

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



**MOTOR-
CYKEL
PARADE
1965**

NR. 3

MARTS 1965

KR. 3,25 incl. oms.

(Pris i Norge: n.kr. 3,85)

Indhold i dette nummer bl. a.:

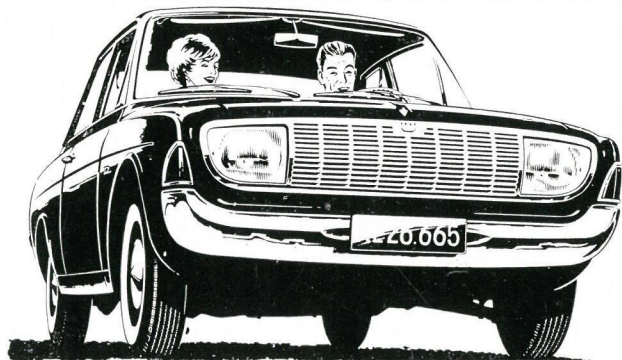
- ★ 55 tekniske oplysninger om hver eneste motorcykle på det danske marked
- ★ Vi prøvekører Austin Partner
- ★ Racing Car Show 1965
- ★ Teknisk brevkasse

TAUNUS V-linien



TAUNUS 12 M

57 hk V-4 motor - top-hastighed 135 km - fra 0-100 km/t 19,5 sek. Benzinforsbrug 100 km på 8 liter.



TAUNUS 17 M

78 hk V-4 motor - top-hastighed 145 km 0-100 km/t 17 sek. Benzinforsbrug 100 km på 8,6 liter



TAUNUS 20 M

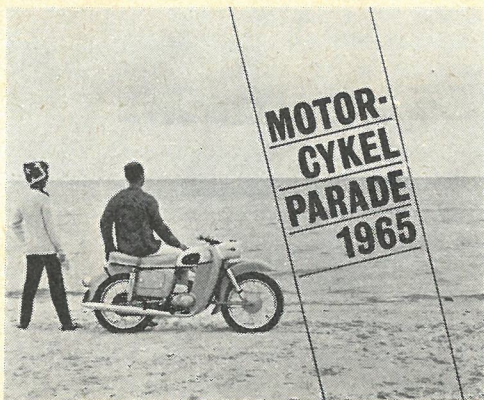
95 hk V-6 motor - top-hastighed 160 km - 0-100 km/t 15,5 sek. Benzinforsbrug 100 km på 9,8 liter.



Kom ind hos Ford-forhandleren og prøvekør en af de tre dejlige TAUNUS V-modeller.

Forsiden

Motorcyklen kan realisere mange drømme om ferierejser trods et beskedent budget, og med scooteren eller motorcyklen kan megen nyttig tid vindes i den daglige transport. I dette nummer giver vi en fuldstændig oversigt over udvalget på det danske marked.



19. ÅRG.

15. MARTS 1965

NR. 3

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

Abonnementspriser:
Kr. 38,- om året for 12 numre
Firmaabonnement
5-14 eksempl. kr. 34,- pr. stk.
15-24 eksempl. kr. 30,- pr. stk.
25 eksemplarer og derover
kr. 25,- pr. stk.

Løssalgspris: kr. 3,25

Abonnementspris i Norge:
kr. 42,-

Løssalgspris i Norge
kr. 3,85

Norsk postgiro 99356-TF A/S

★

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøtanker	139
Motorcykelparade 1965	144
Austin Partner	178
Racing Car Show 1965	186
Siden Sidst	196
Teknisk Brevkasse	198
Fra bane og vej	201
Go-kart nyt	204
Ny sportscoupé fra Saab	206

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at der bliver solgt mere end 100 personvogne, hver gang der bliver solgt en enkelt motorcykel, og selv scootersalget har det været ret sløjt med. Af ca. 1000 solgte motorcykler i 1964 var mere end 650 samlet på en enkelt model, nemlig MZ 150, der er uden konkurrence, når man sammenholder prisen med maskinens udførelse og præstationer. Dernæst kom Jawa/CZ med et antal maskiner ligeledes til konkurrencedygtige priser – ialt 115; Honda tegnede sig for ca. 80 af de sportsbetonede 250 ccm modeller, andre 80 maskiner var indenfor store Triumph og BSA maskiner, og resten var fordelt indenfor de andre mærker med forholdsvis få stykker til hver. Scootersalget er gået ned til et par tusinde i 1964, og der er ikke tvivl om, at MZ 150 har taget en del af dette salg.

Sammenholder man disse salgstal med specifikationer i dette nummer, er det ikke vanskeligt at spore tendensen og publikums ønsker. Motorcyklen skal være billig i sammenligning med bilen, før man kan regne med et rimeligt salg af en enkelt model. Salget her i landet har så ganske øjensynligt været koncentreret indenfor de billige mærker fra østlandene, og går man lidt højere op ad prisskalaen, finder vi Honda, der også giver valuta for pengene – foruden et sportsbetonet temperament.

Prisforskydningen mellem biler og motorcykler har for så vidt været ganske urokket, og man behøver blot at se i SMJ årgang 1952 for at finde et par eksempler. Dengang kostede en Norton Dominator kr. 4.425,- ekskl. afgift og kr. 5.960,- på gaden. Det var en maskine, der

var god for 142 km/t, og selv i dag ville den repræsentere et udmærket kraftoverskud, da den fra stående start accelererede til 100 km/t på 11,0 sekunder. En anden twin som f. eks. Royal Enfield 500 ccm kostede kr. 5.678,- på gaden. På dette tidspunkt kostede en mellemklassevogn som Hillman kr. 13.380,- på gaden. Som gennemsnit kostede en stor motorcykel ca. 44 % af prisen for en mellemklassevogn.

I dag koster en Norton 88 Sport Special 500 ccm twin kr. 10.050,- incl. afgifter, medens en Hillman koster kr. 23.974,-, og motorcyklens pris er altså 42 % af mellemklassebilens pris. Drager man er umiddelbar sammenligning mellem bilen og motorcyklen, må sidstnævnte siges at være urimelig dyr, hvilket naturligvis skyldes den begrænsede produktion af motorcykler sammenlignet med bilproduktionen.

Nu er en Norton 88 SS og en Hillman ikke noget helt retfærdigt sammenligningsgrundlag, da en Norton 88 SS snarere skal sammenlignes med en 3,4 liters Jaguar, når det drejer sig om præstationer og køreegenskaber, men alligevel kan man gøre visse sammenligninger på tværs af teknisk logik, for man kan på den ene side sætte gennemsnitsprisen for de store motorcykler til kr. 10.000,-, medens man på den anden side kan sætte prisen for fortræffelige, mindre biler til kr. 13.500,-, og selv om disse biler knapt nok er kommet i andet gear, før de store motorcykler er oppe på 100 km/t, så giver bilerne hele familien tag over hovedet, varme, plads til bagage og almindelig komfort, som ingen motorcykel kan præstere. Spørgsmålet er så, hvilket af disse to helt forskellige køretøjer man vælger, hvis man råder over et beløb på godt og vel en halv snes tusinde. Intet under at de store motorcykler sælges i ret beskedne tal, da disse maskiner ikke er billigere at holde end de små biler – motorcyklen har et forholdsvist stort benzinforsbrug, og i mange tilfælde er reservedelspriserne til motorcykler fantastisk dyre. Eksempelvis undersøgte jeg for

nogle år tilbage forskellige priser og fandt da, at topstykket til en NSU Max kostede kr. 500,-, medens topstykket til en Fiat 1100 kostede kr. 340,-, skønt der i sidstnævnte tilfælde var tale om en mere vanskelig støbning med vandkamre, fire forbrændingskamre og otte indstøbte ventil sæder, mod de to ventil sæder og det ene forbrændingskammer i Max'ens ukomplicerede topstykke.

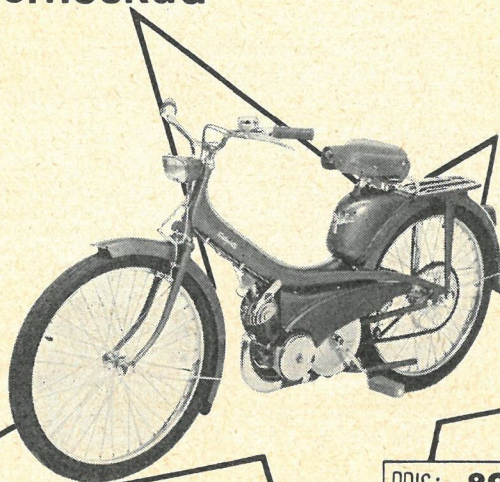
Ud fra disse betragtninger er det ikke så mærkeligt, at de billige motorcykler er alene om at have en virkelig salgchance, medens de store maskiner er liebhaveri for folk, der kan lide at køre en kraftig maskine, og som vel at mærke er indstillet på at betale prisen. Honda's forholdsvis store salgstal har den naturlige forklaring, at den trods en manerlig pris kan præstere omtrent det samme som de store maskiner, men vil man udnytte motorens effekt fuldt ud, må man naturligvis også betale i form af større slitage.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at det samlede salg af scootere og motorcykler kunne være væsentligt større, hvis både publikum og importørerne tænkte sig lidt om. For unge mennesker med beskedne midler er det to-hjulede køretøj naturligvis helt rigtigt, og man klarer sig udmærket med en ret beskedne motoreffekt, selv om det for en gammel motorcyklist kan virke som noget af en lidelse at skulle nøjes med en scooters 6 hk. Der vil være et naturligt marked for de to-hjulede køretøjer til unge mennesker, der foretrækker individuel transport fremfor de offentlige befordringsmidler, der ofte kan være tidsrøvende, når det f. eks. tager en time at komme fra A til B ved hjælp af forskellige busser og endeløse omveje, medens man med eget køretøj kan tilbagelægge samme strækning på ni minutter. Men udover dette marked er der et naturligt grundlag for at bruge motorcyklen eller scooteren som »det andet køretøj« ved siden af bilen. Man skal ikke køre så forfærdelig mange kilometer på den to-hjulede, før den er gratis hjemme, når man samtidig sparer bilen, og med de voksende parkeringsbesvær-

Mobylette

AV 42

Et nyt stjernes kud



PRIS: **897,-** incl. OMS
m/lås

Ny model



- NY • Forlygte
- NY • Bagagebærer-m. klaps
- NY • og mappeholder
- NY • styrelås og udbl. rør

- let at køre - svær at høre!

BYEN 9280

Eneforhandler for Danmark:

BYEN 9280

KNUD MADSEN - ESPLANADEN 7 - KØBENHAVN K.

I SOL OG REGN * I BLÆST OG SNE * MAN NYDER TUREN PÅ AV 42

ligheder sparer man megen tid ved at benytte en scooter eller motorcykel frem for bilen, når man skal færdes i de større byer.

I vort klima er det næppe sandsynligt, at en generaldirektør vil ankomme til et møde i den indre by på scooter og iført tilhørende styrthjelm, og dette synspunkt har man tilsyneladende bidt sig fast i indenfor branchen. Men vi er ikke alle generaldirektører, og ved mangfoldige lejligheder kan man med stor fordel vælge den to-hjulede og lade bilen stå.

Ser man helt bort fra økonomiske og praktiske betragtninger, så er motorcyklen et herligt køretøj for mandfolk så helt uligt ethvert andet befordringsmiddel. Det er en enestående misforståelse, at motorcyklen udelukkende kan bruges til at race gennem en motorvej med en hastighed, der blæser lungerne op, hvis man ikke har bind for næse og mund. Selv med mere moderate hastigheder kan motorcyklen være noget af en udfordring, der kræver beherskelse af kørekunsten, hvis man har lyst til »at køre«, men fremfor alt er man ét med sin motorcykel, man får masser af frisk luft, og man er i kontakt med elementerne. Når man sidder i sit glasbur af en bil, kan det se rædselsfuldt ud, når en foranliggende motorcyklist kæmper sig frem gennem storm og regn, men er man klædt på til det, kan også det være noget af en fornøjelse; man skal blot være motorcyklist for at forstå det.

Motorcyklen passer også sig selv på en vidunderlig måde, for man kaster blot et blik på vejen, og resten går ganske af sig selv. Hånden på hjertet, mine herrer – når man i bilen kører over en af de storslåede alpeveje, hvad ser man så egentlig? Man ser en masse hårnålesving, og en gang imellem når man at kaste et stjålent blik mod et af de mere bemærkelsesværdige panoramaer, og hvis man et øjeblik holder stille og går ud af vognen for at betragte omgivelserne, kommer man til at hundefryse og skynder sig ind igen. Helt anderledes er det for motorcyklisten, der naturligvis også skal

være vågen på en bjergvej, men også her gælder det, at et blik på vejen er nok, resten går af sig selv. Når man lunter lige så stille op gennem et bjergpas, har man rigelig tid til at betragte de fremmedartede alpeblomster, og man har hele panoramaet for sig uden noget som helst til at hindre udsynet. Men den mest understregende virkning er nok de forskellige dufte under op- og nedkørsel – lige fra bageriet og savmøllen i den lune dal til den friske kokasse på græsgangene, granskoven, varme sten, alpeurter og smeltevand fra den evige sne. Og når man holder stille, føles det næsten lunt i højderne, fordi man er iført tøj beregnet for vejr og vind.

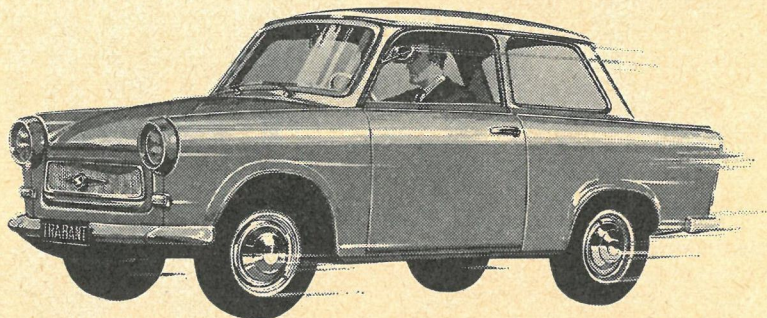
Det mærkelige er, at man så småt er ved at udruge forskellige he-man komplekser, og man er ved at opbygge visse mandfolkeidealer med svulmende muskler, dykkerudstyr, ski på taget af bilen o.s.v., men tilsyneladende er disse supermænd lige så bange for lidt regn og blæst som bænkebidere for dagslyset, og de ved ikke, hvad de i grunden går glip af. Det kan være meget bedårende at stå ved pejseilden i baren på et luksus-hotel og få et par glas sammenrodet spiritus, men det virker som en latterlig karikatur i sammenligning med et glas øl i en lidt støvet og vindtør hals efter en dag på motorcykel – så ved man nemlig, hvad en forfriskning er.

Ikke mange har mulighed for at tage en sådan tur på motorcykel, fordi motorcyklen ikke er noget familiekøretøj, og nutiden er indrettet på mere eller mindre frivilligt familieslaveri, i hvilket man nødvendigvis skal hænge op ad hinanden dag ud og dag ind år efter år, men man behøver ikke den store transeuropæiske tur for at føle glæden ved at køre motorcykel – mindre kan gøre det. Skulle De imidlertid på en ferietur til Syden møde en ældre børste på en to-cylindret BMW oppe i et alpepas, så er det muligvis direktøren for en af Tysklands største automobilfabrikker, der har valgt denne form for ferie. De kan også møde

(fortsættes side 194)

Trabant 601

60 års jubilæumsmodellen



Hvad kan man ønske sig mere?

Forhjulstræk. Fin vejbeli­genhed. 520×13" dæk. Luftkølet 2 cyl. 2 takts spillevende motor. 600 ccm 23 HK. 4 trins fuldsyn­chroniseret gearkasse med aut. friløb i 4. gear. Tophastighed 110 km. Selvbærende Duro Plast karosseri (kan ikke ruste) med stålprofiler. 2 brede døre, fine indstigningsforhold. Forstole­nes ryglæn stilbare. Stort bagage­rum. Armlæn ved bagsædet. Lys i bagagerum og motorrum. Asyme­trisk lys.

En rummelig, robust og driftssik­ker familievogn, der er gennem­tænkt indtil mindste detaille – en fornuftig økonomisk investering – den nye Trabant 601. Vælg Tra­bant 601, så er De godt kørende i Danmarks billigste bil.



Kr. 8.987,-

excl. lev.

Se den og prøv den hos
Trabant-forhandleren

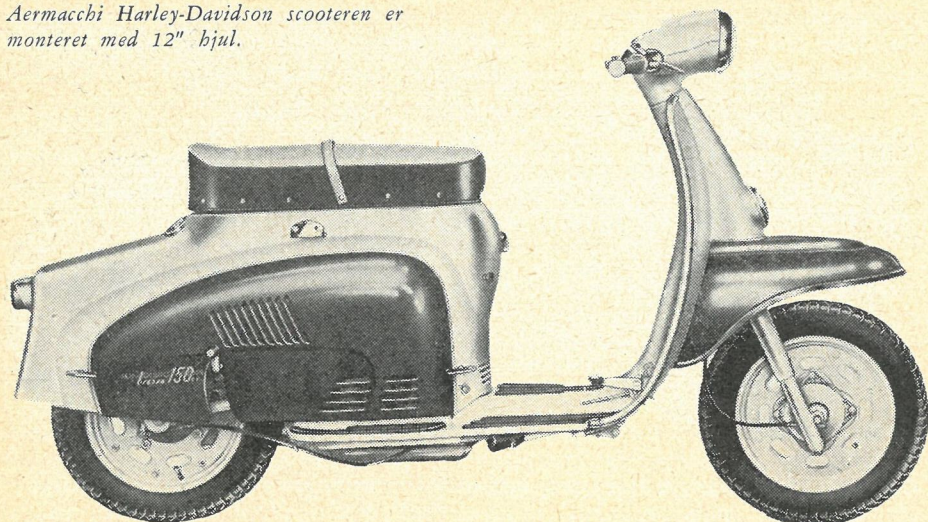
Import: Sydfyns Auto Import A/S . Svendborg . Tlf. 1299

Import Norge: Firma Eurobil A/S . Rådhusgatan 17 . Oslo . Tlf. 427281-412263

MOTOR- CYKEL PARADE 1965

De efterfølgende specifikationer er først og fremmest beregnet som købervejledning, men vi har tillige taget de vigtigste servicedata med som en hjælp for værksteder og servicestationer. De anførte priser er inklusive alle statsafgifter, men uden leveringsomkostninger, da disse kan svinge i landets forskellige distrikter – enkelte sportsmaskiner, der ikke kan indregistreres, bliver naturligvis ikke behæftet med registreringsafgift, men med oms, hvilket anføres i forbindelse med prisen. For en sikkerheds skyld vil vi bemærke, at servicemål som ventilspillerum m. m. gælder for 1965 modellerne, og selvom ældre maskiner tilsyneladende er identiske med disse, bør man ikke uden videre benytte målene for 1965 modellerne, da der kan være foretaget visse ændringer, selvom hovedspecifikationerne er de samme. For maskiner af samme vægt og med samme dækstørrelse kan man naturligvis rette sig efter de her anførte dæktryk. Når der for trykket i bagdækket anføres f. eks. 27–32 p.s.i. («pund»), gælder det første tal for solokørsel med kun køreren på maskinen, medens det andet tal gælder for belastning med bagsædepassager.

Aermacchi Harley-Davidson scooteren er monteret med 12" hjul.



AERMACCHI

De italienske Aermacchi fabrikker er hovedsagelig beskæftiget med fly-produktion, men kendes også fra en kvalitetsbetonet motorcykleproduktion. Et samarbejde med de amerikanske Harley-Davidson fabrikker blev indledt for nogle år siden. Foruden scooteren fremstilles sportbetonede motorcykler beregnet for almindelig landevejskørsel samt en udpræget TT-racer, der ikke kan indregistreres. Forhåbentlig vil vi inden længe kunne bringe en prøvekørsel af både scooter og motorcykle.

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Fabrikant: Aermacchi Harley-Davidson, Varese, Italien.

Importør: J. A. Hansen, Holbæk.

Motor: En-cylindret, blæserkølet to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 147,93 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 6 hk. Smøresystem: Olie/benzin 1:16-1:25.

Transmission: Motor til kobling: Skråstakårede tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Tre. Skiftemekanisme: Dreje-

håndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,327:1, 2. gear 7,753:1, 3. gear 5,829:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $1\frac{1}{2}'' \times 5,2$ mm. Dækstørrelse: 3,00 \times 12".

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpning. Baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpning.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 8,0 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: 118 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: DANSI. Ampèretimer på akkumulator: 4. Dynamo: 28 watt. Tænding: Svinghjulsmagnet. Tændrør: Bosch W 240 T 2.

Udstyr: Styrlås, speedometer, værktøj, lukket kædekasse.

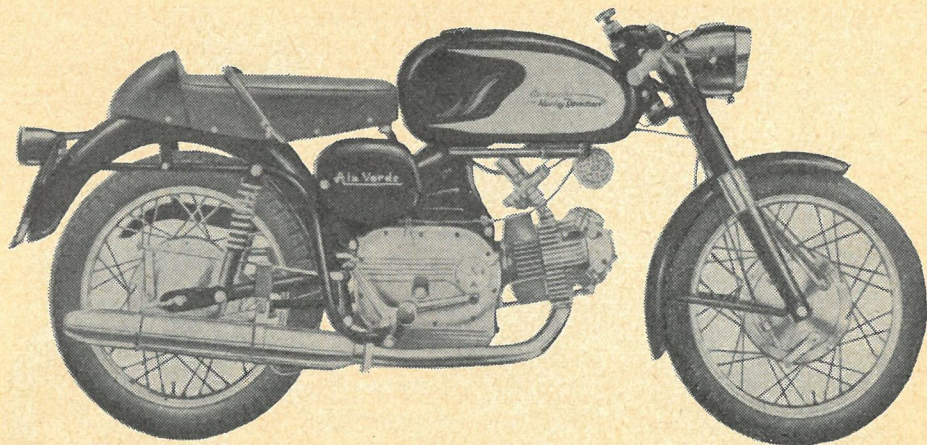
Dimensioner: **Akselafstand:** 1300 mm. Sadelhøjde: 715 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 680 mm. Egenvægt: 95 kg køreklar.

Tophastighed: Ca. 80 km/t.

Pris: kr. 3.162,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding (fast indstilling) 30° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: Dell'ORTO SH 1/18, dyse 82, tomgangsdyse 48, startdyse 50, tomgangsskruen åbnes 1 fuld omdrejning.



Aermacchi Ala Verde er en typisk »rås« italiener.

ALA VERDE

Motor: En-cylindret, fire-takt næsten vandretliggende cylinder, boring: 66 mm, slaglængde: 72 mm, slagvolumen 246,2 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 16 hk.

Transmission: Motor til kobling: Skråråtkårede tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: Dobbeltpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,367:1, 2. gear 9,293:1, 3. gear 6,744:1, 4. gear 5,277:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde (åben) $\frac{1}{2}$ " \times 7,8 mm. Dækstørrelse for: 2,50 \times 17 R, bag: 3,00 \times 17 R.

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel med hydr. dæmper. Baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I Midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 17 liter, (superbenzin).

Olietank rummer 2,0 liter SAE 50 sommer, SAE 30 vinter.

Bremser: 180 mm diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: BOSCH/MARELLI. Ampèretimer på akkumulator: 9. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 260 T 25 eller T 28.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 600 mm. Egenvægt: 114 kg (uden olie og benzin).

Benzinforbrug: 3,5 liter pr. 100 km (28 km pr. liter).

Tophastighed: 140 km/t.

Pris: Kr. 6.370,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Kan leveres med fem-trins gearkasse, pris kr. 6.370,-.

Tænding: Kontaktafstand 0,45 mm. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: Dell'Orto UB 24 BS 2, dyse 100, spjæld 80, chokerboring 24 mm, nålen (E9) anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 50.

Ventiler: Indsugning 0,08 mm, udblæsning 0,12 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 20-21, baghjul 25-29 p.s.i.

ALA d'ORO TT-RACER

Som Ala Verde med følgende undtagelser:

Kompressionsforhold: Opgives ikke, maksimal motoreffekt: Opgives ikke.

Transmission: Antal gear: 5. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1. gear 2,26:1, 2. gear 1,75:1, 3. gear, 1,37:1, 4. gear 1,12:1, 5. gear 1:1. Dækstørrelse for: 2,50 \times 18", bag: 2,75 \times 18".

Udstyr: Omdrejningstæller.

Dimensioner: Fri højde fra jorden: 180 mm, styrets bredde: 520 mm. Egenvægt: 110 kg.

Tophastighed: 170 km/t, med strømlineskjold 190 km/t.

Pris: Kr. 6.950,- excl. omsætning, men incl. oms.

Særlige bemærkninger: Kan ikke indregistres.

AJS & MATCHLESS

Disse modeller føres ikke mere som lagervarer, men tages kun hjem på bestilling. Nedenstående er dog alt, hvad vi indtil videre kan fremskaffe af oplysninger – AJS 31 CSR Hurricane er identisk med Matchless G12CSR Monarch.

AJS 31 CSR HURRICANE

Fabrikant: AMC/AJS, London.

Importør: Fred. Rasmussen, Pjentedamsgade, Odense.

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 72 mm, slaglængde: 79,3 mm, slagvolumen 646 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8,5:1. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i højre side.

Stelkonstruktion: Slagloddet og boltet dobbelt rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt-sadel.

Benzintank rummer 18 liter.

Olietank rummer 2¼ liter.

Bremser: 8 × 1¼" for, 7 × 1¼" bag.

Elektrisk anlæg. 12 volt, vekselstrøm. Fabrikat: LUCAS. Tænding: Magnet. Ladekontrol: Ampèremeter.

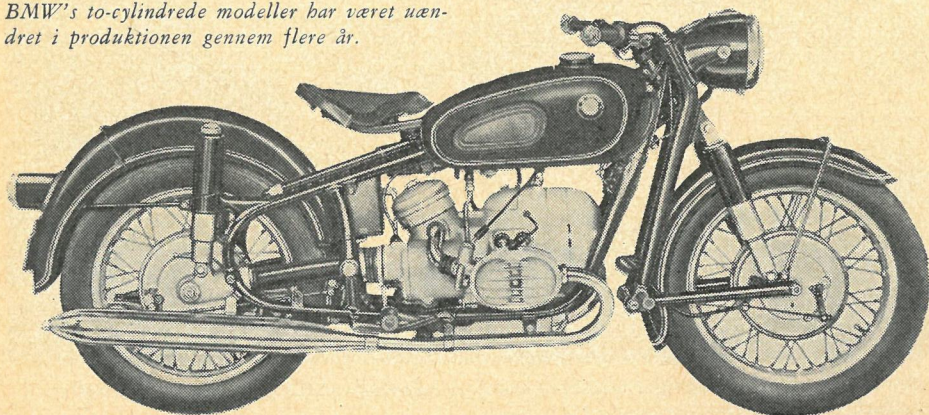
Særlige bemærkninger: Særligt tilbehør omfattende racermagnet, special knastaksel, to karburatorer, højkompressionsstempler og separate udblæsningsrør kan leveres monteret mod ekstrabetaling.

BMW

BMW er en af de mest eftertragtede værdige maskiner på grund af fremragende kvalitet og glimrende køreegenskaber. De store modeller med boksermotor er kendt for lydløshed og vibrationsfri gang. Disse maskiner er i deres karakteristisk velgennede til sidevognskørsel, men man kan ikke uden videre ændre en solo-model til sidevognsmaskine, da det ikke alene er et spørgsmål om lavere gearing ved bagakslen. Baghjulet bør også monteres med større dæk (4,00-18"), men frem for alt skal letmetalfælgene udskiftes med stålfælg.

Den en-cylindrede 250 ccm model er særpræget ved den gummiophængte motor, der holder vibrationerne bort fra stellet. Også denne model har fortræffelige køreegenskaber og glimrende bremses. En slyngeskive indgår i BMW-motorernes smøresystem, og man skal derfor være omhyggelig med olieskifte for at undgå forstoppelse i smøresystemet. Magneten i de to-cylindrede modeller er opbygget

BMW's to-cylindrede modeller har været uændret i produktionen gennem flere år.



efter samme system som Lucas SR magneten med roterende permanent magnet og stationære spoler og kontakter.

BMW R 27

Fabrikant: Bayerische Motorwerke, München, Tyskland.

Importør: Vilh. Nelleman A/S, Århus. Nelleman & Drewsen A/S København.

