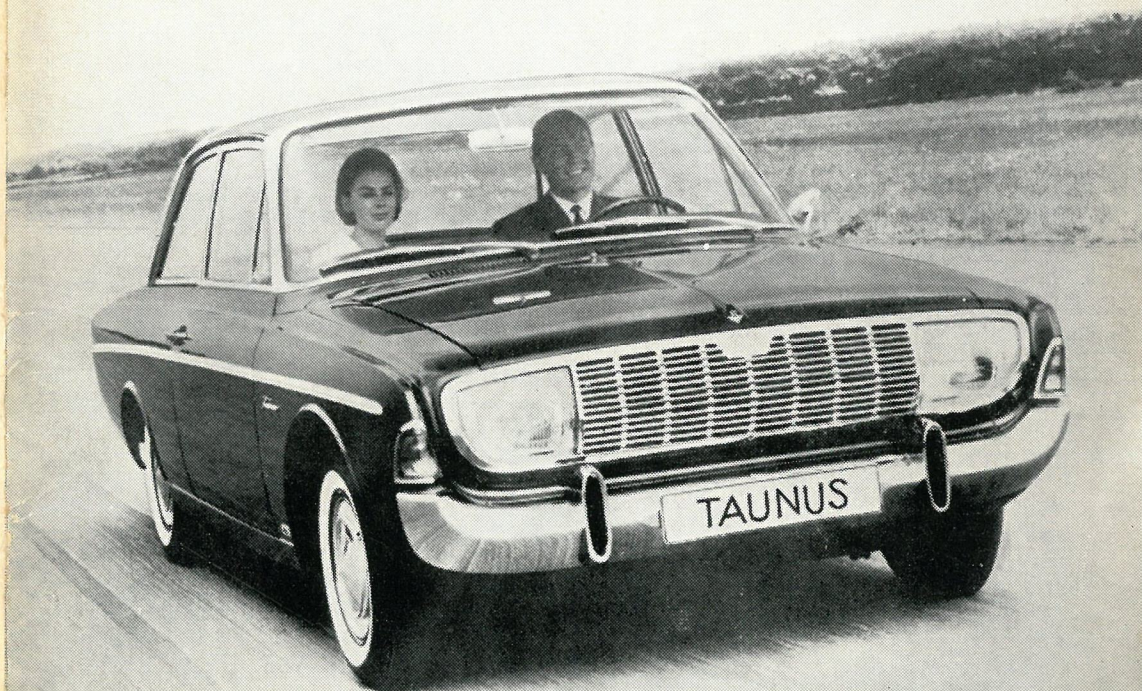


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



NR. 11

NOVEMBER 1964

KR. 2,85 incl. oms.
(Pris i Norge: n.kr. 3,50)

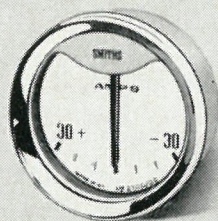
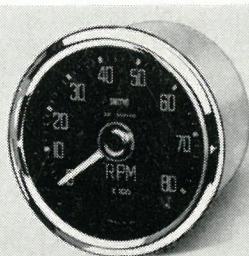
Indhold i dette nummer blandt andet:

- ★ Prøvekørsler af Austin Healey og Taunus 17 M
- ★ Bilist i USA
- ★ Teknisk Brevkasse
- ★ Ny engelsk minivogn med plasticcarosseri
- ★ Nogle erfaringer fra den praktiske front
- ★ Prøvekørsel af Go Kart

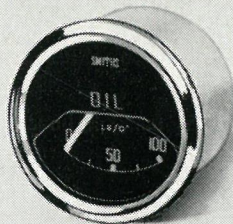
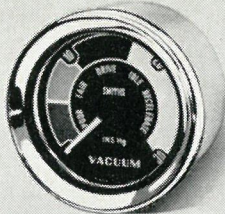
De fleste trænedede bilister, for slet ikke at nævne sportsvogns-bilisterne, ved, hvor store besparelser og hvor store behageligheder godt, gennemtænkt „ekstraudstyr“ giver. Her ser De nogle af de hjælpemidler, der erfaringsmæssigt kan sikre Dem bedre, behageligere og billigere kørsel - ikke mindst i reparations- og udskiftningsudgifter. Tal med mekanikeren eller forhandleren om det i dag.

Hvad har DE brug for på Deres instrumentbræt?

De sparer mange penge mellem år og dag, når De kan udnytte motorkraften fuldt ud, men undgå at overbelaste stempler, cylindre o. s. v. — det »dyre«, der slides uforholdsmæssigt. Smiths' elektroniske omdrejningstæller arbejder efter helt nye principper — er 100 % universal — er nem at installere — kan flyttes fra vogn til vogn og koster excl. oms. kr. 248.50 ▶



Et vacuummeter fortæller alt om motorens øjeblikkelige tilstand. Med et vacuummeter kan karburator og tænding stilles 100 % korrekt på et øjeblik — excl. oms. kr. 68.25 ▼



▶ Hvorfor stå uden strøm en morgen? Et amperemeter viser Dem altid balancen mellem forbrug og ladestrom, afslører fejl ved dynamo eller akkumulator og registrerer selv den mindste kortslutning — excl. oms. fra kr. 23.15

◀ Et olietrykmanometer vil øjeblikkelig fortælle om faldende olietryk og svigtende smøring — en løs bundprop eller en lille uæthed kan betyde en sammenbrændt motor, hvis man ikke i god tid bliver advaret af et manometer — excl. oms. kr. 48.-

VILH. NELLEMANN A/S
KØBENHAVN - RANDERS

Forsiden

Ford Taunus 20 M kommer først ind i 1965, og prøvekorset af 17 M, der står inde i bladet, vil til den tid blive fulgt op af en supplerende prøvekorset med 20 M, der har en V6 motor.



18. ÅRG.

15. NOVEMBER 1964

NR. 11

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Man har det jo nogenlunde som man indretter sig, og derfor kan man lige så godt indrette sig lidt fornuftigt og bekvemt, hvilket ofte er ensbetydende med, at man må gribe radikalt ind overfor den vanemæssige indstilling til hverdagen og dens problemer.

Når man regelmæssigt må køre i en storbys trafik, kan det være ensbetydende med en uafbrudt kæde af besværligheder, ærgrelser og noget, der tangerer personlige fornærmelser, hvis man vel at mærke har den indstilling, at man på alle sider er omgivet af tåber i fuld udfoldelse med de mest sindssvage manøvrer. En køretur med en sådan indstilling gennem byen virker ikke ligefrem befordrende på et godt helbred og nervesystem, medens en kilometertæller vel nok kunne erstattes af en kontrol af blodtrykket før og efter turen.

Hvis man med en enkelt lille omstilling af sin sindstemning gør trafikken til et studieobjekt under mobilisering af sin humoristiske sans og mere eller mindre udviklede fantasi, kan selv den mest hasarderede tur gennem København blive ganske fornøjelig og lærerig, og man mister forresten ikke noget ved at indføje dagens gode gerning som f. eks. at lade en trafikant fra en vigepligtbelastet sidegade slippe ud på hovedgaden, hvor trafikken alligevel er ved at gå i stå.

Vi kan da hurtigt blive enige om, at det virker ret fantasifuldt, når man i en endeløs opremsning stempler sine tåbelige medtrafikanter som alumner, strandvaskere og suppeviske, hvilket er mine private hofudtryk gradueret efter mit øjeblikkelige lune. Hvis man i stedet gætter på en medtrafikants umiddelbare fortid og frem-

Ekspedition:
Teknisk Forlag A/S
Dansk Ingeniørforenings
Forlag
Skelbækgade 4. København V.
Telefon (01) 44 HI *6801

Redaktion:
Mogens H. Damkier
(ansvarlig efter presseloven)
Benni Henler
John E. Bech

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

Skandinavisk Bogtryk

Årsabonnement kr. 34,00
Løssalgpris kr. 2,85
(Bøge priser incl. oms.).

Årsabonnement i Norge
kr. 37,00
Løssalgpris i Norge
kr. 3,50

Norsk postgiro 99356-TF A/S

★

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøttanker	695
Austin-Healey Sprite	
MK 111	698
Bilist i USA - i dag og i morgen	706
Nogle erfaringer fra den praktiske og eksperimen- telle front	712
Reliant Rebel	714
Taunus 17M V4	718
Saab Facett GT	728
Teknisk brevkasse	732
Siden sidst	743
Rodekassen	752
Fra bane og vej	753
Kart test	755
Go-kart nyt	757

tid, kan man få en helt morsom historie ud af det. Når den tidligere suppevisk for eks. kommer strygende ud fra en sidegade meget tæt foran ens vogn, hilser man ham selvfølgelig som sædvanlig med et »velkommen på banen, kammerat«, og derefter kan man ligefrem se, hvordan hans kone har råbt ud ad vinduet, at han skulle vente lidt med at køre, for han skulle lige først banke to tæpper for hende. Det var hans umiddelbare fortid. Hans umiddelbare fremtid kan bedømmes på følgende måde: Han gnaver indædt i sin pibespids ved en tavs aftenkaffe, fordi han med sin udrykningsmanøvre har fået en pæn bule bag i vognen med tilhørende balle af den bilist, som han snittede lige ud foran, og da han kom hjem, fik han balle af konen, fordi han ikke sprang op på fjerde sal med den tiendedel kaffefløde, som hun i denne omgang vrælede efter. Nu sidder han pibegnævende og sammenligner ulejligheden med en fjerdesalstransport af en kaffefløde og udgiften til at rette bulen op. Desuden overvejer han, om han skal tegne en kaskoforsikring, flytte ned i stuen eller skifte konen ud. Det ender såmænd med, at man får ondt af fyren i stedet for at blive gal på ham, og medens han er uvidende om denne udvikling og sandsynligvis også komplet ligeglad, så har man det selv betydeligt bedre.

Men man kan også gøre sine lærerige erfaringer. Forleden holdt jeg for rødt lys på Højbro Plads – ret langt nede i en ventende kø. Egentlig skulle jeg op ad Købmagergade, men så kom jeg til at kaste et blik i bakspejlet, og det forskrækkede mig. Bag mig holdt en mandsperson i en VW. Hans øjne flakkede nervøst alle vegne rundt, hans ansigt var furet af bekymrede rynker, han hoppede i sædet af utålmodighed og vente og drejede sig. Jeg havde næppe tænkt, at om lidt begynder han vel også at bide negle, før han gnavede løs på en finger, men da jeg tænkte, at han derefter ville krasse sig på ryggen under et anfald af nervøs kløe, var det mig selv, der begyndte at få myrekryb ved synet af dette eksplosive

nervesystem, og jeg tog den omgående beslutning, at han ville jeg i hvert tilfælde ikke have lige bag mig, for han ville uden tvivl ride på min kofanger i løbet af de næste to hundrede meter. Da køen langsomt bevægede sig frem, trak jeg derfor ud til højre for at køre ned ad Lille Kongensgade, og medens jeg ventede ved fodgængerfeltet dér, optog nervevraget jagten på en gul varevogn, som han sandsynligvis snart ville nedlægge, da han holdt en sikkerhedsafstand på cirka en halv meter under god acceleration. I denne omgang behøvede jeg ikke at gætte på denne medtrafikants nærmeste fremtid, for den gule varevogn måtte bremse op ved Købmagergade, sandsynligvis fordi en fodgænger gik ud mod rødt lys, og resultatet udeblev ikke – den karakteristiske lyd, der efterfølges af en samling røde og klare glasskår på kørebanen, lod sig høre.

Det var på forhånd givet, at denne trafikant ville forårsage et uheld eller en ulykke, for han var slet ikke i ligevægt, og han havde derfor mistet enhver form for logisk sans og overblik. Han kunne ikke vinde noget som helst ved at reducere sin sikkerhedsafstand, og i påkommende tilfælde skulle han præstere intet mindre end et brud på de fysiske love for at undgå en kollision. Her blev det kun til mindre materiel skade, men hvis han har kaskoforsikring, er det ikke alene et spørgsmål om tabt bonus, for alle motorkørende er med til at betale gennem forhøjede præmier på grund af et stigende antal af uheld med materiel skade. De mange harmonikasammenstød skyldes også udelukkende for ringe sikkerhedsafstand og altså manglende omtanke, men vi skal alle være med til at betale, for landets forsikringsselskaber skal nok sørge for at dække sig ind gennem højere præmier.

Det ovennævnte nervevrag var en typisk ulykkesfugl, og der er flere af den slags i trafikken, end man regner med. I en afhandling om sin studierejse til

(fortsættes side 752)

CASTROL

motorolien med
**„usynligt
ekstra
oliefilter“**



Forskning, der har skabt fremskridt

I mere end 60 år har Castrol udelukkende fremstillet smøremidler. - Det giver erfaring. ... Og på det grundlag har Castrol fundet frem til præcis de grundolier og specielle additiver, der får olien til at virke som et „usynligt, ekstra oliefilter“ i Deres motor... Husk, at motoren er det største aktiv i Deres bil. - Den fortjener det bedste.



Motoren holdes skinnende ren

Castrol holder stempler og cylindre skinnende rene - og forebygger slamdannelser og korrosion under stop og startkørsel ved lave motortemperaturer. - Men Castrol har også andre afgørende fordele, idet den giver øjeblikkelig oliecirculation og lynhurtig start, selv ved lave temperaturer - plus mindre slid på batteriet...

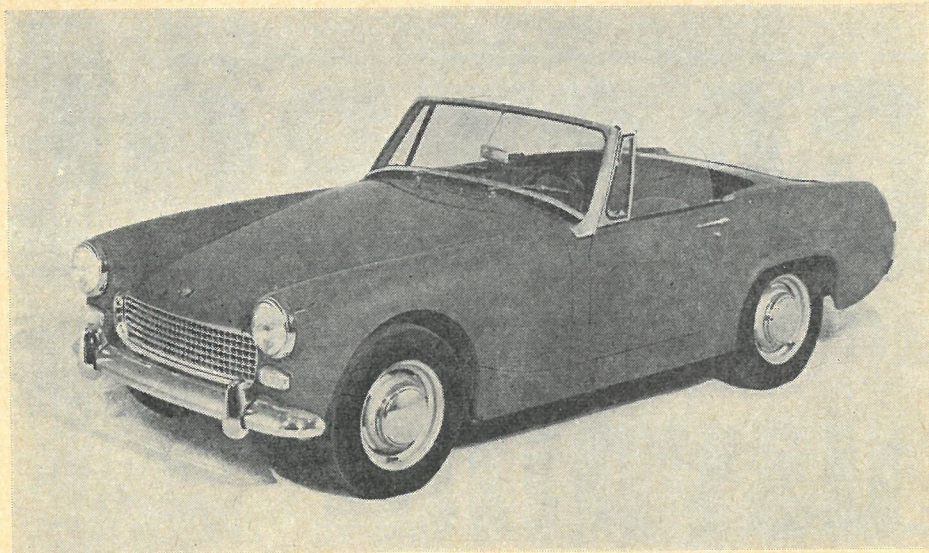


Benzinøkonomien bliver bedre

Castrol giver mindre friktion og krafttab. Hvor meget det betyder, kan let gøres op i de benzinpenge, der spares fremover! Endelig beskytter Castrol også motoren mod cylinderslid (kold tæring), mens motoren er kold... Ja, med Castrol får De en velplejet og velopløst motor hele året rundt. - Forlang udtrykkeligt Castrol...



Ja, man er godt smørende med Castrol!



Man kommer ikke uden om, at Sprite Mark III er betydelig kønnere end den oprindelige model, og i kraft af den forøgede motoreffekt er den nu blevet en rigtig lille sportsvogn.

SMJ - TEST

prøvekørsel

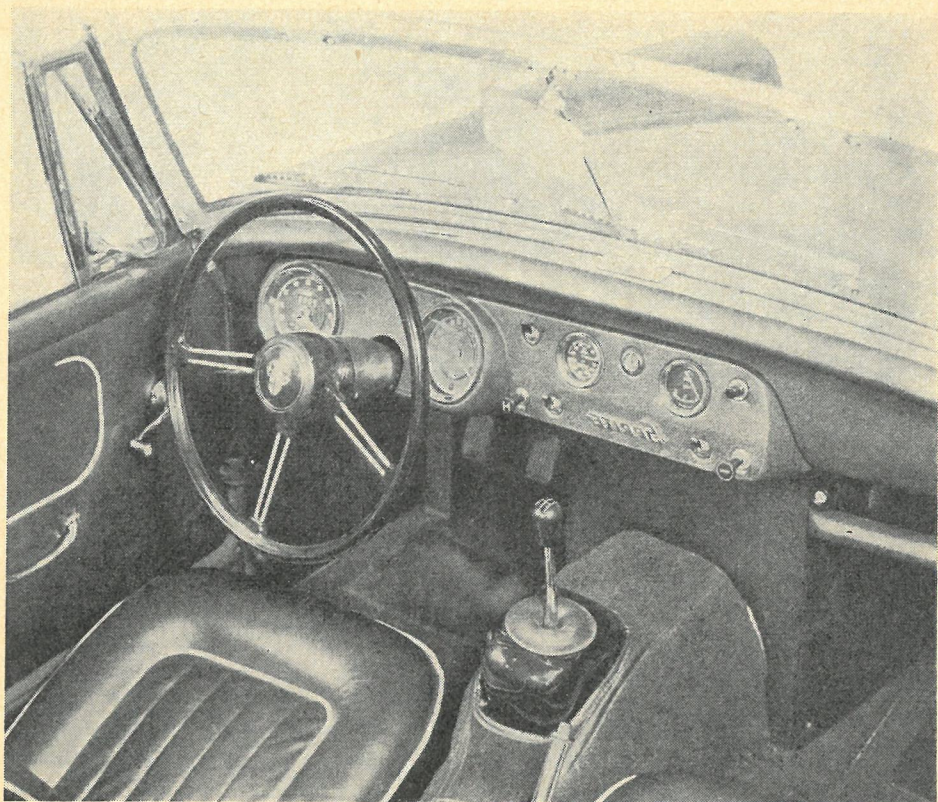
MOGENS H. DAMKIER

Austin-Healey Sprite Mk III

Sportsvogne er et folkefærd for sig, skønt de indbyrdes er mindst lige så forskellige, som tilfældet er indenfor gruppen af almindelige familiesedan'er. Som fællesnævner for sportsvogne kan man dog i store træk sige, at når man får råd til en sportsvogn, er man i mellemtiden blevet så stiv i lemmerne, at man knapt nok kan kravle ind i eller ud af den, hvis ens mentale tilstand ikke er ændret i en sådan grad, at man foretrækker det absolut komfortable fremfor det sportslige eller morsomme. På sidstnævnte – og muligvis også på førstnævnte – punkt kan en sportsvogn imidlertid virke som en foryngelseskur, for er man først placeret bag rattet, smider man alle

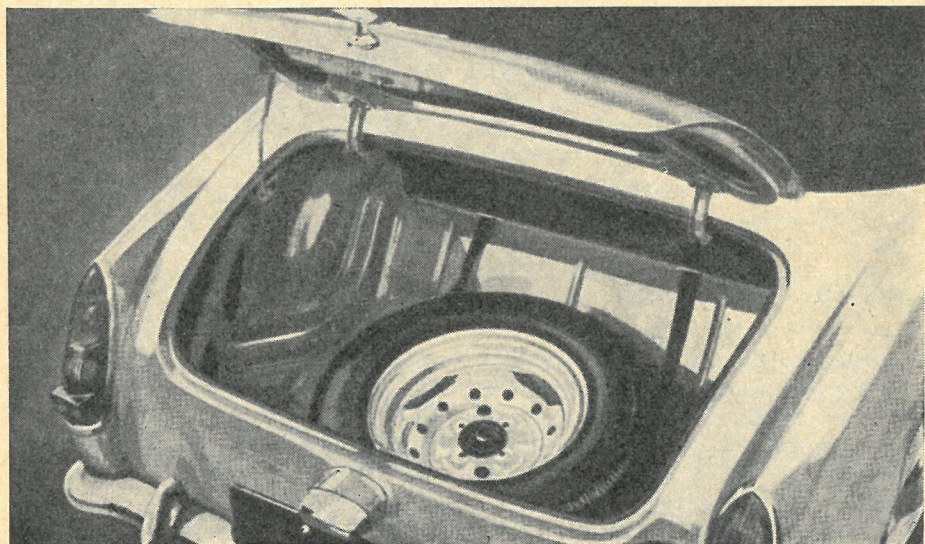
de magelige hensyn over bord, og så begynder man at køre bil »som i de gode, gamle dage«.

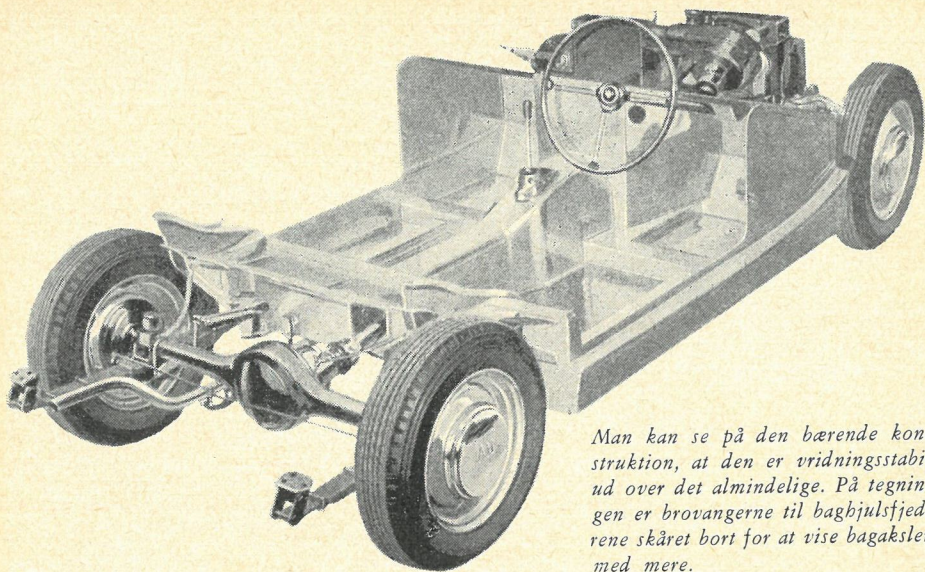
Iøvrigt er der en særlig nimbus og en særlig atmosfære om sportsvogne. Undskyld mig, at jeg tager disse små psykologiske studier først, men de hører med til denne prøverapport. Alle vil gerne eje en sportsvogn, men samtidig ser man ned på dem, der for alvor har anskaffet et sådant køretøj. Hvis man kører i en lille rød Sprite, så er man enten en »fars dreng« eller en gammel playboy af den ikke helt gode slags. Desuden vil andre trafikanter betragte en som en bisse, der ikke er meget bedre end de »forfærdelige motorcyklister«. Alt dette har man



Interiøret viser, hvad sagen drejer sig om, men man skal absolut ikke forvente den helt store komfort, når man kører sportsvogn.

Bagagerummet kræver lidt omtanke ved pakning af feriekufferten, men det kan nu også blive en sport.





Man kan se på den bærende konstruktion, at den er vridningsstabil ud over det almindelige. På tegningen er brovangerne til baghjulsfjedrene skåret bort for at vise bagakser med mere.

hørt så tit, og det er meget langt fra sandheden, omend det giver menneskeheden charmerende filosofi i en nøddeskal. Sandheden er nemlig den, at kører man en sportsvogn, kan man ikke lade være med at polere sin kørsel af, for det er en yderst kontant og sanddru vogn, der ikke finder sig i unoder og sløseri.

Da Austin-Healey Sprite i sin tid kom på markedet, brød den med den prismæssige tradition, for her var en lille sportsvogn, der kunne anskaffes for overkommelige penge, men til gengæld havde den en yderst beskedne motoreffekt. Mark III er væsentligt bedre stillet på det punkt, men den ligger stadig i et overkommeligt prislag, omend den kun henvender sig til et mindre publikum, fordi den er til to personer og absolut ikke mere.

Den bærende konstruktion

Man er lidt i vildrede, når man skal give en betegnelse for den bærende konstruktion, for den betegner mere end et platform-chassis, men den kan ikke betegnes som et selvbærende karosseri. En meget vridningsstabil og solid undervogn er fremstillet af kassevanger i siderne, en kardantunnel med et centralrørs styrke

samt kasseformede traverser. Fra dette solide midterparti udgår »brokonstruktioner« til hjulophængningerne, der er ganske traditionelle med korte og lange triangelarmer affjedret af skruefjedre til forhjulene og langsgående bladfjedre til baghjulene – der benyttes vingestøddæmpere både for og bag.

Til den bærende konstruktion er karosseripladen og skærmerkasserne svejset, men da der ikke er nogen tagkonstruktion, virker karosseriet ikke bærende, hvorimod det bageste af undervognen afstives betydeligt af skærmerkasserne og gulvet i det lille bagagerum, der foruden at rumme reservehjulet giver plads til en enkelt større kuffert foruden nogle mindre håndtasker.

Styretøjet er udformet som en hurtigvirkende tandstangstyring, og forhjulene er monteret med skivebremser.

På Mark III er der nedrullelige, buede sidevinduer foruden ventilationsruder, og vognen leveres med kalesche, medens en hard-top kan leveres som ekstraudstyr. Kaleschen er meget engelsk i konstruktionen, idet man har et aftageligt stativ, som i sammenfoldet tilstand kan anbringes i bagagerummet, medens stoffet lægges sammen og anbringes samme sted.

I vort upålidelige klima er det en lidt omstændelig fremgangsmåde, og overraskes man af en byge, kan man nå at blive temmelig våd, inden kaleschen er sat på. Den mere kostbare, italienske version har en fast kalesche, der kan åbnes eller lukkes med et enkelt tag, medens man sidder i førersædet.

Interiør

De to forstole har krumt ryglæn, der giver fortræffelig støtte i sideretningen, men man får ikke tilstrækkelig støtte ved lænden. Bag forstolene er et lille rum, som ikke skal forveksles med et nødsæde, og i dette rum kan man også anbringe en del bagage.

På forpanelet er der på hver side af ratstammen henholdsvis speedometer (med kilometer- og triptæller) og omdrejningstæller, og mellem disse instrumenter sidder to grønne kontrollamper til blinklyset. Omtrent midt på forpanelet sidder benzinstandsmåleren og et dobbeltinstrument til olietryk og kølevandstemperatur – alle instrumenter er runde og let aflæselige. Trykknappen til vindspejlsvaskeren og kontakterne er anbragt med god spredning, så man forholdsvis hurtigt lærer at finde dem i blinde.

Den korte gearstang er naturligvis anbragt i gulvet, og skiftebevægelserne er ganske korte. Håndbremsegrebet ligger til højre for førersædet.

Af hensyn til gearkassen og den brede kardantunnel er pedalerne forskubbet lidt til venstre, og i begyndelsen må man føle sig lidt frem – sætter man sig uden videre ind i vognen og træder koblingen ud, vil det være bremsepedalen, man træder på. Der er lige akkurat plads til kørens venstre fod til venstre for koblingspedalen, forudsat at man altså ikke går med for brede sko. Afblandingskontakten betjenes med venstre fod.

Under forpanelets højre side er der en pakkehylde, men der er ikke handske- rum, og bruges vognen derfor regelmæssigt til orienteringsløb, er der udmærket mulighed for fast montering af kortbord og kortlampe. Mindre hensigtsmæssigt

til dette formål er det, at den højre visker stopper omtrent midt i synsfeltet for passageren, men det generer ikke udsynet fra førersædet.

Ventilations- og varmeanlægget er uhyre enkelt, for ventilationsluften fordeles til defrosterspalter og benplads uden mulighed for at ændre dette forhold. Med et håndtag kan man helt spærre for luften, og drejes håndtaget, medens der er fuld åbning for luften, sættes blæseren igang. Hvis man vil have varme i vognen, åbner man for en hane i motorrummet.

Motoren

I Mark III benyttes BMC motoren på 1098 ccm med et kompressionsforhold på 8,9:1, og der anvendes to S.U. karburatorer. I denne version udvikler motoren 61 hk SAE eller 56 hk DIN ved 5750 omdr/min. Når vognens lave egenvægt på ca. 700 kg og det yderst beskedne frontareal tages i betragtning, kan man på forhånd regne med en levende og temmelig hurtig vogn, der dog slet ikke kan sammenlignes med de racerbetonede sportsvogne.

