* tilstøde andre, men aldrig os selv, og derfor vil de klogeste, der i forvejen har de bedste forudsætninger for at klare sig, også sætte sig ind i, hvordan de kan bevare deres sunde omdømme og holde sig friske på en langtur.



Grøntsager, frugt, mælk og ost holder bilisten i fin form dagen igennem.

Videnskaben har taget fejl mange gange, og tidligere udtalte de vise mænd sig ofte med stor autoritet om forhold, de overhovedet ikke havde begreb om. Afdøde professor Engelund, der i mange år beklædte posten som rektor for Danmarks Tekniske Højskole, gav et udmærket eksempel på det farlige i ikke at udtale sig med forbehold ved at minde om en officiel udtalelse fra Universitetet i Paris, idet man efter lange forhandlinger fastslog, at jordkloden ikke blev ramt af sten fra universet, da der ikke fandtes sten i universet. Amerikanske og russiske videnskabsmænd, der i dag beskæftiger sig med satelliter vil kunne give et øredøvende dementi af denne påstand.

Professor Hochrein giver et andet eksempel på videnskabsmændenes noget uforbeholdne udtalelser ved at minde om det højt ansete lægekollegiums erklæring, der blev udsendt fra Nürnberg efter åbningen af Tysklands første jernbane, der gik fra Nürnberg til Fürth. Den lød:

Transport med en eller anden form for dampmaskine burde i den offentlige sundheds interesse forbydes. Vognenes raske bevægelse vil ikke kunne undgå at fremkalde den åndelige uro, der kaldes delirium furiosum. Selvom de rejsende frivilligt vil udsætte sig for denne fare, må staten i det mindste beskytte tilskuerne. Den, der bestræber sig på at køre med fuldstændig hastighed (15 km/t), vil kunne erhverve sig en skrækkelige sygdom. Det er derfor af uomgængelig nødvendighed, at der bygges et uigennemsigtigt hegn på mindst 6 fods (2 meter) højde på begge sider af banelegemet.

Ja, sådan så man på spørgsmålet hastighed for mindre end 125 år siden, medens man i dag kan fastslå, at de hidtil kendte hastigheder ikke har nogen indflydelse på det menneskelige legeme eller den menneskelige forstand, medens problemet for rummændene er den voldsomme acceleration og for bilisterne den voldsomme deceleration, når hastigheden ikke længere er under retningskontrol med sammenstød som følge.

Rummænd har ikke stor praktisk interesse for os, men lidt kan vi dog lære af dem

og den bagved stående stab af teknikere og medicinere. For at bringe en vordende rummand i den bedst mulige fysiske og psykiske form bliver han sat på en bestemt kostplan. Når man også har udarbejdet en lignende kostplan for langtursbilister i sær-



Fred og ro til måltidet midt på dagen er af uhyre vigtighed, for måltidet skal tillige være en afslappelse og hvile.

deleshed og bilister i almindelighed, er det naturligvis ikke for at gøre dem mere modstandsdygtige overfor sammenstød, men for at undgå uheld af enhver art.

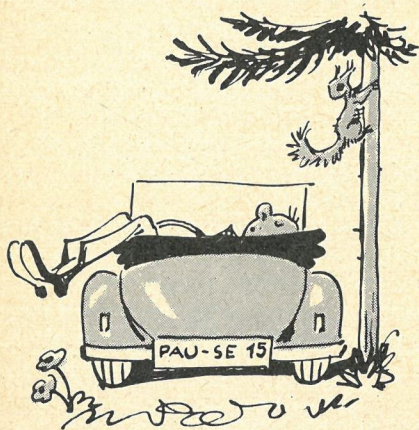
Når først man giver en læge frie tøjler til at udtale sig, er man faktisk på nippet til at gå ud og hænge sig, når han er blevet færdig, for helt bortset fra færdselsuheld trues bilisten og navnlig den bilist, der skal sidde ved rattet fra morgen til aften, tilsyneladende af så mange farer, at man så småt begynder at tvivle på, om det i det hele taget kan lade sig gøre at køre fra Gedser til Skagen uden livsvarigt mén for den arme bilist. Så bogstaveligt skal man naturligvis ikke tage det, men den bilist, der hver dag år ud og år ind tilbringer mange timer i sin sikkert meget uhensigtsmæssige vogn, skal nok få tilegnet sig en del af disse erhvervssygdomme. Beklageligt er det, at en hel del kan samles op i en stor skraldespand, som man kan vælte ud over hovedet på bilfabrikanterne, så lad os gøre det først.

Bilistens sundhed og velbefindende trues først og fremmest af en forkert siddestilling uden tilstrækkelig bevægelsesmulighed



En lille tur efter middagsmaden er udmærket — man behøver blot at drysse lidt omkring i al fredsommelighed.

og ofte med statisk muskelanspændelse af visse muskler, medens andre muskler ikke har mulighed for at blive sat i funktion. Dette går ikke alene ud over musklerne, men medfører også fordøjelsesbesværigheder, brystet kan blive klempt sammen og forårsage åndedrætsbesvær, et naturligt kredsløb kan blive hæmmet, man kan af den grund få krampe oftest i højre ben, og i tilgift kan man få hæmorrhoider. Længere tid i den ubekvemme siddestilling kan genere urinblæren. Hals- og ryghvirvel kan tage skade af den sammenbøjede stilling, og brysthvirvelsøjlen har ikke godt af armenes fremstrakte stilling. Dette kan igen medføre hovedpine, svimmelhed, angst-



— men man kan også tage sig en lille lur, hvis man har anlæg i den retning.

følelse, trykken ved hjertet og smerter, der forplanter sig mod navnlig den venstre arm.

Der er meget mere af samme skuffe, i hvilken man også finder diskusprolaps og mange andre uhyrligheder. Alt dette kan vi dog samle sammen og aflevere til bilfabrikerne, der ved sikkerhed i bilerne kun har forstået så meget, at man polstrer instrumentbordet, fremstiller solskærme af blødt materiale og udformer rattet med forsænket nav — alt sammen af en værdi, der ligger meget tæt ved nul, medens den største sikkerhed burde ligge i en god og naturlig kørestilling og masser af frisk, veltempereret luft ud fra den betragtning, at kørerens fysiske og psykiske form er den vigtigste af sikkerhedsfaktorerne, når køreren ellers har lært at køre rigtigt. Disse krav må faktisk komme før kravet om beslag til sikkerhedsseleler, men da bilfabrikanterne absolut ikke har nogen form for interesse i den slags, burde der nedsættes et internationalt udvalg af virkelige fagfolk (hvilket i dette tilfælde hovedsageligt vil sige læger), og derefter skulle man simpelthen dekretere en bestemt standard for bilernes udformning ved førerpladsen for på den måde at slå hul i den evige, dårlige undskyldning, at sådan vil folk ha' det. Selvfølgelig burde det være sådan, at enten kan man få en rigtigt udformet bil, der er forsvarlig at køre i, eller også kan man ingen bil få. Forøvrigt har jeg endnu aldrig set en bilfabrik, på hvilken kontorpersonalet ikke sad på velformede stole, der skåner og støtter ryggen, og det er en kendt sag, at arbejdsstillingerne på fabrikkerne nøje overvåges og indstuderer for at undgå muskelsmerter, dog ikke fordi man egentlig vil gøre livet bedre for mr. Smith eller hr. Schultze, men for at undgå sygedage. Virker det så i grunden ikke lidt paradoksalt, når alle disse anatomisk og fysiurgisk afrettede og overvågede personer samler sig i en fælles anstrengelse for at fremstille produkter, der fra første øjeblik går i gang med at nedbryde købernes helbred?

Sorterer vi alt dette fra, bliver der tilbage endnu nogle lurende farer som træthed — ofte unødvendig træthed — og almindelig

sløvhed på grund af forkert livsførelse, og på dette område, der kan være så akkurat farligt, er bilisten til alt held i stand til at gøre noget selv.

Professor Hochrein omtaler et specielt fænomen for tyske forhold, nemlig erhvervschaufføren på den såkaldte Fernlaster — de store lastvognstog, der dagligt tilbagelægger meget anselige strækninger med store mængder gods. Når først chaufføren bliver halet op af sin tunge søvn umanerligt tidligt om morgenen, får han travlt med at komme af sted, da det navnlig for ham betyder noget at komme ud af byen eller så langt som muligt på de mindre veje, medens der endnu er trafiktomt, og derfor sluger han i al hast et helt forkert morgenmåltid, hvilket vil hævne sig resten af dagen.

Spørgsmålet er blot, om dette forhold er så specielt tysk. Tager man en gennemsnitlig skandinavisk familie, der skal på langturistsferie, er morgensceneriet ikke meget anderledes bortset fra større larm og forvirring på grund af de flere implicerede personer. Fynboer og jyder er på en måde langt bedre stillet end sjællændere og de øvrige skandinaver, når langturen går sydover, simpelthen fordi de ikke skal nå nogen færge. Selvom man ikke direkte mærker det, så sidder der et eller andet sted en vis form for nervøsitet, når man skal nå en forudbestemt færge, og da man kan risikere timers for ikke at sige dages ventetid, hvis man kommer for sent, betyder en mistet færge en hel del for et nøje fastlagt rejseprogram. Denne lille, ubevidste (undertiden dog klart fremherskende) nervøsitet er der ikke noget at gøre ved, men man kan lade være med at gøre ondt værre ved i sidste øjeblik at komme hovedkulds af sted. Den første rejsedag kan såmænd være anstrengende nok i sig selv, og derfor er en rolig afgang af stor vigtighed. Pak derfor tøjet og de andre ting i god tid, så De kun skal stuve toiletartiklerne efter morgenvasken og giv Dem derefter tid til et ordentligt morgenmåltid, hvilket ikke vil sige fire kopper knaldstærk kaffe »til at blive rigtig vågen på«. Selvfølgelig skal De have Deres the eller kaffe, men De skal også have et glas



Hold Dem fra øl, vin og spiritus på langturen. Den øjeblikkelige „promille“ af en enkelt genstand eller to er ganske uden betydning, men den efterfølgende træthed er uundgåelig og direkte farlig.

mælk eller frugtsaft, De skal have noget brød, der stiller krav om at blive tygget, hvadenten det skal være knækbrød eller ristet brød. Når De så forlader hus eller lejlighed skal alt være ordnet efter en forudbestemt, afkrydset liste: Slukket for den elektriske hovedkontakt, eventuelt lukket for vand, alle vinduer haspet, kanarieflugt og hund sat i behørig pleje i god tid o. s. v., for sætningen »har du nu husket« må overhovedet ikke forekomme, når først man er på landevejen, hvor der er nok at tænke på bevidst som ubevidst.

På dette tidspunkt føler De måske en inderlig trang til at sige 'Åh, hold kæft', for De har måske været på masser af langture med forudgående helt hysteriske opbrud, men husk venligst, at De spiller med blind makker, for De er ikke selv ganske klar over, hvor meget der egentlig slides på Dem blot på en distance som f. eks. 800 km med indlagt færgetur, grænseovergange og søgen efter natlogi.

Når en familie eller et rejseselskab drager af sted, er der tale om en sammensætning af vidt forskellige temperamenter og naturer, der alle er revet ud af deres daglige trummerum. Det gælder derfor om, at dagen kommer til at forme sig nogenlunde regelmæssigt og på samme måde som under de mere vante omgivelser navnlig med hensyn til måltider. At man ofte ikke føler nogen sult og egentlig sagtens kunne springe et

måltid over, må man på ingen måde tage for gode varer, for det hævnner sig senere. Det vil nemlig give både træthed og hovedpine samt i mange tilfælde udpræget køresyge hos en passager. Hvis man ikke føler nogen lyst til mad ved sædvanlig spisetid, så er det påkrævet, at man gør holdt og går en lille tur på ti minutter eller et kvarter, så kommer den almindelige madlyst.

Professor Hochrein lægger stærk vægt på *hvor* den motorkørende skal spise, *hvordan* han skal spise, og *hvad* han skal spise — alle tre punkter er vigtige. Han fastslår, at måltidet ikke alene skal være et spørgsmål om at indtage føde, men det skal også være en afslappelse, så derfor bør stedet egentlig udvælges med en omhu, som den motorkørende slet ikke er i stand til at udvise, da han kun i en vis afstand kan bedømme, hvordan stedet ser ud, men ikke hvordan det iøvrigt er. Derfor banlyser samme professor alt hvad der hedder højttalere, musik, transistorradioer, gående motorer, køkkenlarm og skrigende unger. Om sådanne forhold hersker ved en kommende landevejskro eller ved et af autobanernes raststeder kan man naturligvis ikke konstatere, før man er vel ude af vognen, så det er en opgave restauratørerne bør påtage sig på en sådan måde, at der med tiden kommer til at herske ideale hvileforhold, medens man indtager sit måltid.

Hvis man ankommer til et passende spise-sted med måske 400 kilometer bag sig, er man faktisk en lille smule trætt, hvadenten man vil være ved det eller ej. Denne træthed er imidlertid ret overfladisk, men dog mærkbar nok til at gøre sin indflydelse gældende ved valg af måltidet. Man gider måske ikke rigtigt at interessere sig for mad, selvom man er dansker af fødsel (hvilket i sig selv skulle være tegn på en abnorm situation ifølge overleveringer, men tyskere og italienerne spiser tilsyneladende dobbelt så meget som en gennemsnitsdansker). Valget falder måske derfor på noget så usædvanligt som en omelet med asparges eller lidt hønsekødssalat, og man fryder sig måske endda over den kaloriefattige spise, der gennem en lille afmagring vil virke i posi-

tiv retning på det sarte helbred. Den tyske professor fastslår på dette punkt en kendsgerning, som alle erfarne langturskørere kan nikke bifaldende til: Man skal spise noget, der kræver en energisk indsats af tyggemusklerne. Personlig blev jeg klar over dette forhold på en langtur gennem Sverige, hvor motorcyklen var befordringsmidlet. Efter mange hundrede kilometers kørsel på elendige og snoede veje fandt jeg en såkaldt »café«, der lå lidt afsides fra vejen og



Trænger De til en lille opstrammer, så spis lidt frugt, for det gør underværker både som adspredelse og stimulans under den ensformige kørsel.

iøvrigt mindede om et mordsted. En tysk motorcyklist har en gang sagt de forløsende ord: Trætheden kommer, når man kan høre fuglene pippe. Dermed mener han, at når først man er kommet af maskinen, har fået hjelmen af og fået vindstøjen ud af ørerne, så man kan høre fuglene pippe, så bliver man pludselig trætt — der er vist noget om det. Medens jeg ventede på det bestilte måltid på »mordstedet«, greb jeg fat i et stykke knækbrød af format og konsistens som en møbelplade og gav mig til at tygge den i mig. Efter denne larmende sysselsætning

kunne jeg konstatere, at trætheden var borte, og jeg havde egentlig større madlyst. Fænomenet har siden gentaget sig, og jeg har forklaret det på den måde for mig selv, at stilheden efter larmende knækbrødsspising må have noget særligt forfriskende over sig — uden at jeg dog nogensinde for alvor har accepteret denne forklaring. Nu får man imidlertid at vide, at godt gennemtygget mad ikke alene virker befordrende på fordøjelsen og derfor stimulerende på organismen, men den ihærdige brug af tyggemusklernes giver en forøget blodgennemstrømning af hovedet og dets indhold, og da den overfladiske træthed tilsyneladende holder til i hjernen, vil den forøgede blodgennemstrømning med deraf forøgede ilttilførsel modvirke trætheden, og det lyder jo straks lidt mere fornuftigt. Desuden påpeges det, at der i spyt skulle være et salt, om hvilket man endnu ikke ved ret meget, bortset fra, at det skulle virke stimulerende på hjertet, men det får stå for professorens egen regning, da det efter vor ringe opfattelse er de mest utrolige ting, tyskerne finder stimulerende for hjertet, medens franskmændene har et lige så righoldigt udvalg til at styrke leveren. Da amerikanerne tilsyneladende får et stykke tyggegummi i munden omtrent umiddelbart efter fødslen, for derefter at beholde det i munden resten af livet, skulle amerikanernes hjerter jo blive stimuleret i ganske usædvanlig grad, forudsat at organismen ikke indstiller sig på denne naresut og holder op med at producere spyt til ingen nytte.

Selve måltidets sammensætning er af den største vigtighed, og man må dele det op i mængde, indhold, temperatur og så måden, det bliver indtaget på. Man skal frem for alt ikke spise overdådigt meget, selvom man er skrupsulten, for nok kan vi henvise til det gamle slagord 'Uden mad og drikke, dur helten ikke', men tyskerne har faktisk et, der er endnu bedre: En fuld mave studerer dårligt. Efter et større måltid vil en naturlig træthed melde sig, fordi blodet strømmer til fordøjelsesorganerne på bekostning af en livlig blodcirkulation gennem hovedet, og samtidig sker der visse

ændringer i stofskiftet, og en forandring af blodets sukkerindhold vil ligeledes medføre træthed og manglende koncentrationsevne. Det er velkendte fænomener, og det er vel kun de færreste, der føler trang til at kaste sig over et krævende stykke arbejde umiddelbart efter et større måltid.

Når man betragter et spisekort for at gøre sit valg, tænker man næppe på, at nu skal man dække sit behov for kalorier, æggehvide-stoffer og kulhydrater, for man er meget mere interesseret i at finde noget, man har lyst til.

Det påpeges imidlertid, at der er stor forskel på den træthed en hårdt arbejdende »muskelmand« eller sportsmand føler, og den træthed en chauffør føler. En jord- og betonarbejder bliver træt af et regelmæssigt, konstant muskelarbejde, medens chaufførens træthed er af psykisk karakter understøttet af manglende muskelarbejde og langsom eller mangelfuld blodcirkulation. Derfor skal arbejdsmanden og chaufføren »tankes op« med forskelligt brændstof, hvilket vil sige, at arbejdsmanden har behov for kulhydrater på grund af den store legemsforbrænding, medens chaufføren har brug for æggehvide-stoffer.

Til bilistens vigtigste næringsmidler hører mælk, der indeholder æggehvide-stoffer, vitaminer, mineraler, mælkesukker og mælkefedt, men man kan for så vidt lige så godt drikke kærnemælk eller skummetmælk som sødmælk, hvis man har svært ved at holde sin vægt. Kød, fisk og æg er også gode leverandører af æggehvide-stoffer, men man skal holde sig fra flæsk, fedt og fede fisk som ål og laks. De nødvendige kulhydrater får man af brød, spagetti og lignende, men det anbefales at holde måde på dette punkt, og derfor er et par stykker knækbrød eller fuldkornsbrød til måltidet alt nok. Hvor mærkeligt det for uindviede end kan lyde, så vil rigelige mængder æggehvide-stof hurtigt ned sætte eller udslætte bilistens træthed, medens for mange kulhydrater blot vil give en anden form for træthed. Ganske fejlagtigt har mange bilister taget ved lære af idrætsfolkene på den måde, at de regelmæssigt indtager lidt sukkerstof i

form af kager eller chokolade, hvilket er udmærket for muskelarbejde, men ikke for den stillesiddende bilist eller motorcyklist. Føler man trang til søde sager, skal man holde sig til frugt både ved måltidet og som en lille opstrammer under kørslen. Professor Hochrein fraråder at bruge for meget salt i maden og på maden, da saltindholdet i brød og ost er tilstrækkeligt til at dække behovet, medens større saltmængder kun vil belaste organismen.

Lige så vigtig som kostens sammensætning er et roligt måltid. Hvis man sidder på nåle for at komme videre, og hvis man sluger sin mad, opnår man kun en yderligere belastning af sin fysik. Giv Dem også tid til at sidde fredfyldt fordøjende medens De ryger Deres pibe eller bare hviler i Dem selv, for det gælder jo om at tage en god tørn til, og dagens anden halvleg skulle gerne afvikles i lige så fin stil som den første — og lige så sikkert.

På de lange stræk skal man desuden sørge for god lufttilførsel i vognen, og hver anden

eller tredje time bør man gøre holdt for en lille pause, under hvilken man får strakt lemmerne og får vognen luftet rigtigt ud. Motorcyklisten har ingen luftproblemer, og derfor er han ofte langt friskere ved ankomsten til målet end bilisten — desuden finder han selv ud af terminerne for en pause, da han i reglen er godt øm i enden efter tre timers kørsel.

De tyske erfaringer stemmer udmærket overens med de erfaringer enhver langturskører har gjort. Man skal ryge så lidt som muligt, lade være med at drikke øl eller kolde, kulsyreholdige drikke som Coca-Cola og lignende, medens mælk og frisk frugtsaft er en vældig opstrammer. Når man er kommet til »endestationen«, kan man med sindsro hengive sig til øllets og vinens glæder i en rimelig målestok.

Det dumme, man overhovedet kan gøre, er at gå lige fra sit køretøj i seng, for det vil kun give en dårlig hvile og søvn — mange ligger endda og kører videre i søvne. Når man har vasket sig grundigt, har man

Blad venligst frem til side 126

18. internationale automobil udstilling



PERSONAUTOMOBILER AUTOMOBILTILBEHØR

Åbnes 2. marts kl. 15,30

Øvrige dage kl. 10-22



TIVOLIS PROMENADEORKESTER

hver dag fra kl. 15,30-17,30

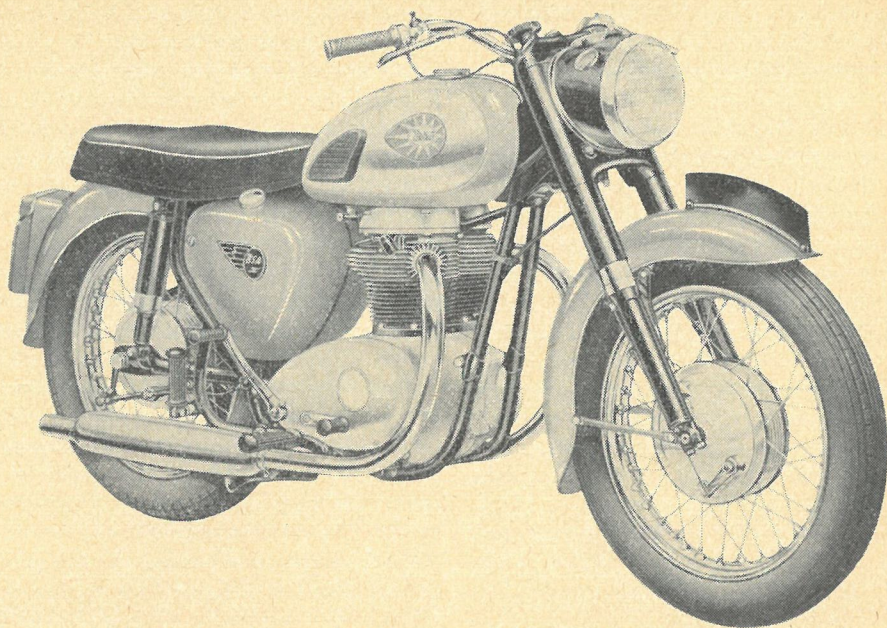
og fra kl. 19,00-22,00



ENTRÉ:

voksne 3 kr. - børn 1,50 kr.





BSA har nu fulgt sin nye »Star-linie« op med to twin modeller i 500 ccm klassen (A 50) og 650 ccm klassen (A 65). Dermed slår man også med de større modeller ind på den nye linie i engelsk motoreykleindustri, hvilket vil sige kraftige, men dog forholdsvis lette modeller.

Star serien begyndte med model C 15 på 250 ccm efterfulgt af B 40 på 350 ccm, og kendetegnende for disse modeller var det lette stel og motor sammenbygget med gearkassen i et fælles hus. Indenfor BSA concernen har man tidligere hun haft Triumph Twenty One med gearkasse- og krumtaphus støbt ud i et, men i denne model giver de to aggregater alligevel udseende af at være separate, da man øjensynlig har været lidt ængstelig ved at chokere det meget konservative engelske publikum for meget. Desuden har BSA Bantam ligesom flere andre engelske to-taktere fulgt den kontinentale linie med sammenbygget motor og gearkasse, og i de større BSA modeller havde man et tilløb med gearkassen boltet til motoren, men det er første gang, den »kontinentale

HVIS DE MEGET
HEL'RE VIL HA'
EN STAR

linie« følges helt og holdent i de større modeller.

For BSA er det tillige et brud med traditionen, at man forsyner de store to-cylindrede maskiner med vekselsstrømsanlæg, og der er tillige et par nyheder, man øjensynlig har hentet fra bilindustrien, nemlig hydrauliske dæmpere — også i teleskopforgafelen — der ikke skal toppes op med olie, og hjulnavene er smurt permanent således, at disse hverken kræver smøring eller justering.

De to maskiner er faktisk identiske, da de begge har 74 mm slaglængde, medens boringen er henholdsvis 65,5 mm og 75 mm. I opbygning og materialevalg genkender vi mange træk fra BSA Super Rocket. Eksempelvis er krumtapakslen af manganstål med

et påboltet svinghjul midt mellem de to krumtapslag, og i kontravægtene finder vi de velkendte slamsamlere. I drivsiden er krumtapakslen lejret i et meget stort kugleleje, der er forsejlet ud mod kædekassen for at forhindre motorolien i at komme ud i kædekassen, der har en selvstændig oliebeholdning. I knasthjulsiden består krumtaplejet af et glideleje med kobber-bly belægning i et separat stålhus, og dette leje tilførs olie under tryk fra oliepumpen. I takthjulsiden bærer krumtapakslen foruden det lille tandhjul også en snekke, der driver en oliepumpe af tandhjulstypen, og tryk-smøringen omfatter foruden krumtapakslens glideleje plejlstangslejerne og ventilerens vippearmer. I smøresystemet er der en reduktionsventil og to returventiler — sidstnævnte er ret usædvanlige i forbindelse med tandhjulspumper.