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen 245 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8,2:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 7400 omdr/min. Smøresystem: Vådsump.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,17:1, 2. gear 12,56:1, 3. gear 8,49:1, 4. gear 6,40:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,25-18".

Stelkonstruktion: Dobbelt lukket rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ingen (ekstraudstyr).

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

Oliesump rummer 1,25 liter.

Bremser: 160 mm diameter, 35 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: BOSCH. Ampéretimer på akkumulator: 9. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: BOSCH W 240 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, styrlås, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1380 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 115 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 162 kg optanket.

Benzinforbrug: 3,9 liter pr. 100 km ved 90 km/t.

Tophastighed: 120 km/t oprejst stilling.

Pris: Kr. 6.845,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Gummiophængt motor.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 7° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: BING 1/26/68, dyse 120, strålerør 1408, spjæld 22-540, chokerboring 26 mm, nålen (46-255) anbragt i 4. hak, tomgangsdüse 35, tomgangsskruen åbnes 1-2 fulde omdrejninger.

Ventiler: Indsugning 0,15 mm, udblæsning 0,20 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 21-22 p.s.i., baghjul 23-29 p.s.i.

BMW R 50

Motor: To-cylindret boksermotor, fire-takt, boring: 68 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen 490 ccm, topventilet. Kompres-



Det tyske politi benytter sig i udstrakt grad af to-cylindrede BMW modeller med plasticbeklædning.

sionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 26 hk ved 5800 omdr/min. Smøresystem: Vådsump.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapaksel. Kobling: Tør enkeltplade med membranfeder. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,05:1, 2. gear 8,53:1, 3. gear 6,30:1, 4. gear 4,82:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,50 × 18".

Stelkonstruktion: Lukket, dobbelt rørstel.

Hjulophængning forhjul: Svinggaffel med hydr. dæmpning, baghjul: Svinggaffel med hydr. dæmpning.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ingen (ekstraudstyr).

Benzintank rummer 17 liter, heraf ca. 2,0 liter på reserve (standardbenzin).

Oliesump rummer 2,0 liter.

Bremser: 200 mm diameter, 35 mm belægningsbredde, to selvforstærkende bremse-sko på forhjulet.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: BOSCH. Ampéretimer på akkumulator: 8. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: BOSCH W 240 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, frigearindikator, styrlås, værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1415 mm. Sadelhøjde: 725 mm. Fri højde fra jorden: 135 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 198 kg optanket.

Benzinforbrug: 5,1 liter pr. 100 km (19,5 km pr. liter) ved 97 km/t.

Tophastighed: 130 km/t oprejst stilling.

Pris: Kr. 9.795,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 9° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburatorer: BING venstre 1/24/45, højre 1/24/46, dyse 105, strålerør 1308, spjæld 22-470, chokerboring 24 mm, nålen (46-255) anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 35, tomgangsskruen åbnes 1-2½ fulde omdrejninger.

Ventiler: Indsugning 0,15 mm, udblæsning 0,20 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 20 p.s.i., baghjul 24-33 p.s.i.

BMW R 60

Som model R 50 med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 72 mm, slaglængde: 73 mm, slagvolumen 590 ccm. Kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 30 hk ved 5800 omdr/min.

Benzinforbrug: 5,0 liter pr. 100 km (20 km pr. liter) ved 102 km/t.

Tophastighed: 135 km/t (oprejst), 145 km/t (liggende).

Pris: Kr. 10.370,- incl. omsætning.

Karburator: BING, venstre 1/24/125, højre 1/24/126, dyse 110, strålerør 1308, spjæld 22-470, chokerboring 24 mm, nålen (46-255) anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 35, tomgangsskruen åbnes 1-2½ fulde omdrejninger.

BMW R 69 S

Som model R 50 med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 72 mm, slaglængde: 73 mm, slagvolumen 590 ccm, Kompressionsforhold: 9,5:1, maksimal motoreffekt: 42 hk ved 7000 omdr/min.

Transmission: Dækstørrelse: 3,50-18 S.

Elektrisk anlæg: Tændrør: BOSCH W 260 T1.

Dimensioner: Egenvægt: 202 kg optanket.

Benzinforbrug: 5,3 liter pr. 100 km (18,9 km pr. liter) ved 110 km/t.

Tophastighed: 160 km/t (oprejst), 175 km/t (liggende).

Pris: Kr. 7.385,- excl. omsætning, kr. 12.700,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Accelerationstid 0-100 km/t 7,5 sek.

Karburator: BING, venstre 1/26/69, højre 1/26/70, dyse 135, strålerør 2108, spjæld 22-531, chokerboring 26 mm, nålen (46-934, nr. 4) anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 35, tomgangsskruen åbnes 1-2½ fulde omdrejninger.

Dæktryk: Forhjul 20-24 p.s.i., baghjul 24-33 p.s.i.

BSA

BSA turde være et velkendt mærke, der kan tilbyde et stort udvalg i modeller. Sammen med Triumph, der også tilhører BSA koncernen, er BSA næsten alene om at repræsentere britisk motorcykleindustri på det danske marked. BSA har en udmærket serviceorganisation og et betryg-

**Jeg
kører
nu
bedst
på
Esso
2-T**

.....

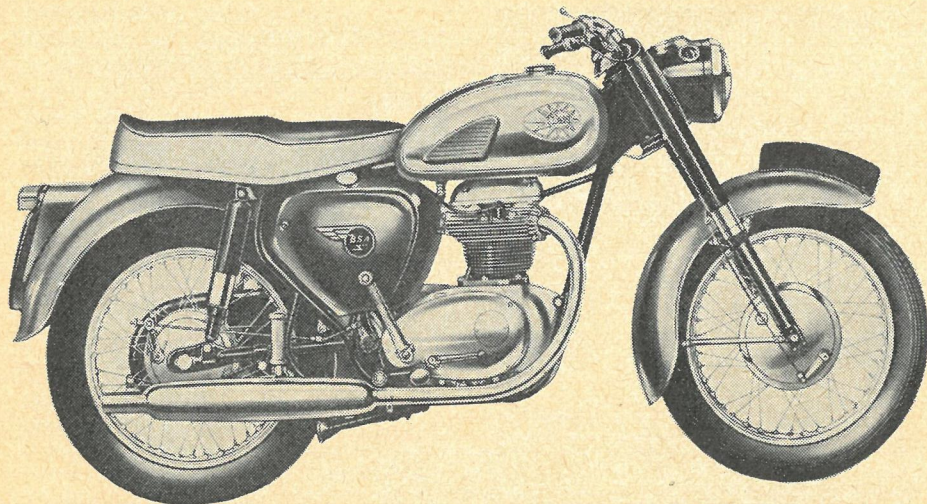


Esso 2-T indeholder en selvblandende specialolie - Esso 2-T Motor Oil - tilsat additiver, der modvirker koksdannelse, rust og korrosion. Esso 2-T sikrer Deres motor langt liv og fin økonomi. Kør ind og få Esso 2-T og en gratis nøgle- ring med det rigtige blandingstal for netop Deres køretøj.

- kører De 2-takter

så kør ind til

Esso



De store BSA modeller betegner en stadig forædling af den traditionelle engelske maskine.

gende reservedelslager, ligesom man altid kan få oplysninger om alle modeller (også de ældre) hos importøren.

BSA 175 BANTAM SUPER

Fabrikant: BSA, Motor Cycles Ltd., Birmingham, England.

Importør: H. V. Hansen Motors & Cycles A/S, Gl. Kongevej 127-131, København V.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 61,5 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 173 ccm. Kompressionsforhold: 7,4:1. Smøresystem: Olie/benzin 20:1.

Transmission: Motor til kobling: $\frac{3}{8} \times .250$. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Tre. Skiftemekanisme fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,65:1, 2. gear 11,0:1, 3. gear 6,58:1, 4. gear 5,98:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2} \times .335$ ". Dækstørrelse: 3,00 \times 18".

Stelkonstruktion: Lukket rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt-sadel.

Benzintank rummer 9,0 liter, heraf 0 liter på reserve.

Bremser: 140 mm diameter, belægningsbredde 25,4 mm.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: LUCAS. Ampèretimer på akkumulatort: 8. Dynamo: 30 watt.

Tænding: Batteri. Tændrør: CHAMPION L 7. Ladekontrol: Ingen.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 737 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 705 mm. Egenvægt: 104 kg optanket.

Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 3.508,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (fast indstilling) 1,6 mm før øverste dødpunkt (17°). Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

Karburator: AMAL 375/31, dyse 140, strålerør .1055, spjæld 375/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring $\frac{7}{8}$ ", nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 25.

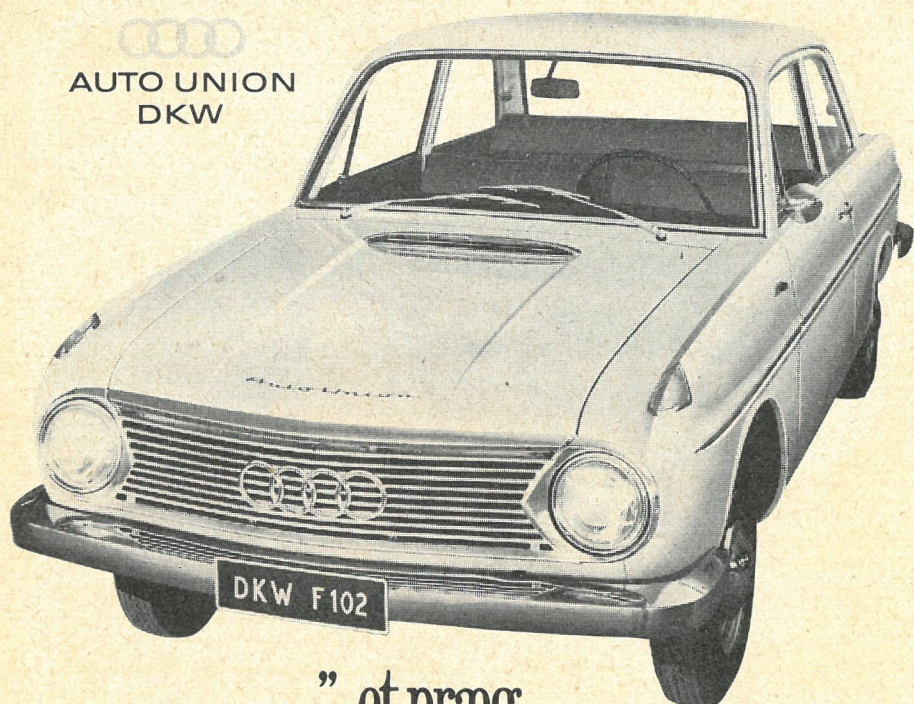
Dæktryk: Forhjul 17. p.s.i., baghjul 22 p.s.i. minimum.

BSA 250 STAR C 15

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen 249 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8:1. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: $\frac{3}{8}$ " duplex-kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,98:1, 2. gear 10,53:1, 3. gear 7,66:1, 4. gear 5,98:1. Gearkasse til baghjul: $\frac{1}{2}$ " \times .335". Dækstørrelse: 3,25 \times 17.


AUTO UNION
DKW



”...et præg
af ægte luksus
som ingen anden vogn
i samme prisklasse
blot tilnærmelsesvis
kommer på højde med...”

Luksus - ja, men med fornuft. Det betyder nemlig masser af plads indvendig, kæmpestort bagagerum, lækkertudstyr, indtræk af fint klæde og blødt kunstlæder samt panoramaudsyn. Motoren er stærk, accelerationen fantastisk og køreegenskaberne forbilledlige. Dyr? - Nej hverken i anskaffelse, drift eller vedligeholdelse. DKW F 102 koster kr. 21.475,- excl. lev. omk. Mærk en ny køreglæde - få en prøvetur i DKW F 102!



(skriver FDM's medlemsblad »Motor« om DKW F 102)

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S · HILLERØD

Stelkonstruktion: Lukket rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten, beslag til støtteben.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf 0 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 6" (152 mm) diameter, belægningsbredde $\frac{7}{8}$ ".

Elektrisk anlæg. Fabrikat: LUCAS. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: CHAMPION N 4. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 136 kg optanket.

Pris: Kr. 5.251,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,18 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

Karburator: AMAL 375/34, dyse 140, strålerør 1055, spjæld 375/4, chokerboring $\frac{7}{8}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdüse 25.

Ventiler: Indsugning 0,008" = 0,20 mm, udblæsning 0,010" = 0,25 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 16 p.s.i., baghjul 22 p.s.i. minimum.

BSA 350 STAR B 40

Som model C 15 med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 79 mm, slagvolumen 343 ccm. Kompressionsforhold: 7:1.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,6:1, 2. gear 9,63:1, 3. gear 7:1, 4. gear 5,48:1. Dækstørrelse for: 3,25 × 18", bag: 3,50 × 18".

Bremser: 7" (180 mm) diameter på forhjul.

Elektrisk anlæg: Tændrør: CHAMPION N 5.

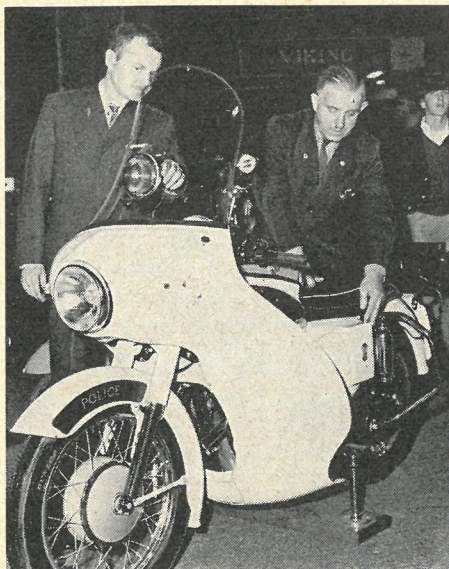
Dimensioner: Akselafstand: 1320 mm. Sadelhøjde: 813 mm. Fri højde fra jorden: 178 mm. Egenvægt: 145 kg optanket.

Tophastighed: 120 km/t.

Pris: Kr. 6.128,- incl. omsætning.

Karburator: AMAL 376/273, dyse 190, strålerør 105, spjæld 376/3, chokerboring $1\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdüse 20.

Dæktryk: Forhjul 17 p.s.i., baghjul 21 p.s.i. minimum.



Plasticbeklædning til de store BSA modeller benyttes bl. a. af dansk færdselspoliti i visse distrikter.

BSA 650 STAR A 65

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 75 mm, slaglængde: 74 mm, slagvolumen 654 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 40 hk v/ 6250 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: $\frac{3}{8}$ " Triplex. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,5:1, 2. gear 7,32:1, 3. gear 5,24:1, 4. gear 4,56:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{5}{8}$ " × $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,25 × 18", bag: 3,50 × 18".

Stelkonstruktion: Dobbelt, lukket rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten, beslag til støtteben.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 18 liter, heraf 0 liter på reserve.

Olietank rummer 3,1 liter.

Bremser: Forhjul 8" (203 mm), baghjul 7" (180 mm), belægningsbredde $1\frac{1}{8}$ ".

Elektrisk anlæg. Fabrikat LUCAS. Ampèretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri med to spoler. Tændrør: CHAMPION N 4. Ladekontrol: Ampèretimer.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe, styr-lås, lukket kædekasse.

Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 178 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 192 kg optanket.

Benzinforbrug: 4,28 liter pr. 100 km (23,3 km pr. liter).

Tophastighed: 158 km/t.

Pris: Kr. 8.978,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,8 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,7 mm.

Karburator: AMAL 389/67, dyse 300, strålerør 106, spjæld 389/3, chokerboring $1\frac{1}{8}$ "", nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,008" = 0,20 mm, udblæsning 0,010" = 0,25 mm (ved kold motor).

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

BSA 650 ROCKET A 65 R

Som model A 65 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 9:1, maksimal motoreffekt: 45 hk ved 6250 omdr/min.

Udstyr: Forgrenet udblæsningsrør med enkelt lyddæmper, gummihætter på forgaffel.

Tophastighed: Ca. 165 km/t.

Pris: Kr. 9.676,- incl. omsætning.

Justeringsmål: Som model A 65.

BSA 650 LIGHTNING ROCKET A 65-2 L

Som model A 65 R med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 9:1, maksimal motoreffekt: 48 hk ved 6750 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 9,29:1, 2. gear 6,75:1, 3. gear 5,24:1, 4. gear 4,56:1. Dækstørrelse for: 3,25 × 19", bag: 3,50 × 19".

Udstyr: Tillige omdrejningstæller, men åben kædekasse.

Dimensioner: Sadelhøjde: 790 mm. Fri højde fra jorden: 190 mm, styrets bredde: 686 mm. Egenvægt: 195 kg optanket.

Tophastighed: 176 km/t.

Pris: Kr. 10.877,- incl. omsætning.

Karburator: 2 stk. AMAL 389/206, dyse 220, strålerør 106, spjæld 389/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring $1\frac{1}{8}$ "", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

BSA 650 LIGHTNING CLUBMAN A 65 LC

Som model A 65-2 L med følgende undtagelser:

Motor: Maksimal motoreffekt: 51 hk ved 6750 omdr/min.

Bremser: Belægningsbredde på forhjul $1\frac{3}{8}$ ".

Dimensioner: Akselafstand: 1422 mm. Sadelhøjde: 800 mm. Fri højde fra jorden: 190 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 181 kg.

Benzinforbrug: 5,2 liter pr. 100 km (19,3 km pr. liter) ved 100 km/t.

Tophastighed: 185 km/t.

Pris: Kr. 11.014,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (med fuldt åbne svingklodser 9,7 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5-0,6 mm.

Karburator: 2 stk. AMAL 389/206, dyse 220, strålerør 106, spjæld 389/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring $1\frac{1}{8}$ "", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,008 = 0,20 mm, udblæsning 0,010 = 0,25 mm (ved kold motor).

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

BSA 500 CYCLONE CLUBMAN A 50 C.C.

Som model 65 LC med følgende undtagelser:

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 65,5 mm, slaglængde: 74 mm, slagvolumen 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 9:1 maksimal motoreffekt: 40,5 hk ved 6750 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 10,39:1, 2. gear 7,56:1, 3. gear 5,85:1, 4. gear 5,12:1. Dækstørrelse for: 3,25 × 19", bag: 3,50 × 19".

Benzinforbrug: 4,1 liter pr. 100 km (24,3 km pr. liter).

Tophastighed: 169 km/t.

Pris: Kr. 10.616,- incl. omsætning.

Tænding: Fortænding (med fuldt åbne svingklodser) 7,72 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5-0,6 mm.

Karburator: 2 stk. AMAL 389, dyse 180, strålerør 106, spjæld 389/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring $1\frac{1}{16}$ "", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,008" = 0,20 mm, udblæsning 0,010" = 0,25 mm (ved kold motor).

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

BSA 441 VICTOR SCRAMBLER

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 79 mm, slaglængde: 90 mm, slagvolumen 441 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 11,4:1. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: $\frac{3}{8}$ " duplex-kæde. Kobling: Flerplade. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,4:1, 2. gear 11,42:1, 3. gear 8,65:1, 4. gear 6,97:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}$ " \times .305". Dækstørrelse for: 3,00 \times 20", bag: 4,00 \times 18".

Stelkonstruktion: Enkelt forstel, dobbelt bagstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel med speciel hydr. dæmpning. Baghjul: Svinggaffel med indstillelige hydrauliske dæmpere.

Benzintank rummer 6,8 liter.

Olietank rummer 2,7 liter (oliebeholdning delvis i stelrør).

Bremser: 7" diameter, $1\frac{1}{8}$ " belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Tænding: Velsekstrøm generator og transformer. Tændrør: CHAMPION.

Dimensioner: Akselafstand: 1448 mm. Sadelhøjde: 810 mm. Fri højde fra jorden: 177 mm. Egenvægt: 116 kg.

Pris: Ca. kr. 6.100,- excl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Nøjagtige samme model, som vandt verdensmesterskabet i Moto-Cross 500 ccm 1964. Letmetalcylinger med hårdforkromet cylindervæg.

Tænding: Fortænding 20° før øverste død-punkt.

Karburator: AMAL MONOBLOC, chokerbo-ring: $1\frac{5}{32}$ ".

Ventiler: Indsugning 0,010" = 0,25 mm, ud-blæsning 0,012" = 0,30 mm (ved kold motor).

Heinkel-Tourist kendetegnes af sin økonomiske 4-takt motor.

HEINKEL

Heinkel Tourist har gennem flere år været Tysklands mest solgte scooter. Den er særpræget ved sin faste forskaerm og fire-takt motoren, der har ren stænksmøring uden oliepumpe. Fortrinlige køreegenskaber, selvstarter, lavt benzinfbrug velegnet til langturkørsel.

HEINKEL TOURIST SCOOTER

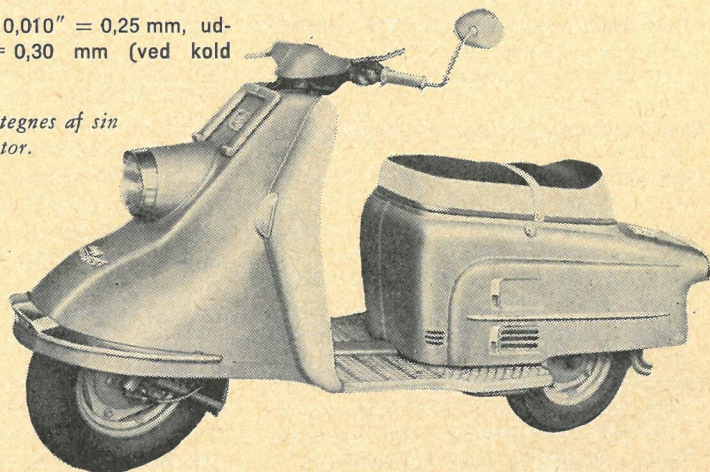
Fabrikant: Ernst Heinkel AG, Stuttgart, Tyskland.

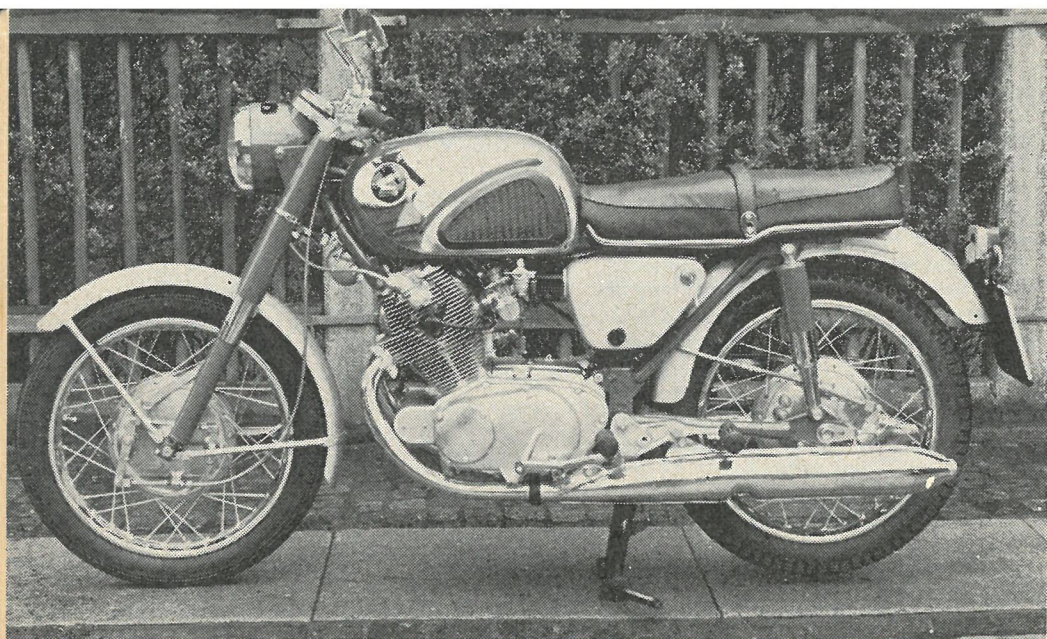
Importør: Darlov Motor Co., Tagensvej 70, København N.

Motor: En-cylindret blæserkølet, fire-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 61,5 mm, slagvolumen 174 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,4:1, maksimal motoreffekt: 9,2 hk ved 5500 omdr/min. Smøresystem: Stænksmøring.

Transmission: Motor til kobling: Endeløs kæde $\frac{3}{8}$ " \times $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftmekanisme drejehåndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,05:1, 2. gear 10,60:1, 3. gear 7,1:1, 4. gear 5,13:1. Gearkasse til baghjul: Endeløs kæde i oliebad, $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ ".. Dækstørrelse: 4,00 \times 10".

Stelkonstruktion: Centralrør.





Honda Super Sport – i virkeligheden to motorcykler i en.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svingarm.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 11,5 liter, heraf 2,0 liter på reserve.

Oliesump rummer 1,5 liter.

Bremser: 140 mm diameter, 25 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg 12 volt. Fabrikat: BOSCH. Ampéretimer på akkumulator: 11. Dynamo: 90 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: BOSCH W 225 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Dynastart, spejl, styrlås, bagagebærer, speedometer og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1375 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 145 mm, styrets bredde: 840 mm. Egenvægt: 156 kg.

Benzinforbrug: 2,85 liter pr. 100 km (35 km pr. liter).

Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 3.698,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: 12 måneders garanti.

Tænding: Kontaktafstand 0,4–0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,6–0,8 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5–0,6 mm.

Karburator: BING 1/20/46, dyse 85, strålerør 2,66, chokerboring 20 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdysse 30, tomgangsskruen åbnes 1½ fulde omdrejninger.

Ventiler: Indsugning 0,15 mm, udblåsning 0,20 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 15 p.s.i., baghjul 28–30 p.s.i.

HONDA

Den japanske Honda kendes fra motorcyklesporten på grund af sine mange verdensmesterskaber, og også de nedenstående modeller er sportbetonede maskiner med et umiskendeligt særpræg. Skifter man gear ved lave omdrejningstal, vil maskinen virke som en almindelig touring-model uden bemærkelsesværdig kraftoverskud, men lader man motoren trække op på de højere omdrejningstal i hvert gear, mærkes kraftoverskudet og de sportbetonede egenskaber. Motoren er særpræget på den måde, at det ene stempel er i top, når det andet er i bund, skønt det er en fire-takt motor med de to cylindre parallelle side om side. Desuden er der el-start af automobiltypen og centrifugaloliefilter. Fremragende køreegenskaber og glimrende bremses samt vibrationsfri motor. Prøvekursel SMJ nr. 9, 1962.

HONDA CB 72 SUPER SPORT

Fabrikant: Honda Motor Ltd., Tokyo, Japan.

Importør: Skjold P., Vodroffsvej 56, Kbh. V.

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 54 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen 247 ccm, topventilet, overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 9,5:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 9000 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,63:1, 2. gear 11,1:1, 3. gear 7,83:1, 4. gear 6,68:1. Dækstørrelse for: 2,75 × 18", bag: 3,00 × 18".

Stelkonstruktion: Svejset rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 14 liter, heraf 2,0 liter på reserve.

Olietank rummer 1,2 liter (tank i motorblokken).

Bremser: 200 mm diameter, to selvforstærkende sko pr. hjul.

Elektrisk anlæg. 12 volt. Ampéretimer på akkumulator: 9. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG TENL. 100. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: El-starter, speedometer, omdrejningstæller, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1295 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 615 mm. Egenvægt: 166 kg optanket.

Benzinforbrug: Ca. 4 liter pr. 100 km (25 km pr. liter) ved 100 km/t.

Tophastighed: 155 km/t.

Pris: Kr. 5.737,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding justeres efter mærkerne på dynamo rotor og passtreg på stator, mærke »F« højre cylinder, mærke »LF« venstre cylinder. Fortændingen bør indstilles til 45° v/ 4500 omdr/min. ved hjælp af elektrisk test-apparat. Elektrodeafstand i tændrør 0,6-0,7 mm.

Karburator: 2 stk. PW 22, dyse 100, strålerør 2,6, nålen anbragt i 2. hak, luftdyse AB 1.

Ventiler: Indsugning 0,1 mm, udblæsning 0,1 mm (ved kold motor). Med rotormærket »T« ud for stator passtreg ved indstilling af højre cylinders ventiljustering. Mærke

»LT« bruges til venstre cylinder.

Dæktryk: Forhjul 26-29 p.s.i., baghjul 29-33 p.s.i.

