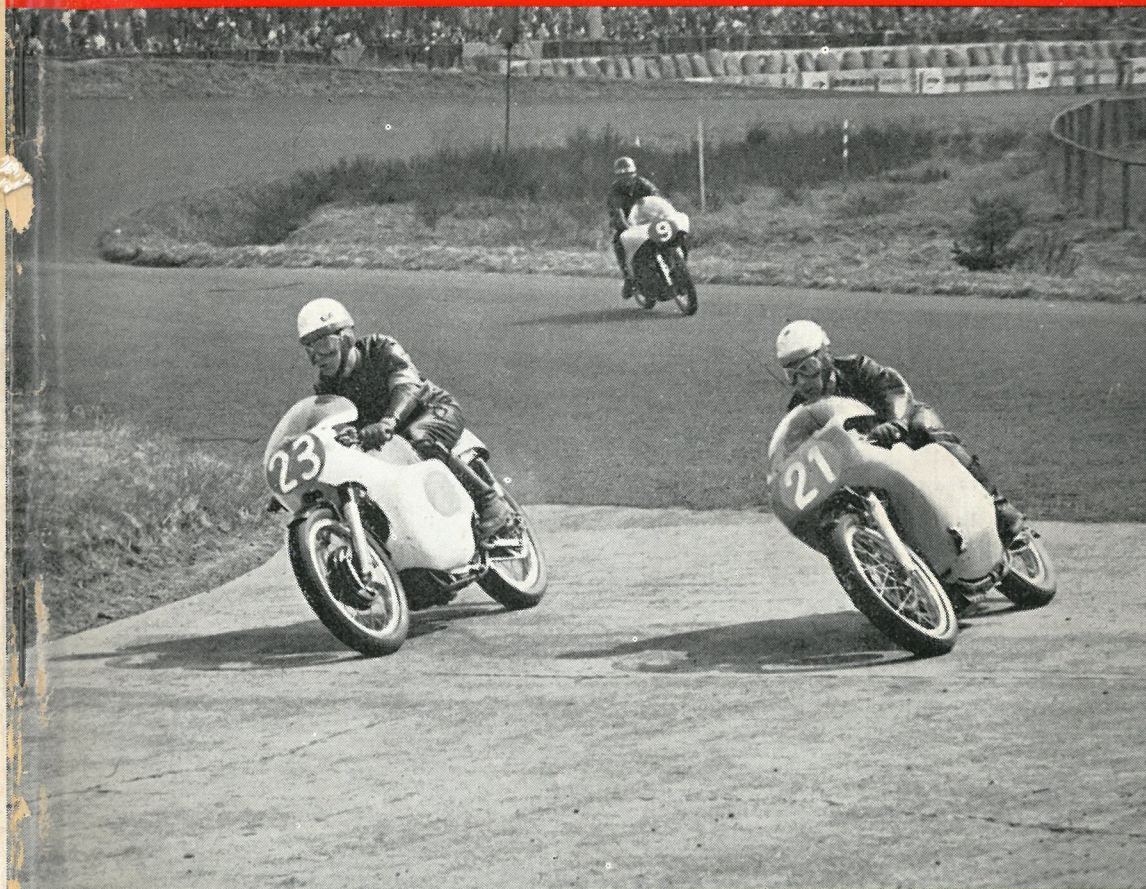


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr. 6

Juni 1962

KR. 2,25

INDHOLD I DETTE NUMMER BL. A.

- Prøvekørsel Ford Zodiac og Zephyr
- Skivebremser og bremseanlæg
- Femten år på godt og ondt
- Honda Super Sport og Puch Compact-scooter

Fire danske Mobil Økonomiløb har bevist at: Der er flere kilometer i en Mobil-liter !



Mobil Benzin, Mobiloil Special og Mobil Service er en kombination, der har skabt rekorder for kørselsøkonomi verden over.

Mobil Økonomi-Service består af:

① Mobil Special m.TETRA-MEL

Benzinen med de specielle additiver, som giver større motorkraft og flere kilometer pr. liter.

② Mobiloil Special

- den økonomiske helårsoolie, som anbefales af alle førende automobilfabrikker.

③ Mobil Service

- det fuldkomne vedligeholdelsesprogram, baseret på erfaringerne fra de verdensomspændende Mobil Økonomiløb.

Udnyt de samme fordele, som millioner af bilister i hele verden allerede har gjort... forlang:

Sammenlign disse vindertal fra Økonomiløbet 1961 med, hvad Deres egen vogn yder.

Benzinforbrug i Mobil Økonomiløbet 1961.
(1000 km landevejs- og bykørsel)

VINDER AF DE 6 KLASSE		NR. 2
NSU Prinz 2	20,47 km/l	NSU Prinz 2 18,70 km/l
Morris 850	19,16 km/l	Renault 4 CV 18,97 km/l
Fiat 1200	15,92 km/l	VW 113 15,71 km/l
Volvo PV 12134	16,56 km/l	Volvo Amazon 16,07 km/l
Taunus 17M	16,04 km/l	Citroën ID 19 14,14 km/l
Opel Kapitän	10,93 km/l	Ford Comet 10,68 km/l

Løbsresultaterne er kontrolleret af K.D.A.K.



ØKONOMI SERVICE



K.L.G.

SUPER 2-TAKT

**Det bedste tændrør
til alle 2-takts
motorkøretøjer**

KLG Super 2-takt rustet ikke! KLG Super 2-takt har længere levetid! KLG Super 2-takt muliggør perfekt gnistdannelse! KLG Super 2-takt leveres i støv-og vandtætte emballager! KLG Super 2-takt anbefales af danske autocykel-fabrikanter!

Med ganske få tændrør dækker De alle typer. Derfor betaler det sig at have KLG Super 2-takt på lager!



Vilh. Nellemann A/S København - Randers

JAWA

er overalt - og sælges overalt

JAWA HAR FORHANDLERE I FØLGENDE BYER:

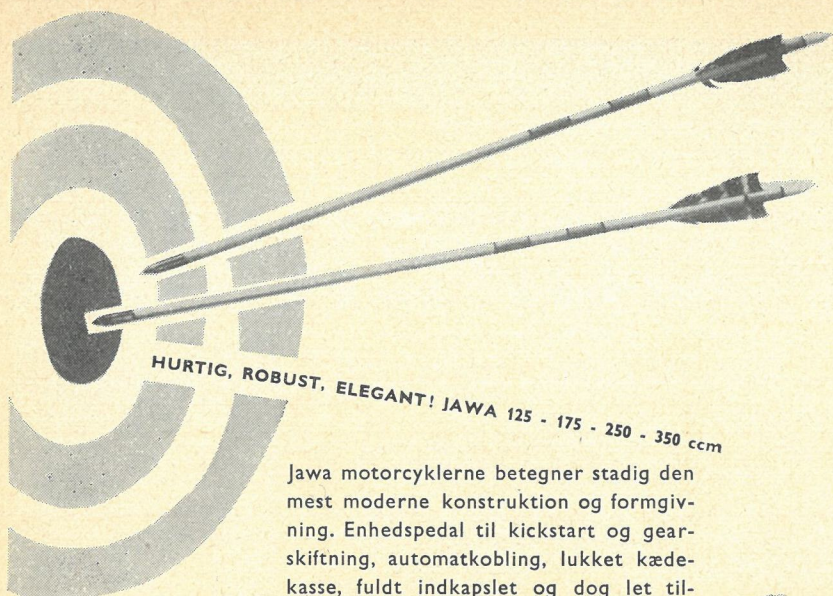
Ålborg: Chr. Toft, Skipper Clementsgade 4.
 Århus: Aabo Motor, Gl. Munkegade 4.
 " Århus Traktorlager, V. Ringgade 29.
 Brønderslev: Christensen, Vestergade.
 Esbjerg: Øllgaard Christensen, Kronprinsens-
 gade 16.
 Fredericia: Niels Mathiasen, Gothersgade 36.
 Gesten: J. F. Albrektsen.
 Glæsborg st.: Aage Jensen.
 Gram: P. Nissen, Kongevej.
 Haderslev: J. Christensen, Storegade 48.
 Herning: Mikkelsen, Kastanie Allé 22.
 Hjørring: Knud Sørensen, Bispensgade 99.
 Holsted st.: K. Schultz.
 Holstebro: Carl Vilhelmsen, Struervej.
 Horsens: Holm & Petersen, Allégade.
 Kolding: C. A. Stæchmann & Søn, Sønderg. 27.
 Kongerslev: Martin Storgaard.
 Lemvig: G. Saugstrup, Vestergade 31.
 Nykøbing M.: Rich. Mark, Vesterbro 2.
 Randers: I/S Sofus Nellemann, Strommen.
 Ribe: Ribe Auto Elektro v. Simony.
 Rønde: Rønde Motor Co.
 Silkeborg: E. H. Pedersen, Borgergade 25.
 Strellev/Ølgod: Øllgaard Christensen.
 Struer: A. Thomsen, Søndergade 14.
 Sønderborg: Jacobsen, Dybbølsgade 14.
 Thisted: Thisted Auto Hjælp v. Sv. Jørgensen.
 Tylstrup: Ludv. Christensen.
 Tønder: G. Langfritz.
 Vejle: G. Ulbæk, Sydhavnen.
 Vejen: M. Christiansen, Søndergade 18.
 Videbæk: Chr. Sørensen, Bredgade 40.
 Viborg: Rasmus Havn, Gravene 21.
 Øerne:
 Odense: E. Bruun-Larsen, Ansgarsgade 1.
 Horslunde/Loll.: Aage Blands.
 Søllested/Loll.: Ove Kaae.
 Rutsker pr. Hasle
 Bornholm: Helm. Nielsen.
 Fårevejle: Scharling Jensen.
 Faxe: Ejgil Johansen, Torvegade 43.
 Frederikssund: K. A. Petersen, Færgegade 4.
 Frederiksværk: Østergaard, Strandvej.
 Haslev: Ingemann Nielsen, Jernbanegade 6.

Hellested: Holg. Petersen.
 Helsingør: Aug. Bendz.
 Løve: Johs. Jørgensen.
 Mørn: Børge Nohr Nielsen, Møllevej.
 Næstved: Laur. Larsen.
 Stenløse: Sv. Larsen.
 Sorø: A. Jensen.

København.

Børge Asnov, Strandvej 143.
 TOP Motor Service, Reverdildsgade 4-6, V. (ved
 Hovedbanegården). Tlf. VE 10 277.
 Motor-Stores, Jydesholmen 55.
 Jawa Service, Lyngbyvej 36, Ryv. 8705.
 W. Schenstrøm: Lyngbyvej 170. Tlf. RY 4051.

Sverige: A. B. E. Fléron, Malmgatan 4,
 Malmö, Schweden.
 Norge: Matheson & Enger, Cort Adlersgt.
 27, Oslo, Norway.
 Finland: Suomen Koneliike Oy, Vilhonkatu 9,
 Helsinki, Finland.
 Vesttyskland: Königin Gross Garage, Königin-
 strasse 89-95, München 23/b.
 Aschoff & Co., G.m.b.H., Oppu-
 merstrasse 67-69, Krefeld, West-
 deutschland.
 Holland: N. N. Adr. Beers, Geestbrugskade 32,
 Rijswijk, Holland.
 Belgien: Bevelux 16, Place Rogier,
 Bruxelles.
 Frankrig: J. Poch, Central Garage 127,
 Avenue de Neuilly, Neuilly
 s/Seine.
 Østrig: Josef Faber, Nussdorferstrasse 27,
 Wien IX, Oesterrich.
 Schweiz: Comot A. G., Manesstrasse 190,
 Zürich 3/45.
 Italien: Bertocchi Moretti di Pancotti,
 Via Donizetti 4, Milano.

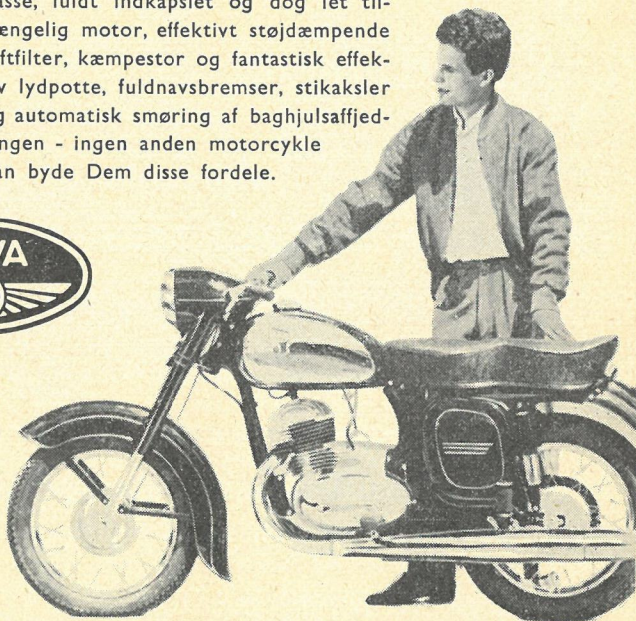


HURTIG, ROBUST, ELEGANT! JAWA 125 - 175 - 250 - 350 ccm

Jawa motorcyklerne betegner stadig den mest moderne konstruktion og formgivning. Enheds pedal til kickstart og gearskiftning, automatkobling, lukket kædekasse, fuldt indkapslet og dog let tilgængelig motor, effektivt støjdæmpende luftfilter, kæmpe stor og fantastisk effektiv lydpotte, fuldnavsbremser, stikaksler og automatisk smøring af baghjulsaffjedringen - ingen anden motorcykle kan byde Dem disse fordele.



Den fremragende kvalitet fremgår bedst af det næsten ubetydelige reservedelssalg i forhold til det store antal af indregistrerede Jawa-CZ motorcykler.



JAWA SCOOTERE

175 cc kickstart . . . 2475,-
175 cc selvstart . . . 2870,-
Manet S 100 selvstart 1956,-

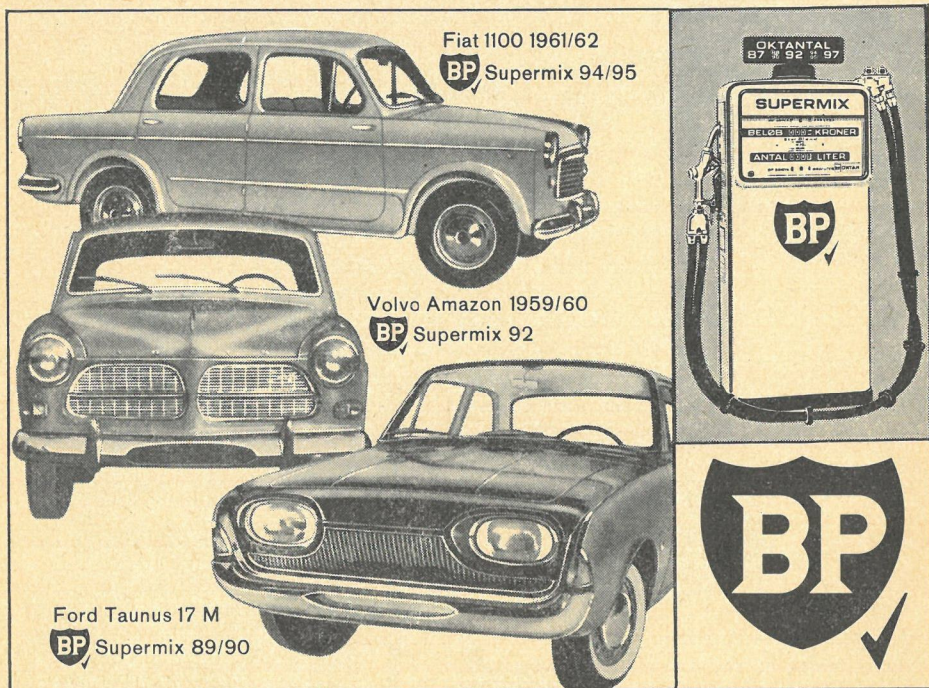
JAWA MOTORCYKLER

125 cc 1956,-
175 cc 2574,-
250 cc 3174,-
350 cc 4165,-

IMPORTØR:

Erik Orth, „Harmonien“, Kongevej 80, Birkerød, tlf. 81 37 11, reservedele tlf. 81 37 10

De kører bedre-billigere på... **BP SUPERMIX**



Fiat 1100 1961/62
BP Supermix 94/95

Volvo Amazon 1959/60
BP Supermix 92

Ford Taunus 17 M
BP Supermix 89/90

OKTANTAL
87 92 97

SUPERMIX

BELØB 0,00 KRÖNER

ANTAL LITER

BP

BP

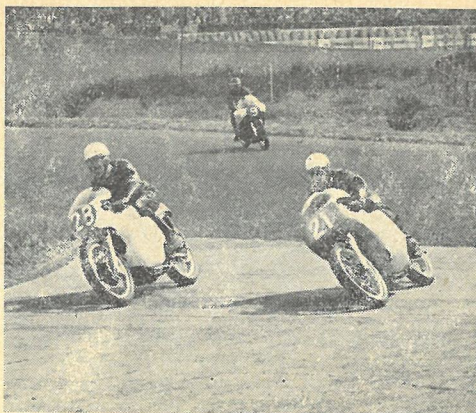
Betaler De 4 øre for meget pr. liter?

Der er himmelvid forskel på biler - på minicars og »slagskibe«, på familievogne og sportsvogne. Se nu på de populære vogne, vi tilfældigt har valgt ud! De har forskellige kompressionsforhold og stiller dermed forskellige krav til benzinen's oktanttal - **så forskellige, at De kun kan køre fuldt økonomisk ved at udnytte den nuancering i oktanttal, BP SUPERMIX er ene om at tilbyde.** Her er 5 benziner, 5 oktanttal og 5 priser at vælge imellem på en og samme stander. Oktantalsbehovet kan variere inden for samme vogntype afhængig af motorens justering, køremåde, etc. Lad BP servicemanden fortælle Dem, hvad DERES vogn kører bedst på - og hvad De kan SPARE!



Forsiden

Den danske motorkører fra Grenå, Vagn Stevnshoved, på Nürburgring. Han fik en placering omkring nr. 15 ud af 45 startende i 500 cc klassen.



16. ÅRG.

15. Juni 1962

NR. 6

Ekspedition:
Teknisk Forlag A/S
Dansk Ingeniørforenings Forlag
Ingeniørhuset,
V. Farimagsgade 31, V.
Tlf. BYen #9288

Redaktion:
Redaktør Mogens H. Damkier
(ansvarlig efter presseloven)
Civilingeniør Arne Boyhus
Redaktør Benni Henler

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Redaktionelle strøtanker	325
Ford Zephyr og Zodiac (Prøvekursel)	334
Skivebremser og bremse- anlæg	349
15 år på godt og ondt ...	356
Honda på det danske mar- ked	363
Orienteringsløb	367
Copenhagen Cup	372
Teknisk brevkasse	376
Siden sidst	382
Fra bane og vej	385
Løbskalender	388

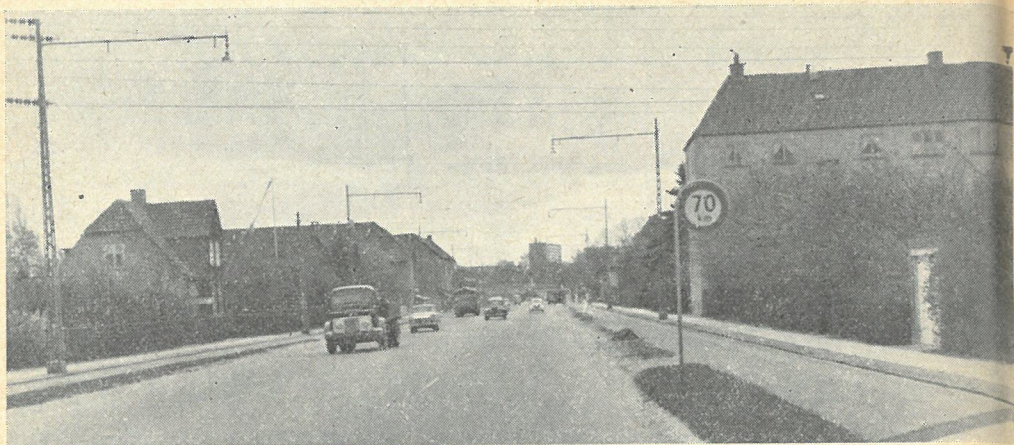
REDAKTIONELLE STRØTANKER

Hvordan det end er gået til, kan SMJ med dette nummer fejre sit femtenårs-jubilæum. Når bladet har klaret sig støt og solidt gennem disse år trods opdukkende og forsvindende konkurrenter, er det sikkert fordi man egentlig aldrig har følt sig som redaktør af et blad, men snarere som en slags ypperstepræst for en trofast og særegen menighed.

Da disse lederspalter i sin tid blev skabt, var det simpelt-hen fordi, der altid var noget i den den retning i ethvert blad, og vi regnede egentlig ikke med, at læserne i større omfang ville ofre tid på disse meningsudgydelser. Når det ifølge læserbreve altid fremhæves som godt stof, skyldes det utvivl-somt, at de redaktionelle strøtanker ikke alene er en perma-nent fyldt skraldebøtte klargjort til at hælde ned over myndighedernes og politikernes hoveder, men fordi der i reglen er »noget om snakken«, og vore læsere føler simpelt-hen, at også de gennem disse spalter får luft før berettiget harme.

Når de redaktionelle strøtanker har udviklet sig til en næsten permanent kritik mod lovgivende og administrerende myndigheder, er det ganske enkelt af den grund, at SMJ er et blad skrevet af og for bilister og motorcyklister, og da denne kategori af samfundsborgere ikke alene forfølges og mishandles i rent økonomisk henseende, men også til stadig-hed må stå for kritik og modtage formaninger fra det offent-liges side, vil vi gennem disse spalter forsøge at tage til gen-mæle og få de officielle institutioner til at fejle for deres egen dør først eller i det mindste samtidigt.

Desværre har SMJ hidtil været for lille et blad til at have



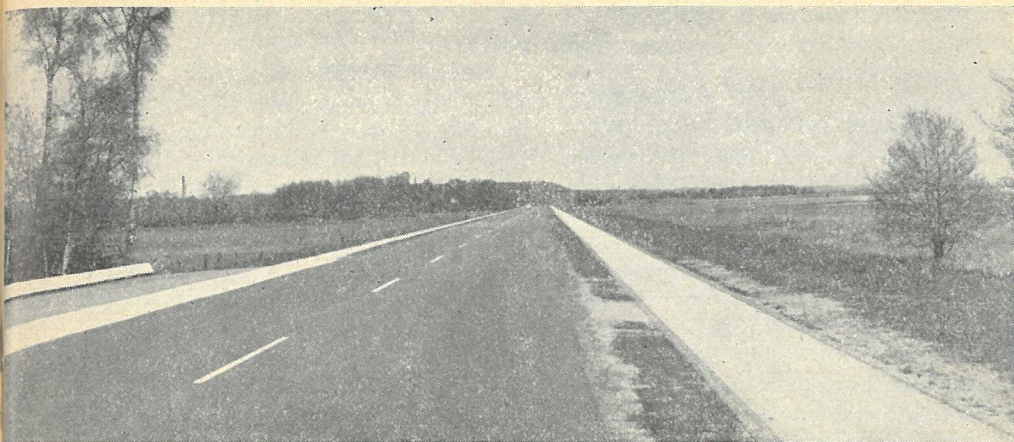
På Buddingevej svarer hastighedsbegrænsningen på 70 km/t til det, der oprindelig var meningen: Loft over hastigheden i et tæt bebygget område med uregelmæssig trafikthed. Der kan i et sådant område opstå en uventet situation ved pludselig udkørsel fra ejendom eller sidevej, og der er overensstemmelse mellem oversigtsforhold og den maksimalt tilladelige hastighed.

den helt store indflydelse, da man i de kredse, hvor nedslaget ofte finder sted, har taget det parti helt at overse enhver form for kritik fra vor side. Vi har f. eks. konstateret, at vi forgæves har kritiseret manglende skiltning på Helsingørvejen, hvor man blot opsætter et skilt med »Motorvej ender«, skønt netop denne vej befares af mange udlændinge, der ikke forstår et eneste ord dansk. Vi kritiserede, at man ikke opsatte de internationale piletegn med to modsat rettede pile, der kundgør, at der nu kommer modgående trafik. Da vi så skrev det samme i Berlingske Tidende, kom skiltene op på mindre end en uge. Ligeledes kritiserede vi et gult blinklys i et farligt kryds, hvor der retteligt burde have været almindeligt rødt og grønt lyssignal, og ved direkte henvendelse til de pågældende myndigheder fik vi det svar, at der endnu ikke var blevet slået nogen ihjel i det kryds. Da vi senere gjorde rede for denne sag i Berlingske Tidende, kom lyssignalet. En opfordring til at etablere et lyssignal i et andet kryds ved samme lejlighed blev ligeledes fulgt.

Det er egentlig ganske typisk for den al-

mene indstilling i de øverste luftlag, for selvom det i dette tilfælde beviseligt er det samme fjols, der har skrevet i både SMJ og Berlingske Tidende, så reagerer man først, når det store oplag rykker frem. Det er ikke saglighed, man respekterer, men kun en offentlig kritik man frygter.

Ved denne lejlighed kunne vi passende gøre lidt status over tingenes tilstand, for der er stadig mange interessante emner på listen. Netop nu begynder der at dukke besværligheder op ved indregistrering af motorcykler, og i det sidste tilfælde er en maskine, der ellers altid tidligere er blevet indregistreret, blevet nægtet nummerpladerne, fordi bagskærmen er for kort. Ikke desto mindre kan det konstateres, at bagskærmen dækker bedre for opsprøjtende vejsnavs, end tilfældet er med mange personvogne. Der ligger en del ironi i dette, for netop motorcyklisterne har gennem mange år ført en fortvivlet kamp med tilsølede briller, når en lastvogn kørte foran — lastvogne behøver nemlig overhovedet ikke at have bagskærme. Det er simpelthen for dårlig logik til at kunne passere upåtalte. Vi sympatiserer absolut ikke med de motorcyklister, der skærer et stykke af bagskærmen blot for at få maskinen til at se mere dramatisk ud, men lovgivning og regler skulle gerne være ensartede, for ellers kommer de til at virke uhensigtsmæssige og tåbelige. En anden motorcykle med mange tidligere indregistreringer bag sig,



blev pludselig nægtet indregistrering, fordi den havde for stor vendecirkel, var indrettet med et delt racerstyr direkte på gaffelbenene, og den havde desuden vanskeligt ved at gå jævnt ved lave hastigheder. Det med styret bøjede man sig for med det samme, for et styr af denne art kræver tilsyn og efterspænding med den omhu, man normalt viser en racermaskine. Men med hensyn til venderadius kan det påvises, at f. eks. en 125 cm to-takter har endnu større venderadius, og den er blevet indregistreret i hobetal, og den uregelmæssige motorgang ved lave hastigheder kan masser af to-takt maskiner opvise i endnu mere udpræget grad.

Når vi af de motorsagkyndige må kræve mere ensartede retningslinier, må vi også påpege, at de motorsagkyndige må have ordentlige forhold at arbejde under, for de har samfundsvigtige opgaver at røgte. Det er meget lang tid siden, vi påpegede det helt forkastelige i, at de motorsagkyndige uden særlige hjælpemidler skulle klare de fleste opgaver på åben gade, men endnu er der kun planer fremme om forbedring.

I ethvert samfund oparbejdes der gennem tiderne en bestemt standard for moral, som borgerne omtrent får ind med modermælken, og disse simple leveregler er derfor så naturlige for den enkelte borger, at han ikke er i tvivl, hvis eller når han overtræder dem. Omplantes et individ fra et samfund til et andet, vil han ganske uvidende komme til at

På det omtalte stykke af Strandvejen ved Nivå kan der ikke opstå uventede situationer på grund af udkørsel på vejen, og trafiktheden er normalt ringe. Kun overhalinger kan foranledige vanskelige situationer, men ved hastighedsbegrænsningen opnår man kun at gøre overhalingsmanøveren ekstra langvarig. Iøvrigt er det helt urimeligt at fastsætte lastvognes maksimalhastighed til 60 km/t, medens der utallige steder er en hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Fra en begyndelseshastighed på 70 km/t skal man bruge ca. 360 m til at overhale en lastvogn, der kører 60 km/t — hvis der er modgående trafik med 70 km/t skal man altså have mindst 720 meter fri bane forude, når overhalingen begynder.

overtræde moralske begreber og leveregler, fordi man i det andet samfund har vedtaget en anden kode for moral og etikette. Man behøver blot at nævne, at et åbenlyst ægteskabsbrud i det ene samfund betragtes som almindelig gæstfrihed i det andet — sådan har det i det mindste været — og medens man visse steder fremfører sin hyldelse til vært og værtinde med en lydelig ræben efter måltidet, vil en sådan fremgangsmåde under europæiske forhold i nogen grad stemple gæsten som mindre velopdragen.

For at undgå forvirring og misforståelser må man derfor i alle forhold søge en ensartet lovgivning og regler, der forekommer indlysende, og det gælder for så vidt både indenfor det enkelte lands grænser som tværsover grænserne. Den internationale skiltning er et fremskridt på dette punkt, men anvendelsen af skiltene er rent administrativt alt for tilfældig.

Vi behøver blot at nævne de evige hastighedsbegrænsninger, der administreres af de

enkelte politimestre, som selvfølgelig ikke vil have vanskeligheder ved at gennemføre ensartede retningslinier indenfor deres eget område, men for den trafikant, der på forholdsvis kort tid gennemkører flere politidistrikter, vil helhedsbilledet være broget og forvirret for ikke at sige meningsløst, og han vil derfor stå overfor et urimeligt krav, som han føler sig tilskyndet til at tilside-sætte. Hver enkelt politimester kan være et udmærket begavet menneske, der blot søger at bekæmpe færdselsulykker på bedste måde, men de samlede anstrengelser kommer til at virke tåbelige på en sådan måde, at trafikanterne uvægerligt føler sig regeret af en samling provokerende personer uden indsigt i noget som helst, og derfor kan man som et begavet menneske tillade sig at ignorere bestemmelserne. Dermed er resultatet blevet stik mod den oprindelige hensigt, da en klart overtrådt regel er langt farligere end slet ingen regel. Hvis man f. eks. kører fra sin ejendom ud på en landevej, der det pågældende stykke har en hastighedsbegrænsning på 70 km/t, vil man være tilbøjelig til at tro, at trafikanterne overholder denne bestemmelse, og man vil i nogen grad tillægge bestemmelsen en vis betydning i sin vurdering af trafikanternes hastighed på den pågældende vejstrækning, hvilket ikke udelukker, at man en dag kan tage grundigt fejl, fordi en bilist kører med 110 km/t det pågældende sted — det er selvfølgelig ikke nogen undskyldning, men det er en forklaring, hvis det gå galt, og det er trods alt ulykkesnes antal, vi skal bekæmpe.