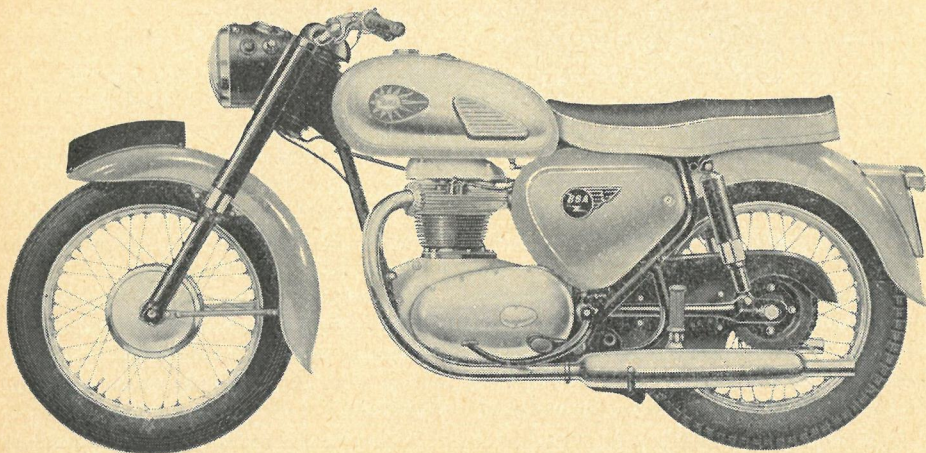
Det lille tandhjul på krumtapakslen driver

et mellemhjul med udveksling 2:1, og på mellemhjulet finder vi tændingsanlæggets to afbryderkontakter, der betjener en spole til hver cylinder i stedet for det tidligere system, i hvilket man benyttede en magnet med indbygget strømfordeler.

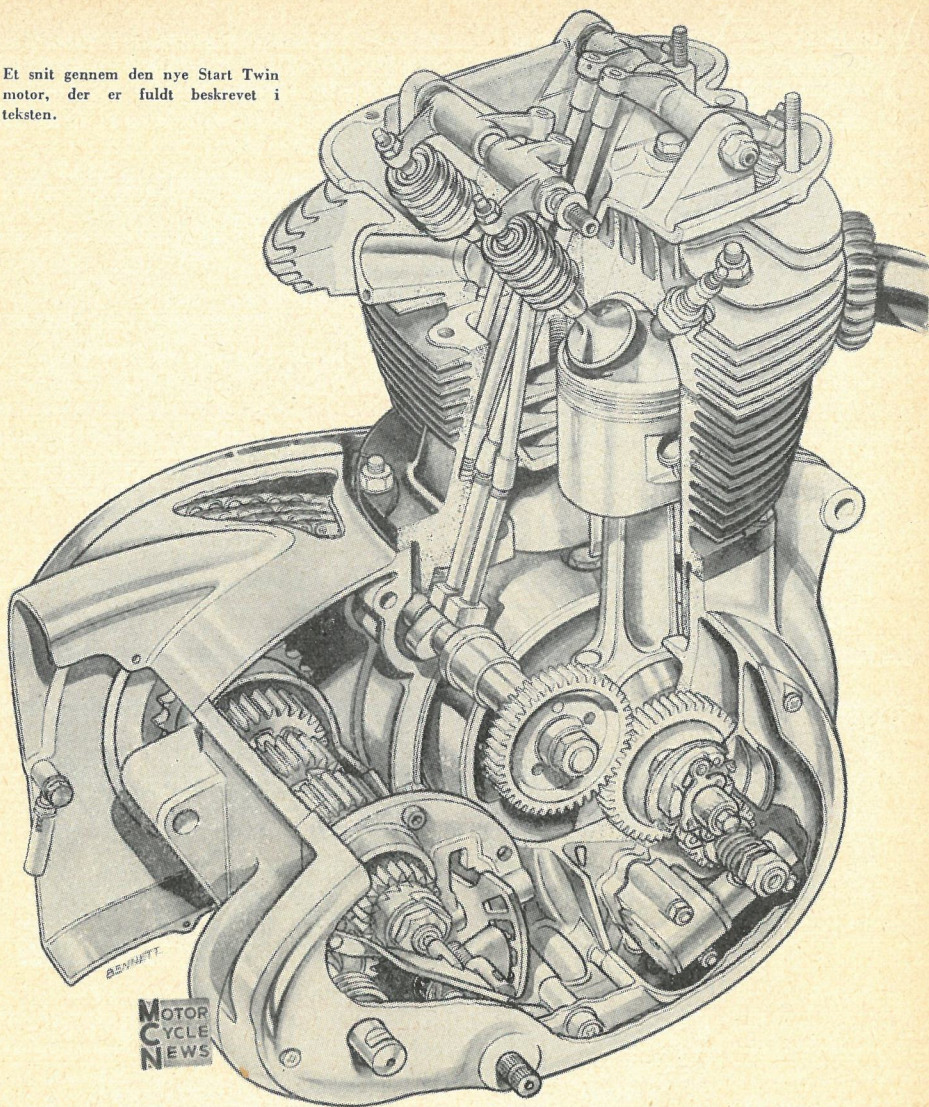
Mellemhjulet driver uden udveksling tandhjulet på den hule knastaksel, der er lejret bag cylinderblokken, og krumtaphusets udluftsventil er anbragt i den ene ende af knastakslen. Knasterne er som på de øvrige BSA-modeller udformet med en blød løftekurve, der udligner spillerummet ved ventilerne, inden den egentlige knastform begynder. Da man derfor kun finder det korrekte spillerum på knastens hæl, må man kun stille en ventil, medens den tilsvarende ventil på den anden cylinder står helt åben.

For at gøre ventilmekanismen så let som muligt, er knastfølgerne udformet som ret tynde, lette stødstænger, der glider i borin-

To nye BSA



Et snit gennem den nye Start Twin motor, der er fuldt beskrevet i teksten.



ger i cylinderblokken, og den egentlige knastfølger består af en rektangulær glideklods af slidstærkt materiale påkrummet knastfølgerstammerne. De korte stødstænger er fremstillet af duraluminium med overfladehærdede endekopper passende til kuglehoveder i såvel vippearms som knastfølgere. Bukkene til vippearmsakslerne er støbt ud i et med letmetaltopstykket, og man kan i

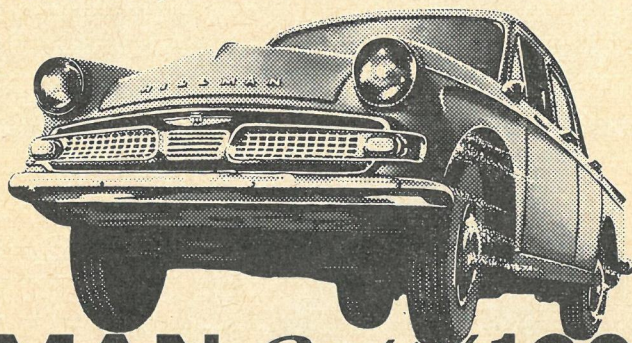
det hele taget tale om en forenklet konstruktion af mere praktisk udformning og med betydelige vægtbesparelser.

Plejlstængerne er smedet i letmetal, og det to-delte plejlstangsleje har stållejepander med micro-babbit belægning, hvilket vil sige et tyndt lag hvidmetal på den egentlige glideflade.

Plejlstangsojet er foret med en bronzehøs-

*Goddag
til
køreglæden*

Hils på den nye Hillman Sunbird 1600 — en 4-dørs vogn med vejbeliggenhed og køreegenskaber som en sportsvogn. Fat Sunbird'ens korte gearstang og accellerér vognen op gennem gearerne — det er køreglæde. Giv rattet et lille nøk og mærk vognen suge sig gennem svingene. Det er en oplevelse. Eksperterne er enige om, at der var Sunbeam i Sunbird. Og der er endnu mere Sunbeam i den nye Hillman Sunbird med forbedret motor. Prøv den selv. Kig ind til BRITMO-forhandleren eller ring. De kan blive ejer af den nye Hillman Sunbird 1600 for kun kr. 17.570,- excl. lev.



HILLMAN *Sunbird* **1600**

ning, og den kraftige stempelpinds lejeblader forsynes med olie fra kanaler, der munder ud ved stemplets olieskraberring. De fuldskørte stemples er drejet let ovale, der er to kompressionsringe, og stempelkronen er flad med ganske små sikkerhedslommer for ventilerne.

Ventilerne er af forholdsvis stor diameter, hvilket sikrer motoren en god fyldning således, at slagvolumen udnyttes i størst muligt omfang, medens man til gengæld benytter et ret behersket kompressionsforhold efter nutidens standard nemlig 7,25:1 i den store model. Forbrændingskammeret er ikke rent halvkugleformet, men polysfærisk, hvilket giver en bedre gennemhvirvling af brændstoffblandingen. Indsugningsventilen er fremstillet af silisiumkromstål og udblæsningsventilen af nikelkrom med den specielle hårdmetallegering, stellite, på enden af ventilstammen. Der benyttes som sædvanlig dobbelte ventilljedre.

Den separate indsugningsmanifold er støbt

i letmetal og boltet til topstykket. Der benyttes en Amal Monobloc karburator, som sidder indkapslet bag de to store sideskjolde. Ventil sæderne er fremstillet af støbejern, og de er støbt ind i letmetaltopstykket.

I drivsiden bærer krumtapakslen et tredobbelt kædehjul, der gennem en endeløs triplexkæde overfører momentet til en flerpladekobling med indbygget transmissionsdæmper bestående af et stort gummilegeme indbygget mellem den drivende og den drevne part af koblingsnavet. Forkæden spændes af en justerbar kædestrammer af pladetyper, som man forøvrigt også benyttede på Golden Flash med påboltet gearkasse. Udenfor krumtapakslens kædehjul sidder vekselstrømsgeneratoren med statoren boltet til krumtaphuset og rotoren boltet direkte til krumtapakslens, og generatoren berøres derfor ikke ved afmontering af kædekassen.

Stellet er udformet som et helsvejset, dobbelt rørsted med slagloddede beslag til motorophængningen. Tanken er som på de tid-

ligere modeller ophængt i gummi og monteret til det øverste stelrør med en enkelt bolt. Som nævnt kræver hverken forgaffel eller nav eftersyn eller smøring, og også de hydrauliske dæmpere i baggaflens fjederaggregater er lukket permanent, og heller ikke de kræver eftersyn.

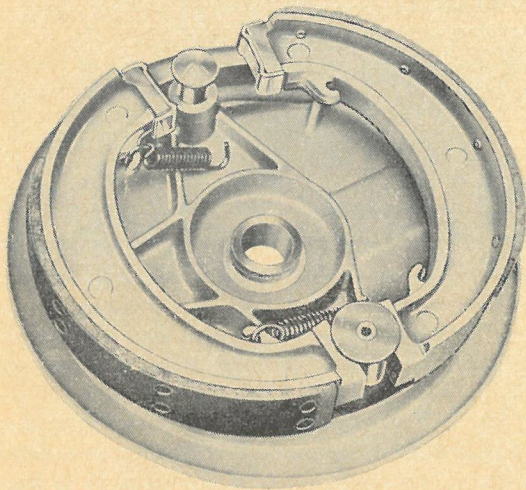
Bag de to hurtigt aftagelige sideskjolde finder vi olietanken (hvis påfyldningsstuds dog går ud gennem skjoldet), akkumulatoren, ensretteren og værktøjet samt karburatoren. For- og bagskærm er udformet i en vridningsstabil profil, hvilket overflødiggor brugen af stivere til bagskærmen, medens der kun benyttes et enkelt sæt sti-

skeene bevæge sig nogenlunde frit og ved kun at montere den støbte bremsebelægning til en del af hver sko opnår man en nogenlunde ensartet, selvforstærkende virkning for begge sko.

Model A 65 udvikler 38 hk ved 5800 omdr/min, og model A 50 udvikler 28,5 hk ved 6000 omdr/min og egenvægten er holdt nede på henholdsvis 175 og 178 kg. Specifikationerne er iøvrigt følgende:

BSA A 50.

Motor: To-cylindret, boring 65,5 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 449 ccm,



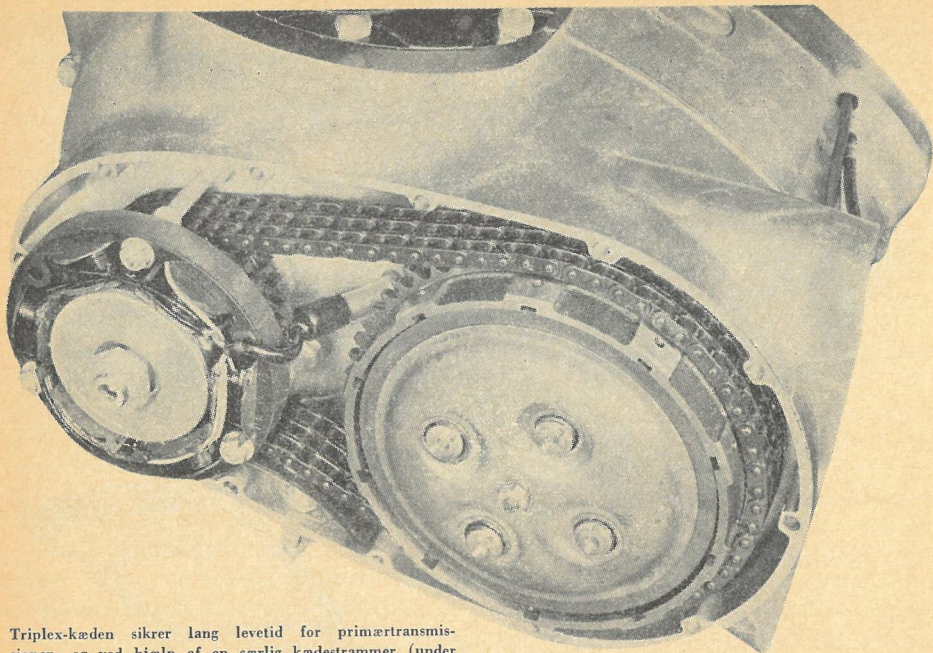
De flydende bremse-ske har ingen fast hængsling, og man opnår derfor en nogenlunde ensartet, selvforstærkende virkning af begge sko, idet den roterende bremsetromle vil trække begge sko udefter.

vere til forskærmen. Baghjulet er monteret i en stikaksel, medens forakslen er boltet til forgafflen omtrent på samme måde, som man samler et plejstangsleje omkring en krumtapsole.

Bremserne har »flydende bremse-ske«, hvilket vil sige, at skoene i den ene ende ligger an mod en tap, medens de i den anden ende på normal måde ligger an mod bremsenøglen, og skoene klemmes mod tap og nogle af to trækfjedre. Da der således ikke er nogen egentlig fast hængsling, kan

topventilet. Kompressionsforhold 7,5:1, maksimal motoreffekt 28,5 hk ved 6000 omdr/min. Smøresystem tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Triplex kæde $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjulet: 1. gear 13,1:1, 2. gear 8,44:1, 3. gear 6,04:1, 4. gear 5,12:1. Gearkasse til baghjulet: Kæde $\frac{3}{8}$ "



Triplex-kæden sikrer lang levetid for primærtransmissionen, og ved hjælp af en særlig kædestrammer (under den nederste del af kæden) opnår man en lydlos gang. Kædestrammeren er ligesom på Golden Flash med påboltet gearkasse udformet som en buet plade, der kan indstilles gennem en bolt i bunden af kædekassen, men i dette tilfælde er pladen belagt med siliconebehandlet specialgummi. Som det ses er vekselstrømsdynamoens stator boltet til krumtaphuset.

$\times \frac{5}{8}$ ". Dækstørrelse for: $3,25 \times 18$, bag: $3,50 \times 18$.

Stelkonstruktion: Svejset, dobbelt, lukket rørstel.

Hjulophængning: Forhjul teleskopgaffel, baghjul svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 18 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 3,4 liter.

Bremser: 7" tromlediameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat Lucas. Vekselstrøm med ensretter. Ampèretimer på akkumulator 13. Dynamo 60 watt. Tænding:

Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Dobbeltssadel, styrlås.

Dimensioner: Akselafstand 1375 mm. Sadelhøjde 785 mm. Fri højde fra jorden 178 mm, styrets bredde 710 mm. Egenvægt 175 kg.

Pris: Kr. 7530,- incl. omsætning.

BSA A 65.

Som model A 50 med følgende undtagelser:

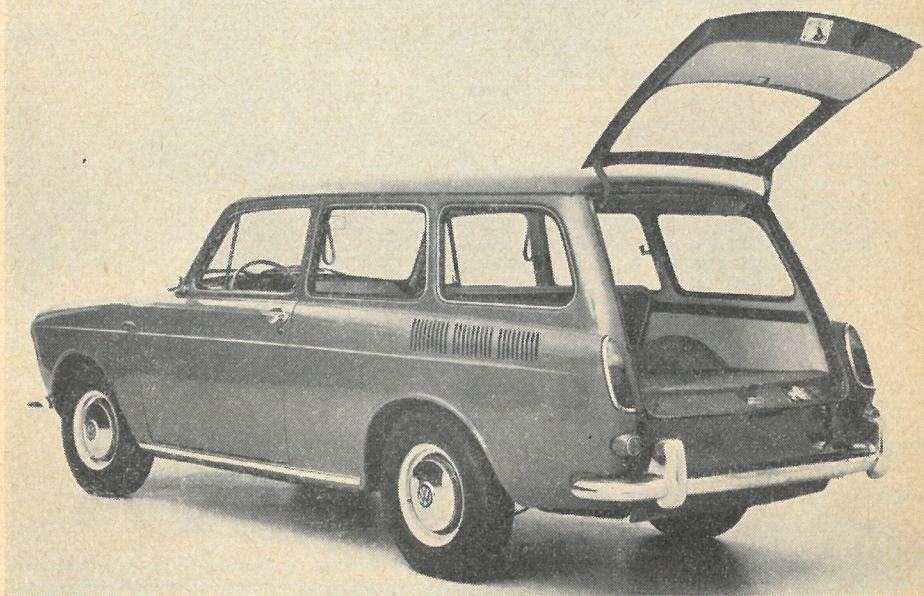
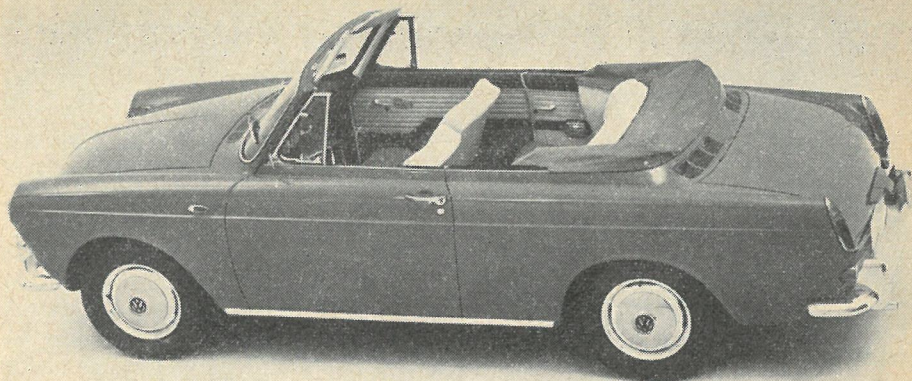
Motor: Boring 75 mm, slagvolumen 654 ccm. Kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal motoreffekt: 38 hk ved 5800 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,1:1, 2. gear 7,18:1, 3. gear 5,13:1, 4. gear 4,35:1.

Bremser: Forhjul 8", baghjul 7".

Egenvægt 178 kg.

Pris: Kr. 7641,- incl. omsætning.



Denne prøvekørselsrapport burde egentlig indledes med en eksplosion, men da vi af forskellige uopklarede grunde ikke har trotyl i sættemaskinerne, skal jeg forsøge at veksle knaldet til en mere forståelig ordflod. Eksplosionen var berettiget på den måde, at man egentlig har så meget at fortælle, og det vil alt sammen frem på samme tid, da det ene kan være lige så vigtigt som det andet. Når drenge er i den situation, indleder de i reglen beretningen med et hyl, der kan gå gennem marv og ben, hvorefter

de fremsætter en komplet uforståelig og usammenhængende beretning præget af alt det uvæsentlige med de tungtvejende kendsgerninger strøet ud en passant, som de tilfældigvis kommer i tanker om det. Jeg skal gøre mit bedste for at få lidt mere stil over foretagendet. Det drejer sig nemlig i store træk om en smadderforkert, helt rigtig eventyrlig god møgvogn, hvis fantastisk dårlige sider med lidt erfaring lader sig udnytte på den mest fordelagtige måde — hvis De stadig tror, at en prøvekørers liv er en

dans på roser, har De måske nu fået et lille indtryk af, at det ikke altid er så let endda.

Der var inden den store folkevogns premiere allehånde gisninger om dens udseende og konstruktion, og de mest fantasifulde udmalede et billede af et køretøj med automattransmission, besynderlige og meget indviklede hjulophængninger o. s. v., medens de mere jordbundne kom til det resultat, at den store VW ville blive ganske magen til den lille VW, blot med lidt større mål overalt. Da vidunderbarnet så kom til syne, var der egentlig ingen, der med rette kunne sige »hvad sagde jeg«, men slet ikke så få udløste et »Er det det hele«.

Den ser jo meget ordinær ud, og ved en undersøgelse af hele VW-organisationens opbygning vil man også komme til det resultat, at man ikke den ene dag kan fremhæve hvert eneste element i VW som det eneste rigtige for den næste dag at gøre påstanden

til skamme ved at gå over til helt andre konstruktionsprincipper.

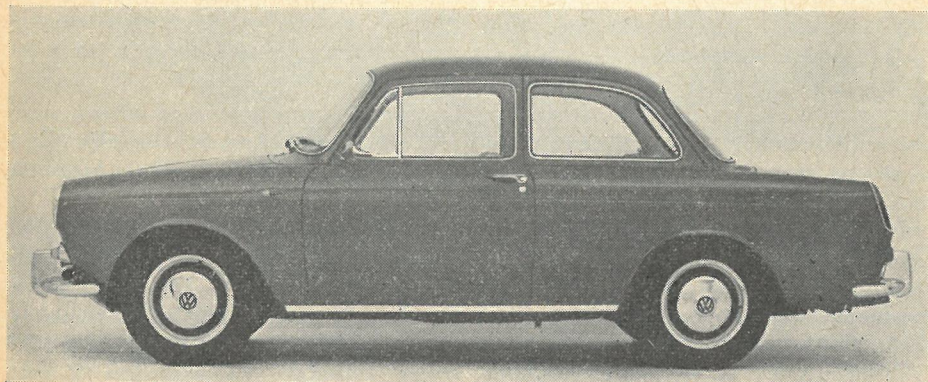
Altså var en luftkølet boksermotor på forhånd givet, og ingen vil med rette kunne gøre indvendinger mod den disposition. Det store spørgsmål var derefter, om man ville lægge motoren foran og benytte forhjulstræk, eller om man ville lægge den bagi som på den gammelkendte model. Det blev

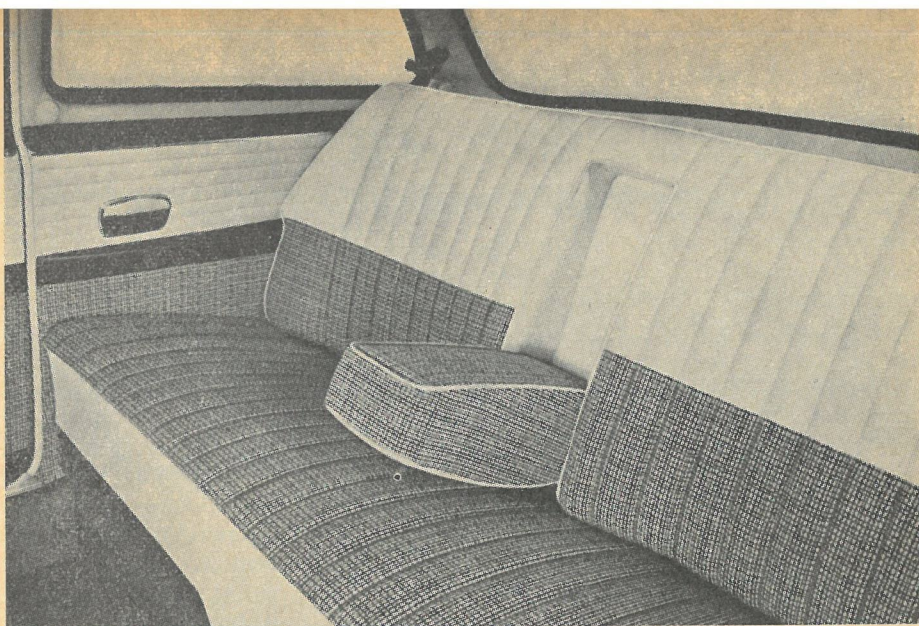
altså bagi, og der kan man med god ret gøre indvendinger, men da VW 1500 ikke umiddelbart skulle afløse VW 1200, ville det jo blive lidt kompliceret at fremhæve hækmotoren som det eneste rigtige til den lille model og frontmotor som det ene-

ste rigtige til den store model. Professor Nordhof plejer ikke at være nervøs for at fremsætte hasaderede påstande, men her har han alligevel sat grænsen. Man blev også ved en to-dørs sedan, hvilket professor Nordhof forklarer på den måde, at man stadig mener,



VW 1500





Man har også været så hensynsfuld at gøre noget ud af bagsædets indretning og udformning. Det nedfældbare armlæn i midten er en behagelighed, når der kun er to personer på bagsædet, men iøvrigt er rygstødet buet på en måde, der giver udmærket rygstøtte.

at man lettere kommer ind gennem to brede døre end gennem fire smalle, og så er der jo ikke mere at sige til den ting.