HONDA CB 77 SUPER SPORT

Som model CB 72 med følgende undtagelser: min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Motor: Boring: 60 mm, slagvolumen 305 ccm, maksimal motoreffekt: 28,5 hk ved 9000 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 17,48:1, 2. gear 10,42:1, 3. gear 7,33:1, 4. gear 6,27:1.

Dimensioner: Egenvægt: 170 kg optanket.

Tophastighed: 160 km/t.

Pris: Kr. 6.620,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Hjemtages kun på bestilling.

Karburator: PW 26, dyse 135, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 35.

JAWA & CZ

CZ og Jawa kan henregnes til samme mærke, da konstruktionen er ens - en overgang blev de to mærker slået sammen og solgt under navnet Jawa-CZ. Særpræget ved »enhedspedalen«, der benyttes både til kickstart og gearpedal. Desuden er der halvautomatisk kobling, der aktiveres automatisk ved gearskiftning, og koblingsgrebet på styret anvendes kun ved start fra stilstand. Forholdsvist stort benzinforbrug trods høj gearing af Lux-modellerne. God slidstyrke, blot bør de forkromede dele beskyttes med dertil egnede olier.

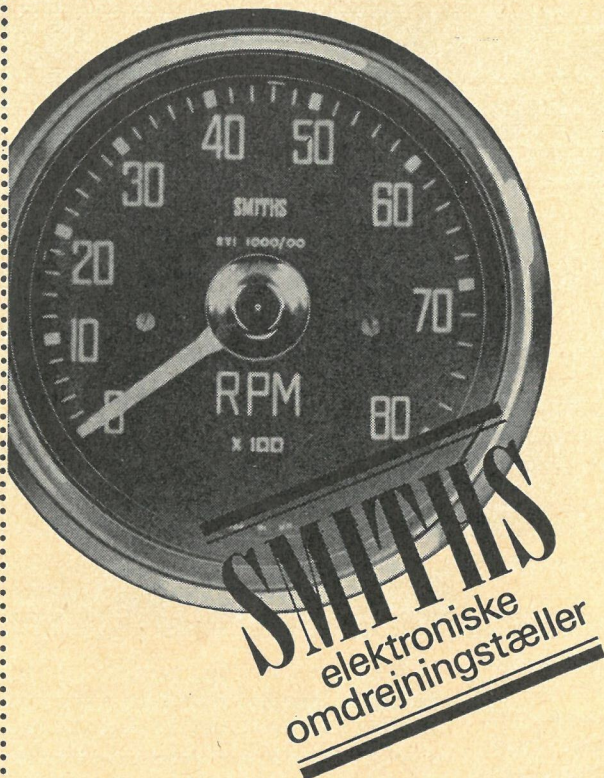
CZ 125 CCM, TYPE 453/05 LUX

Fabrikant: České Závody Motocyklové, Strakonice, CSSR.

Importør: Erik Orth, Birkerød.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 52 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 123,2 ccm. Kompressionsforhold: 7,8:1, maksimal motoreffekt: 7,0 hk ved 5000 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " × $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad, automatisk funktion ved gearskifte. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre

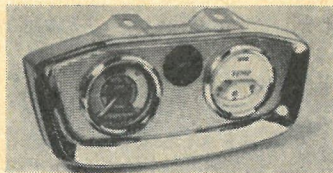


- den tjener sig selv ind . . . og mere til!

De sparer mange penge mellem år og dag, når De kan udnytte motorkraften fuldt ud, men undgå at overbelaste stempler, cylindre o. s. v.
 – alt det »dyre«, der slides uforholdsmæssigt.

Derfor betaler en omdrejningstæller sig, og den bedste er Smiths, fordi den arbejder efter helt nye elektroniske principper, der giver 100 % korrekt udsving. Tilmed er den nem at installere og praktisk talt uopslidelig – den passer til alle mærker, den er 100 % universal, uanset hvilket mærke De vælger, når De skifter vogn. Tal med forhandleren eller mekanikeren i dag – den koster excl. oms. kr. 248.50

Kig ved samme lejlighed på Smiths instrumentbord – en af de bedste løsninger overhovedet på pladsproblemer i instrumentbrættet. Kr. 37.-.



Vilh. Nellemann A/S - København - Randers

side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,38:1, 2. gear 11,205:1, 3. gear 8,15:1, 4. gear 6,4:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse: 3,00 \times 16".

Stelkonstruktion: Svejset, lukket rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 13 liter, heraf ca. 1,0 liter på reserve.

Bremser: 140 mm diameter, 35 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: PAL. Ampéretimer på akkumulator: 14. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: PAL 14-7 RZ ell. BOSCH W 175 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe, tændings- og styrlås, lukket kædekasse.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 180 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 122 kg optanket.

Benzinforbrug: 2,4 liter pr. 100 km (41 km pr. liter) ved 60 km/t.

Tophastighed: 90 km/t.

Pris: Kr. 1.840,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Stigeevne med to personer: 36 %.

Tænding: Kontaktafstand 0,35 mm, fortænding (fast indstilling) 4 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: JIKOV 2922 - SBD 11, dyse 85, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdysse 45, tomgangsskruen åbnes $\frac{1}{2}$ omdrejning.

Dæktryk: Forhjul 22 p.s.i., baghjul 24-26 p.s.i.

CZ 125 CCM, TYPE 473 SPORT

Som type 453/05 LUX med følgende undtagelser:

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,08:1, 2. gear 13,18:1, 3. gear 9,53:1, 4. gear 7,62:1. Dækstørrelse for: 2,75 \times 19, bag: 3,00 \times 19.

Dimensioner: Sadelhøjde: 820 mm, styrets bredde: 735 mm. Egenvægt: 127 kg optanket.

Tophastighed: 85 km/t.

CZ 175 CCM, TYPE 450/05 LUX

Som CZ 125 ccm LUX med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 58 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen 171,7 ccm. Kompressionsforhold: 7,6:1, maksimal motoreffekt: 10 hk.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,82:1, 2. gear 9,61:1, 3. gear 7,00:1, 4. gear 5,59:1. Dækstørrelse for: 3,00 \times 16", bag: 3,25 \times 16".

Dimensioner: Egenvægt: 125 kg optanket.

Tophastighed: 105 km/t.

Særlige bemærkninger: Rørstyr i stedet for LUX-modellens pladestyr.

Karburator: JIKOV 2924 SBD 17b, dyse 88, chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdysse 45, tomgangsskruen åbnes $\frac{1}{2}$ -1 fuld omdrejning.

CZ 175 CCM, TYPE 470 SPORT

Som type 450/05 LUX med følgende undtagelser:

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,20:1, 2. gear 11,52:1, 3. gear 8,34:1, 4. gear 6,67:1.

Hjulophængning forhjul: 3,00 \times 19", baghjul: 3,25 \times 19".

Dimensioner: Sadelhøjde: 820 mm, styrets bredde: 735 mm. Egenvægt 129 kg optanket.

Tophastighed: 100 km/t.

Karburator: JIKOV 2924 SBD 12.

JAWA 250 CCM, TYPE 559/02

Fabrikant: JAWA, Praha, CSSR.

Importør: Erik Orth, Birkerød.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen 248,8 ccm. Kompressionsforhold: 7,7:1, maksimal motoreffekt: 14 hk ved 5000 omdr/min. Smøresystem:olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Bøsningskæde $\frac{3}{8}$ " \times $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad, automatisk funktion ved gearskifte. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 16,5:1, 2. gear 10,3:1, 3. gear 7,4:1, 4. gear 5,2:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse for: 3,25 \times 16", bag: 3,50 \times 16".

Stelkonstruktion: Lukket, svejset rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

HOBBY

bladet

- det danske GØR DET SELV-magasin
omtaler i sit marts-nr.:

Et byggesæt til CAR PORT,
med eller uden tilhørende redskabsskur,
som enhver kan sætte op.

Anhængertræk til campingvogne etc.

samt hvordan man selv bygger

VÆG REOL,

IMPEDANS MÅLEBRO,

Speed- og motorbåde samt joller,

MODEL JERNBANE og

MODELFLY etc.

Dygtigt skrevne artikler om

DANSK FALDSKÆRMSKLUB

og dens arbejde,

DAN PILOT

det nye danske R/C-anlæg.

Rigtig anvendelse af båndoptageren,

Nye værktøjer,

ZIP-karten m.m.

60 sider

Kr. 2,25

Deres bladhandler har det!

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

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf ca. 0,7 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, belægningsbredde 35 mm.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: PAL/JAWA. Amperemeter på akkumulator: 14. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: BOSCH W 175 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe, styrlås, lukket kædekasse.

Dimensioner: Akselafstand: 1320 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 180 mm, styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 140 kg optanket.

Benzinforbrug: 3,2 liter pr. 100 km (31 km pr. liter) ved 60 km/t.

Tophastighed: 105–110 km/t (foroverbøjet), 95–100 km/t (oprejst).

Pris: Kr. 3.055,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Akkumulator plus til stel. Kan også leveres med 19" hjul og sportsstyr.

Tænding: Kontaktafstand 0,3 mm, målt med stemplet i top, fortænding (fast indstilling) 3,5–4,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6–0,7 mm.

Karburator: JIKOV 2926 SD, dyse 96, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 50, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ –1 fuld omdrejning.

Dæktryk: Forhjul 18 p.s.i., baghjul 21–28 p.s.i.

JAWA 350 CCM, TYPE 354/06

Som JAWA 250 ccm, type 559/02 med følgende undtagelser:

Motor: To-cylindret, to-takt, boring: 58 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen 344 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 18 hk ved 5250 omdr/min.

Transmission: Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,3:1, 2. gear 8,9:1, 3. gear 6,4:1, 4. gear 4,5:1.

Dimensioner: Egenvægt: 150 kg optanket.

Benzinforbrug: 3,5 liter pr. 100 km ved 60 km/t.

Tophastighed: 105–110 km/t (oprejst siddestilling).

Pris: Kr. 3.795,- incl. omsætning.

Karburator: JIKOV 2926 SBD, dyse 98, nålen anbragt i 4. hak, tomgangsdyse 50, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ –1 fuld omdrejning.

KREIDLER

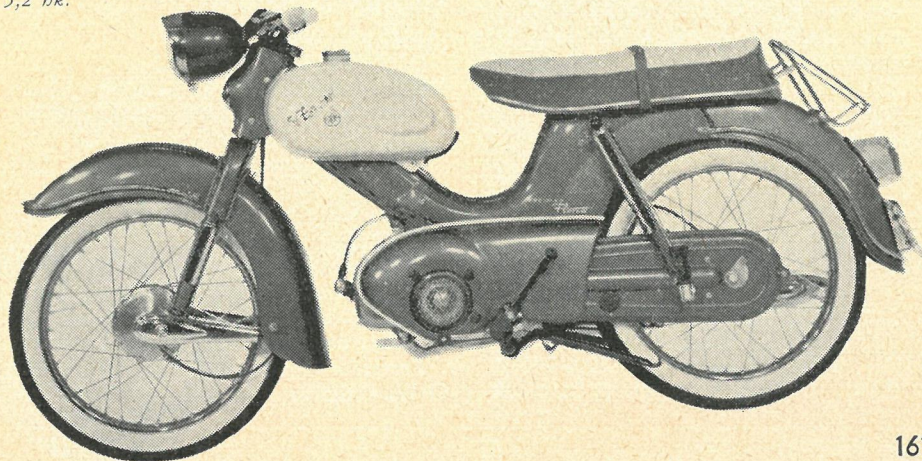
Kreidler har gjort sig stærkt bemærket i motorsportens fantastiske 50 ccm klasse, hvor dette mærke har hjemført adskillige sejre. Standardmaskinerne på 50 ccm findes både som knallerter og indregistreringspligtige maskiner præget af meget høj kvalitet og god konstruktion.

KREIDLER FLORETT

Fabrikant: Kreidler Fahrzeugbau, Kornwestheim/Stuttgart, Tyskland.

Importer: J. A. Hansen, Holbæk.

Kreidler Florett kommer nu på det danske marked, men sandsynligvis med en motoreffekt på 5,2 hk.



Motor: En-cylindret, to-takt blæserkølet, boring: 40 mm, slaglængde: 39,7 mm, slagvolumen 49 ccm. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 4,2 hk ved 6500-7000 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftmekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 34,7:1, 2. gear 18,71:1, 3. gear 12,99:1, 4. gear 10,02:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{1}{4}''$. Dækstørrelse: 2,75 \times 21''.

Stelkonstruktion: Presset plade.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt-sadel.

Benzintank rummer 9,2 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

Bremser: 116 mm diameter, 20 mm belægningsbredde.

Elektrisk anæg. Fabrikat: BOSCH. Aukkululator: Ingen. Dynamo: 29 watt. Tænding: Svinghjuls magnet. Tændrør: BOSCH W 260 T1.

Udstyr: Speedometer, styrlås, værktøj, pumpe, lukket kædekasse.

Dimensioner: Sadelhøjde: 760 mm, styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 74 kg optanket.

Benzinforbrug: 2,3 liter pr. 100 km (43 km pr. liter).

Tophastighed: Ca. 75 km/t.

Pris: Kr. 2.588,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Hårdforkromet letmetalcylinder. Stigeevne med én person 35 %, med to personer 23 %.

Tænding: Kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding 0,9 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,4 mm.

Karburator: BING 1/16/59, dyse 80, strålerør 2,22, spjæld nr. 2, chokerboring 16 mm, nålen (nr. 2) anbragt i 3. hak.

Dæktryk: Forhjul 18 p.s.i., baghjul 26-35 p.s.i.

LAMBRETTA

Denne kendte scooter er gennem årene blevet udviklet fra et yderst primitivt køretøj til en meget raffineret konstruk-

tion. Den nye Juniorserie er lige på trapperne, og der bliver her tale om virkelig prisbillige, men gode scootere.

LAMBRETTA 125 J

Fabrikant: Innocenti, Milano, Italien.

Importør: A/S Vilh. Nellemann, Århus, Nellemann & Drewsen A/S, København.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 48 mm, slagvolumen 122,5 ccm. Kompressionsforhold: 7,45:1, maksimal motoreffekt: 5,8 hk ved 5300 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:50.

Transmission: Motor til kobling: Duplex kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Tre. Skiftmekanisme drejehåndtag i venstre side. Dækstørrelse: 3,00 \times 10''.

Stelkonstruktion: Selvbærende pladekonstruktion.

Hjulophængning forhjul: Bagudrettet svinggaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svingarm hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: To sadler eller dobbeltsæde.

Benzintank rummer 6,2 liter, heraf 0,5 liter på reserve.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Ducati. Akkululator: Ingen. Tænding: Transfer. Tændrør: KLG ME 80. Ladekontrol: Ingen.

Udstyr: Speedometer, styrlås, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1190 mm. Fri højde fra jorden: 165 mm, styrets bredde: 630 mm. Egenvægt: 90 kg.

Benzinforbrug: 2,0 liter pr. 100 km (50 km pr. liter ved 55-60 km/t.).

Tophastighed: Ca. 80 km/t.

Pris: Kr. 2.500,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Effekten målt ved baghjul.

Justeringsmål: Kendes endnu ikke.

LAMBRETTA 150 LI/3

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 148 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 7,5:1, maksimal motoreffekt: 7,4 hk ved 5300 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:50

Transmission: Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftmekanisme drejehåndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,94:1, 2. gear 8,98:1, 3. gear 6,668:1, 4. gear 5,22:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,50 \times 10''.

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning forhjul: bagudrettet, kort svinggaffel med teleskopdæmper, baghjul: Svingarm med teleskopdæmper.

Stativ: Bredt midterstativ.

Bagsæde: To sadler eller dobbeltsæde.

Benzintank rummer 8,5 liter, heraf 0,75 liter på reserve.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: DUCATI. Ampéretimer på akkumulator: 8. Dynamo: 27 w. Tænding: Transfer. Tændrør: BOSCH M 225. Ladekontrol: Ingen.

Udstyr: Speedometer, værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1290 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 165 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 105 kg (uden benzin og tilbehør).

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km (45 km pr. liter) ved ca. 50 km/t.

Tophastighed: 80 km/t.

Pris: Kr. 3.110,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Omskiftelige hjul, kædekassen er samtidig svingarm til baghjulaffjedringen.

Tænding: Kontaktafstand 0,35–0,45 mm, fortænding (fast) 23° = 2,65 mm–3,11 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5–0,6 mm.

Karburator: DELL'ORTO SH 19, dyse 105, spjæld 15×12×3, chokerboring 18", tomgangsdyse 45, chokerspjæld 50.

Dæktryk: Forhjul 13 p.s.i., baghjul 18–22 p.s.i.

LAMBRETTA 175 TV/3

Som model 150 LI med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 62 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 175 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 8,75 hk ved 5300 omdr/min. Smøresystem: Olive/benzin 1:25.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,522:1, 2. gear 8,762:1, 3. gear 6,304:1, 4. gear 4,819:1.

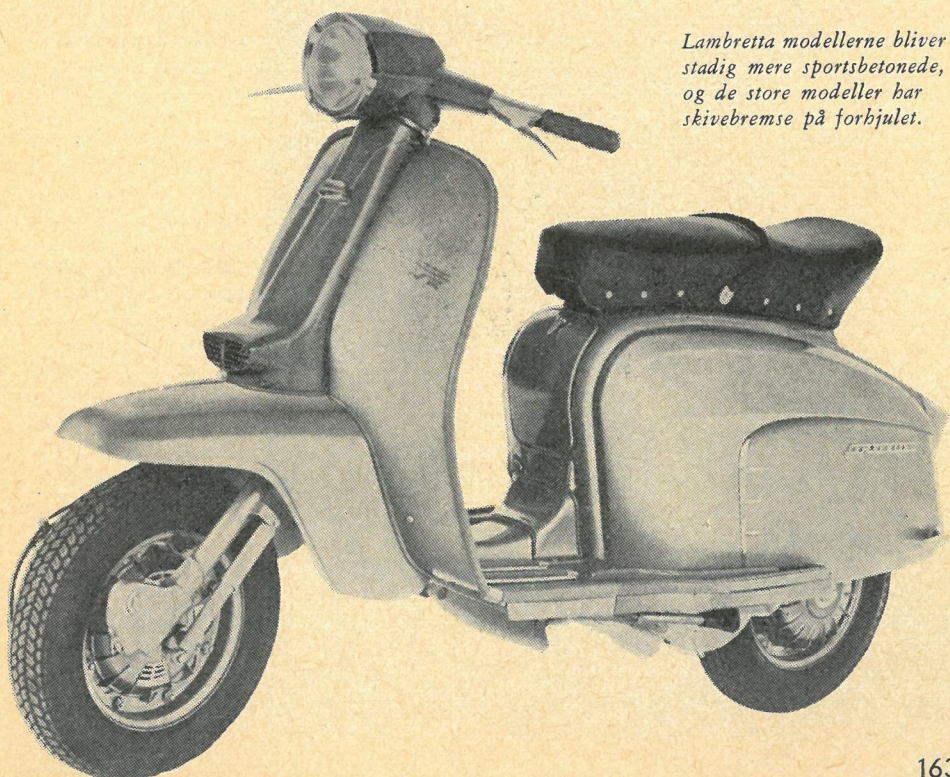
Bagsæde: Dobbeltsæde.

Bremser: Forhjul skivebremse, baghjul tromlebremse.

Dimensioner: Sadelhøjde: 780 mm. Egenvægt: 110 kg.

Benzinforbrug: 2,3 liter pr. 100 km (43,5 km pr. liter) ved ca. 50 km/t.

Tophastighed: Ca. 92 km/t oprejst stilling.



Lambretta modellerne bliver stadig mere sportsbetonede, og de store modeller har skivebremse på forhjulet.

Pris: Kr. 3.700,- incl. omsætning.
Karburator: DELL'ORTO SH 1/20, dyse 106, spjæld 15×4×3, chokerboring 20 mm, tomgangsdyse 50.

LAMBRETTA 200 TV JET

Som model 175 TV/3 med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 66 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 198 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 10,75 hk ved 5700 omdr/min. Smøresystem:olie/benzin 1:25.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,086:1, 2. gear 7,974:1, 3. gear 5,81:1, 4. gear 4,462:1.

Elektrisk anlæg. Dynamo: 60 watt.

Tophastighed: Ca. 96 km/t oprejst stilling.

Pris: Kr. 4.250,- incl. omsætning.

Karburator: Dyse 108, tomgangsdyse 48.

MAICO

Kun to af de egentlige motorcyklefabrikker er tilbage i Vesttyskland – nemlig BMW og Maico – alle andre er gået over til anden produktion (Heinkel har ikke fremstillet motorcykler, men kun scootere). Maico fremstiller en del maskiner til militært formål, men til Danmark importeres kun Maicoletta scooteren som lager vare, medens de sportbetonede motorcykler tages hjem på bestilling. Maicoletta er den største og kraftigste scooter. Køregenskaberne minder i udpræget grad om den almindelige motorcykles køregenskaber, hvilket skyldes det forholdsvis høje tyngdepunkt og de ret store hjul. Maicoletta



Den nye Lambretta Junior-serie har selv-bærende plade-konstruktion og fremstilles til yderst konkurrencedygtige priser.

er absolut retningsstabil lige til top hastigheden, og den er væsentlig bedre egnet til langturskørsel end nogen anden scooter. Det er selvfølgelig ikke noget tilfælde, at de tyske scootere Maicoletta og Heinkel er bedre egnet til forholdsvis hurtig kørsel på de lange lige stræk, da de tyske konstruktioner må tage hensyn til autobane-kørsel.

MAICO MAICOLETTA

Importør: M. Øster, Borgergade 18, København K.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen 247 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 7,61:1, maksimal motoreffekt: 14 hk ved 5100 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " \times $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Urvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,6:1, 2. gear 8,9:1, 3. gear 6,32:1, 4. gear 4,72:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse: 3,25-3,50 \times 14".

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt-sadel.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 4,0 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter forhjul, 127 mm diam. baghjul, belægningsbredde 30 mm.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: BOSCH. Ampere-timer på akkumulator: 11. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: KLG F 80. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: El-start, styrlås, værktøj, pumpe, lukket kædekasse.

Dimensioner: Akselafstand: 1450 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 630 mm. Egenvægt: 140 kg.

Benzinforbrug: 3,95 liter pr. 100 km ved 80 km/t.

Top hastighed: 103 km/t (kontroll. af SMJ).

Pris: Kr. 3.610,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding 3,0-3,2 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6-0,7 mm.

Karburator: BING 1/26/43, dyse 110, strålerør 1508, spjæld 3, chokerboring 26 mm,

nålen (nr. 3) anbragt i 2. hak, tomgangs-dyse 40, startdyse 70, tomgangsskrue åbnes en fuld omdrejning.

Dæktryk: Forhjul 20-21 p.s.i., baghjul 27-32 p.s.i.

MZ

Markedets mest konkurrencedygtige maskine med hensyn til pris. Overordentlig nydelig udførelse med indvendige bremsearme og indvendigt speedometer-drev, glimrende bremses og gode køreegenskaber. Prøvkørsel med MZ ES 150 i SMJ nr. 7, 1964.

MZ 150 ES

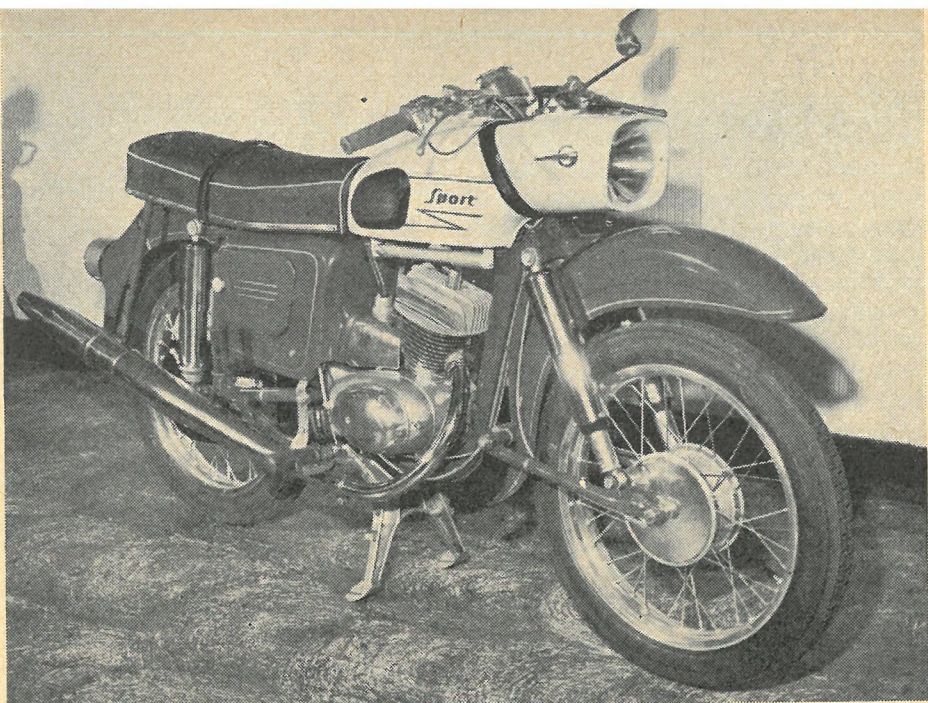
Fabrikant: Motorradwerk Zschopau, Østtyskland.

Importør: C. Reinhardt A/S, Gl. Kongevej 11, København V.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 56 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 143 ccm. Kompressionsforhold: 9:1, maksimal mo-

Med benskjold på motorcyklen (MZ) er man lige så godt beskyttet som på en scooter.





MZ-Sport leveres i rød lakering og af ydre kendetegn er tillige kølefinnernes udformning på topstykket.

toeffekt: 10 hk (DIN) ved 5500 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:33.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8}$ " \times $\frac{5}{16}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,58:1, 2. gear 13,35:1, 3. gear 9,48:1, 4. gear 7,39:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{1}{4}$ ". Dækstørrelse 3,00 \times 18".

Stelkonstruktion: Rørformet, presset og faldet plade, lukket.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 11,0 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: 150 mm diameter, 30 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Ampéretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: ISOLATOR M 14/240. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, styrlås, frigearindikator, indkapslet bagkæde.

Dimensioner: Akselafstand: 1270 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden:

100 mm, styrets bredde: 600 mm. Egenvægt: 112 kg.

Tophastighed: 95 km/t.

Pris: Kr. 2.167,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Benskjold leveres for kr. 100,- ekstra.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (fast indstilling) 4,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: BVF 24 Kn 1-2, dyse 115, strålerør 70, chokerboring 24 mm, nålen (nr. 3) anbragt i 5. hak, tomgangsdyse 45, tomgangsskruen åbnes 2-2½ fulde omdrejninger.

Dæktryk: Forhjul 20 p.s.i., baghjul 25-28 p.s.i.

MZ ES 150 SPORT

Som model ES 150 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 10:1, maksimal motoreffekt: 13,5 hk SAE ved 6000 omdr/min.

Udstyr: 2 stk. ekstra kædehjul til omgearing.

Dimensioner: Styrets bredde 670 mm.

Tophastighed: Ca. 110 km/t.

Pris: Kr. 2.592,- incl. omsætning.

Karburator: Chokerboring 26 mm.

MZ ES 250/1

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 65 mm, slagvolumen 250 ccm. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 16 hk (DIN) ved 5200 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:33.

Transmission: Motor til kobling: Skråtskårede tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,2:1, 2. gear 8,87:1, 3. gear 6,7:1, 4. gear 5:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}$ " \times $\frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse for: 3,25 \times 16", bag: 3,50 \times 16".

Stelkonstruktion: Lukket slagloddet og svejset rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

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

Bremser: 60 mm diameter, 30 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Ampéretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: ISOLATOR M 14/240, ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, styrlås, indkapslet bagkæde.

Dimensioner: Akselafstand: 1325 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 790 mm (med spejl). Egenvægt: 153 kg.

Tophastighed: Ca. 115 km/t.

Pris: Kr. 3.425,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (stående motor med fuldt åbne svingklodser) 3,3 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: BVF 28,5 KN 1-1, dyse 120, strålerør 77, chokerboring 28,5 mm, nålen (nr. 11) anbragt i 4. hak, tomgangsdyse 45, tomgangsskrue åbnes $2\frac{1}{2}$ fulde omdrejninger.

Dæktryk: Forhjul 20 p.s.i., baghjul 27-30 p.s.i.