I praksis kan man fremhæve mange eksempler på uensartet administration af hastighedsgrænserne, men vi kan tage et par strækninger indenfor to distrikter, der omtrent må være naboer. På Buddingevej er der hastighedsbegrænsning til 70 km/t, skønt man kun sjældent kan tillade sig denne hastighed, for der er flere sideveje, udkørsler fra ejendomme, tætte rækker af parkerede biler, stærk trafik og mange krydsende fodgængere foruden børn på cykler.

På strækningen ved Nivå teglværk går strandvejen over et tidligere areal af flade enge, og her er to kilometer snorlige, flad

vej med kun en enkelt indkørsel til teglværket lige i nærheden af det nordlige sving, hvor man alligevel nedsætter hastigheden. Der er iøvrigt ikke et eneste hus, ingen sideveje, ingen træbevoksning, der kan genere udsynet, men en bred græs-rabat mellem kørebanen og cyklestierne i hver side, kun ringe trafik om hverdagen og særdeles god vejbelægning — der er på dette sted også en begrænsning til 70 km/t. Som tidligere nævnt var det på denne strækning, vi tog målinger for benzinforbrug og accelerationsevne, og der findes ikke en tilsvarende strækning med så gunstige trafikale betingelser. En sådan uensartethed kan kun nedbryde respekten for myndighederne. Desuden er der så mange områder med hastighedsbegrænsning, at man efterhånden helt overser skiltene, og dermed er et effektivt våben i kampen mod færdselsulykkerne endnu en gang blevet spillet af hænde.

Vi har i disse spalter også efterlyst en centralorganisation, der kan tage sig af problemerne på vore landeveje således, at vi får ensartede forhold og ensartet skiltning og afstribning med rød i det naturlige, for skiltningen skal ikke blot være restriktioner, men i nok så høj grad en hjælp og vejledning for de vejfarende. Vi har da et generaldirektorat for statsbanerne, og da vejtransporten har langt større omfang end jernbanetransporten, ville det ikke være urimeligt, om man i vort trafikministerium oprettede en øverste myndighed for vore veje således, at alt vedrørende vejtransport og vej-anlæg kom ind under en faglig og fremsynet ledelse.

Også lovgivningen tværs over grænserne burde være lidt mere ensartet, da snart enhver europæer med egen bil og respekt for sig selv har været en tur rundt i andre lande en eller flere gange. Hvordan skal en skandinavisk knallertkører klarer sig i Tyskland for fremtiden? Han ankommer uden licens og uden nummerplader, og det er tvivlsomt, om han i det hele taget slipper ind over grænsen med sit køretøj. Gør han det, vil det kun være starten på en endeløs række vanskeligheder, fordi det tyske politi ikke uden videre kan gætte sig til nationaliteten, og

knallertkøreren vil uden tvivl blive stoppet af hver eneste betjent på sin vej. Danske bilister kan ikke opfylde parkeringsforskrifterne efter mørkets frembrud i Frankrig, selvom de kører i en fransk vogn, for det franske parkerings-sidelys må ikke være i funktion på en dansk vogn. En dansk motorcyklist eller scooterfører vil for fremtiden blive udsat for en ganske unødvendig risiko ved at køre i Tyskland, hvis han i det hele taget får lov til at køre ind i vor sydlige nabos område. De tyske motorcykler og scootere skal snart alle være forsynet med blinklys, og de øvrige trafikanter regner derfor med blinklyset på de to-hjulede køretøjer, men blinklys er fortsat forbudt på dansk område. Man vil dog næppe forlange blinklyset sat ud af funktion på tyske maskiner på tur i Skandinavien, og derfor vil de danske bilister pludselig blive konfronteret med denne form for signaleren. Man er på en motorcykle så lidt som i en bil helgarderet, blot man benytter sit blinklys, for man må naturligvis selv orientere sig om, at

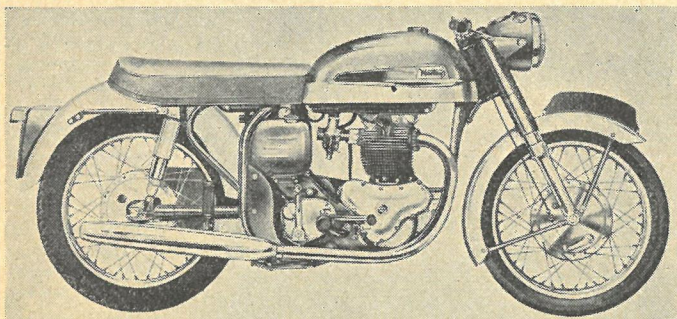
svingningen kan foregå uden fare eller gêne for den øvrige trafik, men at række armen ud, når man skal svinge en mørk nat, er helt meningsløst.

Lad os i denne forbindelse prøve at op-ridse en bestemt situation, der sikkert kan få et genkendelsens gys til at løbe ned ad ryggen på mange tidligere og nuværende motorcyklister. En motorcyklist (eller scooterfører) har i nogen tid kørt et godt stykke foran en bil på en mørk vej. De to køretøjer har stort set holdt samme hastighed, og bilisten har i lang tid kunnet se motorcyklens røde baglygte forude. Så skal motorcyklisten dreje ned ad en sidevej til venstre, og han trækker ud mod vejens midte, men i samme øjeblik dukker en modgående vogn op. Motorcyklisten opdager, at han egentlig har været i lidt for god tid med sin manøvre, for sidevejen ligger lidt længere fremme end beregnet, hvadenten han for tidligt trak ud mod midten, eller han bremsede for tidligt eller for kraftigt — alt bliver vanskeliggere at beregne i mørke. Der kan også sim-

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

AALBORG: Poul Aarup, Kjellerupsgade 19

SØNDERBORG: Hans Nissen, Brandtsgade 13

IMPORT: M. NIELSEN

ALBANIGADE 33 - 37

Odense. Tlf. 09-118360

Samarbejde med forhandlere og mekanikere søges. Katalog tilsendes.

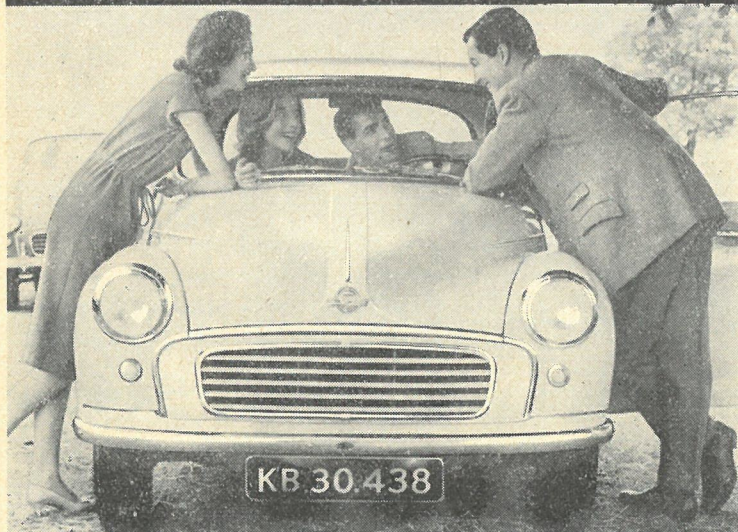
pelthen ske det, at han ved sin nedgearing finder et falsk frigeare mellem to gear, hvilket bl. a. med lidt ældre scootertyper hørte til dagens orden. Da han i mørket ikke kan fastslå den modgående vogns hastighed nøjagtigt, bliver han på midten af vejen for først at foretage den endelige drejning, når den modgående vogn er kommet forbi. Den bagfra kommende bilist opdager først ret sent, at afstanden til den forankørende motoreykle formindskes hurtigt, og han kan tilmed i mere eller mindre grad blive blændet af den modgående vogn, og først i sidste øjeblik drejer han udenom den holdende motoreyklist — det er en modbydelig situation for motoreyklisten, og man kommer slet ikke så sjældent ud for den, da også dårligt oplyst kørebane i forstæderne kan fremkalde en lignende situation. Er der i dette tilfælde blinklys på maskinen, vil begge bilister modtage tydelig advarsel i behørig tid. Argumentet med køremufferne, der om vin-

teren skulle dække over blinklyset på styret, er grebet ud af luften, for det er mange år siden, jeg sidst så en motoreykel med faste køreluffer, og jeg har ikke set sådanne indretninger i motoreykel- eller tilbehørsforretningerne i umindelige tider.

Som nævnt i forbindelse med prøvekørslen af Ford Zephyr er lyssignalkontakten til forlygterne — den såkaldte *Lichthube* eller *flasher* — ikke tilladt ifølge praksis hos de motorsagkyndige, men ikke desto mindre står der i færdselslovens paragraf 36, at man om fornødent skal give signal med lys eller lyd før en overhaling. Man må i denne situation altså gerne slippe rattet med den ene hånd for at tænde og slukke lyskontakten, men man må ikke med en enkelt finger trykke på en kontakt, medens man har begge hænder på rattet umiddelbart før en overhaling.

Enhver nyhed synes at komme bag på myndighederne, og den afføder omgående et forbud. Sådan var det også med blinklysene,

MORRIS 1000



Se den ny 5 personers Morris 1000.

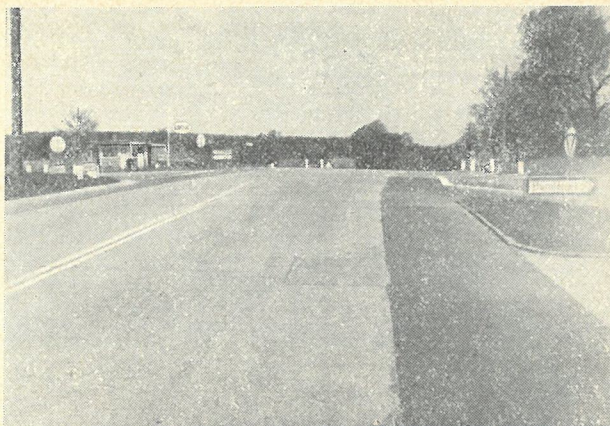
Nu den rummeligste vogn til den laveste pris i sin klasse. - Over en million Morris 1000 beviser kvaliteten. - Nyt interiør. - 41 HK økonomisk motor, kører ifølge »Motor« 20,5 km/l ved 60 km/t. - Marchhastighed 120 km/t. - 12 måneders garanti. - Rotodip rustbeskyttet. - Pris excl. lev. omk.

kun kr. 13.744



- der er mere bil i en MORRIS!

I sidste nummer omtales krydset ved Kvistgård, hvor man i stedet for at grave lidt af bakketoppen blot indfører hastighedsbegrænsning til 50 km/t. Her ses krydset og vejforløbet mod Nord. Ved udkørsel fra Humlebæk til den hvide stopstreg kan man ikke se, hvad der kommer fra Nord. Kommer man fra Syd og skal dreje til venstre mod Kvistgård, kan man heller ikke se, hvad der kommer fra Nord. Efter denne artikel blev skrevet, er der sket endnu en dødsulykke i dette kryds.



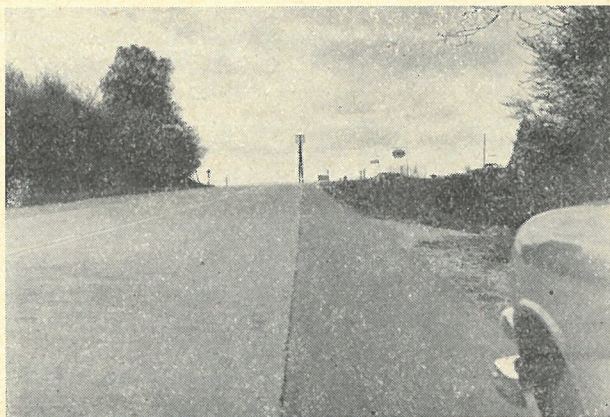
der i starten var forbudt — nu er enhver anden form for tegngivning ved sving snart forbudt i Tyskland, og det var ønskeligt om øvrige lande ville følge dette eksempel, da blinklysene er i overtal, fordi de er mest velegnede.

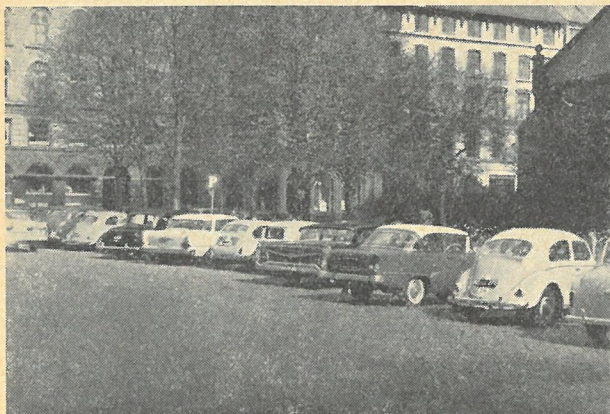
En ensartet lovgivning for den såkaldte spirituspromille kunne være ønskelig, navnlig da mange mennesker har den indstilling, at blot de er i et fremmed land, så kan de for den sags skyld godt tillade sig at køre med en lille én på for ikke at sige en trestjernet kæfert. Der er her tale om et højt individuelt forhold, og de fleste bilister kan køre forsvarligt med et ret stort kvantum indenbords, men hvor er grænsen? Der ville ikke ske noget ved, at man simpelthen satte grænsen ved en halv liter øl eller en kvart liter vin, for man kan klare sig gennem et måltid

på begge måder, men hvad der er derudover er ganske overflødigt, når man skal køre bil. På den måde vil man ikke nægte den kørende en naturlig og behagelig væske i forbindelse med de daglige måltider, men på den anden side skal man så også være lige-stillet med den trafikant, der overhovedet ikke har drukket noget med alkoholindhold. Det er usømmeligt, når alle klare kendsgeringer skal tilsidesættes således, at skylden har tilbøjelighed til at vælte ned over hovedet på en trafikant, blot fordi han har drukket en uskyldig pilsner til sin frokost, medens han tillige har været så uheldig at blive udsat for en anden trafikant, der kører eller går lige ud foran ham.

Spritkørsel har imidlertid ganske øjensynligt den største betydning i forbindelse med knallert- og cykelkørsel, for her risikerer

Når man fra Nord nærmer sig Kvistgårdkrydset, ved man ikke, om der er tale om et meget farligt sted eller om en af de sædvanlige, meningsløse hastighedsbegrænsninger. Kombinationen af sving, vejkryds og bakketop kunne nok betinge lidt større anstrengelser end en hastighedsbegrænsning på en international hovedvej.





Parkeringspladsen på Nikolaj Plads kan takket være parkometerordningen nu kun rumme halvdelen af det antal biler, der tidligere ved hjælp af en parkeringsmand fandt husrum. Trods parkometrene er det næsten et mirakel at finde en ledig plads, men ikke desto mindre udtaler politispektør Groes-Petersen: „Vi er udmærket tilfreds med parkometerordningen.“ Det har bilerne absolut ikke grund til at være, for de kommunale sparebøsser har kun reduceret antallet af parkeringspladser, virket som en lille ekstraskat og alligevel ikke gjort det nemmere at finde en parkeringsplads.

den mindre ædruelige ikke at miste sit førerbevis. Desuden er der den højst ejendommelige regel, at det er den motorkørende, der skal udrede erstatning i tilfælde af sammenstød med en cyklist, selvom cyklisten har skylden. Dette håndhæves vel næppe, hvis cyklisten ganske åbenbart er påvirket af spiritus, men cyklister kommer ikke automatisk til spiritusprøve, som tilfældet er med de motorkørende.

Når uheldet så endelig er ude, ender sagen i en retssal, hvor der foregår en højst ejendommelig bedømmelse. Færdselssagerne bedømmes i det hele taget ofte på en sådan måde, at man må tage sig til hovedet, for selvom anklagemyndighedens påstand kan pilles i stumper og stykker, og selvom bevismaterialet er så spinkelt, at det ikke kunne følges i andre retssager, så bliver de motorkørende automatisk dømt. For en almindelig borger i dette samfund stiller det sig sådan, at man enten må forlange fremgangsmåden i færdselssager ændret til det anstændige, eller også må man overveje at få det juridiske fakultet fjernet fra universitet, for den slags hokus-pokus kan umuligt have sit udspring fra vore højere læreanstalter.

Medens vi er ved at kulegrave de mest urimelige forhold, burde vi vel også fjerne skatten fra styrtehjelme og sikkerhedsseler, for den er da simpelthen usømmelig. I både tide og utide forklares der fra mere eller mindre kyndig side om alt det, de motorkørende kan gøre for at nedsætte ulykkernes antal og virkning, og når de motorkørende

så selv vil gøre noget ved sagen, er en beskatning det første, de støder på.

Hvis alt det foranstående kun er urimelig kværulering, så er der en del mennesker på denne jord, der lever helt forgæves. Det skulle vel også være ganske indlysende, at man med ændringer kan nedsætte færdselsselskernes antal. Vi forventer imidlertid ikke, at nogen vil gøre noget alvorligt ved det, for en ændring står kun i embedsmændenes og politikernes magt, og noget glørværdigt initiativ er man ikke vant til fra den side. Parolen er den: Sidde ganske stille og ikke foretage sig noget, der kan blive kritiseret. Men vi finder det trods alt som en opgave at kritisere, når der *ikke* bliver foretaget noget. Når jeg sidder og slår i skrivemaskinens tangenter, føler jeg mig ligestillet med en åndssvag spætte, der vækker mig ved solopgang hver morgen. Den hakker som en vanvittig i zinkhatten på en lysmast udenfor mit hus, og det lyder, som om en kinesisk åndemaner var på spil. Føljet har en klart formuleret teori om, at der er noget rådenskab og nogle småorme inde under den kappe, og med mit kendskab til spætter skal den også nok få hul på den. Når jeg derfor løfter et trægt øjenlåg fra et søvnigt øje i den årle morgenstund, så tænker jeg: Det er rigtigt gamle dreng — ingen af os er rigtig kloge, men enten får vi hul på skallen, eller også kan der overhovedet ikke komme hul på den skal, og vi kan ikke give op, før vi har konstateret, at det ikke kan lade sig gøre, så bliv bare ved du gamle! MHD



PUCH COMPACT

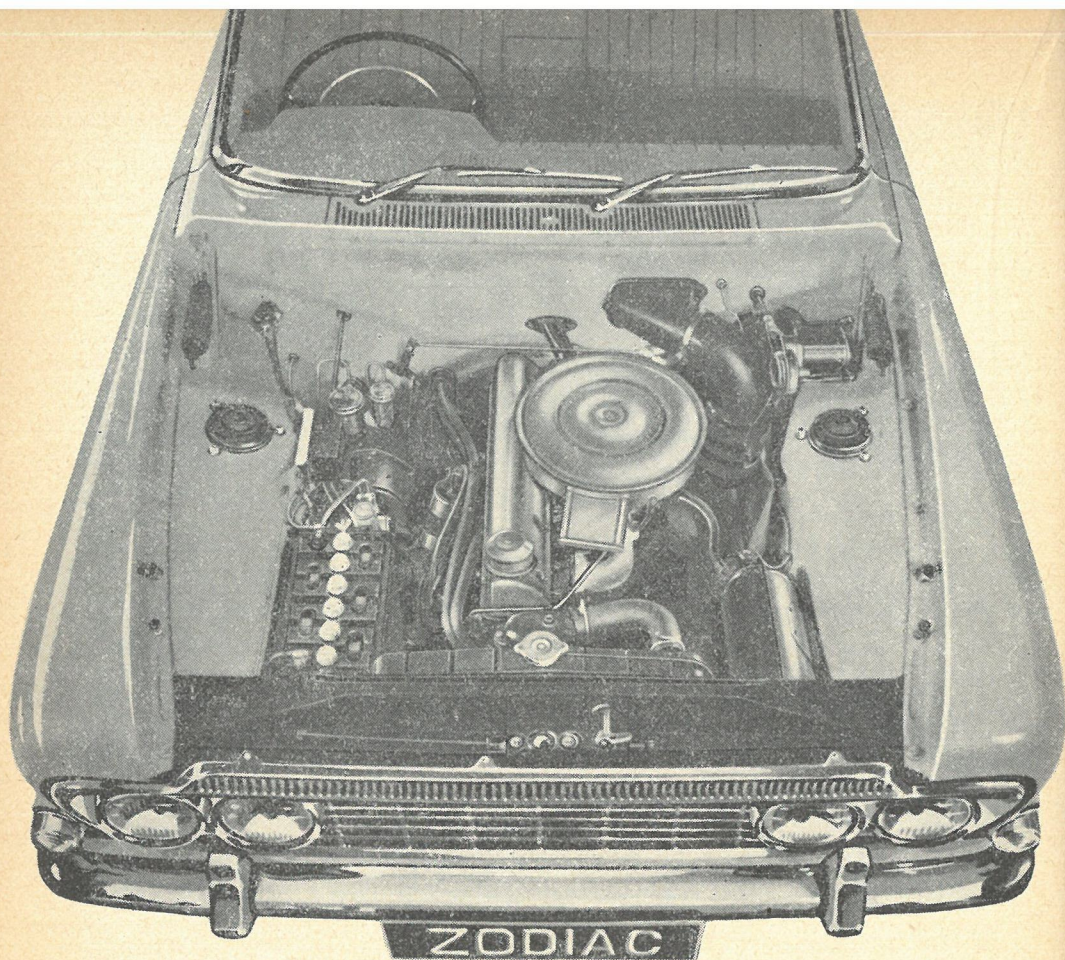
Den helt utrolige scooter til daglig kørsel eller som run-about for bilisten. Let at parkere overalt, overlegen accelerationsevne og glimrende køreegenskaber — tophastighed 70 km/t.

PUCH kvalitet helt igennem. **Kr. 2243,-** incl. oms.

DS 60



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



FORD ZEPHYR 4 & 6 og ZODIAC

Med de tre nye modeller i Zephyr klassen lever Ford ganske øjensynligt op til den britiske automobilindustri's nye motto: Bedre kvalitet. Samtidig er der en afglans af det gamle amerikanske slagord: How to make elephants bigger, better and faster.

Hvis vi tillader os at betragte den gamle Consul som en fire-cylindret Zephyr, så er hovedrecepten i de tre nye modeller ganske

den samme som i de gamle, men alligevel er det tre helt andre vogne. Motorernes dimensioner er de samme, blot er kompressionsforholdet sat lidt i vejret, og effekten er ligeledes lidt større end i de tidligere modeller, men nu er der en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse i samtlige modeller, og karosserierne er også ens i alle tilfælde, hvor man tidligere afkortede frontpartiet lidt

Motorrummet er fyldt godt ud i alle tre modeller, men der er dog rimelige arbejdsforhold under reparationer. Bag akkumulatoren ses vacuumforstærkeren til bremserne, og forrest i vognens venstre side ligger vacuumtanken.

på den fire-cylindrede Consul. Hjulophængningerne er overtaget fra de forrige modeller, men den nye Zephyr-linie kan prale af skivebrems på forhjulene i alle tre udgaver.

Ud fra disse meget overfladiske betragtninger skulle man forvente, at man med de nye modeller fik lidt bedre acceleration, bedre brems og måske lidt større tophastighed, men ellers skulle man som prøvekører stå overfor gammelkendte objekter, hvilket imidlertid viser sig slet ikke at være tilfældet.

Jeg har indlagt mig uvisnelig upopularitet i de fleste danske automobilfabrikker samt hos importørerne ved at finde flere mere eller mindre uheldige egenskaber eller udformninger ved de fleste køretøjer, og hos Ford fik jeg i sin tid stemplet mig selv ved at fastslå, at motoren i den daværende Zephyr lød som en juletræsbrand. Med denne beske karakteristik in mende har man tilsyneladende besluttet at gøre noget ved det, og den mest fremherskende forskel fra de ældre modeller er den langt mere lydløse gang, hvilket dog ikke skyldes en ændring af motorens grundkonstruktion, men derimod anvendelsen af effektive materialer til lydisolering. Denne neddæmpning af al støj gælder dog ikke alene motoren, men også hjulstøjen og transmissionsstøj, og tryllemidlet har bl. a. været svingningsdæmpende mellemlæg ved hjulophængning og motorophæng.

Et andet fremherskende træk ved de nye modeller er en smukkere montering og samling af karosserierne. Man slipper for de blikagtige ornamenter, der i tidligere modeller kun har virket billige, og man får ved et nærmere eftersyn af de nye modeller et indtryk af stærkt forbedret kvalitet. Med-

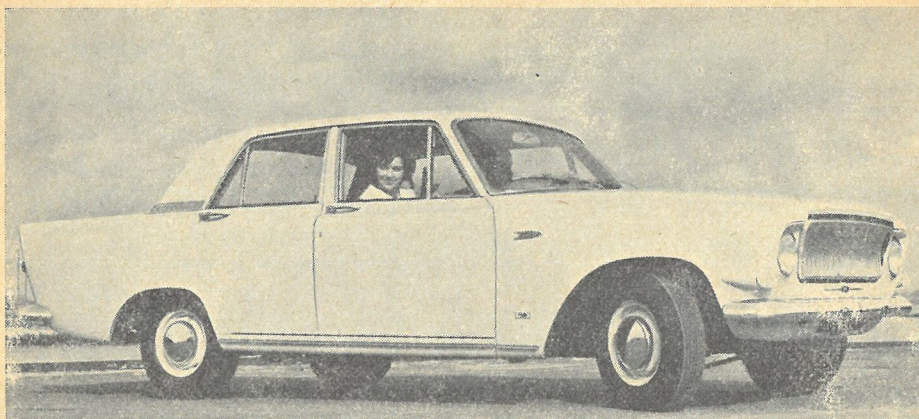
virkende til denne bedømmelse er de nykonstruerede dørlåse, der lukker effektivt og præcist, blot man skubber døren sagte til. Dertil kommer så de effektive brems, der aftvætter et mørkt punkt i Ford's historie.

Den nye Zephyr-linie svarer som allerede omtalt i hovedspecifikationerne til de tidligere modeller, og der er altså tale om en fire-dørs sedan med selvbærende karosseri, forhjulene ophængt i MacPherson ophængning og baghjulene ophængt i langsgående blad-fjedre. For en ordens skyld skal vi lige erindre om, at MacPherson ophængningen består af et fjederben, der foroven er lejret til karosseriet i skærmerkassen ved hjælp af en gummiblok, der tjener som en slags kugleled. Forneden støttes dette fjederben af en triangalarm, hvilket altså ikke giver en parallelføring af forhjulet under affjedringsbevægelsen, men på grund af den store afstand mellem triangelarmen og fjederbenets øverste lejrning bliver der kun tale om en ubetydelig kæntring af hjulet under affjedringsbevægelsen. Til dette fjederben benyttes der naturligvis skruefjedre til affjedringen, og lige så naturligt er det at indbygge en teleskopdæmper i selve fjederbenet, ganske som man kender det fra teleskopgafflen på en motorecykel.

Motoren har de samme mål for boring og slaglængde som i de tidligere modeller, idet boringen er 82,55 mm og slaglængden 79,5 mm, hvilket giver et slagvolumen på henholdsvis 1703 ccm og 2553 ccm i den fire- og den seks-cylindrede model, og

i alle tre udgaver har motoren et kompressionsforhold på 8,3:1. I sin opbygning har motoren imidlertid en umiskendelig lighed med den konstruktion, vi kender fra Anglia og Consul 315, blot har indsugningsmanifoldden ikke forgrening til hver enkelt cylinder, men den er i begge tilfælde tre-delt således, at den på den fire-cylindrede motor forsyner den forreste og den bageste cylinder gennem hver sit rør, medens de to midterste





Linierne i den nye Zephyr er tydeligt inspireret fra de amerikanske Ford modeller som Thunderbird, medens tyskerne valgte den runde linie fra bl. a. Falcon.

cylindre forsynes fra en fælles indsugningskanal, og i den seks-cylindrede udgave forsynes cylindrene to og to.

En lille detalje kan fryde en mekanisk indstillet natur, når man betragter motorrummet, for man har været så genial at indskyde et stort benzinfiler mellem tanken og benzinpumpen, medens man snart i flere generationer har indskudt et filter — hvis man i det hele taget har benyttet noget — mellem pumpen og karburatoren, skønt flere hundrede tusinde bilister er villige til at skrive under på, at snavs i en benzinpumpe er mindst lige så generende som snavs i en

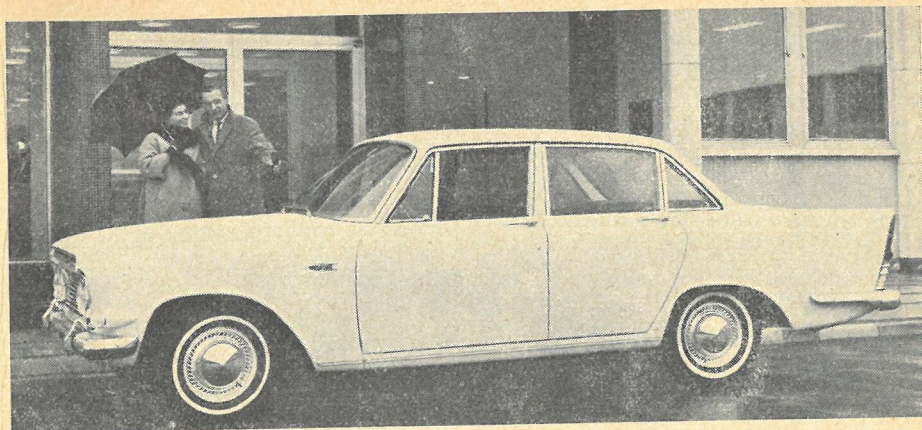
karburator — udviklingen skrider i sandhed langsomt frem.

Man må på forhånd afstå fra at betjene skivebremserne i en vogn af denne størrelse og vægt uden brug af et servoaggregat, der da også er indskudt i det hydrauliske system. Det er en almindelig vacuumforstærker, der henter sit undertryk fra en vacuumbeholder holdt nede på et konstant undertryk gennem en rørforbindelse til motorens indsugningsmanifold.