Den noget ubetydelige bagageplads i VW 1200 er tidligere blevet forklaret på den måde, at dr. Porsche aldrig havde mere bagage end en jordemodertaske, men med den stigende levestandard i Tyskland har man fundet det betimeligt at fremtrylle lidt mere bagageplads i den større model, og derfor har parolen været, at motoren skulle fylde så lidt, at der også blev et bagagerum i vognen.

Denne opgave er blevet løst med fantastik dygtighed, og den skræddersyede motor betegner i sin kompakte fremtoning et nydeligt stykke ingeniørarbejde, fordi den sammenpressede konstruktion på ingen måde er gået ud over tilgængeligheden. Den helt store pladsbesparelse opnåede man ved at forlade det gamle blæserarrangement for at gå over til et helt andet blæsesystem, i hvilket man endda slipper for kileremmen og den hurtigtgående blæser. På 1500 motoren er der direkte på krumtapakslen anbragt en dobbeltblæser nemlig en aksialblæser, der suger luften ind mod motoren og den bagved

liggende radialblæser, der så at sige driver luften rundt om motoren gennem blæsekappen. Den opvarmede køleluft bliver smidt ud i det frie igen, medens man til opvarmning af vognen kun benytter frisk luft (fra aksialblæseren), der gennem særlige kapper føres langs med store letmetalelementer, der opvarmes af udblæsningsrørene. Disse varmeelementer minder om luftkølede motorcyklecylindre af den vandretliggende type. Da der er tale om ret svært gods i varmelegemerne, vil en tæring af udblæsningsrørene ikke kunne sende udblæsningsgas ind i vognen, da letmetalelementerne ikke lader sig tære igennem på overskuelig tid.

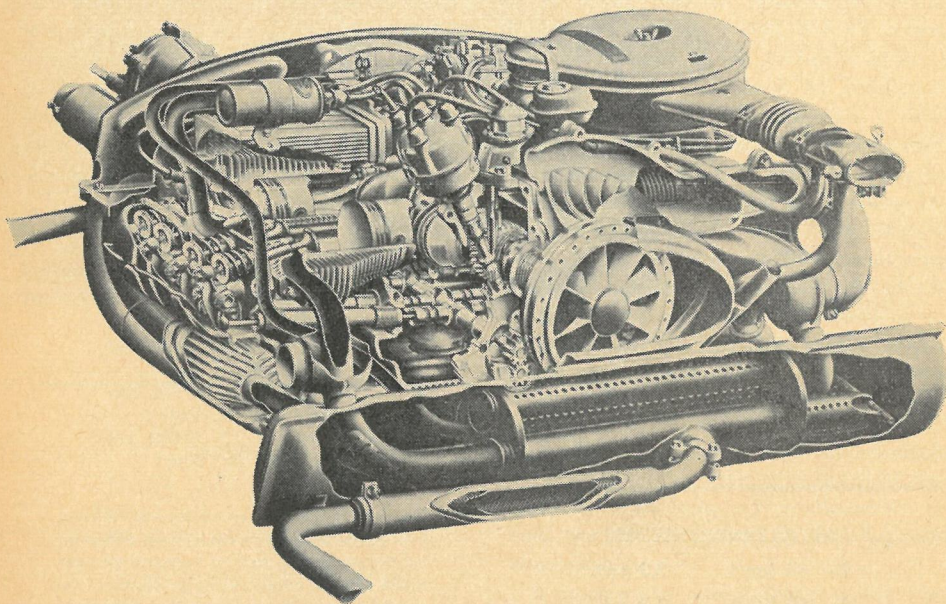
Motorens opbygning følger ellers i store træk den konstruktion, der anvendes i 1200 motoren, og man har naturligvis bibeholdt grundtanken med en lavt belastet motor — 1200 motoren har en litereffekt på 28,5 hk, medens 1500 motoren lige akkurat er kommet over de 30 hk pr. liter slagvolumen. Dermed er hovedbetingelserne for slidstyrke opnået, og da den stærkt overkvadratiske motor (boring 83 mm, slaglængde 69 mm) også er holdt nede på et for vor tid usæd-

vanligt lavt omdrejningstal nemlig 3800 omdr/ min ved udviklet maksimaleffekt, er stempelhastigheden ved dette omdrejningstal nede på 8,75 meter pr. sekund. Det vil ganske simpelt sige, at den sagnagtige, men iøvrigt ofte stærkt overdrevne slidstyrke i VW er bibeholdt. Uopslidelig er den ikke, men den er beviseligt og forståeligt nok mere slidstærk end en motor med højere litereffekt, større omdrejningstal og større stempelhastighed, hvilket sker på bekostning af et større benzinforbrug navnlig ved moderat hastighed. Da karosseriformen imidlertid betinger en forholdsvis lav luftmodstandskoefficient (sammenlignet med nutidens ofte horrible størrelser), og da frontarealet er beskedent, bliver benzinøkonomien ikke bemærkelsesværdig dårlig.

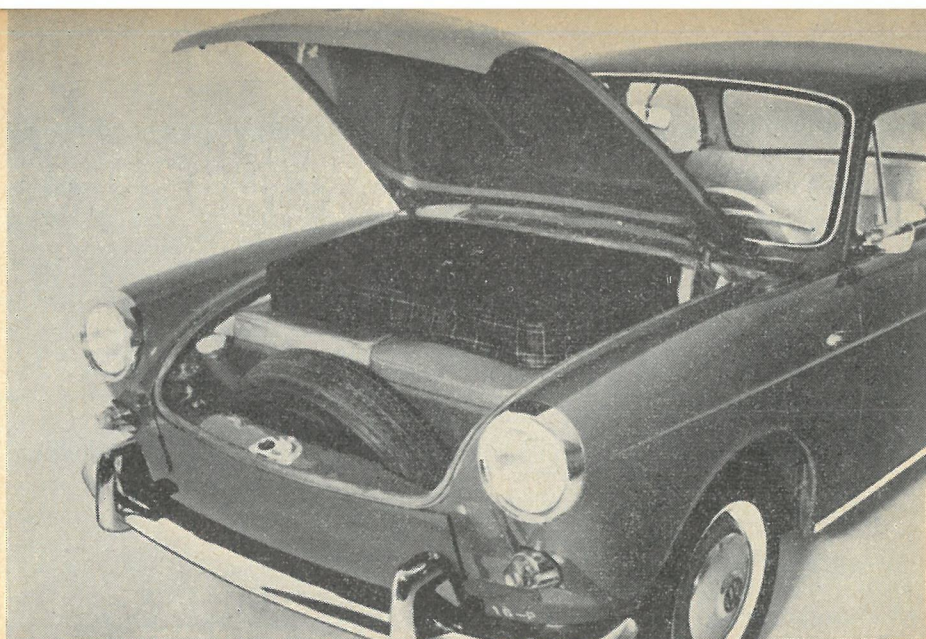
Motoren trækker gennem en tør enkeltpladekobling frem til en fuldsynkroniseret fire-trinsgearkasse, hvis udgående aksel træk-

ker tilbage til differentiallet — om gearkasse og differentiale kan man ganske enkelt sige, at det betegner en velsignet dejlig mekanik, for selvom der er langt fra gearstangen til gearkassen, går gearskiftningen som kniv i smør, og trods de overvældende virk-somme synkromesh-koblinger, mærkes der ingen modstand fra disse.

Der er mange tiltalende detaljer ved selve motorblokken, som er overordentlig sirlig og pæn i monteringen med en klar og præcis ledningsføring, flexibelt luftfilter og alle vitale dele let tilgængelige — man har eksempelvis været så omsorgsfuld at anbringe den mekaniske benzinpumpe ovenpå motorblokken, selvom knastakslen sidder i bunden af motoren under krumtapakslen. Oliesien, der skal sigte de større urenheder fra olien, inden denne suges ind i olie-pumpen, er i næsten alle tilfælde monteret ved hjælp af en bolt på olie-pumpens



I dette snit gennem motoren ser man bl. a. et af varmeelementerne på udblæsningsrøret (under topstykket til venstre). Aksialblæseren er udformet som en almindelig mølle, og bag den ser man nogle skovlblade på radialblæseren. Trods den kompakte udformning er der let adgang til alle vitale dele som strømfordeler, karburator, benzinpumpe og spole.



Der er skillerum mellem benzinpåfyldning og bagagerum, så eventuelt overflødende benzin ikke beskadiger bagagen. Der er tilstrækkelig samlet kuffertplads til en families ferietur.

indsugningsrør, hvilket er ensbetydende med, at man skal have bundkarret af motoren for at rense denne si, og resultatet bliver selvfølgelig, at sien aldrig bliver rensat. På VW 1500 er sien anbragt som et filter på et dæksel, der er monteret med seks møtrikker på stagbolte i bundkarret, og midt i dækslet sidder aftapningsproppen. Man kan på den måde hurtigt tage sien ud til rensning uden at berøre bundkarret.

I gearkassens aftapningsprop er der en permanent magnet til opsamling af små jernspåner, hvilket selvfølgelig ikke er noget nyt og spændende fænomen, men magnetproppens tilstedeværelse som standardudstyr vidner dog om, at vognens fædre også har haft interesse for en lang levetid af alle mekaniske dele.

ACCELERATIONSEVNE

0— 40 km/t	3,9 sek.
0— 60 km/t	8,3 sek.
0— 80 km/t	15,8 sek.
0—100 km/t	28,8 sek.

Alt er således såre rigtigt og smukt, men det bortforklarer jo ikke, at det i dag må anses for en fundamental bummet at anbringe motoren bag i vognen, da man dermed har ødelagt alle rimelige chancer for at gøre vognen sidevindsstabil, ligesom man uvægerligt får komplicerede og uensartede køreegenskaber på grund af den benyttede baghjulsophængning. Man ser jo så ofte pendulaksler og andre former for baghjuls-

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,32 l/100 km
	(15,8 km pr. liter)
80 km/t	6,94 l/100 km
	(14,4 km pr. liter)
100 km/t	7,7 l/100 km
	(13 km pr. liter)

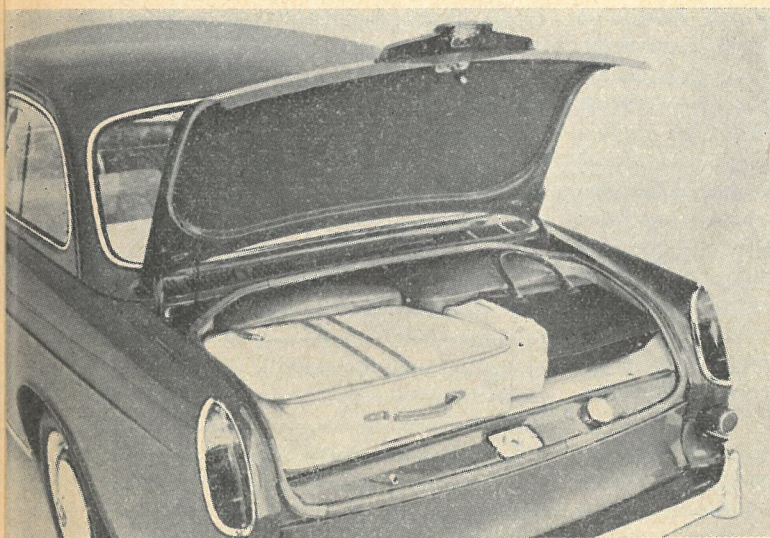
Det lykkedes ikke at få en måling ved 120 km/t, da vi endnu ikke har fundet en svagt trafikeret, flad målestrækning med fri hastighed og uden skjulte sideveje til erstatning for den hidtil benyttede, svagt trafikerede totalt åbne målestrækning, der nu har fået hastighedsbegrænsning med 70 km/t — så tåbeligt kan det med lidt omhu gøres.

ophængning betegnet som »uafhængig baghjulophængningen«, hvilket selvfølgelig er ubestrideligt rigtigt, men man kan så udmærket opnå en uafhængig baghjulophængning på en langt bedre måde — f. eks. den parallelførte baghjulophængning, der bl. a. benyttes af Jaguar. Iøvrigt behøver man ikke at gøre baghjulophængningen så kompliceret, for man finder en fortrinlig udformning i de vridningsstive, langsgående svingarme, der dog komplicerer transmissionen på den måde, at der må være kardanled i begge ender af de drivende aksler samt glidemuffer.

Når man har valgt at lægge motoren bag i vognen, er det naturligvis ikke fordi det er

en samling uvidende hoveder, der har konstrueret den nye VW 1500, men fordi man på den måde har været i stand til at udnytte pladsen bedst muligt indenfor de givne rammer. Med en vis overlegenhed for ikke at sige arrogance kan man henvise til de mere end 5 millioner VW, der har forladt fabrikken med hækmotor, pendulaksler og vridningsslappe reaktionsarme som baghjulophængning. Har det været godt hidtil, kan det også være godt i fremtiden, men det er et spørgsmål, der kommer ind under køreegenskaberne, så lad det hvile indtil videre.

Som sin forgænger er VW 1500 bygget op på et platformchassis med et kraftigt centralsøjle på langs gennem midten af gulvet.



Ved at gøre motoren så flad og kompakt har man frigjort et ret stort bagagerum også bag i vognen. Gennem en lem i dette bagagerums gulv kommer man ned til motoren.

BREMSEEVNE

PEDALTRYK 25-32 kg.

100 km/t — 0 3,9 sek. (49 m)

80 km/t — 0 2,8 sek. (32 m)

60 km/t — 0 1,8 sek. (15 m)

Bagtil ender centralsøjlen i en motorkonsol omtrent af form som en stor stemmegaffel, og fortil bærer en U-formet konsol forhjulsophængningen. Karosseriet er boltet til dette platformchassis som en medbærende enhed, der alt i alt giver en vridningsstabil konstruktion.

Karosseriet er også i denne model overordentlig smukt udført både i konstruktion, udførelse og montering. Praktisk er det også med aftagelige stykker, der hurtigt lader

sig udskifte ved større beskadigelser. Interiøret præges af, at man ikke har været henvist til de forhåndenværende søms princip, men det er nu også utroligt hvad man kan få underleverandører til at udrette, og hvad man selv kan tillade sig, når man skal bruge så store styktal pr. dag — bevares, 1500 er endnu ikke i nogen omfattende serieproduktion, men før eller senere kommer også den op på de mange tusinde hver dag.

Sæderne er i det store og hele velformede, men det er selvfølgelig på forhånd en uløselig opgave at fremstille et sæde, der er som støbt til hver enkelt fremtidig ejer af en og samme bilmodel. Svajet og buen i rygstødet må dog svare til de flestes krav, og det er prisværdigt, at man også har givet bagsædet lidt manerlig facon. Kørestillingen er udmærket med god benplads, og pladsen på bagsædet må også siges at være tilfredsstillende undtagen for de allerhøjeste. Midt i centralrøret finder vi en kort og velanbragt gearstang, og der er en dejlig håndbremse mellem de to forstole. Ved hjælp af et stort drejehåndtag på siden af forstolene kan ryglænets vinkel reguleres, hvilket må foretrækkes for en udløserpal, der frigør ryglænet, som på den måde kan lægges helt ned i ét tag, hvilket kan være temmeligt generende, hvis man ikke kender systemet. På VW 1500 kan man ved drejning af det store håndtag finde mange indstillingsmuligheder trin for trin.

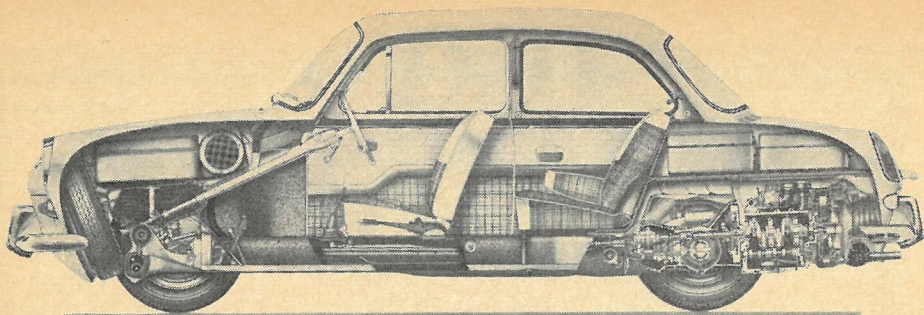
Rattet har forsænket nav, hvilket er velmotiveret i dette specielle tilfælde, da de øvrige mål bevirker, at ratnavet ikke kan have praktisk betydning i en katastrofesituation. Midt for ratstammen sidder det runde speedometer med kilometertæller flankeret af endnu to runde instrumenter, nemlig benzinstandsmåleren til venstre og et elektrisk ur til højre. Der er endvidere indbygget kontrollamper for fjernlys, blinklys, ladestrøm og olietryk.

Til venstre på forpanelet er kontakterne samlet på rad og række i et trykknappaggregat. Fra højre til venstre sidder hovedlygtekontakten, positionslyskontakten, en drejelig modstand, hvis øverste halvdel regulerer viskerbladenes hastighed, medens den neder-

ste halvdel regulerer lysstyrken i instrumentbelysningen, dernæst kommer viskerkontakten og længst til venstre en tryknap til vindspejlsvaskeren, der er det morsomme og effektive Hellas aggregat bestående af en vandbeholder, der ved hjælp af trykluft pumpes op til et overtryk ved hver vandpåfyldning. Kontakterne er let tilgængelige, men de sidder lidt tæt, og enten må man se på dem, eller også må man føle sig frem. Trykknapperne for hovedlys og positionslys er koblet sammen på en sådan måde, at positionslyset automatisk tændes, når man slukker hovedlyset, og positionslyset slukkes automatisk, når man sætter hovedlyset i funktion. Omskiftningen mellem fjern- og nærlys sker ved hjælp af en meget følsom lille kontaktfjeder bygget ind på undersiden af blinklysets kontaktarm, og selve omstyringen sker ved hjælp af et relæ. Man skal altså blot trykke på kontaktfjederen, hvadenten man vil skifte fra nærlys til fjernlys eller omvendt.

Omtrent midt på forpanelet sidder tre reguleringshåndtag til ventilationssystemet og opvarmningen. De to yderste håndtag kan sende varm luft til defrosterspalterne i højre og venstre side uafhængigt af hinanden, og det midterste håndtag regulerer friskluftforsyningen til defrosterspalterne. Desuden er der i hver side en lille lem nede ved gulvet, hvor varm luft kan strømme ud ved fødderne, og mængden af varm luft reguleres ved at åbne mere eller mindre for skydelemmene. Man kan med andre ord opnå den ret sjældne, men derfor ikke mindre ideale tilstand, at man blæser frisk, kold luft ind gennem defrosterspalterne, medens der blæses varm luft ud ved fødderne. Desuden er der på centralrøret anbragt et drejehåndtag, der skulle kunne lukke for varmen, men det var blot ikke tilfældet i den prøvekørte vogn — fejlen vil dog utvivlsomt blive rettet inden sommervarmen indfinder sig.

Den øverste del af forpanelet inclusive instrumenterne og håndbøjlen ud for forsædepassageren er beklædt med formstøbt kunststof, der med en mat, sort farve forhindrer reflekser i vindspejlet. Yderst til højre er der et velformet handskerum. Både front-



Dette snit gennem vognen er ikke tænkt som en vejledning ved eventuelle reparationer, da det ville kræve højst enestående briller, men vi vil blot vise, hvor godt pladsen er udnyttet.

og bagklap lader sig kun åbne, hvis man har nøgle til vognens døre, for frontklappen udløses af et trækåndtag på samme måde som en almindelig motorhjelms, og bagklappen kan kun åbnes ved hjælp af en udløser, der er indbygget i venstre dørkarm. Det forekommer at være lidt upraktisk, når man også ved denne vogn holder fast ved to-nøgle-systemet, for hvorfor skal man absolut have to forskellige nøgler i brug for at komme ind i vognen og for at starte vognen?

Den kombinerede tændings- og startkontakt er indbygget sammen med en ratlås. Forstolens ryglæn kan naturligvis lægges fremover, når man skal ind på bagsædet, men forsædernes ryglæn låses automatisk fast, når dørene lukkes, hvilket sker ved hjælp af en lille vippearm i den forreste del af dørkarmen samt et trækstangsystem til låsemekanismen ved sæderne.

Benzintanken og reservehjulet er anbragt i forpartiet, hvor der tillige er plads til en ret stor kuffert foruden nogle mindre stykker bagage. I det bagerste bagagerum over motoren er der plads til et par større håndtasker, så alt i alt er man meget godt udstyret med bagageplads, blot kniber det naturligvis med at transportere større genstande, da to mindre bagagerum nu ikke er det samme som et stort — der tænkes her navnlig på sommerhusfolket, der transporterer de mærkværdigste ting fra gamle kurvstole til slåmaskiner, sammenfoldelige både, barnevogne og meget, meget andet.

Når man sætter sig til rette i vognen må man indrømme, at interiøret virker i højeste

grad færdigt og gennemtænkt. Man har også udmærket udsyn til alle sider, og man kan se alle fire hjørner på vognen. Det hele ligger rigtigt i hænderne, og pedalerne er anbragt på en udmærket måde, selvom de er lidt forsat mod vognens midte.

Startaggregatet hører til den art, der udgør »en organisk enhed«, hvilket vil sige, at man efter en eventuelt mislykket start ikke kan nøjes med at sætte starteren i funktion igen, for tændingen skal atter slås fra, og man må begynde forfra igen. Forøvrigt var motoren i den prøveførte vogn ikke overvældende startvillig, hvilket naturligvis kan skyldes en lille misjustering af den automatiske choker, men vi fandt i løbet af prøveførslen ud af et forhold, der for resten slet ikke står omtalt i instruktionsbogen. Da karburatorens dysesystem ligger under svømmerhuset, er der en elektrisk styret afskæringsventil, der automatisk lukker for benzintilgangen, når tændingen er slået fra. Hvis man lader tændingen være slået til et lille øjeblik, inden man drejer videre for at sætte starteren i funktion, får man tilsyneladende fyldt systemet op, og starten sker som et skud. Under opvarmningsperioden kan der forekomme lidt karburatorbesværigheder, der kommer til udtryk gennem hak og hug i motorgangen ved nedtrædning af gaspedalen, men også disse små unoder efter en kold start bliver mindre, når man lader tændingen være slået til et øjeblik, inden man starter motoren.

Det er forresten ganske morsomt at konstatere, hvordan forskellige små »psykotekniske« fænomener kan narre en, når man

lige sætter sig op i en ny eller fremmed vogn. Enhver ved, hvordan koblingspedalen kan narre en, blot koblingen tager lidt anderledes end i den vogn, man sidste kørte, men det er man indstillet på efterhånden, så derfor bliver koblingen altid betjent med overdreven forsigtighed i starten. I VW 1500 forekom første gear at være meget lavt, skønt det i virkeligheden er forholdsvis højt sammenlignet med aftrapningen af de tre øvrige udvekslingsforhold. Dernæst forekom accelerationen i andet og tredje gear næsten formidabel, selvom den er yderst normal, men denne vurdering beroede i første omgang på en blød kontraffjeder i gaspedalen sammenlignet med den modstand, jeg sidst havde mødt i en gaspedal. Dette anføres blot for at erindre om, hvor umuligt det er at vurdere en vogn på en kort prøvetur.

Ikke desto mindre kan det konstateres, at udvekslingsforholdene er meget omhyggeligt og gunstigt afstemt, da man med første og andet gear har en accelerationsevne, der står fuldt på højde med de værdier, som kan noteres i forbindelse med vogne med færre kg egenvægt pr. hk. Det er ensbetydende med, at man følger fuldt ud med i bytrafikkens start op stopkørsel, og selv accelerationstiden til 80 km/t ligger kun et par sekunder over vogne, man i dag vil betegne som absolut levende. Først når man kommer i fjerde gear begynder det at knibe med accelerationsevnen, da VW 1500 ligesom VW 1200 har en ret høj totalgearing. En sammenligning med Fiat 1300 (72 hk SAE) kan på dette punkt være ganske interessant, for VW 1500 har med sine 53 hk SAE samme accelerationsevne til 60 km/t, den kommer ca. to sekunder bagud til 80 km/t, men den kommer ca. 6 sekunder bagud til 100 km/t, hvor tredje gear trækker ud, og der bliver en ganske betragtelig forskel til de 120 km/t. Man har altså en levende vogn i bytrafikken, og man har fordelen af en langsomtgående motor ved normale kørehastigheder på landevej.