NORTON

For de lidt ældre motorcyklister står Norton som en virkelig god motorcykle,

der let kom i betragtning, når man skulle have ny maskine, men for de yngre motorcyklister er dette mærke forholdsvis ukendt, fordi de høje priser og den mærkverdige handelspolitik har gjort salg og import omtrent umulig. Norton bliver kun importeret på bestilling, men om nogen vil bestille en forholdsvis dyr motorcykle på så spinkelt et oplysningsgrundlag som det nedenstående er vel tvivlsomt. Importøren har end ikke været i stand til at lokke et sæt ekstra instruktionsbøger fra fabrikken. Nedenstående specifikationer skal kun betragtes som en nedslående prøve, da der ikke vil være grund til at opføre lige så mangelfulde specifikationer for de øvrige modeller. Priserne har fabrikken fremsendt, og de er ikke mindre nedslående. Navigator 350 ccm svarer i sin opbygning til Jubilee, og den koster kr. 8.100,-, og den tilsvarende Electra koster kr. 9.270,- (400 ccm twin). Model 88 Sport Special er en videreudvikling af Dominator modellen, og den koster kr. 10.050,-, medens den tilsvarende 650 Sport Special koster kr. 10.635,-, og 750 ccm Atlas koster kr. 10.830,-. Motoreffekt, tophastighed o.s.v. kendes ikke.

NORTON JUBILEE

Fabrikant: AMC/NORTON, England.

Importør: M. Nielsen, Albanigade 33-37, Odense.

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 44 mm, slagvolumen 249 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8,75:1.

Transmission: Motor til kobling: Duplex kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Dækstørrelse for: 3,00 \times 18", bag: 3,25 \times 18".

Stelkonstruktion: Slagloddet dobbelt rørstel, boltet til forreste stelrør, der er fremstillet af presset plade.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Bremser: 6" diam., 1" belægningsbredde.

Elektrisk anlæg: Vekselstrøm. Ampéretimer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt.

Pris: Kr. 7.360,- incl. omsætning.

PUCH

Puch motorcyklerne fremstilles i forskellige modeller op til 250 ccm alle med dobbeltstemplet to-takt motor. Kun model 250 SGS importeres til det danske marked. Disse maskiner kendetegnes af god kvalitet og meget stor slidstyrke, men den dobbeltstemplede motor er følsom overfor fejljustering og misrøgt. Eneste to-takt motorcykle på markedet med separat oliebeholder og et smøresystem, der har dannet forbillede for DKW's Lubri-matsmøring.

Knallertmotorerne er enkeltstemplede to-takt motorer med blæserkøling, og fra de almindelige knallertmodeller er der blevet udviklet en lille scooter hovedsagelig beregnet for bykørsel og nærtrafik. Den udroslede motor betinger indregistrering.

PUCH 250 SGS

Fabrikant: Steyr-Daimler-Puch, Graz, Østrig.

Importør: O. E. Andersen, Landgreven 4, København K.

Motor: En-cylindret dobbeltstemplet, to-takt, boring: 2×45 mm, slaglængde: 78 mm,

slagvolumen 248 ccm. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 16,5 hk ved 5800 omdr/min. Smøresystem: Separat olietank, enkelt virkende stempel-pumpe.

Transmission: Motor til kobling: Duplexbøsningskæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}'' \times 5$ mm. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: pedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,5:1, 2. gear 10,6:1, 3. gear 7,1:1, 4. gear 5,4:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$. Dækstørrelse: 3,50×16''.

Stelkonstruktion: Lukket, svejset pladestel. **Hjulophængning** forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbelt-sadel.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 3,0 liter på reserve.

Olietank rummer 1,5 liter.

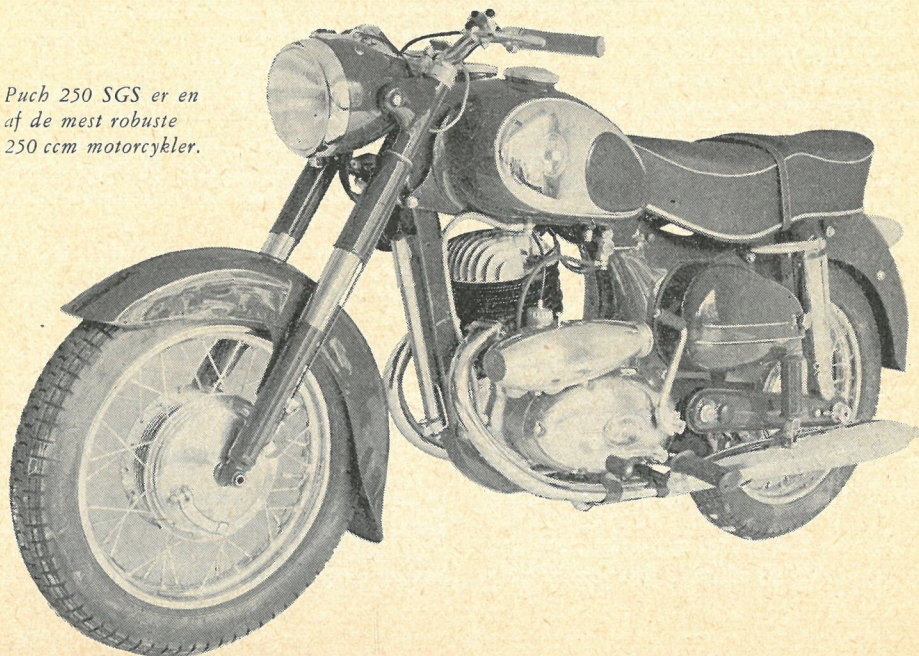
Bremser: 180 mm diameter, 40 mm belægningsbredde.

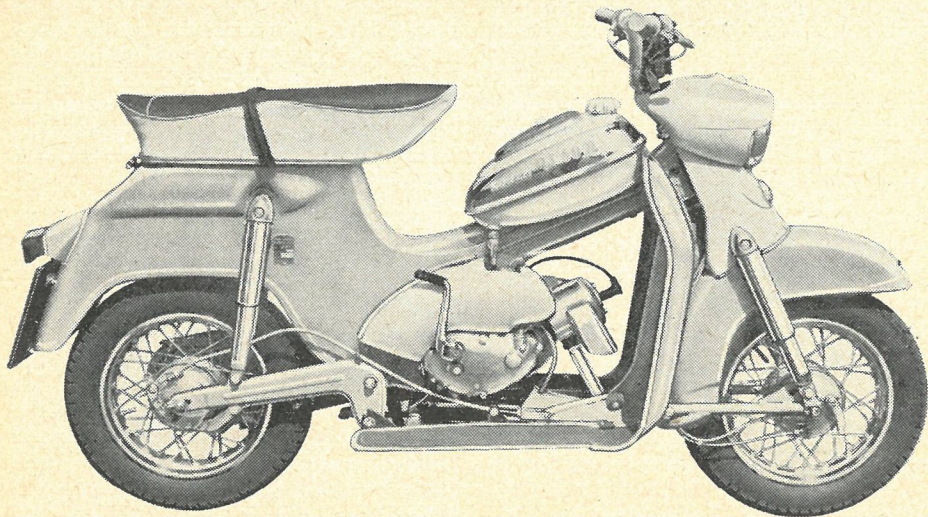
Elektrisk anlæg. Fabrikat: BOSCH. Ampéretimer på akkumulator: 7. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: 2 stk. BOSCH W 25 T1. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Frigear-kontrollampe, speedometer, værktøj, pumpe, styrlås.

Dimensioner: Akselafstand: 1345 mm. Sadelhøjde: 735 mm. Fri højde fra jorden:

Puch 250 SGS er en af de mest robuste 250 ccm motorcykler.





Puch DS 60 R er en fortrinlig lille scooter til bytrafik.

140 mm, styrets bredde: 645 mm. Egenvægt: 155 kg køreklar.

Benzinforbrug: 3,3 liter pr. 100 km (30 km pr. liter) ved 70 km/t.

Tophastighed: 110 km/t.

Pris: Kr. 3.240,- excl. omsætning, kr. 4.794,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding (fast indstilling) 6,7–7,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6–0,7 mm.

Karburator: PUCH P 32/1, dyse 135, strålerør 2,85, spjæld 19 mm udskæring, chokerboring 32 mm, nålen anbragt i 4. hak, tomgangsdyse 35, tomgangsskruen åbnes ca. en fuld omdrejning.

PUCH DS 60 R (Compact Scooter).

Motor: En-cylindret, to-takt blæserkølet, boring: 42 mm, slaglængde: 43 mm, slagvolumen 59,6 ccm. Kompressionsforhold: 10:1, maksimal motoreffekt: 4,0 hk ved 7500 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Skråråskårne tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Tre. Skiftemekanisme drejehåndtag i styrets venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,52:1, 2. gear 13,86:1, 3. gear 8,73:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde

12,7×5,21×8,5 mm. Dækstørrelse: 3,00–12".

Stelkonstruktion: Centralrør, pladestel med forskjold og bundplade.

Hjulophængning forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

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

Bremser: 105 mm diameter, 25 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: AEI. Akkumulator: Ingen. Dynamo: 50 watt. Tænding: Svinghjulsmagnet. Tændrør: BOSCH W 225 T1.

Udstyr: Speedometer, styrlås, værktøj, pumpe, lukket bagkædekasse.

Dimensioner: Akselafstand: 1150 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 580 mm. Egenvægt: 70 kg køreklar.

Benzinforbrug: Ca. 3 liter pr. 100 km (33,0 km pr. liter) ved 60 km/t.

Tophastighed: Ca. 65 km/t.

Pris: Kr. 2.155,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,35 mm, fortænding (fast indstilling) 0,8–1,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: BING 1/17, dyse 84, strålerør 2217, spjæld 12, chokerboring 17 mm, nålen anbragt i 3. hak, luftdyse 40.

Dæktryk: Forhjul 27 p.s.i., baghjul 32 p.s.i.

TRIUMPH

Lette, men kraftige, to-cylindrede modeller. Kun de nedennævnte af det omfattende program importeres. Et af de første engelske mærker, der benyttede vekselstrømsanlæg, der nu benyttes på samtlige modeller. Gearkassen er sammenbygget med motoren, og der benyttes udelukkende letmetaltopstykker. Tuningsudstyr til sportsbrug kan leveres til de nedenstående modeller. Triumph er indehaver af den absolutte verdensrekord for solomotorcykler, der lyder på 374 km/t.

TRIUMPH TIGER 100 S/S

Fabrikant: Triumph Engineering Co. Ltd., Coventry, England.

Importør: A/S C. Reinhardt, Gl. Kongevej 11, København V.

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 69 mm, slaglængde: 65,5 mm, slagvolumen 490 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 9:1, maksimal motoreffekt: 34 hk ved 7000 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Duplexkæde $\frac{3}{8}$ " \times .225" \times .25". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1.gear

14,14:1, 2. gear 9,18:1, 3. gear 6,95:1, 4. gear 5,70:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{5}{8}$ " \times 40" .. Dækstørrelse for: 3,25 \times 18", bag: 3,50 \times 18".

Stelkonstruktion: Slagloddet, lukket rørstel.
Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 13,5 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,8 liter.

Bremser: 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: LUCAS. Ampérretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Transfer. Tændrør: CHAMPION N4, LODGE HLN eller KLG FE 75. Ladekontrol: Amperemeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1360 mm. Sadelhøjde: 762 mm. Fri højde fra jorden: 190 mm, styrets bredde: 673 mm. Egenvægt: 165 kg optanket.

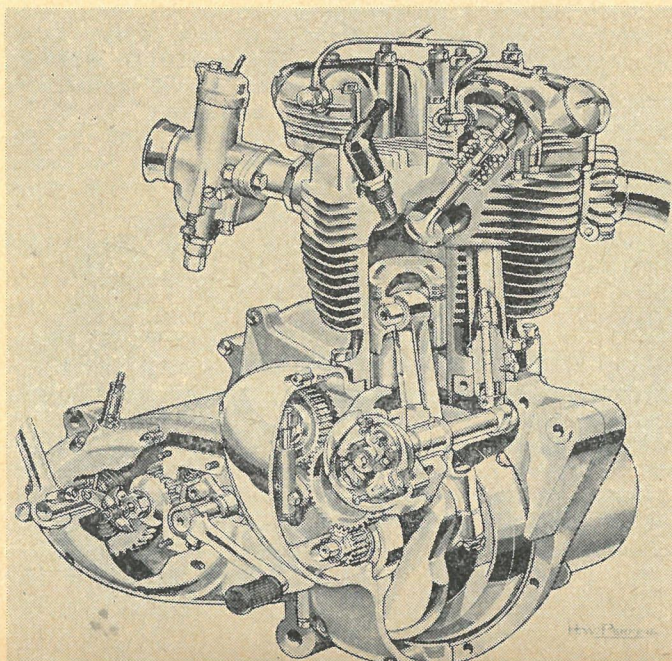
Tophastighed: Ca. 155 km/t.

Pris: Kr. 6.535,- incl. omsætning.

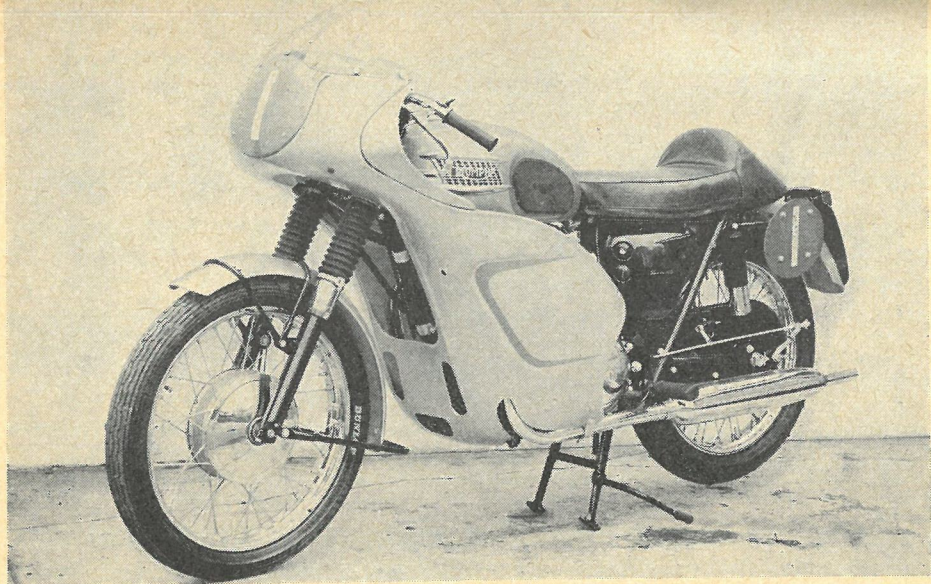
Særlige bemærkninger: Akkumulator plus til stel.

Tænding: Kontaktafstand 0,35–0,40 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,3 mm før øverste dædpunkt (7°). Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: AMAL 376/273, dyse 190, strålerør 106, spjæld 376/3½, chokerboring



Et snit gennem Triumph motoren; afbryderkontakten drives direkte af udblæsningsknastakslen, vekselstrømgeneratoren er indbygget i forkædekassen, der sidder på motorens venstre side.



1", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,002" = 0,05 mm, udblæsning 0,004" = 0,10 mm (ved kold motor).

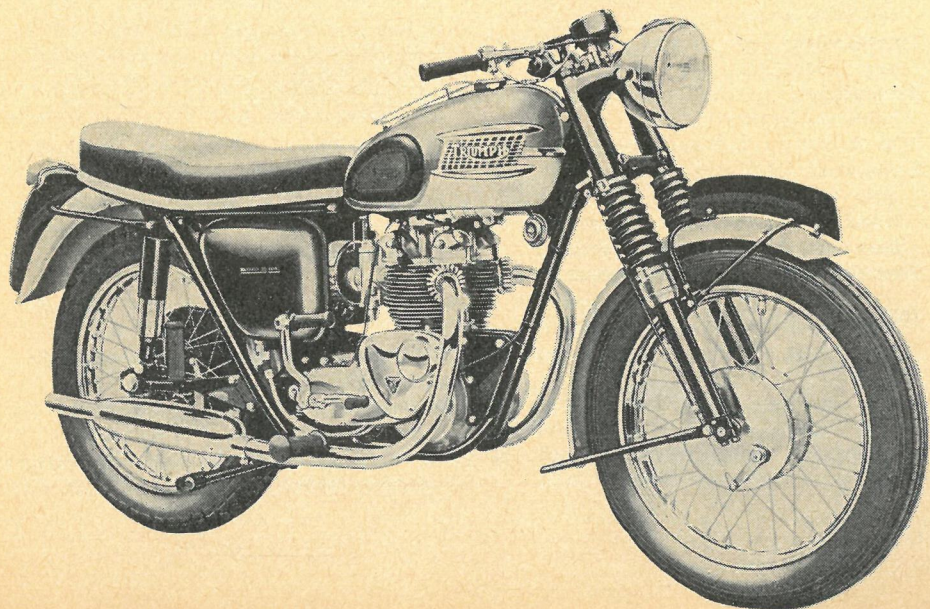
Dæktryk: Forhjul 18 p.s.i., baghjul 20 p.s.i.

TRIUMPH TR 6

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 71 mm, slaglænde: 82 mm, slagvolumen 649

ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 40 hk ved 6500 omdr/min. Smøresystem : Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Duplexkæde $\frac{3}{8}$ " \times .225" \times .25". Kobling: Flerplade i oliebad. Anatl gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1.gear 11,81:1, 2.gear 8,17:1, 3.gear 5,7:1, 4.gear 4,84:1. Gearkasse til baghjul: $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse for: 3,25 \times 19", bag: 4,00 \times 18".



Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Benzintank rummer 18 liter, heraf ca. 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,8 liter.

Bremser: Forhjul 8", baghjul 7" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: LUCAS. Ampéretimer på akkumulator 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Transfer. Tændrør: CHAMPION N4. Ladekontrol: Amperemeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1410 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 181 mm, styrets bredde: 685 mm. Egenvægt: 180 kg optanket.

Tophastighed: Ca. 160 km/t.

Pris: Kr. 9.215,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0,8 mm før øverste dødpunkt (15°). Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: AMAL 389/97, dyse 310, strålerør 106, spjæld 389/3½, nålen (D) anbragt i 1. hak, tomgangsdyse 25, tomgangsskruen åbnes 2½ fulde omdrejninger.

Ventiler: Indsugning 0,002" = 0,05 mm, udblæsning 0,004" = 0,10 mm (ved kold motor).

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

TRIUMPH BONNEVILLE T 120

Som model TR 6 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimal motoreffekt: 47 hk ved 6700 omdr/min.

Transmission: Dækstørrelse for: 3,25×18", bag: 3,50×18".

Dimensioner: Akselafstand: 1396 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm.

Pris: Kr. 9.410,- incl. omsætning.

Karburator: AMAL 389/203, dyse 260, strålerør 106, spjæld 389/3, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25, tomgangsskruen åbnes ca. 2½ fulde omdrejninger.

Dærtryk: Forhjul 20 p.s.i., baghjul 20 p.s.i.

TRIUMPH THRUXTON BONNEVILLE

Som model T 120 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimal motoreffekt: 54 hk ved 7000 omdr/min.

Transmission: Dækstørrelse for: 3,25×18" bag: 3,50×18" (racerdæk).

Udstyr: Strømliniebeklædning, omdrejningstæller.

Dimensioner: Egenvægt: Ca. 165 kg.

Tophastighed: Ca. 210 km/t.

Pris: Kr. ca. 11.000,- incl. omsætning.

VELOCETTE

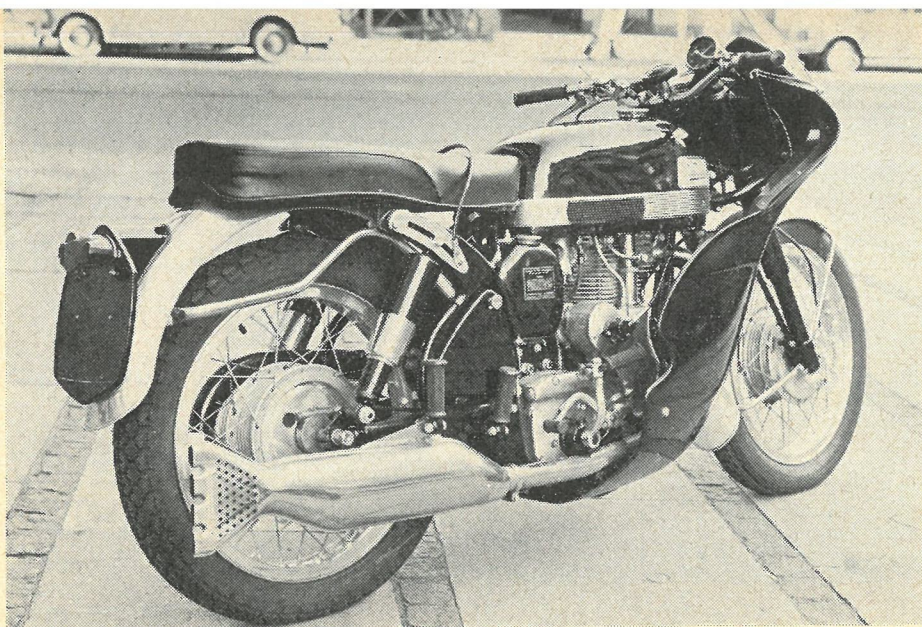
Velocette har et vidt favnende program fra den vandkølede, lydløse LE-model til nogle af de hurtigste standardmaskiner på markedet. Ud over nedennævnte modeller er fabrikationen af model Thruxton 500 netop påbegyndt, og den kan betegnes som en videreudvikling af Venom Clubman. Der er et specielt topstykke med andre vinkler på ventilerne for at undgå, at ventilerne rammer hinanden, hvis en motor løber løbsk ved et kikset gearskifte eller hvis køreren glemmer at se på sin omdrejningstæller under en hård acceleration. Motoren er udstyret med racermagnet og G.P. karburator, to selvforstærkende bremsesko er monteret til forhjulet, der har lufttragt til effektiv bremsekøling, og pedalarrangementet er tilpasset sportskørsel. Maskinen er lige velegnet til civiliseret hverdagskørsel og til deltagelse i nationale landevejsløb, klubløb m. m. Når fabrikanten hævder, at der her er tale om en meget hurtig maskine, kan man roligt regne med, at det er rigtigt, da Velocette ligesom BMW holder mere, end der bliver lovet. Når Veloce hævder, at der er 38 hk i en motor, så er de der også. Velocette's eneste svage punkt har hidtil været for ringe dynamoeffekt ved moderate omdrejningstal. Prisen på Thruxton modellen bliver kr. 11.897,-.

VELOCETTE LE MK III

Fabrikant: VELOCE Ltd., Birmingham 28, England.

Importør: Excelsior-Henderson Motor Co., H. C. Ørstedsvej 23, København V.

Motor: To-cylindret, fire-takt boksermotor, boring: 50 mm, slaglængde: 49 mm, slag-



Velocette Venom med plasticbeklædning er en absolut sportsbetonet maskine af meget høj kvalitet.

volumen 192 ccm, sideventilet, vandkølet. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 8 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Vådsump.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,4:1, 2. gear 13,3:1, 3. gear 9,82:1, 4. gear 7,25:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,25 × 18".

Stelkonstruktion: Plade og rør.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel med variabel indstilling i forhold til belastning, hydr. dæmpet.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 7,4 liter, heraf 0 liter på reserve.

Oliesump rummer 1,0 liter, kølesystem rummer 1,4 liter.

Bremser: 5" diameter, 25 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: MILLER. Dynamo: 12 v. vekselstr. Tænding: Batteri. Tændrør KLG Ten L 30. Ladekontrol: Ampere-meter.

Dimensioner: Akselafstand: 1301 mm. Sadelhøjde: 710 mm. Fri højde fra jorden:

114 mm, styrets bredde: 724 mm. Egenvægt: 119 kg.

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km (45 km pr. liter) ved ca. 60 km/.

Tophastighed: ca. 95 km/t.

Pris. Kr. 6.153,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,015", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: AMAL 363/1, dyse 65, strålerør 1045, spjæld 363/2, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,1 mm, udblæsning 0,15 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 16 p.s.i., baghjul 22-25 p.s.i.

VELOCETTE VOGUE

Som model LE, men med beklædning af glasfiberarmeret plastic og to forlygter.

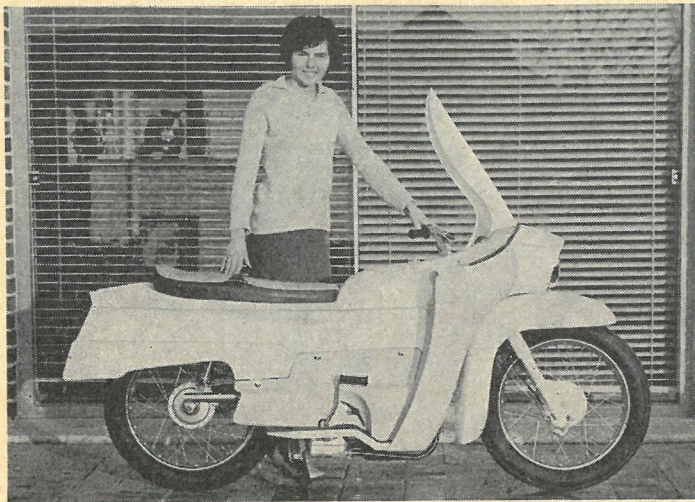
Benzintank rummer 11,3 liter.

Dimensioner: Egenvægt: 125 kg.

Pris: Kr. 7.499,- incl. omsætning.

VELOCETTE MSS

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 86 mm, slaglængde: 86 mm, slagvolumen 499 ccm, topventilet. Kompressionsforhold:



*Velocette LE
Vogue med plastik-
afskærmning – en no-
get smukkere udgave
end den oprindelige
konstruktion, og den
er stadig den mest
lydløse af alle motor-
cykler.*

6,75:1, maksimal motoreffekt: 28 hk ved 5000 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: $\frac{1}{2}$ " \times .305" kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,4:1, 2. gear 8,6:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 4,87:1. Gearkasse til baghjul: .625" \times .380". Dækstørrelse: 3,25 \times 19".

Stelkonstruktion: Slagloddet, lukket rørstel.
Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel hydr. dæmpet, baghjul: Svinggaffel hydr. dæmpet.

Stativ: I midten (variabel indstilling for belastning).

Bagsæde: Dobbeltstadel.

Benzintank rummer 19 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 7" diameter, 25 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: MILLER. Ampér timer på akkumulator: 13. Dynamo: 60 watt. Tænding: Magnet (Lucas K1F). Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Amperemeter.

Dimensioner: Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: 174 kg.

Tophastighed: Ca. 140 km/t.

Pris: Kr. 7.883,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktafstand 0,012", fortænding (med fuldt åbne svingklodser) 36° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand 0,5 mm.

Karburator: AMAL 376/49, dyse 260, strålerør 105, spjæld 376/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring 1 $\frac{1}{16}$ ", nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 25.

Ventiler: Indsugning 0,006", udblæsning 0,008" (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 16 p.s.i., baghjul 18–32 p.s.i.

VELOCETTE VENOM SPORT

Som model MSS med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 36 hk ved 6200 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 11,2:1, 2. gear 7,7:1, 3. gear 5,87:1, 4. gear 4,87:1.

Elektrisk anlæg: Tændrør: KLG FE 100.

Pris: Kr. 8.075,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Model Endurance er identisk med Venom Sport, men er monteret med amerikansk styr og 11,3 liter benzintank.

Tænding: Fortænding (med fuldt åbne svingklodser) 38° før øverste dødpunkt.

Karburator: AMAL 389/15, dyse 330, strålerør 106, spjæld 389/3 $\frac{1}{2}$, chokerboring 1 $\frac{3}{16}$ ", nålen anbragt i 4. hak, tomgangsdyse 30.

VENOM SPECIAL

Som VENOM SPORT, men med sortlakerede i stedet for forkromede dele.

Benzintank rummer 13,6 liter.

Pris: Kr. 7.691,- incl. omsætning.

VELOCETTE VENOM CLUBMAN

Som model VENOM med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 8,75:1, maksimal motoreffekt: 38 hk ved 6200 omdr/min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: Som VENOM SPORT, men med følgende udvekslingsforhold i »Close Ratio«-gearkasse kan leveres: 1. gear 9,25:1, 2. gear 7,03:1, 3. gear 5,35:1, 4. gear 4,87:1.

Bremser: Forhjul 7½" diameter, 1½" belægningsbredde.