Motoren trækker over en hydraulisk betjent tør enkeltpladekobling, der er velafstemt til motor og vogn på den måde, at den

BENZINFORBRUG

	ZEPHYR 4	ZEPHYR 6
60 km/t	7,75 liter/100 km (12,9 km pr. liter)	8,41 liter/100 km (11,83 km pr. liter)
80 km/t	8,86 liter/100 km (11,25 km pr. liter)	9,65 liter/100 km (10,33 km pr. liter)
100 km/t	10,80 liter/100 km (9,25 km pr. liter)	11,40 liter/100 km (8,75 km pr. liter)
120 km/t	14,50 liter/100 km (6,9 km pr. liter)	15,00 liter/100 km (6,66 km pr. liter)



Bortset fra kølergrill og udstyr adskiller Zodiac's karosseri sig fra de to andre modeller ved den bagerste siderude.

ved en hård tilkobling netop kan glide så meget, at motoren ikke staller. Under accelerationsprøverne er det ellers et velkendt fænomen, at man under de første forsøg foretager et harehop på den måde, at vognen skyder villigt frem, så længe man kan regne med motorens svinghjul som en opladet energikilde, men derefter mister vognen omgående fart ved tilkoblingen, inden den efter nærmere eftertanke tager fat for alvor. For at undgå dette, må man indstille sin fod til en meget delikat koblingsbehandling, men i dette tilfælde fandt koblingen selv ud af det hele, og man behøvede derfor kun at koncentrere sig om gaspedalen under den maksimale acceleration.

Den fuldsynkroniserede fire-trins gearkasse er tilsyneladende en forfinet udgave af tid-

ligere konstruktioner, for den virker præcist med forholdsvis korte skiftebevægelser, medens hele skiftemekanismen har mistet sin brutalitet. Første gear går bemærkelsesværdigt godt ind, hvor man med et synkroniseret første gear ofte skal overvinde en betydelig modstand, før man kan registrere det endelig indgreb.

For at forkorte længden på kardanakslen er gearkassen forsynet med en lang hals til den udgående aksel. Ved baghjulsophængningen bemærker man, at de langsgående bladfjedre er ret buede — i daglig tale kaldt halvelliptiske bladfjedre — og for at undgå overstyrende tendenser er den bagerste hængsling i lasken anbragt højere over kørebanen end den forreste hængsling, hvilket reducerer bagakslens forskydning under krængning i sving. Da både for- og bag-

ACCELERATIONSEVNE

	ZEPHYR 4	ZEPHYR 6	ZODIAC
0—60 km/t	7,6 sek.	5,4 sek.	5,4 sek.
0—80 km/t	13,4 „	10,1 „	9,1 „
0—100 km/t	21,3 „	16,6 „	14,7 „
0—120 km/t	—	24,8 „	21,3 „
0—400 m	22,0 sek.	19,9 „	18,2 „

hjulophængning har et ret højtliggende krængningscenter, og da der benyttes en kraftig krængningsstabilisator ved forhjulene, kan man på forhånd sige, at der ikke bliver tale om stor krængning i sving.

Vi stiger let og bekvemt ind i vognen, hvor man omgående kan konstatere, at der her er tale om en ægte sekspersoners sedan, blot må den passager, der sidder i midten på førersædet, anbringer benene på den forhøjning, der skyldes gearkassen, men selv ret store børn sidder fortræffeligt her. Ryglænet på den gennemgående sofa giver god støtte ved lænden, og sofasædet er så godt, som den slags nu kan blive, men hvorfor føreren ikke kan få sin egen stol er stadig ubegribeligt. I de seks-cylindrede modeller er der midt i forsædets ryglæn et nedfældbart armlæn. Betrækket er afstemt smukt i farverne til karosseriets lakering, og det består af en vævning af plastik med massiv plastikforstærkning på de mest udsatte steder — det er selvfølgelig bedre end massivt plastik over det hele, men man må være indstillet på at få en klam bagdel, når sommervarmen kommer. Er det da i grunden ikke ubegribeligt, at disse plastik-produkter kan foretrækkes til møbelbetræk i en bil, for der er vel ingen, der vil drømme om at benytte dem til hjemmets møbler. Har man prøvet at køre en højsommerdag i sydens sol, vil man også skrive under på, at dette materiale er komplet uegnet til en bil, og som tidligere omtalt kan man lige så godt sætte sig på en isblok, hvis vognen har stået parkeret en kold vinternat. Spørg en gennemsnitsbilist, om han kunne tænke sig at putte en ispose i bukserne, og han vil sige nej. Spørg ham, om han kan tænke sig at stige ud fra sin solophedede vogn med en sjaskvåd buksebag, og han vil sige nej. Spørg ham så, om han kan lide plastikbetræk i en bil, og han vil sige ja. Det må derefter kunne fastslås, at mænd er fuldt ud lige så ulogiske i deres tankegang som kvinder.

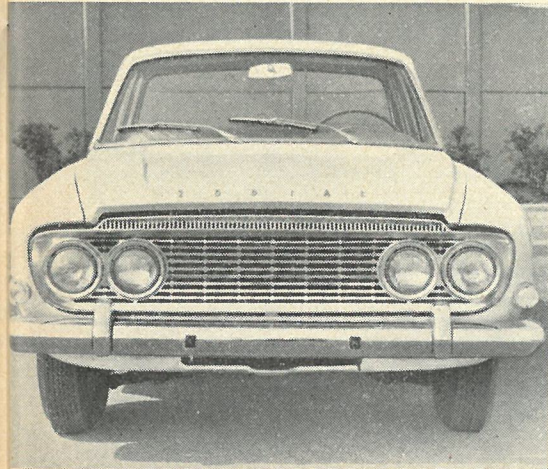
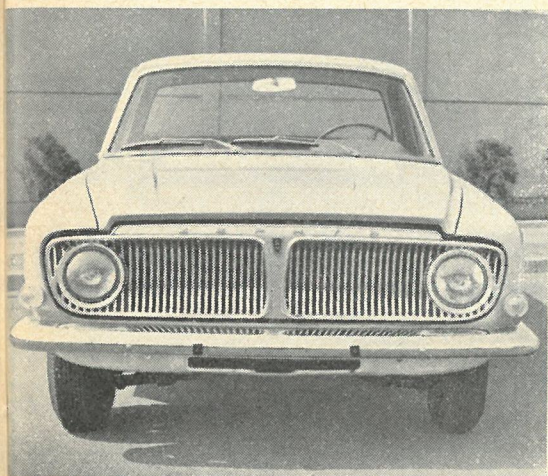
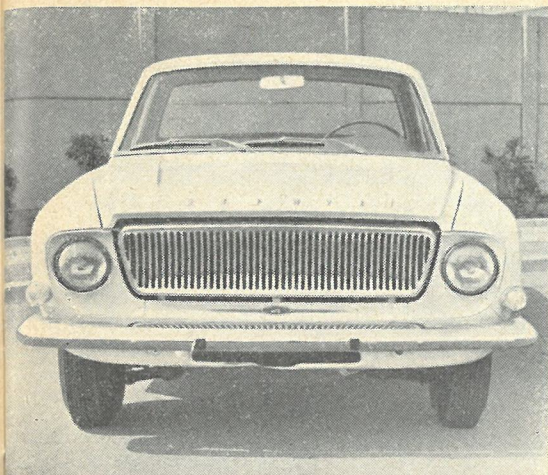
Der er masser af plads i Zephyr, og vi langbenede glæder os over den gode benplads ved forsædet — ved bagsædet er benpladsen ikke imponerende, men dog accep-

tabel. Lofthøjden er tilfredsstillende ved både for- og bagsæde, og bredden er der som sagt ikke noget i vejen med.

Udsynet er udmærket til alle sider, selv om den døde vinkel ved venstre sidesprode kunne gøres mindre, hvis man undlod de overflødige ventilationsruder, der i dette tilfælde dog ikke giver en infam træk i vognen, fordi de er hængslet fortil. I bakspejlet kan man se begge bagskærme, og indstiller man spejlet sådan, at man sammen med den bagved liggende kørebane ser den venstre bagskærm, vil en let drejning af hovedet til venstre hurtigt give et klart billede af den øjeblikkelige trafiksituation, f. eks. inden man lægger ud i overhalingsbanen, for intet køretøj kan skjule sig i en død vinkel. Vindspejlsviskerne følges parallelt, og er man meget kritisk, vil man hævde, at det venstre viskerblad godt kunne tage det sidste par centimeter af vindspejlets venstre side med navnlig af hensyn til de bilister, der elsker at køre med strakte arme og forsædet skudt helt tilbage, hvilket på alle punkter forekommer at være den mindst hensigtsmæssige måde at køre bil på, da synsfeltet indskrænkes og muskulaturen i ryg og arme i de fleste tilfælde overbelastes.

Et ret fladt instrumenthus indeholder speedometer, kilometertæller, benzinstandsmåler og kølevandstermometer samt kontrollamper for blinklyset. Instrumenthuset er afskærmet af en kappe, der tilfældigvis også tjener det formål at lede luften fra defroster-spalterne ud mod den venstre siderude, som derfor har mindre tilbøjelighed til at dugge end de øvrige ruder.

På forpanelet finder vi en rød kontrollampe for ladestrøm, en grøn kontrollampe for olietryk, chokerhåndtag, viskerkontakt og den kombinerede tændings- og startkontakt. Helt til venstre sidder lyskontakten (nedblændingskontakt i gulvet), og midt på forpanelet er der to håndtag til ventilation og varme. Under det egentlige forpanel er der en kontakt til blæsermotoren med tilhørende kontrollampe og en elektrisk cigartænder samt askebæger. Kontrolgrebene sidder med passende afstand således, at man kan finde dem alle i blinde.



Varme- og ventilationsanlægget er udført på en udmærket måde, der giver rig mulighed for variation af både temperatur og luft. Håndtaget til højre kan spærre helt for luften, eller det kan i sin næste stilling sende kold luft frem til defrosterspalterne samt ind i vognen ved førersædets gulv. I den følgende stilling tempereres luften, og drejer man håndtaget videre frem, opvarmes luften yderligere, indtil varmen næsten bliver ulidelig. Håndtaget til venstre kan lukke af for luften til defrosterspalterne, og i den følgende stilling sendes der kold luft mod vindspejlet. Man kan altså opnå den yderst gunstige kombination at få varm luft ind ved fødderne og kold luft ved vindspejlet, hvilket i sig selv giver store muligheder for at regulere temperaturen i vognens indre. Drejer man håndtaget til venstre yderligere en stilling frem, kommer der en større luftmængde til vindspejlet, og står håndtaget til højre samtidig på opvarmning, er det varm luft, der strømmer mod vindspejlet. En yderligere drejning af det venstre håndtag vil sende al den stærkt opvarmede luft mod vindspejlet til hurtig afisning — anlægget synes at være tilstrækkeligt effektivt til et polarklima, og dog kan man på en kølig sommeraften frembringe en behagelig temperatur i vognens indre. Man kan med en vis tilfredshed konstatere, at nogle få fabriker har indført et anstændigt varme- og ventilationsanlæg omkring automobilets 75. leveår.

Til venstre under rattet har vi blinklys-kontakten, der i den oprindelige udformning tillige er kontakt for overhalingslys til forlygterne, men det er som bekendt forbudt i Danmark. Før var vi så småt inde på en vurdering af mænds logiske tankevirksomhed, og i den forbindelse er det meget interessant at konstatere, at der i færdselsloven ganske tydeligt tales om signaler ved »lys eller lyd« for overhaling (paragraf 36), men ikke desto mindre er et let tilgængeligt lys-

Øverst og i midten Zephyr 4 & 6. Nederst Zodiac.

Den mærkelige åbning rundt om kølergrillen giver indtryk af, at kølerhjelmene ikke er rigtigt lukket, og under prøvekorset blev vi også stoppet af en venlig lillebilvognmand, der gjorde os opmærksom på, at hjelmene ikke var rigtigt lukket på Zephyr 6.

signal ikke tilladt, skønt det ofte er det bedst egnede, hvis man f. eks. skal »råbe« en forankørende lastvognschauffør op på smal vej. Han kan umuligt høre et almindeligt horn, hvis han er administrerende chef på en ældre seks-tons dieselvogn, men et lyssignal vil han omgående se i sit sidespejl. Det skal indrømmes, at lyssignalet med forlygterne af tyskerne benyttes på den mest hårrejsende ukultiverede måde, men det burde ikke bevirke et direkte forbud mod en praktisk indretning.

Desværre har man fundet det nødvendigt at bruge en hornkontaktring, der dækker nydeligt over speedometerets skala, men man kan jo klippe den øverste halvdel af.

Vi starter med Zephyr 4, hvis fire-cylindrede motor udvikler 74 hk SAE ved 4800 omdr./min, men som ellers er identisk med den seks-cylindrede model bortset fra en lavere totalgearning. Udvekslingen i bagakslen

er 3,9:1, medens den i de seks-cylindrede modeller er 3,545:1.

Med godt 15,5 kg egenvægt pr. hk råder vi over en forstandig acceleration, og selv om man kommer lige fra en let og levende vogn, mangler man absolut ikke noget i accelerationsevne ved den første start. Vi bemærker med det samme, at der er kommet langt mere harmoni i denne model, for hverken Consul eller Zephyr har nogensinde været en vanskelig vogn at køre, men der har ikke rigtigt været noget forhold mellem vognens lette bevægelser og de noget træge, brutale eller upræcise funktioner. Nu går gearskiftet let og præcist, styringen er let, uden at man dog af den grund skal snurre som en vild på rattet, når man skal rundt om et gadehjørne, pedalerne kræver kun ganske små aktiveringstryk, og alt foregår under en passende lydløs funktion.

Med disse gode førstehåndsindtryk sætter

23% fastere greb om våde, glatte, fedtede veje

sikker familiekørsel, uden ekstra udgift

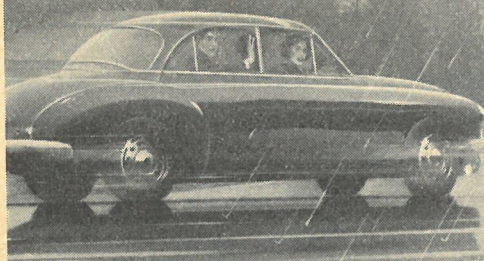
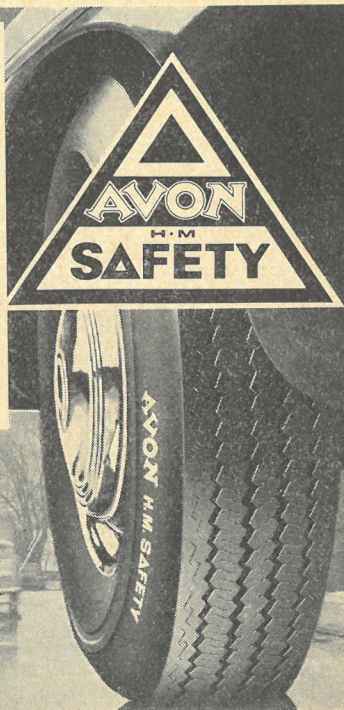
Vær opmærksom på Deres dæk. Undersøg dem jævnligt og udskift hellere 23 dage for tidligt end 23 dage for sent og få 23 procent fastere forbindelse med vejbanen gennem

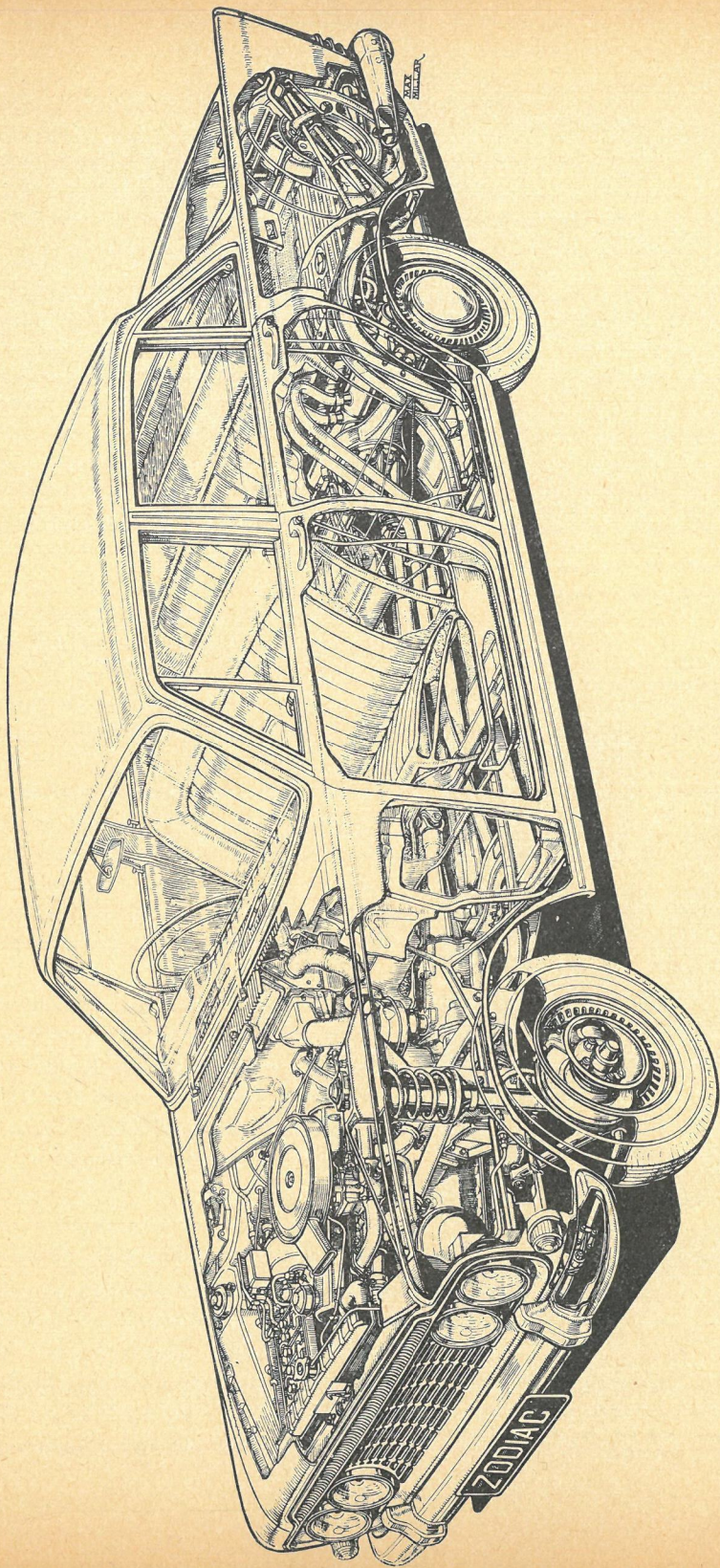
AVON ny sikkerhedsdæk

Sugende gummi



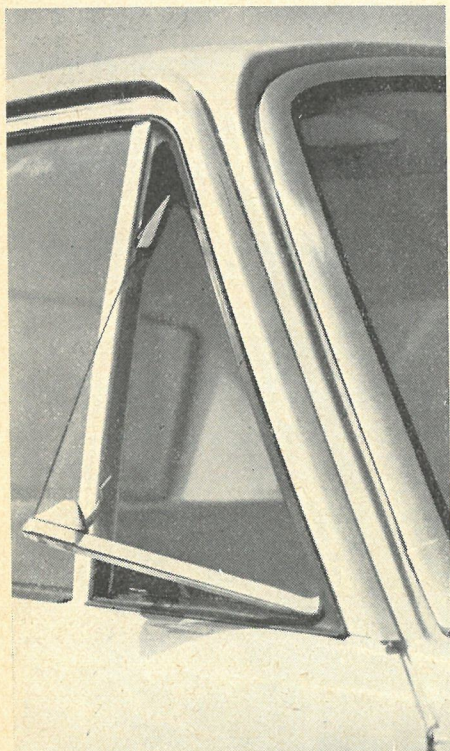
De dobbeltsidige slidbaner på AVON H.M. SAFETY sikkerhedsdæk består af: 1) en sugende gummi, der skaber en effektiv forbindelse med kørebanen... især under fugtige forhold. 2) På indersiden af slidbanen og på dæksiderne, en speciel elastisk gummi, der sikrer, at dækket bevarer sin kølighed under kørslen. Prisen er den samme som for almindelige dæk.





På dette snit gennem Zodiac ser man bl. a. tydeligt forhjulophængningen og den lange hals på gearkassen. Endvidere har man fornemmelse af d-t store bagagerum og reservohjulets lodrette placering i venstre side.

vi kursen mod landevejen, og idet speedometeren kommer op på de 100 km/t, fyldes man med undren, for der opstår ret kraftige vibrationer i hele vognen, øjensynligt hidrørende fra et eller flere hjul, der er ude af dynamisk balance. Man filosoferer så lidt over, hvad man egentlig skal stille og med nutidens mekanikere, når de trods glimrende hjælpemidler ikke er i stand til at afbalancere et hjul på tilfredsstillende måde. Ved første holdt må jeg tage disse tanker i mig igen, for ingen af hjulene har nogensinde været afbalanceret, eftersom jeg ikke kan finde en eneste klods hverken udvendig eller indvendig på et eneste af hjulene. Tænk at man i 1962 sender en vogn på gaden uden at afbalancere dens hjul — man kunne næ-



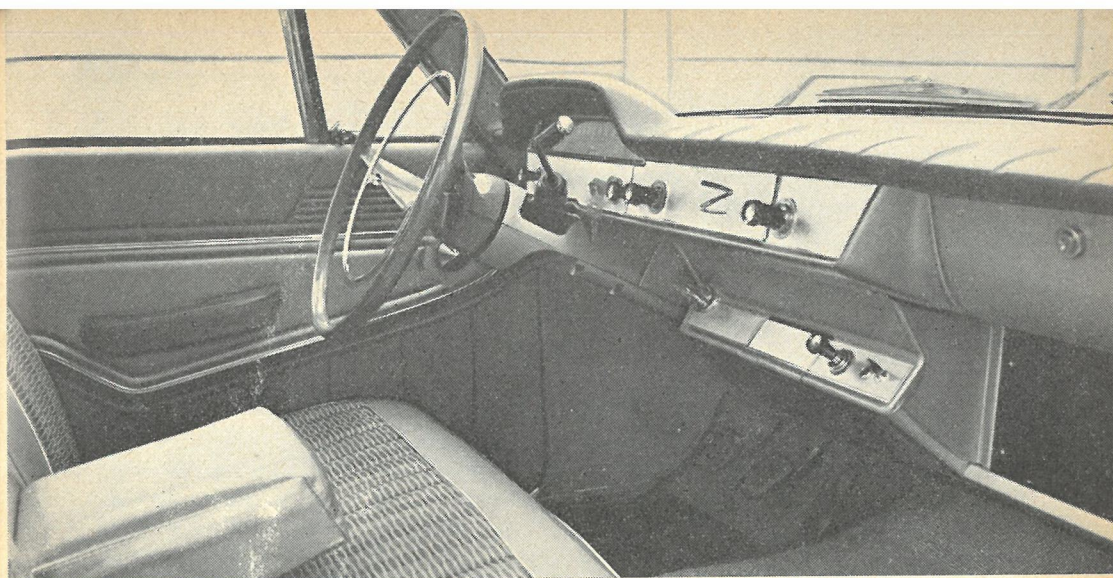
Vipperuden er hængslet fortil, hvilket tilsyneladende giver mindre træk i vognen end ved den mere almindelige drejerude.

sten lige så godt undlade at trække ledninger til lygterne.

Selv ved de større hastigheder er vognen velisoleret overfor både hjulstøj og mekanisk støj, men så meget mere fremherskende er vindstøjen, der virker ret overvældende.

Når man skuer ud over motorhjelmen, har man en levende forestilling om at køre en ret stor vogn, men alligevel lader den sig tumle som en langt mindre vogn i mellemklassen. Der er absolut ingen tunge fornemmelser, når man skal gennem et krumt sving, og som ventet er der kun minimal kræbning ved almindelig kørsel, og selv ved ret hård kørsel er kræbningen yderst beskeden. Styringen er præcis og nærmest neutral, men ved meget hård kørsel fornemmer man en overstyrende tendens af den art, man nærmest er taknemmelig for, men så skal man også køre, så omtrent en trediedel af dækkenes sider er kræbnet ned mod kørebanen, og i sådanne tilfælde oplever man så mange forunderlige styringsfænomener af mindre trivial art. Når man opfører sig normalt, er styringen derimod ensartet og konstant uanset hastigheden, og fremfor alt er styringstendenserne ikke påvirket nævneværdigt af den øjeblikkelige vægtbelastning. Forklaringen er den ganske enkle, at jo mere vægt, der kommer på bagvognen (f. eks. med tre passagerer i bagsædet), des mere svinger styringen over til det understyrende for bagakslens vedkommende, men da den forøgede vægt på baghjulene giver større slipvinkler ved disses dæk med deraf følgende overstyringstendens, ophæver disse modsat rettede egenskaber hinanden.

Endnu en fordel kan konstateres gennem en glimrende sidevindstabilitet. Så længe man kun er to personer i vognen begge anbragt på forsædet, vil man leve i lykkelig uvidenhed om både vindretning og vindstyrke, med mindre man kan tage kending af flag eller røg, for vognen lader sig ikke påvirke. Med fuldt læs også i bagagerum-



Førersædet i Zephyr 6. Som det ses, er kontakter og kontrolgreb anbragt sådan, at han kan finde dem i blinde uden mulighed for forveksling.

SPECIFIKATIONER

ZEPHYR 4

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 82,55 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1703 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 74 hk (SAE) ved 4800 omdr./min, maksimalt drejningsmoment 13,66 kgm ved 3000 omdr./min. Litereffekt 43,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,16:1, 2,21:1, 1,41:1, 1:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,77:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson, teleskopdæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere.

Bremser: Forhjul: Skivebremser med servoforstærkning. Baghjul: Tromlebremser.

Elektrisk udstyr: 12 v, akkumulator 45 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4581 mm, total bredde 1750 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2718 mm, sporvidde for 1346 mm, bag 1320 mm, fri højde fra vej 173 mm, benzintank rummer 57 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 9,65 liter. Egenvægt 1150 kg. Effektvægt 15,7 kg/hk. Tophastighed 131 km/t.

Pris: Kr. 24.800,—.

Særlige bemærkninger.

Benzin: Oktan 95. Baghjulsudveksling i forbindelse med overgear: 4,111:1. Venderadius 5,55 m. Karburator: Zenith. Tændrør: Champion N.8.B., elektrodafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 8°, ventilspring 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 22-28 lbs/sqi., baghjul 22-28 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 2,3 liter SAE 80 EP. Differential rummer 1,42 liter SAE 90 hypoid.

ZEPHYR 6

Som Zephyr 4 med følgende undtagelser:

Motor: Seks-cyl., slagvolumen 2553 ccm, maksimaleffekt 105 hk (SAE) ved 4750 omdr./min, maksimalt drejningsmoment 19,2 kgm ved 2100 omdr./min. Litereffekt 41 hk/l.

Transmissionssystem: Udveksling 3,545:1. **Elektrisk anlæg:** Akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 11,9 liter. Egenvægt 1200 kg. Effektvægt 11,4 kg/hk. Tophastighed 152 km/t.

Pris: Kr. 27.200,—.

ZODIAC

Som Zephyr 6 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 115 hk (SAE) ved 4800 omdr./min, maksimalt drejningsmoment 19,3 kgm ved 2900 omdr./min. Litereffekt 45 hk/l.

Mål, vægt: Egenvægt 1220 kg. Effektvægt 10,6 kg/hk. Tophastighed 164 km/t.

Pris: Kr. 30.676,—.

met kan man strække sig så langt, at man kan indrømme en vis følelse af hårde sidevindstød, men det påvirker tilsyneladende ikke vognens kurs, og det er jo det, der er afgørende.

Motoren er nok smidig og på alle måder tilfredsstillende, men det virker forunderligt, at Ford endnu ikke har fundet ud af den rigtige karburator til denne motor. Hvis man kører med jævn hastighed og slipper gaspedalen, hvilket naturligvis sker meget ofte, falder motoren over sine egne ben, når man giver gas igen. Det er ikke alene brøllende irriterende, men også direkte farligt, for man kan komme i meget ubehagelige situationer, når motoren simpelthen dør og derfor opviser en ikke ringe bremsende virkning netop i det øjeblik, man forventer en acceleration som følge af gaspedalens bevægelse. Det virkede lige fra starten voldsommere end man kunne forvente fra en direkte fejljustering, men jeg forsøgte alligevel om forholdet kunne forbedres gennem en anden indstilling af karburatoren. Ved synet af karburatoren måtte jeg uvægerligt mindes min barndom, for dette Zenit instrument ligner i sit ydre en mislykket støbning af en tinsoldat — De kan nok huske, inden formen blev lidt varm og med for lav temperatur på metallet og alt det der, der fik en engelsk oberst til at ligne en landevejsridder, ligegyldigt hvor omhyggeligt man forsøgte at dække overfladen med troværdige farver. Desuden vil jeg hævde, at jeg til mine dages ende vil acceptere min bedstemoders opskrift på leverpåsteg, men jeg synes det er på tide, man bliver befriet for den karburatortype, der sad i vore bedsteforældres vogne. I dette tilfælde er der en regulær choker bestående af et luftspjæld, der lukkes under starten. Det viste sig imidlertid, at samme spjæld ikke kunne åbne helt, og så måtte man pille lidt ved chokerkablet, da det ellers ville give for stort forbrug, men så kunne spjældet til gengæld ikke lukke helt. Iøvrigt er der ikke en gang en automatisk luftventil i dette spjæld, hvilket dog må være det mindste forlangende, og derfor går motoren også omgående ottetakt umiddelbart efter

starten. Desuden er accelerationspumpen af stempeltypen, hvilket erfaringsmæssigt også kan give en del kvaler, men om fejlen ligger i pumpen, der tilsyneladende fungerede, eller i forkert afstemning af emulsionsrøret er ikke til at sige. Forhåbentlig vil man hos Ford hurtigt indse, at man ikke kan byde publikum en fabriksny vogn med denne defekt, for det var naturligvis ikke alene den prøvekørte vogn, der kunne udvise den nævnte opførsel.