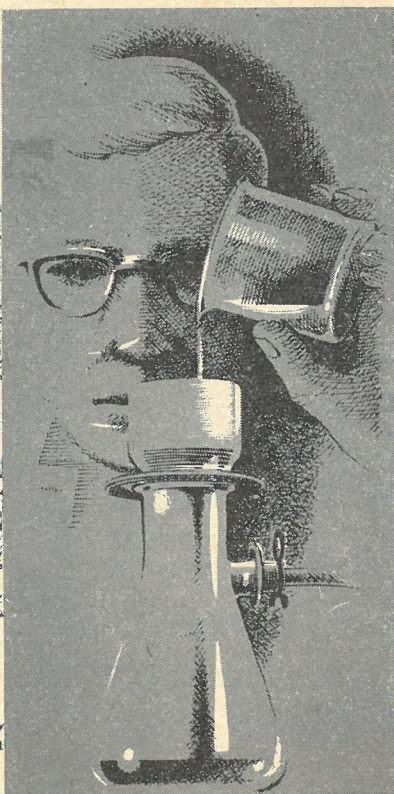
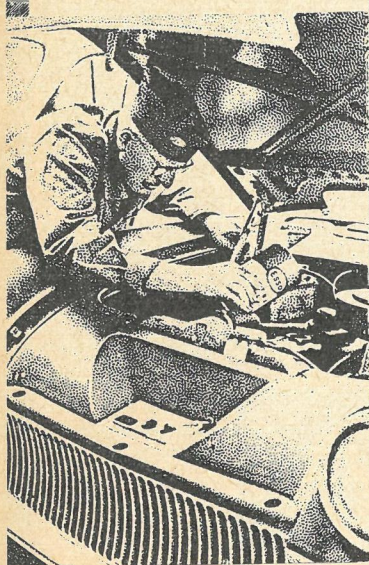
Den høje totalgearing i fjerde gear er ikke så mærkbar ved stigningerne som i forgængerens, der er tilbøjelig til at tabe pusten

ret hurtigt op ad bakkerne, men den kommer stadig til udtryk gennem følsomheden overfor med- og modvind. Således kunne tophastigheden i modvind noteres til 140 km/t, medens den i modvind faldt til 120 km/t trods en efter danske forhold beskedne vindstyrke.

Ved den første prøvegalop i Frankfurt, hvor der kun var lejlighed til nogenlunde almindelig kørsel, kunne man ikke konstatere overstyrende tendenser, men ved den anden prøvetur under vognens præsentation på det danske marked havde vi lejlighed til at køre lidt halvhårdt på en af vore yndlingsstrækninger, hvor vejen ikke alene er snoet, men også stærkt kuperet, og her kunne man afsløre visse overstyringstendenser. Under den egentlige prøvekørsel fik vi så nøjere bestemt vognens styringskarakteristik, der for så vidt er særpræget.

Ved ganske almindelig landevejskørsel og hurtig kørsel gennem de bløde hovedvejskurver er vognen klart understyrende, medens den i de lidt skarpere sving må betegnes som neutral i styringen. Hvis man derimod begynder at køre lidt hårdt, kommer overstyringen med en pludselighed, der godt kan komme bag på føreren, hvis man ikke er forberedt på det. I et ganske bestemt sving, som vejmyndighederne vist desværre har fået kig på, er der en normal overgangskurve ved indgangen til svinget, derefter kommer der en ensartet krumning, men inden udgangen fra svinget bliver krumningen kraftigere, og her kommer vognens tvetydige styringstendenser klart frem, idet der ved indgangen til svinget og i første del af dette er klar understyring, men idet man tvinger den ind på den stærkere krumning, skifter styringen lynhurtigt til overstyring.

Denne skiftende styringstendens er selvfølgelig afhængig af de øjeblikkelige centrifugalkræfter på vognen, da fænomenet hovedsageligt stammer fra baghjulsophængningen, medens den større slipvinkel ved baghjulene kun understøtter overstyringen. Da styringen i højere grad end normalt ligger under indflydelse af hastigheden og svingets krumning (det er disse to faktorer, der er



**Den videnskabelige
baggrund
står i forgrunden
hos Esso...**

Blandt de problemer, der i første række beskæftiger Esso-forskningen, er de smøretekniske. Resultaterne af dette permanente, videnskabelige arbejde sikrer Dem produkter af fremragende kvalitet - olie der ikke blot smører, men også beskytter Deres motor og giver den længere levetid.

Hold Dem til de verdensberømte Esso-produkter. Så er De sikker på bedre, behageligere og mere økonomisk kørsel.

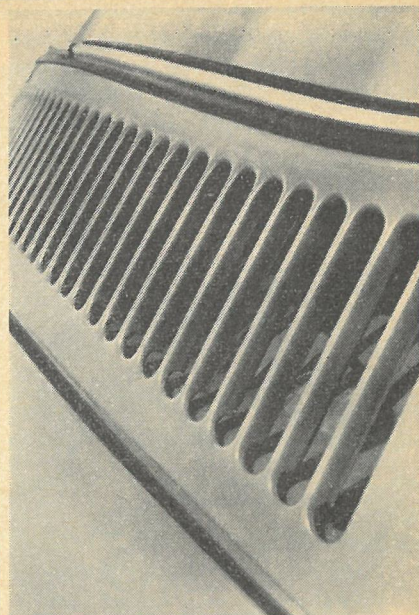
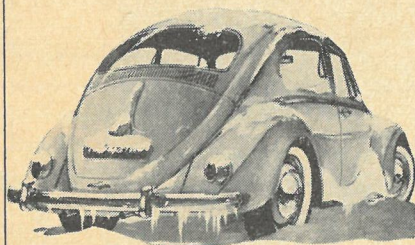
Vil De være sikker

så kør

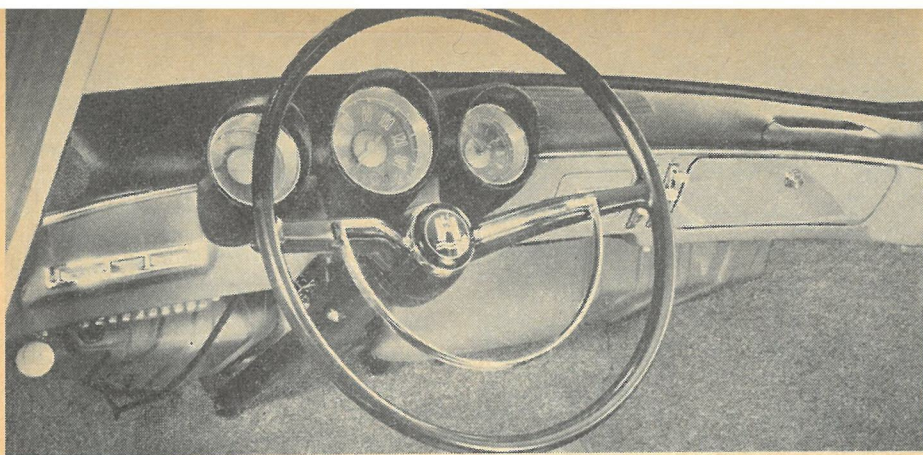
- ind til



København SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S Odense



Deres VW er ligeglad! Skal De fra Sahara - eller fra Nordkap - eller blot hjemmefra en fugtigkold vintermorgen? Deres VW er fuldstændig ligeglad! Drej tændingsnøglen om, og vognen starter, altid og omgående! Dens motor er luftkølet, og luft kan hverken koge eller fryse! Når De kører, sørger luftafkølingen for den rigtige motortemperatur - under alle forhold. Luftafkølingen har også at gøre med VW's ringe motorslid og ukomplicerede motorkonstruktion. Ja, VW er en enestående vogn - helt igennem. Kvaliteten kommer først - derfor bliver der stadig flere



Kan man egentlig tænke sig et pænere interiør? Overskueligt og velformet!

bestemmende for den øjeblikkelige centrifugalkraft), opfører vognen sig vidt forskelligt under moderat, hurtig og hård kørsel. På en ganske almindelig tur vil man måske overhovedet ikke mærke noget til den overstyrende tendens, men kommer man ud for et tilfælde, hvor man ved forholdsvis god hastighed må tage lidt hårdt i rattet, viser overstyringen sig øjeblikkeligt.

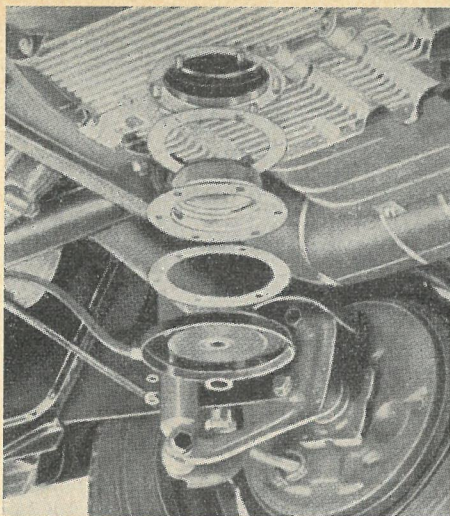
I forhold til VW 1200 er fænomenet måske ikke så udpræget, men det er på en måde en mere lumske historie i den store vogn, fordi man ikke venter nogen form for overstyring, hvis man i dagevis kun har haft føling med den understyrende tendens — i den gode gamle VW skal man næsten være både blind og døv for ikke med det samme at mærke overstyringstendensen.

I den fingerede undvigemanøvre ved stor hastighed skal man derfor være temmelig rap på fingrene for at holde vognen under kontrol, og selv for en forhærdet sjæl er det nogle ganske sindsoprivende sving, man fremkalder med manøvren. Til alt held kommer de færreste bilister nogensinde ud for en undvigemanøvre ved store hastigheder, og med en vis beklagelse må man konstatere, at mange ulykker kunne være undgået, hvis bilisterne havde reageret rigtigt og hurtigt nok ved at styre uden om, men tilsyneladende spiller den manglende rutine på dette område en så afgørende rolle, at den panikslagne bilist enten slet ikke foretager sig noget eller blot forsøger en op-

bremsning. Dette kan man ikke bebrejde nogen, for hvem vil garantere for, at han reagerer rigtigt og hurtigt i en situation, der optræder for første gang i livet? Den almene rutine har dog klarer masser af farlige situationer for den erfarne bilist, og derfor er det af en vis betydning, hvordan vognen reagerer, når den iøvrigt bliver behandlet rigtigt i en undvigemanøvre.

Undvigemanøvren ved lav hastighed behøvede jeg ikke at fingere, for jeg kom ud for det højst besynderlige tilfælde, at en bilist en mørk aften fra en sidevej kørte ud på 'min' vej, idet han for tilfældet foretrak at køre i venstre side til en afveksling. Situationen var simpelthen den, at en vogn kom rundt om et hjørne og tog direkte sigte på mit forparti, så jeg måtte smide min vogn udenom til venstre. Under denne manøvre opførte vognen sig eksemplarisk, og det kunne fastslås, at styretøjet er tilpas hurtigtvirkende. Forøvrigt viste den besynderlige bilist sig at være ædru, men han kunne »bare ikke se ud af de tilduggede ruder«. Egentlig burde man jo give en sådan fuldkægget, ligbleg yngling lidt smæk på stedet, for havde man nu kørt i en stor amerikansk vogn med stor udveksling i styretøjet, så havde et sammenstød være uundgåeligt.

Når først man har prøvet sig frem med VW 1500, bliver man hurtigt klar over, hvordan den opfører sig i forskellige situationer, og inden der var gået 1000 kilometer, havde jeg vognens bevægelser i blodet, så



Som omtalt i teksten er oliepumpens si anbragt på et særligt dæksel. Sien, der ofte kan blive delvis tilstoppet af slam, lader sig hurtigt udtage ved en rensning.

jeg slet ikke tænkte på over- eller understyring mere. Tværtimod udnyttede jeg den overstyrende tendens i de små, skrappe sving på visse besynderlige skovveje, og når man

først opdager den slags, så skal man naturligvis også prøve, i hvor høj grad overstyringen lader sig udnytte — lad mig her kun fastslå, at man med lidt øvelse kan komme forrygende hurtigt gennem et sving, og det er en ganske glimrende øvelse, for bagefter kan en pludselig overstyring ikke mere overraske.

Det fortvivlende er blot, at VW er en foretrukket udlejningsvogn på grund af dens robusthed, men den er uden sammenligning den mindst velegnede vogn til formålet. Man må derfor også anbefale vordende ejere af VW 1500 at udforske vognens køreegenskaber på det grundigste ved simpelthen at sætte en dag af til formålet.

I tørt føre er der ingen mærkbare udskridningstendenser selv ved hård kørsel, men i fedtet eller blot vådt føre kan man ved lidt hård kørsel komme ud for ret voldsomme bagvognsudskridninger,

Et af de spændende punkter ved den nye model var sidevindsfølsomheden, der som bekendt kan være noget af et problem i forgængerer. Det kan fastslås, at den ikke er så slem som VW 1200, men sidevindsføl-

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 83 mm, slaglængde 69 mm, slagvolumen 1493 ccm, kompressionsforhold 7,2:1, maksimal-effekt 45 hk (DIN) ved 3800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,8 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 30,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,80:1, 2,06:1, 1,32:1, 0,89:1. Bagaksel: Spiralførtanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse 6,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående svingarme, krængningsstabilisator. Baghjul i pendulaksler med reaktionsarme, torsionsfjedre og teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 231 mm, totalt bremseareal 830 cm², type: To selvforstærkende sko pr. forhjul.

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

Mål, vægt: Total længde 4225 mm, total bredde 1605 mm, total højde 1475 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1346 mm, fri højde fra vej 149 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 2,5 liter. Egenvægt 860 kg. Effektivvægt 19,1 kg/hk. Tophastighed 130,8 km/t. Standardforbrug 8,4 liter/100 km. (Målt ved 94 km/t med et tillæg på 10%).

Pris: Kr. 20.766,—.

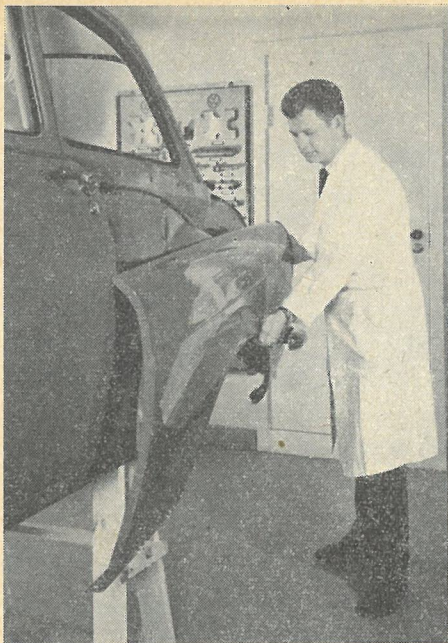
Særlige bemærkninger.

Venderadius 5,55 m, hydraulisk dæmper i styretøj.

Karburator: Solex 32 PHN, horisontal. **Tændrør:** Bosch W 175 T1, KLG F70, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 7,5°, ventilspillerum 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16-17 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 2,5 liter.



Den stærkt udsatte ydre skærmpåse ved bagskærmen er boltet til den bærende konstruktion, og den lader sig derfor hurtigt udskifte i tilfælde af skade.

som er den. Under prøveførslen blæste det en af dagene temmelig brat, og så har man i grunden ikke lejlighed til at kede sig, men i længden kan det virke lidt anstrengende. Når der ikke er anden trafik på vejen, spiller det ikke større rolle, for vognen svinger tilbage på kursen igen, selvom der er tale om ret kraftige udsving, men skal man tage hensyn til anden trafik, må man gøre sine beregninger, og man må regne med god plads til overhalingsmanøvrer. Skråt bagfra kommende vind har en kraftigere indflydelse end direkte sidevind, men vognen er i det hele taget ret uberegnelig i sine bevægelser, når blæsten hænger landet, og selvom man lægger 46 kg i det forreste bagagerum (2 stk, 20 liters kanistre fyldt med vand), hjælper det ikke mærkbart på forholdet.

Affjedringen er forholdsvis hård, men iøvrigt fortrinlig, og man har konstant og glimrende kontakt med kørebanen. Selv når man kører urimeligt hurtigt over en udpræget ujævn strækning som vejreparation eller

mangel på samme, kommer der ingen dansende tilbøjeligheder.

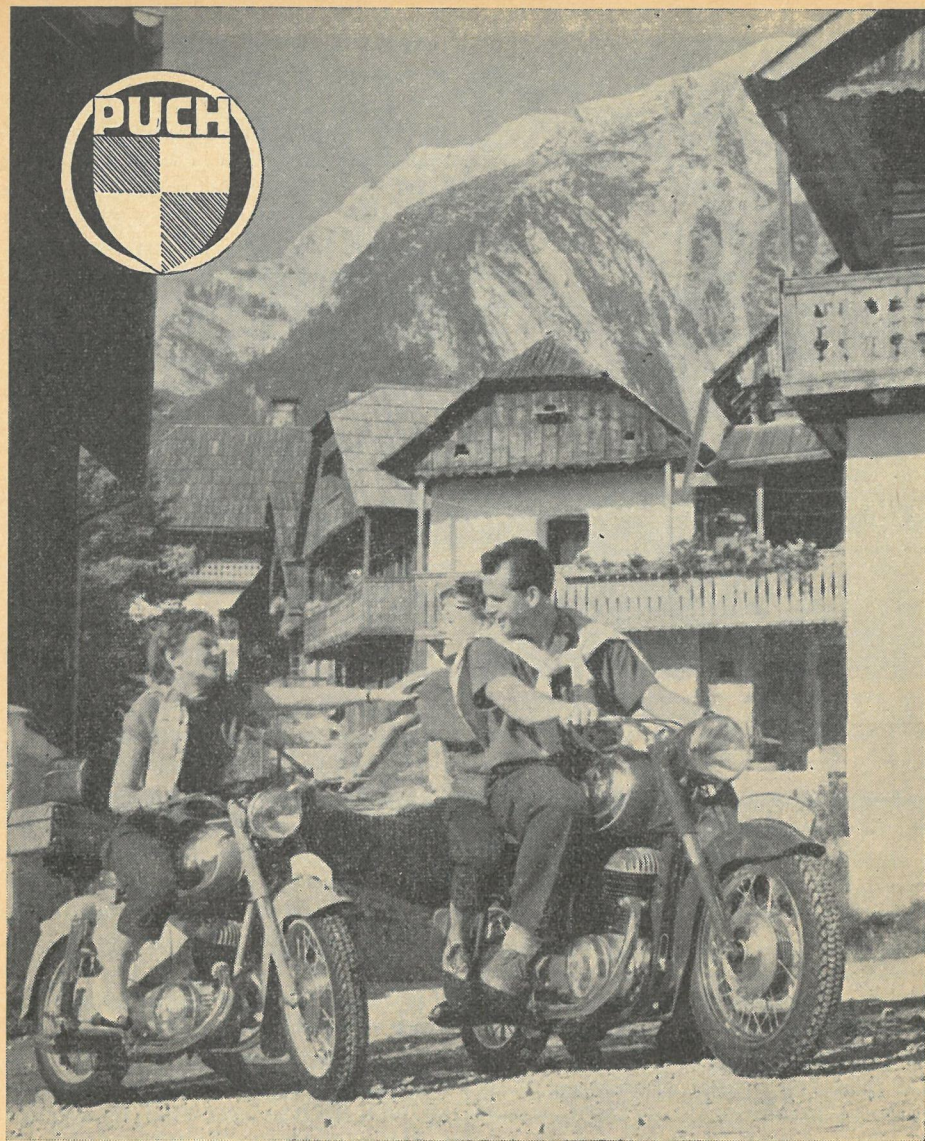
Støjniveauet er afgjort lavt, og man kan kun tale om motorstøj under hård acceleration, hvor man trækker langt ud i hvert enkelt gear. Der er lidt vindstøj rundt om karosseriet, og på meget ujævn vej kan man naturligvis høre hjulophængningerne arbejde, men alt er indenfor det normales rammer. Til gengæld er man på grund af boksermotorens gode balance helt befriet for generende vibrationer, og på dette punkt er udeladelsen af en lang kardanaksel også en fordel.

Medens man kører, nyder man det gode gearskifte og alle de naturlige og præcise funktioner. Vindspejlsviskerne giver et udmærket, stort synsfelt, rudevaskeren klarer hurtigt forruden selv i det mest plørede føre, og instrumenterne er let aflæselige. Desuden er det en fordel med den variable hastighed på viskerbladene, da disse med langsomme bevægelser holder vindspejlet klart også i let støvregn, hvor hurtigtgående viskere ofte er ved at køre fast.

Vognen virker i det hele taget som et færdigt produkt — kun har man øjensynligt glemt at spærre forhjulenes styreudslag, for ved fuld underdrejning til højre løber dækket mod et eller andet, hvilket professor Nordhof sikkert vil forklare på den måde, at så kan man høre, når man ikke skal forsøge at dreje mere i rattet, hvis han da ikke af hensyn til de svageste begavede blandt bilisterne vil anbringe en stopklods.

Når den forholdsvis høje pris kommer på tale, fremføres kvaliteten som forsvar. Det er sikkert heller ikke helt forkert, for man skal lede længe, før man finder smukkere karosseriarbejde, kvaliteten i motorfremstillingen kendetegnes af, at man ikke skal regne med nogen indkøringsperiode, og gearskiftets lethed og præcision taler sit eget sprog om både god konstruktion og fin kvalitet. Motorens holdbarhed har for så vidt ikke så meget med kvalitet at gøre, da det hovedsageligt er konstruktionsprincippet, der her har været afgørende, men vognens øvrige elementer har en levetid, der er bragt på

Blad venligst frem til side 126



250 SGS 17 hk dobbeltstemplet motor med oliepumpe
16" hjul med bjergbrems. **Kr. 3961,-** incl. omsætning

175 SV, 10 hk. **Kr. 2796,-** incl. omsætning

Den gigantiske trækraft sætter Puch i en klasse for sig

Importør: O. E. Andersen - Landgreven 4 - København K - MI 4512

teknisk BREVKASSE

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

Som ivrig leser av SMJ vil jeg tillade meg å spørre om det er mulighet for å påmontere et oljetryksmanometer på en BSA Super-Rocket 1961 modell, og i tilfelde hvor ledningen skal innkobles. Grunnen til dette er at oljepumpen har sviktet en gang, og motoren har gått ca. 4 km før det ble oppdaget. Kan det ha oppstått noen skade på lejer etc. etter dette. Ved påmontering av ny pumpe var det fremdeles meget olje i krumtaphuset og i sidedekselet der pumpen er montert. Motoren har gått ca. 1000 km etter reparasjonen, og jeg har ikke merket noe usedvanlig. — På forhånd takk.
S. T., Stokke, Norge.

I mekanisk retning kan alt lade sig gøre, men der er ikke nogen kanal beregnet for et manometer, og derfor må man foretage en ret besværlig og for så vidt også unødvendig ombygning.

Så vidt vi kan bedømme fra Deres oplysninger, er det ikke trykpumpen, der har svigtet, men snarere returpumpen. Det er imidlertid slet ikke sikkert, at det har været så galt med pumpen, for fejlen kan også skyldes slid på det store glideleje, hvilket vil sende meget store oliemængder ud i sidedækslet, hvor der dog normalt skal stå et par dl. olie.

Hvis De ikke mærkede noget usædvanligt ved motoren, har den heller ikke taget skade, og vi tror som sagt slet ikke, at der har været noget galt med trykpumpen.

★

Som ivrig læser af SMJ tillader jeg mig at spørge Dem angående min motorecykel,

en Sunbeam S 7, mod. 54. Kan De sige mig, hvor man kan få reservedele til cyklen? Jeg bor selv i Ålborg, og der er der ingen forhandler, der kan klare det.

J. P. N., Ålborg.

Sunbeam blev i sin tid importeret af Brdr. Friis-Hansen, der endnu har nogle reservedele. Sunbeam hørte ind under BSA koncernen, og derfor vil enhver BSA-forhandler kunne skaffe de fornødne reservedele fra BSA-importøren, der har et ret omfattende reservedelslager til Sunbeam, men iøvrigt kan skaffe delene fra England.

★

Hermed vil jeg gerne stille Dem nogle spørgsmål angående min BMW R 51/3 årg. 54. Jeg kan i mine gamle numre af SMJ (årg. 54 — til dato) se, at De har klaret utallige spørgsmål for andre BMW ejere, men jeg kan ingen steder finde et svar, som kan hjælpe mig i det foreliggende tilfælde.

Da jeg for nylig købte den, var den monteret med en karburator nr. 1/22/26 og en nr. 1/24/25. Desuden var der et W 175 tændrør og et W 250 i den venstre cylinder, endvidere forskellige uens typer dyser i de to karburatorer. Så det er vel ikke underligt, at den gik dårligt.

Efter at tændingen var blevet justeret, skulle jeg jo til at købe en karburator, og da den højre var tydelig slidt, mens den venstre tilsyneladende var i fin orden, købte jeg en højre »magen« til den venstre, nemlig 1/24/26. Først senere fandt jeg ud af, at den kasserede karburator var rigtig og de to jeg nu har er til en 600 cc BMW.



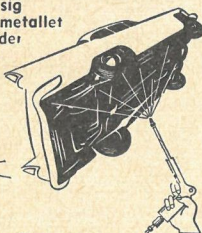
Tectyl
beskytter
min vogn

STOP RUSTEN

Ved De, at værdien af DERES bil forringes med mindst 300 kroner hvert år på grund af rustskader?