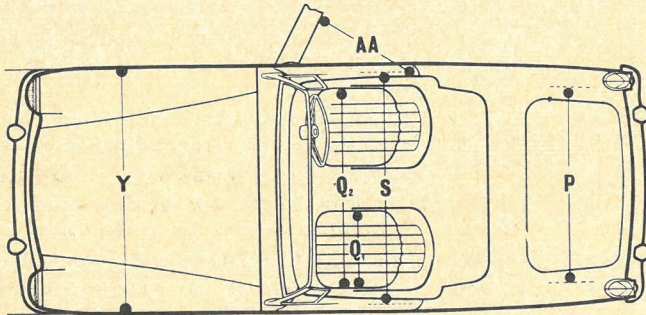
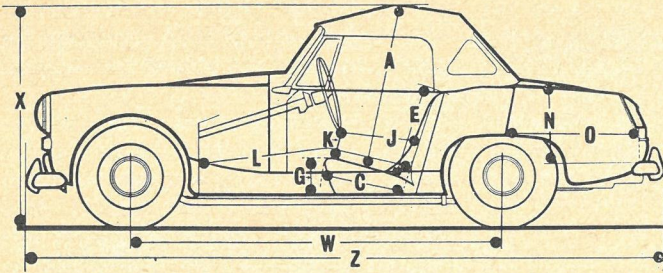
Dette motoraggregat er iøvrigt velkendt fra andre BMC modeller, og selv i denne tuningsgrad er der et godt drejningsmoment ved de lavere omdrejningstal, og trods de mindre spring mellem gearkassens udvekslingsforhold skal den ikke køres på omdrejningerne.

Gearkassen er udformet til sportslig kørsel med et lille spring navnlig mellem tredje og fjerde gear. Der er en effektiv ringsynchomesh mellem de tre højeste gear, medens man må bruge dobbelt udkobling mellem andet og første gear, hvilket forøvrigt ikke er vanskeligt, da man let kan høre sig til det rigtige skiftetidspunkt, hvis man ikke vil rette sig efter omdrejningstælleren.

Køreegenskaberne

Ind- og udstigning hører ikke til de lettere morgenøvelser – navnlig udstigningen kan være lidt vanskelig, men det

Målskitse over
Austin-Healey Sprite og
MG Midget



AA	A	C	E
0.66m	0.88m	0.48m	0.48m
G	J min	Jmax	K
0.22m	0.35m	0.44m	0.13m
L min	L max	N	O
1.04m	1.13m	0.39m	0.70m
P	Q 1	Q 2	S
1.07m	0.43m	1.12m	1.23m
W	X		Y
2.03m	1.26m		1.35m
Z			
350m			
Approx. Weight 14cwt.(711kg)			

gælder for de fleste lave sportsvogne. Når først man sidder bag rattet, indtager man en god kørestilling, og man har et udmærket udsyn fremefter og til siderne, men med kaleschen opslået er der en ret stor død vinkel skråt bagud.

Sammenlignet med en almindelig personvogn er funktionerne ret hårde og tunge – gearlåsene er stramme, koblingen kræver ret stort aktiveringstryk, og rattet går forholdsvis tungt på grund af det beskedne udvekslingsforhold. Der er så at sige ingen selvopretning i styretøjet.

Affjedringen er hård uden dog at virke ubehagelig på almindelige vejstrækninger, og på grund af de hårde fjedre og det meget lavtliggende tyngdepunkt er der ingen krængning i sving.

Trods disse hårde og stramme funktioner bliver man hurtigt klar over, at Sprite er en følsom bil, der skal behandles med beherskelse og ganske små bevægelser.

Accelerationsevnen er god, men kun lige akkurat en anelse bedre end de mest accelerationsvillige familiebiler i mellemklassen. Til gengæld føles hastigheden noget voldsommere, fordi man sidder så lavt.

Styringen er overmåde præcis og hurtig i sin funktion, og de korrigerende ratudslag foretages med ganske små bevægelser i håndleddene, og når man skal rundt om et gadehjørne, er en halv omdrejning på rattet tilstrækkelig. Blot man behandler rattet med følsomhed, kan man få vognen til at følge nøjagtig det spor, man ønsker. Styringen er neutral, og den påvirkes på ingen måde af hjulenes affjedringsbevægelser.

Affjedringen er nok hård, men alle mindre ujævnheder absorberes udmærket, og kun, når man møder tværgående vasketrætriller i et sving, vil baghjulene gerne slippe et øjeblik således, at man får en lille kantende bevægelse. Ved virkelig hård kørsel gennem et sådant sving kunne man derfor forvente en ret livlig reaktion fra baghjulene, men de bider sig hurtigt fast igen, og med en enkelt korrektion på rattet har man vognen un-

der fuld kontrol. Ofte er det jo sådan, at selv den mest almindelige kørsel ad en dårlig sognevej bliver højest dramatisk og effektiv i en sportsvogn, hvor en almindelig sedan vil tage mere roligt og overlegent på tingene, men sådan er det ikke i en Sprite.

Medens man kører en non-stop prøve på 500 km, har man tid nok til at tænke lidt over tingene, og man kommer før eller senere frem til det spørgsmål, hvad det egentlig er, en Sprite kan, som en almindelig familiesedan ikke kan. Sammenligner jeg med en hurtig mellemklassevogn som min egen, er den stort set sportsvognen jævnbyrdig – en ganske ubetydelig smule langsommere i accelerationen, til gengæld en lille smule større tophastighed, og mon ikke de kommer nogenlunde lige hurtigt gennem svingene. Javel, det er de rent objektive tal, og subjektivt kan man også drage den sammenligning, at man i sedanen har det nok så komfortabelt og mindre støjende, men i sammenligning kan man med fuld ret bruge det gamle refrain: Det er ikke det, den gør – det er måden, at den altså gør det på.

Når man gennemkører et sving, sker det ganske ubesværet og med et ganske lille styreudslag. Desuden er vognen meget sporsikker, og man har derfor en følelse af overlegen sikkerhed. Sætter man tempoet op til sportslig kørsel eller noget i retning af konkurrencestilen, ændrer vognen naturligvis karakter, da den lige så lidt som andre biler er i stand til at bryde fysikkens love, så før eller senere må man fremkalde en udskridning i svingene. Går man ind i et sving med fugtig belægning og derfor mindre gode friktionsforhold, medens man opretholder en ret stor hastighed, vil der komme en lille bagvognsudskridning, men hvadenten man korrigerer med rattet eller letter foden fra gaspedalen, vil baghjulene igen bide sig fast, og på den måde kan man kante sig gennem et sving med dårlige friktionsforhold i et par mindre udskridninger. Disse bevægelser kender man fra biler beregnet for konkurrencekørsel, og

SPECIFIKATIONER

AUSTIN-HEALEY SPRITE Mk. III.

Importør: A/S De forenede Automobilfabriker, Odense.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, maksimaleffekt 61 hk (SAE) ved 5750 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,57 kgm ved 3250 omdr/min. Litereffekt 55,6 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,21:1, 1,916:1, 1,357:1, 1:1. Bagaksel: Hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, vingestøddæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 264 watt, akkumulator 43 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3500 mm, total bredde 1350 mm, total højde 1260 mm, akselstand 2030 mm, sporvidde for 1160 mm, bag 1140 mm, fri højde fra vej 130 mm, benzintank rummer 27 liter, oliesump rummer 3,5 liter, kølesystem 5,7 liter. Egenvægt 676 kg. Effektivvægt (SAE) 11,1 kg/hk. Tophastighed 148,2 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 24,8 km/t. Drejeradius 4,9 m.

Pris: Kr. 23.791,-.

Særlige bemærkninger:

56 hk DIN, tandstangstyring, hardtop, kr. 1.900,- ekstra. Karburatorer: 2 stk. S.U. HS 2. Tændrør: Champion N 5, elektrodeafstand 0,6-0,65 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 5°, ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 18-24 p.s.i., baghjul 20-26 p.s.i. Gearkasse rummer 1,3 liter SAE 30. Differentiale rummer 0,85 liter SAE 90 E.P..

det er en udskridningstendens, der blot stiller krav til kørerens erfaring og selvkontrol, da det ikke er vanskeligt at se, hvad der vil ske, hvis en uerfaren kører bliver forskrækket over denne fremmedartede opførsel og derfor sætter bremserne i - det er nu en gang lettere at køre en bil, der måske er knapt så sporsikker, men som til gengæld kommer med en jævn, fejende bagvognsudskridning, som rent instinktivt vil blive korriigeret rigtigt selv af en begynder.

Ved hård kørsel i tørt føre vil bagvognen bryde ud i en blødere udskridning, men Sprite'n er ikke tilbøjelig til at gå over i en firehjulsudskridning, med mindre man kører for alvor hårdt.

Dette var vurderingen som sportsvogn, og det må indrømmes, at forskellen mellem Mark III og den oprindelige udgave er som dag og nat. Ud fra en mere hverdagsbetonet køremåde er Sprite absolut fredsommelig og let at håndtere. Motoren er absolut smidig, og vognen er

fremragende let at manøvrere i bytrafik, men på grund af den noget besværlige ind- og udstigning er den ikke mest velegnet til at køre småærinder i.

Med hensyn til vognens opbygning er der to punkter, der kan kritiseres. Fodstykket ved passagerpladsen er for stejlt, og der er i grunden for god benplads til mindre personer, der ved fremskudt sæde får ansigtet helt op i vindspejlet, hvis fødderne samtidig skal være i stand til at stemme imod, så derfor ville det være en afgørende fordel med en indstillelig fodstøtte. Eksempelvis kan det nævnes, at min ægteviede ikke kunne nå frem til fodbrættet, og hun sad først sikkert og komfortabelt, da der blev lagt et velvoksent stykke brænde i vognbunden. Det andet punkt er benzinpumpens placering nede under bagvognen. Til alt held svigter en pumpe kun meget sjældent, men jeg vil nødig foretage en landevejsreparation i dette tilfælde, for man må simpelthen ned på ryggen under vognen.

BENZINFORBRUG

60 km/t 5,8 l/100 km (17,2 km pr. liter).
80 km/t 6,5 l/100 km (15,4 km pr. liter).
100 km/t 8,1 l/100 km (12,35 km pr. liter).
120 km/t 9,8 l/100 km (10,2 km pr. liter).

ACCELERATIONSEVNE

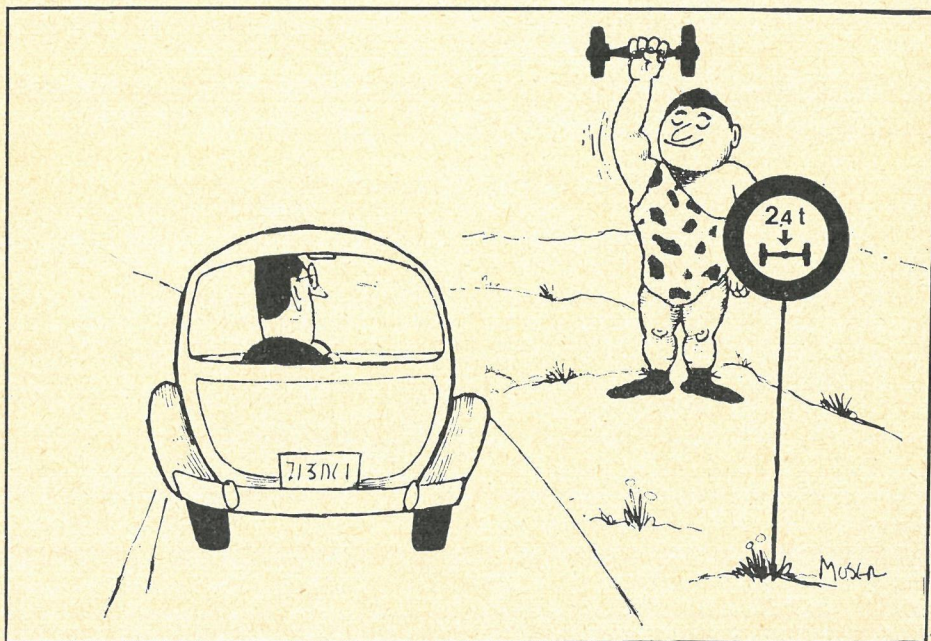
0- 60 km/t 6,4 sek.
0- 80 km/t 10,2 sek.
0-100 km/t 17,0 sek.
0-400 m 20,5 sek.
50- 80 km/t i topgear 10,1 sek.
60-100 km/t i topgear 12,5 sek.

Bremserne lever op til vognens tophastighed, der var 148,2 km/t, og skønt der ikke er servoforstærkning, kræves der kun et meget beskedent pedaltryk. Der er fuldstændig stabilitet under opbremsning.

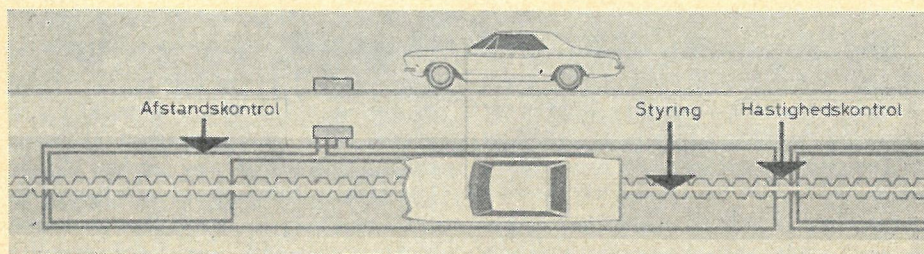
Ved kørsel ned ad bakke kan hastigheden komme op omkring de 155 km/t; og så kan speedometeret for resten ikke følge med længere, da nålen på grund af fejlvisningen går i bund ved 160 km/t. Selv ved denne ret store hastighed er vognen fuldstændig retningsstabil og ubesværet at køre, men samtidig er støjniveauet intet mindre end overvældende, når man kører med opslået kalesche - mindre støj forekommer ved åben vogn eller ved monteret hardtop.

Austin-Healey-Sprite Mark III er så ganske afgjort en fin lille bil, der virker opdragende på køreren. Man kan simpelthen ikke lade være med at polere sine køremetoder af, og de små sjuskerier, man er tilbøjelig til at tillægge sig i en almindelig sedan, vil fremtræde som udprægede unoder, der hurtigst muligt må fjernes. Naturligvis byder en vogn af denne type på en beskedent nytteværdi i forhold til de mere hverdagsbetonede biler, men til gengæld giver den en udpræget køreglæde, som man ofte må undvære i de mere fornuftige køretøjer.

Selv om det er vidt bekendt, skal det for en ordens skyld tilføjes, at Austin-Healey Sprite Mark III har en tvilling ved navn M.G. Midget.



Sådan har GM's teknikere tænkt sig en automatisk highway udformet. Fra kabler og spoler nedfældet i vejbanen gives impulser til de automatiske biler, hvis instrumenter omdanner signalerne til mekanisk bevægelse af speeder, bremse og styretøj.



BILIST I USA

- i dag og i morgen

På de kommende automatiske highways vil bilerne køre med 235 kilometer i timen, i sektioner på fem, og med et par meter mellem hver vogn.

Men inden disse veje bygges, skal USA's Interstate-Highway-net på 41.000 miles gøres færdigt, og foreløbig er kun 16.500 miles taget i brug.

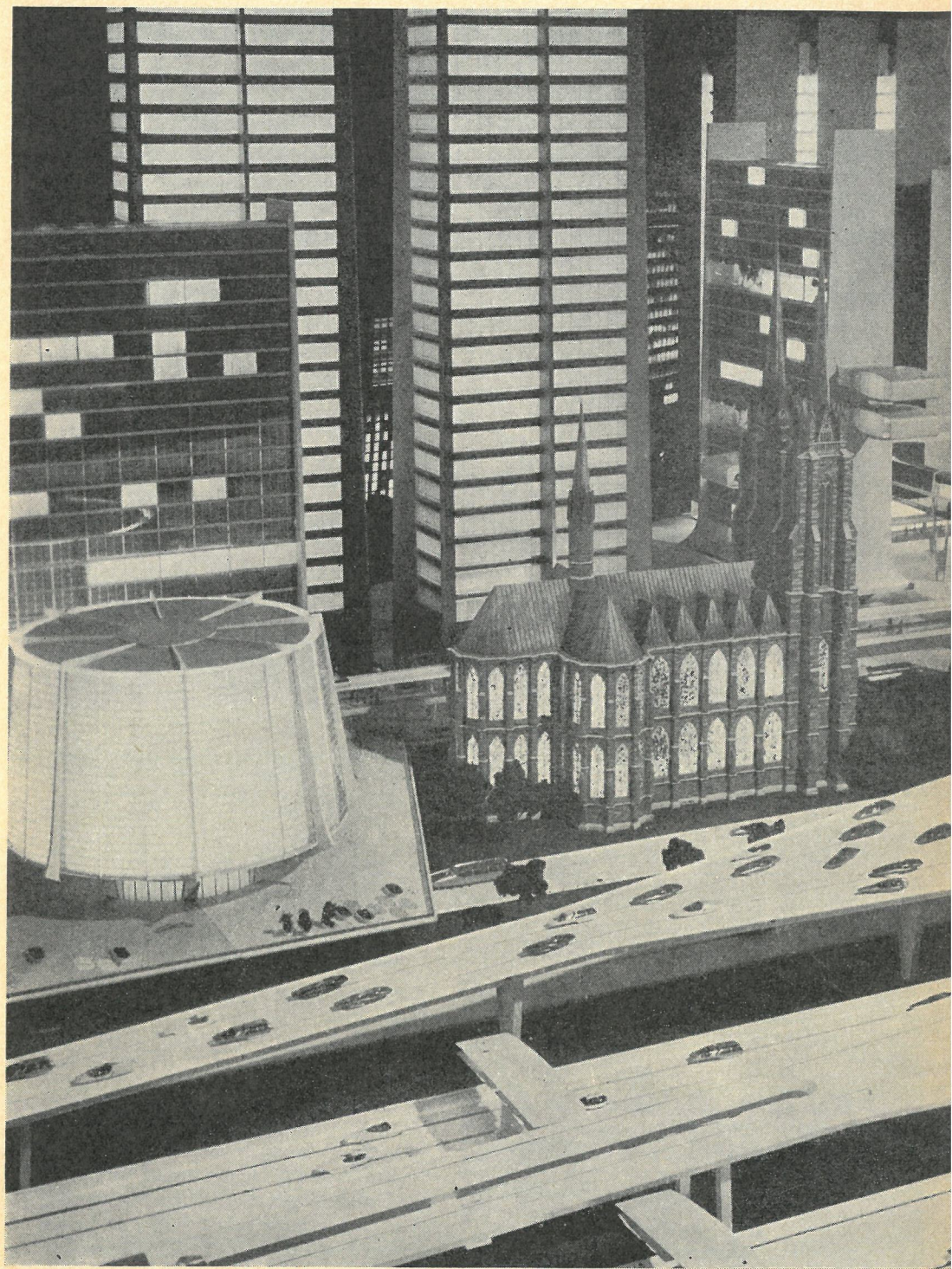
USA bruger ikke alle sine penge til raketter, forsvar og hjælp til udviklingslande. Der går også en betragtelig sum til vejbygning, - og fremfor alt bruger man bilisternes vejskatter til, nå ja, til det navnet antyder! Også på det område har vi en del at lære af amerikanerne. I 1920 havde USA kun en håndfuld asfalterede veje, resten var jordveje, eller tørvejs-veje, som amerikanerne kaldte dem. I dag bindes hele det amerikanske fastland sammen af 2 millioner kilometer asfalteret vej, - og af et 41.000 miles Interstate-highway-net er de 16.500 miles taget i brug.

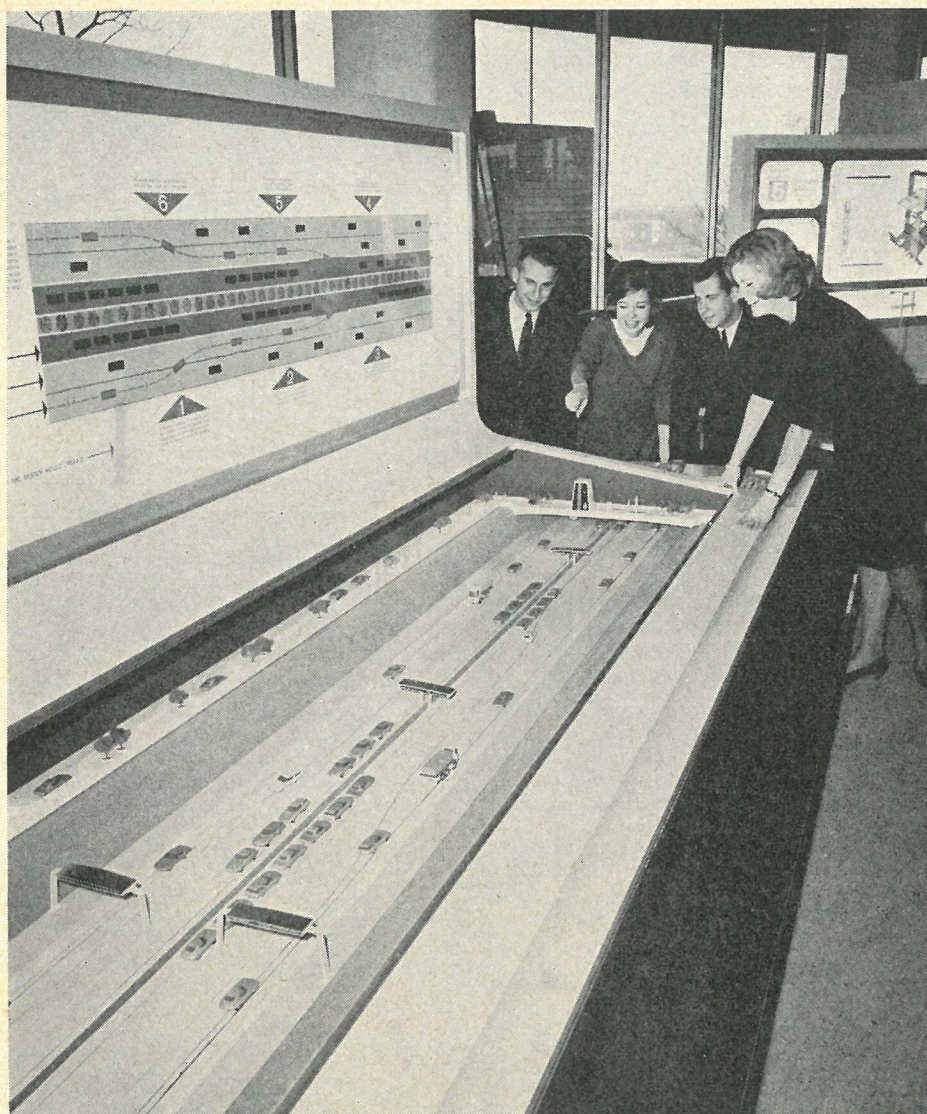
Resten arbejder man energisk på, og for at ingen skal lades i tvivl om, hvad vejskatterne bruges til, står der på store skilte foran og efter hver vejstrækning under bygning:

»Deres vejskat i arbejde«

og så får man at vide, hvad den pågældende strækning koster at anlægge, og

Morgendagens trafik gennem byerne deles op i flere områder, med specielle veje for lastrafik, for busser og for personvogne, henholdsvis til byen og på gennemfart.





En »Autoline«, som GM kalder sin automatiske highway. Den yderste vejbane til højre er for almindelig trafik, midterbanen er tilkørselsvej, og længst inde mod midten ligger den automatiske strækning.

hvor stor en del af beløbet der dækkes gennem de forskellige skatter.

Mon det ikke var et system vejvæsenet hjemme skulle lægge sig efter?

Nå, ideen er måske knap så god, for hjemme ville skiltene kun understrege hvor lidt, og ikke hvor meget der bru-

ges af vejskatterne til det oprindelige formål.

De fleste danske bilister forestiller sig vist trafikken i USA som noget i retning af en alles-krig-mod-alle, som en infernalsk trafiksymfoni med vrælende horn og skrigende bremses, en vild dødsførelse

med hundreder hestekræfter i fri dressur, og vejkanter og grøfter garneret med knuste biler og lemlæstede ofre. Og så er sandheden i virkeligheden den, at langt den overvejende del af alle amerikanske bilister kører både hensynsfuldt og forsigtigt, at der er 50, 60 og 70 og i ganske enkelte tilfælde 80 miles hastighedsbegrænsning på så godt som alle veje, og at man udover krøllede skærme og deforme bildøre yderst sjældent ser spor af trafikulykker. Der er en naturlig forklaring på det fænomen! Fartbegrænsning i USA er ikke som herhjemme blot og bart en samling skilte strøet ud med skovl efter en lokal politimyndigheds eller et sogneråds forgodtbefindende. I USA kontrollerer man ved hjælp af elektronisk måleudrustning, radaranlæg og flyvemaskiner, at fartbegrænsningerne bliver respekteret, og gør de ikke det falder politiets hammer, og den falder hårdt. Det kan koste mange tusinde kroner i bøde, og man kan miste kørekortet for at negligere fartskilte.

Mange slags skilte

Det er iøvrigt ikke bare fartskilte, der skal adlydes. Amerikanerne gør meget for at holde vejene pæne og rene, - på dette felt dog i nogen grad med svigten held. Der vanker bøder fra 200 op til 3.500 kroner for at kaste papir, bannaskræller og øldåser ud af bilvinduet. Det står skrevet på tusinder af skilte langs vejene, men det tager ikke mange notits af.

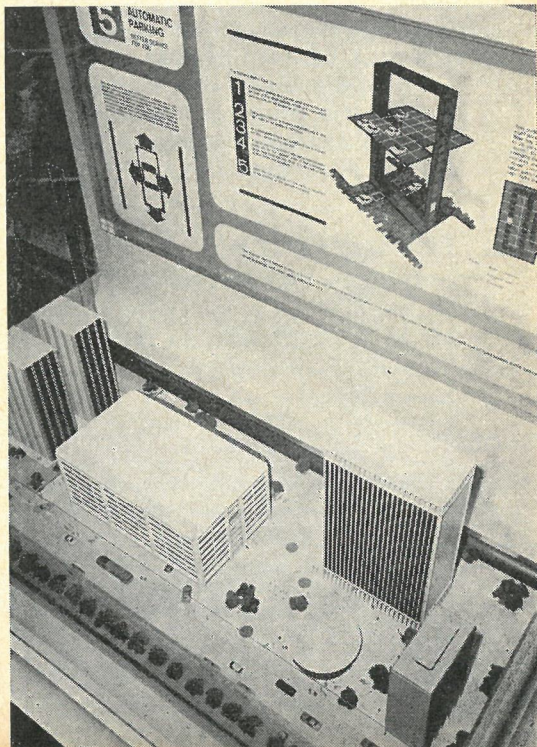
Som »Skov- og natursvin« betragtet er amerikanerne ikke en tøddel bedre end vi. Rastepladsernes affaldsspande kan ofte være halvtomme, medens der udenom dem ligger silledåser, ølflasker og mad-

papir i hobevis, og når man kører om natten, fanger bilens lyskegler ustandselig genskin fra talløse øldåse-øjne langs vejen. De første 50 gange dette fænomen viser sig er man ved at trampe bremsepedalen ud gennem bundbrædderne af frygt for, at genskinnet kommer fra en fredelig vaskebjørns eller skunks øjne, og at samme dyr er ved at krydse vejen.

Nogle, der forsvinder

Medens vi er ved skilte, er det værd at notere, at de ofte hæslelige og anmassende reklameskilte, der hidtil har stjålet udsigten fra de kønneste vejstrækninger i USA, så småt er ved at forsvinde, takket være et fiffigt kneb fra de øverste amerikanske myndigheder. Om der må averteres på sådanne skilte langs USAs veje afgøres af de enkelte staters lovgivende forsamling. Det er en sag, Washington ikke kan blande sig i. I hvert fald ikke direkte. Til gengæld kan man love enkeltstaterne et større tilskud til vejarbejderne fra statskassen, hvis de

Der er også tænkt på morgendagens parkeringsbuse på GM's stand på verdensudstillingen i New York. Her er et automatisk parkeringsbus, der kan modtage og afgive en bil hvert 14. sekund. Bilerne bringes op og køres på plads i buset på luftpude-paller.



vil forbyde reklameskiltningen. Det har man gjort, og mange har taget mod tilbudet.

Til gengæld breder de regulære trafikskilte sig som skvalderkål i et radisebed. »Advarsel mod faldende klippestykker« står der på serier af skilte, når man kører gennem bjergegnene. Jeg gad egentlig vide hvad man skal foretage sig efter sådan en advarsel? Kigge op efter faldende sten, med fare for selv at falde et par hundrede meter? Nå, det er måske mere de sten, som er faldet ned på vejen advarslen gælder.

»Tænk« står der på andre, og de er i reglen anbragt på steder, hvor en hasarderet manøvre kan få katastrofale følger. Sådan et skilt kunne vi selvfølgelig ikke anvende herhjemme, også fordi det ville blive opfattet som en reklame for Poul Henningsens forbrugerblad.