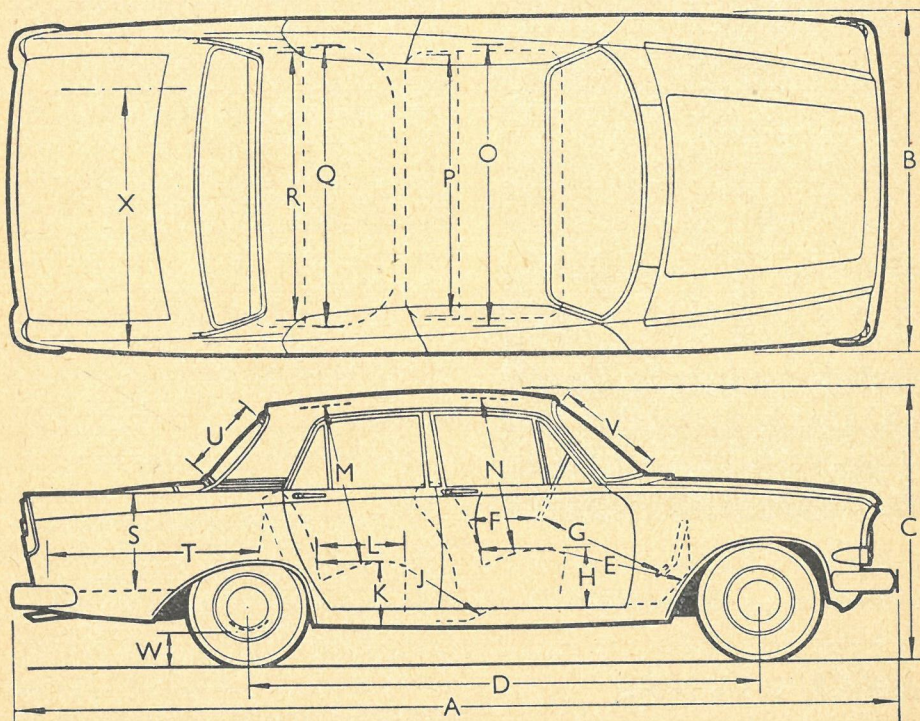
Bremserne er aldeles fortræffelige med aktiveringstryk under katastrofeopbremsning helt nede omkring de 20 kg, og en opbremsning på minimallængde fra 100 km/t klares med 15 kg pedaltryk, medens man under almindelig kørsel sjældent kommer op over et aktiveringstryk på 5 kg.

Takket være en glimrende underdrejning med en venderadius på 5,55 meter er vognen overmåde let at manøvrere i byen og ved vanskelig parkering. Under bykørsel mangler man intet øjeblik tilstrækkelig accelerations-evne (når man ser bort fra den ovennævnte skavank), og uden overdreven brug af gearkassens fire udvekslingsforhold har man en passende smidighed. At motoren ikke helt lever op til vognens magtfulde udseende får man kun fornemmelse af ved de større hastigheder på landevejen, hvor accelerations-evnen naturligvis falder mærkbart, når man kommer over de 100 km/t, og hastigheden falder lidt mere end forventet på de lange og efter danske forhold stejle bakker, når man regner med at køre en stor vogn. Da tophastigheden er 130 km/t må man imidlertid fastslå, at den fire-cylindrede motor er kraftig nok til daglig og almindelig kørsel, og man kan holde en fuldt tilfredsstillende marchhastighed på en langtur. Glæden ved at køre vognen hidrører ikke fra et brutalt kraftoverskud, men af manørevillighed og overlegen kurvestabilitet.

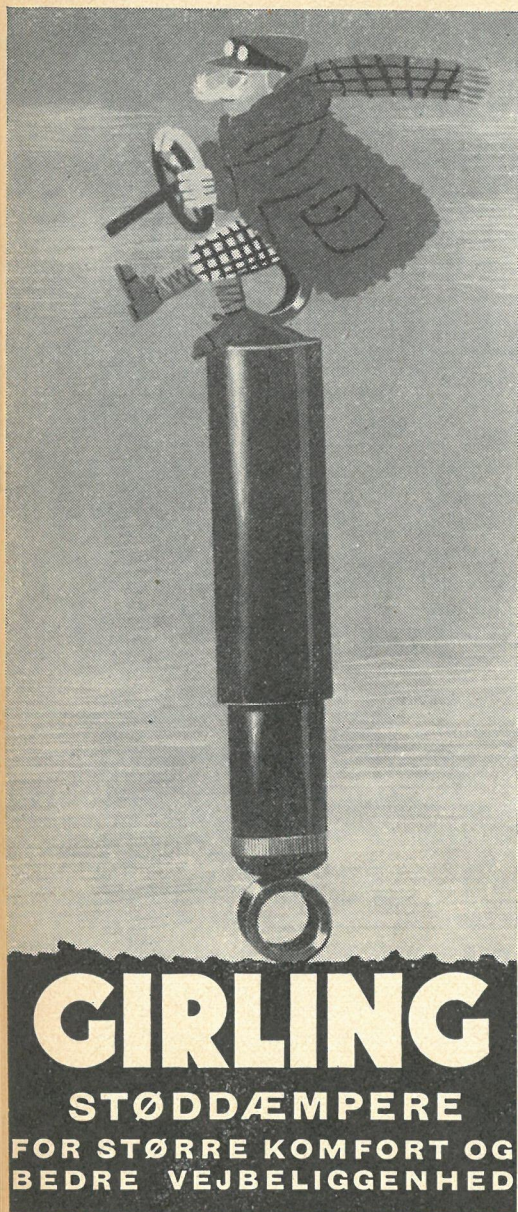
Affjedringen er under alle normale forhold tilfredsstillende, men af en eller anden upåviselig grund har man valgt de såkaldte stempelstøddæmpere eller vingestøddæmpere i stedet for teleskopdæmpere ved baghjulene, og derfor kan man på en rigtig ujævn vej mærke, at baghjulene er lidt for villige til

VIGTIGSTE DIMENSIONER

A	Vognlængde	458,1 cm	N	Højde mellem ubelastet forsæde og loft	85,1 cm
B	Vognbredde	175,2 cm		Effektiv højde mellem belastet forsæde og loft	95,4 cm
C	Vognhøjde med personer	140,8 cm	O	Forsædets bredde i lofthøjde	147,3 cm
	Vognhøjde uden personer	146,1 cm			
D	Akselafstand	271,8 cm	P	Forsædets bredde i skulderhøjde	138,4 cm
E	Effektiv benplads (forsæde)	111,0 cm	Q	Bagsædets bredde i hoftehøjde	147,3 cm
F	Afstand fra forsædet til rattet	31,3 cm			
G	Afstand fra rat til bremsepedal	66,3 cm	R	Bagsædets bredde i skulderhøjde	143,5 cm
H	Forsædets højde fra gulv	28,0 cm	S	Bagagerummets indvendige højde	49,5 cm
J	Effektiv benplads (bagsæde)	97,5 cm	T	Bagagerummets dybde	111,8 cm
K	Bagsædets højde fra gulv	33,2 cm	U	Bagrudens højde	45,4 cm
L	Bagsædets dybde	45,7 cm	V	Vindspejlets højde	57,4 cm
M	Højde mellem ubelastet bagsæde og loft	86,7 cm	W	Fri højde over jorden	17,3 cm
	Effektiv højde mellem belastet bagsæde og loft	95,9 cm	X	Bagagerummets bredde til reservehjulet	134,8 cm



Denne målskitse gælder for samtlige tre modeller.



Fås hos alle velassorterede
forhandlere og værksteder

AXEL KETNER

KØBENHAVN HOLSTEBRO ODENSE

at slippe kørebanen, så selv ved moderat hastighed kan bagvognen steppe gennem et sving med ujævn belægning. Forholdet er ganske uden betydning for danske og engelske forhold, hvor man næsten altid kan regne med fuldstændig jævn belægning, men i Norge og Sverige samt på de tyske biveje kommer man ikke sjældent ud for ujævn vejbelægning, der stiller krav til effektiv dæmpning af de højfrekvente svingninger i baghjulsophængningen, og på det punkt er teleskopdæmpere som bekendt mere overlegne, så vi tør næsten vædde på, at man inden læge går over til teleskopdæmpere.

Iøvrigt er der grund til at notere, at de nye motorer på grund af det forøgede kompressionsforhold er væsentligt mere økonomiske, og når man med en vogn af denne størrelse kan køre 9,25 km pr. liter ved 100 km/t har man grund til at være godt tilfreds.

Vi skifter så om til den seks-cylindrede model, der i sine fundamentale køreegenskaber svarer ganske til den fire-cylindrede udgave. Den nye vogn udleveres os med smukt afbalancerede hjul, og derfor er kørslen også ganske fri for vibrationer. Den seks-cylindrede motor har også en tilfredsstillende karburering uden mislyde, men også den får ganske øjensynligt for fed blanding umiddelbart efter starten, af hvilken grund man omgående må skyde chokeren noget ind. Vi vil ingenlunde besvare os over denne ringe ulempe, men mange bilister har ikke øre for den slags, og for fed karburering er ikke noget, en motor har godt af, selvom det kun drejer sig om et forholdsvis kort tidsrum — opvarmningsperioden kan såmænd være kritisk nok for en motor.

Selvfølgelig mærker man det større kraftoverskud, for nu råder vi trods alt over 105 hk SAE, medens egenvægten kun er gået 50 kg op. Med ca. 11,5 kg pr. hk skulle vi have en accelerationsevne et godt stykke over middel, og det viser sig da også, at man fra en stående start kommer op på 100 km/t på 16,6 sekunder. Iøvrigt skal det bemærkes, at man kan finde vogne med min-

dre gunstigt forhold mellem motoreffekt og egenvægt, men alligevel med bedre accelerationsevne, hvilket kan føres tilbage til rent mekaniske forhold. Under en prøvekørsel skal vi jo på ingen måde se, om vi kan ødelægge vognene, for vi skal tværtimod være lydige mod de konstruktive forudsætninger. Ser vi f. eks. på Zephyr 6, fremgår det af notaterne, at første gear trækker ud ved 55-60 km/t, medens andet gear allerede trækker ud ved 80 km/t, og man skal skifte til topgear lige under de 110 km/t, skønt tophastigheden måles til 152 km/t. Når jeg benytter udtrykket »trækker ud« er det ikke helt i overensstemmelse med den daglige betydning, ifølge hvilken vi regner, at et gear har trukket ud, når det ikke længere giver nogen hastighedsforøgelse af betydning. I de foreliggende Ford motorer er det faktisk ventiltjedrene, der er bestemmende, for når man kommer op på et givet omdrejningstal, kan ventilerne ikke følge med længere, hvilket kundgøres ved en snærende lyd, og lige inden denne lyd lader sig høre, må man skifte gear. Man ville altså kunne opnå en endnu bedre accelerationsevne, hvis man monterer strammere ventiltjedre, men så er man også ude i egen risiko, for dermed risikerer man også at få krumtapakslen op på højere omdrejningstal, end den er beregnet til. Desuden er stramme ventiltjedre ikke noget, man skal stræbe efter, da de uvægerligt giver større slid på hele ventilmekanismen og navnlig på knastakslen, der i forvejen betegner et af de mest ømtålelige smøretekniske problemer i en fire-takt motor. Denne forklaring gives kun for en fuldstændigheds skyld, da vognens maksimale accelerations- evne under en prøvekørsel kun skal tjene som et sammenligningsgrundlag, da den næsten aldrig kommer til anvendelse under den daglige kørsel, men skal man drage sammenligninger, må man naturligvis i alle tilfælde gå ud fra det maksimalt opnåelige.

Selvfølge kommer man til at betale for den større motoreffekt i den seks-cylindrede motor gennem et større benzinforbrug. Som det fremgår tydeligt af forbrugsmål- ingerne begynder det i begge tilfælde at blive



til alle der har en **VAUXHALL**

Hold vognen i god stand ved regel- mæssige 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

lidt dyrt, når man overskrider de 100 km/t, men ved 120 km/t er der kun en meget ringe forskel for her er begge motorer spændt ganske godt for — den fire-cylindrede nærmer sig sin tophastighed, og den seks-cylindrede kører også med stor åbning af gasspjældet. Når forskellen i de to motorers forbrug ved lavere hastigheder er mere iøjnefaldende, skyldes det, at den seks-cylindrede motor kører så udpræget på lav belastning med ringe åbning af gasspjældet, hvilket giver nedsat fyldning af motoren, lavere kompressionstryk og bl. a. deraf følgende større specifikt forbrug målt i gram pr. hestekrafttime. Desuden skal den seks-cylindrede motor rent procentvis også bruge flere kalorier til at overvinde den indre friktion.

Hvad køreegenskaberne angår, føles den seks-cylindrede model en anelse tungere i svingene, men det kan for den sags skyld stamme fra de forskellige dækfabrikater (den fire-cylindrede var monteret med Good Year og den seks-cylindrede med Fire-

stone), selvom hovedparten af vægtdifferencen kommer til at falde på forhjulene.

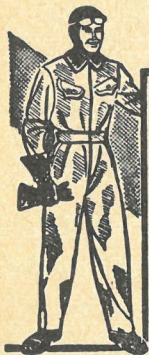
Iøvrigt kunne det konstateres, at vindstøjen i den seks-cylindrede model var mindre fremherskende, og der vil altså være grund til at gå navnlig ventilationsrudernes tætning bedre efter, da støjen for største-parten stammer fra vinduerne.

Går vi så over til den tredje model, Zodiac, svarer den i alt det væsentlige ganske nøje til Zephyr 6, men med et mere luksusbetonet udstyr som nedfældbart arm-læn også ved bagsædet, en ekstra lille siderude bag de bagerste døres vinduer, ur i instrumentbordet og en del andre småting. Motoren udvikler 115 hk, og de 10 hk har man hentet frem på en meget enkel måde ved at give motoren lidt bedre vejtrækning. I stedet for en karburator med 36 mm diameter er man gået op til 42 mm, og der er desuden dobbelt udblæsningssystem. Man skal imidlertid ikke uden videre bygge den almindelige seks-cylindrede motor om til en Zodiac motor, for sidstnævnte har blybronzelejer til at modstå de større påvirkninger, og vognen er iøvrigt monteret med sportsdæk, da maksimalhastigheden ligger lidt over 160 km/t. Som tidligere vil det sikkert være de færreste, der ofrer den større købesum på en Zodiac, da man vil have tilstrækkelig motoreffekt og komfort i den almindelige Zephyr 6, og det drejer sig jo trods alt ikke om sportsvogne.

Samtlige tre modeller kan også leveres med overgear eller med automatisk transmission, men da den betragtelige omsætningsafgift forhøjer prisen på dette ekstraudstyr, vil det næppe blive almindeligt udbredt, og en beregning har gentagne gange vist, at merprisen for et overgear ikke vil kunne betale sig selv hjem i sparet benzin på en overskuelig tid, medmindre man ligger i fast rutefart til Rom eller andre fjerne steder.

Sammenfattende må man sige, at den nye Zephyr-linie betegner et væsentligt fremskridt i forhold til de tidligere modeller, og de står ganske stærkt på den del af markedet, der omfatter de rummelige personvogne.

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

Skivebremser og bremseanlæg

Af civilingeniør ARNE BOYHUS

I de sidste par år er flere og flere biler blevet forsynet med skivebremser. Dette sås meget tydeligt på automobiludstillingen i Forum, hvor biler af næsten enhver størrelse og art havde skivebremser på forhjulene — enten som standardudstyr eller som ekstraudstyr, og man gik derfra med hovedet svirrende af de forskellige repræsentanters lovord om denne bremsetype. Bagefter spørger man sig selv, hvad denne overgang til skivebremserne kommer af. Er der store fordele forbundet med dem og i givet fald hvilke? Og er det hele andet end en modesag og et reklameargument, idet det efterhånden viser sig at være vanskeligt at sælge en bil, der ikke har skivebremser i hvert fald på forhjulene. Det er derfor rimeligt at kikke lidt nærmere på dem og se, hvad der kan siges om dem.

Skivebremsen adskiller sig i væsentlig grad fra tromlebremsen: men da dens op-

bygning og virkemåde sikkert er almindelig kendt af SMJ's læsere, skal den blot lige gentages i korte træk. Skiven, der er fremstillet af støbejern, er i fast forbindelse med navet (som fig. 1 viser) og roterer rundt med dette. Omkring skiven sidder bremseåget, der er boltet til en fast del af hjulophænget, og det indeholder to bremsebækker (se fig. 3) og to hydrauliske cylindre med diverse tætnings- og skraberinge. Ofte er der endvidere i stemplet indbygget en automatisk regulering for slid ved hjælp af friktionsskiver og en fjeder, således at pedalvandringer ikke berøres af nedslidning af belægningen. Bremsen virker så i al sin rørende enkelhed på den måde, at trykket fra hovedcylindren gennem rørforbindelser og hjulecylindre via stemplerne presser bremsebakterne mod bremseskiven, og hjulet bremses. Som det ses, er skivebremsen en meget enkel og tiltalende konstruktion, og man

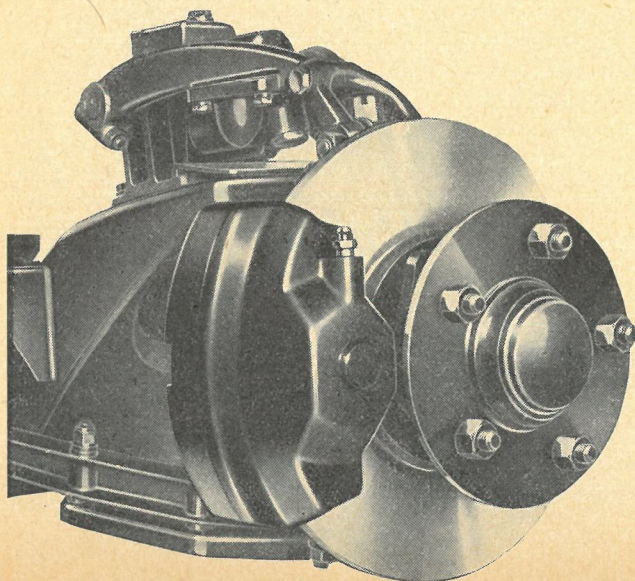


Fig. 1

Skivebremse af fabr. Lockheed som den anvendes i bl. a. Austin A 99, Wolseley 6-99.

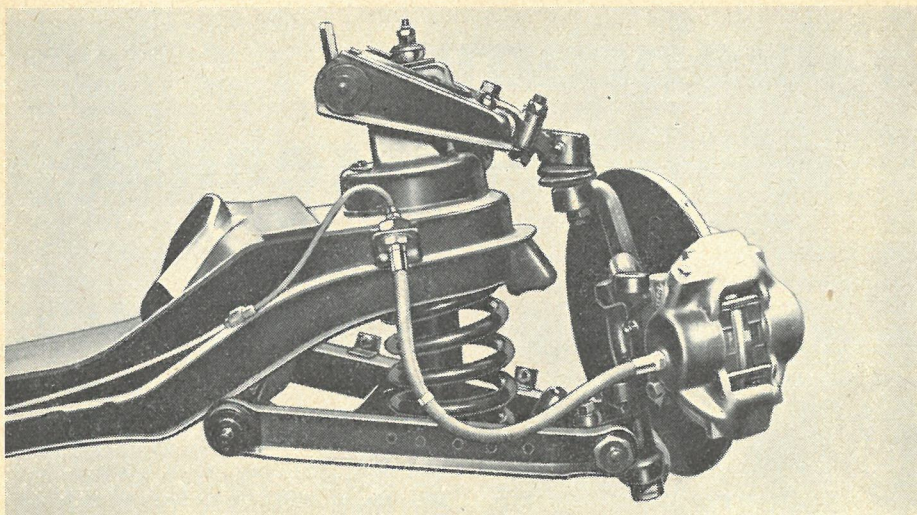


Fig. 2

Skivebremse monteret på forhjulene af en Sunbeam Rapier.

kan næsten sige, at dens mange fordele netop ligger i dens enkelhed. Fordele fremgår i store træk af de viste illustrationer.

Den har bedre afkølingsforhold. Selve skiven og også bremseåget er anbragt meget frit — ikke pakket ind i en tromle som de »gamle bremses«, og luften har derfor bedre adgang til at bortlede den opståede varme. Heraf må man imidlertid ikke lade sig forlede til at tro, at belægningen ikke bliver varm, idet amerikanske undersøgelser har godtgjort, at bremsebelægningstemperaturen kan blive betydelig højere end ved tromlebremser; men her kommer skivebremserens anden fordel ind. Det viser sig nemlig, at den betydelig bedre end tromlebremser kan tåle de høje temperaturer uden at blive ustabil, dette skyldes bl. a. nye belægningsmaterialer, der ikke er så egnede til tromlebremser.

Jo varmere en tromlebremse bliver, des større bliver tromlen på grund af varmeudvidelsen, og des større vandring af bremsepedalen inden bremsningen indtræder, og denne tendens er ikke til stede ved skivebremser, idet en varmeudvidelse af skiven her kun har ganske ringe indflydelse på bakkevandringen. Forholdene fremgår tydeligt af fig. 4. Set med mekanikerens øjne er skivebremserens simple konstruktion også en

fordel, idet belægningssegmenterne i mange tilfælde kan udskiftes uden at adskille bremsen, og dette kan så muligvis igen komme vognens ejer tilgode i form af et mindre antal »mekanikertimer«, der jo som bekendt ikke er billige.

I korte træk kan det om skivebremser siges, at den bedre end tromlebremser tåler at optage en ekstrem stor bremseenergi, og

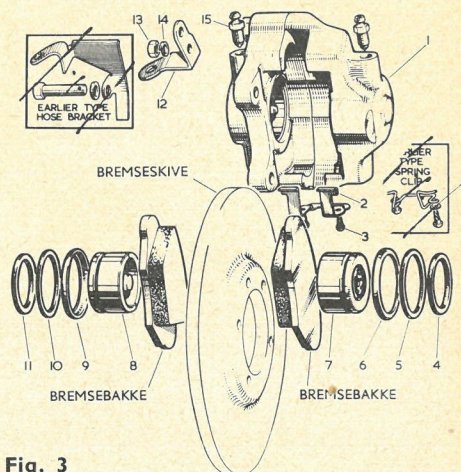


Fig. 3

På denne »eksploderede« tegning ses skivebremserens opbygning med skive, bremsebakker samt 1. Bremseåget, 7. Stempel, 5. og 6. Tætning for snavs, 4. Olietætningsring.

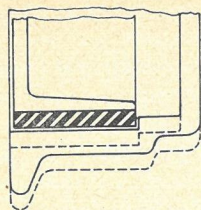
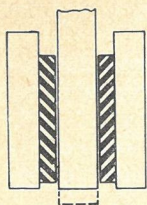


Fig. 4

Af skitsen ses forskellen på varmeudvidelsens indvirkning på baktevandringen i de to tilfælde: skive- og tromlebremse.

dette er naturligvis grunden til, at racervogne og flyvemaskiner allerede for lang tid siden (omkring 1949) gik over til at benytte dem, og det er også årsagen til, at dens anvendelse i bilen af i dag er blevet så stor, idet man hævder, at de forøgede tophastigheder og den stigende trafikintensitet, d.v.s. det stigende antal bremsninger, kræver brug af skivebremser.

Dette er kun til en vis grad rigtigt. Betragter man sagen nøgtern, må man erken-

de, at det ikke i ret mange tilfælde ved de almindelige biler er nødvendigt med skivebremser, så hvis en af SMJ's læsere i dag står for at skulle købe sig en vogn i middelprisklassen, behøver vedkommende absolut ikke lade valget af bilmærke være afhængig af, om det har skivebremser eller ej, den klarer sig bestemt ligeså godt med tromlebremser. Det er ikke sådan at forstå, at skivebremsen ikke måske er bedre, den er blot ikke nødvendig. Noget andet er, at ved biler med store tophastigheder f. eks. sportsvogne, hvor bremsen skal omsætte meget stor bevægelsesenergi til varme ved bremsning til stilstand, er det, eller kan det være nødvendigt med skivebremser. Også ved tunge køretøjer som lastvogne, sættevogne o. lign. kan det være påkrævet; men her anvendes de mærkelig nok næsten ikke.

Betragter man en »almindelig bil« med motoren liggende foran, kan vægtfordelingen være 60:40 eller 55:45 eller noget i den retning, forstået på den måde at forakseltryk-

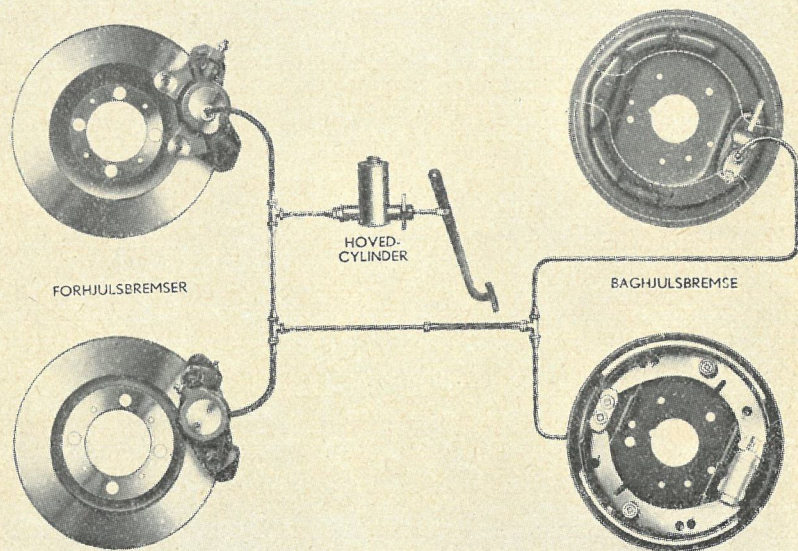


Fig. 5

„Almindeligt“ bremsesystem med skivebremser foran tromlebremser ved baghjulene, som f. eks. MG 1600 og Sunbeam Rapier har det. Man bemærker de store hjulcylindre ved skivebremserne.

ket er 60 pct. eller 55 pct. af vognens samlede vægt. Under bremsningen vil bilen, hvad der vist er kendt af alle, »stå på næsen«, d.v.s. forakseltrykket forøges og bagakseltrykket formindskes, og det er temmelig store akseltryksforskydninger, der kan blive tale om. Lad os tage et konkret eksempel:

En vogn vejer 1300 kg og vægtfordelingen er 55:45, d.v.s. forakseltrykket er 715 kg og bagakseltrykket er 585 kg. Har den akselafstanden 2800 mm samt en tyngdepunkthøjde på ca. 600 mm, og bremses der med en retardation på 5 m/s^2 (en negativ acceleration på 5 m/s^2), bliver forakseltrykket på grund af bremsningen forøget til 860 kg, og bagakseltrykket formindsket til 440 kg, eller med andre ord forakseltrykket (det såkaldte dynamiske forakseltryk) er dobbelt så stort som det dynamiske bagakseltryk. Den kraft, der kan overføres mellem dæk og vejbane, er afhængig af friktionen og hjultrykket, idet den er lig hjultrykket gange med friktionskoefficienten, og i det foreliggende tilfælde kan vi altså overføre en ca. dobbelt så stor kraft ved forhjulene end ved baghju-

lene. På grund af at akseltrykket, som vist, er størst ved forhjulene, tilstræber man ved konstruktion af bremserne en betydelig større bremskraft på disse, og derfor skal forhjulsbremserne tage den største del af det totale bremsearbejde, og dette er hovedårsagen til, at skivebremsen specielt benyttes som forhjulsbremse.

Nu er der i det forrige skrevet en hel del om skivebremsens fordele; men som med så mange andre ting (man får jo sjældent noget forærende) har den selvfølgelig også ulemper. Disse er imidlertid dog af konstruktiv art med hensyn til selve bremseanlægget, så De og jeg mærker ikke direkte noget til dem, bortset fra en eventuel fordyrelse af vognen; men lad os alligevel betragte dem lidt nærmere.

Tænk vi os, at vi påvirker en almindelig tromlebremse f. eks. en simplex og en skivebremse med samme aktiveringskraft, vil tromlebremsen give langt den største bremskraft. Sagt populært betyder det, at »putter« man den samme kraft ind i de to bremsetyper, får man ca. 4 gange så meget ud af tromlebremsen.

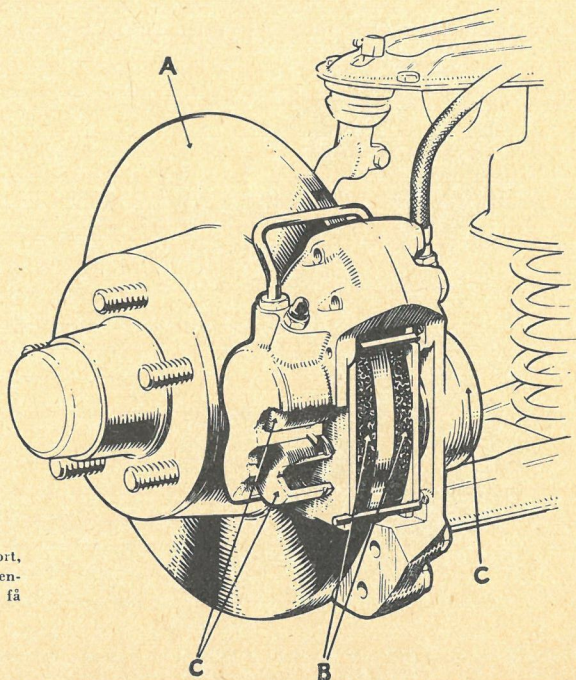


Fig. 6

Girling skivebremse på Volvo Amazon Sport, hvor pladsforholdene har gjort det nødvendigt at dele den ene cylinder i to for at få den fornødne aktiveringskraft.

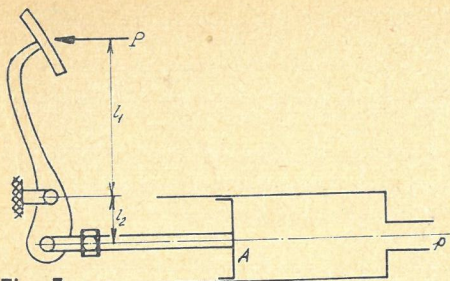


Fig. 7

Af skitsen fremgår det, at trykket i bremsesystemet kan sættes op ved forøgelse af pedalytrykket eller udvekslingsforholdet eller ved en formindskelse af stempelarealet.

Kikker man nu på et traditionelt opbygget bremsesystem (fig. 5), ses umiddelbart det uheldige i, at man ved at sætte skivebremser på i stedet for tromlebremser får en mindre bremsekraft på forhjulene, hvor man netop, som tidligere nævnt, har brug for en stor, og man må derfor se at få bremsemomentet på skivebremserne sat i vejret.

Dette kan principielt gøres på to forskel-

lige måder. Det mest nærliggende er simpelthen at gøre hjulcylindrene så store som overhovedet muligt, idet vi jo med et bestemt tryk får en større kraft, jo større stemplet i cylinderen er. Denne idé er altså god nok; men den har sin begrænsning — ganske enkelt fordi pladsforholdene gør sig gældende, og f. eks. har Girling på Volvo Amazon Sport delt den ene hjulcylinder i to, idet der på grund af skivens udformning ikke er plads til en enkelt, der er stor nok (se fig. 6).