Tectyl rustbeskytter DERES bil effektivt — og for en rimelig pris. Aftal allerede i dag en Tectylisering med Deres autoreparatør eller service-station.

Tectyl hæfter sig magnetisk til metallet og trænger under fugten, stopper og isolerer begyndende rustdannelse og beskytter mod nye



Tectyl
i handy spray-flaske
— til de forcrømede dele

- til akkumulatorhylden og poler
- under måtterne i vognen
- til alt værktøj m. m.

Tectyl®

et kendt **VALVOLINE** produkt

VALVOLINE OIL A/S
Kongens Lyngby - Tlf. (01) 87 81 14

Nu kommer vi til problemet. Den vil ikke gå ordentlig tomgang, og ligeledes går den forkert i området fra tomgang og til en trediedel åben gas. Derover er alt tilsyneladende i orden. Tophastigheden er ca. 140 km/t og tændrørene er meget lysebrune (måske lidt for mager blanding) efter en tur med høj hastighed. Fejlen er både ved varm og kold motor.

Karburatorindmaden (ens i begge karburatorer) er følgende: Hoveddyse 105, strålerør 1208, nålen i 3. hak, tomgangsdyse 40, kammerindsats (chokerrør) nr. 5. Svømmerstanden er nøjagtig ens i begge svømmerhuse. — Venstre tomgangsluftskrue kan forandre tomgangen i venstre cylinder ved en forholdsvis lille ændring af skruen, mens højre skal være enten helt ude eller helt inde, før tomgangen i højre cylinder bliver berørt. Som yderligere oplysning kan jeg nævne, at når maskinen hældes svagt til højre, går den lidt bedre i tomgang, (*men svømmerstanden er altså ens*). Den skal endvidere tippes kraftigt for at starte. Det prekære spørgsmål er, hvordan skal de to karburatorer indstilles? Hvis det er muligt at bruge dem, der sidder på maskinen, vil jeg nødig til at købe to nye. Det eneste jeg selv kan tænke mig at gøre er et forsøg med en mindre kammerindsats (chokerrør), den større chokerboring in mente, men hvad siger De til det?

Desuden hvad gør man ved forgaffen, når den er meget hård? Den er påfyldt den rigtige mængde og sværelse olie, men er også hård uden olie (kun et forsøg). Såvidt jeg husker, bliver den blødere, når den bliver slidt, men er det rigtigt?

Hvor meget olie skal der i bagakselhuset? (Mobiloil type GX 90??).

Desværre fulgte der ingen instruktionsbog med, og det har været mig umulig at skaffe en sådan. Jeg har forsøgt at få oplysninger gennem forhandler og mekaniker, men det var ikke særlig succesfuldt. Endvidere har maskinen været hos en »specialist« for at blive stillet i karburatorerne, men det eneste han gjorde var at sætte tomgangshastigheden op. Den måde kan man selv-

følgelig overkomme problemet ujævn tomgang på, men det tiltaler mig ikke rigtig.

B. M., København N.

Man kan jo nok fremskaffe en nogenlunde hæderlig karburering til Deres BMW med de foreliggende karburatorer, men helt godt bliver det ikke, fordi boringen simpelthen er 2 mm for stor, hvilket ikke alene giver en forkert gennemstrømningshastighed, men også en uheldig hvirveldannelse ved indsugningskanalen. Hvis karburatoren er købt med original indmad til 600 ccm modellen er nålen endvidere forkert, da man til 600 ccm skal bruge nål nr. 2 anbragt i 3. hak, medens man til 500 ccm modellen skal bruge standardnål i første hak — to forskellige nåle kan give forklaringen på den ændrede tomgang ved hældning af maskinen. Ellers er dyser m. m. rigtige forudsat, at karburatorerne er monteret med Eberspächer luftfiltre — er det Knecht filtre, skal hoveddysen kun være 100. Vi ville i Deres tilfælde forsøge at gøre en byttehandel, så maskinen blev monteret med originale karburatorer.

Hvis forgaflen er usædvanlig hård uden slør, skyldes fejlen sikkert, at fjedrene har sat sig for meget. Ellers skulle der ligefrem være tale om defekt eller forstoppelse i et af dæmperaggregaterne, men disse kan aftages uden demontering af gaflen, så det er hurtigt efterset. Der skal 130-140 ccm SAE 90 (GX 90 er udmærket) i bagakslen.

★

Jeg håber De kan stille diagnosen på min vogn, Ford Anglia 54 når jeg nu forsøger at beskrive dens unoder. Ved gearskifte fra 2. til 3. gear og omvendt kan der komme mislyde fra gearhjulene — derimod aldrig fra 1. til 2. gear. Efter min ringe mening — kunne det være synkroniseringen, det var galt med — men besværlighederne fortager sig, når man har kørt ca. 10 km — når motoren er blevet varm, hvilket jo ikke tyder på en defekt synkronisering (stadig efter min »mening«). Altså når vognen er kold, skal man være forsigtig med at geare fra 2. til 3. gear — idet det synes, som om gearstangen var på vej ned i 1. gear — ved at lempe gearstangen stille ned — lader skiftningen sig foretage, men alligevel med en

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. 11.979,-



DOMI A/S - GLOSTRUP

*Enhver tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse*



KONGELYSVEJ 14

GE #8200

SCOOTERSÆT - DRAGTER



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

RUSKINDSJAKKER

Lækker svensk kval. ... 198,00

OVERTRÆKSTØJ

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

GRØNLANDSDRAGT

med hætte og
Teddy-Bear foer 248,00

PARCO COAT

med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 188,00

Læderveste · jakker · stortrøjer · fantastiske kvaliteter

STYRTHJELME

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

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

lille mislyd fra — formodentlig — gearhjulene. Også skift fra 3. til andet gear kan være besværligt, men hjælpe kan det, hvis gearstangen bevæges lidt frem og tilbage mellem 2. og 3. gear. Endelig kan det også hjælpe med »dobbelt udkobling«.

Sluttelig er der en ting mere, der *vistnok* ikke har nogen forbindelse med ovenstående — Når vognen kører i 3. gear — og man da slipper gaspedalen — kan vognen hugge eller ruske, denne ruskning kan forekomme ved alle hastigheder, men mest i intervallet 30-40 km/t. I det jeg håber, De med deres store erfaring kan hjælpe mig med ovenstående.

O. L., Vemb.

Hvor mærkeligt det end kan lyde, er gearkassediagnoser ofte de vanskeligste at stille, for selv den mest erfarne mekaniker vil ofte have en bestemt forestilling om, hvad der er i vejen, og når han så får demonteret gearkassen, viser fejlen sig et helt andet sted end formodet.

I det foreliggende tilfælde ville vi simpelthen tappe olien af gearkassen efter en længere tur, når olien er nogenlunde genvarm og tynd. Derefter ville vi påfylde en blanding af solarolie og tynd skylleolie — halvt af hver — hæve baghjulene fra jorden (helst begge to for ikke at overbelaste differentialet) og lade motoren gå hurtigt tomgang, medens der en gang imellem foretages gearskiftninger. Når gearkassen på den måde er blevet rensat, aftapper man skylleolien, der får lov til at dryppe godt af, inden den rigtige gearkasseolie påfyldes. Dette vil i de fleste tilfælde fjerne en fejl, som den omtalte, men skulle det alligevel ikke være tilfældet, er man nødt til at demontere gearkassen.

Den omtalte ruskning under deceleration kan skyldes defekt motorophæng eventuelt i forbindelse med lidt slør i et kardanled. Hvis fejlen minder om huggende motorgang, må karburatoren undersøges.

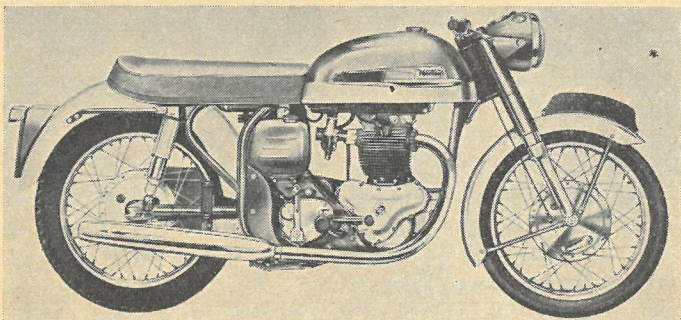
★

Hermed beder jeg Dem venligst besvare en bunke spørgsmål, som jeg gennem nogen tid har fået samlet sammen.

Norton

— det mest berømte navn
i motorcykler

1962



DOMINATOR 99

600 cc 33 HK TWIN kr.

6620.-

NAVIGATOR

350 cc 22 HK TWIN kr.

5445.-

Forhandlere

KØBENHAVN: Sv. Aage Sørensen, Classensgade 5 - 7, Ø
AARHUS: Carl Andersen, Brendstrupvej 21

IMPORT: M. NIELSEN

ALBANIGADE 33 - 37

Odense. Tlf. 09-118360

Samarbejde med forhandlere og mekanikeres søges. Katalog tilsendes.

Dauphine 1957, motor nr. 185409, stel nr. 2925099.

Efter montering af nye hjerteklapventiler og membram i benzinpumpen skal man stadig pumpe karburatoren fuld med hånden, når vognen har stået en dags tid eller mindre.

Chokerlegemet (fjeder og skive med huller) er blevet fornyet, indstillet efter mærket på karburator og chokerhus, men motoren går »ottetakt« et øjeblik efter starten og fortsætter flere minutter efter, udblæsningen er da sort. Chokeren slår før fra under ca. $\pm 10^{\circ}$ C.

I koldt vejr kniber det at holde motortemperaturen oppe på 80° , når man kører under 60 km/t (føleren sidder i køleren for oven). Der er blevet monteret en 87° termostad (»Hiver« Termostad) på et Renault værksted, kølergardinet er helt oppe, og der er sat papafskærmning for spalterne ved bagdørene og gitteret ved nummerpladen. Jeg har tænkt at afmontere det ene sæt ventilatorblade, men jeg er blevet frarådet det.

Disse problemer har jeg forelagt vort værksted, men der har man ikke kunnet hjælpe mig.

Skal tændingsindstillingen på denne model ændres, når man bruger superbenzin?

For nylig satte jeg nye platinen i min egen NSU Super Lux 1955, motor nr. 3009587, stel nr. 1763050. Ved dette opdagede jeg en løs »kontramøtrik« ved en »stilleskrue« med kær, placeret lidt inde i godset til gearkassen, bag kædehjulet. Jeg spændte møtrikken fast, men nu vil jeg gerne vide hvad gavn den »stilleskrue« gør, og hvis den er kommet ud af stilling, hvordan den så indstilles?

Hvorledes forhindrer man gummilisterne på bildørene i at fryse fast?

Hvad er det bedste antidugmiddel til bilruder?

Er en 2,50 kroners isskraber ikke det bedste til is på ruderne, for at undgå at få vinduesviskerne tilfædet?

Kan man med fordel selv blande bremse-

væske, og i bekræftende fald blandingsforholdene?

Findes der en formel, hvormed man kan omsætte krumtapgrader til mm (ventiltider m. m.)

Kan man selv lave et apparat til afprøvning af kondensatorer. I bekræftende fald vil jeg gerne have tegning (diagram) med tekst, hvis det kan fremskaffes.

Jeg så en gang i et af Deres blade udtrykket: »tændingsindstilling med neonlampe«. Er det en særlig form for indstilling og hvorledes foregår det?

Hvilken forskel er der på lav- og højtrykskompressorer til bilmotorer

Kan De svare mig på dette lange brev, er jeg Dem taknemmelig. På forhånd tak.

E. N., Lintrup.

Deres spørgsmål minder noget om »broget underholdning«, men vi skal gøre vort bedste.

Når benzinen forsvinder ud af svømmerhuset, må den enten fordampe eller løbe gennem en kanal. Dette er for så vidt ganske normalt, men benzinpumpen plejer at fylde tilstrækkeligt op i løbet af et par pumpeslag ved de første motoromdrejninger. Vi vil derfor tro, at pumpeventilerne ikke er tilstrækkeligt tætte — hjerteklapperne er jo kun en del af ventilerne. Lad et specialværksted gennemgå hele benzinsystemet, for det trænger tilsyneladende til det.

Når følerlegemet til fjerntermometeret sidder foroven i køleren, er det ikke motortemperaturen, De aflæser, men temperaturen i radiatorens øverste vandkasse, der kun sjældent kommer op på 80°, så det skal De ikke beskæftige Dem mere med, men giv kølesystemet lidt luft.

Om tændingsindstillingen skal ændres ved brugen af superbenzin, hersker der vild uenighed om endnu. Vi ville i Deres sted benytte standardbenzin og standardjustering af tændingen.

Den kontramøtrik, De omtaler i forbindelse med Deres Super Lux, skal læse en ekscentrikbolt til indstilling af gearet. Når De skifter mellem andet, tredje eller fjerde

gear (stående motor og håndkraft) skal man høre et klik, når gearstangen langsomt føres tilbage til hvilestilling, ellers må man indstille på ekscentrikbolten, indtil dette klik høres.

Gummilister i bildøre fryser ikke fast, hvis de påføres et tyndt lag silicone som f. eks. MS 4.

Det bedste dugmiddel til bilruder er masser af luft blæst op langs ruden, men det ved man åbenbart ikke på bilfabrikerne endnu, så indtil videre bruger vi et hollandsk middel, der hedder A-21-C, men det er der ikke en levende sjæl, der aner, hvor man kan få — vi har kun en prøvetube, og vi har glemt, hvem der har sendt den. Det var et foretagende i Roskilde, så måske byens borgmester kan give en oplysning. Alle bilister styrtede sidste vinter rundt for at få det, men det pågældende firma udstrakte tilsyneladende kun sine interesser til at få lidt gratis presseomtale uden at følge sagen op med hverken annoncering eller salg — det er derfor tvivlsomt, om det eksisterer endnu, men midlet er godt nok. Den isskraber, vi bruger, koster 2,85.

Bremseværke består af en blanding af amerikansk olie og sprit, men det er også tilsat stoffer, der forhindrer rust m. m., og da De næppe kan komme af med en femmer til bremseværke i en vogns levetid, synes vi, De skal afstå fra eksperimentet. Hvis man kender plejlstangens længde, kan man også omregne krumtapgrader til millimeter på stemplet (læs matematik for millioner).

Her på bladet hører vi til den ældre generation, der afprøvede kondensatorer på den måde, at vi opladede dem, og gav en læredreng dem i hånden. Hvis han hylede, var kondensatoren i orden. Et mere videnskabeligt instrument til afprøvning af kondensatorer kan det absolut ikke betale sig at fremstille selv, selvom læredrenge kan være kostbare nok nu om stunder.

Neonlampen eller blinklampen kobles til tændingsanlæggets højspændingsside, og den lyser i et kort glimt, idet gnisten springer i det tændrør, der korresponderer med tændingsmærket på svinghjul eller remskive.

På den måde kan man også kontrollere tændingsforskydningen ved stigende omdrejningstal.

Forskellen på høj- og lavtrykskompressorer er — uden at dette skal opfattes som en dårlig vittighed — trykket, og kompressoren indrettes til at give større eller mindre tryk gennem sin pumpe- eller blæsekapacitet.

★

Jeg er i den heldige situation at være blevet bilejer, og nu vil jeg jo gerne holde den fri for rust så længe som mulig. Jeg har læst Deres udmærkede behandling af rustproblemer i SMJ, men jeg har ladet mig fortælle at statisk elektricitet skulde være en medvirkende faktor til rustdannelse. Er der noget om snakken? Hvis svaret på mit spørgsmål bliver ja, så vil jeg gerne vide om en ledning eller lignende i bunden af vognen skulde være tilstrækkelig til at aflede.

Jeg har en lille transistor radio i vognen, og den kan, hvis jeg kører på tør vej pludselig begynde at knitre, men hvis jeg så trækker over i siden i en vandpyt, således at der faktisk kommer jordforbindelse til karossen, så forsvinder støjen, kan det være statisk elektricitet, som gør sig gældende

E. S., Kr. Hyllinge.

Vi tror ikke, at den statiske elektricitet kan have direkte indflydelse på den tæring, der gør sig gældende på en vogn. Den elektriske strøm har ganske vist en finger med i spillet i visse tilfælde, og man kan opnå rustbeskyttelse af f. eks. kajanlæg ved hjælp af et katode-annodesystem. Derimod har den elektrolytiske tæring indflydelse, hvor forskellige metaller er i forbindelse. Man må f. eks. være forsigtig med at fylde skrammer og buler i karosseriet op med loddetin, da tin vil bevirke en tæring af stålpladen.

Knaset i Deres radio kan udmærket skyldes statisk elektricitet ved dækkene. Små kæder under vognen kan i reglen ikke fjerne den statiske elektricitet, så de er i det store og hele nytteløse.

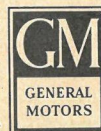


til alle
der har
en OPEL

Hold vognen i god stand ved regelmæssige eftersyn - det betaler sig. De kan spare mange penge, hvis De i tide opdager en defekt eller en skade og får den udbedret. Skal der monteres nye dele - forlang da

"ORIGINALE
GENERAL MOTORS
RESERVEDELE" -

Forhandlere over hele landet.



GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S



Det er mange år siden, der har været ud-sigt til en så spændende og begivenhedsrig løbssæson som nu. Bil-verdensmesterskab-serien for Grand Prix kørere omfatter 10 løb, og der skal køres i alt 16 løb om verdensmesterskabet for sportsvognskonstruktører. Sammenlagt 20 af disse løb arrangeres på europæiske baner, og der skulle således være ganske god mulighed for at få lagt ferien således til rette, at overværelsen af et af dem kan indgå i programmet.

Her kan De orientere Dem om, hvor og hvornår det foregår. Foruden VM-billøbene

er medtaget et par andre betydelige, inter-nationale løb, som køres på interessante baner i nærheden af de gængse danske turist-ruter og -steder — samt de vigtigste motor-cykelløb, som holdes på de samme baner.

Nürburgring

Ca. 70 km syd for Köln.

27. maj: 1000 km VM løb for Grand Touris-me. 1000-2000 cc og over 2000 cc.

5. august: Tysklands VM Grand Prix for F 1.

2. september: 500 km VM løb for Grand Tourisme under 1000 cc.

★

Det er ikke let at være dansker, hvis man interesserer sig for international banesport over Roskilde Ring plan. Geografien gør det simpelthen umuligt virkelig at følge med på nærmeste hold, hvis man ikke er millionær eller noget i den retning. Men midt i misøren findes der dog nogen trøst i, at den nærmeste racerbane af format til gengæld måske er den mest spændende, man kan ønske sig — og at der ikke mindst i år er ret livlig aktivitet på den.

Nürburgring er en kunstig landevejsbane af helt fantastiske dimensioner, anlagt i 1927 som et led i Tysklands daværende kamp mod arbejdsløsheden. Den ligger i Eiffelbjergene med udsigt til borgen Nürburg, efter hvilken den har navn, og bugter sig op og ned gennem mere end 170 sving over en samlet strækning på 22-23 km. Overblik er umuligt, men man kan let danne sig et levende indtryk af racerkørernes vanskeligheder på denne bane, idet enhver mod en beskeden entré kan få lov at køre en omgang i sin egen vogn — udenfor løbsdagene!

fonplade med den italienske nationalhymne til sejrsceremoniellen. I 1957 gav Fangio sit livs fineste opvisning på Ringen ved at vinde på trods af et depot-ophold, som efter alle normale beregninger skulle have sat ham så langt tilbage, at spillet var slut for hans vedkommende. Han kørte ved denne lejlighed Maserati og satte ny omgangsrekord efter ny omgangsrekord, mens han halede ind på og overhalede så fremragende, langt yngre kørere som Peter Collins og Mike Hawthorn i Ferrari. Mange blaserte tilskuere regnede denne Fangio-bedrift som deres største oplevelse. Moss har tre gange i træk vundet 1000 km løbet for sportsvogne og triumferede i 1961 over et hold langt stærkere Ferrarier med en teknisk underlegen Lotus.

Listen over GP sejre på Nürburgring er det bedste bevis for, at kun de allerbedste kørere kan gøre sig gældende på den. Siden dens oprettelse har den været skueplads for 20 GP løb, af hvilke Caracciola har vundet 5, Ascari 3, Fangio 3, Chiron, Stuck, Nuvolari, Rosemyer, Dick Seaman, Farina, Brooks og Stirling Moss hver 1 gang. Den sidste banerekord er sat i 1961 af ameri-

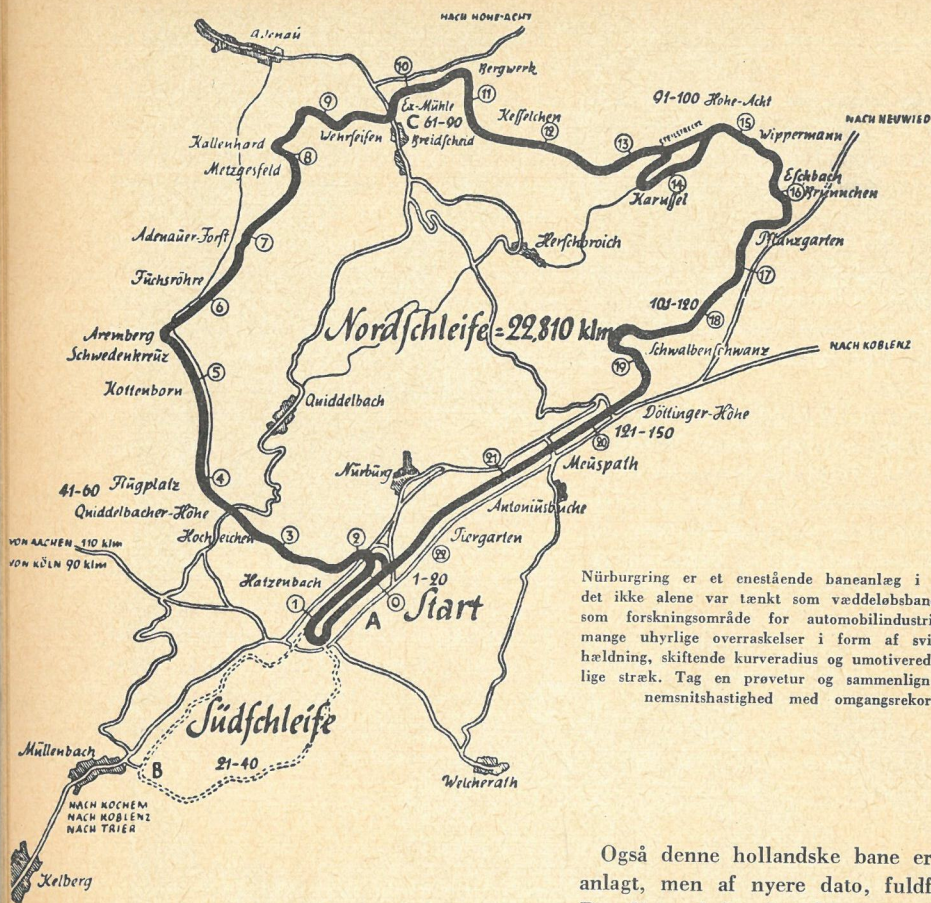
Tag et løb med på vejen, hvis De kommer forbi

EUROPAS GP-BANER

Her har nogle af de største navne indenfor sporten ydet deres ypperste — Tazio Nuvolari, Fangio og Stirling Moss blandt andre. I 1935 lammede Nuvolari bogstaveligt talt Nazihiarkiet ved at slå de kombinerede Mercedes-Benz-Auto Union styrker med en forældet Alfa Romeo — udelukkende i kraft af sin næsten overnaturlige kørekunst. Tyskerne havde været så sikre på sejren, at Nuvolari selv måtte lade hente en grammo-

kaneren Phil Hill, den nye verdensmester, i Ferrari med 8 min. 57,8 sek. eller ca. 152 km/t i gennemsnit.

Banen minder mest af alt om en almindelig vej gennem de tyske bjerge. Vejbanen er temmelig smal, og belægningen temmelig ujævn. Nogle af stigningerne og faldene er bratte og kombineret med lumske sving. I en stor, snæver vejlykke, Karussellen, har den inderste kørebane særlig stor camber.



Nürburgring er et enestående baneanlæg i sin art. Da det ikke alene var tænkt som væddeløbsbane, men også som forskningsområde for automobilindustrien, er der mange uhyrlige overraskelser i form af sving med gal hældning, skiftende kurveradius og umotiverede hop på de lige stræk. Tag en prøvetur og sammenlign Deres gennemsnitshastighed med omgangsrekorden.

Ved at holde sig i denne stærkt skrånende inderste del af svinget kan kørerne komme hurtigere rundt — men så meget større er også deres risiko for at spinne ud, hvis de af centrifugalkraften tvinges op på den almindelige vej.

Zandvoort

Få kilometer fra Haarlem, lige ved Hollands kyst.

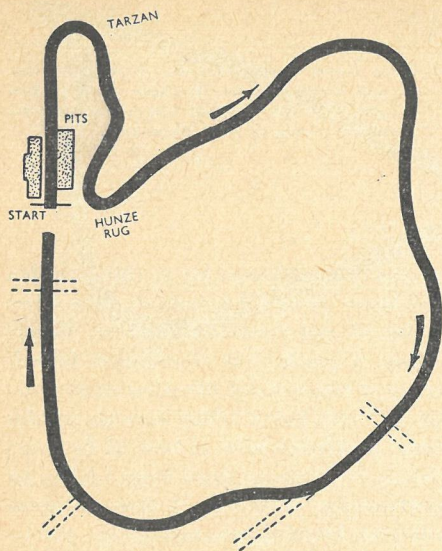
20. maj: Hollands VM Grand Prix for F 1.