Elektrisk anlæg: Tænding: Racermagnet med manuel indstilling.

Tophastighed: Ca. 185 km/t.

Pris: Kr. 8.460,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: CLUBMAN VEELINE med strømlinebeklædning: Kr. 9.673,-.

Justeringsmål: Kendes ikke.

VELOCETTE VIPER SPORT

Som model MSS med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 72 mm, slagvolumen 389 ccm. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 27 hk ved 7000 omdr./min.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,6:1, 2. gear 8,7:1, 3. gear 6,6:1, 4. gear 5,5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde ½" × .305".

Elektrisk anlæg: Tændrør KLG FE 100.

Dimensioner: Egenvægt: 172 kg.

Pris: Kr. 7.883,- incl. omsætning.

Tænding: Fortænding (med fuldt åbne svingklodser) 38° før øverste dødpunkt.

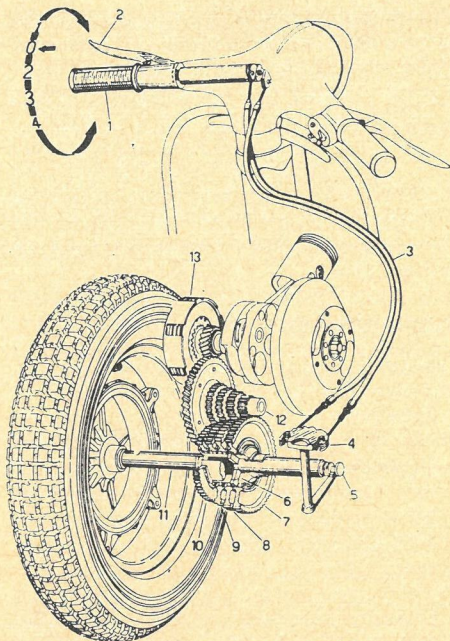
Karburator: AMAL 376/61, dyse 270, strålerør 106, spjæld 376/3½, chokerboring 1½/16, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsdyse 30.

VELOCETTE VIPER CLUBMAN VEELINE

Som VIPER med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold: 9,3:1, maksimal motoreffekt: 29 hk ved 7000 omdr/min.

Bremser: Forhjul 7½" diameter, 1½" belægningsbredde.



Skematisk fremstilling af transmissionssystemet i Vespa:

1. Håndtag, 2. koblingsgreb, 3. kabler til gearskiftning, 4. gearvælger, 5. gearaksel, 6. indvendig gearvælger, 7. 1. gear, 8. 2. gear, 9. 3. gear, 10. 4. gear, 11. drivaksel, 12. forlagsaksel, 13. kobling.

Dimensioner: Egenvægt: 181 kg.

Pris: Kr. 9.471,- incl. omsætning.

Justeringsmål: Kendes ikke.

VESPA

Begrebet Scooter er ikke mindst knyttet til Vespa, der var en af de første scooter-konstruktioner i tiden efter den anden verdenskrig. Motoren var egentlig konstrueret til et helt andet formål, men den betegner i dag en af de fineste to-taktere, med meget lydsvag gang og regelmæssigt træk også ved lave omdrejningstal. Svinghjulet er udformet på en sådan måde, at det tillige tjener som drejeventil for indsugningskanalen. Bortset fra sportsmodellerne benyttes der 2% olie i benzinen,

hvilket blev muligt, da man gik over til at montere stempelpinden i et nåleleje. Der er derfor meget beskedne kulaflejringer og dermed kun ubetydeligt vedligeholdelsesarbejde. Vespa var ligeledes en af de første konstruktioner, der gik over til transfertænding. Gearskiftet er let og præcist, og en Vespa er fortrinlig til bykørsel og transport i nærtrafikken og på kortere ture.

VESPA GRAN LUXE

Fabrikant: Piaggio, Genova, Italien.

Importør: F. Bülow & Co., Esplanaden 6, København K.

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen 145,5 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 6,2 hk ved 5000 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:50.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme drejehåndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,46:1, 2. gear 10,28:1, 3. gear 7,48:1, 4. gear 5,48:1. Gearkasse til baghjul: Hovedaksel forlænget til bagaksel. Dækstørrelse: 3,50 × 10".

Stelkonstruktion: Selvbærende pladekonstruktion.

Hjulophængning forhjul: Bagudrettet svingarm, teleskopdæmper, baghjul: Svingarm (dannet af motoraggregatet) teleskopdæmper.

Stativ: I midten.

Bagsæde: To enkeltsadler.

Benzintank rummer 7,7 liter, heraf 1,4 liter på reserve.

Bremser: 152 mm diameter, 23 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: PIAGGIO, ingen akkumulator. Dynamo: 35 watt. Tænding: Transfer. Tændrør: CHAMPION L 86. Ladekontrol: Ingen.

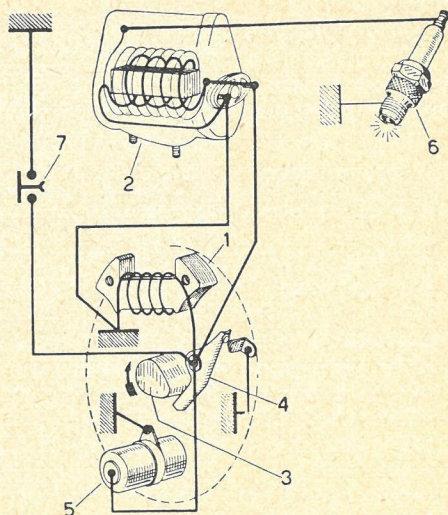
Udstyr: Speedometer, værktøj, styrlås.

Dimensioner: Akselafstand: 1200 mm. Sadelhøjde: 820 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 675 mm. Egenvægt: 90 kg.

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km (45 km pr. liter) ved ca. 50 km/t.

Tophastighed: 80 km/t.

Pris: Kr. 3.850,- incl. omsætning.



Vespa var et af de første mærker, der gik over til transfer tænding, i hvilket afbryderkontakten i lukket tilstand kortslutter 1. fødespølen, 2. tændspølen, 3. knast, 4. afbryderkontakt, 5. kondensator, 6. tændrør, 7. kortslutningskontakt.

Særlige bemærkninger: Drejeventil til ind-sugning.

Tænding: Kontaktafstand 0,3–0,5 mm, fortænding (fast indstilling) 22° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: DELL'ORTO SI 20/17 C, dyse 100/100, emulsionsrør E 1, starterdyse 60/100, tomgangsdysse 42/100, luftdyse 140/100, luftkorrektionsdyse 185/100, luftdyse 140/100.

Dærrtryk: Forhjul 15 p.s.i., baghjul 24–35 p.s.i.

VESPA 150

Som GRAN LUXE med følgende undtagelser:

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,35:1, 2. gear 9,32:1, 3. gear 6,64:1, 4. gear 4,73:1. Dækstørrelse: 3,50 × 8".

Bagsæde: Dobbeltsadel.

Dimensioner: Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 105 mm.

Dækrtryk: Forhjul 15 p.s.i., baghjul 18–31 p.s.i.

VESPA 125

Som GRAN LUXE med følgende undtagelser:

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 52,5 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen 123,4 ccm, blæserkølet. Kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 4,6 hk ved 5000 omdr/min.

Transmission: Antal gear: Fire. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,35:1, 2. gear 9,32:1, 3. gear 6,64:1, 4. gear 4,85:1. Dækstørrelse: 3,50 × 8".

Bagsæde: Dobbeltstadel.

Elektrisk anlæg. Tænding: Svinghjulsmagnet.

Dimensioner: Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 105 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 83 kg.

Tophastighed: Ca. 75 km/t.

Pris: Kr. 2.833,- incl. omsætning.

Tænding: Fortænding (fast indstilling) 26° før øverste dødpunkt.

Karburator: DELL'ORTO SI 20/15 C, dyse 82/100, emulsionsrør BE 1, starterdyse 55/100, tomgangsdyse 42/100, luftdyse 120/100, luftkorrektionsdyse 150/100.

Dæktryk: Forhjul 15 p.s.i., baghjul 18-31 p.s.i.

VESPA GRAN SPORT

Som GRAN LUXE med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 58 mm, slaglængde: 60 mm, slagvolumen 158,5 ccm. Kompressionsforhold: 7,3:1, maksimal motoreffekt: 8,2 hk ved 6500 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:20.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,72:1, 2. gear 10,28:1, 3. gear 7,61:1, 4. gear 5,84:1. Dækstørrelse: 3,50 × 10".

Bagsæde: Dobbeltstæde.

Benzintank rummer 9 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

Elektrisk anlæg. Tændrør: CHAMPION N 84.

Dimensioner: Akselafstand: 1220 mm. styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: Ca. 100 kg.

Tophastighed: Ca. 95 km/t.

Pris: Kr. 3.943,- incl. omsætning.

Særlige bemærkninger: Plads til reservehjul i bagskærmens venstre side.

Tænding: Fortænding (fast indstilling) 26° før øverste dødpunkt.

Karburator: DELL'ORTO SI 27/23, dyse 108/100, emulsionsrør E 1, starterdyse 60/100, tomgangsdyse 50/100, luftkorrektionsdyse 185/100.

VESPA SUPER SPORT

Som GRAN LUXE med følgende undtagelser:

Motor: Boring: 62 mm, slaglængde: 60 mm, slagvolumen 181,1 ccm. Kompressionsforhold: 7,7:1, maksimal motoreffekt: 10 hk ved 6250 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:20.

Transmission: Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,466:1, 2. gear 10,088:1, 3. gear 7,461:1, 4. gear 5,7:1.

Bagsæde: Dobbeltstadel.

Benzintank rummer 9 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

Elektrisk anlæg. Tændrør: CHAMPION N 84.

Dimensioner: Akselafstand: 1230 mm. Sadelhøjde 800 mm, styrets bredde 670 mm. Egenvægt: 105 kg.

Benzinforbrug: 2,8 liter pr. 100 km.

Tophastighed: 105 km/t.

Pris: Kr. 4.248,- incl. omsætning.

Tænding: Fortænding (fast indstilling) 26 ± 1° før øverste dødpunkt.

Dæktryk: Forhjul 17 p.s.i., baghjul 25-35 p.s.i.

BMW tuningsudstyr

for alle 2-cyl. motorcyklemodeller

Specielle stempler, knastakslær, ventiler, ventilfjedre og special-lyddæmpere
Komplet lager af originale reservedele til alle BMW motorcyklemodeller



Arkiv Auto

v/ H. NELLEMAN

Jagtvej 5-7 - København N - Tlf. (01) 34 32 92



AUSTIN

SMJ - TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

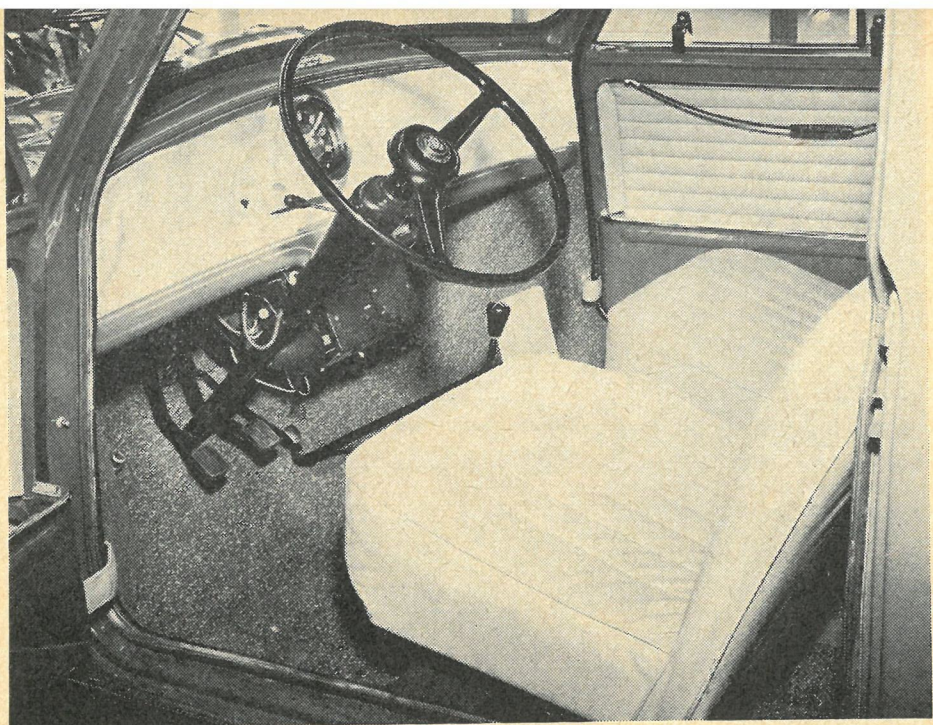
PARTNER

Der er foretaget en del detaljændringer på Austin Partner/Morris Mascot, siden vi prøvekørte denne model i 1959, men den slags småtterier, der ikke har haft direkte indflydelse på køreegenskaberne. I den seneste version er der kommet Hydrolastic affjedring, hvilket i højeste grad kan indvirke på køreegenskaberne, og det alene er tilstrækkeligt motiv til at foretage en ny prøvekørsel. Desuden er det ny og opsigtsvækkende

gået af vognen i de mellemliggende år, og derfor kunne det være interessant at se, hvilken status en Austin Partner har i dag, da der i mellemtiden er kommet flere konkurrencedygtige vogne på markedet. Bilkøberne studerer jo også prislister, om nogen gør, og i dag kan man få en ret stor mellemklassevogn som f. eks. en Ford Cortina to-dørs sedan for kr. 17.684,-, medens man skal betale kr. 14.249,- for en Partner. Spørgsmålet er så, om en Partner stadig kan give bilisten noget, som han ikke får i de store vogne – et spørgsmål man hurtigt kan besvare med et klart ja, efter at have kørt nogle dage i København med den lille bil: Man kan få parkeringsplads de mest utrolige steder. Dette kommer måske endda tydeligst til udtryk, når man igen skifter tilbage til sin egen vogn, fordi man stadig slår ned på »parkeringshuller«, hvor man absolut ikke kan være, men hvor der havde været rigelig plads til Partner'en. Desuden vil man gennem et længere tidsrum kunne mærke forskel-

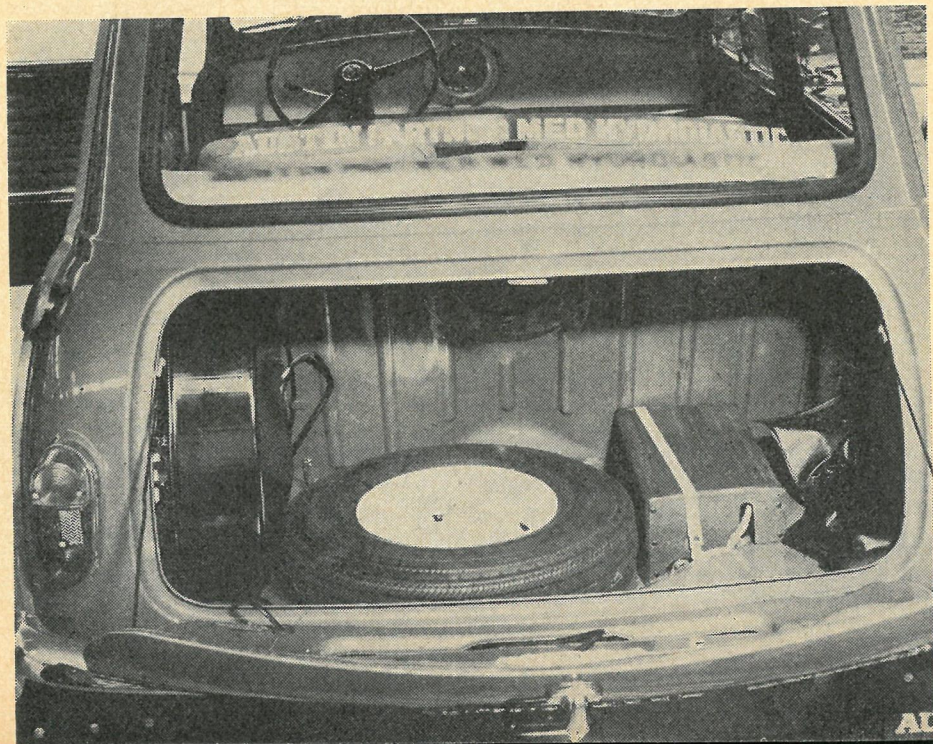
Vist er den lille Austin Partner/Morris Mascot en fiks og handy vogn – og tilmed et såre fornuftigt køretøj.

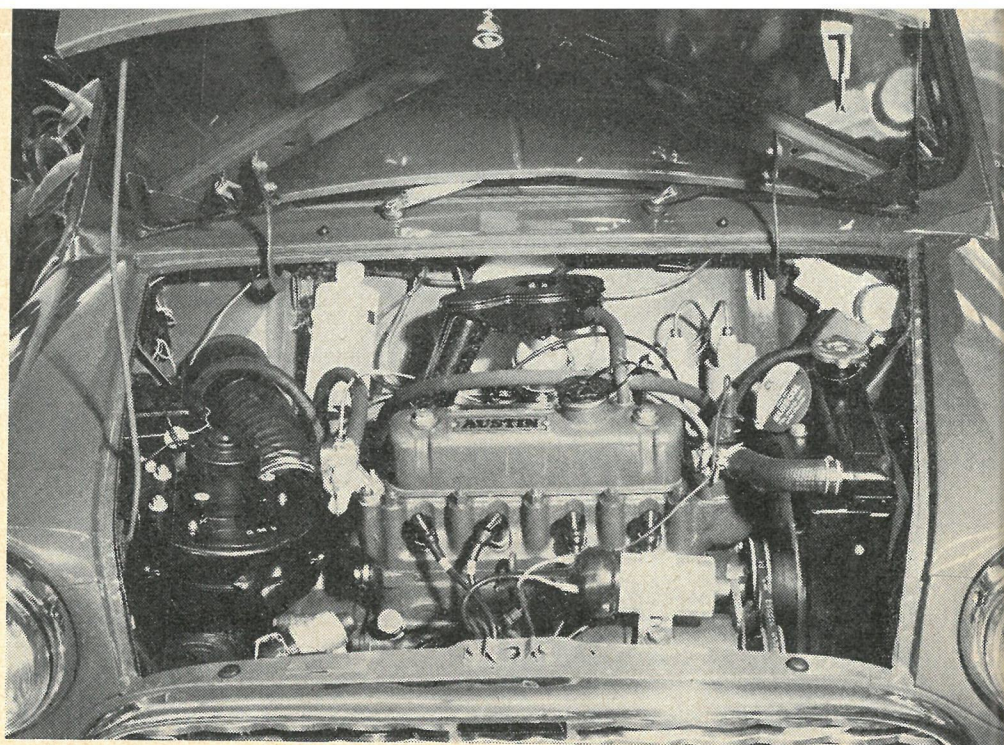




Interiøret er så enkelt, som det kan være, og den tagpaplignende bundbeklædning er ikke just klædelig, men man kan for beskedne midler selv pynie op på vognen.

Benzintank, reservehjul og akkumulator optager en del af den beskedne plads i bagagerummet, men med lidt omtanke får man alligevel plads til feriebagagen for en familie bestående af to voksne og to børn.





Selv om der er trængsel i det korte motorrum, er alle dele dog let tilgængelige. Med tilfredshed kan man konstatere, at der nu er blevet ofret fire tændrørshætter på sagen – vi kritiserede den uisolerede tændrørstilslutning på den første model, der kunne få tændingsvanskeligheder, når regnen slog ind mod motorblokken.

len i de løbende udgifter for den lille og de større biler.

Når man sætter sig ind i standardversionen af Austin Partner, forstår man så småt det hjertesuk, som bilens fader, Alec Issigonis, udstødte i en engelsk avis, da han udtalte ønsket om, at bilkøberne ville se på biler på samme måde, som man betragter armbåndsure – jo mindre et ur er, des mere kostbart er det også, og Issigonis ville gerne bygge noget i retning af en Rolls-Royce i miniformat, men en Partner i standardudgave er så ganske tydeligt bygget ned til en bestemt pris, hvad udstyret angår.

Eksempelvis er den beskedne instrumentgruppe anbragt på midten af forpanelet, hvilket giver en produktiv forenkling i forbindelse med både højre- og venstrestyrede vogne. I det store speedometer er indbygget kilometertæller og benzinstandsmåler samt kontrollamper for

ladestrøm, olietryk, udskiftning af oliefilter og fjernlys, og på siden af instrumenthuset sidder en kontakt til instrumentlys.

Selvfølgelig er et instrumenthus anbragt på midten af forpanelet anvendeligt, men det er mere hensigtsmæssigt anbragt midt for ratstammen. Det sparsommelige i udstyret kendetegnes også af et bakspejl, der stadig er nogle få centimeter for smalt, askebægeret over instrumenthuset er så småt dimensioneret, at det næsten er uanvendeligt, den højre forstol kan ikke indstilles, der er skyde-ruder i stedet for nedrullelige vinduer, og papbeklædningen under forpanelet virker meget billig.

På den anden side har man ofret store bagagerum i dørene og ved siden af bagsædet, men vigtigst af alt: Der er ikke sparet på den tekniske udformning af motor, hjulophængninger, transmission

og styretøj, og så må det være op til den enkelte ejer at give vognen en lille make-up og et personligt anstrøg ved montering af et bedre bakspejl eller sidespejl og en pænere indvendig beklædning, der samtidig kan virke lydisolerende.

I den tekniske side af sagen er der dog et enkelt punkt, som sikkert også konstruktøren har på sin ønskeseddel. De fire tromlebremser burde afløses af skivebremser eller i det mindste en bedre udførelse af tromlebremserne. Den prøvekørte vogn var udpræget tilbøjelig til at trække til siderne og endda til at slingre lidt under en opbremsning, fordi der var kommet fugt i bremserne, skønt en vogn med forhjulstræk og derfor tyngdepunktet fremme i vognen burde have alle betingelser for god retningsstabilitet under en hård opbremsning. Det lavtliggende tyngdepunkt i forbindelse med den store akselafstand i forhold til totallængden burde også betinge, at man kunne benytte skivebremser på alle fire hjul, men skivebremser på forhjulene alene, som det

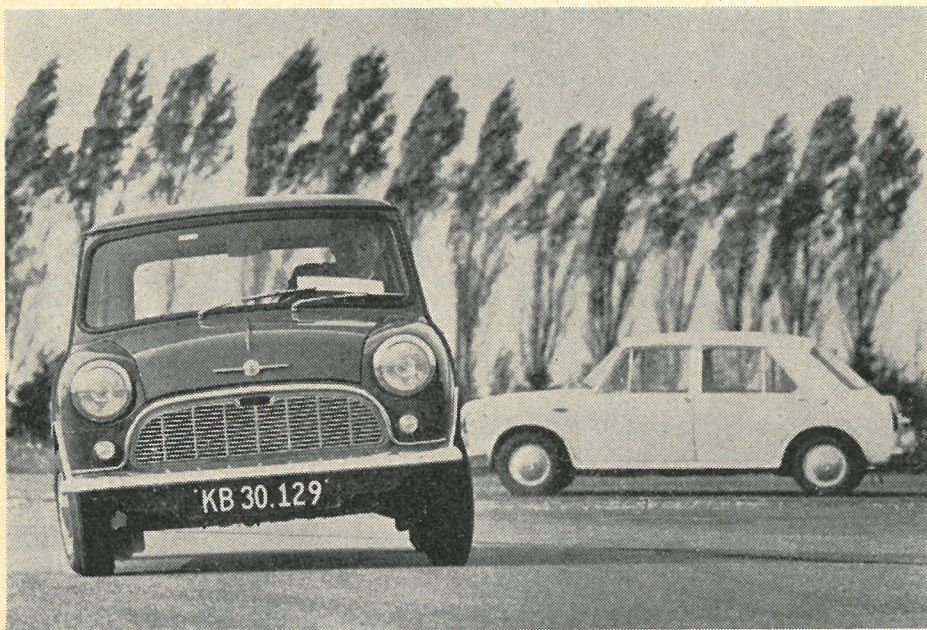
benyttes på Cooper modellerne, ville være en afgørende forbedring.

Og dermed er ankerne stort set også udtømt. En fire-personers vogn med en totallængde på 3050 mm må stadig siges at være noget ganske særligt, da den er ca. 80 cm kortere end de fleste hækmotorvogne med samme indvendige plads og kun 35 cm længere end den mindste hækmotorvogn, hvis bagsæde nærmest må betegnes som et nødsæde eller barnesæde, og selvom bagagerummet er yderst beskedent i en Partner, så står det dog ikke tilbage for bagagerummet i de fleste små biler med hækmotor.

Udstyret omfatter også et fortræffeligt varmeapparat, og ved hjælp af et håndtag på forpanelet reguleres varmen let til en passende temperatur, medens et andet håndtag på selve varmeapparatet dirigerer luften til defrosterspalterne eller ind i vognen direkte ved fodpladsen – blæserkontakten er anbragt på varmeapparatets underside.

Hvis vi med det samme gør udstyret

Her ser vi en Morris med Hydrolastic – krængningen er forholdsvis beskedent trods den benyttede baghjulsophængning.



færdigt, så mangler vi blot kontakterne for lys og vindspejlsviskere (ikke selv-parkerende), start- og tændingskontakt samt choker, der er anbragt på midten af forpanelet under instrumenterne, og til venstre for kontakterne sidder en trykknop til vindspejlsvaskeren. Kontakterne sidder egentlig på forkanten af en pakkehylde, der går i hele vognens bredde. Gearstangen er anbragt i gulvet og i direkte indgreb med gearkassens skifteflader, og håndbremsgrebet sidder mellem de to forstole. Blinklyskontakten er anbragt som en kontaktarm med indbygget kontrolllys til venstre under rattet. Der er kun solskærm i venstre side, men en solskærm kan uden videre og uden brug af specialværktøj monteres som ekstraudstyr i højre side.

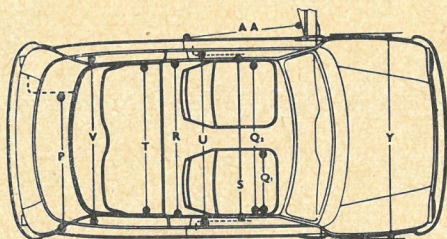
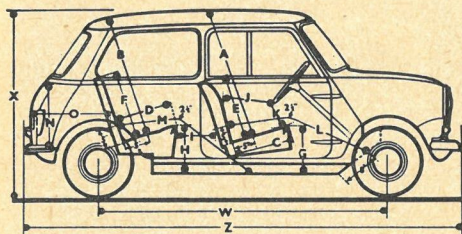
Den fire-cylindrede, tværstillede motor på 848 ccm udvikler 34 hk DIN (37 hk SAE), og den kan betegnes som en almindelig BMC motor med tilhørende ry for gode egenskaber og god slidstyrke. Da en fire-trins gearkasse er bygget ind i motorens bundkar, bliver koblingen lidt spejlvendt i konstruktionen, fordi krumtapakslen går gennem et halshjul i forbindelse med koblingens drevne del, medens

krumtapakslen naturligvis er i fast forbindelse med den drivende del af koblingen. Halshjulet trækker over et mellemhjul gearkassens hovedaksel, der gennem skrårskårne tandhjul driver differentialet, fra hvilket momentet overføres til forhjulene gennem kardanakslar monteret med almindelige kardanled inde ved differentialet og homokinetiske led ude ved hjulene. Hele dette system er i øvrigt gået i arv til 1100 og 1800 modellerne.

Radiatoren er anbragt ved siden af motoren, og køleluften blæses gennem radiatoren af en kraftig ventilator, og den opvarmede køleluft ledes ud i venstre skærmkasse. I radiatoren er indbygget en lille plade med inskriptionen »fyld op hertil«, hvilket er en fornuftig foranstaltning. Motoren er i øvrigt let tilgængelig og nem at arbejde med, og den er sammen med hjulophængningen indbygget på en særlig ramme, der kan udtages ved større reparationer.