Nu kan det imidlertid være, at en forøgelse af cylinderstørrelsen på skivebremsen ikke er tilstrækkelig til at give den fornødne aktiveringskraft, og så er der ikke andet at gøre end at forøge trykket i bremsesystemet. Dette lyder nemt og ligetil; men i praksis kan man ikke komme ret langt denne vej uden at tage særlige hjælpemidler i brug. Betragter man en simplificeret skitse af en bremsepedal med hovedcylinder, kunne man tænke sig tre muligheder til at sætte trykket i systemet op:

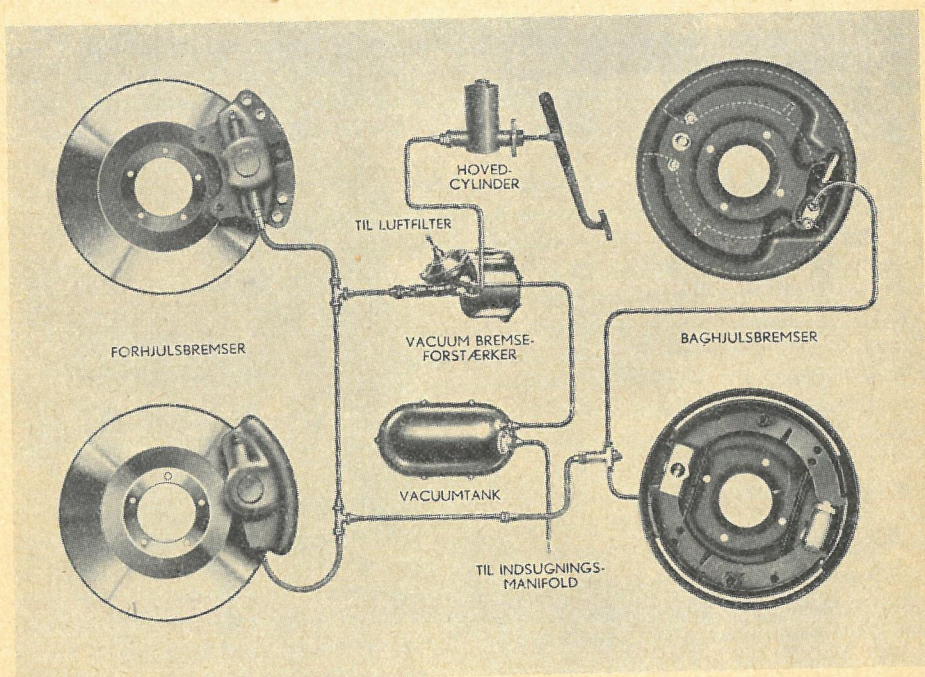


Fig. 8

Bremsesystem med skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene, og forsynet med servo-anlæg i form af en vacuum-bremseforstærker for at give det fornødne tryk i systemet.

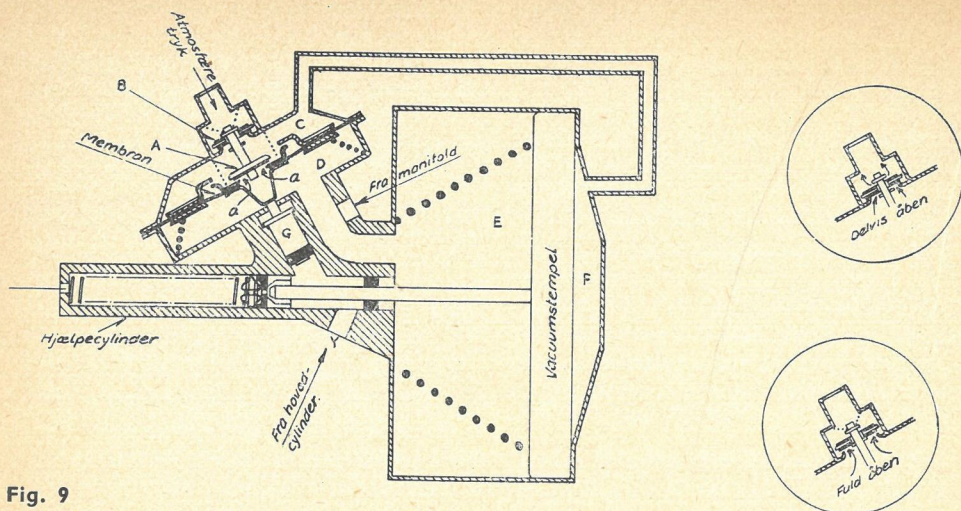


Fig. 9

Skitse af en vacuum-bremseforstærker af fabr. Lockheed, men de øvrige typer, der er fremme, bygger på samme princip.

- 1) Forøgelse af pedaltrykket P.
- 2) Forøgelse af vægtstandsforholdet $1/12$.
- 3) Formindskelse af stempelarealet A.

Forøgelse af pedaltrykket må med det samme lades ude af betragtning, idet dette ved mange vogne allerede er alt for højt — man må i de moderne biler tværtimod søge at få det nedsat. At gøre udvekslingsforholdet $1/12$ større er heller ikke nogen vel-egnet løsning, da både pladsforholdene og pedalvandringen hurtigt sætter en grænse for dets størrelse, og også den sidste mulighed med at nedsætte stempelarealet vil give for stor pedalvandring. Man kunne endvidere tænke sig at anvende hovedcylinder med differencestempel: men også en sådan dyrere hovedcylinder vil ofte give for stor vandring, og det er derfor klart, at ønsker man et forøget tryk i systemet, og dette kan være nødvendigt ved overgang til skivebremses, må man tage helt andre hjælpemidler i brug, og disse komplikationer er selvfølgelig en ulempe, men som tidligere nævnt bliver det konstruktørens hovedpine og ikke vores.

For at komme til sagens kerne kan det altså være nødvendigt at gå over til benyttelse af et servo-anlæg, hvor man andet steds fra tilfører den nødvendige ekstrakraft. Ved fire-takt motorens indsugningsrør har man i

vacuumet en sådan energikilde, man kan »stjæle den fornødne kraft fra, og det er dette, de almindelige såkaldte »Vacuum-bremseforstærkere« bygger på.

Der er efterhånden mange forskellige fabrikater fremme: Ate, Girling, Lockheed, Clayton og Bendix; men i princippet er de alle ens i konstruktion og funktion. Selve vacuumforstærkeren monteres (som vist på fig. 8) umiddelbart efter hovedcylinderen, og dens virkemåde og opbygning fremgår i store træk af fig. 9.

Når der ikke bremses, benyttes servo-anlægget overhovedet ikke, membranen står i den viste stilling, og ventil A er åben, ventil B er lukket. Af fig. 9 ses, at uanset hvilket undertryk, der er ved indsugningen, vil rummene D og E have det samme tryk, og dette ledes videre til rum C og F gennem de viste huller a. Ventilerne A og B holdes i stilling dels ved hjælp af den koniske fjeder og dels af atmosfæretrykket.

Ved påvirkning af bremsepedalen vil væsketrykket fra hovedcylinderen føres gennem Y og hullet i hjælpecylinderens stempel til hjælpecylindrene, og samtidig vil bremsevæskens trykke stemplet G opad og lukke ventil A. Denne bevægelse af membranen kræver kun et ganske let tryk på bremsepedalen, og lukningen af A adskiller rummene C og F fra D og E. Fortsat bevægelse af pedalen vil

bevirke, at B åbnes, og atmosfæretrykket lukkes lidt efter lidt ind i rum C og F. Denne »indlukning« sker i to tempi, som vist på de to små tegninger, for at få en passende progressivitet. Man får altså ved B's åbning overtryk på den ene side af vacuumstempet, og når trykdifferensen overstiger trykket fra den koniske fjeder, vil stemplet bevæges mod venstre og lukke for hullet i hjælpecylinderens stempel, og den afgrænsede bremsevæske, der nu er i hjælpecylinderen og resten af bremsesystemet vil under vacuumstemplets fortsatte bevægelse mod venstre (hjulpet af trykket fra hovedcylinderen) give det fornødne tryk i hjulecyklindrene.

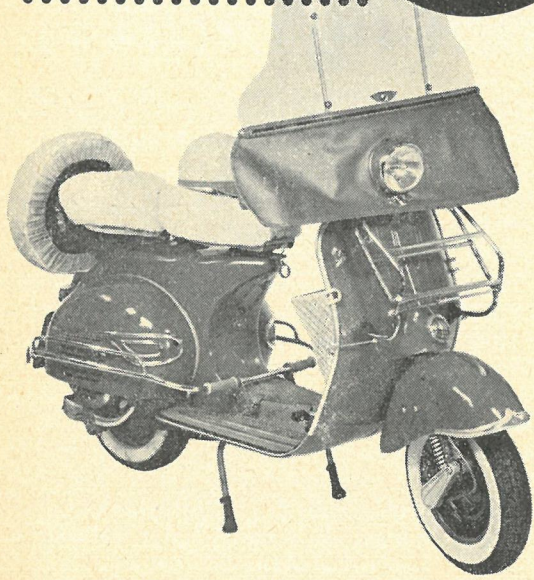
Den samme trykdifference, der er mellem vacuumstemplets to sider, vil også være mellem membranens to sider, og når man har opnået den grad af bremsning, man ønsker,

vil trykket fra hovedcylinderen og differensetrykket holde hinanden i ligevægt, og den koniske fjeder vil lukke ventil B, således at der ikke mere er tilgang for luften udenfor.

Ved anvendelse af ovennævnte konstruktion forstærker man altså ved hjælp af vacuum, den pedalkraft føreren anvender under bremsning, og med skivebremser på forhjulene er det ofte nødvendigt at indskyde et sådant serxo-anlæg, og dette er naturligvis en ekstra komplikation og en ekstra fordyrelse; men da brug af en vacuum-bremseforstærker kan nedsætte både pedaltryk og pedaldvandring, er det ikke »sikkerhedsmæssigt« med hensyn til bremsningen nogen ulempe — tværtimod, og givet er det, at mange vogne med tromlebremser af denne grund burde have et servoanlæg, idet specielt det nødvendige pedaltryk ofte er alt for stort.

*

Originalt tilbehør

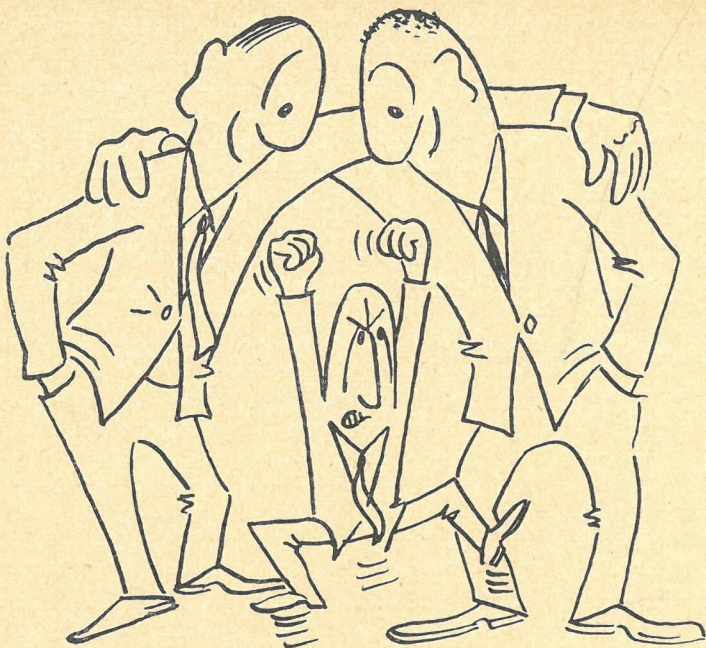


*- det personlige præg
på Deres scooter!*

Intet er for godt til Deres VESPA! Køb derfor tilbehør hos en autoriseret VESPA-forhandler - han har de **originale** dele i stort udvalg!

**Forlang det
rigeholdige katalog**

IMPORT: F. BÜLOW & CO. — ESPLANADEN 6 — KØBENHAVN K — MI. 4525



En hvis balance mellem HN's temperament og vor 200 kg bastante blok.

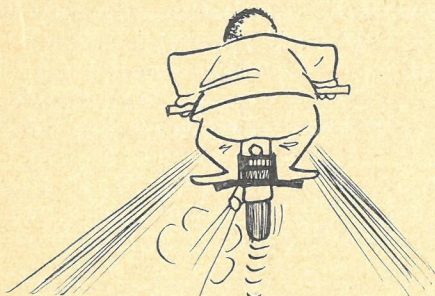
15 år på godt og ondt...

Femten år er jo i virkeligheden ikke noget særligt, men for en ung mand er det alligevel mere end det halve liv — tidsmåling er vel mere end noget andet et relativt begreb. Når SMJ har bestået i 15 år med dette nummer, fejres begivenheden da heller ikke med stor pragtudfoldelse, og vi kan nøjes med at fastslå, at det er første gang, et uafhængigt dansk motorblad har eksisteret i en så langvarig periode, og tilsyneladende er vi endda inde i en rivende udvikling med stigende oplag og fastlagte udvidelsesplaner.

Iøvrigt er der sket ikke så lidt i de femten år — vi startede typisk for det hele foretagende under en langvarig typografstrejke, men det blev også både første og sidste gang, vi følte, at vi havde tilstrækkelig tid til at fremstille bladet. Vor ulidelige grundighed har hårdet bogtrykkerens nerver i en sådan grad, at selvtilliden i både sætteri og tryk-

keri er blevet udviklet til en overbevisning hos det tekniske personale gående ud på 'vi kan alt, og vi når det hele'. Grundighed og en pedantisk mistro til alle ude fra kommende oplysninger har ikke været ensbetydende med vor succes, for det har simpelt hen været bladets eneste eksistensberettigelse. Man kan klare sig storartet på langt lettere måde, og man kan skrive de mest overbevisende prøvekørsler efter at have rullet rundt i vognen i en timestid, men det har bare aldrig været noget for os. B.T. er et af landets største dagblade, og i dette blad fastslog man forleden, at Stirling Moss aldrig havde vundet et verdensmesterskabsløb, for han var aldrig kommet over mållinien som vinder af et sådant løb. Det er jo en ret bemærkelsesværdig påstand, og det er lige så bemærkelsesværdigt, at man kan arbejde med dette stof i årevis uden at opdage, at

verdensmesterskabet afgøres på grundlag af en hel serie løb. I samme artikel udtalte Stirling Moss' hustru, Graham Hill, noget. Så vidt vi ved, er Stirling Moss for tiden



Et hjul fra en motorcykel samt ryggen af vor enorme ven. (Tegneren har ikke selv set synet, og han har slet ikke forstået sagen. Læg derfor 50 pct. til personen og træk 20 pct. fra motorcyklen.)

fraskilt, men han har i hvert tilfælde aldrig været gift med så maskulin en person som Graham Hill. Det virker knapt så fjollet, når et andet dagblad placerer de østrigske Puch fabrikker i Vesttyskland. I tidens løb har vi også set VW forsynet med våde foringer, vi har hørt om Citroën DS 19, der kunne bremse på $\div 7$ meter, og da en kollega blev anholdt på sin udtalelse om den »hurtigløbende VW-motor«, der har et næsten rekordagtigt lavt maksimalomdrejningstal, grundede han lidt over spørgsmålet og fastslog derefter: »Rent teknisk er det måske forkert, men journalistisk er det dog rigtigt.« Alt dette og meget mere har været SMJ's eksistensberettigelse.

I starten måtte man for femten år siden slås med en udslidt vognpark, som vi selv havde en beskednen andel i, vi havde benzinrationering, vi fik indkøbstilladelse til en ny motorcykle, som blev misbrugt til det uhyrlige, fordi alle foretrak at køre på en ordentlig motorcykle frem for i en udslidt og defekt vogn. I håb om at få noget andet og muligvis bedre anskaffede vi den tusindårige Steyer, der blev en hård belastning for nervesystemet, og fra indkøbstilladelser på bilerne og senere frigivelse af salget er det gået med rasende fart. Senere fordrev parkeringsrestriktionerne os fra den indre by. En så rivende udvikling var der vist ingen, der drømte om for femten år siden.

Man har egentlig aldrig haft indtryk af, at der har været kedeligt på SMJ's kontorer, men alle fornøjelige minder med undtagelse af et enkelt stammer fra den store arbejdsmark udenfor kontorerne.

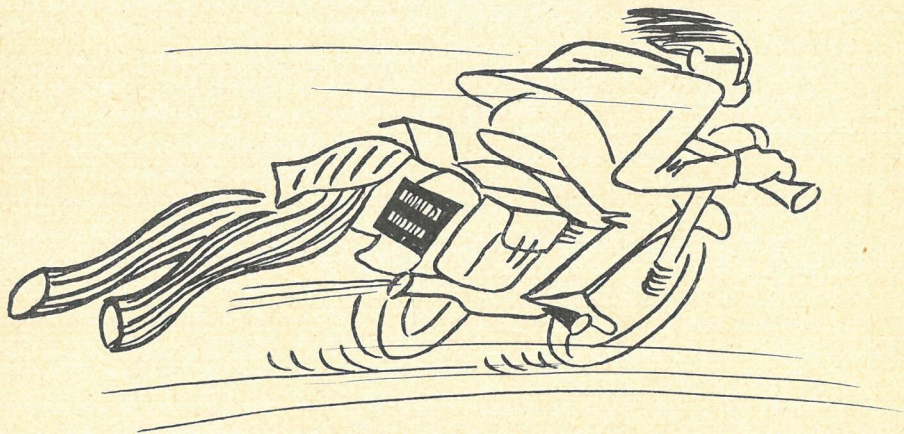
Da vi startede SMJ, fik vi et levende indtryk af de mange penge, der nødvendigvis må investeres i et bladforetagende, og følgende var det ret ofte problematisk med kontanter, hvilket var beklageligt, da vi trods alt var vant til en vis stil. Jeg husker således en gang, da den daværende forretningsfører og jeg skulle til åbningen af Snoghøjbanen, og ingen havde tænkt på kontanter til rejsen. Vognen stod som sædvanlig i en temmelig opløst tilstand, og vi måtte tage det sene avistog til Fredericia, hvor vi selvfølgelig ikke ville drømme om at indtage vort morgenmåltid på noget andet sted end hotel Landsoldaten. I åbenlys modstrid med den øjeblikkelige kassebeholdning havde jeg oparbejdet en forrygende sult, og min hu stod til at få endnu et æg, som jeg dog ikke ville belaste det af tilfældet noget stramme budget med. Nu var Holger Nielsen og jeg to meget forskellige naturer, for det kunne aldrig falde mig ind at klage over maden på en restaurant — er den ikke god, kan man blot notere sig det og lade være med at indtage sine måltider dér en anden gang. Holger Nielsen elskede derimod at kværulere — han tog det nærmest som en sport og tillige som hovedparten af sin motion. Da jeg fablede om dette æg, var jeg uforsigtig nok til at fremføre, at hvis jeg havde haft penge nok til endnu et æg, så skulle det i hvert tilfælde ikke være hårdkogt som det, jeg netop og omtrent havde fortæret. Idet jeg for sidste gang vemodigt lod skeen dykke ned i den hult rungende skal, greb storkværulanten om mit håndled, og så vidste jeg nøjagtigt, hvad der forestod. Overtjeneren blev tilkaldt og konfronteret med det mindste bevismateriale, der nogensinde har eksisteret i en sag om hård- og blødkogt æg. Kværulanten afstod end ikke fra at gøre samme høflige og nydelige overtjener opmærksom på, at denne havde en plet på sit jakkeopslag, han fremsatte hårrejsende hypoteser om Landsoldatens fremtid, hvis man ikke tog sig lidt sam-

men, og han truede endda med, at dette tidligere ellers så udmærkede hotel for fremtiden måtte undvære os som gæster. Jeg fik et nyt, blødkogt æg uden beregning og har siden følt mig forpligtet til at spise alle tænkelige måltider på Landsoldaten, hvor jeg giver større drikkepenge end noget andet sted i verden.

Forøvrigt er det kun et tilfælde, at SMJ nogensinde kom til at se dagens lys. Det første nummer udsendte vi i 10.000 eksemplarer gratis til forskellige adresser, vi havde skaffet os gennem klubber og forhandlere. Det er et rædsomt arbejde at skrive 10.000 korsbånd. Denne gigantiske præstation stod slutteligt i pæne, store stakke og afventede en afklaring af typografstrejken,

af sengen, for der var sprunget et vandrør af de store formater, og vandet bare fossede ned. Aldrig er en mere velorganiseret redningsaktion set. Uden ord gjorde vi nøjagtig, hvad der skulle gøres, som om vi aldrig havde bestilt andet end at klare vand-skadekatastrofer, og som en gennem lang tid samarbejdet enhed bjærgede vi de gule ærter med tilbehør. Et nådigt forsyn holdt vandet borte fra de 10.000 korsbånd, men var de blevet ødelagt, havde vi sandsynligvis opgivet det hele, for hvem kan udholde tanken at skrive 10.000 korsbånd to gange?

På kontoret i Lille Kongensgade var der alt for små pladsforhold, hvilket medførte en konstant krig mellem skrivende og admi-



Jeg føler mig overbevist om at være i besiddelse af den absolutte rekord for pyjamasfejning af autobaner.

og vi hensank i hvile ved et helt forrygende måltid af gule ærter i en fremragende kvalitet og tillavning. Det bedste ved gule ærter er næsten bevidstheden om, at de bliver endnu bedre i morgen, og lykkelige i denne viden sov vi ind. Jeg blev vækket ved hyl og råb fra Holger Nielsen, der påstod, at vi druknede, men min logiske indstilling til hele tilværelsen meddelte ham gennem mit søvnige hoved, at vi befandt os på anden sal og derfor ikke havde store chancer for at drukne, og jeg lagde mig til at sove til akkompagnementet af sjaskende, brølende vandmasser. Han sparkede mig faktisk ud

nistrerende ånder. Selv når vi spiste frokost, herskede der sjældent mere end to minutters fordragelighed. Krigen stod i reglen mellem Holger Nielsen, der helt alene på overbevisende måde udfyldte det ene parti, og Ahlmann-Ohlsen og jeg på den anden side. Vort parti var ikke særligt interesseret i spørgsmålet mad, som vi dog indtog ikke alene af praktiske, men også af uomgængeligt nødvendige grunde. Da vi imidlertid altid var optændt af at diskutere mere opløftende problemer, måtte vi skubbe maden lidt til side for på rette vis at kunne tegne og forklare for hinanden.

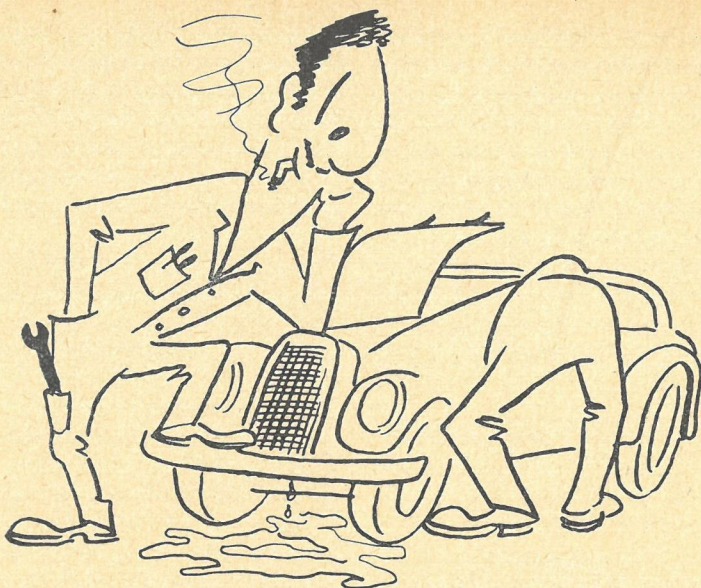
Med usvigelig sikkerhed brød uvejret løs, i samme øjeblik en tallerken eller noget så simpelt som en åbnet madpakke kom til at røre nogle af Holger Nielsens papirer, der flød helt umådeligt rundt over hele skrivebordet. Det var egentlig forbløffende sjældent, at det kom til korporligt håndgemæng, hvilket må tilskrives en vis balance mellem HN's temperament og vor næsten 200 kg bastante blok, så derfor lykkedes det kun at vælte kakkelloven en enkelt gang, og den ofte spændte situation i betragtning var det i grunden ikke mange møbler, vi blev nødt til at udskifte.

Ahlmann-Ohlsen har altid haft en beundringsværdig evne til at trænge ind til problemets kerne, og selvom vi trods vor udmærkede opdragelse dagligt fik at vide, at vi spiste som svin, skønt ingen af os ville vække opsigt ved et kongeligt taffel, forudsat vi ikke selv medbragte maden, var det ganske tydeligt, at enhver form for argumentation ville være håbløs. En opfordring til at samle de løst flagrende papirer sammen til en anstændig kompostbunke, hvilket vi andre gjorde, viste sig at være frugtesløs, og det efterfølgende foredrag om territorialforvaltning af et skrivebord ville have vakt berettiget opmærksomhed i vide kredse indenfor international jura. Ud fra en læresætning, der af endnu uopklarede grunde ikke står i nogen lærebog for vordende ingeniører, blev problemerne løst. Læresætningen er min, men det var Ahlmann-Ohlsen, der løste problemet. Jeg har altid hævdet, at kan et teknisk problem (eller et hvilket som helst andet problem) ikke løses på tilfredsstillende måde, så må man helt afskaffe problemet. Med denne udmærkede teori i sin underbevidsthed skred A-O til værket. Den foregående dag havde vi i den grad været i straffebakken, at der på regnskabsposterne kom til at figurere en ny koksspand til kr. 16,65 og ny skærm til en tegnebordslampe. Årsagen var den, at jeg i distraktion havde flyttet et lille kugleleje, der kom til at afsætte et interessant for ikke at sige et smukt mønster på et ligegyldigt stykke udregningspapir, der tilhørte HN. Dernæst skete det helt forfærdelige, at en lille grøn ært fra et

stykke med italiensk salat faldt fra A-O's mad ned på et korrekturaftryk, der tilsyneladende var meget højt værdsat af HN. Disse begivenheder blev fortolket på den måde, at vi slyngede om os med kuglelejer og italiensk salat, og ved forskellige mellem-spil resulterede det altså i, at bunden gik ud af koksspanden.

Den følgende dag stillede A-O med en stor stenkrug under armen, en grydeske i lommen og et beslutsomt udtryk i ansigtet, hvorefter jeg gemte de mere betydningsfulde papirer på skrivebordet bort i skuffer og skabe. Da HN gjorde sin entré for frokost, var stenkrugken pakket ud og anbragt omhyggeligt midt på bordet, og den viste sig at indeholde restoplaget af italiensk salat fra en større viktualieforretning. På formfuldendt høflig måde forespurgte A-O, om jeg kunne tænke mig lide mere italiensk salat, hvorefter han stak skeen dybt i det fedtede indhold og sendte det med et elegant kast og et lydeligt slask over på og omkring min mad, for bagefter at afsætte en portion hos sig selv med et tag, som ingen murer kunne gøre fornemmere. Dette måltid blev i det store og hele præget af italiensk salat i en ret bemærkelsesværdig målestok og over et ret vidtstrakt areal. Ved denne lejlighed fandt HN ud af, at han for resten lige så godt kunne spise hjemme for fremtiden.

Men også fra landevejene er der mange opmuntrende minder. I de første år blev næsten alle længere ture tilbagelagt på motorcykel, og det var også tilfældet for de fleste af vore kolleger på de udenlandske blade, da man næsten overalt kunne få fat i en frisk motorcykel, men næsten ingen steder i en manerlig vogn. Selv en østrigsk kollega, der har et helt enormt omfang og en totalvægt, der overstiger de fleste badevægtes evner, benyttede sig af motorcykler, og når han havde prøvekørt en motorcykel, var det samtidig garanti for stelkonstruktion og holdbarhed i det hele taget. Hans kone meddeler med berettiget stolthed, at hun er gift med den største af alle motorjournalister, hvilket ingen vil bestride. Som alle digre personer er han iøvrigt et elskeligt menneske. Men tænk Dem nu, at man i sine



Jeg havde tjent 20 kr. i timen til ham ved mit arbejde.

egne tanker kommer kørende på en bjergvej, der på et bestemt sted former sig som en uoverskuelig temmelig spids bakketop, og netop som man nærmer sig bakketoppen, kommer dette enorme menneske springende

som kastet op af en forfærdende eksplosion, hvilket synes at blive bekræftet af lufttrykket. Man ser blot en enorm genstand blive slynget forbi sig, tænker lynhurtigt »hvad fanden var det«, vender sig om for at se, hvad det er, der ligger på vejen, men ser i stedet klippeblokken fjerne sig med sikkerhed hen ad vejen med 80 km/t, og først da ser man noget af et hjul hidrørende fra en motorcykel samt ryggen af vor enorme ven.

Ved en diskussion om engelske motorcykler kontra tyske motorcykler hævdede en engelsk journalist, at de tyske maskiner ikke i længere tid kunne holde en acceptabel marchhastighed. Tilfældigvis var jeg på en tysk maskine og han på en engelsk, og det viste sig, at vi havde samme tophastighed. Da han på landevejen gjorde tegn til mig med ville armbevægelser, opfattede jeg det på den måde, at han ville etablere et praktisk forsøg, hvilket naturligvis også kunne være ganske interessant, så jeg gav fuld gas. Han gjorde det samme, og da var det, det viste sig, at de to maskiner havde nøjagtig samme tophastighed. Med ikke ringe lydeffekt gik det ned ad autobanen, og jeg syntes, at en time kunne være passende som bevis, da jeg faktisk havde mere tiltro til,

KANGOL jet hjælme

Britisk standard anerkendt

Også model godkendt af ACU
til motorcykelløb, go-kart
og automobiler

Beskytter
tinding og
ører.

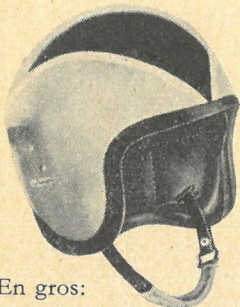
Alle
gængse
størrelser

Farve:
hvid.

Korkskal-
indlæg.

Kr. 75,-

Vejledende
udsalgspris



En gros:

C. REINHARDT $\frac{1}{5}$

Gl. Kongevej 11 - København V

at den tyske maskine var »autobahnfest«, end at englænderen kunne stå distancen. Selvfølgelig er det komplet idiotisk at udsætte sig for en motordefekt, når man er på langtur, men den evige trang til eksperimenter er ikke til at styre. Begge maskiner holdt til en distance på ca. 120 km, og da dette måtte være tilfredsstillende, blev der lukket for gassen. Havde hans maskine blot haft en lille smule større tophastighed end min, så havde han i tide været i stand til at forklare mig, at mine pyjamasbukser hang ud af sadeltasken, for det var det, han ville gøre opmærksom på med sine store armbevægelser. Jeg føler mig overbevist om at være i besiddelse af den absolutte rekord for pyjamasfejning af autobaner.