Men iøvrigt er opfordringen til tankevirksomhed såre vel anbragt når man kører i USA, og ikke mindst når man er på vej gennem de store byer, hvor seks- og otte-sporede freeways og expresways sørger for den gennemgående trafik. Kører man ad disse imponerende veje, der ofte er lagt op på søjler, skal man være fuldstændig klar over, om man vil helt igennem, eller om man »vil af« et sted undervejs, og i så fald hvor og hvornår. For plusselig er afkørselsrampen der, og så skal man meget nødtigt krydse 5-7 baner tilhøjre for at komme ud på den. Det gør man i hvert fald kun een gang.

Betal og se glad ud

I det østlige USA kan man godt komme af med en net sum penge for at færdes på de store motorveje, Massachusetts Turnpike, New England Turnpike, New Jersey Turnpike o.s.v. Med mellemrum opkræves der »Toll« på disse veje, i reglen omkring 1,5 cent pr. mile, – men det kan også blive til penge, når man i løbet af en enkelt dag splintrer 500 miles ad New York Thruway.

Ovre i den mere velbeslåede vestlige del af staterne bruger man ikke sådan

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtappreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

opkrævning i nævneværdig grad. Der har man også 4-6 og 8-sporede turnpikes og highways, men de er gratis. Medens arbejderne bygger på livet løs af dagens veje er teknikerne forlængst gået i gang med udformningen af morgendagens. De bliver et spændende kapital for sig.

For at slippe for at inddrage for megen og i visse områder alt for kostbar jord til vejanlæg er man klar over, at morgendagens trafikbillede skal have tre grundlæggende bestanddele:

1. Bilerne skal køre tættere på hinanden,
2. de skal køre hurtigere, og
3. de skal, – i hvert fald for den hurtigste trafiks vedkommende, – manøvreres automatisk.

Med tanke på Lyngbyvejens kl. 9 og 17 kofanger-mod-kofanger trafik og hvad deraf følger af harmonika-kollisioner, kan det nok give en og anden bilist kolde fødder at forestille sig, at man »i morgen« skal køre ad motorveje med 235 kilometer i timen, og med kun et par meter til bilen foran og bagved. Men det kan lade sig gøre, og det er ovenikøbet nogenlunde risikoløst at gøre det, vel at bemærke hvis den menneskelige faktor udelades af dette trafikskema. General Motors har på sin stand på verdensudstillingen i New York opbygget en model af disse automatiske highways, og udstyret dem med biler i fart, – dog ikke 235 km/timen.

Den automatiske vej vil bestå af tre

dele: En bane for almindelig trafik, en tilkørselsbane og en automatisk bane. Når en bilist i en vogn med udstyr for automatisk kørsel ønsker at komme ind på den dertil indrettede bane kører han fra den almindelige vej ind på tilkørselsbanen, og stiller sine instrumenter til automatisk kørsel. Herefter har han intet at gøre. Bilens elektronisk-hydrauliske udrustning, og de spoler, der er nedlagt i den automatiske bane sørger for resten. De registrerer hvornår der er plads til den ventende bil i en sektion ude på den automatiske bane, og afpasser vognens fart på tilkørselsbanen efter den øjeblikkelige ventetid. Så snart en sektion med kun fire biler nærmer sig, – hver sektion består ellers af fem, – sørger spolesystemet for, at den ventende bil accelereres op og drejes ind bagest i fire-bil sektionen. Når en bil ønsker at skifte fra automatisk til almindelig kørsel signalerer føreren dette ved at stille sine instrumenter på manuel manøvrering, og herefter sker nøjagtig de samme operationer, men med modsat fortegn. Når bilen har forladt sektionen på automatbanen udfyldes dens plads af de bagved liggende biler, der automatisk rykkes op. Spolerne i midten af den automatiske vejbane har mange funktioner at passe. De skal sørge for den indbyrdes afstand mellem de enkelte biler, og mellem sektionerne, de skal bestemme acceleration og opbremsning, og de skal sørge for en korrekt styring. Signalerne fra spolerne

omsættes i vognenes elektro-hydrauliske udrustning til mekaniske bevægelser, af speederen, af bremsesystemet og styretøjet. Hvis for eksempel hastigheden på den automatiske bane er sat til 145 miles i timen, eller omkring 233 km/timen, måles den reelle hastighed af et fintmærkende instrument, og differencen mellem denne hastighed og den ønskede, som fartvælgeren er stillet på, omsættes via bilens elektroniske udrustning til en bevægelse, der enten påvirker speederen eller bremsen. Styringen foregår på den måde, at to spoler monteret under vognen modtager en magnetisk påvirkning fra et styrekabel i vejbanen. Forstærkes påvirkningen på den ene spole, medens den svækkes på den anden, betyder det, at bilen er ved at komme ud af kurs, og så benyttes differencen mellem de to påvirkninger til at aktivere styremekanismen.

Og så kunne man spørge:

– Bliver veje af denne kategori, med tilhørende biler, nogensinde en realitet, eller er det kun fantastier?

Detil er at bemærke, at bilerne allerede er bygget. Der findes et par af dem på GM's stand på verdensudstillingen i New York, og en automatisk forsøgs-motorvej er ved at blive anlagt. Inden New York skal rumme næste verdensudstilling, er de automatiske highways uden tvivl forlængst bygget og taget i brug, i hvert fald en del af dem.

Fritz Erik Strube.



Paul Frère

KØRSELSTEKNIK

på landevej og bane

En af Europas førende motorjournalister giver her en grundig fremstilling af teorien i kørsels dynamik foruden en mængde direkte praktiske anvisninger. Alle bilsportsinteresserede vil få megen fornøjelse af denne bog.

136 sider. Illustreret.

Kr. 14,50

J. FR. CLAUSENS FORLAG - håndbøger De har brug for



Nogle erfaringer fra den praktiske og eksperimentelle front

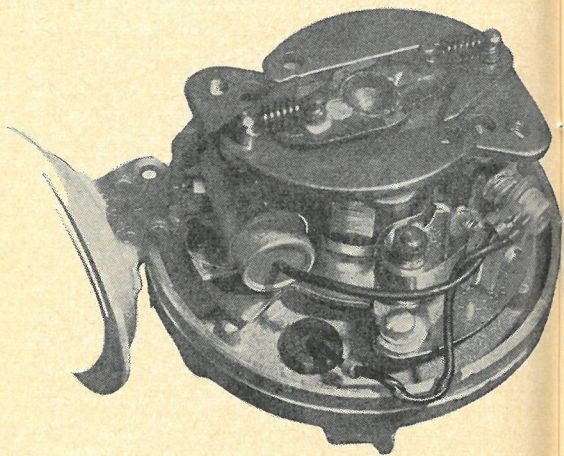
Erfaren mand er god at gæste, siger et gammelt ordsprog, og det er stadig godt at lytte til de folk, der med viden og erfaring arbejder i marken, hvor de kan gøre rent praktiske iagttagelser eller indhøste materiale til nærmere undersøgelse ved hjælp af midler og metoder, som kun få råder over.

Selv små nyttige tips kan komme ud af den slags arbejde, hvilket Champion's serviceingeniører netop har ført bevis for. Disse ingeniører undersøger i tusindvis af biler om året, dels for at gøre erfaringer med hensyn til tændrør i al almindelighed, dels for at vise, at tændrørsvanskeligheder i de fleste tilfælde kan føres tilbage til helt andre årsager.

Under dette arbejde kan det være rart at vide, om tændingssystemets vacuumregulator i det hele taget fungerer, som den skal, men man har ikke altid det nødvendige apparatur ved hånden, og så klarer Champion ingeniørerne sig ved at sutte på fingeren.

Fremgangsmåden er følgende: Man tager fordelerdækslet af og afmonterer vacuumslangen ved fordeleren. Drej derefter fordelerspladen med svingklodserne til maksimal fortænding, men gør det med varsomhed, og pres ikke pladen ud over dens normale stopstilling. Hold pladen i denne stilling og tryk en fugtig finger mod vacuumslangens studs på fordeleren, så denne lukkes lufttæt. Slip derefter regulatorpladen.

Hvis membranen er i orden, vil regulatorpladen bevæge sig lidt tilbage, når det almindelige slør i forbindelserne til membranen optages, men derefter vil den blive stående, indtil fingeren fjernes.



En lille dum ting, der kan give mange besværligheder – ledningen er kommet i klemme mellem fordeleren og dækslet, og der kan ske periodisk kortslutning. I de fleste europæiske anlæg har vi ikke denne indføringsledning, men i visse tilfælde kan kondensatorledningen komme i klemme og give de samme vanskeligheder.

Hvis regulatorpladen drejer tilbage til sin hvilestilling, medens fingeren giver en lufttæt forsegling ved vacuumstuds, er membranen utæt – går regulatorpladen langsomt tilbage til sin hvilestilling, vil der være en ganske fin revne med den virkning, at vacuumregulatoren ikke vil kunne holde manifoldvacuum.

Selvfølger vil måleapparater og indstillingslampe stadig være de bedste hjælpemidler, men her er i hvert tilfælde en hurtig metode til at konstatere, om membranen i regulatoren er defekt.

Forøvrigt har Champion's ingeniører fundet en meget hyppig fejl på tændingsanlæggene, nemlig hel eller periodisk kortslutning ved kondensatorledningen. Når først man har fået øje på fej-

len, kan ingen være i tvivl om dens virkning, men man kan blot ikke se, hvad der egentlig er i vejen, før fordelerdækslet er fjernet. Det sker ret ofte, at ledningen til en kondensator anbragt inde i fordeleren kommer i klemme mellem fordeleren og dækslet, og når isolationen bliver beskadiget, vil der ske en kortslutning, idet begge kontaktpunkter stelforbindes. Er denne kortslutning blot konstant, vil man naturligvis hurtigt finde fejlen, når man går metodisk til værks, men optræder kortslutningen periodisk, kan fejlen være meget drilagtig. Kast derfor et blik på den lille lednings placering, inden fordelerdækslet sættes på plads.

Et særligt problem for bilister med campingvogne har Champion undersøgt. Hvis man for første gang kører med en campingvogn, vil der let opstå tændingsbanken, fordi man er tilbøjelig til at skifte sine gear som sædvanligt, når man ikke har nogen ekstra vægt at trække, men en nogenlunde erfaren bilist vil hurtigt ændre sine kørevaner. Alligevel kan der opstå tændingsbanken, hvor og når man ikke skulle forvente de ildevars-lende mislyde.

En nærmere undersøgelse viste, at temperaturen i motorrummet har stor indflydelse ikke alene på benzinøkonomien, men også på motorens oktantalbehov, og da motoren på grund af den forøgede vægt også må præstere en større effekt i forhold til en givet hastighed, stiger temperaturen i motorrummet. Forholdet med forringet benzinøkonomi og forøget oktantalbehov er mest mærkbart på de vogne, i hvilke motoren henter sin forbrændingsluft direkte fra motorrummet, medens man kun skal regne med den almindelige stigning i forbruget på grund af den større vægt, når motoren henter sin forbrændingsluft gennem en indsugningskanal, der er ført frem til kølergrillen ved siden af radiatoren.

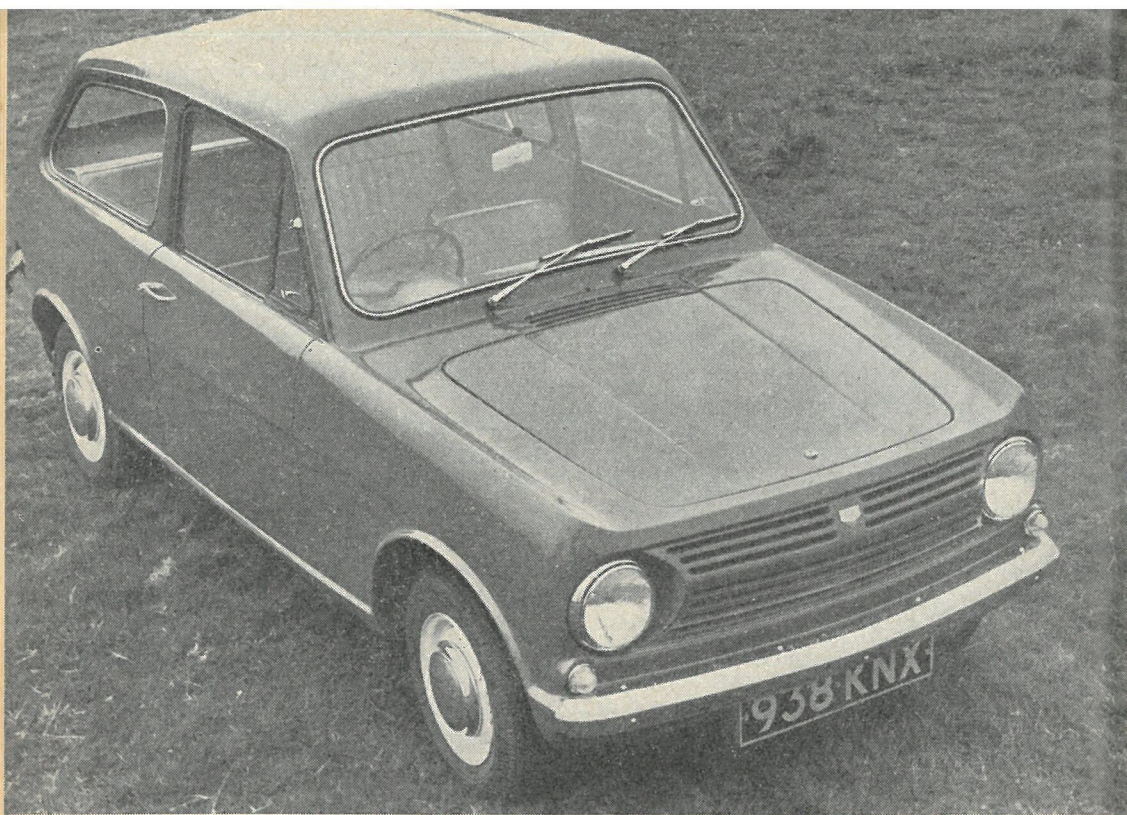
En nærmere undersøgelse viste, at en forøgelse af temperaturen i motorrummet på ca. 7°C bevirkede, at vognen ved samme vægtbelastning gik ca. 0,2 km

kortere pr. liter, medens oktantalbehovet steg med ca. en halv - f. eks. fra 96 til 96½.

Når man tænker på den ret betydelige temperaturstigning i motorrummet alene på grund af campingvognens forøgede vægt (større effekt ved givet omdrejningstal på grund af yderligere nedtrædning af gaspedalen) foruden den klimatiske temperaturstigning i den omgivende luft, når man med campingvognen kører til sydens sol, er det ikke vanskeligt at forstå, at motoren vil kræve et væsentligt højere oktantal sammenlignet med den daglige »solokørsel« under vore noget køligere himmelstrøg.

Har man derfor noteret udpræget tendens til tændingsbanken, når der køres med campingvogn, må man gå op i oktantal, eller man kan i nogle tilfælde klare sagen ved at føre en indsugningslange fra luftfilteret frem til kølergrillen ved siden af radiatoren, men i mange moderne personvogne har fabrikanterne allerede taget denne forholdsregel.

Tilsyneladende er det inkonsekvent, når man på den ene side ønsker en kold indsugningsluft og på den anden side forvarmer luften f. eks. ved en vandkappe om indsugningsmanifolden lige ved karburatorens montering, men denne forvarmning tager sigte på at undgå isdannelser i karburatoren, der opvarmes ganske svagt, men i reglen tilstrækkeligt, uden at de store mængder indsugningsluft opvarmes i nævneværdig grad. Et andet forvarmningssystem bestående af et indsugningsrør fra luftfilteret til udblæsningsmanifolden opvarmer derimod forbrændingsluften ret væsentligt, hvilket også skulle modvirke isdannelser, men dette system kan være mindre hensigtsmæssigt, fordi den opvarmede luft udvider sig, og der kommer derfor færre iltatomer ind i motoren ved hvert indsugningslag. Når en sådan forvarmning benyttes, er der derfor en omstillingsmulighed således, at man kun benytter forvarmningen om vinteren, medens forbrændingsluften ikke forvarmes på de varmere årstider.

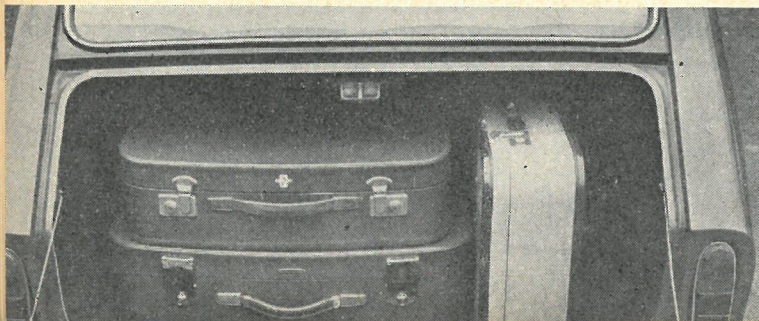


Den nye Rebel er pæn at se på. Finishen er i orden og den virker »solid« og fornuftig.

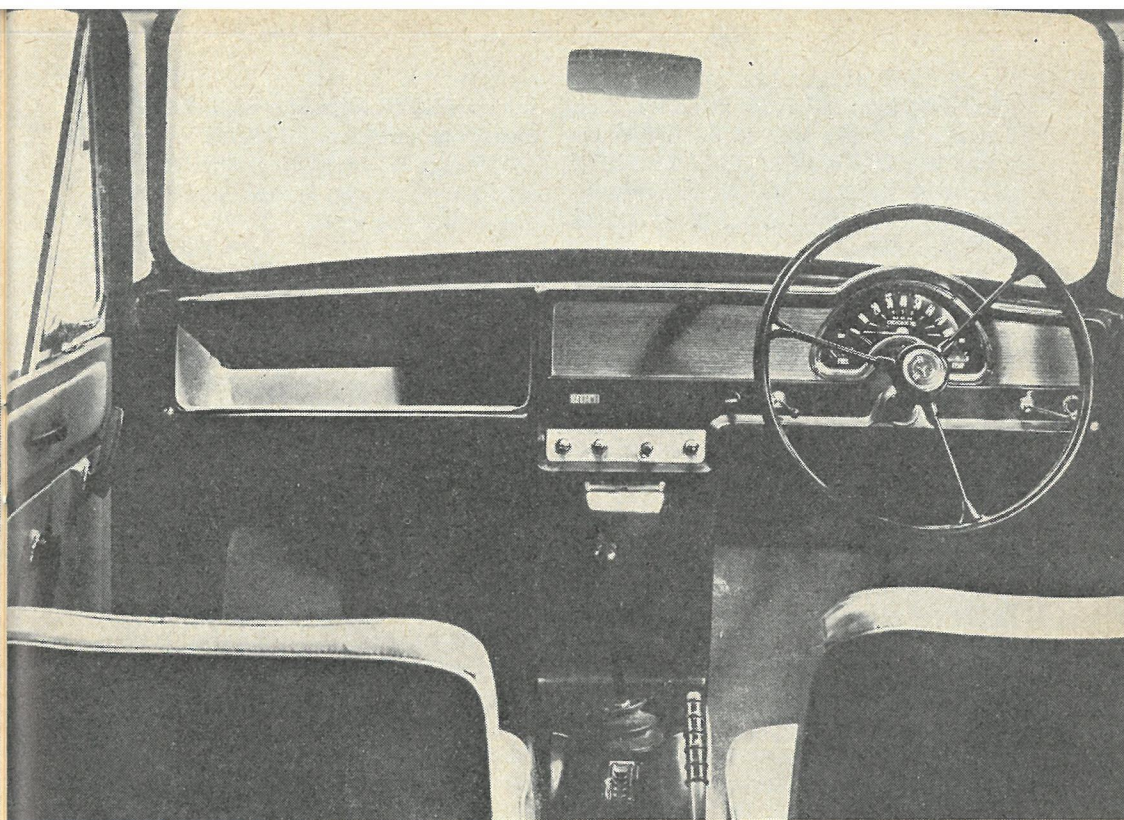
RELIANT REBEL

Ny engelsk mini-vogn med plastickarosseri

Reliant Motor Company Ltd. hedder den engelske fabrik, der nu tager kampen op mod de store koncerner og sender en helt nykonstrueret vogn på markedet. Dette er næsten en historisk begivenhed, idet det er den første model fra en ny fabrik på det britiske familievognsmarked siden før den anden verdenskrig.



Bagagerumspladsen er akceptabel. Reservehjulet er placeret under motorhjælmen.



Udstyret er ikke overdådigt, men der er, hvad man har brug for, og forarbejdningen er fin, instrumentbrættet er således i valnød. Rebel leveres både højre- og venstrestyret.

Reliant fabriken, der har produceret køretøjer siden 1934, fabrikere for øjeblikket 70 procent af de britiske trehjulede biler. Desuden fremstiller man sportsvognen Reliant Sabre, der også har plasticarosseri og leveres med forskellige Fordmotorer. Deltagelse og gode placeringer i Europas forskellige rallies har været med til at udbrede kendskabet til denne sportsvogn.

For nogle år siden etablerede man desuden en virksomhed i Israel og startede der en produktion af Sabra vogne. Fra England leveres hvert år komponenter til 3000 person-, station- og sportsvogne. Ved den sidste biludstilling i Forum var der udstillet en Sabra sportsvogn.

Chassis og hjulophængning

Det bærende element i Rebel er en meget

stiv chassiskonstruktion i stål bestående af pressede, kasseformede længdevanger og rørformede tværvanger. På længdevangerne er der udliggere til fastgørelse af karosseriet. Forhjulene er uafhængigt ophængt i tværgående triangelarme og teleskopstøddæmpere omgivet af skruefjedre. Baghjulene er ophængt i halvelliptiske langsgående bladfjedre med nylonmellemlæg og dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere.

Hjulene har pressede stålfælge og dækstørrelsen er 5.50 × 12. Der er tromlebremser på alle fire hjul.

Karosseri

Reliant Motors Ltd. er Europas største forbruger af glasfiber til autokarosserier. I næsten ti år har man eksperimenteret og anvendt plastic. I dag støber fabriken

over 1000 karosserier om måneden. Man kan således roligt sige, at der ligger erfaring bag fabrikens valg med hensyn til at forsyne Rebel'en med plastickarosseri. Vognen er iøvrigt formgivet af David Ogle Associates, Ltd.

Af udseende kan Rebel godt minde om nogle af sine »klassekammerater«. Set fra siden er der lighed med Fiat 850 og forfra er der linier, der minder om Vauxhall Viva.

Karosseriet er fremstillet med anvendelse af den på området allersidste gældende teknik. Man har bestræbt sig på at opnå den størst mulige stivhed forenet med materialets naturlige styrke.

Som før nævnt er karosseriet støbt i glasfiberarmeret plastic. Det er selv bærende og sammensat af to halvdele, en udvendig og en indvendig skal, der er bundet sammen til en enhed.

Dørene er også støbt og forsynet med rullevinduer og trækruder. Sideruderne bagtil og bagruden er forholdsvis store. Sidesprodserne fortil er smalle, og der er fint udsyn gennem den buede front-rude.

Kufferttrummet bagtil er ikke overvældende stort, men på grund af det skrå hækparti rummer det dog nemt tre almindelige kufferter, og lader man klappen stå åben, bliver kapaciteten jo væsentlig større. Rebel leveres i syv forskellige farver.

Interiør

Der er rigelig plads til fire personer i Rebel'en. Denne vogn har mere indvendig plads end mange større og dyrere vogne. På bagsædet er der fin plads til både hoved og ben. Forstolene er separate. Alt det indvendige er fornuftigt og enkelt uden at virke skrabet.

Adgangen til kabinen sker nemt gennem de to brede døre. Modsat rattet er der i forpanelet et stort åbent rum til småting, ligeledes er der i dørene lommer til ditto, og endelig er der hyldeplads bag bagsædet.

Instrumenterne er grupperet i hesteskofacon omkring ratstammen. Rattet vir-

ker en smule billigt, det minder lidt for meget om varevogn.

Håndbremsen og gearstangen er placeret i gulvet mellem forstolene. Gearstangen er kort og sporty.

Motor, gearkasse og transmission

Motorens historie i den nye Reliant Rebel går tilbage til efteråret 1962, da Reliant introducerede den første masseproducerede britiske bilmotor med aluminiumstøbt topstykke, krumtaphus og forkammerdæksel.

Der var tale om en firecylindret motor på 598 ccm, denne var neddrolet med hensyntagen til økonomi. Effekten var under 25 hk og tophastigheden lå på 100 km/t monteret i fabrikens tre-hjulede køretøjer.

Det er denne velafprøvede vandkølede motor, man besluttede at benytte i Rebel. Motorblokken er nu også støbt i aluminium. Cylinderne har våde foringer.

Maksimaleffekten er hævet en smule til 28 hk ved 5.250 omdr./min. Boringen er 55.88 mm og slaglængden 60.96 mm. Det samlede slagvolumen er 600 ccm.

Den smedede stålkrumtap er lejret i tre hovedlejer. Motoren fødes gennem en enkelt Solex faldstrømskarburator. Koblingen er en tør enkeltpladet Borg & Beck kobling med selvsmørende udrykkerleje.

Gearkassen er en fire-trins kasse af Reliant's eget fabrikat. Med undtagelse af første gear er de øvrige synkroniserede.

Momentet overføres til den stive bagaksel via en kardanaksel med nålelejer. Bagakslens banjohus er af aluminium.

Oprør

Direkte oversat betyder Rebel »oprør«. Det er et udmærket navn til netop et produkt fra denne fabrik. Uden direkte at virke revolutionerende er fabriken kendt for at gå sine egne veje. Det bliver spændende at se, om Rebel, der er en interessant og lovende vogn, vil formå at skabe oprør i det biltraditionsrige England.

Det vides endnu ikke om Rebel vil blive forhandlet her i landet; men rent umiddelbart skulle den have gode muligheder. *job.*

Dimensioner:

Akselafstand	2260 mm
Sporvidde, foran	1219 mm
Sporvidde, bag	1184 mm
Vendediameter	8250 mm
Total længde	3480 mm
Total bredde	1473 mm
Total højde	1435 mm
Frihøjde	140 mm

Sagen VW contra DM

Sagen mellem Volkswagenwerk og tidsskriftet DM, der som bekendt på et fuldstændigt ubrugeligt grundlag stemplede VW 1500 S som upålidelig, vil sikkert først blive genoptaget sidst på året.

Landsgericht Hannover har krævet, at parterne hver for sig skal underbygge deres påstande ved hjælp af vidner og erklæringer og hver for sig således føre bevis for påstandenes rigtighed, og mange mener, at både publikum og parterne derved måske vil tabe interessen for sagen.

Et forlag, der havde planer om at ud-

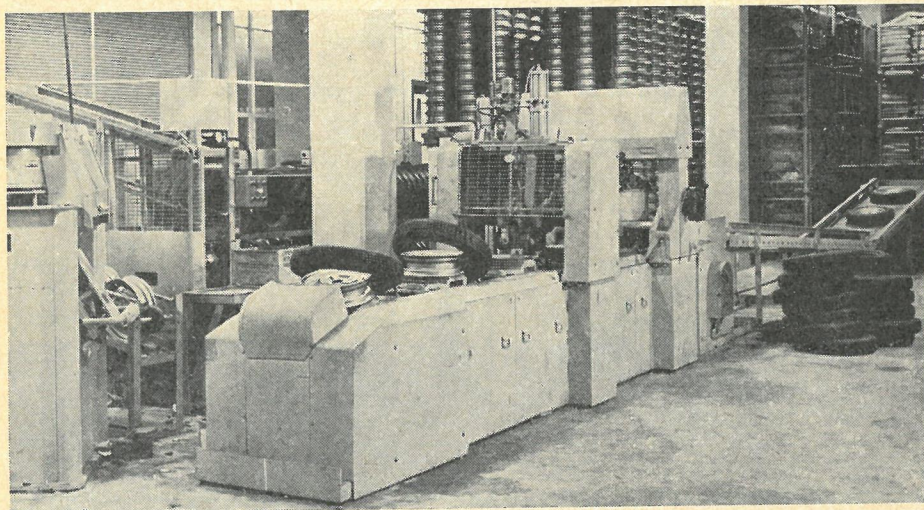
give en bog med alle DM's hidtidige »prøvekarslere« af biler, har måttet opgive tanken, da flere bilfabrikker har fået udvirket midlertidige forbud mod offentlig gentagelse af DM's ejendommelige påstande. *grøn*

★

Montering af dæk

Enhver bilist, der har prøvet at mase med at skifte bilens dæk, har sikkert spekuleret på det enorme arbejde, det tilsyneladende er på de store bilfabrikker at montere dækkene på de tusinder af vogne, der forlader samlebåndene. Man har læst problemet på en yderst elegant måde, idet en maskine helt har overtaget det hårde, manuelle arbejde.