30. juni: Hollands GP for motorcykler.



Også denne hollandske bane er kunstigt anlagt, men af nyere dato, fuldført 1948. Den ligger helt ude i klitterne på resterne af den del af byen Zandvoort, som ødelagdes af tyskerne under krigen. Sammenlignet med de andre europæiske GP baner er den ikke særlig spændende, men alligevel har man set mange gode løb på den. Længden er lidt over 4 km, og den hidtil største gennemsnitshastighed er præsteret af Stirling Moss med ca. 160 km/t i Lotus (1 min. 36,7 sek.).

Ved anlægget er der lagt vægt på at give tilskuerne så gode oversigtsforhold som muligt — bedst ved de to 180 grader bugtninger i nærheden af start og mål. På blæsende dage må man være forberedt på at blive generet noget af fygesand, som til gengæld kan give løbet ekstra »spænding« ved at gøre friktionen mellem hjul og vej delvis uberegnelig for kørerne.



Zandvoort er også en kunstig anlagt landevejsstrækning, men her sørger naturen for de ondskabsfulde påhit, da lidt blæst vil føre sandkorn ind over banen, hvor de ofte kan kulkaste kørernes beregninger.

Blandt vinderne af Hollands GP gennem årene er Fangio, Ascari, Villoresi, S. Moss, Jack Brabham, svenskeren Joakim Bonnier og tyskeren von Trips, som dræbtes på Monza sidste år.

Informationer fås hos den kongelige hollandske automobil klub KNAC, 4, Sophialaan, Haag.

Spa

15 km øst for Spa, knap 50 km sydøst for Liège i Belgien.

17. juni: Belgiens VM Grand Prix for F 1.

8. juli: Belgiens GP for motorcykler.

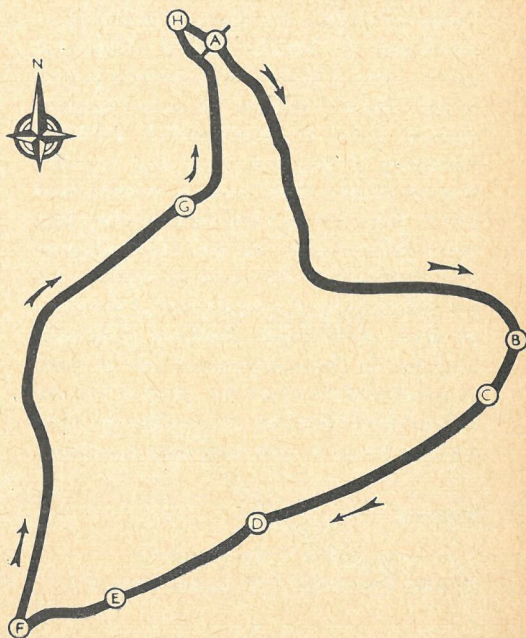


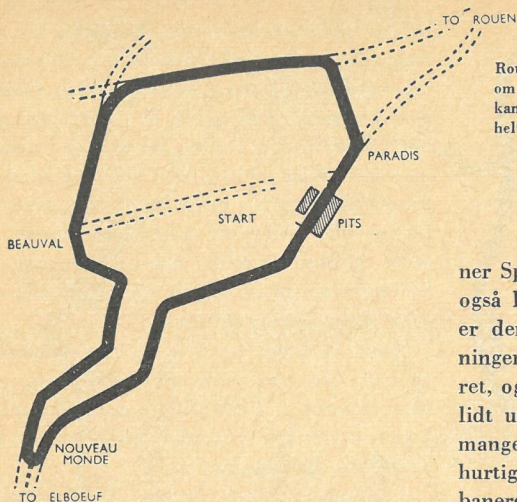
Spa indgår i det belgiske landevejsnet, men det er en vejstrækning, der vedligeholdes og udbedres med særlig omhu. Det er en udpræget maskinbane beregnet for de helt store hastigheder.

Belgiens ca. 14 km lange GP bane, ofte kaldet Spa-Francorchamps, hører til de allerhurtigste. Banerekorden er ca. 220 km/t i gennemsnit(!), og kørehastigheden falder sjældent under 225 km/t. Det første GP på Spa banen kørtes i 1925, og den er således også blandt de ældste. Den har dog ændret form gennem tiden og er især i den seneste tid bevidst udbygget med henblik på at sætte hastighederne i vejret. Svingene er blevet rettet ud og hævet, og overfladen er gjort jævn som et stuegulv.

Meget få baner giver et så vidt overblik, specielt for tilskuerne på tribunerne, og omgivelserne er i sig selv en oplevelse, idet banen ligger lige nedenfor Ardennerne i et pragtfuldt bakket landskab.

Spa-Francorchamps banen er til daglig led i Belgiens almindelige vejsystem, og udenfor løbs- og træningsdagene har man således uden videre lejlighed til at gennemkøre den og få et indtryk af den dristighed og dygtighed, som her kræves for at gøre sig gældende blandt eliten af GP kørere. Parallelveje med forbindelsesveje gør det





Rouen kræver noget af køerne, og der stilles krav om god accelerationsevne. Fabrikker og mekanikere kan ofte få en del hovedbrud med at fremskaffe den helt rigtige gearing til netop denne bane.

muligt at få stort udbytte af træningen i dagene forud for løbet, idet man kan køre fra udkigspunkt til udkigspunkt — en mulighed, som mister sin praktiske betydning på selve løbsdagen på grund af den vældige trafik.

Vinderlisten omfatter navne som Alberto Ascari og hans fader Antonio Ascari, »Williams« (Bugatti), Nuvolari, Wimille og — naturligvis — Fangio. En af bilsportens største personligheder, englænderen Archie Schott - Brown, omkom på Spa - Francorchamps under et sportvognsløb i 1958 i nærheden af det sted, hvor den engelske Mercedes-kører Dick Seaman mistede livet i 1939. Scott-Brown kørte en af verdens hurtigste sportsvogne, en stor Lister-Jaguar, med hvilken han ofte vandt på engelske baner i konkurrence med de største navne — på trods af et fysisk handicap, som ville have sat de fleste mennesker ude af stand til overhovedet at køre bil (det må i denne forbindelse bemærkes, at Scott-Browns ulykke intet havde at gøre med hans handicap).

Rouen

Ved byen Rouen i Nordfrankrig.

8. juli: Frankrigs VM Grand Prix F1.



Den lille Les Essarts bane ved Rouen lig-

ner Spa-Francorchamps for så vidt, som den også ligger på to dalskråninger. Men ellers er den af vidt forskellig karakter. Belægningen er ganske vist efterhånden forbedret, og et meget skarpt hårnålesving er rettet lidt ud, men banen stiller køerne overfor mange problemer uden at høre til de meget hurtige. Strækningen er på knap 3,2 km, og banerekorden indehaves af den omkomne italienske kører Musso, som i 1957 præsterede godt 165 km/t i gennemsnit med en Ferrari.

Siden krigen har Rouen kun været brugt til det franske Grand Prix to gange — i 1952, da Ascari vandt i Ferrari, og i 1957 med Fangio som vinder i Maserati. Med et par undtagelser har Frankrigs GP ellers fundet sted på Rheims banen.

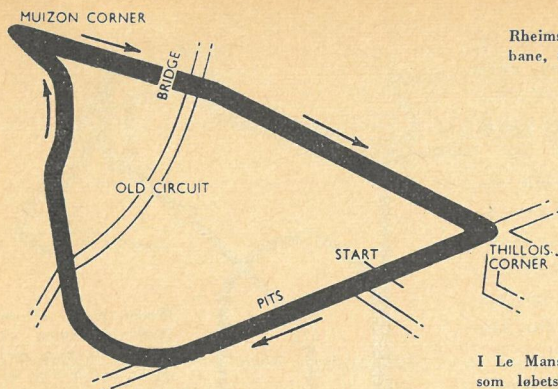
Rheims

8 km nordvest for Rheims.

1. juli: Rheims Grand Prix for F1, FJ, Sportsvogne, Grand Tourisme og Personvogne.



Ingen af dette stævnes løb tæller til verdensmesterskaber, men alligevel kan det nok være værd at se, bl. a. på grund af dets alsidighed. Banen, der som nævnt er Frankrigs mest benyttede til Grand Prix løb i verdensmesterskabsserien, hører til de mest traditionsrige med en historie, der går tilbage til 1925. Den er meget hurtig, hvilket Jack Brabhams banerekord på over 215 km/t i gennemsnit (1960 — Cooper) vidner om, og har en særlig, festlig atmosfære. Nogle af efterkrigstidens mest spændende dyster er set på denne knap 8,5 km lange trekantbane, bl. a. Fangios og Mike Hawthorns nu



Rheims er en overordentlig hurtig trekantbane, der ikke overlader meget til fantasien.

klassiske duel, i hvilken de to kørere lå hjul ved hjul omgang efter omgang, uden at det var muligt for nogen af dem at komme overbevisende foran den anden, indtil Hawthorn til sidst vandt.

Le Mans

Uden for byen Le Mans, ca. 190 km sydvest for Paris.

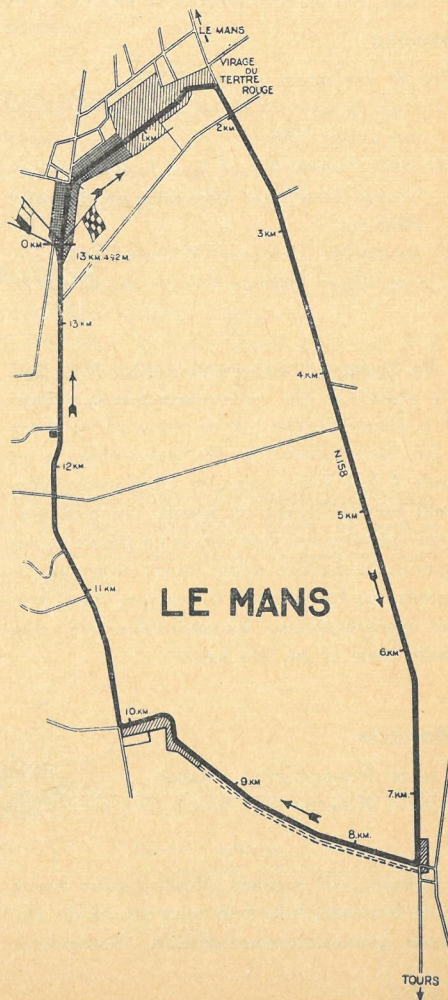
23.-24. juni: 24 timer VM løb for Grand Tourisme. 1000-2000 cc og over 2000 cc samt Sportscoupe.



24 timer udholdenheds-løbet i Le Mans har siden 1923 altid været blandt årets helt store begivenheder. Banen er i årenes løb blevet afkortet noget, men hører stadig med ca. 13,4 km til de længste. Ingen anden bane har fået så megen publicity og siden den store katastrofe i 1955 med op mod 100 dræbte tilskuere er navnet Le Mans i hvert fald næsten kendt af enhver.

Banen er ikke, hvad man kalder vanskelig, men den er hurtig og har skarpe sving, som stiller store krav til bremserne efter lange lige stræk, og den belaster alt i alt vognene hårdt under det døgnlange, uafbrudte løb. På den store langside fra Tertre Rouge til Mulsanne når de hurtigste, store sportsvogne op på omkring 300 km/t — og Mulsanne svinget for enden drejer mere end 90 grader! Den sidste banerekord er sat af Mike Hawthorn i Ferrari med ca. 203

I Le Mans er det i grunden ikke så meget selve banen som løbets karakter, der er afgørende. Hermann Lang, der i mange år havde banerekorden på Nürburgring, og som har fejret store triumfer i så vanskelige løb som det mexicanske landevejsløb, har til SMJ en gang udtalt, at Le Mans egentlig er det værste af alt, fordi man simpelthen bliver rundtosset og skør af de mange timers ensformighed.



km/t i 1957. Sidste år satte Phil Hill og Olivier Gendebien ny distance-rekord, også i Ferrari, ved at tilbagelægge i alt 4.476,6 km på de 24 timer — eller 186,5 km/t i gennemsnit for hele løbet.

Nye sikkerhedsforanstaltninger skulle effektivt forhindre en gentagelse af katastrofen fra 1955, men der vil fortsat i år blive kørt med både meget hurtige og forholdsvis langsomme vogne mellem hinanden, hvilket i hvert fald betyder en øget risiko for kørerne.

Man bør træffe eventuelle Le Mans arrangementer i god tid, da løbet trækker enorme tilskuermængder og betragtes som folkeforlystelse i den meget store stil.

Monza

Ca. 20 km nordvest for Milano.

1. maj: 12 timers VM løb for Grand Tourisme under 1000 cc.

29. juni: Lotteri GP, F1, FJ, VM løb for Grand Tourisme 1000-2000 cc og over 2000 cc.

2. september: Italiens VM Grand Prix, F1.

9. september: Italiens GP for motorcykler.

★

På Monza sikrede amerikaneren Phil Hill sig sidste år sit verdensmesterskab definitivt. Banen består faktisk både af en knap 6 km lang kunstig landevejstrækning og en godt 4 km lang, nærmest ovalformet bane med hævede sving til kørsel for fuld gas. Den sidstnævnte, nye del er på grund af sin ujævne belægning aldrig blevet nogen større succes, og Italiens GP køres som regel kun på landevejsbane. Banerekorden for den fulde bane er ca. 215 km/t.

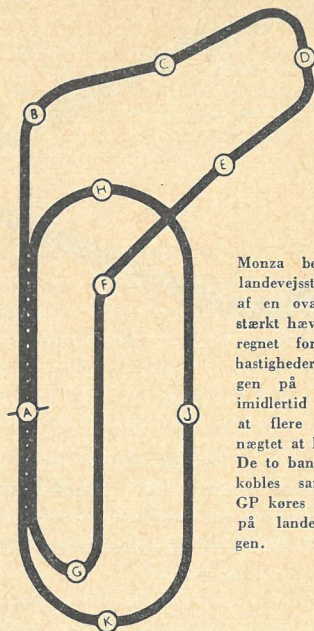
Monaco

1. selve Monte-Carlo, gadeløb.

3. juni: Monacos VM Grand Prix for F1.

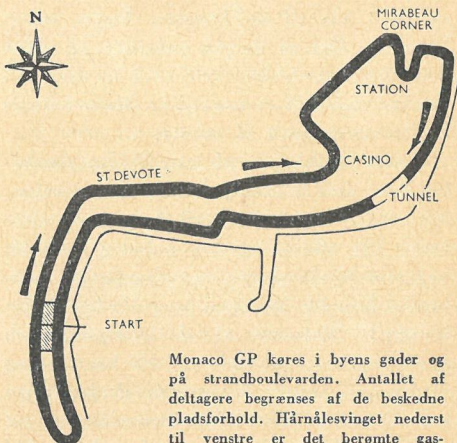
★

Monaco GP gennem Monte-Carlos gader er et langsomt løb, hvis man ser på de opnåede gennemsnitshastigheder. Banerekor-

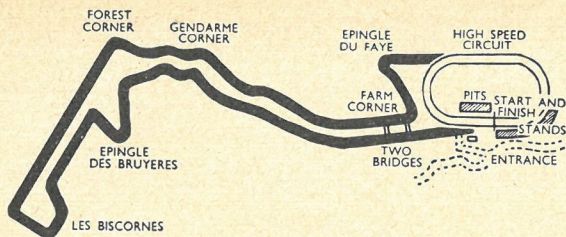


Monza består af en landevejstrækning og af en oval bane med stærkt hævede sving beregnet for de største hastigheder. Belægningen på „ovalen“ er imidlertid så ujævn, at flere køre har nægtet at køre på den. De to banelegemer kan kobles sammen, men GP køres i reglen kun på landevejstrækningen.

den (S. Moss/R. Ginther 1961) er kun på knap 120 km/t. Men alligevel kan måske intet af de andre store løb måle sig med det i spænding. Sceneriet er så romantisk som tænkeligt, præget af stedets egenart som millionærparadis med store lystyachter i haven, palmer, farver, festivitas. Banen snoer sig op og ned, rundt om hushjørnerne gennem en tunnel, hen langs havneboulevarden,



Monaco GP køres i byens gader og på strandboulevarden. Antallet af deltagere begrænses af de beskedne pladsforhold. Hårnålesvinget nederst til venstre er det berømte gasværkssving.



Montlhéry er mest kendt for de utallige rekordkørsler over længere tidsrum eller større distancer, hvilket sker på den ovale hastighedsbane.

og der skal skiftes gear med gennemsnitlig 10 sekunders mellemrum, ustandseligt. Traver man den ca. 3 km lange bane igennem, fatter man ikke, at det er muligt at gennemkøre den på betydeligt under eet og et halvt minut, selvom det sker med moderne lilliputracere med imponerende køreegenskaber og manøvredegtighed. Der er alle slags kurver — også hårnålesving. Ingen del af banen er helt lige, men på det hurtigste sted når hastigheden alligevel op på næsten 200 km/t. Under hele løbet klumper vognene sammen få meter fra hinanden eller næse mod hale.

Information fås hos Touring Information Office, Boulevard des Moulins, Monte-Carlo.

Montlhéry

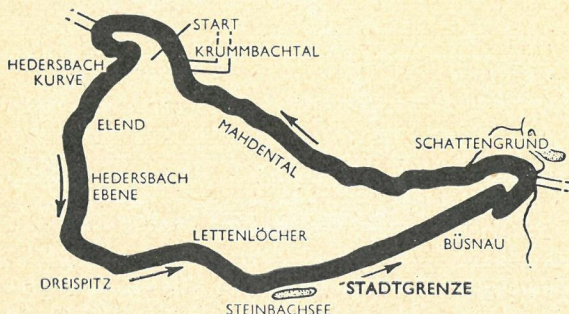
Ca. 25 km syd for Paris på Orleans-vejen.

20. maj: Paris Grand Prix for F 1, Sportsvogne, Grand Tourisme og Personvogne.

21. oktober: Paris: 1000 km VM løb for Sportsvogne og Grand Tourisme.



Banen er sammenlagt godt 15 km lang



og består af en meget vanskelig landevejsbane og en oval bane med hævede sving.

De utallige rekordkørsler for både biler og motorcykler finder kun sted på den ovale bane med hævede sving, der for tiden er den mest velegnede rekordstrækning for større distancer.

Bruxelles

Brüssel.

1. april: Grand Prix for F 1.

Banerekord over 130 km/t.

Solitude

Ligger lige udenfor Stuttgart.

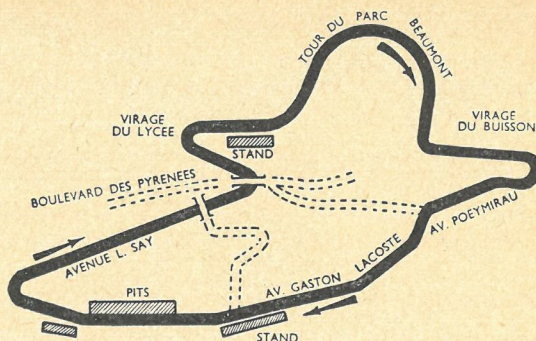
14.-15. juli: Solitude Grand Prix for F 1 og Grand Tourisme samt Tysklands GP for motorcykler.



En slags miniature-Nürburgring, som især har vist sig fortræffelig egnet til motorcykelløb. 11,5 km lang. Banerekord over 165 km/t.

Solitude ved Stuttgart er en morsom og afvekslende bane, der stiller store krav til både kører og materiel. Benyttes i reglen til det tyske GP for motorcykler.

Pau har ofte spillet en rolle som en art generalprøve på motorcyklesæsonen, fordi de store navne indenfor både kørere og fabrikker mødes her i årets første løb, der dog ikke tæller til mesterskabet.



Pau

I Sydvestfrankrig ved den spanske grænse.

23. april: Pau Grand Prix for F 1, F 2 og Sportsvogne.



Gadeløb på knap 3 km lang bane. Banerekord over 100 km/t.

Modena

Ved Modena, godt 100 km syd for Gardasøen.

9. september: Modena Grand Prix for F 1.

Pescara

Ved den italienske Adriaterhavskyst.

15. august: Pescara Grand Prix for F 1, F J og Sportsvogne.



25,2 km lang bane langs kysten og ind i bjergene. Banerekord ca. 160 km/t.

Goodwood

I Sussex, Sydengland, ca. 3 km nord for Chichester.

23. april: Løb for F 1, F J, Grand Tourisme og Personvogne.

18. august: Tourist Trophy VM for Grand Tourisme 1000-2000 cc og over 2000 cc.



Ca. 4 km lang bane på tidligere flyveplads. Gode tilskuerforhold. Banerekord over 160 km/t.

Silverstone

Mellem Buckingham, Brackley og Towchester i Northamptonshire.

12. maj: Løb for F 1, F J, Grand Tourisme, Sportsvogne og Personvogne.



Ca. 4,5 km lang bane på tidligere flyveplads. Banerekord over 160 km/t.

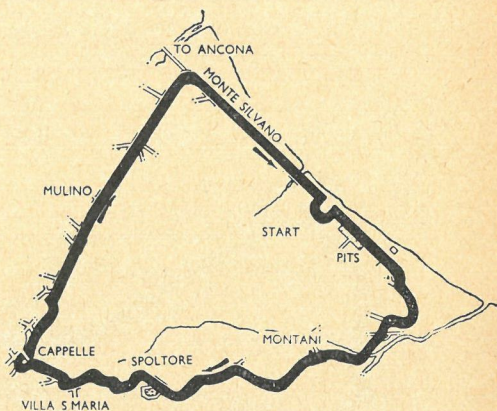
Aintree

Ca. 8 km fra Liverpool.

28. april: Løb for F 1, F J og Grand Tourisme.



Kunstig landevejsbane, godt 4,5 km lang. Banerekord over 145 km/t.



Pescara har gentagne gange været rammen om fantastisk hårde løb, men banen benyttes nu hovedsageligt til mindre betydningsfulde begivenheder.

Prisliste over biler på det danske marked

I forbindelse med de danske automobiludstillinger plejer vi at bringe omfattende specifikationer over hver enkelt udstillet vogn, men vi har egentlig aldrig hørt noget om, at vore læsere var glade for en sådan oversigt, der trods alt repræsenterer et kæmpearbejde på 600 timer for en enkelt mand, når det skal gøres omhyggeligt og korrekt. Det er nemlig ganske håbløst at udsende spørgeskemaer til firmaerne, da disse aldrig vil blive ensartet besvaret, og man får de mærkeligste forklaringer på hjulophaengninger og lignende. Denne fremgangsmåde vil vi derfor trygt overlade til andre, og i stedet bringer vi en prisliste kun tilføjet to oplysninger nemlig motorens maksimaleffekt og vognens egenvægt, da netop disse to værdier kan fortælle en del om størrelse, tophastighed og accelerationsevne. Man vil imidlertid konstatere, at selv på dette beskedne område vil det være vanskeligt at få korrekte oplysninger — vi behøver blot at henvise til Austin/Morris, der henholdsvis opgiver effekten i DIN og SAE. Personlig tror vi ikke at nogen af opgivelserne passer, da englændernes måling nærmest svarer til CUNA. At et engelsk firma skulle foretage målinger dikteret af tysk industri-standard eller af amerikanske automobilingeniørers sammenslutning virker ikke på forhånd troværdigt.