Den tusindårige Steyer skrev historie, blot den bevægede sig. Den gik i stykker på de mest bemærkelsesværdige steder. Dens første udenlandstur gik stort set Europa rundt, og den gik i stykker overalt. Min kone og jeg havde som så mange andre en bryllupsrejse til gode, da vi blev gift under krigen. Havde jeg haft noget andet valg, havde jeg afstået fra at benytte den tusindårige til min forsinkede bryllupsrejse. Vi startede den 1. maj i et eller andet år — årstallet kan være ligegyldigt, men den 1. maj er alle værksteder i hele Europa lukket fra middag, hvilket giver udtryk for en utilgivelig optimisme.

Lige inden Størstrømsbroen stænkede kølevandet op på vindspejlet, men vi lempede os da frem til færgen, hvor den omgående tissede på vogndækket fuldstændig som en hvalp, man har med hos fremmede første gang i bevidsthed om, at den har været stuere i ugevis. Medens alle andre passagerer boltrede sig i det kolde bord, måtte jeg reparere køleren. Når man står med en utæt køler på Grossenbrode færgen, er det ikke et spørgsmål om værktøj, men om erfaring, hvilket vil sige, at man må tage en bestemmelse, om man skal gå op eller ned efter de fornødne hjælpemidler. Op til kabyssen efter rugbrød eller ingefær eller ned i maskinen efter blyhvidt og hæfteplaster. Jeg havde mest tiltro til maskinen, og en maskinist ofrede det meste af en frivagt på at



Gratis

sender vi

**vort store nye ill.
katalog med priser
paa alle nyheder i**

**AUTO-UDSTYR
og
AUTO-TILBEHØR**

**— Skriv i dag —
Sendes overalt**

M. NIELSEN

IMPORT . EN GROS . EN DETAIL

**Albanigade 33 - 37
Telefon (09) 118360
ODENSE**

hjælpe mig, hvilket er den mest kærkomne service, jeg har fået hos DSB. På blyhvidt og hæfteplaster kørte vi helt til Bückeburg, hvilket var en lang og trælsom tur i de dage. Så blev køleren loddet hos en mekaniker, hvilket tog mester, en svend og en lærling hele formiddagen og det kostede femten DMark.

I Belgien opgav den tusindårige helt og holdent at køre mere, og det tog mig det meste af natten at reparere den, og da skidtet endelig startede, havde vi næsten ikke mere benzin, og klokken var fem om morgenen og alle benzinstationer var lukket.

Den tusindårige havde efter sigende været med ved Stalingrad, og den havde i hvert tilfælde et udmærket øje for verdenshistorien, for den rykkede frem til nøjagtig det samme sted, som tyskerne kom til under den første verdenskrig, nemlig Maux. Der ville min kone ringe til vor familie i Paris for at meddele, at vi kom om en time. Da hun kom tilbage, måtte jeg skuffe hende ved meddelelsen om, at vi ikke kom videre foreløbig, for nu skulle vognen tilsyneladende have et barn, for vandet var da i det mindste gået. En nærmere undersøgelse viste, at hele bunden til en afveksling var gået ud af køleren, hvilket virkede skæbnesvangert for den så hårdt erhvervede og dengang så knapt tilmålte valuta. Jeg stak hovedet indenfor hos en fransk mekaniker midt i hans middagspause, hvilket i sig selv illustrerer sagens desperate natur. Han kastede et blik i motorrummet og udtalte de vise ord: Tres compliquer, hvilket yderligere fik det til at gippe i de elendige, inflatoriske

francs i min tegnebog. Jeg forklarede, at jeg var dansk mekaniker, og hvis han blot ville låne mig lidt loddetin og lidt gas, så kunne jeg selv reparere den, hvilket han som ventet fandt fornuftigt — mekanikere er brødrefolk overalt i verden. Da jeg for et syns skyld spurgte, hvad jeg skyldte for tin og gas efter reparationen, kunne jeg glæde mig over at have hjulpet hans familie, idet jeg faktisk havde tjent 20 kroner i timen til ham ved mit arbejde. Senere betalte jeg 16 kroner for et kølerpulver i Paris, inden jeg satte kursen mod Østrig for at få en ny køler. Danske mekanikere er de rene engle.

Da jeg til min tålmodige hustru bemærkede, at det var godt, vi kun skulle ned og ikke op ad vejen til Mendola-passet, indrømmede hun, at det var galt nok at køre ned i betragtning af vognens noget sparsommelige bremses. Den slags skal man ikke tale så meget om, for vi havde tabt reservehjulet omtrent ved toppen og kom til at køre både op og ned igen. Den elendige bolt, der holdt dækslet over reservehjulet, havde faktisk ikke mere gevind tilbage, så jeg måtte have en ny bolt i Bolzano. På et værksted påstod de, at de ikke havde sådan en bolt, men mit øje hvilede sikkert på netop mit nummer i en broget rodekasse. Jeg tog den brugbare bolt og spurgte, hvor meget den kostede. I al beskedenhed forlangte han 300 lire. Så smed jeg min defekte bolt op i rodekassen, meddelte, at det var for dyrt og gik med den brugbare bolt — der kommer noget særligt op i mig, når man forsøger at tage mig åbenlyst i fuppen.

Vi har fået bedre biler og helt pålidelige biler, og kun sjældent kommer motorcyklen på de lange stræk, men med skam må man bekende, at det er ligesom om tilværelsen har mistet lidt af sin kolorit. Når man i løbet af 36 timer kørte og reparerede sig frem til Paris, så var man nok lidt træt, da halvandet døgn uden søvn altid vil gøre enhver lidt mat, men man havde dog set et stykke af Europa under en uventet synsvinkel. Men vi må hellere holde op her, så kan jeg altid fortælle videre, når SMJ har eksisteret i 25 år.

MHD.

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes.

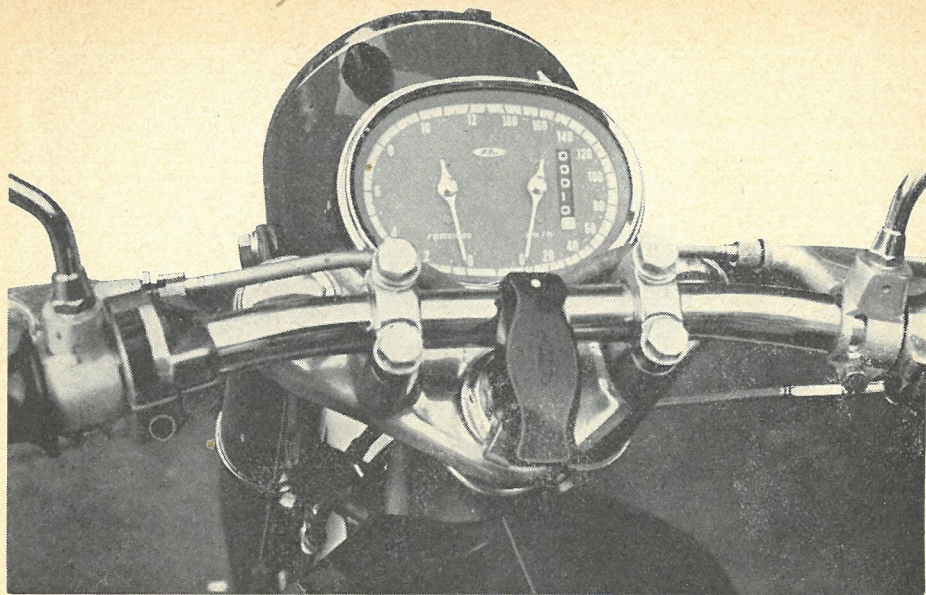
Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803



Foruden speedometer er der omdrejningstæller, og kilometertælleren er af pladshensyn anbragt med lodret talkolonne, hvilket næppe virker så fremmedartet for japanerne.

HONDA — på det danske marked

Endelig langt om længe kommer Honda på det danske marked, importeret af et rigtigt motorcykelfirma (Skjold P., København). Der har været forskellige forhandlinger med store importører, men disse har tilsyneladende totalt mistet troen på de tohjulede.

Honda vil indtil videre kun blive importeret i en enkelt model nemlig »Super Sport« CB 72 på 247 ccm, der i al beskedenhed udvikler 24 hk ved 9000 omdr./min. Vi er ganske enige med importøren i hans synspunkter gående ud på, at en moderne motorcykel skal have en tophastighed på rigeligt over de 100 km/t, da det med den stigende trafik er alt for farligt at køre med svage maskiner, der ikke kan præstere en hurtig overhaling.

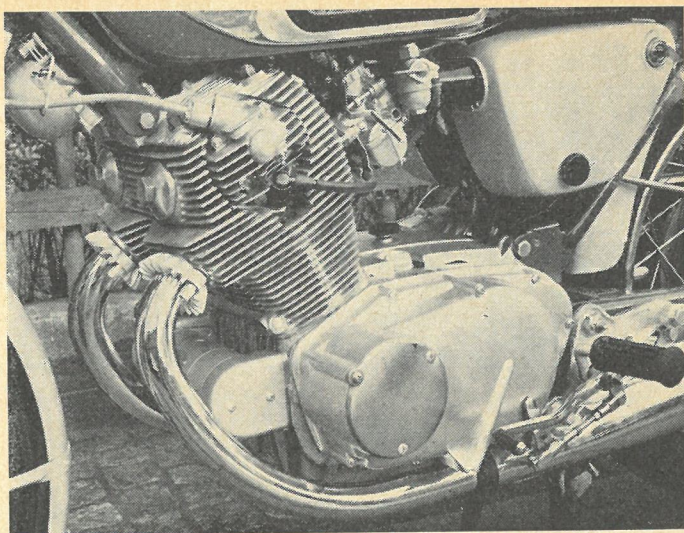
I mange år har japanerne haft ord for kun at kunne kopiere europæiske industriprodukter, hvilket de også har været mestre i, men

de europæiske motorekselfabrikker kan lære meget af Honda — foruden den grundige lektion, der er blevet givet på de internationale GP-baner, hvor Honda i sidste sæson opviste en næsten monoton række sejre med samme mærke på anden og tredjepladsen, hvilket naturligvis endte med et verdensmesterskab.

Model CB 72 er imidlertid ikke en racer, men en sportsmaskine, der er fuldt anvendelig til daglig kørsel. Motoren er opbygget som en twin — altså med de to cylindre anbragt side om side. Den overliggende knastaksel trækkes af en kæde direkte fra krumtapakslen, og knastakslen driver tillige afbryderkontakterne, der betjener en spole til hver cylinder.

Motoren er bygget sammen med en firetrins gearkasse, og det fælles krumtap- og gearkassehus er deleligt efter en vandret midtlinie, hvilket i høj grad letter repara-

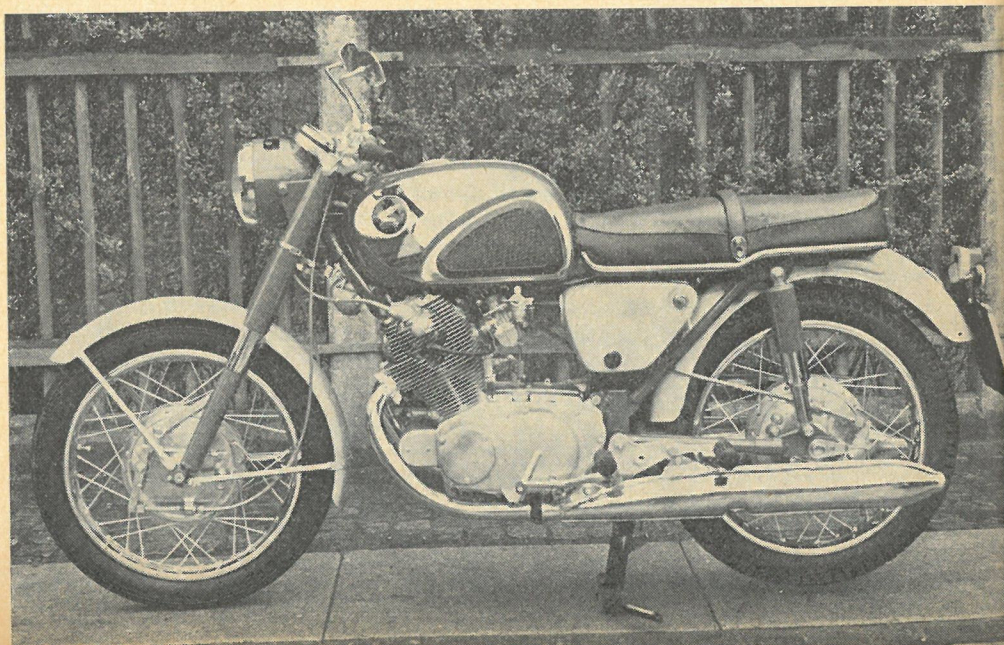
Topstykker og knastakselhus er støbt sammen i et enkelt stykke gods med inspektionssdæksler, gennem hvilke man kan indstille spillerum mellem vippearne og ventiler. Knastakslen trækker drevet til omdrejningstælleren. Bag dækslet i kædekassen sidder et centrifugaloliefilter, og den elektriske starter ses foran på krumtaphuset.



tionsarbejdet og navnlig lejemonteringen. Krumtapsakslen består af fire svinghjul med et selvstændigt krumtapslag til hver plejlstang, og de to krumtapslag er samlet om en hovedlejesøle, der bærer kædehjulet til knastakslen — systemet kendes bl. a. fra de ældre to-cylindrede Horex-modeller. Direkte på krumtapsakslen sidder rotoren til en vekselstrømsdynamo, der over en ensretter oplader en 12 volt akkumulator. Motoren startes med elektrisk starter af samme type, som anvendes i biler.

Motoren trækker over en kort kæde en flerpladekobling i oliebad, og gearkassen har fire udvekslingsforhold, der skiftes fra pedal i venstre side. Foruden den elektriske starter er der også indbygget en kickstarter

Honda Super Sport er en meget særpræget maskine med mange detaljer, som man ikke finder på andre motorcykler. Eksempelvis er krumtapslagene i den to-cylindrede fire-takt motor forsat 180° for hinanden, og i tomgang kommer motoren derfor nærmest til at lyde som en V-2 motor.



i gearkassen. Smøresystemet er vådsumpsmøring med enkelt tandhjulspumpe, og af hjælpeudstyret skal endvidere nævnes to karburatorer med effektive luftfiltre.

Stelkonstruktionen er meget særpræget, for selv om det er et rørstel, er det nærmest udført som et »centralrør af rumgitterkonstruktion«. Det øverste stelrør er forstærket af et par dragere som et brofag, og to korte rørstykker bag kronhovedet er boltet til motorens topstykke. Gearkassen er boltet til den underste del af stellet, og på den måde kommer motorblokken til at indgå i den bærende konstruktion. Forgafflen er ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet i en svinggaffel, og fjederaggregaterne til baghjulet kan indstilles på tre forskellige måder, idet der ikke alene tages hensyn til belastningen med og uden bagsædepassager, men også til muligheden for at deltage i motorløb med denne maskine. I samme retning peger fodhvilerne, der kan monteres tre forskellige steder, og desuden kan der leveres særligt udstyr til sportsbrug, hvilket vil sige ud-

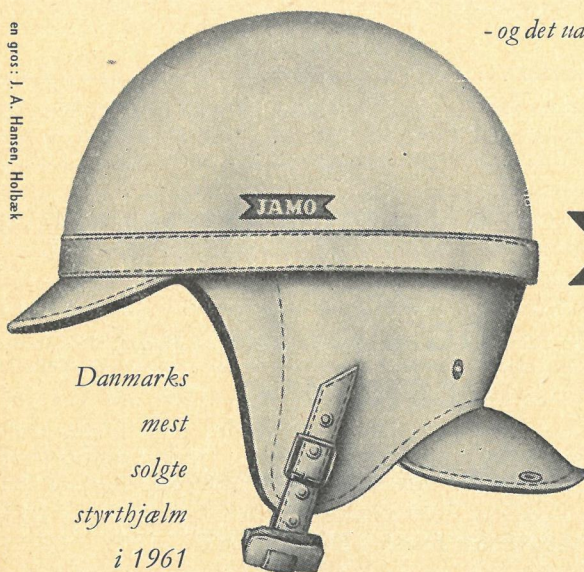
blæsningsmegafoner, smalt styr, særlig bremsepedal til montering langt tilbage på maskinen o. s. v.

Det daglige standardudstyr har også et vist sportspræg, og i dette tilfælde er det nok meget hensigtsmæssigt, at der er bygget en omdrejningstæller ind i speedometeret, for maksimaleffekten udvikles ved 9000 omdr/min, og i det område kan man nemt høre og føle en hel del hundrede omdrejninger forkert. Maksimalhastigheden opgives til 155 km/t, men det må uden tvivl være i absolut GP-stil; for 24 hk kan næppe bringe maskinen op til denne hastighed med to mand i oprejst stilling, hvilket f. eks. den tyske industristandard foreskriver. Prisen er kroner 5440,- leveret på gaden, og specifikationerne ser således ud:

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 54 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen: 247 ccm, topventilet, overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 9.5:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 9000 omdr/min. Smøresystem: Vådsump. Stempelha-

Det er hul i hovedet at køre uden styrthjælm

en gros: J. A. Hansen, Holbæk



Danmarks
mest
solgte
styrthjælm
i 1961

- og det uanset om De kører Knallert,
Scooter eller Motorcykle
men husk når De kører —
det skal være en

JAMO

STYRTHJÆLM

fordi

JAMO styrthjælm er en glasfiberhjælm med skygge.

fordi

JAMO styrthjælm har den fineste skindbesætning med nakkeslag.

fordi

JAMO styrthjælm har skumgummiindlæg ved ørerne.

fordi

JAMO styrthjælm er den bedste og fineste styrthjælm De overhovedet kan købe.

FAS HOS ALLE FØRENDE FORHANDLERE

stighed ved 9000 omdr/min 16,2 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde.
Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,63:1, 2. gear 11,10:1, 3. gear 7,83:1, 4. gear 6,68:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 2,75:18, bag: 3,00-18.

Stelkonstruktion: Svejset rørstel.

Hjulophængning, forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt sadel.

Benzintank rummer 14 liter.

Olietank rummer 1,51 liter.

Elektrisk anlæg: 12 volt. Ampèretimer på akkumulator: 9. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Lampe.

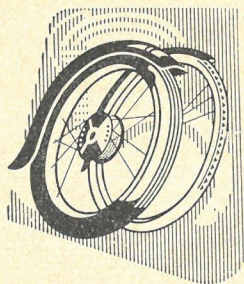
Udstyr: Speedometer, omdrejningstæller, styrlås, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand 1295 mm, fri højde fra jorden 140 mm, styrets bredde 615 mm. Egenvægt 153 kg.

Skilte til ØR-løb

Ved orienteringsløb indenfor D.M.U. og D.A.U. har man hidtil anvendt firkantede kontrolskilte med påskriften KONTROL, men ved justitsministeriel bekendtgørelse af 27. april i år skal disse skilte nu ændres. Bestemmelsen træder i kraft pr. 1. juli i år. Skiltene skal nu være trekantede, og sidelængden på de to sider 35 cm, medens den tredje side skal være 25 cm. Den korte side skal være lodret, og spidsen skal pege væk fra vejen. Farverne er følgende: Åben tidskontrol: gul, rutekontrol: blå og hemmelig tidskontrol: blå/gul, idet den øverste halvdel af skiltet er blå, og den nederste gul. De hidtil anvendte markeringspile for rute- og hemmelige kontroller har farve og dimensioner som for åben tidskontrol.

Der har hidtil været mange forskellige nuancer på de anvendte skilte, men nu har D.A.U. benyttet lejligheden til at få farverne standardiseret, og der må kun anvendes farverne: gul 25, lyseblå 55 efter Dansk Standard nr. 735, en bestemmelse, der er virkelig hensigtsmæssig. Endvidere må skiltene ikke bære påskrift af nogen art.



5. INTERNATIONALE CYKLE- OG MOTORCYKLE UDSTILLING

26.-30. September 1962

Frankfurt am Main · TYSKLAND



Orienteringsløb

AF ING. AXEL JAPP

Inden man kommer ud at styre i et OR-løb, skal løbsledelsen have alle tilladelser i orden. Ikke alene skal de nødvendige tilladelser til kørsel på private veje være indhentet, men det allervigtigste er..., at myndighedernes tilladelse foreligger.

Ved alle løb, hvori den tidsmæssige faktor spiller ind, skal det pågældende løb være anmeldt til og godkendt af myndighederne. Indtil for et par år siden skulle hvert eneste OR-løb godkendes af Justitsministeriet, idet der blev indsendt en løbsansøgning. Disse ansøgninger indsendtes dels gennem de officielle unioner såsom D.M.U. eller D.A.U., eller en klub sendte ansøgningen direkte ind til ministeriet og fik normalt godkendt løbet.

Efterhånden som OR-sporten greb om sig blev der kørt flere og flere OR-løb så man nu er oppe på flere hundrede OR-løb

om året, og da hver ansøgning skulle fra Justitsministeriet og ud til de politimestre, i hvis politikreds løbet blev kørt, for godkendelse, svulmede denne korrespondance efterhånden op til sådanne højder, at man i ministeriet besluttede at decentralisere hele systemet med ansøgningerne.

Nu sendes en løbsansøgning via den union, som den pågældende klub er tilsluttet, direkte til den politimester, i hvis politikreds løbet starter, og det er også denne politimester, der giver den officielle tilladelse til, at løbet afholdes under de sædvanlige og af Justitsministeriet fastsatte bestemmelser.

I de af Justitsministeriet fastsatte bestemmelser for afholdelse af motororienteringsløb står bl. a., at der skal forefindes mindst een hemmelig tidskontrol for hver påbegyndt 60 km af løbet, og som ved så mange

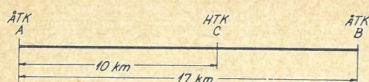


Fig. 1a

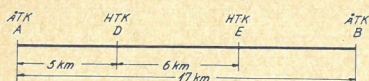


Fig. 1b

Her er vist den i teksten omtalte etape på 17 km mellem de åbne tidskontroller A og B. Øverst er der placeret en hemmelig tidskontrol C på strækningen, medens der på den nederste etape er placeret to hemmelige tidskontroller, nemlig D og E.

cirkulærer og bestemmelser kan denne bestemmelse fortolkes på forskellige måder.

Tænk her vi os et OR-løb på 100 km længde, skal der altså være placeret mindst to hemmelige tidskontroller på denne strækning, men hvordan? Skal den ene HTK være placeret, inden de første 60 km af løbet er kørt, og den anden HTK på den sidste del af løbet, eller kan man placere den ene HTK ved f. eks. 35 km og den anden ved f. eks. 50 km?

Meningerne er altså delte, men meget taler for, at placeringen af de hemmelige tidskontroller ikke skal være inden for ganske bestemte afsnit af ruten, men blot, at man skal have et passende antal hemmelige tidskontroller.

Er denne antagelse ikke rigtig vil bestemmelsen om hemmelige tidskontroller ofte være noget illosorisk, idet man da for hver 60 km af løbet ved, at der kommer mindst en HTK. Har man fra start kørt de første 45-50 km uden at møde en HTK, så vil man ved den næste tidskontrol få en køreordre, hvis længde er omkring 10-12 km, og så kan observatøren hurtigt fortælle »styrmanden«, at denne gang skal der passes på, for nu er det tid for den hemmelige tidskontrol. At man mange gange ud af køreordren næsten kan se, at der på denne strækning findes mindst en hemmelig tidskontrol er så en anden sag, men placering af en hemmelig tidskontrol må ikke være noget, man kan tage for givet, højst noget, man kan gisne om.

Når der i bestemmelserne står, at der skal

være mindst en HTK pr. påbegyndt 60 km, så betyder det naturligvis, at man gerne må anbringe mange af dem, men det er de færreste klubber, der anvender denne fremgangsmåde. Hemmelige tidskontroller opfattes af nogle som ondsksfuldheder fra løbsledelsens side. Det er det måske også i nogle tilfælde, men ved rigtig kørsel vil man hurtigt opdage, at det faktisk er en sport at ankomme til de hemmelige tidskontroller på det rigtige tidspunkt. Her i landet skal vi kun ankomme til de hemmelige tidskontroller inden for en ret bred margin, men i Norge — hvor næsten alle tidskontroller er hemmelige — foretages tidtagningen med sekunders nøjagtighed, en tidtagningsmetode, vi senere skal se lidt nærmere på.

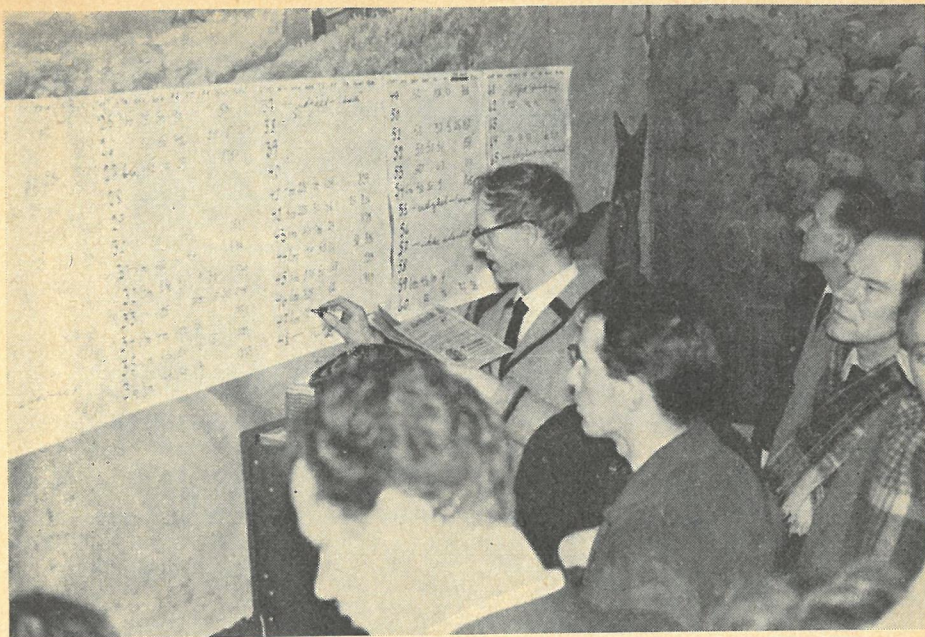
I det nationale reglement for automobilsport i Danmark står der bl. a., at en hemmelig tidskontrol uden beregning af strafpoints kan passeres indtil 10% tidligere end idealtiden, såfremt ikke andet er anført i tillægsreglerne eller på køreorderne. Forsinket ankomst er tilladt og medfører ikke strafpoints, dersom ikke andet er anført i tillægsreglerne. Idealtiden udregnes fra den nærmest foregående åbne tidskontrol, specialprøver — etaper undtagen.

Holder man sig til reglementets bogstav, er der overhovedet ingen tvivl om, hvordan beregningen vil se ud, men lad os se på et eksempel:

Vi har en distance mellem de to åbne tidskontroller A og B på 17 km, og strækningen skal gennemkøres med 30 km/t. Efter 10 km's kørsel er der placeret en hemmelig tidskontrol C, og vi kan nu prøve at køre denne strækning på forskellig måde.

Skal vi undgå at få strafpoints ved C, må vi ikke ankomme til C tidligere end 18 minutter efter start fra A, idet køretiden er 20 minutter, og med en tilladt for tidlig ankomst på 10% bliver dette til 2 minutter så $20 \div 2 = 18$ minutter altså er tidligste ankomst.

Har vi nu undervejs fra A til C været en »lille tur i skoven« og først ankommer til C efter 27 minutters kørsel, får vi altså ingen strafpoints, og så gælder det om at skynde



Såsnart resultaterne er færdigberegnet, bliver de slået op og studeres naturligvis med stor interesse.

sig, da der kun vil være 7 minutter til at køre de sidste 7 km på, dersom man vil undgå at få strafpoints ved B. Bestemmelsen om for sen ankomst til en HTK kan altså i visse tilfælde være uhensigtsmæssig. Dette har en hel del klubber indset, og med den pasus — såfremt ikke andet er anført — der er indført i afsnittet om de hemmelige tidskontroller, har de så i tillægsregler ændret bestemmelserne så en HTK uden beregning af strafpoints kan passeres indtil 10% tidligere eller senere end idealtiden, og så er der straks mere mening i bestemmelsen om de hemmelige tidskontroller.

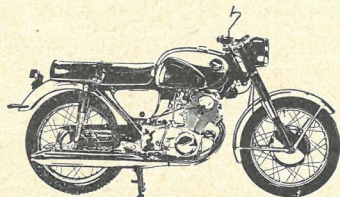
Var den ovenfor nævnte hemmelige tidskontrol C ikke placeret ved 10 km, men f. eks. ved 10,250 km, var tidsberegningen kommet til at se således ud: 10,250 km svarer til 20'30" køretid, der forhøjes til 21 min. 10% heraf bliver 2,1 min., der igen forhøjes til 3 min., så tidligste ankomsttid uden beregning af strafpoints bliver 18 min. efter A, altså samme køretid som før. Er der også en grænse for for sen ankomst som ovenfor anført, bliver seneste ankomsttid $21 + 3 = 24$ min. køretid efter A. Til-



Forinden man starter i et OR-lob, skal licens og førerbevis kontrolleres.

HONDA

Super Sport 250 cc



Dream Super Sport 250 Typ CB 72

Er i takt med udviklingen — ingen anden mc byder Dem så fantastiske køreegenskaber — de store racerbremser yder en hidtil ukendt sikkerhed — en forrygende acceleration giver tryghed ved overhaling.

Men HONDA skal ses og studeres nøje og man vil bemærke en lang række af små finesser hvor HONDA Super Sport adskiller sig fra det man hidtil har regnet for godt nok — og så en tophastighed på 155 km/t aldeles ukendt for købsbare 250 cc mc.

2 cylinder — 2 karburatorer — 9000 omdrejninger — 24 HK — overliggende knastaksel — omdrejningstæller — racerbremser — el-selvstart.

Pris på gaden
Kr. 5440

*Vi sælger på rate uden veksler og med
fradragsberettigede renter.*

Forlang HONDA katalog tilsendt!

Import: **SKJOLD P.** VODROFFSVEJ 56. TLF. 35 13 10

DUNLOP

*vandt
igen!*

MONTE CARLO
RALLY
1., 2. OG 3. PLADS

bage bliver der så 10 minutter til at køre 6,75 km i, og det svarer til en gennemsnitshastighed på ca. 40 km/t, hvilket absolut ikke virker afskrækkende.

Efter disse beregningsmetoder gives der ikke ny tid ved de hemmelige tidskontroller, så ankomsttiden til den næste åbne tidskontrol er uafhængig af den noterede tid ved den hemmelige tidskontrol. Nogle klubber har dog praktiseret den nævnte beregningsmetode med $\pm 10\%$, og samtidig give ny tid så den givne tid bliver den virkelige afgangstid på næste etape, og det er denne afgangstid, der skal danne grundlag for beregning af ankomsttid til næste åbne eller hemmelige tidskontrol.