På vort billede ses, hvorledes fælgene kommer fra lageret til venstre og ruller ad en slidske ned mod monteringsmaskinen. Ad en anden slidske kommer dækket rullende og de to dele bringes i kontakt på maskinens samlebånd, hvorefter de går ind i selve maskinen, hvor en indviklet teknik på få sekunder anbringer dækket rigtigt på fælgen, pumper det op til det nødvendige tryk og lader det glide videre til lageret, hvor det ligger parat til at sættes på vognen på samlebåndet. (Standard-Triumph fabrikkerne, England).



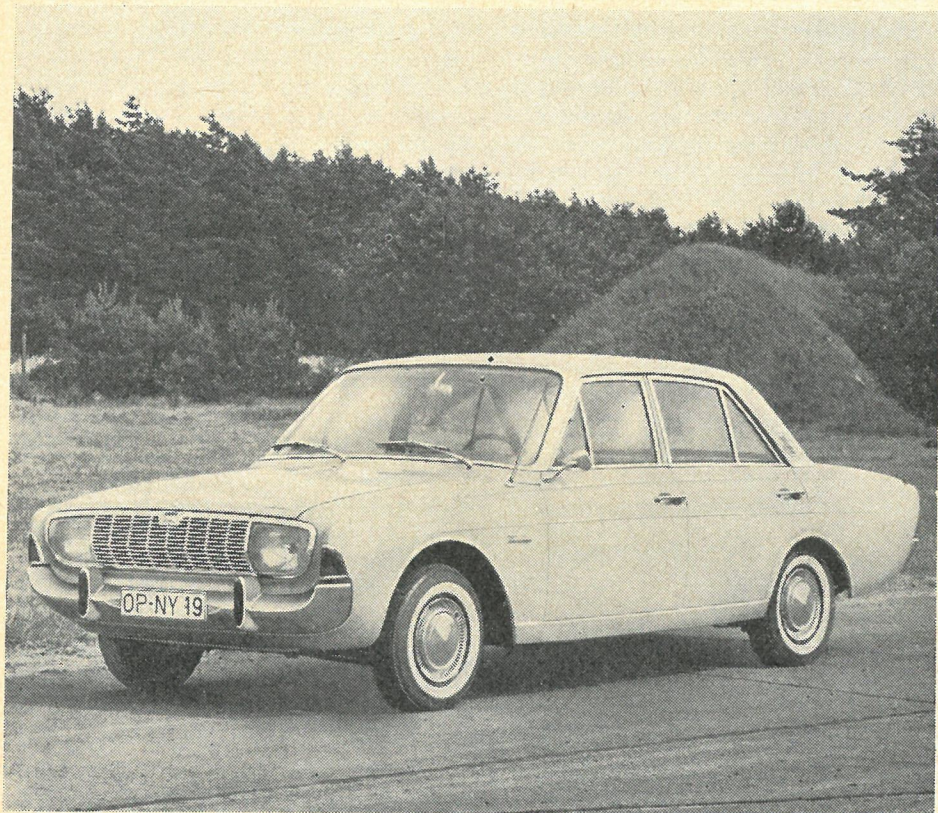
SMJ - TEST**prøvekørsel****MOGENS H. DAMKIER**

TAUNUS**17 M V 4**

Det er nu meget praktisk med englændernes supplerende typebetegnelser som Mark II eller Serie III, for så ved man sådan nogenlunde, hvilken bil man har med at gøre. Når der i 1964 fabrikres to helt forskellige Taunus 17

M, så hjælper end ikke årstallet, og i virkeligheden er det to helt forskellige biler under samme typebetegnelse, så derfor har vi i overskriften tilføjet et V4, da V4 motoren er den mest markante forskel. Karosseriet følger nok de tidligere li-

Når man gennemgår den nye Taunus 17 M for linie, vil man opdage, at der ikke er en eneste plade tilbage fra den tidligere model.

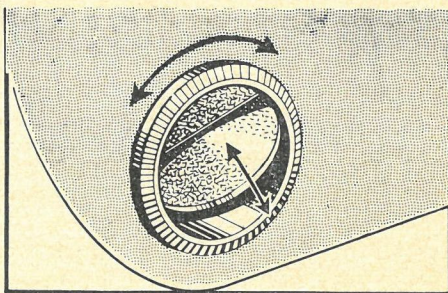
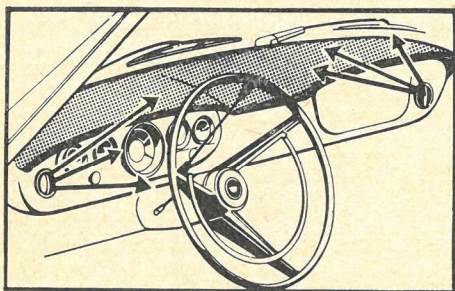
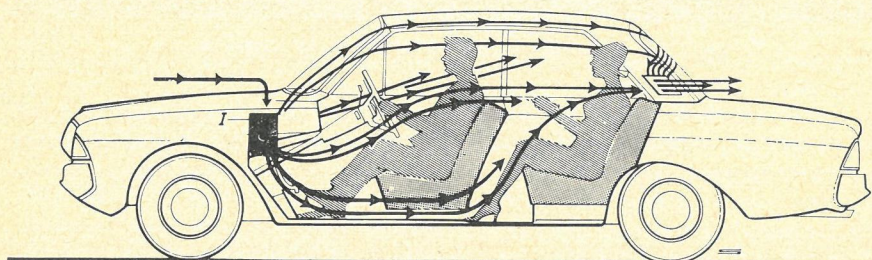


nier, men det er helt nyt både i mål og udseende. Taunus 17 M er i forhold til sin forgænger større i længde, bredde, højde, akselafstand og sporvidde – medens bredden er forøget med 40 mm, er sporvidden foran forøget med 135 mm. Foruden den forøgede godsmængde i karrosseriet er også bagakslen med tilhørende ophængning blevet gjort kraftigere, og alt i alt giver dette naturligvis en vægtforøgelse. Til gengæld er V4 motoren ca. 25 kg lettere end rækkemotoren, og det

tidligere model, må vi altså regne med en helt anden bil.

Motoren

En motor med fire cylindre anbragt i V-form er noget af en sjældenhed, selv når fænomenet betragtes med de automobilhistoriske briller. I den franske Mors blev en V4 motor benyttet mellem 1896 og 1899, men ellers har der kun været ganske få eksperimenter i den retning. Lancia-motoren med de fire cylindre i V

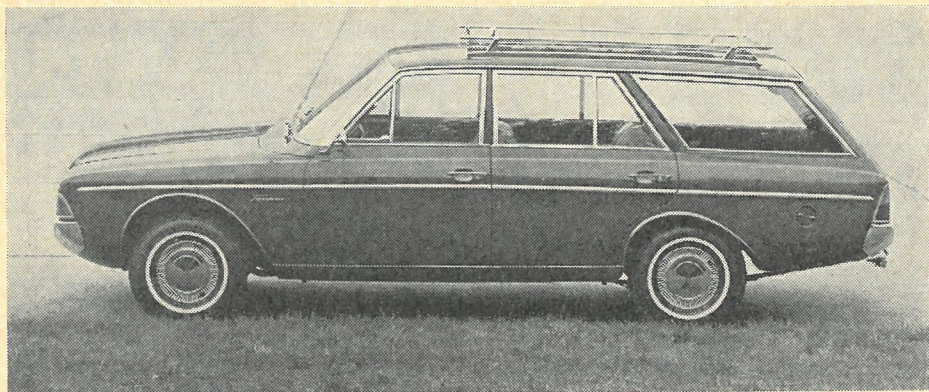


Ventilationssystemet med aftræk ved bagruden giver ikke alene en bedre luftfordeling i vognen, men også mere effektiv luftfornylse. Nederst til venstre ses de separate ventilationsspalter, og nederst til højre reguleringen af en sådan ventilationsspalte.

samlede resultat bliver en vægtforøgelse på 45 kg egenvægt i køreklar stand nemlig fra 920 kg til 965 kg.

Den ændrede konstruktion giver imidlertid en mærkbar flytning af tyngdepunktet, der er kommet længere tilbage, for vi har ikke alene en lettere motor og en tungere bagaksel, men selve motorens tyngdepunkt er også flyttet tilbage, fordi V-motoren er kortere og nu ligger bag foraksellinien. Skønt hjulophængning og affjedring i princippet er som på den

med en vinkel på kun 15° kan næsten ikke kaldes en V-motor, men ved at folde rækkemotoren lidt ud på denne måde er det lykkedes at skabe en kort motor uden at få for store afbalanceringsproblemer. Lidt anderledes er det, når V-formen har en vinkel på 60° , for så opstår der vanskeligheder med motorens dynamiske afbalancering, der på Ford-motoren er blevet løst ved hjælp af en balanceaksel sammenkoblet med krumtapakslen gennem lige store tandhjul. Denne balance-

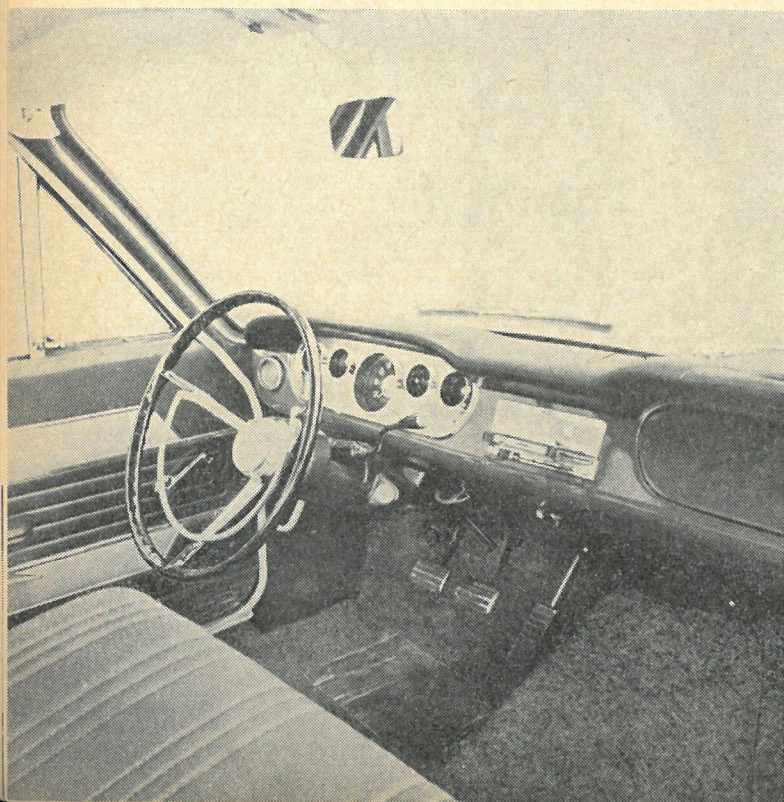


Taurus 17 M fremstilles også som en rummelig stationcar.

aksel er for såvidt totalt ude af balance, og den fremkalder derfor svingninger, der skal være lig med og modsat rettet de vibrationer, som kommer fra selve motoren. I praksis må motoren også siges at være vibrationsfri, men den har en noget hårdere tomgang end den almindelige rækkemotor.

Formålet med at anvende en V4 motor

er naturligvis kort byggelængde og lav vægt, men netop i betragtning af denne motors fædre er det vanskeligt at forstå, at man ikke har benyttet en anden konstruktion. Projektet blev til på de amerikanske Ford fabrikker, men det var europæiske ingeniører med tidligere tilknytning til VW, Borgward og Auto Union, der skabte den, og netop disse virksom-



Interiøret er pænt, og da man sidder langt fremme mod vindspejlet er udsynet også ekstraordinært godt. Rattet er placeret ret lavt, og instrumenterne giver ikke tilstrækkelig tydelig aflæsning.

heder har erfaringer med kompakte motorer – VW og Borgward med boksermotorer, der er uhyre nemme at afbalancere, for det klarer de selv, og Auto Union med den tværstillede motor i de ældre to-cylindrede modeller. Med V4 motoren har Ford dog ikke udelukkende valgt at være noget for sig selv, for denne motortype er ikke så bred som boksermotoren med de vandretliggende cylindre nødvendigvis må være, og en tværstillet række-motor beholder naturligvis række-motorens vægt, og denne konstruktion er kun fornuftig i forbindelse med forhjulstræk.

Det er nemlig ganske indlysende, at V4 motoren ikke alene blev konstrueret til 12 M, men også til de større modeller med baghjulstræk. Af hensyn til en rationel produktion greb man til at bruge stempelpinde til udligning af vægtdifferencen på stemplerne, og man benytter simpelthen massive stempelpinde til 1,2 liter motoren med 80 mm boring, men hule stempelpinde til 1,5 liter motoren med 90 mm i boring. Trods forskellig stempelvægt kan disse to motorer altså køre med samme krumtapaksel. Til 1,7 liter motoren beholdt man de 90 mm i boring, men gik op til 66,8 mm i slaglængde. På den moderne motorfabrik i Köln er man derfor i stand til at opretholde en yderst rationel motorproduktion af de forskellige motorer, der alle har mange gengangerdele, og kun rationel produktion kan holde priserne nede.

Motorstrukturen er iøvrigt interessant, blandt andet fordi de fire cylindre står som skorstene i de to cylinderblokkes vandkasser, og der kommer på den måde ensartet og rigelig kølevandscirkulation rundt om hver enkelt cylinder. Vandkamrene lukkes foroven af toppakningerne og de indbyrdes udskiftelige topstykker.

Den tandhjulsdrevne knastaksel ligger højt oppe i V'et mellem de to cylinderblokke, og derfor bliver stødstængerne ganske korte og lette. Gennem vippear-mene sker en udveksling efter det velkendte vægtstangsprincip, og derfor har ventilerne større løftehøjde end den løf-

tehøjde, knasten meddeler knastfølgeren. Stødstængerne lave vægt og beskedne acceleration er en fordel, som også vil kunne udnyttes den dag, man ønsker at sætte litereffekten op gennem et forøget omdrejningstal.

Vandpumpen er anbragt lavt i motorblokken, og den har sin helt private remskive, medens ventilatoren er anbragt højere oppe på blokken, og også den drives af en selvstændig remskive. På motoren til Taunus 12 M er der som bekendt ingen ventilator, da varmeapparatets blæser overtager denne funktion, når det er nødvendigt, men når vandpumpe og ventilator er to selvstændige elementer på motoren til 17 M, så indebærer det den fordel, at man blot ved at montere en kortere rem kan sætte ventilatoren ud af funktion i vintermånederne. Iøvrigt er der forsejlet kølesystem med frostsikker væske ned til -30°C beregnet til udskiftning hvert andet år.

Transmission

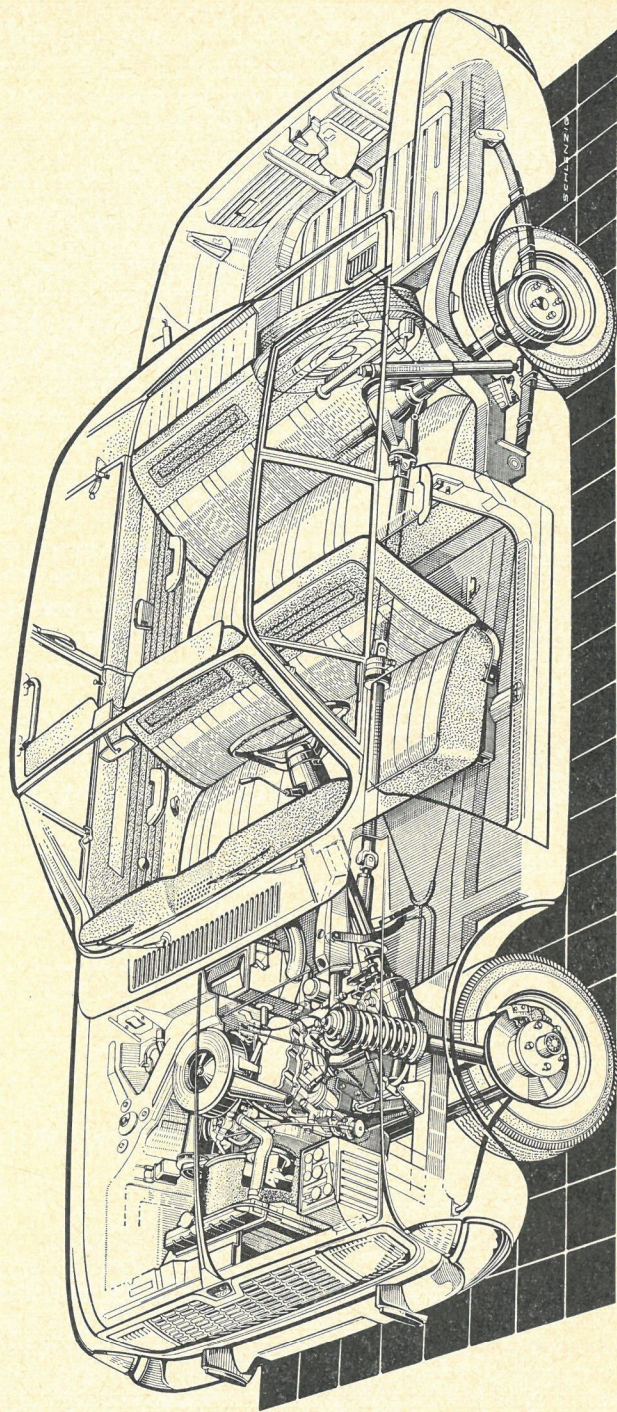
Transmissionssystemet er ganske almindeligt med en tør enkeltpladekobling og fuldsynkroniseret tre- eller fire-trins gearkasse – sidstnævnte benyttedes til den prøvekørte vogn. Efter indkøringsperioden skal olien kun skiftes for hver 20.000 km i gearkassen.

Momentet overføres til differentialen gennem en todelt kardanaksel, der ikke giver anledning til vibrationer og støj, og olien skal ikke skiftes i differentialen. I forhold til den tidligere model er der foretaget en lille nedgearing, skønt den nye model har større effekt i forhold til vægten, og man må derfor regne med forbedret accelerationsevne.

Karosseri og interiør

Karosseriet er på en måde blevet smukkere i linierne, men det er selvfølgelig et spørgsmål om smag og behag, medens man fra et rent teknisk synspunkt må være tilfreds med den sparsomme pynt i form af forkromede lister.

På hver side foran bagruden er der en



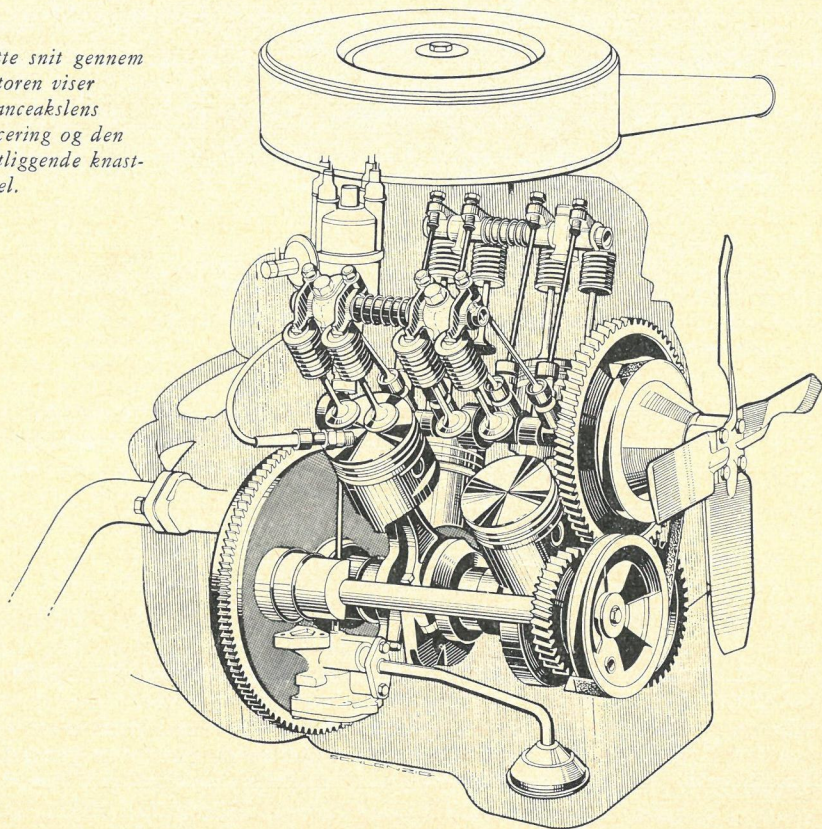
Dette røntgenbillede af Taurus 17 M giver et godt indtryk af vognens indretning. Bemærk at motoren ligger bag forakslens linie, og af hensyn til afstanden mellem radiatoren og ventilatoren er det nødvendigt med en køleluftskærm. Denne plads er afslat af hensyn til den seks-cylindrede model.

afgangsåbning for ventilationsluften, hvilket giver en mærkbart forbedret luft- og varmefordeling i vognen, men så må man også tillade sig at stille det spørgsmål, hvorfor i alverden man så bibeholder ventilationsruderne, der nu kun virker prisfordyrende og hæmmende på udsynet?

Foruden det normale varmeanlæg med fordeling til defrosterspalter og velanbragte varmekanaler til vognens indre er der to ventilationskanaler med direkte friskluftindtag udenom varmeapparatet. Disse kanaler udmunder i hver sin side af forpanelet, og de reguleres med drejespjæld i en cirkelrund indfatning, som tillige kan drejes, og dermed kan man ifølge en noget uoverskuelig teori dirigere luften i en hvilken som helst ønsket retning, men hvis denne teori skulle være

rigtig, så er jeg slet ikke sikker på, at vognen i det hele taget kunne køre, medmindre den fik benzinindsprøjtning i stedet for karburator, for skulle et enkelt drejespjæld være i stand til at lede luften i en bestemt retning med den her ønskede præcision, så ville luften kun strømme forbi karburatorens hoveddysesystem ved fuld åbning af gasspjældet. Man har altså tilstrækkelig erfaring for, at sådan er det ikke, og derfor kan luftstrømmen heller ikke dirigeres så præcist som ønsket. For den venstre ventilationsåbnings vedkommende er det sådan, at ligeegyldigt hvordan man indstiller den, strømmer der kold luft mod kørerens venstre hånd, når han holder normalt på rattet, medens forholdet ikke har større betydning for den højre ventilationsåbning. Den slags bør selvfølgelig udføres som på de fran-

Dette snit gennem motoren viser balanceakslens placering og den højtliggende knast-aksel.



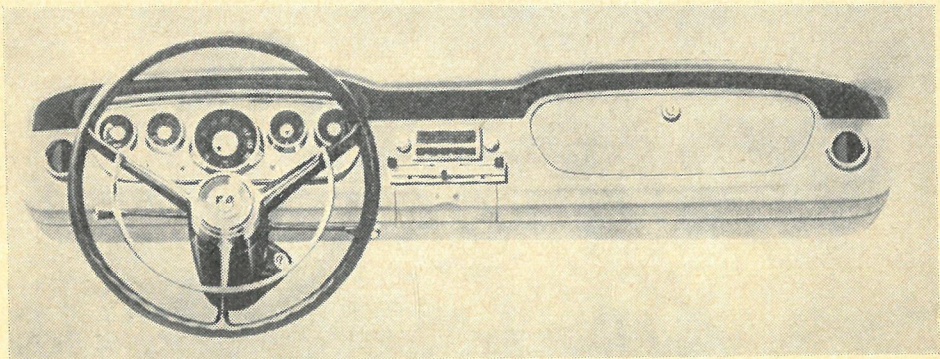
ske vogne med en drejeskive, i hvilken der er en række ledeskivle som et jalousi. Systemet skal dog ikke underkendes, for man kan opnå en behagelig temperatur i vognen ved at blande kold og varm luft, selvom man kun benytter den højre ventilationsåbning.

Varmeapparatet betjenes af tre greb midt på forpanelet – det ene regulerer varmen, det andet fordeling til defroster-spalter eller vognens indre, og det tredje dirigerer luftmængden på halvdelen af sin vandrings og blæserhastigheden (trinløst) på resten af vandringsen. I denne forbindelse er det værd at nævne, at der med tændt instrumentlys også er små markeringslamper i skalaen for varmeanlæggets reguleringshåndtag, hvilket

stærkt forsænket, og der kommer derfor ingen lysreflekser i vindspejlet, men aflæsningen kunne være lettere og tydeligere i dagslys.

På forpanelet er der en kontakt til lyset med stilling for positionslys og fjern/nærlys, der dirigeres ved en op-nedgående bevægelse af blinklysets kontaktarm, der er anbragt til venstre under rattet. Den anden kontakt er til vindspejlsviskerne, der kan køre med to hastigheder.

Tændings- og startkontakten er bygget sammen med styrlåsen på ratstammen, gearstangen er anbragt til højre under rattet, og håndbremsen er af paraplytypen anbragt under forpanelet. Til højre på forpanelet er et aflåseligt handskerum.



Forpanelet er klart og tydeligt udformet, og der er markeringslamper ved ventilationsanlæggets indstillingshåndtag.

ikke alene er en hjælp, så længe man ikke kender vognen tilstrækkeligt, men også gør indstillingen lettere ved natkørsel, selvom man kan finde håndtagene i blinde.

Medens vi er ved forpanelet, kan vi lige så godt gøre instrumenteringen færdig. Der er speedometer med kilometer-tæller lige foran ratstammen, til venstre for det er der et rundt instrument med kontrollamper for olietryk, ladestrøm, blinklys og fjernlys, og yderst til venstre benzinstandsmåleren. Til højre for speedometeret er der ur og kølevandstermometer. De runde instrumenthuse ligger

Forsædet er udformet som en gennemgående sofa med separate ryglæn, der kan vippes for at lette indstigningen til bagsædet. Ryglænenes vinkel indstilles ved hjælp af anslagsbolte, der kan skrues ud eller ind i rygstødet.

Ligesom på den tidligere model sidder man meget tæt ved vindspejlet, hvilket naturligvis giver et glimrende udsyn ikke mindst til de i luften hængende lyskurve, og solskærmene forhindrer at man blændes af en lavtstående sol. Pladsforholdene er fortrinlige overalt, men det ville være en fordel at få armlænene på dørene anbragt lidt højere, da de ellers

er nytteløse for både høje og lave personer.

Bagagerummet er stort og rummeligt, og låsen er dobbeltvirkende på den måde, at man ved drejning til den ene side låser bagagerummet op, og ved drejning til den anden side udløser nummerpladeholderen, bag hvilken benzinpåfyldningsstudsden sidder.

Hvis man ryger under kørslen kan man glæde sig over en rigelig luftfornylelse selv med lukkede vinduer, og askebægeret er stort og rigtigt anbragt bag en lem, hvor der også sidder en elektrisk cigarettænder, som egentlig burde forbydes i biler, da de dels er uanvendelige, fordi gløden oftest sidder fast på tænderen, dels virker distraherende – der er en del sandhed i den vittighed, hvor sælgeren blandt vognens sikkerhedsforan-

staltning nævner »ingen cigarettænder«. Forøvrigt er det en dobbelt dårlig vane at ryge, medens man kører.

Køreegenskaber

Motoren starter fint på den automatiske choker, der er ganske fortrinlig i sin funktion. Motoren trækker med det samme jævnt, og selv efter kort tids kørsel og stop for trafiklys er der ikke tilbøjelighed til otte-takt på grund af for fed karburering – mindes ikke at have set det bedre. Karbureringen er i det hele taget upåklagelig og bedre end i den foregående model.

Motoren går lidt hårdt i tomgang, og selvom der ikke kommer vibrationer i vognen, kan lyden minde lidt om en dieselmotor, men det kan jo være så uendelig ligeegyldigt. Accelerationsevnen er ud-

SPECIFIKATIONER

TAUNUS 17 M, V4.

Importør: Ford Motor Company A/S, Sluseholmen 1, Kbhvn. SV.

Motor: Fire-cyl., i 60° V, topventilet, vandkølet. Boring 90 mm, slaglængde 66,8 mm, slagvolumen 1699 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 78 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 14,0 kgm ved 2800 omdr/min. Liter-effekt 45,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladskobling. Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse 3,43:1, 1,97:1, 1,37:1, 1:1. Todelt kardanaksel. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 590 × 13.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson med krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Fabrikat ATE-Ford, type: Forhjul skivebremser, baghjul tromlebremser.