Den gennemprøvede motorkonstruktion er fortræffelig også i sine egenskaber, da motoren er både smidig, økonomisk og med en passende effekt til den daglige kørsel. Derimod kunne man ønske sig en lidt mere moderne gearkasse-

En målskitse af Austin Partner:



A (0,95 m)	B (0,88 m)	C (0,46 m)	D (0,43 m)
E (0,48 m)	F (0,51 m)	G (0,34 m)	H (0,33 m)
I (Max.) (0,29 m)	I (Min.) (0,19 m)	J (Max.) (0,42 m)	J (Min.) (0,32 m)
K (0,17 m)	L (Max.) (1,10 m)	L (Min.) (1,04 m)	M (Max.) (1,13 m)
M (Min.) (0,98 m)	N (0,46 m)	O (0,56 m)	P (0,97 m)
Q1 (0,51 m)	Q2 (1,10 m)	R (1,04 m)	S (1,16 m)
T (1,04 m)	U (1,17 m)	V (1,13 m)	W (2,03 m)
X (1,35 m)	Y (1,41 m)	Z (3,05 m)	AA (0,81 m)

konstruktion eller i det mindste en mere gennemført udformning. Det spiller for så vidt ingen rolle, at første gear ikke er synkroniseret, da man meget let skifter lydløst ved hjælp af dobbelt udkobling, og behersker man ikke denne teknik, så starter vognen ganske ubesværet i andet gear, der derfor også kan benyttes, når vognen tilmed ruller. Derimod har førstegeare hjulene en udpræget tilbøjelighed til at »stå for tand« således, at man ved stilstand ikke kan komme i første gear, før man igen har sluppet koblingen og forsøger på ny. En gang imellem kan man hverken komme i første eller andet gear, medmindre man slipper koblingen og prøver forfra, og ved en optælling gennem nogle timers bykørsel viste det sig, at man omtrent hver anden gang finder første gear låst, og næsten hver fjerde gang kan man hverken komme i første eller andet gear, hvilket kan virke meget generende ved bykørsel. Derfor vænner man sig til at skifte ned til første gear, medens vognen endnu er i bevægelse, og så sidder man med udtrådt kobling og venter på trafiksignalet, hvilket som bekendt er i strid med god mekanisk etikette.

Forhjulsophængningen består af overliggende triangelarmer med underliggende lasker og reaktionsarme, hvilket man også kan tillade sig at kalde klassisk BMC, selv om mange har kopieret konstruktionen. Nyheden er hydrolastic affjedringen, hvis aggregater indtager de tidligere gummi-fjedres plads.

Styretøjet er udformet som tandstangsstyring med hurtig og præcis virkning, og da der kun er små 350 kg belastning på forhjulene, når der er én person i vognen, har det ikke været nødvendigt med den store udveksling, som ellers ofte kendetegner biler med forhjulstræk.

Baghjulsophængningen med tilhørende fjederaggregater er samlet på en ramme, der er boltet til den bærende konstruktion, hvilket er medvirkende til at holde hjulstøjen borte fra karosseriet. Foruden Hydrolastic-fjederelementerne er der to skruefjedre indskudt mellem den bæren-

de konstruktion og baghjulenes langsgående svingarme, og disse hjælpefjedre er monteret på grund af den ret betragtelige procentvise vægtdifference, der kan opstå med eller uden passagerer i bagsædet.

I forhold til den tidligere model er køreegenskaberne blevet væsentligt anderledes. Accelerationsevnen og tophastigheden er naturligvis uforandret, men vognen føles mere fjedrende og elastisk, og navnlig på ujævn vej har man bedre vejkontakt og mere komfortabel kørsel. Ved lidt hård kørsel i svingene har bagvognen stadig tilbøjelighed til at bryde ud, når der ikke er vægt på bagvognen, men der er tale om en fuldt kontrollabel udskridning af ganske jævn karakter. Selv i sving med den dårligste og mest lumske belægning er der fuld kontakt mellem baghjulene og kørebanen, og der mærkes ingen kantende eller stæppende bevægelser af bagvognen.

Hydrolastic affjedringen har ganske givet forbedret Partner'ens køreegenskaber, og systemet er kun uheldigt under et ganske specielt forhold, nemlig når man kører med en bestemt hastighed på en betonvej med ujævne sammenføjninger mellem de enkelte betonfag, for da kan der opstå ganske mærkbare niksvingninger, der dog forsvinder, blot man sætter hastigheden op eller ned. I starten af prøvekørslen savner man nok den faste og kontante affjedring fra den tidligere model, men man opdager hurtigt, at man alligevel har bedre greb i vejen og mere komfort med Hydrolastic affjedringen.

Selvfølgelig er den korte vogn med den forholdsvis store akselafstand meget styrefølsom, og i forbindelse med det hurtige styretøj er den legende let at køre på en snoet vej eller i byens trafik. Man taler nok om hækmotorvognenes velegnethed til bjergkørsel, men jeg kunne egentlig ikke tænke mig en bedre eller mere velegnet bil til en snoet alpevej, hvor man trods alt sjældent kommer ud for så store stigninger, at vægtforskydningen fra forhjul til baghjul bliver så mærkbar, at det i nævneværdig grad vil

SPECIFIKATIONER

Motor: Tværstillet, fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 62,9 mm, slaglængde 68,26 mm, slagvolumen 848 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 37 hk (SAE) ved 5500 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 6,1 kgm ved 2900 omdr./min. Litereffekt 44,2 hk/l.

Transmissionsystem: Hydr. betjent, tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,627:1, 2,172:1, 1,412:1, 1:1. Forhjulstræk. Differentiale, udveksling 3,765:1. Dækstørrelse 5,20-10" (slangeløse).

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, lasker og reaktionsarm med hjælpefjedre ved baghjul - baghjul i langsgående svingarme. Hydrolastic affjedring.

Bremser: Bremsetromlediameter 7" = 178 mm, totalt bremseareal 479 cm², fabrikket Lockheed, type: Forhjul Duplex, baghjul Simplex.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 250 watt, akkumulator 34 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3050 mm, total bredde 1410 mm, total højde 1350 mm, akselafstand 2030 mm, sporvidde for 1210 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 25 liter, oliesump rummer 4,8 liter, kølesystem 3,6 liter. Egenvægt 584 kg. Effektivt vægt 15,8 kg/hk. Tophastighed 116 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 23,8 km/t. Drejeradius 4,9 m.

Pris: Kr. 14.249,-.

Særlige bemærkninger: Tandstangsstyring, gulvgear. Karburator: S.U. HS 2. Tændrør: Champion N 5, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding superbenzin: 0, standardbenzin: 7°, ventilspring 0,3 mm ved kold motor. Dækttryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 22-24 p.s.i. Gearkasse og differentiale: Smøres af motorolien.

gå ud over trækraftmulighederne på glat vejbane.

Alligevel er retningsstabiliteten fuldt tilfredsstillende lige til tophastigheden, der målttes til 116 km/t, og sidevindsstabiliteten er også helt perfekt. I forhold til nutidens standard er vognen måske lidt støjende ved hastigheder omkring 100 km/t eller derover, men til gengæld er støjniveauet lavt ved 80-90 km/t, og der mærkes ingen vibrationer i vogne.

Betjeningen og manøvreringen er let og naturlig med et godt gearskifte (bortset fra forannævnte vanskeligheder under stilstand). Instrumentets placering midt i vognen virker ikke egentlig generende, og når man ikke kan finde speedometer-nålen, så er det fordi man kører 50 km/t, ved hvilken hastighed ratkransen dækker over nålens stilling.

Bremserne er blevet mere effektive, hvilket dog først og fremmest mærkes som et reduceret pedaltryk. Vognen er

stabil under en hård opbremsning, men efter længere tids kørsel på våd vej kan bremserne trække skævt på grund af fugt, og under sådanne omstændigheder bør man derfor varme bremserne igennem fra tid til anden ved en svag, men langvarig opbremsning.

Nytteværdien sammenholdt med køre- og ejerglæde er stor, og netop denne model indbyder til selvstændigt og personligt arbejde i indretning og udstyr. Naturligvis kan man vælge en de Luxe eller en Super de Luxe model - sidstnævnte for en merpris på næsten kr. 2000,-, men for dette beløb kan man også udføre ikke så få forbedringer af standardudgavens udstyr.

Har man plads nok i så lille en bil? Ja, på forsæderne er pladsforholdene tilmed bedre end i mange større vogne, og trods skærmerkasserne er der udmærket plads til benene. Også ved bagsædet er pladsforholdene upåklagelige, omend de

kunne være mere komfortable for større personer, men for en familie med to børn er vognen fortrinlig, og selv når den skal transportere fire voksne gør den god fyldest på kortere ture, medens en tur til Rom sikkert vil virke lidt anstrengende for bagsædepassagererne.

Men lad os for en enkelt gangs skyld se lidt nøjere på den økonomiske side af sagen, og lad os gøre det med fuld ærlighed. Når man er blevet interesseret i en bestemt model, der i økonomisk henseende ligger lige i overkanten af ens økonomiske formåen, så er der ikke grænser for de små løgnehistorier, man kan fortælle sig selv, og selv forretningsfolk, der er vant til at kalkulere minutøst, præsterer et regnestykke, som i deres øvrige virksomhed ville virke ruinerende.

Vi går ud fra en Austin Partner/Morris Mascot i standardudgaven som den ene mulighed og en større vogn, der er kr. 3.000,- dyrere som den anden mulighed, og vi skal derfor hovedsagelig beskæftige os med en difference i anskaffelsessum på kr. 3.000,-.

Først forudsætter vi, at det er en privatmand, der køber på afbetaling, og de tre tusinde kroner vil i begge tilfælde repræsentere en restsum, der skal afdrages over 36 måneder. Renten udgør 1,5 pct. pr. måned eller i al beskedenhed 16 pct. om året, og over en treårig periode bliver det kr. 1.620,-. Forsikringen bliver kr. 400,- større pr. år for den større vogn, og det bliver i tre år til 1200 kroner. Differencen i skat er ikke så stor, for det bliver til kr. 135,- i de tre år. Den største vogn bruger ca. en liter benzin mere pr. 100 km, og regner vi med en årlig kørsel på 20.000 km, bliver merudgiften for benzin i de tre år ca. 675 kroner. Afskrivningen i tre år regner vi ikke slavisk efter skattevæsenets tariffer, men derimod ud fra brugtvognspriserne, der viser, at en bil i begge disse klasser efter tre år og 60.000 km ved salg eller bytte indbringer halvdelen af sin oprindelige pris, og regner vi stadig med differencen på de tre tusinde kroner, må vi sætte afskrivningen til 1500 kroner. Investering kan vi der-

BENZINFORBRUG

60 km/t	5,5 l/100 km (18,2 km pr. liter)
80 km/t	6,575 l/100 km (15,2 km pr. liter)
100 km/t	7,625 l/100 km (13,1 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	4,0 sek.
0- 60 km/t	9,1 sek.
0- 80 km/t	16,2 sek.
0-100 km/t	24,2 sek.
0-400 km/t	24,2 sek.
50- 80 km/t i topgear	16,4 sek.
60-100 km/t i topgear	28,1 sek.

imod se helt bort fra, for køber man på afbetaling, kan man jo ikke i stedet sætte pengene fra banken, da man ikke har pengene fra starten, men skal man være helt nøgtern, må man regne med, at man efterhånden indsætter afdragene på en bankbog, men da forrentningen vil være ganske ubetydelig, ser vi bort fra investering i dette tilfælde. Lægger man nu disse tal sammen, vil man se, at efter en treårig periode har man betalt kr. 8130,- mere for at køre i den større vogn, der kun var kr. 3.000,- dyrere.

Hvis man kan købe kontant, slipper man for renterne af restsummen, men så må man i stedet tage investering i betragtning, og de 3.000 kr. kan i de tre år forrentes med ca. 7 pct. (snarere lidt over), og der vil blive tale om et rentetab på ca. kr. 700,-. Kontantkunden kommer derfor kun af med kr. 7.210,- mere i den treårige periode, hvis han vælger vognen, der koster kr. 3.000,- mere i anskaffelsespris.

(fortsættes side 193)

Racing Car Show 1965

Den smukt forarbejdede Ferrari 250 LM foran en samling britiske formel I vogne. I venstre hjørne skimtes Monte Carlo vindervognen.



En gang om året arrangerer The British Racing & Sports Car Club en storstilet udstilling i London, hvor man præsenterer offentligheden for et stort udpluk af nye og enkelte gamle formel-racere, racersportsvogne, sports- og GT-vogne, tunede standardvogne, dragsters, go-karts, tuningsudstyr, tilbehør og udrustning, modelbiler, motorlitteratur etc. Det meste af de lækre ting og sager er af engelsk oprindelse.

Af John E. Bech.

Til tonerne af den kendte »River Kwai March« spillet på kompressorhorn på Les Lestons stand åbnedes det sjette engelske Racing Car Show. Forinden var den store udstilling blevet erklæret åbnet af den legendariske tidligere tyske holdleder hos Daimler-Benz, Alfred Neubauer.

Medens publikum begyndte at indtage udstillingen, havde nogle af udstillerne travlt med at nå de allersidste småting. Nogle af de nye modeller var så nybagte, at lakken knapt nok var nået at blive tør. En vogn som den nye Diva Demon GT var ikke helt færdigmonteret, den manglede f. eks. både støddæmpere, karburator og udblæsningsmanifold! Men det er meget forståeligt, at det kniber for de små fabrikker at få de nye vogne klar til udstillingen, da denne jo afholdes på et tidspunkt, hvor man arbejder på højtryk for at få vognene klar til den nært forestående løbssæson. Brabham f. eks. har for øjeblikket forrygende travlt med at bygge og levere ialt cirka 50 formelvog-

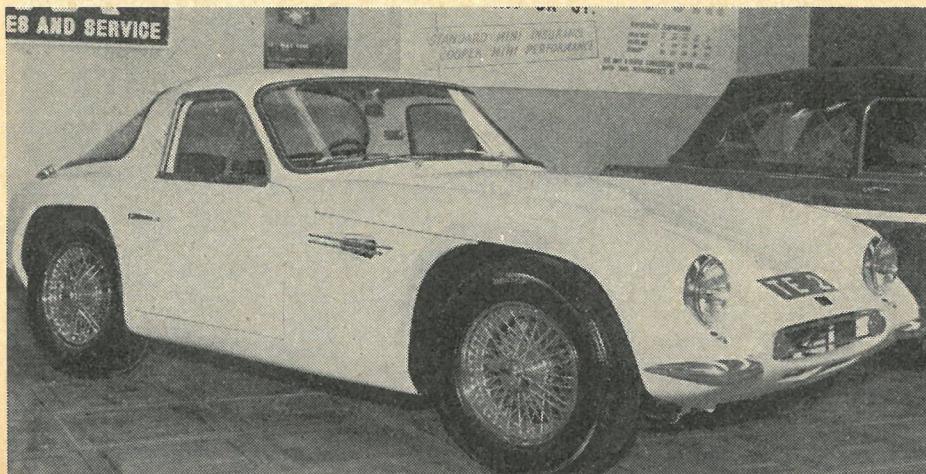
ne. Det er jo et anseligt antal for en relativt lille virksomhed.

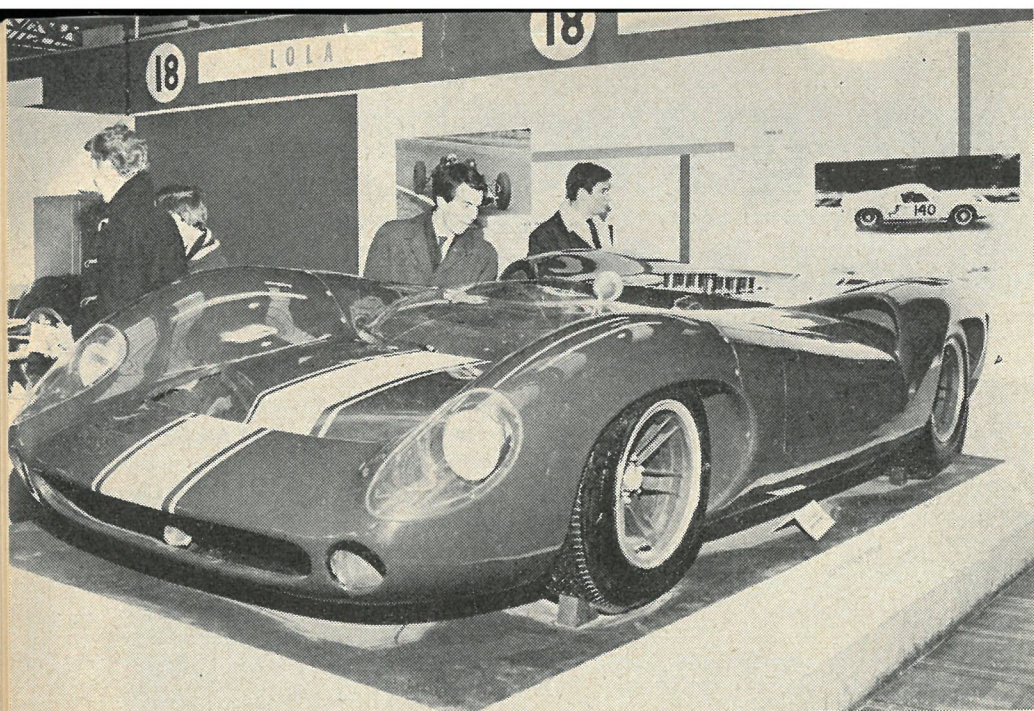
Det er vel næsten unødvendigt at fortælle, at udstilling havde fuldt hus hele tiden. Der er i England en enorm interesse for »the noble art of driving fast«, og så er det jo altid spændende og tiltrækkende på nært hold at kunne beskue nyhederne og de racervogne, de fleste ellers kun ser på en vis afstand.

Med hensyn til det meget udstyr og tilbehør er der desuden en helt anden faktor, der gør sig gældende. — Man kunne handle på udstillingen ikke blot på papiret, men tværs over disken — man kunne få varen med hjem under armen! Ting, man ikke havde, blev skaffet til næste dag.

Man kan så indvende, at al den handel har ændret udstillingens atmosfære noget fra det rent entusiastiske til noget i retning af det mere business-prægede; men samtidig har det givetvis også været med til at befordre udstillingen op i det plan, hvor den nu befinder sig. For blot nogle

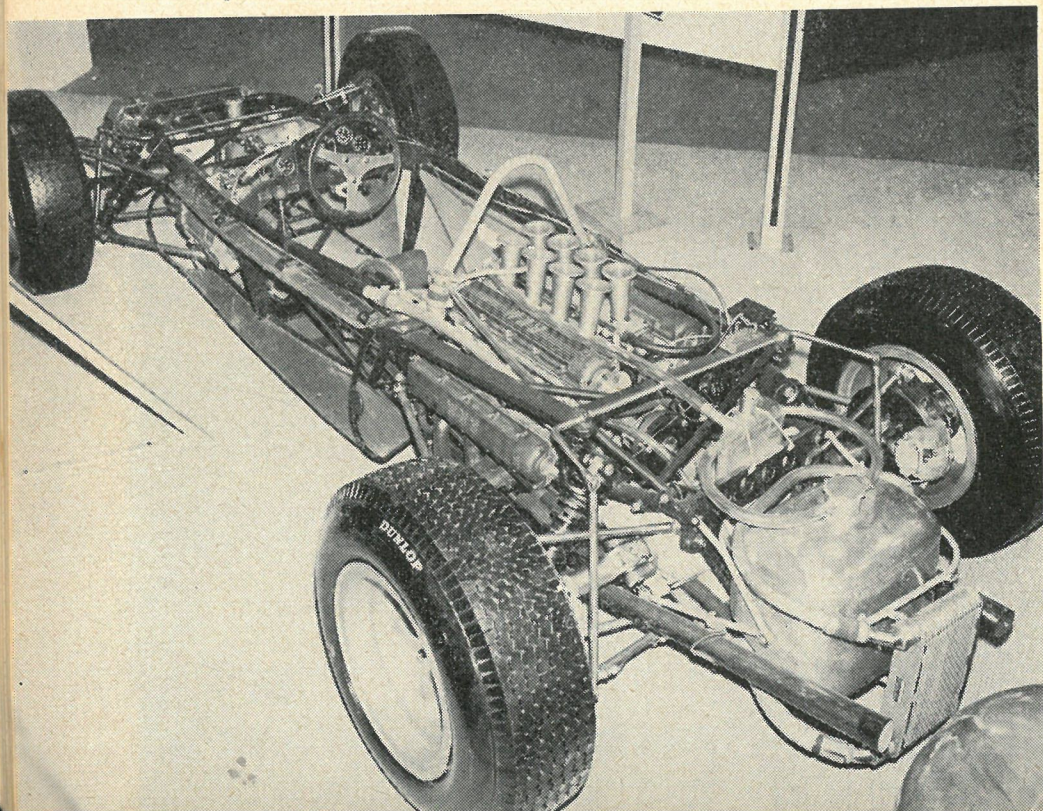
TVR Griffith med amerikansk V-8 motor og »fast-back«.





Eric Broadley's nye racersportsvogn Lola type 70, en videreudvikling af Ford GT'en på bagvæggen.

BRM's eksperimentalt racer med firehjulstræk.



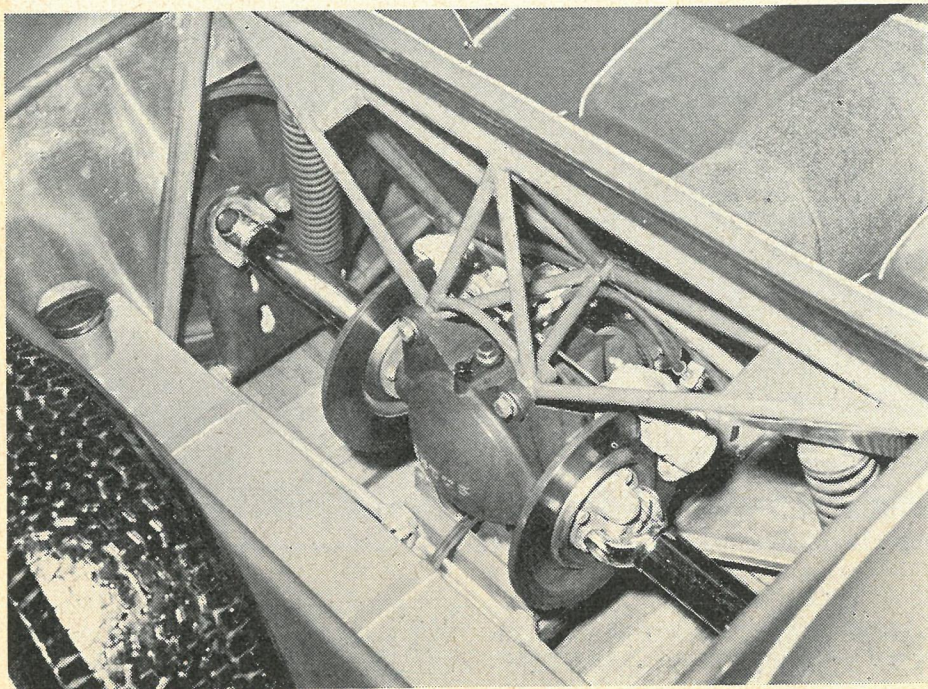
få år siden bestod udstillingen for en stor del af mere eller mindre amatør-agtige køretøjer med glasfiberkarosserier og baseret på Ford Popular og lignende vogne.

Sådan er det ikke mere. I dag, da de engelske konstruktører har 3 VM i formel I og mange fornemme internationale resultater at fremvise, er deres produkter

V-6 Ferrari, der med John Surtees bag rattet vandt det tyske grand prix 1963 på Nürburgring.

Før vi går over til en gennemgang af de forskellige nyheder og nogle af de store stande, vil vi kort omtale nogle af de interessante køretøjer, der var udstillet på en stor samlet stand.

I forbindelse med Neubauer's besøg



Den nye baghjulsophængning hos Lotus Seven Three. Så nemt kan det gøres! Konstruktionen fremgår tydeligt af billedet her, og har tidligere været benyttet hos Lotus.

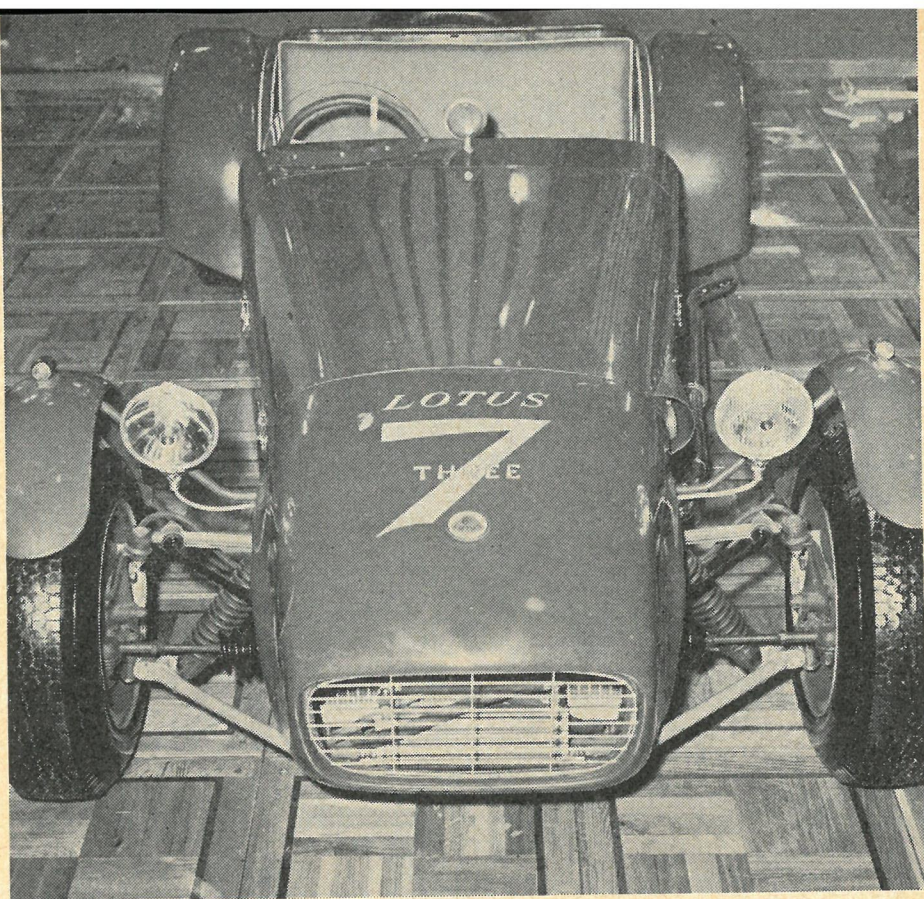
selvfølgelig også af en sådan beskaffenhed, at man med stolthed kan vise dem frem.

Det er tradition, at det mærke, der sidst har vundet verdensmesterskabet i formel I, udstilles på en speciel ophøjet plads lige midt i udstillingshallen. I år var det Ferrari, der indtog hæderspladsen. Det var ikke den V-8 model, John Surtees kørte næsten hele sidste år, og som han vandt VM med – den vogn skal man nok vare sig for at sende over i løvens gab! Det var derimod den 1963–64

havde Mercedes Benz fra deres museum i Stuttgart udlånt en 25 år gammel racer-vogn model W. 165 »Tripoli« 1,5 liter. Det var interessant at se denne kæmpe stå ved siden af nutidens formelvogne fra Lotus, Cooper, BRM og BRP.

En vogn, der her tiltrak sig stor opmærksomhed, var BRM's firehjulsdrevne formel I forsøgracer, type 67. Karosseriet var fjernet, så man rigtigt kunne studere den interessante konstruktion.

En af Amerika's bedst kendte dragsters, »Mooneyes«, var også udstillet på denne



8 år på bagen og »still going strong«. Lotus Seven, her i den nye racer-version.

specielle stand. Det var et enormt kraftbundet at iagttage! Dens opborede Chevrolet V-8 motor havde en effekt på 560 hk ved 6.500 omdr/min.

Endelig var Ferrari også med i dette noget blandede selskab med en vidunderlig lækker 250 LeMans.

De fem store

Cooper: Den lille, kendte fabrik havde to vogne på deres stand. En fiks og færdig BMC Mini Cooper S 1275 ccm med magnesiumhjul, Dunlop Racing, træarter, ficonsæde og alt det meget andet, man finder på, når en Mascot syes om til race! Desuden havde den hydrolastic-afjedring som den nye standardversion.

Ved siden af stod 1965-udgaven af Cooper's formel 3 vogn, en videreudvik-

ling af sidste års sejrige model. Der var foretaget en del ændringer og forbedringer, desuden var baghjulsophængningen fuldstændig ændret.