Alfa Romeo

	hk SAE	kg	kr.
T. I.	84	880	32.176
Sprint	92	850	40.778
Spider	92	830	36.645

Austin

	hk DIN	kg	kr.
Partner Saloon	34	575	11.979
Partner Cooper	56	587	17.781
Futura MK II	37	730	15.097
Futura MK II Stationcar	37	787	15.830
Cambridge	62	1092	21.490
Westminster m. overgear	112	1524	36.070
Healy Sprite MK II	45	597	20.767
Healy 3000 MK II	130	1085	40.210
Vanden Plas Princess 4-ltr. m. aut. gearkasse	112	1574	52.917
Vanden Plas Princess 4-ltr.	120	2121	120.250

BMW

	hk SAE	kg	kr.
BMW 700	35	625	13.997
BMW 700 Coupé	35	625	15.618
BMW 700 Coupé Sport	46	625	17.900
BMW Cabriolet	46	685	22.820
BMW LS	35	665	14.975

BMW LS de luxe

	hk SAE	kg	kr.
	35	665	15.618
	hk DIN	kg	kr.
BMW 1500	75	900	28.955
BMW 2600	100	1350	58.640
BMW 2600 L	110	1350	63.930
BMW 3200 L	140	1390	67.380
BMW 3200 S	160	1400	72.440
BMW CS Coupé	160	1380	129.250

Buick

	hk SAE	kg	kr.
Special	155	1250	53.251
Skylark	155	1265	54.746
Electra	315	2025	86.486

Cadillac

	hk SAE	kg	kr.
Sedan de Ville	305	2200	113.085

Chevrolet

	hk SAE	kg	kr.
Corvair			
synkr. gearkasse	80	1135	38.646
Powerglide	80	1135	41.233
Corvair Monza Coupé (med Powerglide)	102	1135	41.797
Chevy II	90	1215	38.301

	hk SAE	kg	kr.
Bel-Air	135	1660	43.483
(med Powerglide)			46.795
Biscaine	135	1660	39.757
Impala	170	1660	53.580
Impala Sport Sedan	170	1660	64.302

Chrysler

	hk SAE	kg	kr.
Chrysler Valiant V-100	101	1195	34.632
Chrysler Valiant V-200 med aut. gear.	145	1195	41.475

Citroën

	hk SAE	kg	kr.
Citroën DS 19	83	1175	36.675
Citroën ID 19 Confort	69	1150	28.464
Citroën ID 19 Luxe	69	1150	26.656
Citroën ID 19 Familiale Confort	69	1275	40.470
Citroën AMI 6	22	625	16.766
Citroën 2CV AZL Confort	12,5	525	12.535
Citroën 2CV AZL Normale	12,5	500	11.560

DAF

	hk SAE	kg	kr.
DAF 750 Luxe	30	650	13.510
750 Luxe Daffodil	30	650	14.485

DKW / Auto Union

	hk SAE	kg	kr.
DKW Junior	39	695	14.395
DKW Junior de luxe (med Lubrimat)	39	695	15.688
Auto Union 1000 Lim.	51	920	16.984
Auto Union 1000 S Coupé	57	925	19.784
1000 SP Roadster	62	950	—
Auto Union 100 SP Coupé	62	950	39.129
Auto Union 1000 Universal	51	985	18.450
Auto Union 1000 Uni- versal Combi, ½ afg.	51	990	14.384

Dodge

	hk SAE	kg	kr.
Dodge Lancer 742-GT:			
2-dørs Hardtop	101	c. 1235	c. 41.500
Dodge Lancer 770-733:			
4-dørs Sedan	101	1245	c. 39.700
Dodge Dart 440-534:			
4-dørs Hardtop, Power Brakes, aut. gear	230	1510	56.770

	hk SAE	kg	kr.
Dodge Dart 440-535:			
2-dørs Convertible Po- wer Brakes, aut. gear, V 8	230	c. 1605	60.220

Fiat

	hk SAE	kg	kr.
500 D de Luxe	21,5	489	8.384
500 Belvedere	22,0	500	10.683
600 D Berlina	32,0	580	10.747
1100 Export	55,0	875	14.547
1100 Special	55,0	900	17.523
1200 Spyder	63,0	920	28.380
1300 Berlina	72,0	960	20.584
1500 Berlina	80,0	960	21.415
1500 Spyder	80,0	990	38.599
1800 B Berlina	97,0	1265	27.401
1800 B Stationcar	97,0	1325	30.871
2300 Berlina	117,0	1265	30.990
2300 Stationcar	117,0	1325	34.850
2300 Coupé	117,0	1290	57.781
2300 Coupé S	150,0	1290	60.031

Ford

	hk SAE	kg	kr.
Anglia	41	750	14.050
Consul 315 2-dørs	56,5	925	18.257
Consul 315 4-dørs	56,5	950	19.362
Consul Capri	56,5	925	24.329
Consul 375	61	1100	20.585
Zephyr	90	1175	23.974
Zodiac	90	1200	25.799
Taunus 12 M	43	850	15.686
Taunus 12 M Super	60	875	16.659
Taunus 17 M 2-dørs	60	900	19.290
Taunus 17 M 4-dørs	60	925	20.461
Taunus 17 M Super 2-dørs	67	900	19.696
Taunus 17 M Super 4-dørs	67	925	20.887
Taunus 17 M de luxe 2-dørs	60	910	20.383
Taunus 17 M de luxe 4-dørs	60	935	21.574
Taunus 17 M de luxe Super 2-dørs	67	910	20.788
Taunus 17 M de luxe Super 4-dørs	67	935	21.979
Falcon Tudor Sedan	85		36.999
Falcon Fordor Sedan	85		38.070
Falcon Futura	85		39.400
ekstra for 101 hk motor			598
Comet Custom Fordor Sedan	85		39.779

	hk SAE	kg	kr.		hk SAE	kg	kr.
Comet Custom S-22	85		41.810	Mercury Colony Park			
Ekstra for 101 hk			717	Fordor Station Wagon 170			60.192
Fairlane 500 Tudor				Ekstra for 300 hk			2.196
Sedan	101		38.317				
Ekstra for 145 hk	145		1.725	Goggo			
Galaxie 500 Tudor					hk SAE	kg	kr.
Sedan	220		52.630	Goggo T-300	15	415	8.654
Galaxie 500 Fordor				Goggo T-400	20	415	8.654
Sedan	220		53.504	Goggo Isar 700	30	640	12.349
Galaxie 500 Tudor							
Hardtop	220		62.780	Hillman			
Galaxie 500 Fordor					hk DIN	kg	kr.
Hardtop	220		64.043	Hillman Super Minx	66,25	1042	20.666
Galaxie 500 Sunliner	220		67.718	Hillman Sunbird 1600	56,5	985	17.570
Ekstra for 300 hk			2.196	Hillman Husky	51,0	915	16.966
Ekstra for 390 hk			5.681	Hillman Cabriolet	56,5	993	24.566
Thunderbird Hardtop	300		81.391				
Thunderbird Convertible	300		88.958	Humber			
Thunderbird Sports					hk DIN	kg	kr.
Roadster	300		99.351	Humber Super Snipe	129,5	1466	48.074
Thunderbird Landau	300		82.633	Humber Hawk	78	1368	34.274
Mercury Monterey							
Custom Fordor Sedan	300		69.401	Jaguar			
Mercury Monterey					hk SAE	kg	kr.
Custom Tudor Hardt.	300		69.504	Jaguar Mark 2 2,4 ltr.	120	1350	50.335
Mercury Monterey				Jaguar Mark 2 3,4 ltr.	210	1370	56.200
Custom Convertible	300		73.483	Jaguar Mark 2 3,8 ltr.	220	1400	60.455
Lincoln Continental				Jaguar Mark X	265	1770	80.695
Fordor Sedan	315		103.841	Jaguar Type »E« (Open)	265	1140	72.300
Lincoln Continental				Jaguar Type »E« (Head)	265	1140	76.095
Centvertible	315		114.251	For overgear er pristillægget:			2.369
Stationscars				For aut. gear er pristillægget:			4.255
Anglia Estate Car	41	780	16.374	Disse to ting leveres ikke til Type »E«.			
Taunus 12 M Combi	43	900	18.345	Alle ovennævnte priser <i>reduceres</i> fra og med			
Taunus 12 M Combi				1.3.62 med ca. 1¼%.			
Super	60	925	18.794				
Taunus 17 M Turnier	60	975	21.715	Mercedes-Benz			
Taunus 17 M					hk SAE	kg	kr.
Turnier de luxe	60	975	22.808	180 c lim.	78	1165	29.625
Taunus 17 M				180 De lim.	52	1210	35.870
Turnier Super	67	975	22.133	190 c lim.	90	1250	35.295
Taunus 17 M				190 De lim.	60	1300	39.734
Turnier de luxe Super	67	985	23.226	190 SL Roadster	120	1140	56.729
Falcon Station Wagon	85		42.700	190 SL Coupé	120	1160	59.583
Ekstra for 101 hk			598	220 b lim.	105	1320	45.500
Comet Custom Fordor				220 S b lim.	124	1330	51.595
Station Wagon	85		44.830	220 SE b lim.	134	1360	58.127
Ekstra for 101 hk			717	220 SE b Coupé	134	1420	106.381
Stationcars i Galaxie serien:				220 SE b Cabriolet	134	?	?
Ranch Wagon	138		45.580	300 lim. Automatic	180	2000	?
Country Sedan 6 pers.	138		47.149	300 SL Roadster	240	1330	132.690
Country Sedan 9 pers.	138		48.851	300 SL Coupé	240	1370	136.005
Country Squire	138		50.964	300 SL Roadster/Coupé	240	1370	139.455
Ekstra for 170 hk			1.736	300 SE c lim.	185	1560	c.140.000
Ekstra for 220 hk			2.553	Daimler SP 250	140	1010	48.800

MG

	hk SAE	kg	kr.
MG Midget	51	711	21.100
MGA 1600 MK II	95	914	27.246
MG Magnette MK IV	72	1143	28.492

Morris

	hk SAE	kg	kr.
Morris Mascot Saloon	38	610	11.979
Morris Mascot de luxe	38	610	12.955
Morris Mascot Cooper	57	615	17.780
Morris Mascot Stationcar	38	660	15.150
Morris 1000 Saloon	41	750	13.595
Morris 1000 de luxe	41	750	13.995
Morris 1000 Stationcar	41	800	16.790
Morris Oxford	64	1092	21.790
Morris Oxford automatic	64	1125	24.922
Morris Oxford Stationc.	64	1181	27.535

Moskvitch

	hk SAE	kg	kr.
Moskvitch 407			
4-dørs Sedan	45	990	11.989

Neckar

	hk SAE	kg	kr.
Neckar Weinsberg Lim.	22	500	9.961
Neckar Weinsberg Coupé	22	500	9.961
Neckar Jagst 770	32	605	10.798
Neckar Europa	55	880	14.998
Neckar Europa med soltag	55	880	15.657

NSU

	hk DIN	kg	kr.
Prinz III	23	510	10.643
Sportprinz	30	560	15.791
Prins 4	30	565	13.149

Opel

	hk SAE	kg	kr.
1200	46	905	15.947
1500	55	905	16.951
Rekord 1,5 to-dørs	55	930	18.948
Rekord 1,7 to-dørs	63	930	19.347
Rekord 1,7 fire-dørs	63	955	20.598
Rekord Coupé 1,7	66	930	22.699
Caravan Stationcar	63	1070	21.746
Kaptajn »L«	100	1310	30.131

Peugeot

	hk DIN	kg	kr.
Peugeot 404	72	1025	25.995

	hk DIN	kg	kr.
Peugeot 403	65	1050	22.991

Plymouth

	hk SAE	kg	kr.
Plymouth Belvedere »6«	145	1400	41.544
Plymouth Belvedere »8«			
m. aut. gear-pow. st.			
pow. br.	230	1485	51.825
Plymouth Fury »8«			
2-dørs Hardtop m. aut.			
gear-pow. st. pow. br.	23	1485	54.447

Pontiac

	hk SAE	kg	kr.
Tempest	110	1335	42.303
Laurentian (Powergl.)	170	1665	50.026
Laurentian	150	1665	43.425

Porche

	hk DIN	kg	kr.
Type 356 B/1600	60	905	49.870
Type 356 B/1600 S	75	905	53.090
Type 356 B/1600 S-90	90	905	57.805
Type 356 B/2000 GS	130	1010	101.360

Rambler

	hk SAE	kg	kr.
Rambler American			
2-dørs	90	1270	31.210
Rambler Classic 6			
4-dørs	127	1430	38.570
Rambler Ambassador	127	1480	42.250

Renault

	hk SAE	kg	kr.
R 4 L	27,6	600	11.093
Dauphine	30,0	650	14.543
Ondine	31,0	650	15.668
Gordini	40,0	650	16.474
Floride coupé	40,0	760	25.329
Floride cabriolet			
med hardtop	40,0	780	25.329

Riley

	hk SAE	kg	kr.
Riley 4/72	72	1143	29.492

Rolls-Royce

Silver Cloud II	—	—	c.210.000
-----------------	---	---	-----------

Rover

	hk DIN	kg	kr.
Rover 100, standardgear			
og overdrive, Power			
Brakes	104	c.1651	41.130

	hk DIN	kg	kr.
Rover, 3 ltr., automatisk gearkasse, Power Brakes, Power Steering	115	1501	c. 54.000

Saab

	hk SAE	kg	kr.
96	38	820	16.249
95 Stationcar	38	925	21.397

Simca

	hk SAE	kg	kr.
Simca Mille (1000)	45	728	14.782
Simca Etoile	52	930	15.936
Simca Elysec	52	930	17.200
Simca Monlhery	70	950	17.756
Simca Monaco			
2-dørs Hardtop	70	950	20.760
Simca Plein Ciel			
2-dørs Coupé	70	970	28.037
Simca Oceane			
2-dørs Cabriolet	70	985	31.230
Simca Castel			
2-dørs Station Wagon	62	975	19.743
Simca Ariane 4 sl.	62	1100	21.008
Simca Chambord	84	1245	29.480

Singer

	hk DIN	kg	kr.
Singer Vogue	66,25	1067	25.545

Skoda

	hk SAE	kg	kr.
Skoda Pupular	43	930	11.994
Skoda Octavia	43	930	12.930
Skoda Felicia	53	940	16.986
Skoda Octavia Super	47	930	14.685
Skoda Octavia TS	53	930	15.660

Studebaker

	hk SAE	kg	kr.
Hawk	225	1470	63.000
Lark	112	1385	37.000

Sunbeam

	hk DIN	kg	kr.
Sunbeam Alpine	85,5	944	32.729
Sunbeam Rapier Saloon	80,25	1021	29.560
Sunbeam Harrington	104	959	53.780

Trabant

	hk DIN	kg	kr.
Trabant	20	650	8.966

Triumph

	hk SAE	kg	kr.
Triumph Herald 1200			
2-dørs Saloon	43	810	15.889
Triumph Herald 1200			
2-dørs Coupé	43	790	17.644
Triumph Herald 1200			
2-dørs Convert.	43	800	19.163

Vauxhall

	hk SAE	kg	kr.
»4«, model FBS	57	939	18.292
»4« Super, FBD	57	943	19.645
»4« Super (4 gear)	57	943	20.506
»4« de Luxe	57	964	21.766
»4« Stationcar	57	998	22.914
VX 4/90	82	954	—
Velox	113	1220	25.518
Cresta (tromlebremser)	113	1236	26.871
Cresta (skivebremser)	113	1236	27.404

Volga

	hk SAE	kg	kr.
Volga, 4 dørs Sedan	80	1360	19.850

VW

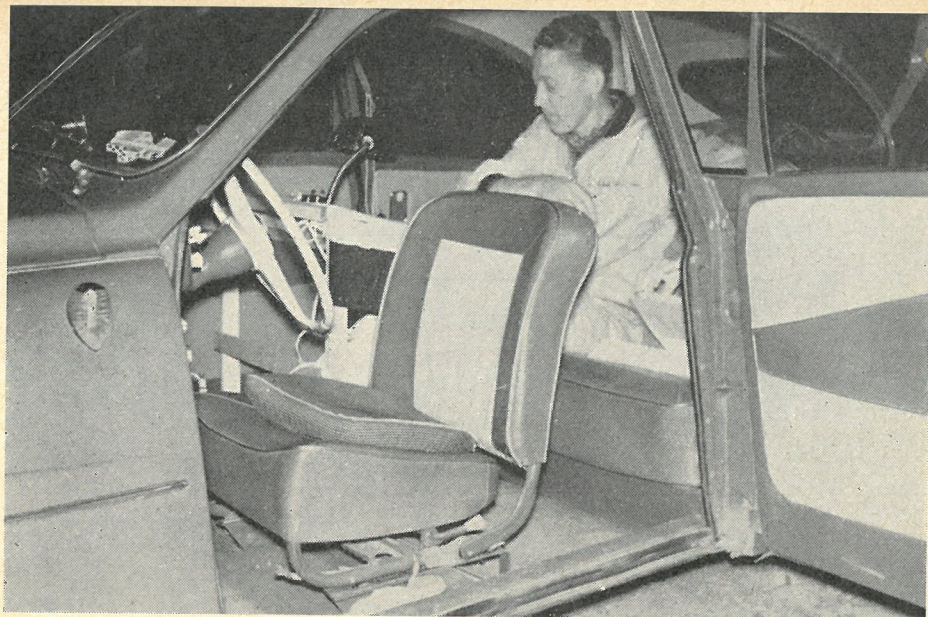
	hk SAE	kg	kr.
VW			
VW 1200 Standard	34	740	13.203
VW 1200 de luxe	40	740	15.040
VW 1200 de luxe med skydetag	40	740	16.045
Karmann-Ghia 1200			
Cabriolet	40	820	28.199
Karmann-Ghia 1200			
Coupé	40	820	24.298
VW 1200 Karmann			
Cabriolet	40	800	20.793
VW 1500 de luxe	53	860	20.766
Karmann Ghia 1500			
Coupé	53	900	30.580

Wartburg

	hk SAE	kg	kr.
Wartburg	38	900	13.498
Wartburg Station	38	1025	14.995

Wolseley

	hk SAE	kg	kr.
Wolseley 16/60	64	1130	26.539
Wolseley 300 overdrive	128	1594	42.499
Wolseley 300 automatic	128	1630	44.879



Normalt sidder observatøren ved siden af føreren, men der er dog en del observatører der foretrækker at sidde på bagsædet således, at de kan have hele „skrivebordet“ behageligt fastmonteret foran sig. En sådan løsning vil sikkert kræve en hel del søsygetabletter mod køresyge.

ORIENTERINGSLØB (13)

AF INGENIØR A. JAPP

Vi sluttede den sidste artikel med at om- tale, hvorledes man skulle ankomme til en hemmelig tidskontrol for at undgå straf- point. Vi så, hvorledes man ikke fik ny starttid ved de hemmelige tidskontrolposter således, at køretiden fra en åben tidskon- trol til den næste var gældende for etappen, uanset hvor mange hemmelige tidskontrol- poster der var anbragt imellem disse. Den- ne fortolkning har imidlertid ikke været helt i overensstemmelse med D.A.U.s reglement, idet reglementet tillader afvigelser herfra, såfremt det er anført i tillægsregler eller en slutinstruktion. Man kunne derfor tænke sig, at man i tillægsreglerne havde fået oplyst, at en hemmelig tidskontrol kunne passeres med en afvigelse på $\pm 10\%$ af idealkøre- tiden fra den nærmeste foregående tidskon- trol. Der gives *ny tid* ved alle tidskontrol- poster.

Med sådanne krav til køretiden mellem tidskontrolposterne ville en HTK komme mere til sin ret, og den sidste oplysning er især værd at betragte. I dette tilfælde har man altså en vis margin at løbe på ved de hemmelige tidskontroller, men afgangstiden fra disse er nu basis for den videre tidsbe- regning. Ved en sådan beregning må man imidlertid være klar over, at det kan bringe lidt forstyrrelse ind i beregning af respit- tiden. For en løbsledelse må man her be- regne sidste vogns respittid under hensyn- tagen til, at vognen overalt vil bruge 10% længere køretid til de hemmelige tidskon- troller.

Med hensyn til de hemmelige tidskontrol- poster er der naturligvis nu heller intet i vejen for, at man kan skrive i tillægsreg- lerne, at HTK beregnes både tidsmæssig og pointmæssig som åbne tidskontrolposter så-

ledes, at man ikke får 10% at løbe på. På den anden side kan den i reglementet angivne regel være meget nyttig ved løb, der specielt er beregnet for begyndere, idet disse da kan tumle lidt mere rundt, uden at de vil få alt for mange prikker eller udgå på grund af overskredet respittid. Medens vi taler om begyndere, så arrangerer flere klubber rundt om i landet kursus i orienteringsløb en gang om året. F. eks. har Danmarks største automobilsportsklub, ASK kursus hvert efterår, og dette kursus afsluttes med et såkaldt »kravlegårdsløb«. KDAK sportsafdeling i København afholder kursus hvert år i februar måned, og her afsluttes kurset med et begynderløb benævnt »BAM-BINO-løbet«. At der er stor interesse for sådanne kurser forstår man, når det oplyses, at KDAK SPORT/København havde ca. 240 deltagere til deres kursus i 1961.

Disse kurser bliver normalt hver aften afsluttet med et lille træningsløb på 30-40 km, hvor man så får lejlighed til at løse de stillede opgaver, der er i relation til det gennemgængende pensum. Ved sådanne løb bliver

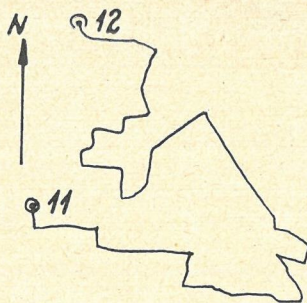


Fig. 1

Vejen der skulle køres fra post 11 til post 12. Stregen er i størrelse 1:100.000.

der ikke kørt på tid, idet deltagerne først og fremmest skal lære at løse opgaverne og finde den rigtige vej. Det ville jo have været dejligt, om vi her i SMJ havde kunnet bruge samme fremgangsmåde, men da der findes læsere fra Milano til Hammerfest, må vi nøjes med at køre vort lille papirløb.

automatisk den bedste

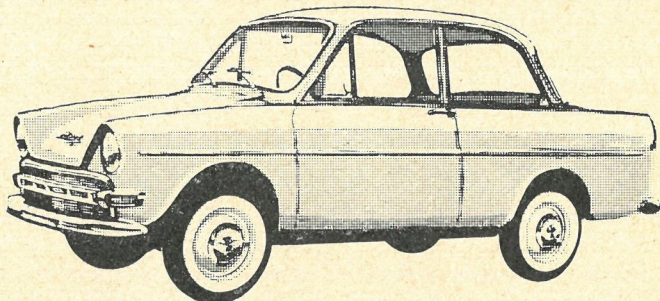
Den nye DAF med den spilletvedende 750 cc motor giver Dem en form for luksuskørsel, der ellers er forbeholdt biler i langt højere prisklasse. DAF's lynhurtige og smidige acceleration kræver kun et trykpåspeeren. Der er hverken gear eller kobling at betjene — det klarer DAF selv. DAF har rigelig plads til 4 personer — og der kan være en masse i det ekstra store bagagerum.

Vil De have det bedste, der kan fås for under 15.000 kr. — så prøv i egen interesse selv en DAF, inden de køber bil.

Daffodil 14.485.-
excl. lev.

De luxe 13.510.-
excl. lev.

daffodil
variomatic



Se den hos:

TRANBERG

KØBENHAVN: GL. KØGEVEJ 84. VALBY*6223 ■ KOLDING: TELEFON*4545

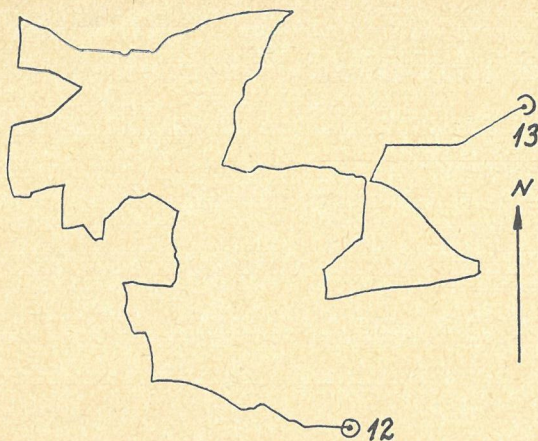


Fig. 2

Strækningen fra post 12 til post 13. Ligesom i fig. 1, er strengen gengivet i størrelse 1:100.000 således, at den direkte kan tegnes over på smørbrødspapir og lægges ind på kortet.

I fig. 1 og 2 viser vi i streger i størrelse 1:100.000, hvilke veje, der skulle køres for at komme fra post 11 til post 12 og videre derfra til post 13. Ved denne post fik vi noteret tiden 23.19 således, at vi ankom prikrit beregnet på afgangstiden fra post 12. Vi skal nu videre, tiden nærmer sig jo snart midnat, så vi må se lidt på næste køreordre, der lyder således:

Post 13 — post 14 pålidelighed 26 min.

Kør via punkterne a, b og c, hvor punkterne a og b er henholdsvis østligste og vestligste skæringspunkt beliggende i retningen 100° fra Lysegd og 3200 m fra Jordhøj. Punkt c er beliggende i retningen 16° fra Urtebæk Gd og 153° fra Egested. Derfra videre mellem ö B i Strö Bjerger, gennem gd i Lysegd, gennem ö i Strölille og ad nærmeste vej til kontrol 14. Kontrol 7 ligger 7400 m i retningen $143,5^\circ$ fra kontrol 14.

Ja, det var jo en værre omgang, en rigtig »kontorchefopgave« eller en »Sønderjydske«, som den også kaldes. En rigtig »Sønderjydske« skal vi iøvrigt se på lidt senere. Hvorledes vi finder punkterne a, b og c fremgår af fig. 3 og 4, og her kommer en kortbog rigtig til sin ret, for nu skal man rundt i geografien for at finde de forskellige gårde, fra hvilke målingerne skal foretages. De følgende passagepunkter er lette at finde, men så kommer vi til kontrol 14.

Dens beliggenhed er ikke opgivet direkte, men som en såkaldt omvendt gradmåling. Dette skal man nu ikke lade sig forvirre af, for man skal blot til det angivne gradmål — her $143,5^\circ$ — addere 180° , så får man den vinkel, der skal anvendes til udmålingen fra det kendte punkt — i dette tilfælde post 7. Vi har altså $143,5 + 180 = 323,5^\circ$, og ud ad en linie med denne retning fra post 7, afsætter vi afstanden 7400 m og får derved beliggenheden af post 14. Det viser sig da at være kroen i Skævinge, altså er vi nu på vej hjem til mål.