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

Mål, vægt: Total længde 4585 mm, total

bredde 1715 mm, total højde 1465 mm, akselafstand 2705 mm, sporvidde for 1430 mm, bag 1400 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 6,0 liter. Egenvægt 965 kg. Effektivvægt 12,4 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear i topgear: 29,8 km/t. Drejeradius 5,1 m. (To-dørs, fire-trins gearkasse).

Særlige bemærkninger:

Forseglet kølesystem, ingen chassismøring, motorolie skiftes hver 5000 km. Kan leveres med tre-trins gearkasse. Karburator: Solex 32 PDSIT-4. Tændrør: Autolite AE 22, elektrodeafstand 0,8–0,9 mm, kontaktafstand 0,4–0,5 mm, fortænding 6°, ventilspillerum 0,40–45 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk: Forhjul 18–20 p.s.i., baghjul 18–23 p.s.i.

Gearkasse rummer 1,5 liter SAE 80.

Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 Hypoid.

PRISER:**TAUNUS 17 M Super 1.7 L 2DR:**

	kr.
3 gear	22.129,-
Med enkelte sæder	22.539,-
Med 4-trins gearkasse	22.471,-
Med aut. transmission	26.016,-
Med manuelt skydetag	23.562,-
Med elektrisk skydetag	23.970,-

TAUNUS 17 M Super 1.7 L 4DR:

	kr.
3 gear	23.566,-
Med enkelte sæder	23.976,-
Med 4-trins gearkasse	23.909,-
Med aut transmission	27.453,-
Med manuelt skydetag	24.999,-
Med elektrisk skydetag	25.407,-

mærket, og ikke mindst i andet gear kommer man fortræffeligt af sted. Gearskiftningen er let og præcis, men med temmelig store bevægelser. Man kan kun komme i bakgear ved at trykke på en knap for enden af gearstangen.

Køreegenskaberne er så afgjort blevet bedre, blandt andet fordi man ved hurtig kørsel gennem svingene har mindre

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,45 l/100 km (15,6 km pr. liter).
80 km/t	7,40 l/100 km (13,5 km pr. liter).
100 km/t	9,40 l/100 km (10,65 km pr. liter).

ACCELERATIONSEVNE

0- 60 km/t	6,6 sek.
0- 80 km/t	10,1 sek.
0-100 km/t	16,4 sek.
0-400 meter	20,0 sek.
50- 80 km/t i topgear	9,2 sek.
60-100 km/t i topgear	14,4 sek.

krængning, og vognen gynger ikke på den belastede forfjeder, som den tidligere model var tilbøjelig til. Styringen er neutral og tilpas præcis, og vognen kører nøjagtigt, hvor man vil have den. Går man fra almindelig hurtig kørsel over til hård, sportsbetonet kørsel gennem svingene, kan den ny Taunus 17 M være lidt kompliceret at styre på grund af uensartede udskridningstendenser, men da det ikke er nogen sportsvogn har sagen kun interesse ved en undvigemanøvre, eller hvis man overraskes af et sving, hvilket ingenlunde er uløselige opgaver, omend man ikke altid kommer lige stilrent gennem svinget.

Affjedringen er godt afstemt, men bagakslen kunne være lidt bedre dæmpet, da man kan få baghjulene til at steppe på ujævn kørebane med tværgående riller i svingene. Hjulene bider sig dog forholdsvis hurtigt fast, og man får ikke større udskridning eller hoppende bevægelser af bagvognen selv ved ret hård kørsel.

Iøvrigt virker en sammenligning mellem den ny og den gamle Taunus 17 M næsten som et skoleeksempel fra lærebøgerne, for på grund af tyngdepunktets flytning bagover er der kommet lidt sidevindfølsomhed, som ikke mærkedes i den gamle model, og det skulle såmænd ikke undre mig, om denne sidevindfølsomhed er borte i 20 M, der har to cylindre ekstra anbragt foran de fire - der skal nemlig ikke så meget til.

Støjniveauet selv ved hurtig kørsel må absolut betegnes som moderat, og kørslen er i det hele taget komfortabel. Manøvreorganerne ligger bekvemt for en naturlig betjening, og bremserne er effektive ved et passende pedaltryk, men her blev vi forresten en erfaring rigere. Der er kommet en ny tysk antifading-belægning, der i starten kræver et ret stort pedaltryk, og først ved gentagne gennemvarmninger under ret kraftige opbremsninger kommer den fulde friktionsevne frem, og følgelig falder pedaltrykket.

Totalgearingen kan ikke siges at være unormal høj - nærmest en bagatel over

middel – men man har indtryk af, at drejningsmomentet falder ret påfaldende ved de lavere omdrejningstal, og derfor vænner man sig hurtigt til at bruge gearene flittigt under bykørsel, hvor man har brug for en kvik acceleration.

Taurus 17 M V4 er en udmærket og rummelig personvogn med up-to-date udstyr, men man har ikke ustraffet benyttet

den kortere og lettere motor, da man har fået en unødvendig sidevindsfølsomhed med i købet. Skulle jeg viske chefkonstruktør Oswald et godt råd i øret, så skal han hale motoren længere frem, selv om han så kommer til at fremstille et mellemstykke og en forlænget gearkasseaksel mellem kobling og gearkasse – det ville være pengene værd.

Autoskader

Forlaget IVAR har udvidet sin efterhånden ret omfattende serie af teknisk litteratur med udsendelsen af endnu et værk.

Bogens opgave er ifølge dens forord at dække emnet karosserireparation, herunder autolakering og rustbeskyttelse. Og selv om emnet måske kan lyde specielt og begrænset, er der på den anden side ingen, der er i tvivl om områdets betydning. Den, der blot én gang periferisk har snuset til at arbejde med metal, vil vide, hvor uhyre mere vanskeligt det er at bibringe en beskadiget del dens oprindelige form og facon. Samtidig er det et arbejde, der kræver den allerstørste omhyggelighed samt en ikke ringe portion erfaring. En ubetydelighed her og en meget lille skævhed der vil straks kunne registreres, og konsekvensen heraf kan være skæbnesvanger. Alt for mange gange er den slags arbejde blevet udført af ukvalificerede folk uden de nødvendige hjælpemidler, og resultatet er selvfølgelig blevet derefter.

Bogen starter helt fra grunden med materialelære og fortsætter med en gennemgang af karosseripladens muligheder. Derefter følger afsnit om blandt andet håndværktøj, maskiner, udstyr og måleapparater. De største afsnit og de mest behandlede emner er naturligvis afsnit som kollisionsbeskadigelser og karosserier samt chassier.

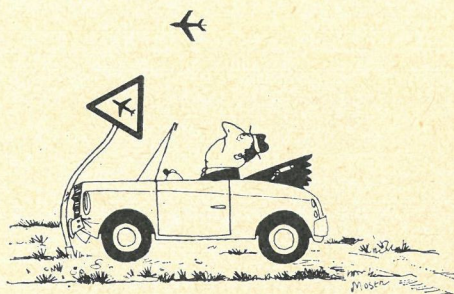
Autolakering og rustbeskyttelse er også to ting, der er gjort meget ud af.

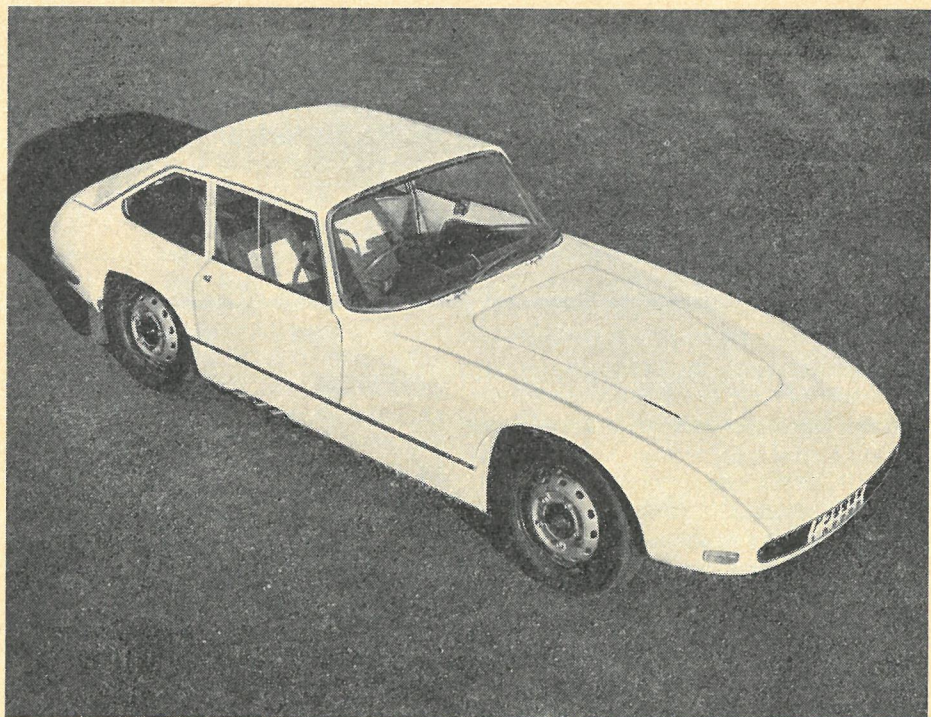
Bogen er rigt illustreret med fotos og tegninger.

Prisen er 118 kr., hvilket absolut ikke er afskrækkende, da der jo er tale om faglitteratur, og desuden får man rig valuta for pengene. Bogen bør findes overalt, hvor man giver sig af med karosseriarbejde. *jeb.*

Opel har fremstillet 5 mill. biler

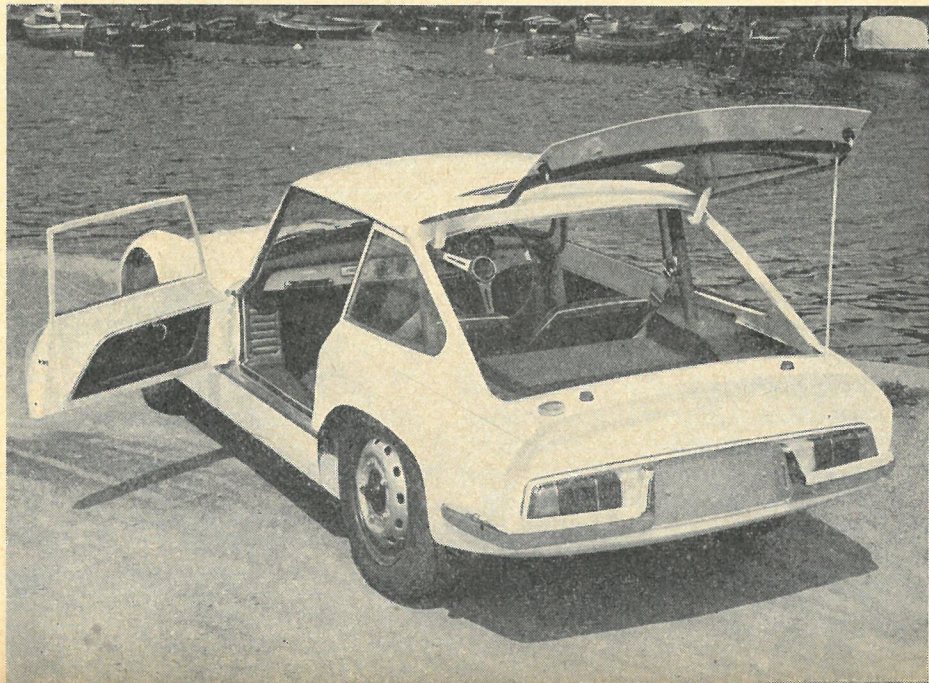
Siden Opel i 1898 begyndte bilfabrikation, har produktionstempoet været stadig stigende. Det tog hele 42 år at producere den første million (1940); million nummer to var allerede færdig i 1956, skønt Opels automobilproduktion havde ligget stille under krigen. 42 måneder senere, i foråret 1960, var den tredje million fremstillet, og den 14. november 1962 yderligere 30 måneder, passeredes million nummer fire. Nu behøvede man kun 20 måneder mere for at nå den femte million. En 8-cyl. Opel Diplomat, der rullede af båndet i Rüsselsheim den 9. juli, var bilen, der repræsenterede det runde tal.





På dette billede ses tydeligt de to revner langs kanten af motorhjælmen. Når lygterne svinges ud, er der her lige plads til lygtebeslagene. Under døren ses det noget racerprægede udblæsningsarrangement.

Hele den øverste bagdel udgør én sektion. Når denne vippes op, er der glimrende adgang til bagrummet. Den i teksten omtalte »styrthøjle« ses tydeligt gennem bagåbningen.



SAAB FACETT GT

Tidligere svensk eksperimentalmodel dukker op på ny som privatbygget specialvogn

I 1956 præsenterede Saab fabrikerne på Stockholms Bilsalon en lille, lav og åben to-personers sportsvogn med glasfiberkarosseri og en chassisramme af letmetal. Sportsvognen hed Saab Sonett og var udelukkende konstrueret som eksperimentalmodel. Den var ikke mere end 82,5 cm høj, og totallængden var under 3,5 m.

Sonett'en blev kun fremstillet i nogle få eksemplarer. Projektet blev ledet af chefen for Saab's forsøgsafdeling og løbssektion, ingeniør Rolf Melde, der også stod for de mange prøvekørsler med Sonett'en. Formålet med denne sportsvogn var at skaffe muligheder for forsøg med tunede motorer og ligeledes at samle erfaring vedrørende anvendelsen af glasfiber-armeret plastic som karosserimateriale.

Efter at forsøgene og prøverne med Sonett'en var tilendebragt, lykkedes det den svenske ingeniør Sigvard Sörensson, Trollhättan, at erhverve chassis og undervogn fra en af disse eksperimentmodeller. Dette skete i samråd med Rolf

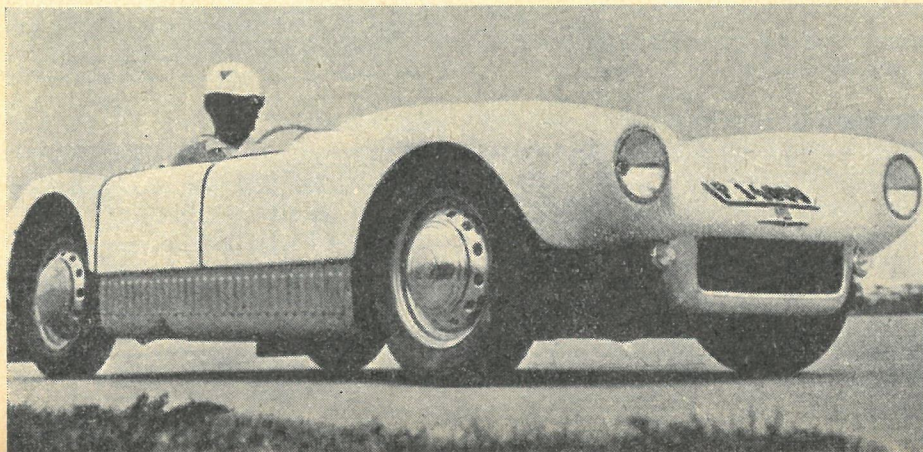
Melde, der senere har vist Sörenssons projekt stor interesse. Den svenske ingeniørs planer gik ud på at bygge sin egen to-personers GT-model på basis af visse Saab komponenter. Efter at have indkøbt en Saab Sport motor med separatsmøring gik han i gang med sit projekt, der skulle blive hans hidtil største. Sörensson havde tidligere i sin fritid syslet med formgivning af biler og bildele, f. eks. hardtops.

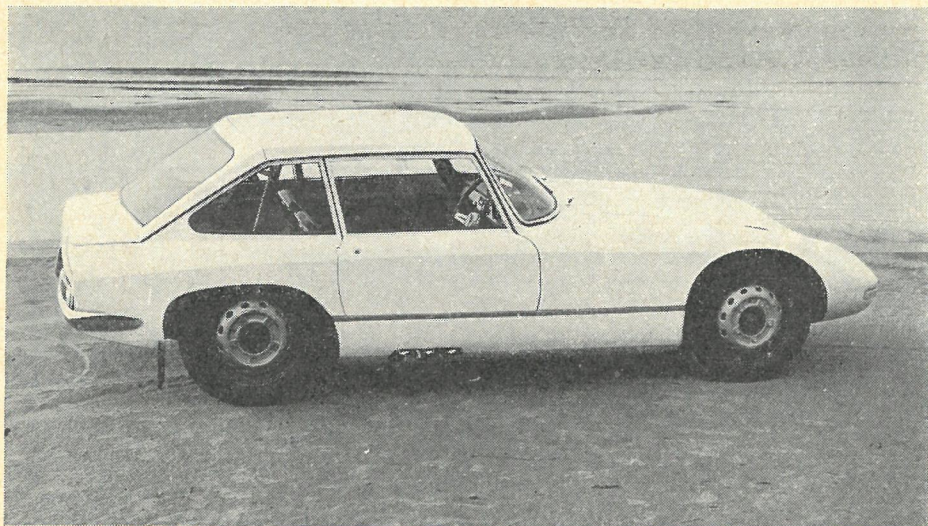
I sommer stod vognen klar, og efter blot et enkelt blik på de hosstående billeder vil læserne sikkert give os ret i, at resultatet er meget fint. Det er virkelig lykkedes at skabe en GT-vogn, der i udseende, kvalitet og finish nemt kan måle sig med fabriksfremstillede vogne af samme type. Sörensson kalder sin GT-model for Facett, vel nok på grund af de skarpe vinkler og plane flader.

Karosseri

Normalt er karosseriet på den slags vogne, der her er tale om, fremstillet i plastic eller aluminium. Derfor virker

Således så Saab Sonett ud. Det er fra denne skrubbudselignende eksperimentalmodel, chassis og undervogn til Facett er hentet.





Det er tydeligt, at vognens svenske konstruktør har været inspireret af italiensk linieføring. Nogle vil måske indvende, at den er for kantet; men garanteret ingen ville drømme om, at der var tale om en SAAB.

det så meget des mere imponerende, når man hører, at Facett'en er håndbygget i 0,6-1,0 mm karosseriplade. Især bagenden må have voldt visse vanskeligheder med alle dens skarpe kanter. Dørene er brede, men på grund af chassisrammens høje sider er de ikke særlig dybe. Karosseriet er ikke bærende, og undervognen kan køre uden dette. Kofangere, blinklys og pyntelister er fremstillet specielt. De tre afgangsrør, der stikker ud i højre side under døren, er ikke tegn på fri udblæsning. De kommer fra lyd-potten, og udblæsningen er meget »civiliseret«.

Lygternes placering og montering er noget utraditionelt. Ved kørsel om dagen er de gemt væk i motorrummet. Når man om aftenen skal have lys på »karreten«, må man lige åbne hjelmen og vippe lygterne ud.

Interiør

Er det udvendige i orden, er det indvendige det sandelig også i ikke ringere grad. Alting er færdigt og gennemprøvet. Store dele af de indvendige flader er beklædt. Sæderne er specialbyggede og giver god støtte for kroppen. Instrumen-

teringen er også i orden. Speedometer og omdrejningstæller er anbragt på et konsol foran rattet. Dette er iøvrigt et træt hentet fra Saab Sport.

Bag sæderne er der godt forankret monteret en solid rorbøjle. Denne går



Her er lygterne slået op fra deres gemmested i motorrummet. Vi synes nu, det havde været pænere og mere praktisk, hvis lygterne havde siddet i skærmene.

helt op under loftet og er samtidig ankerpunkt for sikkerhedsseleerne.

Der er i begge døre lommer til småting, og bag stolene er der god bagageplads.

Motor og gearkasse

Motoren er som før nævnt hentet fra Saab Sport. Det er en gruppe 1 motor med en effekt på 60 hk (DIN). Tophastigheden er 160 km/t ved 6000 omdr/min. Gearkassen stammer også fra Saab Sport. Skiftemekanismen og gearstangen er fremstillet specielt. Sidstnævnte er placeret yderst til højre mellem føreren og døren.

På en nylig 6000 km ferietur rundt i Europa målte ejeren Facett'ens benzinförbrug ved høj gennemsnitsfart til 7,3 liter/100 km. Dette gode resultat bør sikkert tilskrives vognens lave vægt og frontareal.

Facett'en er ikke til salg og vil ikke

blive sat i produktion, oplyser konstruktøren og ejeren, dertil er udførelsen for speciel og konstruktørens ressourcer for utilstrækkelige. Facett er bygget af en entusiast til eget brug. Det eneste ønske, Facett'ens ejer har i denne forbindelse, er, at en fabrik eller lignende ville fatte interesse for hans evner som konstruktør og formgiver og tilbyde ham et job.

Dimensioner:

Længde	3,70 m
Bredde	1,45 m
Højde	1,12 m
Frihøjde	0,14 m
Vægt	765 kg

jeb.



En tiltalende nyhed fra England er disse udvendige spejle, der er konstrueret således, at de kan justeres fra en lille knap på instrumentbordet. Man undgår således den kendte kedelige situation, hvor man er nødt til at rulle vinduet ned og stikke armen ud for at rette på spejlet.

København bliver Europa-center for Toyota

Det er omkring et år siden, de første Toyota-automobiler kom til Danmark. Med udgangen af dette år har Erla Autoimport A/S som importør for hele Skandinavien modtaget 2.000 enheder, hvoraf de 90 pct. er leveret her i landet og de resterende 10 pct. i Norge, hvor man lige har startet salget. I Sverige påbegyndes salget først i det nye år.

Med den skandinaviske organisation som forbillede udbygges allerede i år salget til både Finland, Belgien, Holland, Schweiz og Østrig. Til dette formål har Toyota Motor Sales Co., Ltd., oprettet deres eget kontor i København. Kontoret skal beskæftige en række japanske salgsfolk og teknikere, som på nært hold vil følge den videre udvikling i Skandinavien og det øvrige Europa. *jeb.*

☆

På generalforsamlingen hos Daimler-Benz kunne generaldirektør Walter Hitzinger meddele, at omsætningen i første halvår af 1964 havde været 2,1 milliarder DM mod 1,8 milliard i samme tidsrum i 1963. Der blev produceret 113.500 enheder, af hvilke de 82.000 var personvogne.



teknisk BREVKASSE

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

Ved ca. 50 km/t under belastning i 3. gear opstår der lejlighedsvis ujævnt træk i min Renault 4 CV 1961 (kørt 40.000 km) således at der mærkes en pulsering gennem speederpedalen. Fejlen registreres på mit nymonterede vacuummeter, idet viseren begynder at svinge ca. 2" til hver side for den øjeblikkelige stilling, som ivotrigt er normal. Ved højere hastighed samt ved medløb bliver nålen atter rolig.

I tomgang viser vacuummeteret konstant 20" med ubetydelige svingninger, hvorfor der antagelig ikke er utætheder i forbindelse med indsugningen. Vacuummeterets øvrige reaktioner er også i overensstemmelse med beskrivelsen i »Min bil og jeg« med undtagelse af kontrollen af tændingsreguleringen, hvor nålen ikke falder til de angivne 4-5", men det skyldes vel at der kun er centrifugalregulering på vognen.

Da jeg derefter havde mistanke til den automatiske choker, udskiftede jeg dennes bimetal fjeder samt startluftventilens membran og fjeder, hvilket sidste syntes at medføre formindsket pulsering af vacuummeternålen under de nævnte forhold. Men da chokeren synes at lukke normalt ved varm motor skulle startluftventilen vel ikke kunne komme ind i billedet?

Er det ivotrigt korrekt at karburatoren

tager en del af tomgangsluften ind gennem det kobberrør, der opvarmer choke-rens bimetal fjeder?

For en ordens skyld tilføjes at fejl ved vacuummeteret og dets montering kan udelukkes, da vognen havde samme tendens før.

En henvendelse til et værksted resulterede i en udtalelse om at »det er noget, der er ved de årgange«, men det lyder ærlig talt ikke særlig overbevisende, synes De?

H. N. J., Gentofte.

Det kan med det samme fastslås, at ikke alle Renault 4 CV 1961 lider af den nævnte skavank – det er absolut et individuelt tilfælde. Der er ivotrigt ikke tvivl om, at fejlen skal søges i karburatoren. Noget præcist kan vi desværre ikke fastslå med hensyn til fejlels årsag, men vi vil gætte på lidt falsk luft, der ofte bliver mærkbart ved en bestemt stilling af gasspældet under en bestemt belastning. Meget ofte er der tale om slitage ved selve gasspældets aksel. Der er desværre mange muligheder, når det drejer sig om en karburatorfejl, og selv forkert svømmerhøjde kan blive mærkbar ved bestemt belastning og bestemt omdrejningstal.

Vi går ud fra, at De har misforstået systemet lidt. Det nævnte rør er koblet til karburatoren oppe ved luftfilteret –

altså over det egentlige blandesystem – og der trækkes kun varm luft forbi chokefjederen og videre ind i karburatoren, så der er kun tale om almindelig forbrændingsluft og ikke specielt om tomgangsluft. Vi vil anbefale en omhyggelig undersøgelse af karburatoren inklusive svømmer og svømmerventil.

★

Sagen er den, at jeg har anskaffet mig en ældre 750 ccm BMW 1938 R 71 med Steib-sidevogn. Jeg har forsøgt at få fat i instruktionsbog for denne type, men forgæves. Ved et uheld fik jeg ødelagt det ene udstødningsrør og beskadiget det andet. Er det muligt at få fat i nogen andre? Hvad er målene for motoren? På stemplerne står der 79,39, er det originalmål eller er den boret en gang? Den er noget tørstig, går vel 12 km/l, hvor meget er almindeligt ved ca. 70 km/t? Jeg må nok bore den, men er det til at få nye stempler? Så var det ventilerne, hvor meget er spillerummet ved kold og varm, og hvilke tændrør bør anvendes? Til slut tændingen, hvad skal den være?

Jeg har skrevet til importøren i Oslo og til Nellemann i Århus, men ikke fået svar fra nogen af dem endnu, så nu håber jeg, at Teknisk Brevkasse kan klare det for mig.

B. P., Kr. Sand S, Norge.

BMW R 71 fra 1938 hører naturligvis ikke til de mest økonomiske maskiner, da den er ret lavt belastet – 22 hk ved 4900 omdr/min, kompressionsforhold 5,4 – 5,6:1.

Motoren har unægteligt været boret, for originalmålet er 78 mm i både boring og slaglængde. Der skulle ikke være vanskeligheder med at skaffe stempler, og der sker ikke noget ved at benytte stempler, som giver et lidt højere kompressionsforhold – f. eks. 6,5:1. Ved kold motor skal ventilspillerummet være 0,10 mm for alle ventiler. Maksimal fortænding skal være 5,0–6,0 mm før top svarende til 30° på krumtapakslen. Benzin-

forbruget med sidevogn opgives til 5,8 liter pr. 100 km ved 65 km/t.

★

Jeg tillater meg herved å anmode Dem om litt hjelp til meg og min motorsykkel. Det er en Zündapp Elastic 250, 1954-modell og jeg vil gjerne vite om det lar seg gjøre å skifte ut motoren med en annen og det bør da være en firtakter toppventilt. Hvis dette kan la seg gjøre hvilken type kan jeg da bruke og hvor stor? Den nuværende motor er i dårlig forfatning og det er umulig å skaffe deler til dette merke her i landet. Alt demonterings og monteringsarbeid kan jeg utføre selv og skulle der være brukte motorer på markedet kan dette bli en rimelig hobby til vinterkveldene.

T. H., Haugesund, Norge.

Vi vil på det kraftigste fraråde Dem at lægge en anden motor i et Elastic stel, for det vil kun give Dem en masse kvaler. Hvis De ikke kan skaffe reservedele i Norge, så kan De få reservedele til Zündapp gennem den danske importør, Irving Motors, Alekistevej 169, Vanløse. Er delene ikke på lager kan de skaffes hurtigt.

★

Undertegnede har en New Hillman Minx vogn, modell 1957.

Den har gått ca. 63.000 km, og jeg er for såvidt tilfreds med bilen, bortsett fra en ting: Motoren har en ubehagelig ten-

Abonnementspriser

Fra 1. januar 1965 vil abonnementsprisen på SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL være kr. 38,- om året for 12 numre.

Firmaabonnement

5–14 eksemplarer kr. 34,- pr. stk.
15–24 eksemplarer kr. 30,- pr. stk.
25 eksemplarer og derover kr. 25,- pr. stk.

dens til å stoppe plutselig dersom jeg bremser momentant opp, og da helst i hastigheter fra 40 km/time og oppover.

Dreier jeg på tenningsnøkkelen, starter den omgående, men i visse situasjoner er jo dette meget ubehagelig.

For omkring et år siden testet en spesialist motoren, og etter å ha fikset for-gasseren, fant han den i utmerket kondi-sjon. Nå er den tilsynelatende falt tilbake til gamle synder igjen.