Lola: Eric Broadley havde bestemt ikke ligget på den lade side, efter at hans 1-års samarbejde med Ford var afsluttet. Han udstillede to helt nye konstruktioner. En formel 2 vogn samt en helt ny racersportsvogn, type 70, der var en af udstillingens hovedattraktioner. Den nye racersportsvogn er en videreudvikling af den tidligere Lola GT og den nuværende Ford GT. Chassiset er opbygget i aluminium og stål. Brændstoftankene indgår i chassiset. Karosseriet er af glasfiber. Motoren er en Ford Cobra 4,7 liters V-8 motor med en effekt på 350 hk ved 5.600 omdr/min. På bestilling kan vognen le-

veres med en Traco/Oldsmobile motor.

Formel 2 vognen havde også chassis af aluminium. I selve konstruktionen minder den meget om den nye Lotus 35. Den vil enten blive leveret med Cosworth-motor eller med BRM's nye fire-cylindrede formel 2 motor. Denne motor er simpelthen udviklet på basis af en halv V-8 motor! – forstået således, at man har taget den ene cylinderrække fra fabrikens V-8 formel I motor. Den nye formel 2 motor har to overliggende knastaksler og Lucas benzinindsprøjtningens anlæg. Effekten opgives til 124 hk ved 10.000 omdr./min.

Elva: Her havde vi glædet os til at se den smukke to-liters Elva-BMW GT med det italiensktegnede karosseri. Desværre har fabrikken midlertidigt indstillet fabrikationen på grund af visse produktionsvanskeligheder, og især fordi det nye reglement krævede store ændringer på vognen. Nu har man så stillet projektet i bero, men man håber senere at kunne genoptage det, blandt andet fordi der har været så stor interesse omkring denne model, især fra USA.

Nu udstillede man i stedet et nyt Elva Mark VIII chassis beregnet for Elva/Nerus/BMW racermotoren på 2 liter. Denne motor har nu en effekt på 190 hk ved 7.300 omdr./min.

Standens hovedattraktion var den nye McLaren-Elva Mark I racersportsvogn.

Vognen, der er bygget af den kendte racerfører Bruce McLaren, vil blive produceret af Elva Cars, Ltd.

Den nye racersportsvogn er monteret med en 4,5 liters Traco modificeret og tunet Oldsmobile aluminiumsmotor med en effekt på 355 hk ved 6.800 omdr./min. Gearkassen er en fire-trins Hewland gearkasse. Chassiet er opbygget af runde og firkantede rør. Undervogn og traverser er af aluminium. Karosseriet er selvfølgelig af glasfiber.

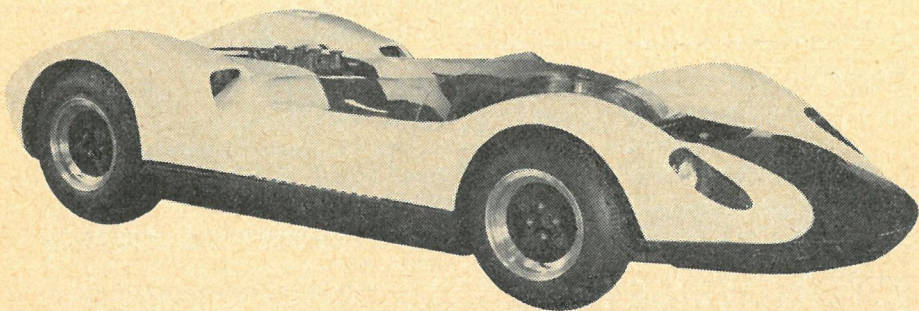
Brabham: Jack Brabham havde to vogne på sin stand foruden en del tuningsudstyr hovedsageligt til Rootes fabrikens vogne, men også til MGB.

Brabham Viva GT hedder Jack Brabhams specielle udgave af Vauxhall Viva, en vogn, vi senere vil vende tilbage til.

Den udstillede formel 3 vogn havde samme chassis som sidste års formel 2. Med hensyn til motor kan man vælge mellem en Cosworth eller Holbay tuned Ford motor. Gearkassen er af fabrikat Hewland VW Mk. 6.

Lotus: Colin Chapman havde hele to stande. På den mindste viste han den nye racerudgave af Lotus Elan og ligeledes en racerudgave af Cortina Lotus. Motorerne i disse to ovennævnte vogne bliver tunet og klargjort hos BRM. – Ja, det er snart ved at blive lidt indviklet!

Den snart mangeårige Lotus Seven blev vist i en ny og stærkt mekanisk mo-



McLaren – Elva Mk. 1. – En ny racersportsvogn. Bemærk reservehjulets placering under vindspejlet.

dificeret udgave, der hedder Lotus Seven Three. Det er en udgave, der er specielt udviklet til konkurrencebrug. Den har således en kraftig tunet Cosworth-Ford motor på 1500 ccm og et transmissions-system svarende til Lotus Elan. Desuden har den magnesiumhjul, Dunlop racing-dæk, »close-ratio« gearkasse, oliekoeler, sænket affjedring, forstærket karosseri, lille vindspejl, læderbetrasket letvægts-rat og endelig uafhængig baghjulsop-hængning (se foto).

Endelig var der så den helt nye Lotus formel 2. Den udstillede vogn var monteret med den nye BRM F2 motor, men iøvrigt er den nye Lotus 35, som den hedder, konstrueret således, at 7 forskellige motorer og forskellige gearkasser kan monteres. Ja, der er sandelig noget at vælge imellem!

To mindre firmaer

Ginetta er et forholdsvis lille firma og sikkert ukendt af mange, men ikke des mindre var deres formel 3 vogn interessant at iagttage, fordi den i konstruktion adskiller sig en hel del fra de øvrige mærker. Vognens chassis er støbt i glasfiber og forstærket med en rør-ramme. Karosseriet er også af glasfiber, og hjulophængningen er ganske konventionel. Den leveres enten med BMC- eller DKW motor.

Merlyn, der også er et forholdsvis ukendt firma, viste en ny F2/3 racer ba-

seret på deres formel 2 vogn fra sidste år. En nydelig konstruktion, men uden egentlige afvigelser fra de øvrige mærker.

To store nye GT vogne og en lille

Ford V-8 4,7 liter motoren går snart igen hos mange vogne. To helt nye GT-vogne har nu også sluttet sig til den lange række. Det drejer sig om TVR Griffith og Ginetta G 10, sidstnævnte har meget stor lighed med MGB. Disse to nye modeller samt den nye Diva Demon vil vi meget snart gennemgå nærmere i forbindelse med nogle artikler om disse interessante og ikke alt for kendte mærker.

Blandede nyheder

Felday Engineering Ltd. havde på deres stand to interessante nyheder. Et pladechassis med en hel mængde cirkulære udstansninger. Karosseriet er beregnet til en V-8 BRM motor og firehjuls-træk, type Ferguson. Desuden viste man Colotti/Francis femtrinsgearkasse til BMC Mini og 1100 (Marina).

På basis af Ford Anglia-motoren havde Derrington konstrueret en 2-liters Martin V-8 motor, en aluminiumsmotor, der kan varieres fra 1,5-3 liter, knastakserne bliver trukket af tandremme.

Hewland havde en ny fire-trins gearkasse konstrueret til de store populære amerikanske motorer.

Teleskopstøddæmpere, der lader sig justere, selv om de er omgivet af skrue-fjedre, viste Armstrong.

Der var forskellige andre interessante ting, hvoraf vi vil bringe nogle under »Siden sidst«.

En turbine-drevet go-kart manglede heller ikke.

En engelsk piratradio udstillede en af deres formel 3 vogne - var det ikke noget for P3 at forsøge sig på Roskilde Ring?

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 211

(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

Made in Denmark

Som kuriosum kan vi til slut nævne, at Danmark også var repræsenteret på udstillingen – ikke direkte, men indirekte, idet der mange steder var udstillet danske stænklapper. Dette behøver vi vist ikke at kommentere nærmere!

AUSTIN PARTNER

(Fortsat fra side 185)

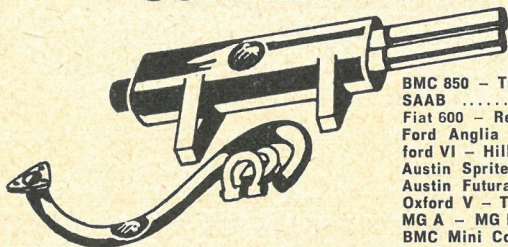
Hvis det nu er en erhvervsvogn, der går ind i firmaets regnskab med den store afskrivning, der betinger at »skattevæsenet betaler«, bliver regnskabet langt mere uoverskueligt, fordi firmaets øjeblikkelige og fremtidige status spiller en betydningsfuld rolle, men med den store afskrivning kaster foretningsmanden en boomerang, der beskriver en kæmpebue uden om en stor løgn for til slut at ramme ham selv i nakken. For det første vil han ikke have

råd til at holde vognen i tre år, for så er den skrevet ned til en værdi, der ligger væsentligt under det beløb, den vil indbringe ved salg eller bytte, og differencen må han pænt sluge som en skattepligtig indtægt, hvor nødigt han end vil. Pengene passer bedst, når han udskifter hvert år, men så må han også tage den største værdiforringelse på vognen, for den sker i bilens første år på landevejen. Hvis han køber kontant, svarer regnskabet til det ovenstående, men da han kan afskrive 1971,- kroner af de 3.000 kroner (her regner vi med skattevæsenets tarif), bliver merudgiften kr. 7.681,- for den større vogn, og dette beløb går naturligvis fra hans indtægt i de tre år, men skattevæsenet sluger sandelig ikke hele beløbet, og forudsat at han har en jævn indtægt i den helt store stil med topbeskatning, vil han på grund af disse udgifter kun slippe ca. 3.300 kroner billigere i skat, og hans personlige merudgift bliver altså kr. 4381,-. Dertil kommer så yderligere et tusindehundrede

SPEEDWELL

NYHED

SUPERTONE LYDDÆMPERE



	incl. oms
BMC 850 – Triumph Herald – Volvo 544	
SAAB	128,00
Fiat 600 – Renault Dauphine & Gordini – Ford Anglia – Austin A 60 – Morris Oxford VI – Hillman	160,00
Austin Sprite – MG Midget	172,00
Austin Futura & A 55 – Morris 1000 & Oxford V – Triumph Vitesse	182,00
MG A – MG B – Ford Consul 315	192,00
BMC Mini Cooper – BMC 1100 – Triumph Spitfire	208,00

SUPERTONE LYDDÆMPERE

kombinerer frit-gennemgående absorberende lydæmpning med et ekspansionskammer til at modvirke resonanslyde og at fjerne modtryk, og tillader derved motoren at udvikle fuld kraft, uden mindskelse af økonomien. De er forsynet med to forkrømede rørhaler, der klæder bilen og giver udblæsningen en »sporty« tone uden at gøre den irriterende støjende.

SVEND OLSEN

City depot:
Halmtorvet 13, CE 9063

En gros:
Valhøjs Allé 179, Vanl.
(01) 70 77 11

de kroner i ekstra skat, når han får mere for vognen ved salg end det beløb, den er skrevet ned til.

Nu er den økonomiske side af sagen kun en part af de spekulationer, man må gøre sig i forbindelse med køb af bil, og når vi for en gangs skyld fremdrager det ovenstående regnestykke, er det kun fordi de fleste ikke tillægge de små differencer tilstrækkelig betydning, da alle de små tal ser så uskyldige ud, medens de i virkeligheden har en udpræget tilbøjelighed til at svulme op – man skulle jo ikke alene have råd til at anskaffe en bil, men også have råd til at holde den og have råd til andet end lige netop bilen.

Når man med en Austin Partner tillige får en god bil, der er fornøjelig at køre og morsom at hygge om, så kan man også med god samvittighed se lidt nærmere på regnskabet og med selvtilfreds mine forklare sig selv, at man har været en mægtig smart og dygtig fyr, men det er naturligvis en forudsætning, at vognen i øvrigt passer til ens kørselsbehov.

REDAKTIONELLE STRØTANKER

(Fortsat fra side 142)

en kendt engelsk forlægger på en gammel, forknoklet, men rent tonende Matchless, og De vil måske også træffe en italiensk højesteretsdommer på et hysterisk rødt apparat muligvis i kappestrid med en fransk tandlæge på en 1000 ccm H.R.D., for det er blot nogle af det sædvanlige selskab, der foretrækker dette liv på motorcyklen i bjergene, når der for alvor skal slappes af.

Motorcyklen er absolut ikke færdig. Den har blot sine begrænsede muligheder med tilsvarende begrænsede salg, og der er altid et stort udbud af brugte motorcykler, når de tidligere ejere af familiens eller af andre grunde går over til bilen med et stramt økonomisk budget, for i de fleste tilfælde vil det

kunne betale sig at beholde motorcyklen ved siden af bilen. Både fabrikanter og importører af motorcykler er imidlertid ofte mærkelige mennesker. Tyskerne er dygtige, og man kan ikke bebrejde dem, at de så at sige nedlagde hele den tyske motorcykelindustri, næsten inden man fik set sig om – BMW og Maico som eneste undtagelser, Zündapp lidt nølende – for der var simpelthen ikke noget hjemmemarked mere, fordi udbudet af brugte maskiner på én gang blev helt overvældende og med chokpriser.

Englænderne opretholder et væld af forskellige mærker, selv om flere er forsvundet i de seneste år. Man prøver at rationalisere på en højst mærkværdig måde ved at lade flere mærker være fælles om nøjagtig den samme maskine. Som bekendt var der i efterkrigsårene kun meget ringe forskel på AJS og Matchless, idet det ene mærke var udstyret med magdyno, og det andet havde separat magnet og dynamo – senere blev det nøjagtig det samme bortset fra navnet på tanken. Nu er Norton kommet med ind i AMC, og de en-cylindrede 350 og 500 ccm Norton 50 og ES 2 Mk II er også identiske med de tilsvarende AJS og Matchless modeller – resultatet er blevet at ingen af modellerne importeres her til landet. De engelske fabrikker interesserer sig udelukkende for det amerikanske marked, hvor den store motorcykel forlængst er blevet et hobbykøretøj, medens man på forhånd har opgivet det danske marked, hvor den store motorcykel takket være afgifterne bliver næsten dobbelt så dyr, når den skal have en nummerplade. Nok hænger pengene ofte løst i disse velfærdstider, men det er vel alligevel lidt vel optimistisk at mene, at man ud fra mangelfulde oplysninger samt en masse rosenrød omtale og et billede i en brochure vil bestille en motorcykel til en halv snes tusinde kroner, når det på forhånd er givet, at man kommer til at vente i månedsvis på reservedele, da man rent økonomisk som forhandler og forretningsmand ikke kan ligge inde med et komplet reservedels-

lager, fordi man har solgt tre maskiner. En konkurrencedygtig maskine som den to-cylindrede Ariel Leader/Arrow er ikke blevet importeret bortset fra nogle få eksemplarer for snart mange år siden, og selv om den var bestilt hjem til Forum, er der ingen garanti for, at den vil blive importeret for fremtiden, netop fordi man ikke vil forpligte sig til et større reservedelslager for at kunne sælge forholdsvis få maskiner.

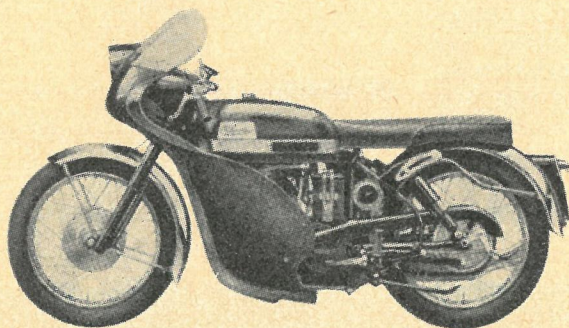
Den øjeblikkelige situation på det danske marked må salgsmæssigt siges at være ganske normal og naturlig, men importørerne kunne gøre både sig selv og publikum en tjeneste ved et fornuftigt samarbejde, der kunne skaffe et rimeligt antal mellemklassemotorcykler til landet for en rimelig pris, men forholdene omkring motorcykeludstillingen viste ganske tydeligt, at der ikke vil være håb om et sådant samarbejde – tværtimod har man indtryk af, at »foreningens« medlemmer, der repræsenterer ca. 8 % af motorcykelsalget, har gjort alt for at bremse

BILPARADE 1965 kommer i næste nummer

Skandinavisk Motor Journal's næste nummer kommer med udvidet sideantal og bringer BILPARADE 1965. Det er den mest omfattende oversigt over samtlige personvogne på det danske marked med 65 tekniske oplysninger for hver eneste model.

udviklingen for de udenforstående importører, der trods alt repræsenterer de 92 % af motorcykelsalget regnet i enheder.

Selv blandt det lille antal lagerførte modeller på det danske marked vil man kunne finde en motorcykel, der indenfor den enkeltes økonomiske formåen vil kunne bringe megen glæde og nytte, og fremtiden vil også vise, at det ikke er sket med motorcyklen.



Model MSS 500 er den virkelige motorcyklistens maskine, for den er kraftig, den er pålideligheden selv, den har den ægte motorcykles fremragende køreegenskaber, og der er Velocette-kvalitet i hver eneste del.

Velocette

Velocette var for tredive år siden allerede langt forud for sin tid med high camshaft motorer, og de moderne konstruktioner med letmetalmotorer, fremragende gearkasser, specielt konstrueret teleskopgaffel og baghjulssvinggaffel er uovertrufne i kvalitet, styrke og køreegenskaber. Den sportsbetonede Venom leveres også med strømliniebeklædning som ovenfor.

Importør: Excelsior-Henderson Motor Co., H. C. Ørstedsvej 23, København V.
CE 6581 – Værksted: Fuglevangsvej 15 – 35 08 72

SIDEN SIDST

Fiat Abarth 595/595SS og 695/695SS

Heller ikke Fiat's mindste model, herhjemme kaldet 500, har undgået Carlo Abarth's interesse. Han har også haft denne lille populære charmetrold under behandling, og resultatet er blevet en ny model, der kan leveres i fire versioner. Ind- og udvendig er disse ens uden dog at være identiske med den ordinære model 500D.

Af hosstående billede fremgår det tydeligt, hvilke modificationer man hos Abarth har foretaget ved det ydre.

Den lille Fiat har fået magnesiumhjul, nye emblemer, ekstra lukketøj på motorhjelmen og et nyt fast tag. Dette er støbt i plastic og udformet således, at det giver større indvendig højde, hvilket især har betydning for de, der skal klemmes ind på bagsædet. Tagskæget over bagruden og finnerne ned langs siderne på bagenden reducerer luftmodstanden.

Indvendigt bemærker man et nyt instrumentkonsol med speedometer og om-

drejningstæller samt to instrumenter, der viser henholdsvis oliens temperatur og tryk.

Motormæssigt har man i de små krudtkarle udskiftet dele som karburator, ventiltfjedre, stempler (høj top), knastaksel, bundkar og lydpotte med fragangsrør. Desuden har nogle fået ændret boring og andre både boring og slaglængde.

Model 595 har således en boring på 73,5 mm (standardboring 68 mm), det samlede slagvolumen hos denne model er på 593 ccm. Kompressionen er hævet til 9,2:1. Ved 5.000 omdr./min. er effekten 27 hk (DIN). Tophastigheden er 120 km/t.

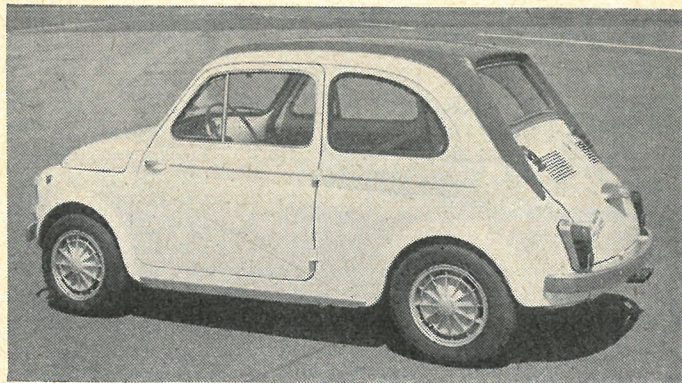
Model 695 og 695SS har begge en fuldstændig kvadratisk motor, idet boring og slaglængde begge er 76 mm. Slagvolumen er 689,5 ccm. Hos 695 er effekten ved 4.900 omdr./min. på 30 hk (DIN), og hos model 695SS er effekten ved 5.200 omdr./min. på 38 hk (DIN). Denne model har en anden og større Solex karburator. Tophastigheden for de to er henholdsvis 130 og 140 km/t.

Hos alle fire udgaver er egenvægten reduceret med ca. 30 kg.

★

Alt udsolgt hos Porsche

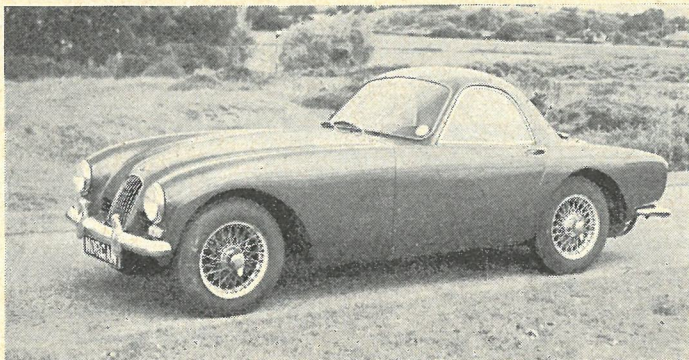
I 1964 blev der hos Porsche fabrikken i Zuffenhausen produceret 10.700 biler. Alle vognene blev solgt med det samme, hvilket vil sige, at en lagerbeholdning



Fiat Abarth 595, en af de fire versioner Carlo Abarth leverer på basis af Fiat 500D.

Morgan

Plus Four Plus: – Den sidste klassiker Morgan har fået ny »overfrakke« i form af et nyt coupe karosseri i glasfiber-armeret plastic. De tidligere modeller bibeholdes dog.



ikke eksisterer hos Porsche. I forhold til 1963, hvor man også kunne melde alt udsolgt, er eksporttallet hævet 1 procent i 1964.

Den største eksportaftager var USA med 46 procent. Europa (minus Vesttyskland) aftog 23 procent og Vesttyskland selv 29 procent. De resterende 2 procent fordeltes mellem Canada og forskellige oversøiske lande.

Ved årsskiftet havde Porsche fabriken ialt fremstillet og solgt 76.171 vogne.

★

Vi har tidligere omtalt den engelske sportsvogn Morgan som værende den sidste klassiske sportvogn. En vogn, der i sin opbygning er meget konservativ og – på i hvert fald et enkelt punkt – direkte forældet.

Når vi her viser og omtaler fabrikens sidste model »Plus Four Plus«, ville det naturlige derfor have været, om vi kunne berette om en virkelig nykonstruktion. Når dette ikke bliver tilfældet, beror det på, at man blot har syet en ny lap på en gammel lædersæk, forstået derhen, at nok har vognen fået nyt karosseri, men det, der gemmer sig under dette – alt det mekaniske –, det er stadigvæk uændret.

Det nye noget specielle karosseri er af glasfiberarmert plastic, og modellen er konstrueret som en to-personers coupé.

Motoren er en 2,2 liters Triumph TR 4 motor med to dobbelte Zenith Stromberg

karburatorer. Dens effekt er på 105 hk ved 4.750 omdr./min.. Gearkassen er en fire-trins kasse.

Dunlop dæk af typen RS 5 og tråd hjul er standardudstyr. Morgan Plus Four Plus koster herhjemme omkring 46.000 kr.

★

Det brandrøde kommunistkina har trods sin uforsonlige holdning overfor enhver form for kapitalisme fået et lille stænk af luksus midt i proletariatets målbevidste omend noget triste hverdag. Det er dog kun overproletarerne, som får fornøjelse af de to Rolls-Royce, den kommunistiske regering har indkøbt til eget brug.

★

I München vil der i år blive arrangeret en international trafikudstilling (IVA = Internationale Verkehrsausstellung), hvor man vil få mulighed for at se alle former for befordringsmidler fra knallerter til måneraketter og fra cykler til flodpramme. Desuden vil der komme flere specialudstillinger med letmetal, hydraulik o.s.v. – det bliver et gigantisk arrangement af amerikansk format. Forhåbentlig får vi stakkels fagjournalister udleveret en scooter eller lignende til at køre omkring på, for med de foreløbige oplysninger om udstillingen af de mange transportmidler bliver man ligefrem træt i noget så primitivt som ens egne ben.



teknisk BREVKASSE

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

Jeg har en Taunus 17 M TS model 62, som jeg har påtænkt at montere med 2 stk. S.U. karburatorer og et nyt manifold. Kan jeg anvende 2 fra en Morris 1000, eller 2 fra en Volvo Sport?

Kan benzinpumpen forsyne 2 stk. karburatorer? Skader jeg bilen ved denne forandring? – Selv mener jeg, at der bliver en rolig gang i motoren. Bliver accelerationsevnen forbedret?

S.F., Grenå.

Når man skal tune en motor på den ene eller den anden måde, må man altid på forhånd sikre sig, at man opnår den fornødne harmoni i motoren, hvis man ikke blot vil påføre sig selv en del arbejde og udgifter for blot at opnå et dårligere resultat eller slet ikke opnå noget.

En Taunus 17 M TS fra 1962 er monteret med en Solex registerkarburator, der som bekendt giver en nogenlunde ensartet gennemstrømningsbæstighed ved lave og høje omdrejningstal. Skulle man derfor skifte til to S.U. karburatorer, skulle det udelukkende være for at give motoren en bedre vejtrækning og en bedre fyldningsgrad, ligesom man ved to karburatorer i stedet for en enkelt kan opnå bedre fordeling til alle fire cylindre. Den bedre fordeling kan vi uden videre blive enige om, men om De vil få en bedre fyldning, kan i høj grad dis-

kuteres, for det nytter ikke, at man giver bedre gennemstrømningsmulighed ved karburatorerne, hvis gasstrømmen bremses i indsugningsportene ved ventilsåderne. Forholdet kan sammenlignes med opboring af benzinkanalen og større diameter på benzinvøret uden at ændre dysestørrelsen – resultatet vil blive det samme. Derfor opnår man i reglen ikke ret meget ved at gå over til to karburatorer, medmindre man samtidig fræser kanalerne op til en større diameter og monterer tilsvarende større ventiler. Anderledes er det i de sjældne tilfælde, hvor indsugningen er droslet ved selve karburatoren eventuelt for at få tilstrækkelig stor gennemstrømningsbæstighed ved lave omdrejningstal, men det er ikke tilfældet ved denne motor.

Hvis motoren ikke går tilstrækkeligt jævnt og roligt, vil De uden tvivl få størst udbytte af en omhyggelig trimning af tændingsanlægget og en virkelig omhyggelig justering af ventiler, karburator inclusive svømmerstand og pumpestryk og afbryderkontakter, der ikke alene skal have korrekt åbning, men også rettes til på en sådan måde, at de har anlæg med den fulde kontaktflade. I de fleste tilfælde får man større udbytte af en god trimning end af en tilfældig tuning.

Skal man gå over til S.U. karburatorer med tilhørende manifold, skal karbura-

tores boring passe til manifold og indsugningskanaler, medens resten af tilpasningen sker ved at udvælge den rigtige nål og en passende justering.

★

Jeg er lykkelig ejer af en NSU Prinz 3 1961, der efter min mening er lidt forslugen, ca. 15 km/l ved forskellige hastigheder. Desuden har karburatoren de meget omtalte blinde punkter (ved kraftig acceleration). Kan denne karburator udskiftes med den, der sidder på Prinz 4, der jo har accelerationspumpe, eller skal det være en anden (i givet fald hvilken?).

Jeg har lige monteret et oliemanometer, som giver besynderlige udslag.

Ved kold start ca. 5 kg/cm² og derefter jævnt faldende til ca. 1,5 kg/cm². Desuden stiger olietrykket ca. 0,5 kg/cm², når gaspedalen slippes under kørsel.

Er det lejerne, der er slidte, eller er det oliepumpen, der er underdimensioneret, der er nemlig lavet en ny pumpe på senere modeller. Den har et tandhjul med 24 mm tænder mod mit hjuls 20 mm?

O. L., Egense.

Forbruget på Deres Prinz 3 ser ikke helt forkert ud, når der er tale om blandet kørsel og en motor med nogle år på bagen. En anden karburator (samme som i Prinz 4) kan indbygges, men ikke uden videre, da der skal foretages forskellige udskæringer m. m. – vi har tidligere gjort rede for dette i SMJ, og importøren, Fa. Fred. Rasmussen, Odense, kan også give den fornødne vejledning.