Til den næste hemmelige tidskontrol — der er i og for sig ikke noget i vejen for, at man kan anbringe to eller flere hemmelige tidskontroller mellem to åbne tidskontroller og også her er der i D.A.U.s reglement foreskrevet, hvordan tidsberegningen skal foretages.

Hvis der mellem to åbne tidskontroller findes to eller flere hemmelige, og der gives strafpoints ved den første af de hemmelige tidskontroller, må strafpointsberegningen ved den (de) nærmest følgende hemmelige tidskontrol(ler) kun ske i den målestok, i hvilken forspringet er blevet yderligere forøget. Gennem denne paragraf er der altså lagt en vis dæmper på gemytterne, idet der i en anden paragraf står, at idealtiden fra åben tidskontrol til hemmelig tidskontrol, eller fra hemmelig til hemmelig tidskontrol altid

regnes fra nærmest foregående kontrol (åben eller hemmelig).

Tænker vi os, at der på den førømtalte etape mellem A og B var anbragt to hemmelige tidskontroller D og E efter henholdsvis 5 og 11 kilometers kørsel fra A, vil idealtiden fra A til D blive ti minutter, og tidligste ankomst bliver nu 9 minutter. Fra D til E er der 6 kilometer svarende til en køretid på 12 minutter, og tidligste ankomst bliver her 10 minutter regnet fra afgangstiden ved kontrol D. Har vi nu taget lidt god tid til kontrol således, at vi får noteret 15 minutter efter start fra A, så må vi ikke ankomme tidligere end $15 + 10 = 25$ minutter efter start ved A til E, og tilbage er der så 9 minutter til at køre 6 kilometer i, hvilket svarer til 40 km/t.

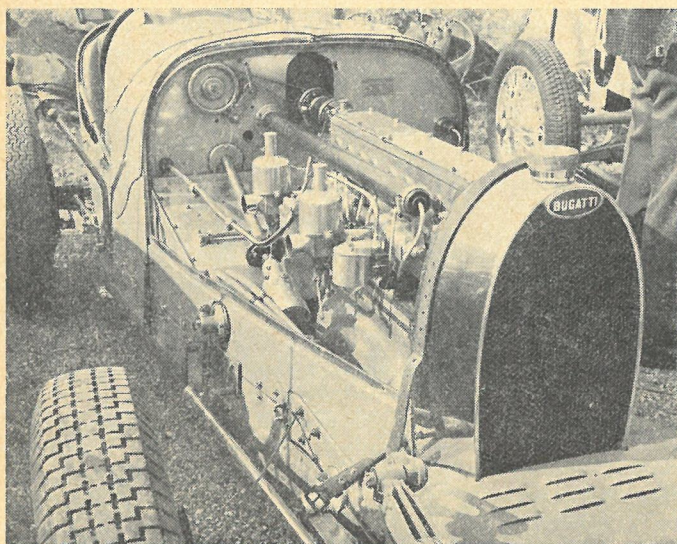
Placering af to eller flere hemmelige tidskontroller på en etape kan altså hjælpe med til at holde gennemsnitshastigheden nede, men er man kommet ret meget for sent til D og ikke får kørt hele tiden ind inden E, vil den i mange tilfælde få en »spand kul« på den sidste strækning, og løbsledelserne bør derfor lade den sidste strækning gå på forholdsvis gode veje, så lidt hurtig kørsel ikke vil være til gene for den almindelige trafik. Der findes en del klubber — især i Jylland — der helt har strøget den i reglementet tilladte tolerance på 10% så både for tidlig og for sen ankomst til en hemmelig tidskontrol giver strafpoints, og her gives der naturligvis ny tid ved alle tidskontroller. Normalt tillades dog en afvigelse på to minutter, eller man giver tilladelse til det såkaldte »valgfri« minut, idet det danske tidtagerudstyr som tidligere skrevet ikke er i særlig god forfatning.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Copenhagen Cup

Grand Prix på Roskilde Ring



Den engelskejede Bugatti 35 fra 1926, der var forsynet med en 2,3 liter motor med kompressor. Den 8-cylindrede motor havde overliggende knastaksel, og på billedet kan tydeligt ses, hvordan „le Patrone“ har etableret forbindelsen til omdrejningstalleren.

Søndag den 27. maj blev dette års *Copenhagen Cup*, det 6. i rækken, kørt, og som ved de tidligere løb var det meget fine felter, der var samlet. Desværre var vejrguderne ikke venligt stemte. En bidende kold vind fejede ind over banen, og kun en ca. 10.000 tilskuere overværede løbene.

Bortset fra F III-klassen, hvis kørere var i Århus til løb på den jyske væddeløbsbane, var alle de nationale klasser repræsenteret, samt en specialklasse for historiske Grand Prix-vogne, måske en af de mest interessante.

For standardvogne er der ganske klare forskrifter for, hvor meget og hvordan man må tune motorene og vognene i de forskellige klasser, men i løbet af de sidste år har der været givet så mange dispensationer, at det ikke var let at finde ud af, hvad der egentlig var tilladt og hvad der var forbudt.

D.A.U.s sportsudvalg har derfor nøje præciseret, at vognene skal opfylde bestemmelserne i det internationale bilsportsreglement, dog har man i klassen for standardvogne 1300-1600 ccm givet den dispensation, at vognene må forsynes med en karburator for

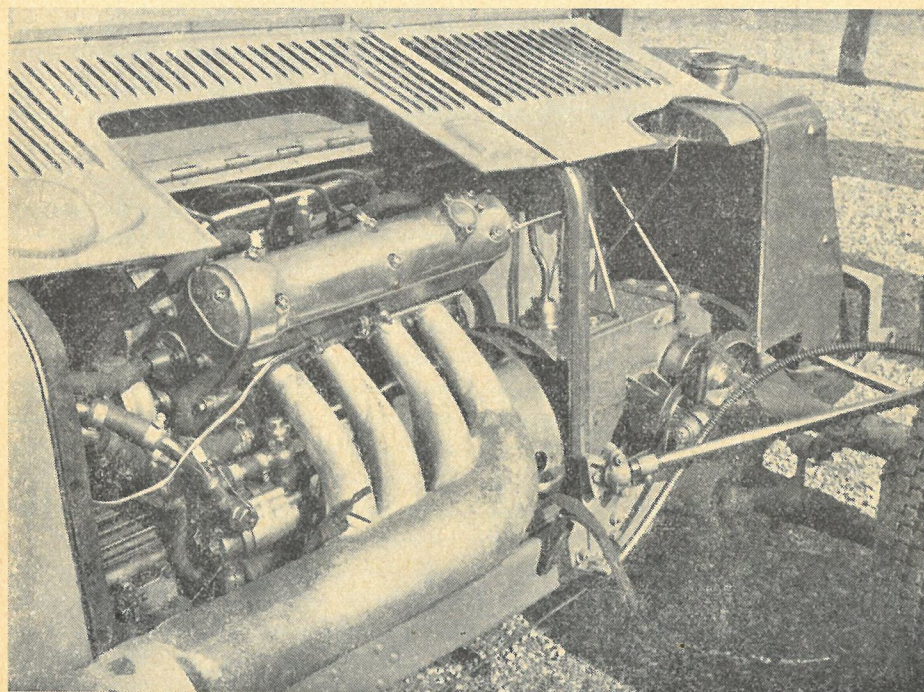
hver to cylindre, når karburatoren er af samme type som den originale.

Dette satte også sit præg på »Volvo-klas-sen«, hvor de deltagende vogne nu havde fået et mere civiliseret præg. De var nu forsynet med lygter i stedet for blikplader, der var monteret sæder, de forskellige ud-skæringer rundt om i karosserierne var forsvundet, og vognenes tophastighed var måske blevet reduceret en anelse, men kun til det gavnlige. Nu var det ikke længere een af vognene, der var absolut favorit, men feltet var meget mere samlet under hele dette heat, og mellem de første seks vogne i mål var der ikke ret mange sekunders forskel. Der var i dette løb kamp om alle de forreste pladser lige til målstregen, og blot to om-gange før mål kunne stillingen ikke forud-siges med nogen nøjagtighed. Ellemann Jakobsen var fortjent, men hårdt trængt af

Wittrup Willumsen, der i et forsøg på at gå forbi Ellemann få meter før mål spandt en halv omgang i Pirellisvinget og standsede med forhjulene i inderbanens afgrænsnings-grøft.

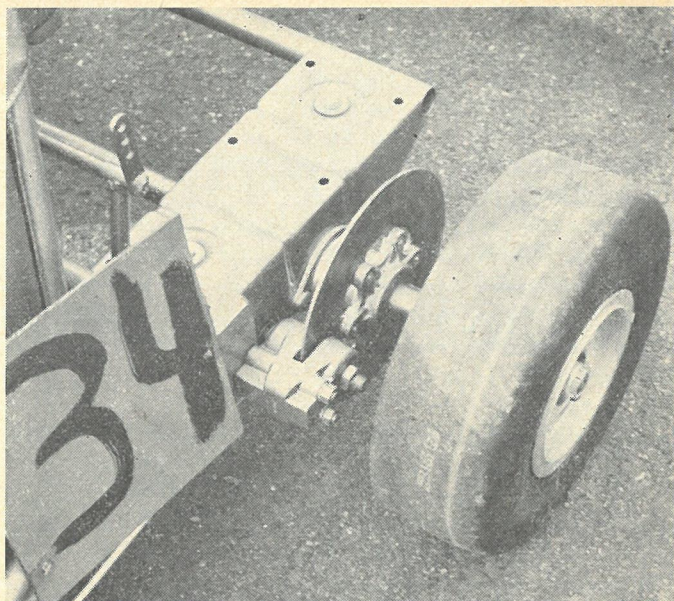
I denne klasse var der en fremmed »fugl«, idet New Zealænderen Frank Hamlin star-tede i den nye Vauxhall Victor med sports-motor, men denne vogn egnede sig absolut ikke til Roskilde Ring i den udførelse den mødte frem i, og måtte klare sig med en plads allersidst i feltet.

I klassen for standardvogne under 1000 ccm har de små BMC Cooper-vogne helt taget teeten fra de hidtil så suveræne SAAB-vogne, men det har absolut ikke gjort klas-sen mindre interessant. Vinder blev englæn-deren John Love i en Morris Mascot Cooper efter en helt formidabel kørsel, men her kunne danskerne også være med, og Fritz



Derby Maserati. Man ser den lavtliggende tværgående bladfjeder og det kraftige kugleled for selve forakslen. Til venstre i billedet kan man lige skimte kompressoren, foran denne den 4-cylindrede rækkemotor, og allerforrest gearkassen og differentialet.

Det er ikke tilstrækkeligt at en vogn skal kunne køre stærkt, den skal også kunne bremse, og på flere formel K-vogne er der nu monteret skivebremser, hvilket iøvrigt kunne tyde på, at det igen er de fabriksfremstillede „racere“ der vil komme til at dominere også i denne klasse.



Møller fik med en Mascot Cooper fra den danske Team Mascot forbedret den officielle banerekord til 52,7 sek., men måtte udgå ca. 400 meter før mål på grund af en defekt kobling.

I denne klasse var tyskeren Helmuth Zick anmeldt med en Fiat Abbarth 850, men da vognen var forsynet med et specielt arrangement således, at motorhjælmen stod åben under kørselen, ville maskinkontrollen ikke godkende vognen under lørdagens eftersyn. Den blev derefter forvist til kørsel i klassen for vogne under 1300 ccm, hvor man kører i den såkaldte tuningsgruppe 3, medens de andre standardvogne kører i tuningsgruppe 2. Da det imidlertid om søndagen blev opklaret, at de nævnte beslag var standardudstyr fra Abbarth, fik Zick tilladelse til at starte i den oprindelige klasse, men da han kunne se, at han ikke kunne slå B.M.C.-Cooperne, (hans træningstider om lørdagen placerede ham som nr. 11) valgte han at starte i den større klasse og præsterede her at blive nr. 2 efter en meget hård kamp med Peter Justesen i VW. I denne klasse startede

Mogens Ludvigsen og Palle Ancher begge i nye DKW Junior med fabrikstunede motorer, men det hjalp desværre ikke ret meget, for vognenes vejbeligenhed var ikke blevet modificeret således, at motorernes ydeevner ikke kunne udnyttes.

Der var stillet store forventninger til den såkaldte opvisningsmatch for historiske Grand Prix vogne under 3 liter med kompressor eller over 3 liter uden kompressor. Det blev en opvisningsmatch, men lørdagens træning med disse vogne var dog den mest imponerende. Ikke fordi vognene ikke kørte stærkt om søndagen, men da disse store tunge vogne skulle ud på banen, begyndte det at regne, så banen blev fedtet, og kørerne kunne ikke lade de mange henslurrende hestekræfter spille frit.

Det var især englænderne, der imponerede, men de var også alle fire virkelige »racerkørere« med international F.I.A.-licens og med starttilladelse fra R.A.C. Den deltagende E.R.A. fra 1936 med 1,5 liter og kompressor var ganske imponerende at høre, og ikke mindst i gearskiftet, der sikkert er

et af de hurtigste, der er hørt på Roskilde Ring. Vognen var forsynet med en Wilson-gearkasse med forvælger, så køreren ikke skulle foretage den »langsommelige« gearskiftning med en almindelig gearstang.

Den største af disse vogne var en Lago Talbot fra 1938 med en 4,5 liter motor uden kompressor. Det var en vogn, hvor der skulle armkræfter til for at tumle den, og med blot en kende for megen »gas« skred den omgående ud under søndagens løb, men her var det igen lørdagstræningen, der virkelig viste, hvad vognen kunne.

Eneste i verden!

Blandt de seks vogne i denne klasse var der én med forhjulstræk, noget der enkelte gange i tidens løb har været prøvet og sikkert også fremover vil blive forsøgt. Denne vogn, en Derby Maserati fra 1934 med 1,5 liter motor med kompressor, er den eneste i verden af sin art, og den er still going strong. Det gjaldt for øvrigt for alle seks vogne. Nok var det skueretter, men de kunne også anvendes. De bedste omgangstider blev taget om lørdagen, og de målte tider svarer til gennemsnitshastigheder på omkring 90 km/t.

Selve Copenhagen Cup var i år udskrevet for formel J-vogne, og her var det et meget fint engelsk felt, der tog for sig af retterne. Team Lotus mødte med to fabriksvogne, og Tyrrel Racing mødte med Coopere, men der var både Brabham, Lola, Merlyn o. m. a. Kampen kom naturligvis til at stå mellem de fabriksanmeldte vogne, og det blev John Love fra Tyrrel Racing, der gik af med sejren, efter at Peter Arundell fra team Lotus havde vundet første heat, men måtte udgå i andet heat på grund af en punktering.

Den første start på søndagens store program for Go-karts, eller formel K-vogne som de nu skal benævnes. Der er ved at komme mere »stil« over disse vogne, men der er for mange *jernsenge* og for forskellig motormontering til, at det er for meget opvisning og for lidt løb.

A. J.

Lille vogn- store resultater

I de første to måneder af i år slog Morris Mascot sit navn fast i international automobilsport, og i de sidste uger har den lille vogn igen gjort sig nydeligt bemærket i en række løb over det meste af kloden.

Størst succes fik Pat Moss og nygifte Ann Riley i det fornylig afsluttede Tulipanløb, hvor de i en MASCOT COOPER ikke alene besejrede samtlige damer — men også slog samtlige andre vogne ved at vinde generalklassementet. Anden pladsen blev besat af svenskeren Gunnar Andersson, og tredje pladsen gik til årets Monte Carlo sejrherre, Eric Carlsson. Af de ialt 142 deltagere fuldførte 98. Af de øvrige resultater kan nævnes, at det finsk-svenske hold, Rauno Aaltonen og Gunnar Palm, vandt klasse B i en MGA Coupé. Det var Pat Moss' tredje Ladies Cup sejr i Tulipanløbet og hendes anden Ladies Cup sejr i år — den første hentede hun hjem i januar måned i Monte Carlo løbet.

1000 KR. BILLIGERE

Øget produktion og efterspørgsel efter SAAB 95, Combi, har gjort det muligt at sætte prisen ned med små tusind kroner. SAAB Combi 95, der i år har vundet det største antal rallysejre af alle vognmærker, har alle SAAB'ens karakteristiske, gode egenskaber — en sikker og stærk vogn til al slags kørsel, hvadenten man vil benytte den til varetransport eller som udpræget familievogn. At den fremstilles på en flyvemaskine-fabrik ses tydeligt på bagvognens udformning. Den er konstrueret aerodynamisk, så luften gennem en »lufthøvl« glider ned over den store bagrude og holder den fri for støv, der kan hindre udsynet bagud. Denne konstruktion medfører desuden, at man ved kørsel i regn får bagruden vasket helt ren.

teknisk BREVKASSE

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

Jeg vil lige begynde med at give den »Tekniske brevkasse« min bedste anerkendelse, man kan her af og til få et godt tip. Derfor forbavses man, når der en enkelt gang er en besvarelse, som man syntes kunne have været bedre. Som nu i nr. 5, hvor en »rugbrødsfører« beder om råd for hans varmende bremses, hvor han må åbne en luftskrue for at kunne køre videre. Man taler om udvidelse af væsken på grund af varme. Dette finder altid sted ved almindelig opbremsning, og derfor findes der som bekendt i disse systemer et ganske lille hul lige foran trykstempet i hovedcylindren, når dette er i hvilestilling, således at væsken frit kan gå tilbage i beholderen gennem dette hul. Jeg har imidlertid vel en halv snes gange i de 25 år, jeg har arbejdet med biler, set, at nogen i deres bestræbelser for at få en bremse stram, har indstillet stødstangen til pedalen, således at dette hul ikke afdækkedes, når stemplet står i hvilestilling.

At der er skiftet hovedcylinder, behøver ikke at betyde, at denne fejl er blevet rettet. At hjulene ikke varmer lige meget, kan skyldes, at bremsekoens tilbagetræksfjedre ikke er lige stramme. Jeg tør naturligvis ikke garantere for, at dette er fejlen, men meget tyder på det, og da en af vores lærlinge, som jeg netop i forgårs stod og forklarede om det omtalte hul, gjorde mig opmærksom på artiklen i brevkassen, faldt det os ind at skrive disse par ord.

E. J., Ullerslev, Fyn.

Heller ikke vi var helt tilfredse med vort svar, men hvordan kan vognen vandre ud og

ind på et specialværksted med elementær fejljustering. Desuden skulle bremserne slippe efter kort tids afkøling. De skulle imidlertid ikke undre os, om De har ret.

★

Kort og godt: problem: karburator på NSU Prinz 2.

Evindelige besværligheder med Bing karburatoren, der i den tid, jeg har haft vognen (siden oktober 1960, købt ny, nu kørt godt 33.000 km), har nu bragt min tålmodighed til at briste. At en gennemgribende rensning af samtlige 12 dyser hver 12.000 km er nødvendig kan vel accepteres (ifølge instruktionsbog), men samme procedure har været nødvendig i al fald for hver 1500 km og til tider oftere. Tanken er omhyggeligt rensat i demonteret stand, ledninger og rør rensat, benzinpumpe med filter adskilt og rensat for om muligt at hindre den stadige tilsmudsning af dyserne, at det olievædede luftfilter samtidig er rensat kan tilføjes for fuldstændighedens skyld. Spjældets endedæksel er i den forløbne tid udskiftet to gange grundet så stor slitage, at spjældet slæbte på siderne af boringen. De to lejer for spjældet er smurt med enten grafit eller Molikote efter hver adskillelse respektivt for at nedbringe slitage og samtidig for at få bowdentrækket til at gå bare nogenlunde som ønskeligt. Karburatoren er den tredje modificerede type med fjederbelastet svømmerventil, type F.

Vognen er efterhånden udstyret som en kompliceret sag med olietermometer (moto-

meter med dyppeføler område 0-120° C), vacuummeter Smith, oliemanometer Smith 0-100 psi, og endelig omdrejningsviser transistoriseret 0-5000 omdr/min, egen tilvirkning.

Karburatorfejlen erkendes let respektivt ved faldende vacuummetervisning fra normalt 20 tommer i tomgang (600 omdr/min.) til 14-18 tommer, eller ved normal kørsel ved kraftig øgning af olietemperaturen fra normalt 90 til 105-110° C. At tændrørene samtidig ved kontrol bliver hvide på såvel midtelektrode som stelkrans fuldender billedet om for mager karburering. En forøget ændring af »luftskruen«, der vel rettelig er en emulsionsventil, bringer kun motoren til ujævn gang eller nægtende trækfunktion, når fejlen viser sig. Det er ikke lykkedes at påvise snavset i nogen dyse direkte, men en trykluftrensning bringer prima resultat hver gang.

Der anvendes til Prinz 4 Solex karburator. Kan mon De give råd om type anvendelig til 20 hk motoren?

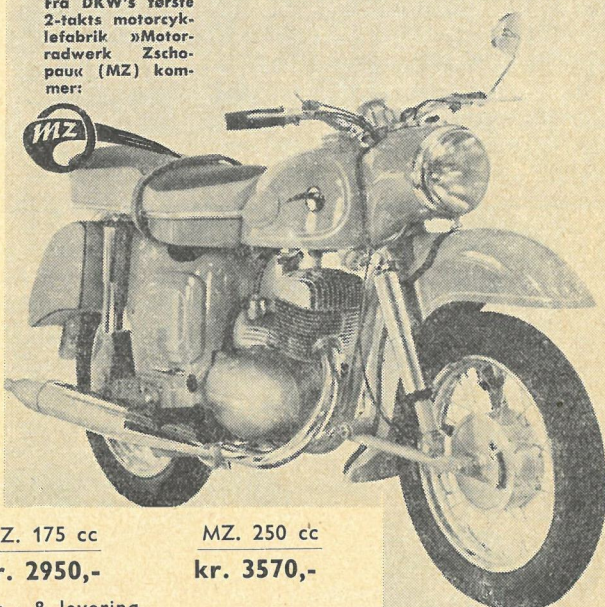
Omend jeg selv efter en række uheldige erfaringer fra et »værksted« servicerer min vogn, har et rundspørge afsløret samme problem hos andre Prinz-ejere. Vi udsender da samtlet vort nødråb. B. P., København Ø.

Vi ved, at Bing karburatorerne til 20 hk Prinz er meget følsomme overfor de mindste urenheder, og forbedringer er opnået ved at montere et keramikfilter på benzindrøret til karburatoren, men det er stadig ikke nogen glørværdig fin karburator til formålet. — Man kan benytte Solex 34 PCI type E 14981 i forbindelse med ny indsugningsmanifold og andre NSU dele, nemlig manifold 411-600-509, afdækningsplade 411-600-508, isolerplade 411-600-014 og pakning 411-

En moderne motorcykle med alt det udstyr der nu til dags kræves til økonomisk og luksuriøs kørsel til både hverdags- og feriekørsel.



Fra DKW's første 2-takts motorcyklefabrik »Motorradwerk Zschopau« (MZ) kommer:



MZ. 125 cc

kr. 2107,-

MZ. 175 cc

kr. 2950,-

MZ. 250 cc

kr. 3570,-

Med afgift - udstyr - & levering

Udbetaling fra 700 kr. - Pr. md. fra 100 kr.

Import:

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevei 11, Kbhvn. V.

Leveres af DKW - VICTORIA - TRIUMPH forhandlere over hele landet.

600-007. Desuden må der af pladshensyn skæres lidt ud af kølekappen. Man kan også benytte den nævnte Solexkarburator til den eksisterende manifold, men det kræver lidt håndværk, for man må med en 45° ventil-sædefræser danne en blød overgang mellem karburator og indsugning, og man må af pladshensyn benytte en ganske tynd, uoriginal isolerplade.

★

Undertegnede ejer af en Isetta 300/1961, anskaffet med M.H.D.s prøve kørselsrapport som grundlag, tillader sig hermed at fremsætte nogle spørgsmål:

Nu 13.000 km med fint arbejdende motor, anvendt Castrol olie, motor: CR 15 til 40 efterårstid + Speed oil. Geark.: Blanding ST 90 + CR 30 til visc. ca. 40, ca. 30 vinter. Kædek.: CR 40 + Molykote. Beholdere ved forhjul: CR 40.

Kan De anbefale at blande Molykote i I: gearkassen? II: Beholderne ved forhjulene? III: Bevirker for lav oliestand ved forhjulene større fjederbevægelser, og kan dette evt. foranledige skævt dækslid? — Jeg ønsker at rense bundkarret og oliesien, da dette ikke er sket tidligere (p.g.a. værkførerudtalelse om at CR-olien med sin store renssevne skulle gøre dette unødvendigt). — IV: Er der monteret noget på bundkarret,

man skal tage hensyn til ved afmonteringen? Det fremgår ikke af instruktionsbogen.

K. R. Virum.

Molykote benyttes ikke i større udstrækning i tandhjulstransmissioner, da dette smøremiddel tilsyneladende er mest virksomt på glideflader. Ved en førstemontering kan man gnide Molykote på tandfladerne efter de oplysninger, vi i sin tid fik. Vi vil dog mene, at Molykote kan gavne i en let slidt gearkasse, når der ikke mere er tale om ren rulning mellem de enkelte tænder i indgreb, blot skal man aldrig bruge Molykote i forbindelse med motorcykelgearkasser, der har fælles oliebeholdning med koblingen, da koblingen i så fald kommer til at fedte. Ved støddæmperne kan man med fordel benytte Molykote, forudsat at olien holder den foreskrevne viscositet.

For lav oliestand kan give nedsat dæmpervirkning med deraf følgende større fjederbevægelse ved givne påvirkninger, men uensartet slitage på dækkene skyldes utvivlsomt forkert sporing af forhjulene.

Der skal ikke tages særlige forholdsregler ved afmontering af bundkarret, i hvilket der næsten altid samles lidt slam uanset oliens kvalitet.

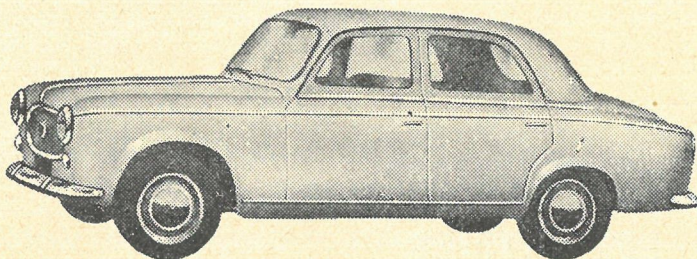
★

PEUGEOT

er mere værd end den koster

»1300« BERLINE

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



Kr. 20.988.-
excl. lev.

Import: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S, SVENDBORG

Som flereårig læser af Deres hæfter tillader jeg mig at stille Dem følgende spørgsmål:

Jeg læste i »Politiken«s motorside 14. april 1962 om et smøremiddel Desolite. Det var en ejer af DKW 3-6, der skrev, at han havde kørt 120.000 km uden rensning for soddannelser i motor og lydpotte. Jeg medsender her avisen. Hvad kender De til dette Desolite? Jeg ville gerne høre Deres mening, og hvor man evt. kan købe det. Jeg kører selv IFA 3 cyl. 54 og må jo også kunne have gavn af det. Jeg har prøvet forskellige tændrør på min IFA men endnu ikke rigtig fundet det rigtige, kunne De evt. oplyse mig om det? Jeg kan af og til have lidt startvanskeligheder og tændrørene bliver våde. Kan spolen evt. have lidt skyld i det? I motoren er lige boret nye lejer og krumtap, tør jeg håbe på, at den kan gå 60.000 km efter den omgang? Da jeg kun har haft vognen kort tid, beder jeg Dem svare mig på et spørgsmål til. Hvad smører centralsmøringen? Nogen siger forhjulene? Kan det passe? Jeg kører med en blanding på 1-25. Undskyld alle disse spørgsmål, men jeg ville gerne høre fra Dem, særlig er jeg interesseret i det Desolite.

A. C., Rudkøbing.

Vi har set mange to-taktere, der har kørt både med og uden Desolite, og vi har aldrig kunnet spore nogen udpræget forskel, hvilket naturligvis ikke kan tages som noget videnskabeligt bevis i hverken den ene eller den anden retning. Onde tunger påstår, at DKW kun anbefaler dette produkt, fordi det er et af DKW ejet selskab, der fremstiller produktet. Man kan nu ikke tænke sig, at et foretagende som Auto-Union lige frem slår sig på patentmedicinbranchen, og en mere rimelig forklaring er nok den, at Desolite blev fremstillet til de ældre DKW modeller, hvis lejer led under indflydelse af kondensvand. Navnlig i nogle enkelte modeller var der en smørekanal, gennem hvilken den nedskrabede olie fra cylindervæggen skulle tilføres sidelejerne, men vandet kom jo desværre samme vej. Med hensyn til kulaflejringer tror vi, at olien og navnlig kørselsbetingelserne er af afgørende betydning. Cen-

tralsmøringen smører forhjulsophængningen. Startvanskelighederne kan udmærket skyldes spolerne, der erfaringsmæssigt godt kunne være kraftigere i IFA.

★

Jeg har en Fiat 1100 508 C 1940, som jeg er ved at lave om til sportsvogn med bl. a. nyt karosseri. Jeg kunne tænke mig at få lidt mere kraft ud af motoren. Derfor tillader jeg mig at spørge: Kender De en lavtrykskompressor, der egner sig til denne motor? Hvor kan den fås og hvad er den omtrentlige pris? Og med hensyn til karosseriet vil jeg spørge, er det tilladt at lave dette uden døre for at få det mere stift? Til slut: Hvordan ligger det med omsætningsafgiften og indregistrering af en sådan ombygning.

B. S., Skive.

Vi kender ikke nogen kompressor, der passer til den ældre Fiat motor, men vi vil nu da også anbefale en »håndtuning«, der er nok så sikker.

Ved enhver ombygning bør man først forelægge projektet for den lokale motorsagkyndige, da hans vurdering er afgørende. Ifølge loven skal et motorkøretøj fremstilles til syn efter enhver ændring. Dermed menes naturligvis ændringer af vital betydning, og man skal ikke ulejligede de motorsagkyndige, blot man har monteret et nyt askebæger.

Om der skal betales omsætningsafgift afhænger i nogen grad af, om det tidligere karosseri benyttes til ombygningen. Reglerne er på dette punkt lidt svævende — man skal eksempelvis betale omsætning af et nyt karosseri, hvis det gamle er kasseret på grund af rusttæring, men ikke hvis det er ødelagt ved sammenstød. Tal derfor hellere med det lokale toldvæsen.