Jeg har kontakten diverse bilreparatø-
rer, men ingen finner forklaring på fe-
nomenet.

O. A., Sandnes, Norge.

Tilfældet med Deres Hillman Minx er jo langt fra enestående, da næsten alle bilmotorer stopper ved en hård opbremsning, fordi benzinen slynges frem i svømmerhuset, så strålerøret tørlægges. Motorerne kan naturligvis være mere eller mindre følsomme overfor dette, hvilket dels skyldes forskellige karburatorer, dels afhænger af den øjeblikkelige svømmerstand. Hvis Deres motor er mere følsom end andre Minx'er, kan det tyde på lidt for lav svømmerstand.

Man kan helt undgå dette motorstop, hvis man bruger samme fremgangsmåde som anvendes til sidevognsmotorcykler beregnet til baneløb. På en sidevognsmaskine, der drejes hårdt gennem et sving, vil benzinen blive slynget til siden, og der kan derfor komme nogle højst ubehagelige udsættelser. Derfor anbringer man et skyllekammer på modsatte side af svømmerhuset eller man benytter simpelthen et svømmerhus på begge sider af blandekammeret.

Normalt sidder svømmerhuset foran blandekammeret på en bilkarburator, og hvis man bag blandekammeret anbringer en lille, rørformet beholder, der ligesom et svømmerhus har fri adgang til atmosfærisk luft gennem et åndehul i topdækslet, og forbinder dette rør eller denne beholder med svømmerhuset ved hjælp af et rør eller en slange, vil motoren ikke gå i stå ved en hård opbremsning. Den korrekte forbindelse mellem svømmerhus

og skyllekammer skal ske diametralt modsat forbindelseskanalen mellem svømmerhus og blandekammer, hvilket i visse karburatorer kan byde på lidt vanskeligheder.

Hvis motoren stopper selv ved en forholdsvis svag opbremsning, skal man opfatte dette som et symptom på en fejl nemlig for lav svømmerstand eller for mager karburering på grund af større mængder falsk luft, der ofte kommer ind ved en slidt gasspældaksel.

★

Jeg har et problem i forbindelse med min Puch knallert, som jeg håber, De vil hjælpe mig med at løse, på trods af at knallerten er ulovlig.

Hele plommen er fjernet, hvorved den vel skulle køre ca. 60 km/t, imidlertid vil den ikke køre over 40 km/t. Lige efter fjernelsen af plommen ville den nøjes med en 50'er i strålespids og nålen i fjerde hak, men nu efter ca. 2000 km vil den ikke nøjes med mindre end en 60'er, sådan at forstå, at behovet for strålespids er først satte ind for omkring 2200 km siden. Den ene dag kan den køre godt på en 50'er, næste dag om morgenen, når der bestemt ikke er rørt ved den, vil den kun køre på en 60'er.

Tændrøret er pænt kaffebrunt, karburatoren er i orden og ordentlig fastspændt, originalt stempel og cylinder, og det betyder ikke noget særligt om man kører med eller uden filter og indsningslyddæmper, altså forsøgsvis. Der er ikke blevet rørt ved andet end cylinder og stempel, og jeg regner ikke med, at der kan komme utætheder ved simmerringene på 5000 km (fabriksmonteret). Og to oplysninger til: Hastigheden med lovlig cylinder har aldrig været over 30 km/t. Når man accelererer, tager motoren sig en temmelig stor hvilepause, i første gear, omkring de 18 km/t.

Da De nok ikke ønsker at give mig karburatorindstilling for den udroslede model, bedes De oplyse mig om, hvordan man får en større fortænding end 2-2,5 mm, for mig synes det umuligt at få en

større fortænding, og det er da ikke nok til den udroslede model, vel? Motoren og udstødningsrøret er lige blevet rensat!

C. V., Århus.

Deres brev er ret frimodigt, men da vi ikke optræder som »stikkere«, kommer Deres navn ikke længere, men vi vil ikke lægge skjul på, at De bærer Dem temmelig dumt ad. De kan når som helst risikere at blive taget af politiet, når De kører væsentligt over 30 km/t på en knallert, og det vil koste Dem en bøde på kr. 300,- foruden konfiskation af de ulovlige dele, så De kan når som helst vente en udgift på kr. 400,-. Var det så i grunden ikke nok så fornuftigt at sælge knallerten og lægge det indkomne beløb til de 400 kroner, som De før eller senere kommer af med, og for denne sum anskaffe en lille, brugt motorcykle. Det forekommer at være en nok så logisk løsning.

Den gældende 30 km/t grænse for knallerter er i vore øjne højst uheldig, og det ville være langt bedre, at hastigheden blev givet fri, medens knallerter iøvrigt skulle betragtes som andre motorkøretøjer med hensyn til placering på kørebanelen, regler for overhaling o. s. v., og det ville tilmed være en fordel om der i den forbindelse kom et lille førerbevis således, at knallertkørerne i det mindste på et eller andet tidspunkt lærte færdselsreglerne. Hvis et sådant førerbevis kunne inddrages, ville knallertkørernes rekord i spritkørsel vel også antage mindre dimensioner, men det er indtil videre ønske-

tænkning, og så længe reglerne om 30 km/t eksisterer, bør de også overholdes, fordi andre trafikanter regner med denne hastighed for en knallertkører.

Iøvrigt kan det jo ikke nytte, at De tager bøsningen ud, når De fortsat kører med det stempel, der er beregnet for den droslede udgave. For en ordens skyld skal det lige nævnes, at bliver man gentagne gange taget med en ulovlig knallert, bliver hele køretøjet konfiskeret, så tænk hellere lidt over det med den lille motorcykle.

P3HK er et produkt fra Henkel, og det sælges kun i større mængder. BSA har solgt det under navnet Okapi i mindre partier, og der er stadig en mulighed for at få det hos H. V. Hansen Motors & Cycles, Gl. Kongevej 127, Kbh. V.

★

Det vil glæde mig, om De kan besvare nedenstående spørgsmål vedr. en Royal Enfield CO 350 cm³, motornr. 16326, 4 gear.

- 1) Hvornår er den fremstillet?
- 2) På toldattesten betegnes den CO Special. Adskiller den sig fra CO, og hvordan?
- 3) Hvad er max. fortænding? (Helst mm før top).
- 4) Hvad er max. knixeråbning?
- 5) Hvilke data har karburatoren (Amal).
- 6) Hvilke udvekslingsforhold har gearkassen?
- 7) Hvor mange hk yder motoren ved hvilket omdrejningstal?

Desuden nages jeg af følgende:

Efter udboring og ventilslibning har den helt ændret karakteristisk. Ved nøjagtig halv gas kører den ca. 80 km/t, og yderligere åbning af spjældet forårsager forøget larm og formindsket effekt, men ikke egentlige udsættelser. (Medmindre man giver hurtig bundgas). Ved jævn fart snerrer den i lyd-potten, og ved overløb knalder den. Efter kørsel går den hurtigt tomgang et minut, og går derefter over til at lyde som en fiskekutter i havn.



Tændrøret, som skulle være det rigtige, er nærmest gråt.

Så vidt jeg kan se, tyder den ene halvdel af symptomerne på for mager blanding, den anden på for fed ditto, hvad mener De?

Benzinforbruget er ca. 25 km/t på landevej, 20 i byen, er det ikke lovlig stort?

Det, der generer mig mest, er, at det alderstegne maskineri så åbenbart er ude af balance. 80 km/t er en fortræffelig landevejsfart, og man vænner sig snart til at se lastvogne og bybusser accelerere fra én. De nævnte forhold skulle bare ikke optræde ved maskinens højeste ydeevne. Iøvrigt starter den villigt.

P. L., Charlottenlund.

Vi har desværre ikke motornummerfortegnelsen fra Royal Enfield, så vi kan ikke sige noget om fabrikationsåret. CO modellerne blev fremstillet fra 1939 til 1950, og i krigsårene fremstilledes militærmodellen WD/CO. Nogen Special model fremtræder ikke i hverken Royal-Enfields fortegnelser, en speciel bog om R-E eller Amal's karburatortabeller, så det er sikkert kun udstyrsmæssig forskel, der har givet maskinen dette navn specielt for det kontinentale marked.

De ønskede specifikationer ser således ud: Ventilspillerum ved kold motor ind-sugning 0,002", udblæsning 0,004". Fortænding 3/8" før top, kontaktafstand 0,012", Amal karburator 276AC/1A, dyse 130, spjæld 6/4, nålen i 3. hak fra oven, strålerør standard.

Der findes ikke oplysninger om motoreffekten. Udvekslingsforholdene har vi kun for WD-modellen, der har følgende totaludveksling: 18,6:1, 11,2:1, 7,9:1 og 5,65:1 med 19 tænder på motorens kædehjul, 42 tænder på koblingen, 18 tænder på gearkassen og 46 tænder på baghjuilet, men militærmodeller er i reglen lidt lavere gearret end civilmodellerne.

Det kan ganske rigtigt lyde som for mager blanding undtagen i tomgang efter et minuts forløb, men det kan nu også meget let lade sig gøre. Hvis karbu-

ratoren er korrekt justeret, kommer der sikkert falsk luft ved et slidt spjæld (for mager blanding), og en ikke helt tæt svømmerventil giver efter nogen tids tomgang for fed blanding.

★

Jeg er ejer af en Vespa-ARc (Piaggio) motor (årgang ubekendt). Motoren er på 150–180 cm³ og har en indsugning på 23 mm. Karburatoren har jeg netop haft adskilt, da motoren fik en for fed blanding. Nye pakninger er isat. Denne karburator er dog ikke den originale; men en Dellorto Ta 18 c til en 125 cm³ Vespa. Karburatoren er boret i dyser for at tilvejebringe en så stor benzinind-sugning som muligt. Tændingsindstillingen vil jeg antage er i orden, da motoren ikke »slår tilbage« eller »flammer« af udstødningen. Motoren har været startet enkelte gange med stort besvær. (Kan det tænkes, at karburatorindsugningen burde være større i forhold til benzinn-mængden). Den kører bedst på 4% olie-blandet benzin fra Caltex.

Det skal bemærkes, at motoren kører uden udstødningsrør.

Problem: Jeg savner fuldstændig alle data for motoren til at justere den efter.

Hvilken karburator hører oprindeligt til motoren. Motoren er, så vidt jeg har fået at vide, gået ud af produktion i 1963. Derfor har jeg ikke kunne skaffe luftfilter, som jeg mener må nedsætte sliddet på stempel og karburator ganske betydeligt. Platinerne er helt i orden og glatte. Hvor kan der endnu fås reservedele til motoren.

B. J., Bagsværd.

Jeg har læst Deres brev to gange igen-nem, og jeg kom i begge tilfælde til samme resultat: Det er ganske forunderligt.

Hvis det er en model, der er gået ud af produktion i 1963, er det jo endnu ingen antikvitæt, og derfor skulle man kunne få enhver ønskelig reservedel hos importøren, der er F. Bülow & Co.,

BESKYT DERES CHROM MED PLASTICHUD

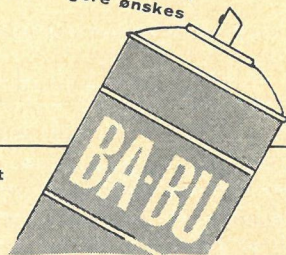


Løst at påsprøjte
Indeholder lysfilter
Hindrer tæring af batteripoler
3 kulører: iceblue, calypso og neutral
Tåler benzin og sulfo
Fjernes i et snuptag, når beskyttelsen ikke længere ønskes

Salg og distribution:
Jørgen Petersen A/S
Farungade 4-6, N
Telefon (0172) TA 740

BA-BU

Et Hempel produkt



PLASTICHUD

Esplanaden, København K. Det vil derimod være en komplet umulig opgave at tilfredsstille Dem med den originale karburator, så længe motoren kører på fri udblæsning, og desuden vil det være noget af en gætteopgave at finde den originale karburator, så længe man ikke ved, hvilken model det drejer sig om. Første punkt på dagsordenen bliver derfor at opgive motornummeret til importøren, der foruden reservedele også kan forsyne Dem med alle indstillingsmål foruden eventuelt en instruktionsbog, men husk at bestille et udblæsningssystem sammen med karburatoren.

Som gammel og også omhyggelig motormand rystes jeg over, at »dyserne er boret igennem for at give maksimal benzintilførsel, for hvis man opnåede noget som helst gunstigt resultat ved blot at poste benzin i en motor, så var det sandelig ikke svært at trylle en masse bestekræfter frem i dagens lys. Lige så chokerende er det, at tændingen skulle være korrekt indstillet, fordi motoren hverken slår ud i karburatoren eller sender flammer ud gennem udblæsningsporten. Til gengæld har De helt ret med hensyn til luftfilteret – bortset fra at det ikke skulle kunne skaffes – men et luftfilter turde være af underordnet betydning, når Deres motor iøvrigt er i den forfatning, som det beskrives i Deres brev. De vil gøre klogt i at ændre og justere Deres Vespa til ren standard, hvis den ikke skal blive totalt ødelagt. Iøvrigt kommer »Motorcyklehåndbogen« i en ny udgave i løbet af en måneds tid, og den vil sikkert være gavnlig læsning.

★

Undertegnede forespørger Dem, om et problem ang. Fiat 1500 kan løses.

Jeg har fået monteret radio, og derefter, efter at de forskellige modstande var indskudt, faldt accelerationsevenen en del, den er for længe om at svare igen på pedalen, hvilket er højst irriterende, når man ved, hvad den kan yde, når den er tip-top. Der er monteret 1000 Ohm

på tændrør og strømfordeler og kondensator ved spole og dynamo. Desuden er 2 forsvarlige stelforbindelser udført. Radioen spiller vældig fint, Phillip Fiesta. Motoren er målt igennem 2 forskellige steder på et Crypton anlæg og hos F.D.M. og alt fandtes at være fejlfrit. Der var rigelig effekt på spolen, og disse små modstande skulle intet betyde. Der var faktisk intet at gøre ved sagen. Jeg kan ikke rigtigt slå mig til ro med dette, idet jeg har fundet ud af, at lige så mange fagfolk jeg spørger til råds, lige så mange forskellige gode råd modtager jeg, som intet duer. Den virkelige viden og kendskab til sagen er yderst ringe.

Det står bare fast, at vognen har mistet i acceleration, og den vil jeg meget gerne have igen. Hvad kan man gøre? For eks.:

Andre tændrør (andet glødetal), eller de nye Lodge med påstået gnistforstærkning.

Eller kraftigere tændspole, evt. Autonic. Men så skal der måske større modstande, og jeg er måske lige langt med det?

Vognen er model 64 – 14.000 km, og jeg mener også, at den tager for meget benzin; 8 km/l i byen, uden at presse den ret meget, og 12–13 km/l på landevej ved rolig kørsel i højt gear.

Ved analyse de to steder vist: 1) for fed blanding, 2) normal.

G. D., Valby.

Undertiden kan man efter radiostøj-dæmpning få så stærkt reduceret tændspænding, at der opstår startvanskeligheder eller mangelfuld acceleration. Desværre opgiver De overhovedet ingen måleværdier hverken for accelerationstider, overslagsspænding eller brændstofblanding, så vi kan ikke udtale os om noget på grundlag af de foretagne målinger. Den ret højt komprimerede Fiat 1500 motor har desuden god fyldning midt i omdrejningsområdet, så derfor kræver den ret stor overslagsspænding, og man kan ikke gå ud fra en middelværdi. Der benyttes som standardudstyr ret kraftige

spoler som »Blå Bosch«, men hvis der aldrig er blevet skiftet tændrør på motoren, så er rørene nu så tilpas gamle, at de netop kræver den største overslags-spænding. Muligvis kan De komme ud over vanskelighederne simpelthen ved at montere nye rør med korrekt elektrodeafstand. De nye Lodge rør er efter vor erfaring fortræffelige, men De vil ikke mærke nogen omgående forbedring. Tværtimod kræver disse Golden Lodge en indkøringsperiode på ca. 600 km, før de er helt i orden, og netop i indkørings-tiden kan det knibe med at tage gassen, så derfor er det klogt at montere rørene inden en længere tur, så man kan få det overstået i en fart. Autonic transformeren er også udmærket, men den skulle ikke kræve kraftigere modstande – forøvrigt har vi gode erfaringer med en kombination af Golden Lodge og Auto-nic. Frem for alt må De ikke gå over til almindelige tændrør med andet gløde-tal end det foreskrevne.

Det er ikke så usandsynligt, at man ved den ene prøve finder karbureringen normal og ved den næste for fed, da både temperatur og barometerstand har indflydelse på forholdet. Fiat 1500 er forholdsvis lavt gearet og hører derfor ikke til de mest økonomiske vogne, så forbruget ser meget normalt ud. Prøv nu først at regulere Deres elektrodeafstand til 0,6 mm på stramt mål, og hjælper det ikke, så forsøg med et sæt nye tændrør.

★

Jeg tillader mig herved høfligt at stille Dem et par spørgsmål vedrørende min Morris Mascot -63 (kørt ca. 31.000 km).

I bunden af koblingshuset sidder som bekendt et hul med en løs split i, for at evt. olie kan forsvinde denne vej.

Problemet er det, at efter en tur (for eks. 10–20 km) kommer der 15–20 drå-

Automekaniker

Sadelmager

Glarmester

Karosseripladesmed

Autolakerer

AUTOSKADER

Alt under eet tag
derfor kortere leveringstid

Effektiv rustbeskyttelse af karosserier med „Tectyl“ vandfortrængende olier

Ovnlakering af person- og varevogne med 1 års garanti

Nord-Lyn A/s

Gl. Vartovvej 40, Hellerup, tlf. Ryvang 1950 - Roskildevej 76, Glostrup, tlf. 64 75 00

Læser De

HOBBY

bladet –

det danske GØR DET SELV tidsskrift, der i sit november nr. omtaler:

Friherre Rutger von Essen's
VETERANBIL-museum
på Skokloster slot ved Stockholm

En pragtfuld, norskbygget
CHRIS-CRAFT CORVETTE modelbåd
på 120 cm's længde og udstyret med
8-kanal radiostyring

Flyvning med de elegante
MIKRO - fly - modeller
der vejer mindre end 2 gram

Båndoptager-hobby

Nyheder til
MODELJERNBANE-ANLÆGGET

GO KARTING

Byggevejledning til
ENSRETTER til transistor-modtageren
GALVANOMETER

68 sider

Kr. 2,25

Deres bladhandler har det!

Årsabonnement (11 nr.) kr. 22,50 - Tlf. FA 9200

ber olie dryppende ud. Spørgsmålet er, om der overhovedet må komme noget olie? Hvis det er en pakning ved bageste hovedleje, som skal udskiftes, kan det så gøres uden at splitte hele motoren ad (f. eks. fra bundkarret)?

Jeg må indrømme, at jeg engang har overfyldt med olie, nemlig da jeg tilsatte »Molyslip«, men det er ca. 3000 km siden, så eventuelle spor heraf skulle vel være væk?

Jeg må hellere bemærke, at koblingens funktion er upåklagelig, og at olieforbruget er ca. $\frac{1}{2}$ l pr. 1000 km – måske lidt mindre.

Jeg vil samtidig spørge, om forhjul-lejerne aldrig skal smøres? Instruktionsbogen siger intet herom.

E. R., Brb.

Der er ikke helt overensstemmelse mellem 15–20 dråber olie, der siver ud efter 10–20 km's kørsel, og et forbrug på $\frac{1}{2}$ liter eller mindre pr. 1000 km, men det kan selvfølgelig være periodisk utæthed. Der har været nogle vogne af denne model med et ret stort olietab ved pakdåsen ud mod koblingen, og i 1963 blev systemet ændret til en selvsmørende bøsning, hvilket skete fra motornummer 8AM-U-H 452354. Når utætheden ikke er så voldsom, at koblingen berøres, og når forbruget ikke er større end ca. $\frac{1}{2}$ liter pr. 1000 km, er der ingen grund til at gøre noget ved denne sag.

Forhjulsljerne er smurt »for livstid«, og de skal kun pakkes med fedt ved demontering eller udskiftning af lejerne.

★

I september-nummæret omtales Fiat 1500, og da jeg har en sådan vil jeg gerne stille et par spørgsmål:

1) Baklygten har hidtil kunnet tændes med bakgearet. Det kan den ikke mere, men derimod kan den betjenes med afbryderen uanset gearstangens position.

Jeg har selv tænkt på, om fejlen kan være opstået på værkstedet. Vognen har fået de normale reparationer af oliepum-pens rørforbindelse, hvor motoren har

været udtaget et par gange, sidst ved indlæggelse af ny krumtap og nye lejer. Også starter og dynamo har ligesom køleren været afmonteret ved andre lejligheder, og koblingens trykleje er udskiftet et par gange. Kan ledningerne være forbyttet af mekanikerne?

2) På termometret, der jo registrerer lige så udtrykfuldt som et privatbanevingesignal, når nålen sjældent skalaens midte. Betyder det for lav arbejdstemperatur?

3) Kan man gøre noget for at undgå, at lyd-potten går itu, det sker pr. ca. 10.000 km?

4) Kan jeg som ikke-fagmand montere en transistor-omdrejningstæller, og skal transistortændingsanlægget i så fald fjernes?

5) Når man ikke er fortrolig med lyden af flydende ventiler (flydende ting støjer sjældent ved flydning) og heller ikke med lyden af motorplæneklipperkrumtapvibrationer, er det så tilstrækkeligt ved acceleration at overholde de med røde prikker angivne omdrejningstal på speedometret, eller kan motoren overbelastes alligevel?

Deres test af Fiat 1300 var skyld i, at jeg anskaffede min 1500. Efter reparationer udenfor garantien på ca. kr. 4.000 for de første 50.000 km's kørsel er det min opfattelse, at det ville være lykkeligere, om fordelingen af mirakler mellem vatikanet og pavestolen var mere ligelig.

J. B., Århus.

Det var dog en helt utrolig mængde besværligheder, De har haft med den bil, og de »normale reparationer«, De nævner, forekommer os alt andet end normale.

Fejlen med baklygten tyder på en kortslutning i den kontakt, der sidder ved gearmekanismen, for så vil der være konstant tilslutning til lygten, der derefter vil kunne tændes og slukkes på afbryderen ved forpanelet.

De to næste spørgsmål hænger utvivlsomt sammen, for på mindre ture står

termometret i reglen under skalaens midte, og det er sikkert også korte, »kolde« ture, der bevirker, at lyddæmperen ikke kan holde. Normalt er der ingen fejl at spore på udblæsningsystemet efter 30.000 km. Den bageste lyddæmper hænger lidt skråt, og der kan derfor samles kondensvand på korte ture. De kan bore et lille hul på det laveste punkt i denne lyddæmper, så kondensvandet kan dryppe ud.

Der gives en redegørelse for elektroniske omåregningstællere i forbindelse med transistortænding på side 598 i SMJ nr. 9.

Hvorfor mon vi aldrig kommer ud for alle de vanskeligheder, som andre bilister plages med? Vi har robet, at vi har en Fiat 1500 her på bladet, og den var så hensynsfuld at knække en ophængningsbøjle til udblæsningsrøret den sidste dag, inden garantien udløb, og den var født med en olieutæthed i motoren, men det blev selvfølgelig også rettet på garantien. Derudover har der ikke været mekaniske vanskeligheder, og vi ville da også føle os såret i vort inderste, hvis en bil trængte til reparationer de første 75.000 km, bortset fra de småtterier der kan vise sig efter en uges eller et års forløb. For næsten alle mærker kan der ske bestemte

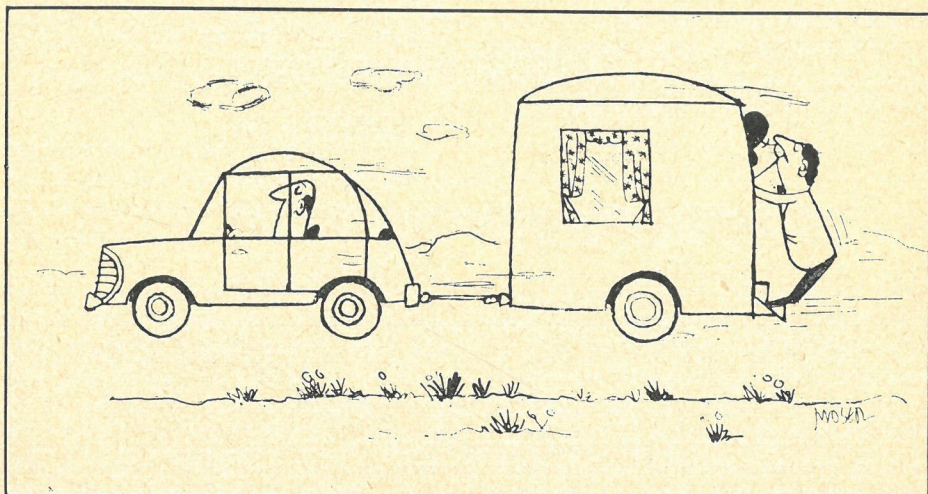
fejl på en serie – stemplerne revner, krumtapaksel eller knastaksel holder ikke eller lignende – men den slags opdager man næsten altid indenfor garantitiden, men det kan ske, at en dårlig hærkning på en knastaksel først viser sig senere. Et beløb som 4000 kroner i reparation virker helt afsindigt, og vi har vel næppe haft 40 kroner i reparation på de første 20.000 km.

★

Idet jeg takker Dem for Deres svar og for optagelsen af mit indlæg – der kom jo en god debat ud af det, hvilket også var min hensigt – har jeg lige lyst til at understrege Deres mening vedrørende Fiat's informationsvirksomhed ved at fortælle, at den sidste version af 1300/1500 faktisk ikke har nogen krængningsstabilisator bagi. Det er lige groft nok, at man ikke er klar over det!

V. Skak-Nielsen.

Vi har fulgt sagen op, og det kan nu fastslås, at stationcar modellerne fortsat har krængningsstabilisator bag, men sedan modellerne har ingen stabilisator bag. Nu ved man det også hos Fiat.



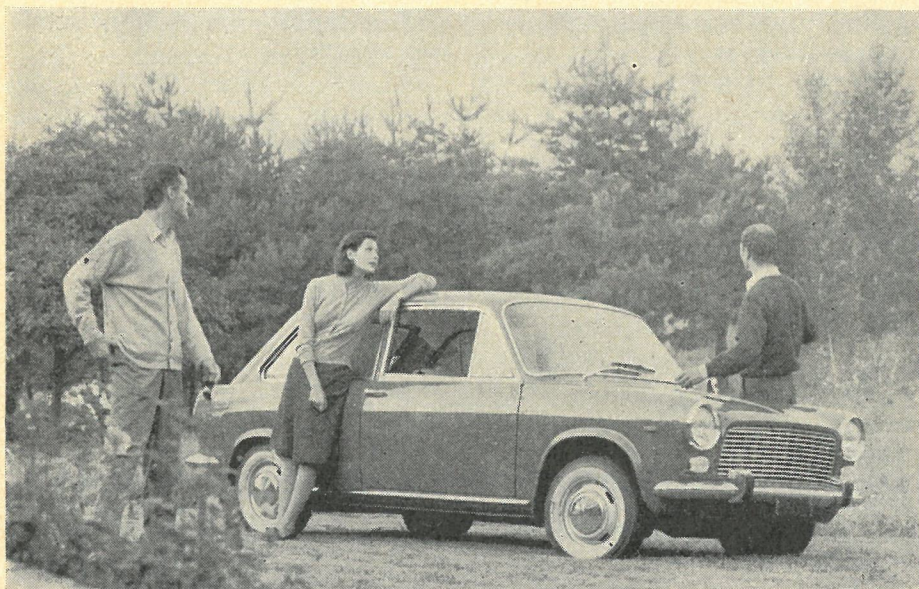
SIDEN SIDST

Noget i retning af en sensation på automobiludstillingen i Turin var Autobianchi's helt nye model Primula, der betegner den første italienske bil med tværliggende frontmotor og forhjulstræk. Motoraggregatet genkender man som en Fiat motor på 1221 ccm med en effekt på 57 hk – altså samme motor som anvendes i Fiat 1100. Motoren er bygget sammen men en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse og differentialet, fra hvilket momentet overføres til forhjulene gennem kardanaksler med kardanled og homokinetiske led.