Visningen på Deres oliemanometer er ganske normal. Ved kold og tyk olie er trykket 5 ato, og det falder som sædvanligt, når olien bliver tyndere – sådan er det med alle oliemanometre. Når trykket stiger ca. 0,5 ato under kørsel med sluppet gaspedal, skyldes det, at krumtaphuset i Prinz 3 sættes under undertryk gennem stangesforbindelsen mellem ventildæksel og luftfilterbus. Dette undertryk falder betydeligt i det øjeblik, gaspedalen slip-

pes, medens »fødeoliens« i bundkarret udsættes for stigende overfladetryk, og oliestrømmen i smøresystemet vil møde større modstand, hvilket vil forøge trykket. Den lille stigning i trykket viser altså, at udluftningen af krumtaphuset er effektiv, og udebliver trykstigningen under de nævnte omstændigheder en dag, så kommer der falsk luft ind i motoren eventuelt gennem en defekt ventildækselpakning.

★

Hvorvidt kan en dansker »tage kørekort« til motorcykel i Sverige? – evt. hvor lang tid skal han have opholdt sig i Sverige?

Og i så fald gælder det da i Danmark? – som et kørekort taget i Danmark?

Ved at indføre en motorcykel (ny/brugt) til Danmark fra Sverige – hvad kommer man til at betale for og hvor meget andrager det?

S. J. Vanløse.

Hvis en dansk statsborger under fast ophold i Sverige erhverver svensk førerbevis, er det gældende i Danmark på den måde, at man ved tilbagevenden til Danmark for at tage fast ophold her igen får det svenske førerbevis ombyttet til et dansk førerbevis uden yderligere prøve. Dette foregår på det lokale politikontor.

Hvis man vil importere en ny motorcykel til Danmark efter ophold i udlandet, skal man betale oms, told og registreringsafgift nøjagtig som ved køb af en ny maskine her i landet. Reglen er den, at man skal have haft fast ophold i udlandet i mindst et år, og i mindst et halvt år før hjemflytning skal køretøjet have været indregistreret og benyttet i det andet land, før det her i landet bliver betragtet som flyttegods. Under disse omstændigheder skal der ikke betales told og oms, men der skal betales registreringsafgift i forhold til køretøjets vurdering.

★

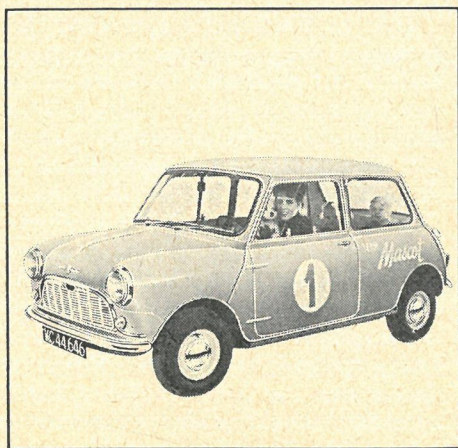
Nogle venner og jeg ville gerne vide, hvor stor luftens gennemstrømningshastighed i en karburator er, vi har søgt på biblioteket, men har ikke fundet noget derom, heller ikke i de sidste seks årgange af SMJ står der noget om dette. Findes der nogle konkrete tal, eller kan man regne det ud.

M. N., Holbæk.

Deres spørgsmål er ikke så ligetil at besvare, fordi så mange faktorer gør sig gældende, og der vil under alle omstændigheder altid blive tale om en middelhastighed, da der er tale om en pulserende bevægelse af luftstrømmen, fordi stemplet ikke bevæger sig med ensartet hastighed fra top- til bundstilling. Desuden har ventildiagrammet, indsugningskanalens tværsnit, ventilernes løftehøjde, det atmosfæriske tryk og meget andet betydning for en nogenlunde præcis udregning. Vi kan imidlertid give Dem et

fingerpeg om, hvad sagen drejer sig om.

Lad os gå ud fra en firetakt, en-cylindret motor med et slagvolumen på 500 ccm og et øjeblikkeligt omdrejningstal på 2000 omdr./min. Dette svarer til ca. 33 omdr. pr. sekund, og hvis indsugningsventilen står åben 220° af indsugningslaget, svarer dette til 11/18 af en omdrejning, og indsugningsventilen står åben i 1/54 sekund. I dette tidsrum skal cylinderen fyldes til det volumen, der dikteres af den øjeblikkelige fyldningsgrad, og sætter vi denne til 80 %, skal der strømme 400 ccm luft ind i cylinderen på 1/54 sekund eller 21600 ccm pr. sekund. Gennemstrømningshastigheden vil afhænge af indsugningskanalens tværsnit foruden de andre nævnte faktorer. Som et eksempel kan det nævnes, at gennemstrømningshastigheden ved en almindelig 500 ccm, en-cylindret motorcyklemotor ved 2000 omdr./min. ligger i nærheden af 50 meter pr. sekund (ved strålerøret) som middelhastighed.



Verdens kvikkeste brugsvogn

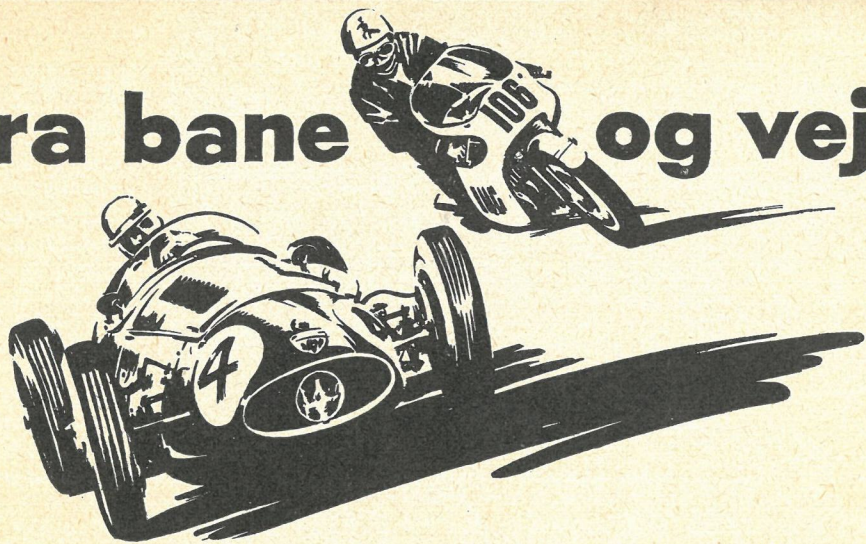
Morris Mascot går fra sejr til sejr i internationale motorløb. Det er rart at vide, at den vogn, man vælger, har køreegenskaber langt ud over det almindelige. Mascot er skabt som moderne brugskunst, alt er sat ind på at sikre Dem og Deres passagerer en behagelig, hurtig og økonomisk transport. Motoren foran – benzintanken bagi. Priser excl. lev.omk. fra kr. 14.249.-

MORRIS MASCOT

VINDER AF MONTE-CARLO LØBET 1964 OG 1965



Fra bane og vej



Den udenlandske bilsport

Rosquist med igen

Efter godt et års fravær fra bilsporten på grund af manglende licens gør svenskeren Yngve Rosquist come back.

Hos Cooper Car Company i Surbiton har vi haft lejlighed til at studere Rosquist's nye Cooper Formel 3 vogn. Den er bygget, så den både kan monteres med Ford eller BMC motor, dog leveres den med sidstnævnte type motor. Farven bliver hvid med to blå langsgående striber.

Honda nyt

Amerikaneren Richie Ginther, der i nogle år har kørt som andenkører hos BRM, er for denne sæson blevet engageret af Honda som fabrikskører sammen med Ronnie Bucknum, der også er amerikaner. Bucknum kørte også for Honda sidste år, med fabrikkens nye formel I vogn.

Der er forlydender fremme om, at Honda har en formel 2 motor under

bygning til Jack Brabham. Denne interessante motor skal være baseret på Honda's fire-cylindrede sportsvogns-motor.

Ny kører hos Abarth

Den schweiziske kører André Knörr, der tidligere som privatkører har kørt Alfa Romeo, Porsche og Abarth, har for den kommende sæson skrevet kontrakt med Carlo Abarth. Knörr skal køre både standard-, GT- og prototypevogne.

Det russiske vinterrally

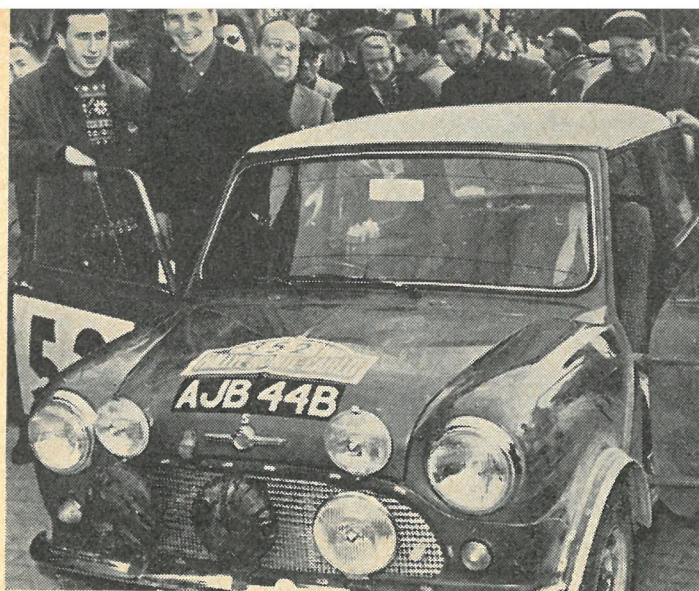
I dagene 4.-8. marts arrangerede Sovjet-Rusland for første gang et internationalt rally under navnet det russiske vinterrally.

Løbet var ialt 3000 kilometer langt og opdelt i to etaper på henholdsvis 1000 og 2000 km. På den store etape var indlagt bjerg- og hastighedsprøver. Fra Danmark deltog to hold, nemlig Egil og Inger Hansen, VW 1200, og H. C. Nielsen og H. E. Sørensen i Ford Cortina GT.

På grund af tidspunktet kan vi desværre ikke her bringe nogen resultater.

Cobra nyt

Carroll Shelby meddeler, at man ikke mere vil deltage med fabrikshold i ame-



Efter fantastisk kørsel i snestorm og på spejlglatte veje vandt den unge finske kører Timo Mäkinen sammen med englænderen Paul Easter i BMC Mini Cooper S. På billedet her er det lykkelige vinderpar ankommet til Monte Carlo. Det er Mäkinen til højre og Easter, der støtter sig til døren. Som startsted havde de valgt Stockholm.

rikanske GT-løb. Man mener, det ikke mere er nødvendigt, og desuden ønsker man ikke længere at konkurrere med »kunderne«!

Man vil i stedet koncentrere sig om internationale løb i et forsøg på at besejre Ferrari.

I marts måned vil Shelby lade sin nye syv-liters Ford Cobra V-8 homologere. Hos AC fabrikken i England, der fremstiller selve vognen, har man siden slutningen af 1964 bygget nye og kraftigere chassiser passende til den nye kraftige motor. Ligeledes er baghjulsophængningen blevet modificeret, idet de langsgående bladfyedre er blevet erstattet med teleskopstøddæmpere omgivet af skruefyedre.

Clark vinder 3 store løb på New Zealand

Medens de fleste grand prix baner i Europa var dækket af sne, boltrede eliten af formel I kørere sig på New Zealand sammen med en del lokale kørere.

Her afviklede man i løbet af januar måned det såkaldte 1965 Tasman Championship. Denne årlige begivenhed er en serie løb udskrevet for formel-vogne indtil 2.500 ccm (den såkaldte Tasman-formel).

Det første løb i serien var New Zealand Grand Prix. Dette løb blev, som omtalt i vort februar-nummer, vundet af Graham Hill, Brabham.

De efterfølgende tre løb i serien blev alle vundet af Jim Clark med en Lotus 32 med en fire-cylindret 2,5 liters Coventry Climax motor. Det var løbene Hudson Memorial Trophy, Lady Wigram Trophy og Teretonga International Trophy.

Dette fine resultat betød, at Jim Clark sammenlagt vandt serien med 18 points, Frank Gardner, Brabham, der havde kørt meget fint og yderst stabilt, fik 15 points. På tredjepladsen kom den lokale kører Jim Palmer, Brabham, med 12 points, det samme antal points fik Bruce McLaren, Cooper Climax.

Tilbageblik på Monte-Carlo-løbet

På grund af det for bladet uheldige tidspunkt for Monte Carlo-løbets afvikling nåede vi kun lige i vort februar-nummer at bringe nogle få linier om denne vinterens store bilsportsbegivenhed.

For andet år i træk hjemførte den britiske BMC fabrik totalsejren med deres vidunderbarn Mini Cooper S, denne gang med et slagvolumen på 1275 ccm. Lige-

som mange andre fabrikker havde BMC ofret meget på at kunne gentage sidste års succes. Man ved på forhånd, at en sejr i Monte Carlo-løbet er noget af den bedste reklame, man kan få.

Mäkinen/Easter sejrede meget overbevisende. De var således eneste hold, der nåede Monte Carlo uden strafpoint, og på 8 af de ialt 11 specialetaper havde de bedste tid.

Indtil St. Claude var løbet for de flestes vedkommende forløbet uden vanskeligheder, men så var det også slut. Orkanagtige snestorme gjorde det hele til et mareridt. Garvede rally-kørere oplyste bagefter, at de aldrig tidligere havde været udsat for noget lignende. Hvor hårdt det i virkeligheden var, fremgår af, at kun 35 ud af 237 startende hold nåede igennem til Monte Carlo. Efter de sidste afgørende specialetaper, der erstattede den tidligere traditionelle hastighedsprøve på grand prix banen, var antallet af fuldførende hold reduceret til 22.

De fem første vogne i generalklassementet var alle GT-vogne. Efter Mäkinen, Böhringer og Pat Moss Carlsson kom Peter Harper/Ian Hall i Sunbeam Tiger V-8 4,2 liter. Femtepladsen gik til Herbert Linge/R. Falk, Porsche 911. Først på en sjetteplads kom den første standardvogn. Det var R. Clark/A. Porter i Rover 2000.

Saab vandt holdprisen. Nummer to i

dameklassen blev Rosemary Smith/Margaret MacKenzie i Hillmann Imp.

En af løbets bedste præstationer ydede de to polske køre Zsada/Osinski. Med deres lille Steyr-Puch (licensbygget Fiat 500 med 643 ccm motor) placerede de sig som nr. 18.

Volvo og Mercedes deltog overhovedet ikke med fabrikshold.

Bedste svenske hold blev Söderström/Svedberg i Ford Cortina GT. Samtidig blev de bedste Ford-hold. Bedste norske hold, Ekholdt/Haraldson, Saab, blev nr. 21.

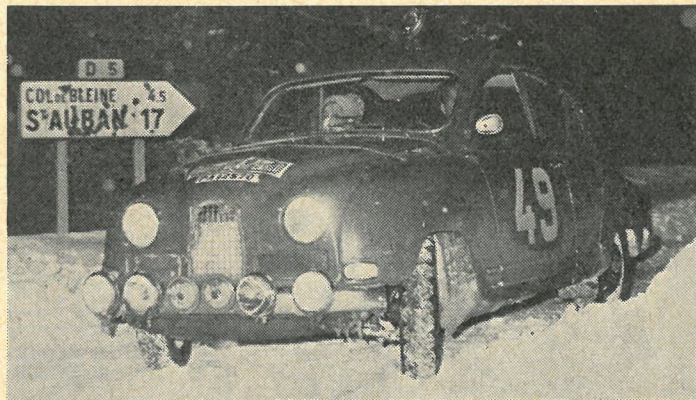
Eric Carlsson havde på specialetaperne vrøvl med karburatorerne, der isede til. Dette satte holdet tilbage på en samlet 16. plads. På grund af blandt andet et sammenstød endte L. Bianchi/Demortier som nummer 23, efter at de i lang tid havde været placeret på en andenplads. Sidste års vinderpar Hopkirk/Lindon blev nr. 26.

Det danske hold Jens Nielsen/Henning Henriksen, Volvo, kan godt være tilfreds med deres placering som nr. 33, på de svære specialetaper opnåede de flere gode tider.

Brabham vælger Goodyear

Jack Brabham har underskrevet en kontrakt gående ud på, at Brabham Racing Organization skal benytte Goodyear-dæk i alle internationale formel-løb.

Verdens bedste kvindelige rallyhold, Pat Moss Carlsson og Elisabeth Nyström; for øjeblikket er dette prædikat værdig. I Monte Carlo Rally'et blev de nummer tre i generalklassementet og vandt dameklassen. Det er femte gang at Pat Moss Carlsson vinder denne klasse.



GO-KART *nyt*

Tilbageblik

Inden go kart sæsonen 1965 kommer for godt i gang, er det på tide at se tilbage på det forgangne år for at bygge videre på det gode og tage ved lære af de fejltagelser, som blev begået.

For at kunne slutte med desserten, må vi hellere krybe til korset og sluge den gang malurt, som skal tildeles både kørere og arrangører.

For at starte med det som for de fleste kart kørere står som det vigtigste, DM'et blev det sidste år besluttet fra Danmarks Automobilsports Union, at kun klubber som havde arrangeret løb før kunne blive tildelt en afdeling af mesterskabet. Dette er i sig selv en udmærket tanke, som dog har den store fejl, at antallet af afdelinger, som er tællende til DM, ikke på forhånd er fastlagt, og da et go kart løb kan tilmeldes DAU med en varsel på en måneds tid, vil dette i praksis sige, at ingen kørere kunne vide sig sikre for, hvor og hvornår der blev afviklet DM løb, før de stod med tillægsreglerne i hånden, og da disse endvidere i nogle tilfælde blev tilsendt de heldige som var optegnet i den arrangerende klubs (ikke D.A.U.s) kartotek, nogle få uger før løbet, kan man jo nok tænke sig, at det kan have været noget svært for de fleste go kart kørere at tilrettelægge deres sparsomme feriedage og weekends.

At det kun var de »gamle« klubber, som kunne få tildelt en afdeling af mesterskabet, viste sig desværre at være lidt af et tragisk-komisk foretagende.

Af de tre klubber som havde premiere sidste sæson, viste det sig, at alle, på nær Esbjerg, havde gjort sig sådan en umage med arrangementerne, at disse langt overskyggede de »gamle« klubbers, som måske var arrangeret på forrige års succes?

Til kørerne skal det siges, at materiellets tilstand kan blive meget bedre, dermed være ikke sagt, at der skal ofres fle-

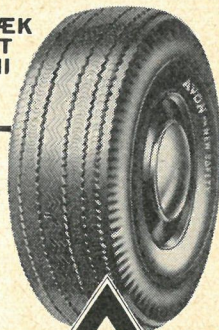
re penge, men blot den fornødne tid til at bringe kart'en i en stand, der i det mindste tilfredsstiller de til tider meget forskellige maskinkontroller, om man så vil følge Arne Petersens eksempel og stille med en kart, der ser ud som om den var hentet ud af et udstillingsvindue, skal stå een gansk frit, men flot ville det se ud.

Sæsonen bragte den første lukning af en dansk go kart bane. Automobil Sport Hornslet, som hidtil har stået som arrangør til løbene på Hornslet Go Kart Ring, er blevet suspenderet af D.A.U. på grund af kontingent restance, og man må betragte det som værende umuligt for nogen klub at kunne hæve den fortryllelse som, vel ikke uden grund, synes at ligge over denne bane, når det kommer til tilskuere. Efter åbningsløbet for to år siden, hvor der kom et par tusinde tilskuere, er det gået støt tilbage til et halvt hundrede pårørende til de sidste to løb, som blev afviklet på banen, som efterhånden havde antaget form af en affaldsplads.

Som det har været en sørgelig affære at iagttage Hornslet banens undergang,

AVON »NEW SAFETY«

SIKKERHEDSDÆK
med GRIBEFAST
SPECIAL-GUMMI
giver BEDRE -VEJ-BID-
på våde veje



- Bedre styring
- Hurtige opbremsninger
- Større fartsikkerhed
- Større slidstyrke
- New Safety

- koster ikke mere, men byder Dem ubetalelige fordele ...

AVON RUBBER COMPANY LTD. KØBENHAVN
DEPOTER: ESBJERG - AALBORG - AARHUS - ODENSE

har det været en stor glæde at kunne iagttage et nyt »team«, bygge en bane op som er blevet et begreb i Dansk go kart sport. Banen er Aalborgs Go Kart Ring ved Mou i Himmerland. Fra de mange sandede eller begroede ryttergårde, er det en ren fornøjelse at benytte den cementerede ryttergård med stedsegrønne træer og benzintank i Mou. At denne bane har haft så stor succes, som man må tilskrive den, skyldes, at den er blevet skabt af to gæve go kart køreere, som selv har sat deres penge, fritid og nattesøvn til for at skabe et fristed for ungdommen med Sterling Moss ambitioner i Nordjylland. Disse to har sådan et smittende gå-på-mod og humør, som smitter af på både køreere og officials, så de fra andre baner så kendte kværuanterier og små skænderier helt forsvinder i den kammeratlige atmosfære, som hersker på denne bane. Og at løbene har arrangementmæssig succes, kan måske bero på, at man her aldrig er afvisende over for et godt forslag fra køreere og heller ikke er bange for at indrømme og rette de få fejl, som måtte vise sig at dukke op under løbet.

1964 viste den største tilgang endnu, inden for sporten, hvad køreere angår, og kvaliteten viste sig at stige i takt med det stigende antal deltagere i udenlandske arrangementer. At dette har en altoverskyggende betydning, fremgår tydeligt af, at de seks deltagere, som på skift har repræsenteret Danmark ved Europamesterskaberne, noterede sig for 95 pct. af samtlige placeringer i de afholdte løb, samt at fire af dem besatte to førte, en anden og en tredieplads ved DM. Dette er bemærkelsesværdigt, da der ikke har fundet nogen udtagelskonkurrence sted, men det blot har været de køreere, som ønsker at deltage, der er blevet sendt af sted, og som har høstet de erfaringer, der senere har placeret dem i toppen.

Den største begivenhed inden for sporten sidste år, var at København fik sin egen go kart bane, hvor majoriteten af go kart køreere har mulighed for at udøve deres sport. At denne bane så har en le-

delse som til tider kan antage »vi alene vide« attituder, og at man sommetider føler sig hensat til militæret, når man bliver dirigeret rundt af officials, er jo nok noget som vil fortage sig i det øjeblik, der opnås noget mere selvtillid og erfaring. Man må jo ikke glemme, at så længe vi herhjemme ikke har officials, som selv har været turen igennem som aktiv go kart køreer, er der mange ting som de nuværende officials kunne lytte til fra de mere erfarne køreere uden at lide de frygtede prestigetab.

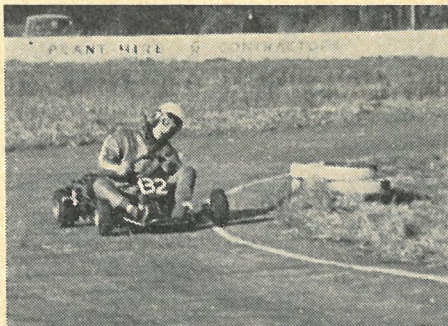
For at bringe orden på alle de problemer som kommer i løbet af sæsonen, har DAU nedsat et go kart udvalg, som består af Viggo Petersen som formand, Carlo Jelshøj Nielsen og Axel Japp. Man må ønske for disse tre, at de i det kommende år kan gøre noget for den organisation, som har været en del forsømt i de sidste år, og at de kan koordinere deres vidt forskellige måder at arbejde på, til et samarbejdende hold, som ikke er præget af noget »one man show«.

Jac. Nellemann.

★

To for tiden udenlandsdanskere deltog i week-end'en den 13.-14. februar i to gokart løb i England. Erik Ficher-Knudsen fra Odense og Jac Nellemann lagde for lørdag d. 13. med at køre et løb i Surbiton 20 miles syd for London, på en 500 m nærmest firkantet bane med lang-

Fra Go kart løbet på Rye House banen. Jac Nellemann kørte en Tecnokart med to Komet K 33, som var udlånt af Bobby Day.



sider på ca. 140 m. Erik Ficher-Knudsen placerede sig som nr. 3 i sin klasse med en Shrike/Saetta v12 efter to Tecno/Parilla'er. Jac. Nellemann kørte en lånt Tecno/2 x Komet, men da der ikke var nogen konkurrenter i den klasse, blev han sat sammen med klasse D, med et handicap på 400 m. Efter 10 omg. på den meget ujævne bane lykkedes det ham at passere feltet og blive nr. 1. Hastighederne på denne bane lå på langsiderne på 108 km/t, efter stopur!

★

Søndag d. 14.-2.-65 kørtes et go kart løb på Rye House banen, som siges at være Englands sværeste. Her deltog Jac Nellemann igen med en 200 ccm vogn, og den fra Forum kendte Bobby Day med en ny Komet K 77. Efter en hård kamp med Bruno Ferrari, som kørte en fabriks-

tunet Parilla, måtte Bobby Day se sig hensat til andenpladsen.

Jac Nellemann blev sat sammen med en Zip/2 x Parilla og startede forrest i A special klassen, og efter at have ført fra starten til 6. omg. gik Zip'en ud med en knust bagfælg, og han var uden konkurrence de sidste fire omgange.

★

Valvoline oliefirmaet har til den kommende sæson udvidet deres go kart team med to kørere. Det drejer sig om DM Finn Louring og Jac Nellemann.

★

Scotland har indsendt en separat anmeldelse til F.I.A. for at deltage i Europamesterskabet for fire-mands hold i go kart.

Ny sportscoupé fra Saab

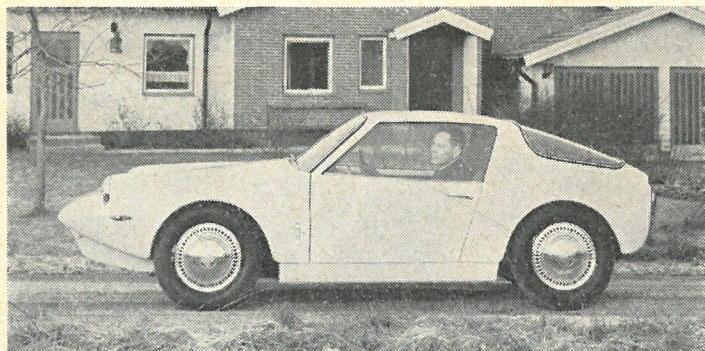
Gennem længere tid har man hos Saab arbejdet med flere forskellige prototyper til en ny sportsvogn. Dette projekt har tildels været foranlediget af mange direkte forespørgsler, især fra USA, om en decideret Saab sportsvogn.

Fabriken har nu offentliggjort det foreløbige resultat, som dog stadig er en prototype. Ved konstruktionen har man

forsøgt at benytte så mange Saab komponenter som muligt. Prototypen har således forhjulstræk og den kendte tre-cylindrede to-takts motor.

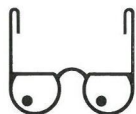
Dimensionerne er følgende: Længde 350 cm, højde 112 cm, akselafstand 212 cm, frihøjde 9 cm. Vægten er ca. 650 kg.

Man regner med at kunne opnå en motoreffekt på 60 hk, hvilket vil give vognen en tophastighed på 160 km/t. Bliver den nye model sat i produktion, vil den få karosseri i glasfiber.



Sådan kommer den nye Saab sportscoupé sandsynligvis til at se ud.

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

Abonnementsrabat		
Skandinavisk Motor Journal 12 numre - kr. 38,00		
5 stk. ca. 10%	15 stk. ca. 20%	25 stk. ca. 33%
34,00	30,00	25,00

N.A.B.

MZ



150 CC - 11 HK - 4 GEAR OG KUN KR. 2.290,-



Vic Willoughby »The Motorcycle« London:

»Den sidste nye MZ motorcykle er en strålende reklame for dens konstruktører.«

Mogens H. Damkier, »Skandinavisk Motor Journal«:

»Den lille MZ er en af de mest vellykkede maskiner, jeg længe har kørt på, og den indeholder ret bemærkelsesværdige tekniske nyheder. Hvis jeg ikke i forvejen havde en motorcykle, ville jeg straks styrte ud og købe en ny MZ 150 ES«.

Forhandlere i alle
danske byer

Forlang katalog og
prøvekørsler tilsendt

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355

KØBENHAVN V