Undervejs er der nogle småveje, og her kommer orienteringsevnen rigtig til sin ret, men også på de offentlige veje gælder det om at se sig for. Da vi kommer hjem til målet viser det sig nemlig, at vi efter ca. 10,5 km kørsel har mistet en rutekontrol, idet der det pågældende sted var en vejforlægning. Det gælder altså om for observatøren hele tiden at »være med på kortet« og fortælle føreren, når vejen svinger, hvordan vejforløbet er, og så må man ikke slå sig til tåls med, at det er vist nok sådan nogenlunde rigtigt. Efter 12 km kørsel møder vi endnu en hemmelig tidskontrol, men da vi er bagefter vor idealtid, bliver det ikke til prikker. Vi lader vognen strække ud, men den sidste strækning før Skævinge er ikke særlig god, så vi får 11 prikker ved ankomst til mål, hvor vi får noteret tiden 23.56. Det vil altså sige, at vi har kørt i ialt 4

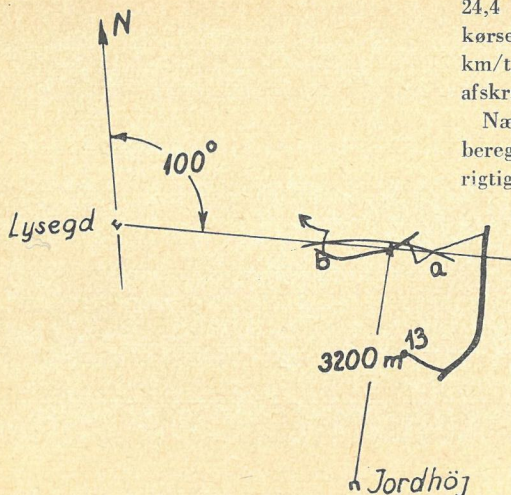


Fig. 3

Den kombinerede måling hvorved man finder punkterne a og b.

timer og 56 min. idet vi startede kl. 19.00, vi er nok lidt trætte, men dog ikke mere end vi sikkert godt kunne have klaret et par timers tid endnu. Startkortet bliver afleveret til en mand fra løbsledelsen, og vi får så besked på, at vort resultat vil blive tilsendt en af de nærmeste dage, idet man nu skal til at beregne alle resultaterne.

Vi ser os i mellemtiden om blandt alle de andre deltagere, der er vendt hjem, og slår os ned ved et bord for at få et stykke franskbrød med rullepølse, og den i dagens anledning særdeles gode kaffe, eller er det blot os, der oven på spændingen synes, at det er alle tiders kaffe?

Medens vi sidder ved bordet kommer andre hold hjem og snakken går livligt. Vi hører lidt om de forskelliges genvordigheder og prøver på at gøre et par beregninger. Der er slået stort kort op med alle kontrolposter indtegnet, og nedenunder er der angivet løbets idealtid og idealdistance. Idealtiden står til 216 minutter, og idealdistancen til ca. 144 km. Vi har brugt 296 minutter således, at vi under alle omstændigheder har $296 \div 216 = 80$ minutter for sen ankomst, hvilket svarer til 80 prikker. Ved at aflæse vort speedometer ser vi, at vi ialt har kørt 161 km hvilket vil sige, at vi har kørt ca. 17 km forkert, og prøver vi at regne lidt, så får vi, at vi under hele løbet

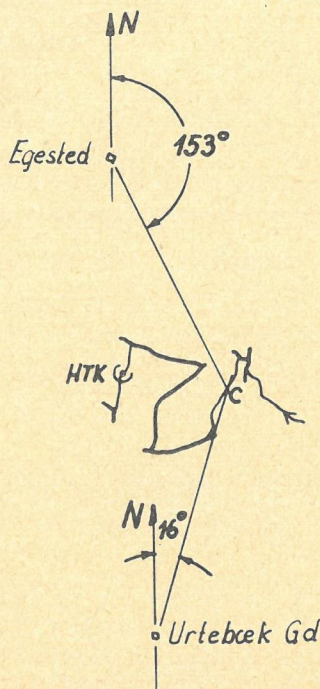


Fig. 4

En pejling vises her, idet man fra to givne punkter pejler sig frem til et skæringspunkt, baseret på oplysninger om pejlevinklerne. Den viste pejling hører ikke til de bedste, idet man bør tilstræbe, at de to pejlelinier rammer hinanden under omtrent en ret vinkel. En pejling som den viste kan ved blot en lille unøjagtighed flytte skæringspunktet flere hundrede meter — og fup skal vi jo helst undgå.

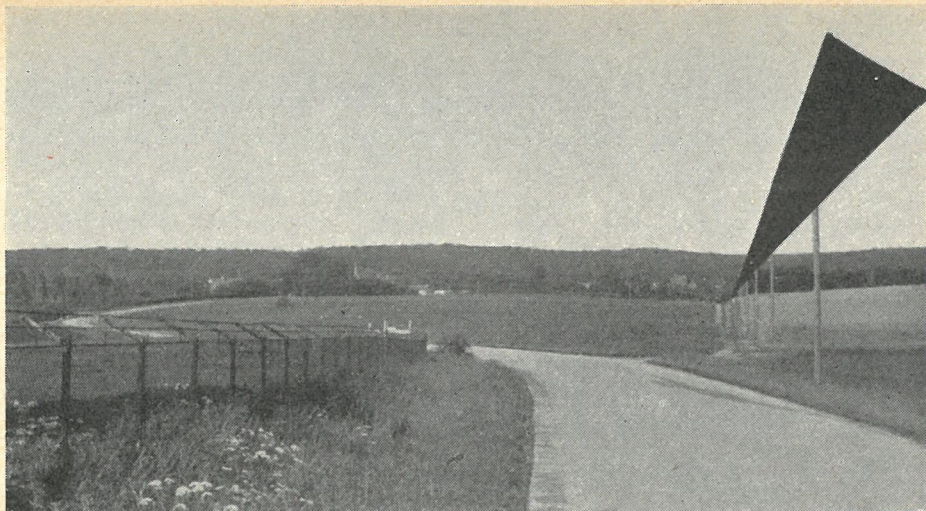
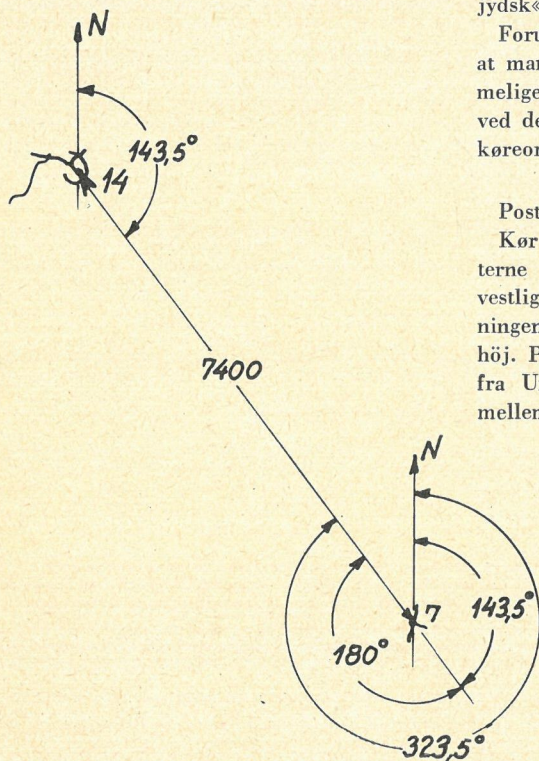


Fig. 5

Her ser man en typisk vejforlægning, og de kort man kører efter er ikke blevet revideret efter at vejen er lagt om. Man skal altså se sig godt for når man skal køre „efter de på kortet angivne offentlige veje“. Pilen peger på den på kortet angivne vej, og lidt til venstre for pilespidsen anbringer man så en hemmelig rutekontrol således, at den ikke kan ses ude fra den nye vej.



skulle vi se lidt nærmere på en »Sønderjydske«.

Forudsætningen for en »Sønderjydske« er, at man beregner tidtagningen ved de hemmelige tidskontroller på samme måde, som ved de åbne, og i så fald kunne den sidste køreordre have lydt således:

Post 13 — post 14 pålidelighed 40 km/t.

Kør via punkterne a, b og c, hvor punkterne a og b er henholdsvis østligste og vestligste skæringspunkter beliggende i retningen 100° fra Lysegd og 3200 m fra Jordhøj. Punkt c er beliggende i retningen 16° fra Urtebæk og 153° fra Egested. Derfra mellem ö B i Strö Bjerger, gennem d i

Fig. 6

Den omvendte gradmåling.

Lysegd, øst og syd om Mejeri, via et punkt 600 m nord for r i Sigerslevvester, et punkt 1950 m nord for e i Sejrsten, gennem y i Myrbj, gennem k i Dronningekilde, et punkt 2300 m vest for Garbo Gd, syd, vest og nord om pkt. 20 ved Ll. Havelse og derfra ad nærmeste offentlige vej frem til kontrol 14. Kontrol 7 ligger 7400 m i retning 143,5° fra kontrol 14.

Sammenligner man nu denne køreordre med den først opgivne, så er den første vejstrækning på ca. 12 km hen til den hemmelige kontrol ens i begge tilfælde. Herfra fortsætter den »Sønderjydske« så syd og vestover således, at man får en meget længere kørestrækning. Dette er dog ikke meningen, og her er det altså, at vi venligst må betakke os for den slags køreordrer. Har man nu ved starten fra post 13 taget den nødvendige tid til at lægge hele ruten ind, så bliver man for det første belastet med en hel del prikker ved den hemmelige tidskontrol, men hvad der er meget værre, man får stukket en seddel ud hvorpå der f. eks. står:

HTK beliggende mellem post 13 og 14.

Vejen videre frem er spærret, den ved post 13 udleverede køreordre annulleres herfra således, at der køres gennem gd i Lysegd, gennem ö i Strøllille og ad nærmeste vej til kontrol 14, hvis beliggenhed er opgivet i køreordren fra post 13.

Løbsledelsen.

Det har altså fra starten været løbsledelsens mening, at man skulle have en hel masse prikker ved den hemmelige tidskontrol, hvor man så igen skulle til at lægge en rute ind på kortet, nulstille triptæller, måle på ny, og så i løbet af 8 minutter være fremme ved post 14. Forudsætter vi nu, at et hold kører forkert, der kan være flere muligheder således, at dette hold ikke får passeret den hemmelige tidskontrol, så vil de fortsætte ad den først opgivne rute og således komme til at køre en strækning som ikke skulle indgå i løbet. De vil herved ikke alene miste de eventuelt manglende rute-

kontroller på strækningen fra HTK til post 14, men deres køretid vil måske passe efter deres distance, men deres prikker vil blive beregnet ud fra distancen og dermed køretiden på den ændrede rute.

Dette var et lille eksempel på, hvordan en sådan køreordre *ikke* skal udføres. Første gang vi blev stillet overfor en sådan køreordre, var det heldigvis ikke i et løb, men før, idet vi var opfordret til at kontrollere løbet og udtale os om det. Den første køreordre fyldte et tætskrevet A 4 ark, hvor det tog os ca. 25 min. at lægge ruten ind. Når deltagerne havde kørt i ca. 20 min, ville de så møde en hemmelig tidskontrol, hvor denne gigant-køreordre blev annulleret, og en ny af samme dimension blev udleveret. Forfra igen, blot tog det denne gang over 1/2 time at lægge det meste af ruten ind, og igen var der opstillet en HTK efter ca. 20 min. kørsel, og så forfra igen.

Et sådant løb kan *måske* bruges i et lille hyggeligt klubløb, hvor man forinden udtrykkeligt angiver, at det er det helt store »skrivebordsløb«, men det må så ganske afgjort ikke anvendes i løb, hvor man forventer deltagere fra andre klubber.

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

Velocette

KVALITETSMÆRKET

VW 1500.

Fortsat fra side 97.

højde med motoren, hvilket nødvendigvis må henføres til god kvalitet. Det er jo så viseligt, at fremstiller man en meget slidstærk motor, men lader f. eks. støddæmperne have den halve levetid af motorens, så vil konstruktøren næppe indkassere ros for motoren, men derimod få at vide, at støddæmperne er noget møg. Man kan få større vogne til samme pris, men så er alle elementer også holdt nede på beskedne dimensioner, udformet af beskedne materialer såsom meget tynde bremsetromler og mindre stabil forhjulsophængning, der ofte kræver justering, eller man kan få kraftigere vogne, der så til gengæld efter kort tid bærer præg af dårlig lakering og elendig forkromning, da man tilsyneladende ikke alle steder har forstået, at netop med forkromning gælder devisen »lidt men godt«, så i stedet udstrør man med gavmild hånd en masse skidt.

Der er ikke tvivl om, at man hos VW kunne have fremstillet en vogn med bedre og mere entydige køreegenskaber, hvis man ikke havde været slavebundet af et konstruktionsprincip, men spørgsmålet om køreegenskaber kommer langt nede på det bilkøbende publikums ønskeseddel, og hvis en

formastelig ligefrem skulle påstå, at VW 1500 simpelthen ikke er let at køre, så vil man hos VW med let hævede øjenbryn blot bemærke: Mon ikke det er Dem, der ikke kører godt nok? Så forstummer kritiken meget hurtigt.

Uden mad og drikke...

Fortsat fra side 77.

det allerede en hel del bedre, og så er det på tide at få en lille én, hvadenten det er et glas øl eller noget andet. Alt afhængigt af tidspunkt og lyst kan man derefter spise eller gå en lille tur — man skal bare »ned på jorden« igen.

Sådan set er det jo tilsyneladende ikke noget arbejde at køre en bil fra København til Stuttgart i ét stræk, men det er dog væsentlig mere anstrengende end ti timers tilvandt arbejde, og ved planlægning af en ferietur bør man ikke overskride normale dagsmarcher på 800 km på gode veje — turen fra København sydover med indlagt færge er ikke nogen normal dagsmarch.

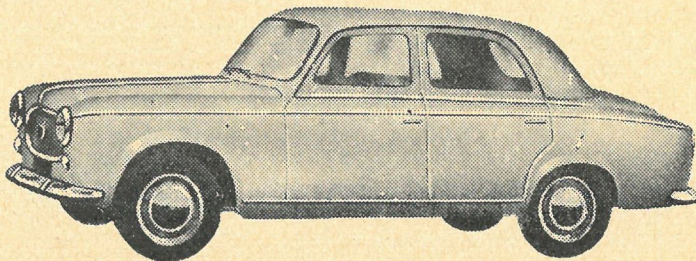
Endnu en ting er vigtig: Den der skal køre, må absolut have kommandoen i vognen, og det må være køreren, der bestemmer, hvornår der skal startes, og hvornår der skal gøres holdt.

PEUGEOT

er mere værd end den koster

»1300« BERLINE

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



Kr. 20.988.-
excl. lev.

Import: NORDISK KAROSSEFABRIK A/S, SVENDBORG

Fra bane og vej



I denne måned er der kun en enkelt motorsportsbegivenhed af betydning, og det er Monte-Carlo Rally, der til gengæld fik et højst interessant udfald og en næsten dramatisk afslutning — de svenske kørere Erik Carlsson/G. Häggbom vandt med SAAB 96 så at sige på teknisk knock out.

I år så man tydeligt, at den oprindelige ide med et rally i nogen grad er forsvundet, for uanset startsted kan man sige, at den egentlige langturskørsel var ren feriepromenade med den nødvendige præcision, men selvfølgelig måtte mange vogne som sædvanlig udgå på grund af trivielle mekaniske defekter og andre uheld. Af erfaring fra tidligere løb var man forberedt på nogenlunde fejlfri kørsel for de fleste deltagere, og derfor begyndte den mere vanskelige del af festen allerede 900 km fra Monte-Carlo, da man begyndte på hastigheds-etaper ved Chambery, og i Alperne kan man nu sjældent tale om promenadekørsel på denne årstid.

Erik Carlsson, der i svenske motorsportskredse kaldes *Carl på taget* (en svensk motorkører med blot en enkelt sejr bag sig kan godt sige farvel til sit borgerlige navn), klarede sig ualmindelig smukt i sin SAAB og han fik noteret tiden 40.27 for første etape, hvilket bragte ham frem i spidsen foran Böhringers Mercedes 220 SE. Sidste år var reglementet så tåbeligt, at to-taktere fik et handicap uden nogen påviselig grund, og ikke mindst den franske presse kritiserede reglementet. Derimod var de små vogne stærkt favoriseret i beregningen ifølge årets reglement, så man kan faktisk tale om et handicap-løb eller måske en sejr på teknisk

knock-out, men det gør for så vidt ikke svenskerne sejr mindre bemærkelsesværdig.

Den endelige afgørelse skulle så falde i gadeløbet i selve Monte-Carlo, hvor de 120 bedst placerede vogne deltog. Ved et skæbnens træf kom de to ledende konkurrenter til at starte i samme heat, og på den måde blev årets Rallye Monte-Carlo afgjort for øjnene af tilskuerne i et veritabelt hastighedsløb.

Mercedes havde kun et hold på fem vogne med i løbet, og Karl Klinge var som sædvanlig en udmærket leder og rådgiver. Han kunne imidlertid regne ud, at man ikke ville have store chancer for at besejre svenskeren, hvis denne ikke netop kom ud for et uheld under den afsluttende konkurrence, og det lykkedes da også kun Eugen Böhringer, Mercedes, at komme på andenpladsen i det samlede løb. Tyskerne måtte nøjes med klasse sejren, og ikke uden stolthed kunne de konstatere, at deres fem vogne besatte de fem første pladser i klassen over 2000 ccm.

Den vindende SAAB blev genstand for udelst interesse fra de sydeuropæiske motorjournalisters side, for de har tilsyneladende betragtet denne strålende lille vogn som et skandinavisk kuriosum — det var faktisk, som om de så vognen for første gang, så sig ikke at der ikke stadig ligger en stor reklameværdi i en sejr i Rallye Monte-Carlo. Bortset fra Carlssons strålende præstation fik svenskerne også placeret parret Andersson/Karlsson på sjettepladsen med en Volvo i det samlede resultat.

I klassen over 2000 ccm var der foruden de fem Mercedes stærk deltagelse af Jaguar, Ford, Fiat, Lancia og Vauxhall. I de mindre klasser fandt man 11 SAAB, 16 Skoda, 21 Alfa Romeo, 24 Citroën, 25 Volvo, 17 Sunbeam, 37 Ford Anglia og 38 Austin/Morris. Holdkonkurrencen blev vundet af Sunbeam, dameklassen af det snart berømte par Moss/Wisdom, og resultatet fra det samlede klassement ser således ud:

1. Carlsson-Häggbom (Saab), 2. Böhringer-Lang (Mercedes), 3. Hopkirk-Scott (Sunbeam), 4. Procter-Robson (Sunbeam), 5. Gele-Guilhaudin (DKW), 6. Andersson-Karlsson (Volvo), 7. Neyret-Terramorsi

(Citroën), 8. Kuhne-Wencher (Mercedes), 9. Frescobaldi-De Luca (Lancia Flavia), 10. C. Hill-Jopp (Sunbeam), 11. Ruby-Schwerdtel (DKW), 12. Harper-Baxter (Sunbeam), 13. Guichet-Clement (Citroën), 14. Trautmann-Mme Bouchet (Citroën), 15. Ott-Knoll (Mercedes), 16. Skogh-Svensson (Saab), 18. Seigle-Morris-Ambrose (Austin-Healey), 19. Levy-Kling (DKW), 20. De Lageneste-Du Genestoux (Citroën), 21. Keinanen-Vainola (Skoda), 22. Verrier-»Alec« (Citroën), 23. Bianchi-Hacquín (Citroën), 24. Clarou-Delalande (Alfa Romeo), 25. Vernaev-Harris (Austin), 26. Misses Moss-Wisdom (Morris-Cooper), 27. Vilkas-Hurme (Mercedes), 34. Ziegler-Patthey (Austin), 35. Thuner-Gretener (Triumph TR 4), 41. Spinedi-Brandt (Morris).

Lidt beskæmmet

er redaktøren, fordi han i forbindelse med prøvekørslen af Prinz 4 efterlyste en sidevindsstabil vogn i denne klasse. Det var for så vidt ikke fordi han havde glemt, at Mascot/Partner er sidevindsstabil, men han placerede den smigrende nok i en højere pris-klasse, skønt den faktisk er billigere. Denne lille misforståelse må føres tilbage til mandens suveræne ligegyldighed overfor bilpriser, undtagen når han selv skal købe ny vogn.

Forøvrigt har en enkelt ikke kunne forstå, at motoren til Puch Haflinger er hentet fra den licensbyggede Fiat 500. Haflingeren har nemlig en boksermotor, medens Fiat 500 har en twin motor med to cylindre side om side. Forklaringen er den, at Steyr-Daimler-Puch selv har fremstillet en boksermotor med tilhørende transmission til den i

Østrig licensbyggede Fiat 500, hvilket for år tilbage er indgående beskrevet i SMJ. Motoren og Haflinger'en i det hele taget har derfor ikke noget til fælles med Fiat.

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Fortsat fra side 68

Mange vil opgive at tage vognen med til byen for i stedet at benytte en taxa. Følgelig har man på højeste sted kig på taxa og andre hyrevogne, der forståeligt nok benytter sig af dieseldrift. Nu gælder det så sandelig om at få afgifterne på dieselvogne sat så meget i vejret, at det ikke kan betale sig at køre med det billige og mere driftøkonomiske brændstof. At importprisen for en liter dieselolie er ca. 25% lavere end importprisen for en liter benzin spiller ingen rolle, og at en dieselvogn kører ca. 50% længere på en liter olie end en tilsvarende benzinvogn på en liter benzin spiller jo slet ingen rolle, for valuta har vi nok af.

Der er ingen, der rigtig kan mere sig over molbohistorierne mere, men mon man ikke i Æbeltoft og omegn kan grine lidt af Groes-Petersen, sporvejsdirektøren og alle de andre vise mænd, der mobiliserer hele deres energi til at handle stik mod sund fornuft. Vi har dem alt for tæt på livet til at more os over dem herovre. Vi har tilbage kun håbet om, at skrædderne igen en gang må få en lille en på, at sognerødderne lader være med at blive lige så foretagsomme som det københavnske rådhus' invånere, (rigsdagen er jo fælleseje) samt at vi en gang med tiden selv kører fast i en snedrive ved svinget hos købmanden — det virker dog mere naturligt end parkometertyrani og politibureaukrati.

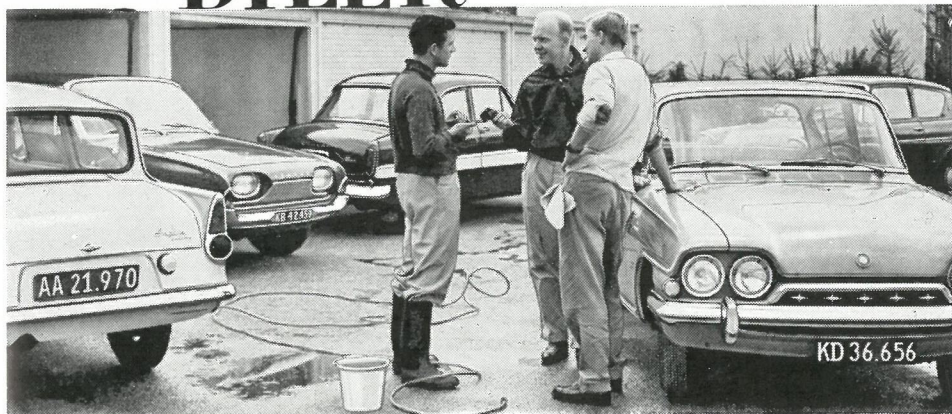
VI EFTERLYSER

et antal **veteranmotorcykler**, helst 2-takt fra 1885 og op til cirka 1930. Bl. a. motorcykler som Wanderer, tysk TRIUMPH, DKW og i det hele taget alt lige op til 1930. Også tegninger, FOTOS eller opgivelse af ejere (selv hvor salg ikke ønskes) vil blive modtaget med glæde. — Et antal topventilede eller sideventilede motorcykler, lige meget fabrikat, årgang (dog højst 1930) fabriktionsland, størrelse etc., vil også være velkomne.

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 C, København. C. 3313

DER SNAKKES BILER



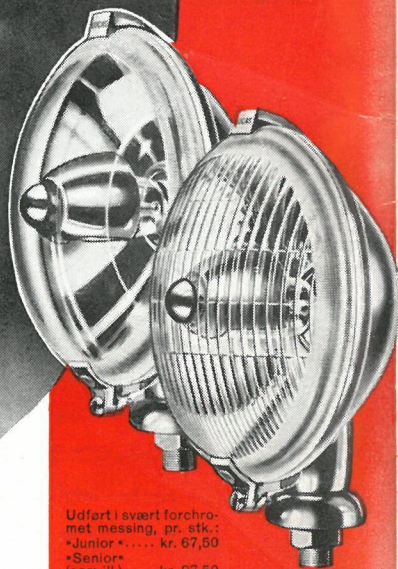
DER SNAKKES FORD

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

– et lysende eksempel på

FREMSYN...



Udført i svært forchromet messing, pr. stk.:
•Junior kr. 67,50
•Senior (som III) kr. 87,50
•Ranger (flad model) kr. 87,50
•Grand kr. 115,-

— vær forudseende! Med LUCAS Tvillingsæt
– fjernprojektor og tågelygte – på bilen er De rustet til Deres andel
i øget trafiksikkerhed i de mørke timer. Når Deres udsyn
er sikret – under alle forhold – har De sikret Dem – og Deres
medmennesker – bedre og mere effektivt!

KETNER

LUCAS

FJERNPROJEKTØR