★

Jeg er den »lykkelige ejer« (er det ikke således, man udtrykker sig) af en »Simson Sport« (som der ikke er ret meget sport i) og som fra første øjeblik jeg fik den ikke ville tage »gassen«, således lyder det altså. Hvis motoren går langsom tomgang, og jeg

åbner for gassen på ganske normal måde, lyder det, som om den bliver kvalt, og den går så i stå. Hvis jeg derimod giver den lidt »føde« i småbidder og så senere giver den mere, kommer den først. Hvis motoren derimod går ret hurtigt i tomgang, vil den godt tage føde til sig ret hurtigt. Jeg har kørt med den originale karburator og senere efter importørens og andre Simson-køreres råd med en Bing, som jeg købte hos importøren. »Kloge hoveder« har fortalt mig, at det kan være svingklodsen, der ikke følger med (jeg aner ikke, hvad svingklodsen er). Tænding er korrekt stillet efter fabrikkens forskrifter. Kan det trods dette være, at tændingen er for længe om at gå fra lav til højere tænding?

H. H. C., Allerød.

Rent umiddelbart ville vi foreslå Dem at investere kr. 12,50 i Motorcyklehåndbogen, der stadig er en god hjælp for almindelige motorcyklister. Af samme værk vil det fremgå, at svingklodserne regulerer tændingsindstillingen i forhold til omdrejningstallet, men det er iøvrigt denne sag uvedkommende.

Prøv først at give tomgangssystemet lidt mindre luft ved at skrue blandeskruen lidt ind, og sæt det deraf faldende omdrejningstal i vejret på spjældstopperen. Giver det ikke resultat, må De prøve med en større tomgangsdyse i forbindelse med lidt mere luft (blandeskruen udefter). Giver det heller ikke tilfredsstillende resultat, må De udskifte chokerkraven, der i katalogerne hedder Mischkammereinsatz, men sagen kan uden tvivl klares ved hjælp af ændringer på tomgangssystemet alene.

★

Som ivrig læser af deres blad vil jeg her tillade mig at spørge om følgende:

Da jeg vil montere min Norton med en TT-karburator, vil jeg gerne have opgivet størrelse på en sådan, dysestørrelsen og så videre. Jeg regner med, at det må være en fordel med en sådan TT. Norton Dominator 99, 600 ccm, 1961. Boring 68, slaglængde 82, kompressionsforhold 8,25.

P. H., Søborg.

Der er absolut ingen fordel ved at montere en TT-karburator, medmindre man ønsker større accelerationsevne og større tophastighed. Den forbedrede acceleration mærker man imidlertid kun ved de store hastigheder, og på dette punkt mangler en Dominator 99 absolut intet til daglig kørsel. Til gengæld er en TT-karburator mere følsom overfor temperatur og andre klimatiske forhold, så den skal faktisk helst justeres inden hver tur. Desuden vil De med denne karburator kunne notere et væsentligt større benzinforbrug. Hvis De absolut vil ofre en rund sum penge til ingen nytte, så skal De bruge en Amal T 10 TT 9 med $1\frac{1}{16}$ " boring, og De skal gå ud fra dyse 340, men resten er eksperimentarbejde, da der ikke findes forskrifter. Husk at blandeskruen bestemmer benzinmængden og ikke luftmængden på en TT-karburator.

★

Folkevognsfabrikkerne i Tyskland nåede i 1961 op på en årsproduktion på over en mill. vogne og befæster hermed sin stilling som verdens trediestørste bilproducent. Den gennemsnitlige produktion pr. dag steg i årets løb til 4.233 biler. Omsætningen var på 5,2 millioner D-mark — den største enkeltomsætning indenfor den tyske industri. Det er en stigning på 12,7 procent i forhold til 1960. Eksporten alene beløb sig til 3,1 milliarder D-mark.

★

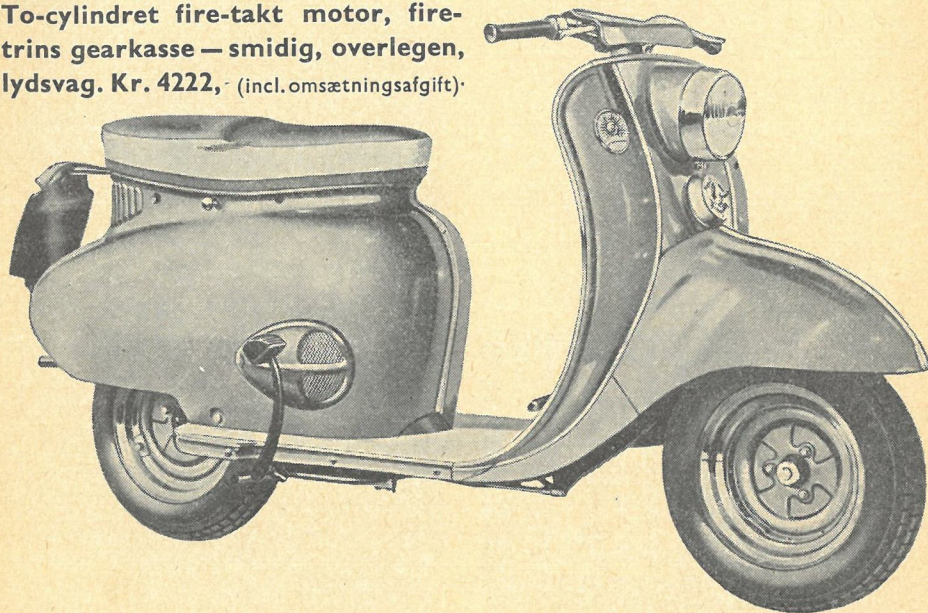
Warta-Führer durch Deutschland er nu udkommet i femte udgave, med ikke færre end 784 sider. Bogen, som er i handigt format, giver oplysning om alt, hvad der er værd at vide for automobilrejsende i Tyskland. Den indeholder et stort antal landkort og vejkort foruden en righoldig fortegnelse over hoteller, restaurationer, campingpladser osv. Der er endog særlig fortegnelse over, hvor man spiser ekstra godt, hoteller, som er særligt rolige og hoteller, der byder på bade- eller sportsmuligheder.

BSA SUNBEAM

Scooteren der overgår alle andre!

250 cc

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

**175 cc to-takt motor
fire-trins gearkasse
økonomisk i anvendelse. Kr. 3446,-
(incl. omsætningsafgift).**

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

Puch Compact DS 60 R er en let og meget manøvrebillig scooter specielt egnet til bykørsel. Med sine 4 hk har den en tophastighed på 70 km/t — iøvrigt et godt køretøj at have foruden bilen, for den er da til at parkere.

SIDEN SIDST

Det er ikke helt ved siden af, når Puch kalder sin lille scooter for compact-scooter, for det er et af de mest koncentrerede køretøjer, man har set til to personer. Den mere officielle typebetegnelse er DS 60 R.

Puch Compact er opbygget af et centralrørstel fremstillet af presset, sammensvejset plade, i hvilket også bagskærmen indgår. Begge hjul er ophængt i lange svinggaffler affjedret af teleskopisk indkapslede skruefjedre med indbyggede teleskopdæmpere — to fjederaggregater til hver svinggaffel. Motoren er opbygget efter samme princip som knallertmotoren, men den er på 60 cm (boring 42 mm, slaglængde 43 mm), og den er selvfølgelig ikke droslet på nogen måde. Kompressionsforholdet er 10:1, og den maksimale effekt er 4 hk, hvilket giver maskinen en tophastighed på ca. 70 km/t. Krumtapakslen bærer i den ene side sving-



hjulsmagneten og blæseren til kølesystemet, og i den anden side er koblingen monteret. Momentet overføres til gearkassen gennem skråtskærne tandhjul, og gearkassen er udformet efter samme princip, der kendes fra motorcykelkonstruktionen, og skiftningen finder sted gennem et drejhåndtag på styret.

En lille nyhed er den halvautomatiske cho-ker på karburatoren, der virker på den måde, at man ved kold start lukker luftspjældet, hvorpå motoren omgående starter, og når man bevæger gashåndtaget, lukkes luftspjældet automatisk op. Momentet overføres til baghjulet gennem en rullekæde i lukket kædekasse.

Dækstørrelsen er 3,00—12", og hjulene har fuldnavsbremser med 105 mm diameter og 25 mm belægningsbredde, og de er monteret i stikaksler.

Det elektriske anlæg omfatter svinghjuls-magneten med tændspolen, hvilket vil sige en fødespole i magneten og separat tændspole, samt en 50 w lysspole, der giver direkte strømtilførsel til lygterne, og en lille spole giver strøm til stoplygten uafhængigt af forlygten.

Puch Compact er mere levende, end man regner med, men 4 hk til en egenvægt på 70 kg er ikke så tosset, og selvom man sætter en kører på 75 kg på maskinen, kan man regne med en accelerationsevne, der ligger lige i underkanten af de mellemstore personvogne. Accelerationstiden fra stående start til 50 km/t opgives til 8 sekunder, og man følger altså pænt med i byens trafik. Man er dog væsentligt bedre stillet med en lille scooter end med en vogn, når det gælder den tætte bytrafik, for man kan komme igennem, hvor bilisterne må holde tålmodigt i endeløse rækker, og parkeringsproblemer er der ikke mange af, når man betjener sig af en lille scooter. Dette køretøj er da heller ikke fremstillet med henblik på langturskørsel, men man kan vanskeligt tænke sig et mere formålstjenligt befordringsmiddel til nærtrafik og bykørsel. Systemet med to biler i familien er på forhånd en håbløs tanke, for der er slet ikke plads til dem i bytrafikken, så vi kan lige så godt med det samme se i øjnene, at en bil og en scooter bliver det eneste rigtige for fremtiden. En bytur til Københavns centrum med alle parkeringsrestriktionerne og de håbløse parkeringsforhold er blevet noget af et mareridt, hvis man nødvendigvis må betjene sig af sin bil, medens man næsten altid kan køre til døren med en scooter eller motorcykel. Da prisen for Puch Compact kun er kr. 2243,-, vil den sikkert komme til at stå ved siden af vognen i mange garager.

Specifikationer er:

PUCH DS 60 R

Motor: En-cylindret, to-takt, blæserkølet, boring 42 mm, slaglængde: 43 mm, slagvolumen 59,6 ccm. Kompressionsforhold: 10:1, maksimal motoreffekt: 4 hk. Smøresystem: olie/benzin 1:25.

Transmission: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Flerplade i oliebad.

Antal gear: Tre. Skiftemekanisme: Håndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og gearkasse: 3:1. 1. gear 3,25:1, 2. gear 2:1, 3. gear 1,26:1. Gearkasse til baghjul: Udveksling 2,31:1, rullekæde 12,7 × 5,21 × 8,5 mm. Dækstørrelse: 3,00—12".

Stelkonstruktion: Centralrør. Presset plade.

Hjulophængning: Forhjul: svinggaffel, baghjul: svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 5,5 liter, heraf 0,25 liter på reserve.

Bremser: Fuldn. 105 mm × 25 mm.

Elektrisk anlæg: Dynamo: 50 watt. Tænding: Magnet med separat spole.

Tændrør: Bosch W 225 T1, KLG F70.

Udstyr: Værktøj, pumpe, styrlås.

Dimensioner: Akselafstand 1150 mm.

Saddelhøjde 780 mm. Styrets bredde 580 mm. Egenvægt 70 kg.

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km ved 52,5 km/t.

Tophastighed ca. 70 km/t.

Pris: Kr. 2243 incl. omsætning.

Særlige bemærkninger:

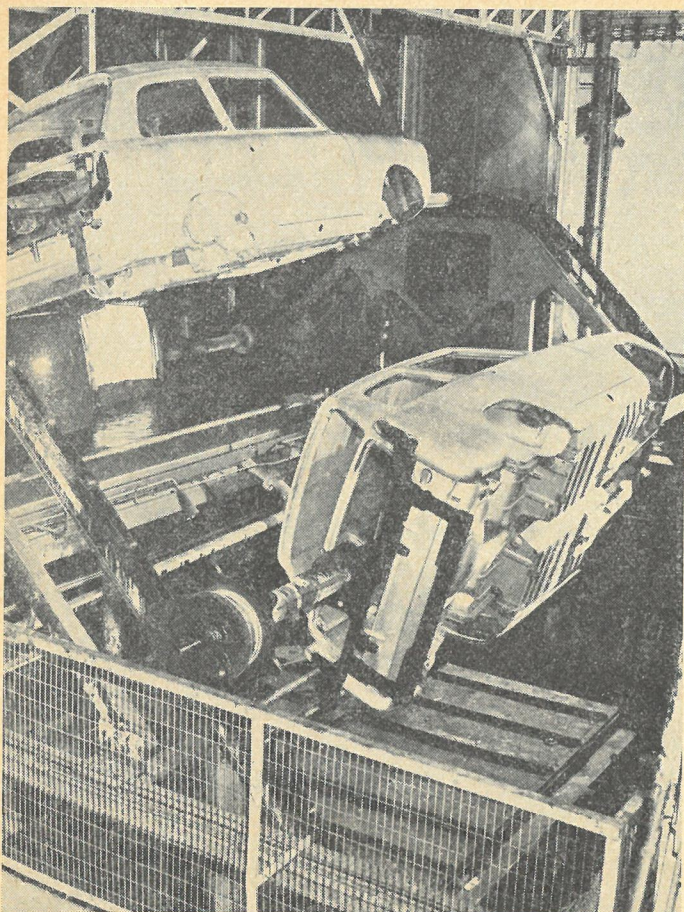
Værktøjsrum i benzintank, bagagerum under sadel.

★

Det hæderkronede navn, Packard, synes nu helt at skulle forsvinde fra automobilerens verden. Packard blev efter krigen købt af Studebaker, og produktionen af Packard automobiler har været indstillet i mange år, men concernen har hidtil båret navnet Studebaker-Packard Corporation. Ved den seneste generalforsamling blev det imidlertid besluttet, at navnet Packard skal udgå, og fra den 2. juli 1962 er firmaets navn slet og ret Studebaker Corporation. Det er lidt vemodigt, at netop Packard, der var et af de få amerikanske firmaer med sikker sans for de tekniske problemer, nu helt skal forsvinde blandt de afdøde i familiealbummet.

★

En udpræget optimisme gjorde sig gældende på Fiat's generalforsamling, hvor man



British Motor Corporation er nu gået over til at rustbeskytte samtlige vogne efter rotodip-metoden. Det er en langvarig og dermed kostelig proces, men metoden er effektiv. Det hævdes, at den kan forlænge vognens levetid med ca. 100 procent, og fabriken kan fraråde bilejerne at ofre penge på yderligere rustbeskyttelse.

kunne konstatere fremgang på alle punkter. Omsætningen løb på 641.000 millioner lire, der var fremstillet 632.000 motorkøretøjer i det forløbne år, 30.468 traktorer og 1,4 millioner tons jern og stål. Fiat beskæftiger 112.000 arbejdere og funktionærer, af hvilke ca. 90.000 er fabriksarbejdere. Professor Valletta påpegede den kolossale fremgang, der har været i den italienske levestandard, men selv om man begynder at tale om det italienske mirakel, må man ikke overse den kendsgerning, at Italiens nationale indkomst i forhold til indbyggerantallet ligger på omkring halvdelen af de øvrige europæiske lande.

★

Den populære familievogn Simca 1000 er allerede begyndt at gøre sig positivt gæl-

dende i internationale rally og automobil-løb rundt om i Europa og har i den sidste tid tegnet sig for flere bemærkelsesværdige sejre.

Blandt andet vandt en Simca 1000 kørt af Bernard Heu og I. Ruata grand tourisme-klassen i det berømte Lions Rally, der samtidig tæller for det franske mesterskab. Dette års Lions Rally er af specialister blevet betegnet som det vanskeligste rally i Frankrig i år, og deltagerne fik først udleveret kort over ruten en time før starten.

Det var også en Simca 1000, der vandt sin klasse i det krævende italienske Frascati-Tuscolo løb, der afvikledes over en 4.500 km lang strækning i Roms omegn. Den sejrende Simca 1000 blev kørt af Luccio de Sanctis.

Fra bane og vej



Første løb om BIL-VM blev en skuffelse.

Den 20. maj kørtes første afdeling om årets verdensmesterskab. Det foregik på den hollandske Zandvoort-bane, hvis asfalt så mange danske økonomikørere har prøvet de sidste par år.

Zandvoort er en af de »gamle« baner, men den negneg gjorde den et voldsomt indhug i de hurtige racervognes rækker. 20 vogne stillede op til start, men kun 9 af dem fuldførte, så man kan med god grund sige, at resultatet var rystende ligegyldigt. Men hvad var grunden til, at så mange udgik?

Antagelig at de nye V8-motorer er så kraftige, at kørerne skal gå forsigtigt til værks. Det kan ikke nytte at accellerere for voldsomt. Enten ødelægges maskineriet eller også risikerer man at køre af banen.

Vinder blev den med det smukke overskæg prydede Graham Hill, der bl. a. har startet på Roskilde Ring (i skyggen af Stirling Moos og Brabham). Han kørte en engelsk BRM, der altså endelig igen engang kom til ære og værdighed. Hans gennemsnitshastighed var 153.595 km i timen, nr. 2 Trevor Taylor, Lotus. Han var 28 sek. efter. Nr. 3 Phil Hill, Ferrari, nr. 4 Baghetti, Ferrari og nr. 5 Tony Maggs, Cooper. Bonnier, Porsche blev nr. 7, men var fem omgange efter.

Blandt de, der udgik, var: Brabham, der kørte af vejen, argentineren Rodriguez, der led samme skæbne, McLaren, Innes Ireland, Richie Ginther og Surtees, der ligeledes alle kørte i grøften. Ingen af dem kom noget særligt tilskade. Med mekaniske uheld udgik bl. a. Clark, Masten Gregory, sidste års verdensmester Dan Gurney og Roy Salvadorix.

En af dem, der udgik, nemlig McLaren,

havde hurtigste omgang med næsten 160 km i timen.

Efter løbet fører Graham Hill i kampen om verdensmesterskabet med 9 points, Taylor har 6, Phil Hill 4, Baghetti 3, Maggs 2 og de Beaufort 1 point.

★

En ny stjerne er ved at dukke op blandt racerløberne, fransk-amerikaneren Jo Schlesser, som man så ved Copenhagen Cup på Roskilde Ring, — man kan ikke rose denne bane nok for dens »næse« for, hvad der er af kommende topkørere indenfor bilsporten.

Schlesser startede ugen før Roskilde Ring ved det parisiske Grand Prix på Montlhery, og her vandt han to klasser. Formula juniorløbet med sin »Brabham«. Denne vogn er bygget af Brabham selv, og det lykkedes Schlesser at vinde, selvom han undervejs måtte i halmballerne for at undgå en konkurrent, der var kørt mod muren. Siden sejrede Schlesser med en Abarth 850 i den mindste klasse.

★

Det ser ud til, at Graham Hill skal få en fin sæson i år. Ugen før det hollandske Grand Prix sejrede han således i International Trophy på Silverstone-banen. Her kørte han også sin BRM, og farten var nogenlunde som i Holland, — 160.580 km i timen, nr. 2 Clark, Lotus, nr. 3 Surtees, Lola, nr. 4 Ireland, Ferrari.

Også her var der mange uheld, bl. a. udgik Trintignant, Salvadori og Ginther. Brabham, hvis Lotus først var blevet færdig kl. 2 om natten før løbet, blev nr. 6. Graham Hill havde samme dag vundet et GT-løb med en Jaguar.

★

Her i Danmark nikker vi anerkendende, når de små Go-Karts kan holde farten hele vejen rundt ved ét af løbene på Roskilde Ring. Men andre steder er man noget længere fremme.

I Paris har man således gennemført et 6-timers løb for Go-Karts! Vinderen kørte med 55.500 km i timen. Han nåede 333 omgange, så der var godt med sving undervejs.



Meget tydede på, at man havde nået 100 ccm-motorenes yderste ydeevne, idet 40 pct. af de deltagende vogne udgik.

★

Englænderen John Whitmore, der i fjor imponerede så voldsomt på Riskilde Ring, deltog forleden med sin Morris-Cooper ved Spa's Grand Prix. Det blev til en 2. plads efter en franskmænd Holvoet, der kørte helt fantastisk med en Auto-Union. 143.577 km/t. Men en Morris Cooper havde hurtigste omgangstid, — 148.334 km/t!

★

»Det kontinentale cirkus« kalder englænderne den internationale Grand Prix sport uden for Isle of Man og Ulster GP, men der er ikke noget nedsættende i denne betegnelse, og den giver en meget god karakteristik af motorkørerne, der som artister vander fra bane til bane. I denne sæson åbnede manegen for det første store løb i Barcelona til det spanske GP.

BSA køreren Jeff Smith betragtes allerede som sikker vinder af 500 cc A.C.U. Scrambles Star, det britiske mesterskab, efter at have gennemført kun tre af de kvalificerede runder. På mindre end en måned har han scoret maksimumpoints — 24 — ved at vinde Hawkstone Park, Wessex og Hant Grand National. Tilbage er to runder, Jackpot Scramble og the Experts Grand National, men det er helt usandsynligt, at nogen skulle kunne true hans føring. I realiteten kan der kun blive tale om een, nemlig John Harris, der har ni points. Hvis han vinder de to sidste runder og Smith overhovedet ikke opnår placering, har han slået favoritten, men det betragtes kun som en decideret outsider-chance.

Premieren begyndte med en debutant nemlig 50 ccm maskinen, der i denne sæson for første gang skal konkurrere om en verdensmesterskabstitel. Man skal imidlertid ikke tro, at der her er tale om supertunede knallerter, for det er små racermaskiner, der i udseende ikke adskiller sig væsentligt fra 125 ccm GP-maskinerne.

Honda var naturligvis også med i denne klasse med Taveri i sadlen, men under træningen lagde man navnlig mærke til de to Kreidler kørt af Georg Anscheidt og W. Gedlich samt den spanske Derbi kørt af Busquets, og det blev sidstnævnte, der sammen med Anscheidt skiftedes til at have føringen i en voldsom duel gennem alle 12 omgange. Taveri kørte sig frem på tredjepladsen foran Gedlich, og på sidste omgang lykkedes det Anscheidt at komme en bagatel foran, og han gik over mållinien som vinder med Busquets på anden pladsen godt og vel et halvt sekund efter. Vi begynder nu at regne med hundredele sekunder i den ædle sport, og vindertiden blev 28 min. 0,41 sek., medens Busquets fik noteret 28.01,09. Anscheidt's gennemsnitshastighed var lidt over 97 km/t, hvilket må siges at være imponerende for en 50 ccm maskine på en bane med mange sving. Taveri gik i mål på tredjepladsen næsten 15 sekunder efter Busquets.

I 125 ccm klassen var der ikke noget at stille op mod en solid Honda formation med

Jim Redman, Taveri og Takahashi i en tæt klump, der næsten gik i mål som en enhed indenfor samme halve sekund. De 27 omgange blev kørt på 56 minutter 6 sekunder for de tre Honda kørere, og brøkdelen af sekunder, der afgjorde sagen, ser således ud: Takahashi 08, Redman 36 og Taveri 45 — altså 9/1000 sekund mellem nr. 2 og nr. 3! Takahashi's gennemsnitshastighed blev 108,8 km/t.

I 250 ccm klassen havde man lidt håb om, at den fire-cylindrede Benelli kørt af Grassetti kunne bryde Honda-monopolet, og det var da også netop denne maskine, der skød frem i starten, men inden italieneren fik set sig om, blev han overhalet af Tom Phillis,

Jim Redman og Bob McIntyre — tre Honda'er på stribet, og det var faktisk mere, end Grassetti kunne tage, så han faldt halvanden hundrede meter tilbage. Det andet japanske mærke, Suzuki, kan åbenbart ikke finde melodien, for i mindre forpostfægtninger inden sæsonen var der vrøvl med gearkasserne, og i Barcelona måtte de alle udgå med motorstop.

McIntyre sluttede Honda-formationen, men faldt tilbage på grund af vanskeligheder med gearskiftet, og nogle omgange senere måtte han se sig overhalet af Grassetti, der fattede mod til at optage en skarp forfølgelse af de to forankørende Honda'er. Ti sekunder er nu slet ikke så lidt at køre ind, og muligvis

Det er omsider lykkedes Sammy Müller, Englands førende motorcykel trial kører, at vinde førstepladsen i det meget hårde og krævende skotske seks dages trial, en sejr, han har sat næsen op efter i mange år. Han kørte en 500 cc Ariel og klarede løbet med et tab af kun otte points. På andenpladsen kom AJS-stjernen, Gordon Jackson med et tab af 18 points. Jackson har fire gange vundet det skotske seks dages trial.



bød Grasseti maskinen for meget, for pludselig udviklede den en enorm røgsky, og resten var stilhed, som Hamlet bemærkede i sin tid. Derefter var McIntyre nr. 3 igen, og han kom snart til at køre side om side med Tom Phillis, der også havde fået vrøvl med sit gearskifte, men ikke desto mindre gennemførte kun de tre Honda-kørere de 33 omgange, og D. F. Shorey blev flaget af som nr. 4 efter 31 omgange. Redman vandt i tiden 1.05.28,16 med en gennemsnitshastighed på 114,2 km/t.

Sidevognsklassen viste de eneste store i Barcelona, og kampen stod som sædvanligt mellem BMW-kørerne. Camathias kørte beundringsværdigt godt, og det lykkedes ham at holde føringen foran Deubel, der havde den fabrikstilmeldte model. Scheidegger lå derimod lidt længere nede i feltet, men han leverede dog et højddramatisk indslag, da hans nye BMW uden påviselig årsag brød ud i lys lue. Kører, sidevognsmand, publikum og brandmænd fik dog hurtigt ilden slukket. På 17. omgang var det nær gået galt for Camathias, for netop som han skulle bremse op inden hårnålesvinget, svigtede hans bremser totalt, og resten af løbet måtte han klare sig med gearene som bremse, og dog holdt han sin stilling på andenpladsen foran Otto Kölle, der også kører BMW. Deubel vandt med 108 km/t i gennemsnit.

Der er åbenbart noget helt galt med klimaet overalt i Europa, for det franske GP blev kørt i bidende kulde og regn på Clermont-Ferrand, og det er da i grunden noget helt nyt.

Igen stod Honda som favorit i 125 ccm klassen, og Mike Hailwood var den eneste virkelige konkurrent med en EMC, der havde opnået en træningstid på kun 0,8 sekund over Takahashi's Honda. Hailwood fik imidlertid en dårlig start, og det blev derfor Honda-trioen, Redman, Takahashi og Taveri, der gik frem i spidsen. Efter første omgang blev de dog ret skarpt forfulgt af Paddy Driver og Rex Avery på EMC, og så kom Tommy Robb på Honda, Ernst Degner på Suzuki og Hailwood på EMC. Allerede på den følgende omgang havde Hailwood imidlertid kørt sig op på fjerdepladsen, og

både han og japaneren trivedes udmærket på den våde bane, og det var snart disse to ryttere, der førte feltet, indtil Hailwood overskred det muliges grænse i et hurtigt højre sving, og da hans bagdæk mistede taget i vejbanen, røg han ud i halmballerne, og så var det løb faktisk kørt. Den eneste sensation var Robb, der sneg sig ind på Taveri for til sidst at overhale ham. Takahashi vandt med en gennemsnitshastighed på 108 km/t 35 sekunder foran Redman. Robb blev nummer 3 og Taveri nummer 4 foran Degner, så det blev fem japanske maskiner først i mål.

Efter træningstiderne at dømme skulle Honda næsten have sejren hjemme i 50 ccm klassen, og på de første fire omgange dannedes den solide Honda formation med Takahashi i spidsen fulgt af Taveri og Robb, men Hubert begyndte at nærme sig i betænkelig grad på sin Kreidler. Hvis rygten taler sandt, så er der ikke mindre end 12 udvekslingsforhold i gearkassen på denne maskine, og Hubert fik i hvert tilfælde systemet nogle af de rigtige frem til en af de sidste stigninger, hvor han gik forbi hele Honda-holdet på en meget overbevisende måde for derefter at gå i mål som vinder med godt to sekunder foran Takahashi. Gennemsnitshastigheden blev 96,9 km/t for Hubert's Kreidler.

Om 250 ccm klassen er der ikke andet at sige, end at Honda vandt 1, 2, 3. Redman gik først over mållinien med 115,2 km/t i i gennemsnit, McIntyre kom 3/10 sekund efter, og 2/10 sekund senere igen kom Tom Phillis. D. F. Shorey besatte fjerdepladsen en omgang bagud på sin Bultaco.

I sidevognsklassen resulterede giganternes kamp atter i en sejr til Deubel med Camathias på andenpladsen, og helt sensationelt blev rækken af BMW'er brudt af Vincent's BSA, der besatte tredjepladsen foran Otto Kölle.

Løbskalender

Juni.

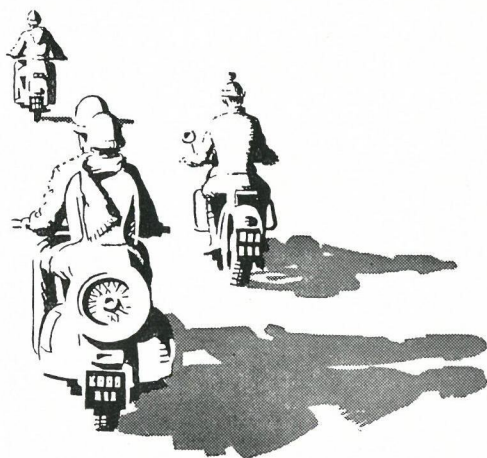
23. Randers motor sport, Fladbro speed-way.

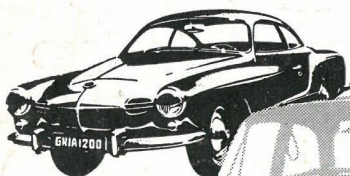
Ingen løb i juli.

**Det bedste
De kan vælge
til Deres fælge**

DUNLOP

**Scooter og
Motorcykledæk**





Generalrepræsentant SKANDINAVISK MOTOR CO. AIS København - Odense

SE PÅ VW

Ja, sø blot VW efter i sømmene - den kan nemlig tåle det! I hele sin idé - i hele sin konstruktion er VW præget af kvalitet - gennemført kvalitet, som omfatter alt det, VW omfatter: motoren, gearkassen, indtrækket, udstyret, komforten og køreegenskaberne. Oplev selv VW-kvaliteten - sæt Dem bag rattet i en VW og få en prøvetur. Mærk den lynhurtige acceleration, det smidige gearskifte, den fremragende vejbeliagenhed. VW er driftssikker og pålidelig - den vil tjene Dem tro i mange, mange år, og De vil altid føle køreglæde, når De sidder bag dens rat!