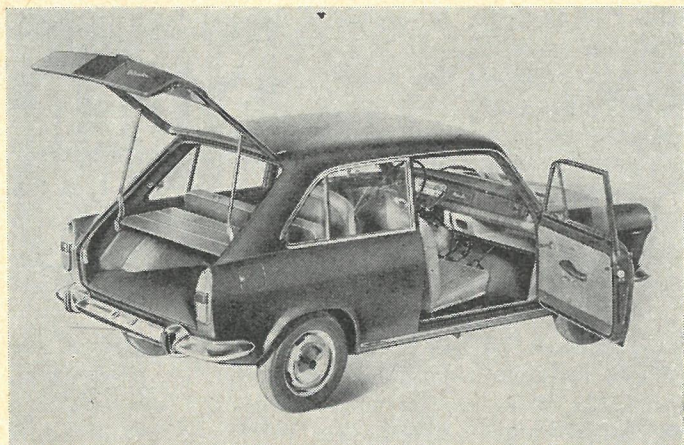
Forhjulene er ophængt i en tværliggen-

de bladfjeder, der tillige tjener som krængningsstabilisator, og triangelarmer, og styretøjet er udformet som tandstangsstyring. Den rørformede stive bagbro er ophængt i langsgående bladfjedre, og der benyttes teleskopdæmpere ved alle fire hjul.

Udformningen er helt igennem moderne, da der ikke er et eneste smørested på undervognen, de fire skivebremser er alle selvjusterende også for parkeringsbremsens vedkommende, og koblingen er selvjusterende med hydraulisk betjening. Motoren har ingen fast ventilator, men en termostatstyret elektrisk drevet ventilator.



Autobianchi Primula er ikke nogen stor bil, men en særdeles rummelig vogn i helt moderne udførelse.



Der er overraskende stort bagagerum, og med nedklappet ryglæn og hylde, kan vognen næsten gøre det ud for en stationcar.

Varmesystemet henter den varme luft fra motorens radiator, og kold og varm luft kan blandes til en passende temperatur.

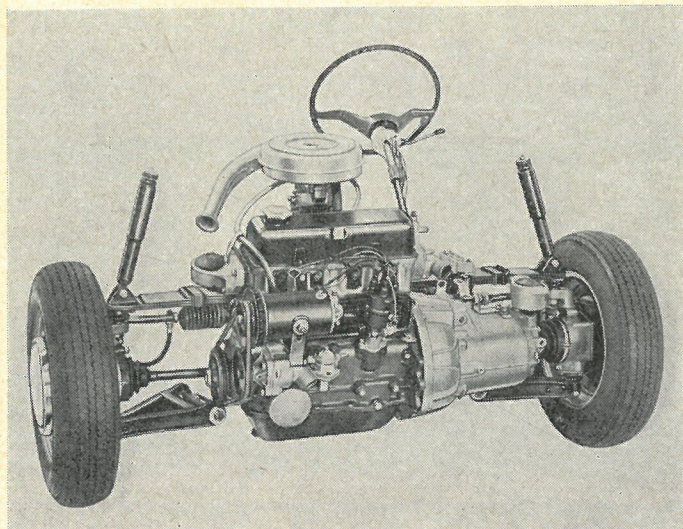
Karosseriet minder om en mellemting mellem Austin/Morris 1100 og Austin Futura, og der er usædvanlig god bagageplads, fordi både benzintank og reservehjul ligger under bagagerummets gulv. Der er to sidedøre og en hækdør, som giver adgang til bagagerummet. Bagsædets ryglæn kan lægges fremover, og hylde bag bagsædet kan klappes med ned, hvorefter vognen omtrent gør samme nytte som en stationcar.

Med dette arrangement er der skabt en

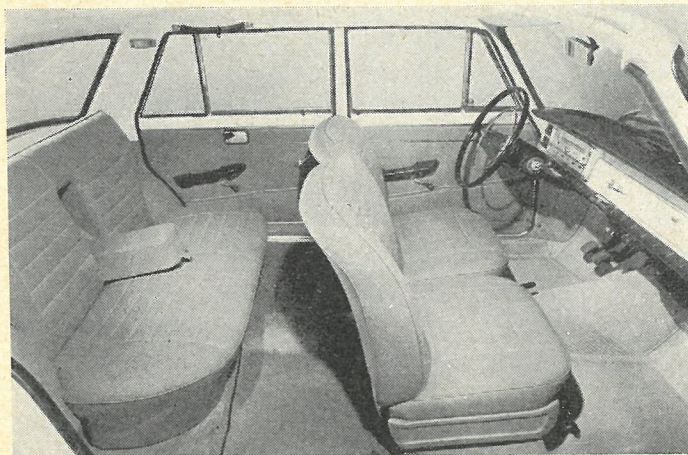
stor nytteværdi og glimrende indvendige pladsforhold trods en meget beskedne totallængde på kun 3785 mm. Akselafstanden er 2300 mm, sporvidde for 1330 mm, sporvidde bag 1290 mm, total bredde 1578 mm og ubelastet højde 1400 mm.

Tophastigheden opgives til 135 km/t, benzintanken rummer ca. 40 liter, der er forseglet kølesystem med ekspansionsbeholder, og i bremsesystemet er indbygget en inerventil til baghjulsbremsene. Altså moderne engelsk automobilteknik i italiensk udførelse.

Om man ikke tager meget fejl, har



Den tværstillede Fiat motor med fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse er anbragt foran foraksellinien, og styretøjet er udformet som tandstangsstyring. Vi imødeser med spænding en prøvekørsel.



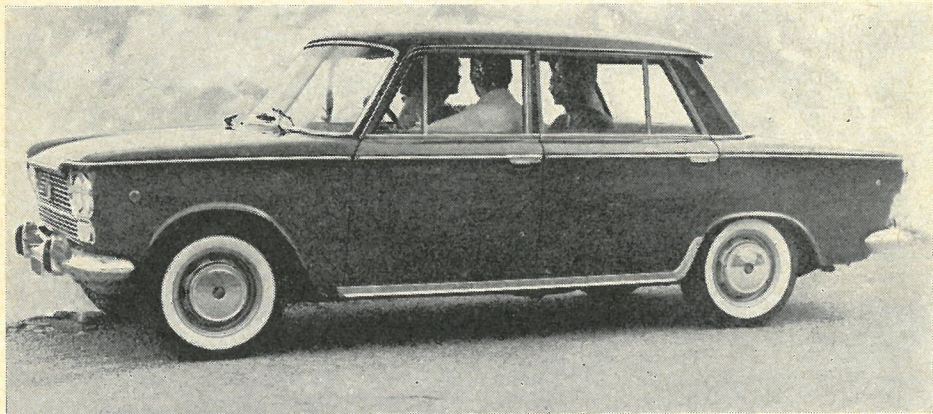
Fiat 1500 er en veludrustet og meget komfortabel bil. Gulvpladsen ved førersædet er også blevet forbedret, så skærmboksen fra venstre forbjul ikke virker generende.

Fiat ret store interesser i Autobianchi, og det kan være, at »Primula« skal betragtes som en art prøveballon til måling af det italienske hjemmemarkeds reaktion på en vogn af denne konstruktion med forhjulstræk. Det er absolut en interessant bil, som sikkert inden længe også vil dukke op på det danske marked.

Fiat kommer med en nyhed i form af en ny model 1500, der er blevet længere og med en forøgelse af akselafstanden på 80 mm. Desuden er de bageste døre blevet gjort bredere, motoreffekten er forøget til 83 hk SAE eller 75 hk DIN ved en forbedring af indsugningskanaler og

karburator, der er kommet nyt luftfilter med »vinterindstilling« til forvarmning af indsugningsluften, og økonomien er forbedret lidt ved vacuumspjæld i registerkarburatorens sekundærblandekammer.

Ved forpanelet er kontakterne flyttet til venstre for instrumenterne, der er nedfældeligt armlæn i midten af bagsædet, og rattet er sænket 15 mm. Udvendig ser man forskellen bl. a. på de nye baglygter med indbyggede baklygter, reflektorglassene sidder under baglygterne, benzinpåfyldningen er flyttet til vognens venstre side under en lem, og kofangerne har fået gummibeklædte stødhorn.



Fiat 1500 er blevet lidt længere, og bagdørene er blevet gjort bredere, men der er flere ændringer i udstyret.

Prisnedsættelse på Simca 1300

Simca fabrikernes stærkt stigende produktion af Simca 1300 har nu skabt muligheder for en betydelig prisnedsættelse på denne model.

Prisen har hidtil været 21.994 kr. inkl. oms, ekskl. leveringsomkostninger. Denne pris sænkes nu med ca. 1400 kr. til 20.598 kr.

Simca 1300, der i 1963 blev kåret som Europas smukkeste bil ved en »skønhedskonkurrence« i Tyskland, har været stærkt medvirkende til Simca fabrikernes stærkt voksende eksport.

Vauxhall

Siden Vauxhall Viva kom på markedet er der foretaget forskellige forbedringer som bedre benzinfiler, karburatorændring af hensyn til en lettere start under alle forhold, termostat med vokskapsel og forbedring af det bageste motorophæng.

I 1965 udgaven har de Luxe modellen fået nye forstole med krum ryg, bagsædets ryglæn buer ud over hjulkasserne og der

er kommet armlæn. Lydisoleringen mellem motor og karosseri er blevet forbedret, og udblæsningssystemet er blevet forsynet med en støjdæmpende resonator. Desuden er chokerknappen blevet flyttet til en mere hensigtsmæssig position, og man har ofret en måtte på bagagerummet.

Den oprindelige Victor-model var på flere punkter mindre heldig, og derfor kaldte man dens efterfølger Vauxhall 4 her i landet. Denne model var nok så vellykket, og den har tilsyneladende været i stand til at slette de triste minder, for nu kalder man igen den fire-cylindrede Vauxhall for Victor.

Den nyeste model under betegnelsen Serie 101 har fået nyt karosseri med buede døre og sideruder, der giver 10 cm bedre plads i skulderhøjde, skønt vognens totalbredde kun er blevet forøget med 1,0 cm.

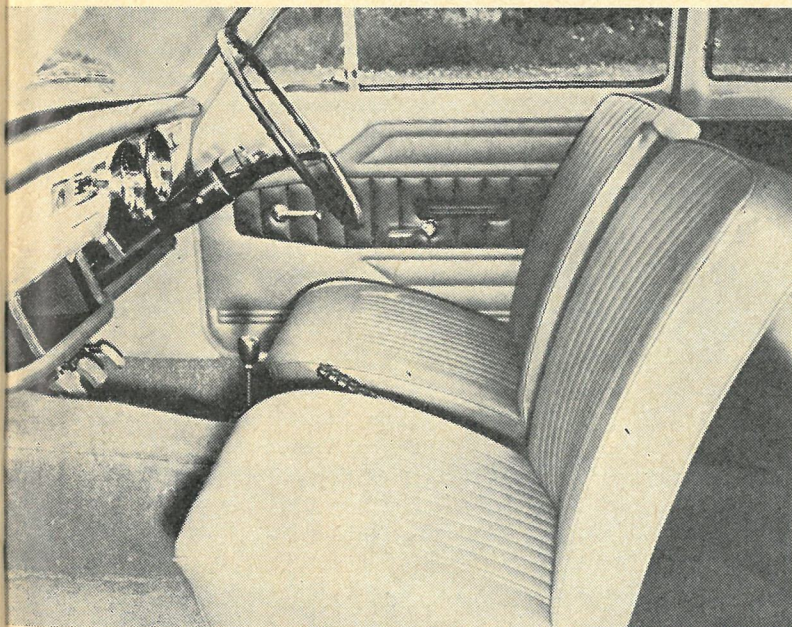
Både motorhjelms og bagagerummets klap åbner nu i vognens fulde bredde, hvilket giver bedre tilgængelighed. Bagagerummets kapacitet er forøget fra 310

Således ser den nye Vauxhall VX 4/90 ud – en personvogn med køreegenskaber af sportsligt tilsnit.

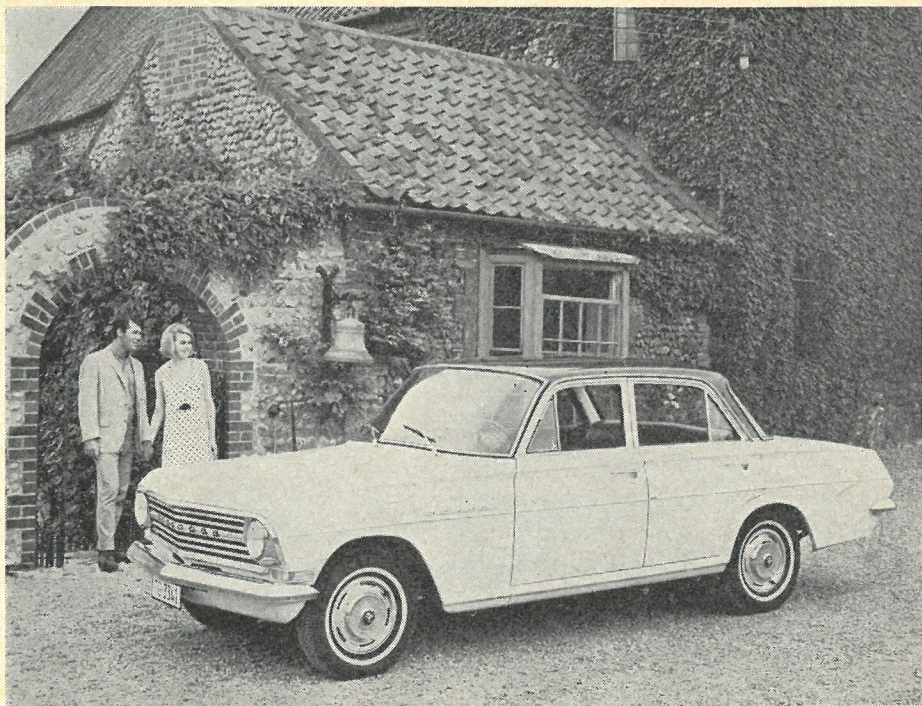




Vauxhall 4 hedder nu igen Vauxhall Victor, og her er den i 1965 modellen.



Det er kun interiøret i Vauxhall Viva, der er blevet ændret på synlig vis, og det er navnlig forstolene og dørbeklædningen, der er iøjnefaldende nyheder.



Vauxhall Cresta er ikke ændret i det ydre bortset fra den ny kølergrill.

til 380 liter, og sædedimensionerne er blevet ændret. Kølergrillen går i hele vognens bredde, og positions- og blinklys er indbygget i forreste kofanger.

Ratlås er blevet standardudstyr på samtlige Victor modeller, og varmeanlægget er forbedret – både varmeapparat med blæser og viskermotor er nu anbragt i motorrummet.

Den mekaniske side af sagen er uændret bortset fra små detailforbedringer, men samtlige modeller har nu flydende ophäng af bremsebakkerne på baghjulenes tromlebremser, hvilket giver en nogenlunde ensartet selvforstærkende virkning af begge bremsesko, skønt der kun er en enkelt bremseåbner – systemet har allerede i nogle år været brugt på BSA motorcykler. De nye Vauxhall Victor modeller vil antagelig først kunne leveres i begyndelsen af 1965, og priserne kendes derfor endnu ikke.

De seks-cylindrede Vauxhall modeller, Velox og Cresta, har fået større motor. Boringen er sat op til 92,07 mm, og med uforandret slaglængde på 82,55 mm er det samlede slagvolumen 3293 ccm. Kompressionsforholdet er 8,5:1 og maksimal-effekten 128 hk SAE ved 4200 omd/min. En tre-trins fuldsynkroniseret gearkasse er standardudstyr, men en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse eller automatisk Hydra-Matic transmission kan leveres som ekstraudstyr.

Begge modeller har sofaforsæde som standardudstyr, men Cresta kan leveres med separate forstole med eller uden sovebeslag. Som bekendt er der i det store og hele kun udstyrmæssig forskel på Velox og Cresta, men Cresta har tillige servoforstærkede skivebremser som standardudstyr.

I forbindelse med de nye motorer er der kommet dobbelt udblæsningssystem,

og i det ydre adskiller de nye modeller sig kun fra forrige udgave gennem de to udblæsningsrør og en ny kølergrill fremstillet af anodiseret aluminium. Levering af de nye modeller vil antagelig først begynde lidt ind i det kommende år, og priserne er endnu ikke fastsat.

Simca 1500 Stationcar og forbedringer på Simca 1000.

Simca 1500 fremstilles nu også som stationcar med en totallængde på 4246 mm (lige akkurat billig færgetakst), 1580 mm bred og 1400 mm høj. Egenvægten er 1050 kg og lastevnen 500 kg. Lastefladen er 1,71 m². Der er fire sidedøre, og bagdøren klappes ned, hvilket i visse tilfælde kan være en lettelse ved læsning af tunge genstande, medens døren i andre tilfælde kan være en hel del i vejen – ruden i bagdøren kan rulles ned.

Simca 1000 er blevet ændret på forskellige punkter. Den type, der betegnes med ikke mindre end Grand Luxe Super, har fået bedre varme- og ventilations-

system, sæder med indstillelige ryglæn, hornkontaktring, bedre udformning af instrumentbordet og lås også i højre for-dør. Desuden er den almindelige kontakt til start og tænding blevet erstattet med en almindelig tændingslås med nøgle.

Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at den samlede franske automobilproduktion i årets første otte måneder viser en tilbagegang sammenlignet med samme tidsrum i 1963, men Simca har haft en fremgang på 16 % i produktionen.

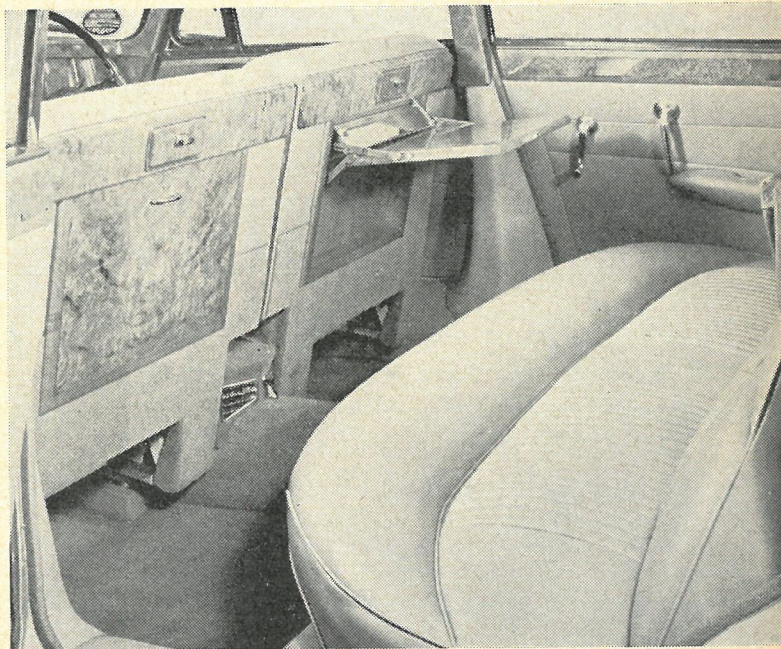
Jaguar med 4,2 liter motor

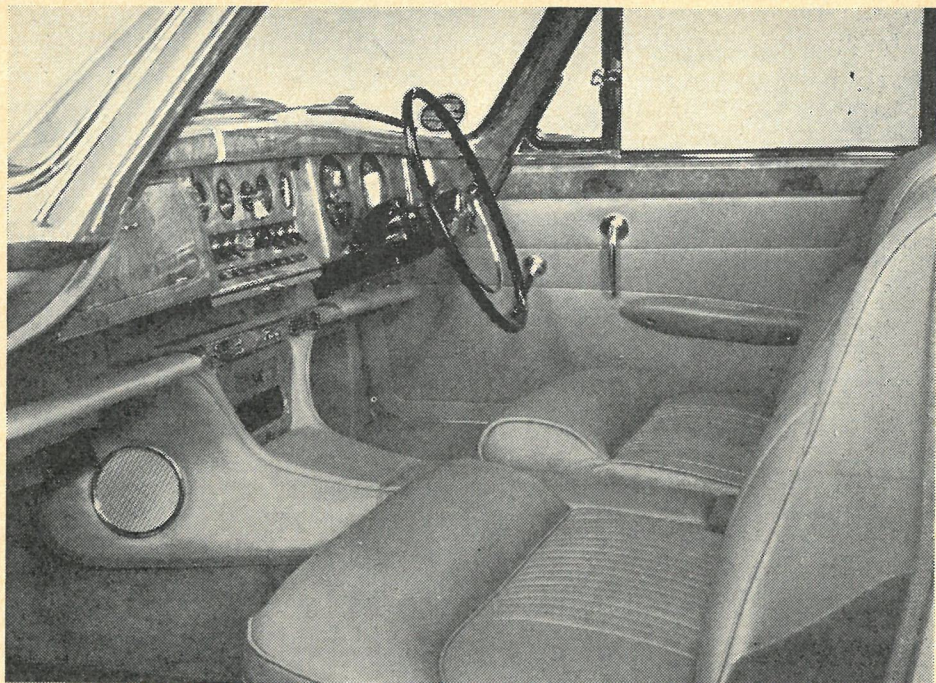
Flertallet af efterårets nye modeller må betegnes som forbedringer eller videreudvikling af de tidligere modeller, når man ser bort fra den tidligere beskrevne Austin 1800.

Jaguar kommer med 4,2 liters motor til den store Mark X og E-typen, hvilket dog ikke er ensbetydende med, at disse modeller med 3,8 liters motor udgår.

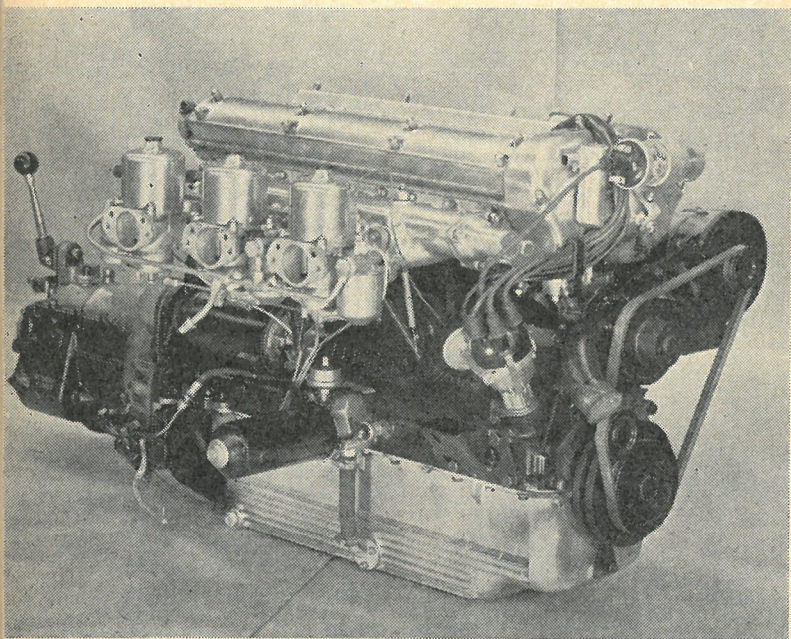
Den nye motor har 92 mm i boring og 106 mm i slaglængde, kompressionsfor-

Også ved basædet er der speciel komfort i en Jaguar. Klappborde og indstillelig varmekanal, læderbetræk og poleret træ hæver disse modeller op over den almindelige husholdningsbil.





Interiøret i de nye Jaguar-modeller viser, at det er en bil lidt ud over det almindelige – et indtryk der understreges af instrumentgruppens og kontakternes omfang.



Jaguar motoren på 4,2 liter med tre SU karburatorer og fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse ligner af forståelige grunde de mindre motorer af dette mærke.

hold 8:1 eller 9:1 efter ønske, og den udvikler 265 hk ved 5400 omdr/min med en tilsvarende stempelhastighed på 19,1 m/sek. Til daglig kørsel er der dog på sidstnævnte punkt en ret stor sikkerhedsmargin, da en type E med denne motor kører over 210 km/t ved 5400 omdr/min.

Den nye motor er fremstillet for at byde på et bedre drejningsmoment og dermed også på bedre accelerationsevne ved de lavere omdrejningstal, og acceleration kommer man absolut ikke til at mangle, da en type E fra stående start kommer op på 160 km/t på 17,7 sekunder. De 400 meter med stående start klarer på 15,0 sekunder, hvilket vil sige, at man på 400 meter kommer op på ca. 150 km/t – man kan klare sig med mindre i den daglige trafik. Den væsentligt større og tungere Mark X bruger 26,5 sekunder fra stående start til 160 km/t, og den er oppe på ca. 130 km/t efter 400 meter, som klarer på 16,4 sekunder, men det er vel også ganske pænt for en vogn med en egenvægt på 1778 kg i køreklar stand. Det maksimale drejningsmoment for den nye motor er 39,0 kgm ved 4000 omdr/min, og det effektive middeltryk er 10,43 ato. Drejningsmomentet er imidlertid kun en bagatel lavede ved både 3000 og 4500 omdr/min.

En anden Jaguar nyhed er en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse i forbindelse med 4,2 liter motoren til de to nye modeller, der imidlertid næppe kommer til at angive det almindelige tempo på vore landeveje, da prisen for Mark X med 4,2 liter motor og fire-trins gearkasse er kr. 92.312,- (kr. 98.096,- med automatgear). Type E med 4,2 liter motor kommer som roadster til at koste kr. 80.738,- og som coupe kr. 84.862,-.



BMW LS Coupe

Denne model kan kun kaldes ny på grund af udstyret. Det er nemlig BMW 700 CS med 40 hk DIN motor udstyret på samme måde som BMW LS Luxus. Forøvrigt en levende lille vogn med en

accelerationstid på 11,5 sekunder fra stående start til 80 km/t og en tophastighed på 135 km/t.



Austin Partner/Morris Mascot – nu også med hydraulisk affjedring samt kraftigere bremses og mere robust gearkasse

Austin Partner og Morris Mascot kommer nu med en meget væsentlig ændring – nemlig Hydrolastic aftjedring.

Den kompakte konstruktion har både givet fordele og visse begrænsninger med hensyn til hjulophængning og affjedring, men ved brugen af Hydrolastic affjedringen kommer man ud over alle begrænsninger, og forbedringen mærkes både gennem forøget komfort og bedre køreegenskaber.

Der benyttes samme type Hydrolastic affjedring som til Austin 1100 og Morris Marina, blot er det simpelthen sat ned i målestok svarende til den mindre vogns krav.

Kun små ændringer i det skjulte er ellers sket i de forløbne fem år, siden »BMC 850« kom på markedet. Ventilationsanlægget blev ret hurtigt forbedret, og senere gik man over til ringsyncromesh (system Porsche) i gearkassen, men ellers er den populære lille bil i det store og hele uændret indtil nu.

Udover Hydrolastic affjedring er bremsesystemet blevet forbedret, hvilket man bl. a. mærker gennem et langt mindre pedaltryk, der skyldes større bremses og indførelsen af to selvforstærkende bremsesko på forhjulene. Tromlediameteren er 7" og belægningsbredden er forøget til 1½".

Også koblingspedalen kræver mindre aktiveringstryk, da den nu har en enkelt mebranfjeder. Gearkassen er samtidig ændret, idet der er en ny gearvælgergaffel, tænderne på hovedakslen er gjort bredere og kraftigere, og hovedakslen er nu lejret i nålelejer i stedet for i bøsninger –

disse forbedringer er dog hovedsagelig foretaget af hensyn til de kraftigere Cooper-modeller, der i udpræget grad benyttes til sportskørsel, men de kommer ejeren af standardmodellerne til gode gennem større slidstyrke.

Ligesom Austin 1100 og Morris Marina er der nu en advarselslampe, der lyser, når oliefilteret trænger til udskiftning, hvilket sparer ejeren for udgifter til for tidlig udskiftning af filteret, og motoren skånes for unødvendigt slid ved for sen udskiftning.

En anden nyhed er den indvendige belysning, der tændes, når en af dørene åbnes. Desuden startes motoren nu ved hjælp af tændingsnøglen, og af hensyn til sikkerheden er der kommet bløde solskærme og plasticramme om et sikkerhedsspejl, der ved knusning ikke giver skarpe skår.

Prisen for de nye modeller er fastsat således:

Partner Mascot Saloon ...	kr. 14.249,-
Partner de Luxe	kr. 14.841,-
Partner Cooper	kr. 20.173,-
Partner Cooper (med 1275 cc motor)	kr. 27.005,-

Redaktionelle strøtanker

(fortsat fra side 696)

USA oplyser P. H. Bendtsen, at han under en samtale med Mr. Prisk i Bureau of Public Roads fik den oplysning, atulykkerne ikke fordeler sig helt på den måde, man har beregnet efter statistiken. I en seksårig periode undersøgte man 29.531 bilisters forhold, idet man på forhånd havde opstillet en fordeling afulykker blandt disse bilister efter de statistiske beregninger. Det viste sig imidlertid, at flere bilister end beregnet kørte uden uheld, og færre bilister end beregnet havde et enkelt uheld – man havde regnet med 5.572 bilister med et enkelt uheld ifølge den statistiske beregning, men kun

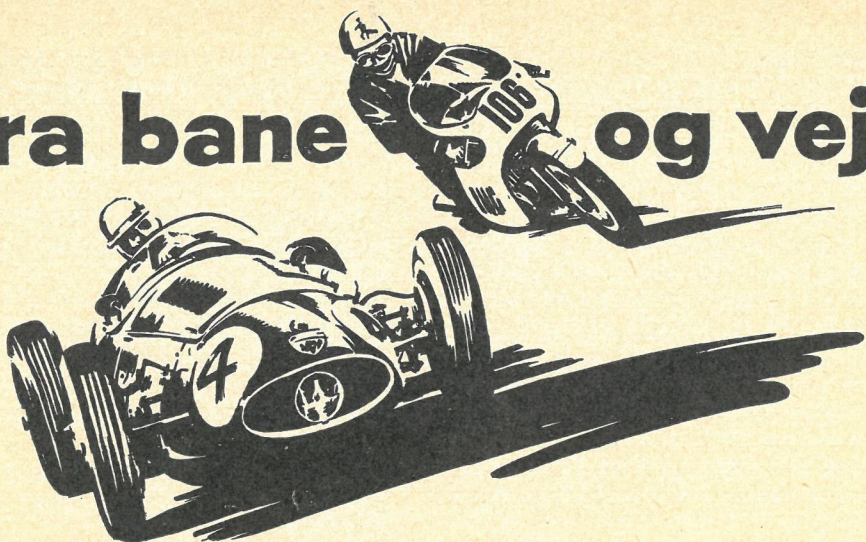
4.503 kom ud for uheld eller ulykke. Til gengæld havde 936 to ulykker mod beregnet 668, 160 havde tre ulykker mod beregnet 53, 33 havde fire ulykker mod beregnet 4, og noget større antal ulykker for en enkelt bilist i en seksårig periode havde man overhovedet ikke regnet med, men ikke desto mindre var der 14 bilister med fem ulykker, 3 med seks ulykker, og en enkelt kom op på syv. Disse grupper med flere ulykker end beregnet er større end blotte tilfældigheder kan forklare, og der er altså ulykkesfugle i trafikken, så mon man ikke skulle overveje en omskoling af trafikanter, der med kort mellemrum har forårsaget to uheld eller ulykker. Hvis en bilist har været impliceret i to harmonikasammenstød eller blot er kørt op i en forankørende trafikant to gange, så viser det dog, at denne bilist enten ikke har forstået sikkerhedsafstandens nødvendighed og betydning, eller også er han bare nogenlunde ligeglad og iøvrigt så optimistisk, at han ikke regner med, at der kan ske noget. Sålænge der er tale om biler, sker der ved den slags uheld næsten kun materiel skade, men kører en sådan trafikant op i en motorcyklist eller scooterfører, kan han forårsage et andet menneskes død eller invaliditet, blot fordi han ikke tænker sig om, eller fordi hans nervesystem i en periode (muligvis konstant) gør ham uegent til at køre bil. Førerbeviset må ikke betragtes som en menneskerettighed, men som en dokumentation for de nødvendige evner og færdigheder.



Jeg har en Ford A Coupé 1931, men jeg mangler desværre en instruktionsbog; derfor vil jeg blive glad, hvis jeg gennem »rodekassen« kunne komme i forbindelse med en, der kan undvære en.

Jørgen Bloch, Vestervang 4,
Skanderborg.

Fra bane og vej



Fangel

Med 5000 tilskuere sluttede den fynske banesæson på Fangelbanen. Der var mange klasser og mange starter. Størst var spændingen i bilklasserne, hvor der ikke blev givet ved dørene. Vi har herhjemme efterhånden en del bilførere, der især har specialiseret sig i jordbaneløb.

Størst kamp var der i BMC Cooper klassen. Her stod kampen mellem Gunnar Andersen, Randers og P. H. Petersen også Randers.

I klassen indtil 1300 ccm gjorde Roskilde Ringkøberen Peder Pedersen, Sorø, en god figur og hentede sejren hjem foran Vang Hansen, Odense. Der blev i denne klasse virkelig vist god kørsel, kamp og spænding.

Den store standardklasse blev vundet af Peter Westergård, Esbjerg. I et af heatene sejrede Bendstrup, Kolding, og blev således nummer to i det samlede resultat.

I sidevognsklassen skete der et kedeligt styrt. Københavneren Jørgen P. Mortensen tørnede rundt med sin maskine, og sidevognsmanden kom i klemme. Klassen blev vundet af Verner Poulsen, København.

Standardklassen indtil 250 ccm havde

deltagelse af både far og søn. Det var københavneren Erhardt Fisker og sønnen Chris. Disse kæmpede bravt – men om de sidste pladser!

Løbsresultater:

Standard-250: Carsten Bryde Nielsen, København, 19 – Erik Thomadsen, Randers, 19 – F. P. Thomsen, Silkeborg, 15.

Standard-500: Preben Møller Christensen, Odense, 20 – Finn Jørgensen, Grindsted, 16 – Egon Jørgensen, Vissenbjerg, 14.

Sidevogne-500: Verner Poulsen, København, 16 – Jørgen Nielsen, Frederikshavn, 15 – J. P. Mortensen, København, 14 – Kurt Larsen, Odense, 14.

Cooper: Gunnar Andersen, Randers, 10 – P. H. Petersen, Randers, 8 – Svoger Petersen, Randers, 4 – Niels E. Nielsen, Odense, 2.

Standardbiler til 1300: Peder Pedersen, Sorø (Imp) 10 – Vagn Hansen, Odense, (Imp) 9 – Aksel Müller, Skanderborg, (Anglia) 8 – Mogens Kjær Hansen, Randers, (Gordini) 2.

Standardvogne til 2000 ccm: P. Westergaard 8 – Brendstrup 7 – Iver Sørensen, Kolding.

DM i Rally

Tredie afdeling af Danmarksmesterskabet i Rally var arrangeret af Sydsjællands Automobil-Klub. Løbet, der var døbt Svend Gjønge-Rally, startede i Kalundborg og sluttede i Præstø.

Det første stykke af løbet var ikke ret vanskeligt, men senere kom deltagerne ud for mange svære prøver og vanskeligheder. På de indlagte hastighedsprøver, der blev kørt på glatte og fedtede skovveje, skete der mange materielle uheld.

Generalklassementet blev vundet af K. Lundsteen og Ib Rasmussen foran Henning Henriksen og Poul Kobberø Hansen. Nummer tre blev S. Tarp og Ole Nielsen.

Sæsonens første trial

Næstved Motor Klub stod som arrangør af 2. afdeling af Sjællandsmesterskabet i trial.

Mange af rytterne var utilfreds med løbets tilrettelæggelse. Man påstod, at etaperne var for hurtige og ikke vanskelige nok – og det er jo ikke meningen med trial. Det skal ikke være decideret hastighedsløb; men derimod en prøve på kørerens dygtighed og beherskelse af deres maskiner.

Resultatet blev: Senior 500 ccm: 1. Ebbe Sørensen, FAM, »Lito«, 380 pt. af 400 opnåelige. 2. Kai Willems, FAM, 375 pt. Senior 250 ccm. 1. Arne Nielsen, SMK, Greeves, 380 pt. 2. Søren Dons, FAM, Husquarna, 360 pt. Ynglinge 250 ccm: 1. Søren Lodahl, NMK, BSA, 390 pt. 2. John Abildgård, NMK, Greeves, 335 pt. Junior 500 ccm: 1. Ole R. Petersen, KSM, 350 pt., 2. Verner Krügermeier, GOMK, 350 pt. Tre stod lige med pt. i denne klasse, og de hurtigste etape-tider blev gældende. Junior 250 ccm: 1. Janny Mortensen, MCS, 390 pt., 2. Ivar Rigel, SMK, 305 pt.

Ved Sjællandsmesterskabernes 3. afdeling.

Der blev kørt i en grusgrav ved Svebølle, og resultaterne blev følgende:

Solo senior 500 cc: 1. Mogens Rasmussen, Næstved, 2. Kurt Andersen, Sundby, 3. Leif Sørensen, Sundby.

Solo senior 250 cc: 1. Søren Dons, FAM, 2. Arne Nielsen, Sundby, 3. Preben Knudsen, Sundby.

Junior 500 cc: 1. Per Jensen, Sundby, 2. Ole R. Petersen, Køge, 3. Werner Krygermeier, Glostrup.

Junior 250 cc: 1. Henning Andersen, FAM, 2. Benny Borgen, Sundby, 3. Preben Carlsen, Køge.

Ynglinge: 1. Erling Rasmussen, FAM, 2. Frede Sørensen, FAM, 3. Hans Skov, SMKK.

Sidevogn senior: 1. Henning Skarving/Ib Stjernekilde, Sundby, 2. Knud og Povl Thinggaard, FAM.

Sidevogn junior: 1. Svend Madsen, MKO/Per Klitland, Sundby, 2. Preben Frandsen/Agner Petersen, Sundby.

VM i speedway

Den newzealandske kører Barry Briggs sikrede sig i Göteborg sit tredje VM. Briggs vandt alle sine starter i fin stil. Andenpladsen blev besat af Igor Plechanov, Sovjet, der dog måtte køre omkamp om denne placering med den tidligere verdensmester, svenskeren Ove Fundin. På fjerdepladsen kom endnu en russer, Boris Samaradov. Endelig blev svenskeren Bjørn Knutson nummer fem.

Ferrari med plastickarosseri

Man har ventet det længe, og nu er det altså endelig sket! Den første italienske væddeløbsvogn med plastickarosseri har set dagens lys. Ferrari's formel I vogn, der deltog i det amerikanske GP, var forsynet med plastic karosseri. Vognen var iøvrigt malet blå/hvid, fordi den startede for den amerikanske Ferrari-importør, der desuden har North American Racing Team. Ved at anvende det nye karosseri opnår man en vægtbesparelse på 3,85 kg.

KART TEST

NO. 1

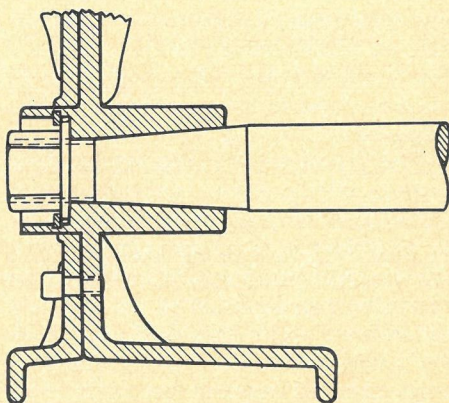


Ved Jac
Nellemann

Til denne, vores første kart prøvekørsel, valgte vi at prøve den fra det sydlige udland så sejrige Tecno Kart, og tog den, til den på daværende tidspunkt, nærmeste go kart bane, nemlig Lockarp banen i Malmø.

Tecno Karten er en typisk repræsentant for nyere europæisk go kart design, idet samtlige dele af det bærende rørstel er ophængt under akselhøjde, hvilket ganske naturligt giver selve karten et meget lavt tyngdepunkt. De to langsgående stelrør er fortil bukket udad og påsvejset forakselen, næsten helt ude ved styregaflerne, hvilket giver den lette konstruktion af fortøjet en god styrke. Det fleksible stel, som skal erstatte den efter reglementet forbudte affjedring, har man lavet ved at give karten en slags »talje« foran sædet, hvorefter stellet er udvidet til i højre side at bære motoren, og, let forskudt til venstre, sædet. Her har man på en fiks måde både sørget for, at motoren sidder frit og kan få køling, og at vægtfordelingen på de to baghjul er nogenlunde lige stor.

Baghjulenes fastgørelse til bagakselen tjener til speciel opmærksomhed, da det er en af de detaljer, som gør Tecno karten gennemført. Den inderste halvpart af bagfælgen sidder fast på bagakselen med en konus; fastspændingsbolten for denne konus er forsynet med en krave, som passer i en gang, der er dannet i bagfælgen ved at indsætte to låseringe. I stedet for at bruge en kompliceret aftrækker for at få bagfælgen af bagakselen skruer man nu blot kravemøtrikken ud, og denne virker som aftrækker (se tegningen).



Her ses fælgens montering på bagakslen.

Det anatomisk udformede glasfibersæde giver strålende støtte, hvilke bevirker, at man ikke behøver at »hænge« i rattet for at sidde fast i karten. Sædet kunne måske ønskes en lille smule større efter nordiske forhold, da en kører på over 85 kg skal samle sig meget sammen for at komme ned i sædet.

Rattet er igen en delikatesse fra Tecno kart fabrikkerne. Tre egre, helstøbt i aluminium, med gummibeklædt krans, og fingergreb som passer lige i hånden.

Foruden at kunne styre, kan Tecno karten også bremse, og det overbevisende. Første gang, man skal foretage en pludselig opbremsning, får man en min-

dre karruseltur, men man lærer hurtigt at give bremsepladen det beherskede tryk, som kommer en effektivt virkende bremse tilgode. Ved et nøjere studium viser det sig, at skivebremsen er af samme konstruktion og fabrikat som forbremsen på en Lambretta 175 TV, der vejer ca. fire gange så meget som en Tecno kart.

Pedalerne som aktiverer bremse og speeder er konstrueret således, at de forhindrer fødderne i at skride ud til siden, hvilket yderligere er sikret ved, at man anbringer fødderne i to glasfiber-hæl-skåle.

Benzintanken er af simpleste udførelse. En to liters plasticdunk med skrue-låg, hvori der er stukket to benzinslan-ger; en til tilførsel og en til returbenzin fra svømmerhuset. Den fastgøres på rammen med to gummistropper fra en bagagebærer.

Ved prøvekørslen var kartet monteret med en Parilla BA 13 sport motor, og gearet 9:70, hvilket var tilstrækkeligt til, at man kunne få vognen til at drifte ud af et hurtigt sving. At drifte i Tecno kartet vil sige at skride på tre hjul, idet det inderste baghjul sjældent rører asfal-ten i svingene, og ikke sjældent mærker man, når man bremser ned til et sving og begynder at gå ind i det, at begge de inderste hjul letter en ubetydelighed.

Specifikationer:

Model: Tecno Kart, Kaimano Piuma.

Forhandles og udlånt af: M. Trolborg,
Vesterleds Allé 29, Glostrup,
telf. 96 95 59.

Hjul og dæk: For 4" × 3.00, Bag 5" × 4.00.

Bremse: Skive 6'

Total længde: 1400 mm

Total bredde: 880 mm

Akselafstand 1030 mm

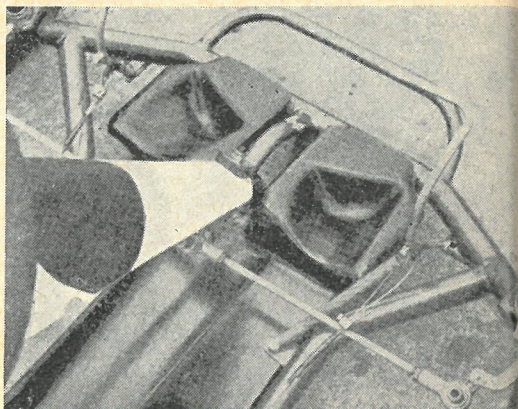
Sporvidde: ... For: 670 mm, bag: 690 mm

Tom vægt m. motor: 42 kg

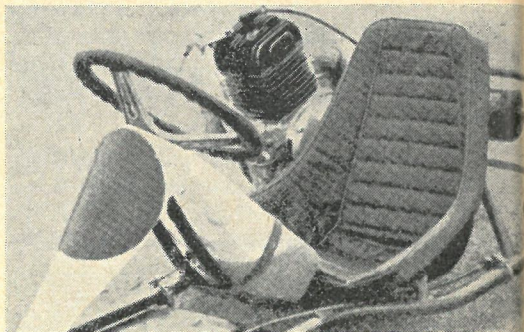
Benzintank: 2,1 liter

Pris: ca. 1.800 kr.

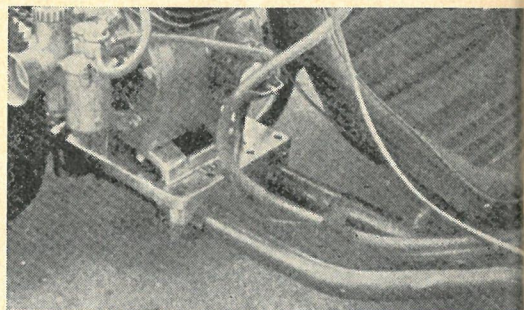
Ekstra tilbehør: Grand Prix tank,
brede bagfølge.



Pedalerne er fremstillet i tynde aluminiums-rør som er bøjet, så fødderne automatisk ind-tager hvilestilling.



Det anatomisk udformede glasfibersæde er for-synet med et aftageligt polster i sort kunst-læder.



Motoren er fastspændt på et støbt allumi-ni-umskonsol, som igen er monteret forskydeligt på rammen med fire bespændinger.

Dette er årsagen til, at Tecno karten er en af de hurtigste karts, hvis ikke den hurtigste, i et hårnålesving. Med en kraftig opbremsning og en lille drejning på rattet, noget som på en stiv kart ville medføre en øjeblikkelig ukontrollabel udskridning, kan man hurtigt bringe Tecno karten i den ønskede udgangsposition, for derefter at give gas og drifte ud af svinget.

Denne køren på to og tre hjul lyder måske for en begynder som et halsbrækkende foretagende, i lighed med Jean Sunny's bilcirkus, men det er slet ikke tilfældet. Efter ganske kort tids kørsel lærer man hurtigt at beherske den lidt specielle køreteknik og bekymrer sig ikke længere om at holde alle hjulene på jorden, men glæder sig over hvorledes karten adlyder det mindste vink fra rattet.

Hvad kunne man så ønske sig forbedret på denne kart? Jo, foruden at benzintanken har tendens til at lække i dækslet og sprøjte ud på førerens ben, så bryder Tecno karten på et punkt ganske alvorligt med det Internationale gokart reglement. Der er ingen brændplade mellem motoren og føreren. Dette er hidtil uantastet passeret de tekniske kontroller ved samtlige EM'er og andre store løb, men den dag, en teknisk kontrol vil kræve en brandplade, må føreren bøje sig og binde et stykke asbest el. lign. om den side af motoren, der vender ind mod føreren.

GO-KART *nyt*

Sidste afdeling af DM

Femte og sidste afdeling af DM i Gokart 1964, blev afviklet i Aalborg den 27/9, under overværelse af 5000 tilskuere, hvad der må betegnes som rekord for et udendørs go-kart løb.

Stillingen i de forskellige klasser før sidste afdeling var den, at udfaldet i finalen kunne blive afgørende for, hvordan de fire DM'er skulle fordeles blandt 10 kørere. Een klasse var dog afgjort på forhånd, idet Henrik Petersen i klasse A special havde samlet så mange points, at han ikke havde behovet at stille op i de sidste to afdelinger, for at få sit DM.

I klasse A sport stod kampen imellem Finn Louring og Jac. Nellemann, som kørte deres eget løb tre kvart omgang foran resten af feltet, men selv om Jac. Nellemann vandt løbet, skulle Louring helt ned på en ottende plads for at det kunne forhindre ham i at blive DM, med fire 2. pladser og en femte plads, imod Jac. Nellemanns to 1., een 3. og to udgæede. Trediepladsen i DM gik til Tim Nellemann med to 1., to udg. og en ikke startet.

I klasse A special, hvor Henrik Petersen var sikker på sit DM, var det Arne Laulund i Henrik Petersens vogn og

AUTOPOLISH



Kr. 10,50
Renser
Polerer
Voks'er



En gros salg
SUNTRA
Hvidovre
Tlf. 78 23 43

PLASTIKHINDE



Kr. 13,85
Effektiv
Crom-
beskyttelse

Anviser nærmeste forhandler



De fire danmarksmestre. Fra venstre klasse A sport, Finn Louring, ASK (Tecno kart/Saetta V 16); klasse B special, Sven Engstrøm, ASK (Dart kart/Komet); klasse A special, Henrik Petersen, ASK (Tobu kart/Komet) og klasse D, Flemming Oversøe, ASK (Fasta kart/Bultaco).

Svend Lautrup, som længe lå og kæmpede om førstepladsen, og dermed anden pladsen i DM, men en smule uopmærksomhed i et sving resulterede i, at de begge måtte en tur i halmen og overlade førstepladsen til Stig Michelsen, som vandt løbet og dermed andenpladsen i DM. Trediepladsen gik til Svend Lautrup.

I klasse B special stod kampen mellem Sven Engstrøm og Knud Kristensen, og da Sven Engstrøm formåede at hale en andenplads hjem ved brug af mindst to reservemotorer, og Knud Kristensen kun blev nr. 3, var dette ikke nok til at forandre stillingen til DM, som Sven Engstrøm vandt med 26 point; nr. to blev Knud Kristensen med 20 point, og nr. tre blev dagens vinder Jørgen »Balle« Poulsen.

I klasse D skulle Holger B. Hansen vinde løbet og Flemming Oversøe kun blive nr. fem, for at det kunne få nogen indflydelse på DM.

Imidlertid lykkedes det Fl. Oversøe at vinde løbet, idet hans værste konkurrent,

den ny kører Hans Højrup måtte en tur i halmen på et tidligt tidspunkt og dermed var sat ud af spillet. Nr. et i DM blev således Flemming Oversøe med Holger B. Hansen på andenpladsen og Bjarne Hansen på trediepladsen.

Når man således ser resultatlisten igen, viser det sig, at samtlige kørere på nær to, nemlig Holger B. Hansen fra Vojens, og Knud Kristensen fra Herning, kommer fra Automobil Sports Klubben i København, som først i oktober måned 1964 fik en bane med muligheder for regelmæssig træning.

J. N.



Tecno Kart
Parilla
Saetta
quicKkart
Italkart

M. TROLDORG

VESTERLEDS ALLE 29 - GLOSTRUP
TELEFON 96 95 59

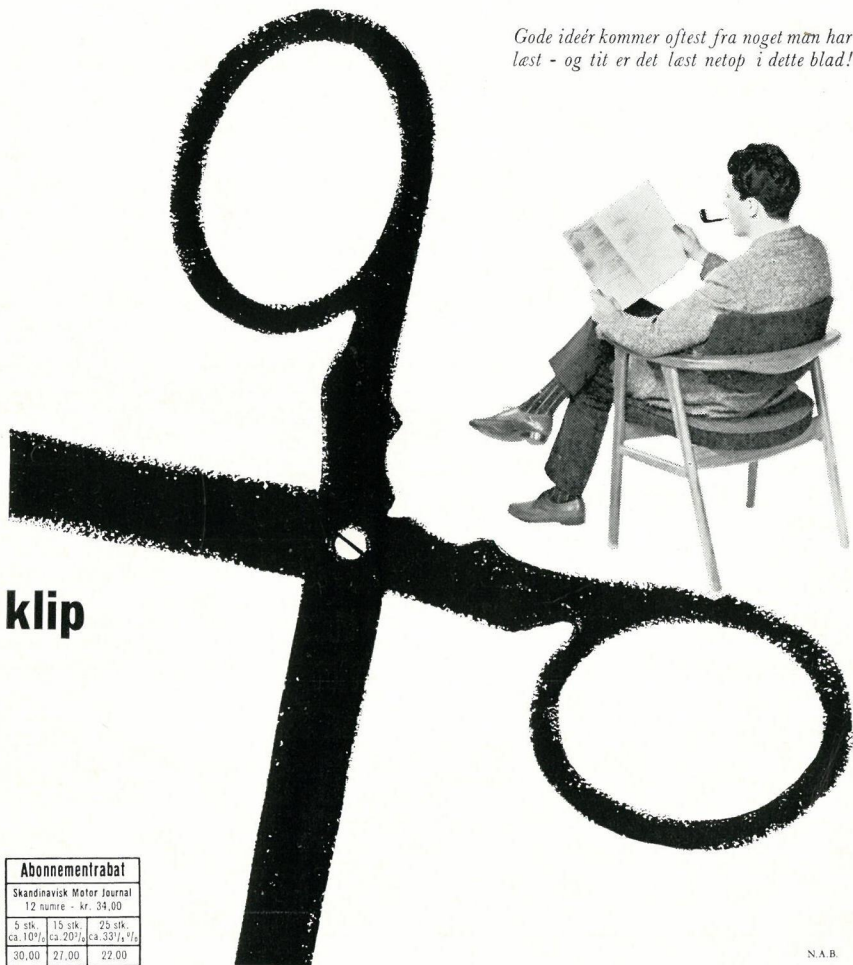
Hver sit...



Skandinavisk Motor Journal

En medarbejder klipper ikke i et blad, der skal cirkulere. Sker det - trods alt - så er bladets værdi forringet for den efterfølgende læser. Og indfald og ideér fra bladets spalter kan ikke komme i cirkulation! - Derfor, et klip-eksemplar til hver medarbejder....

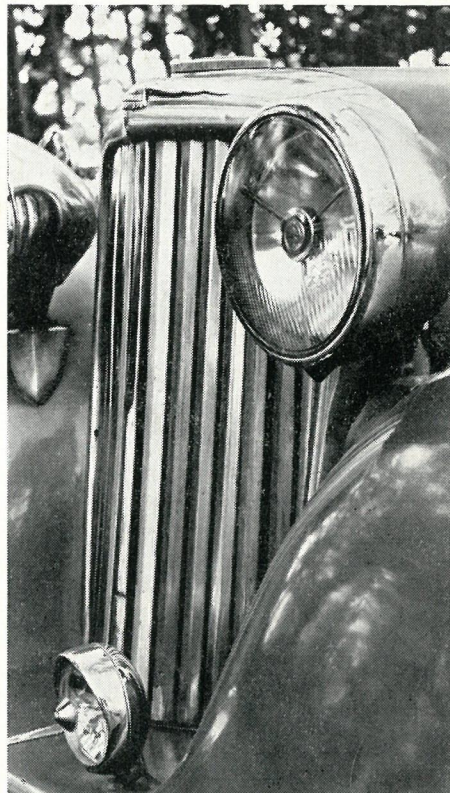
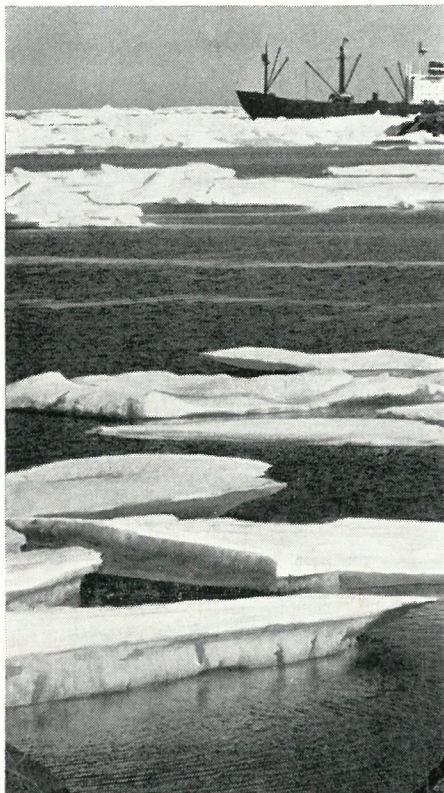
Gode ideér kommer oftest fra noget man har læst - og tit er det læst netop i dette blad!



klip

Abonnementrabat		
Skandinavisk Motor Journal		
12 numre - kr. 34,00		
5 stk.	15 stk.	25 stk.
ca. 10% ^{1/2}	ca. 20% ^{1/2}	ca. 33% ^{1/2}
30,00	27,00	22,00

N.A.B.



Ismelding: Der er udsigt til »driv-is« i kølevandet

Mobil beskytter motoren mod frostsprængning, tæring og ødelagt toppakning

Nattefrosen er her og truer Deres motor med frostsprængning... måske allerede i nat!

Kør derfor ind på den nærmeste Mobil station og få fyldt Mobil Permazone antifrostvæske på køleren allerede i dag.

Permazone i det rigtige blandingsforhold yder 100 % beskyttelse selv i den strengeste vinter helt ned til $\div 48^{\circ} \text{C}$!

Er det nok at få fyldt antifrostvæske på?

Til beskyttelse mod frost – ja! Det er jo det, alle antifrostvæsker er beregnet til. Men Mobil Permazone gør mere! Permazone beskytter mod tæring, overkogning, ødelagte pakninger og mønede gummislanger, takket være en række special-additiver.

Mobil Køler-Service beskytter Deres kølesystem 100 % – hele vinteren!

Mobil Køler-Service omfatter rensning af køleren med Radiator Flush og påfyldning af Permazone antifrostvæske.

De skulle lade en af vore Mobil stationer give Deres bil Køler-Service nu!

Er frostska den først sket – så bli'r det dyrt!

