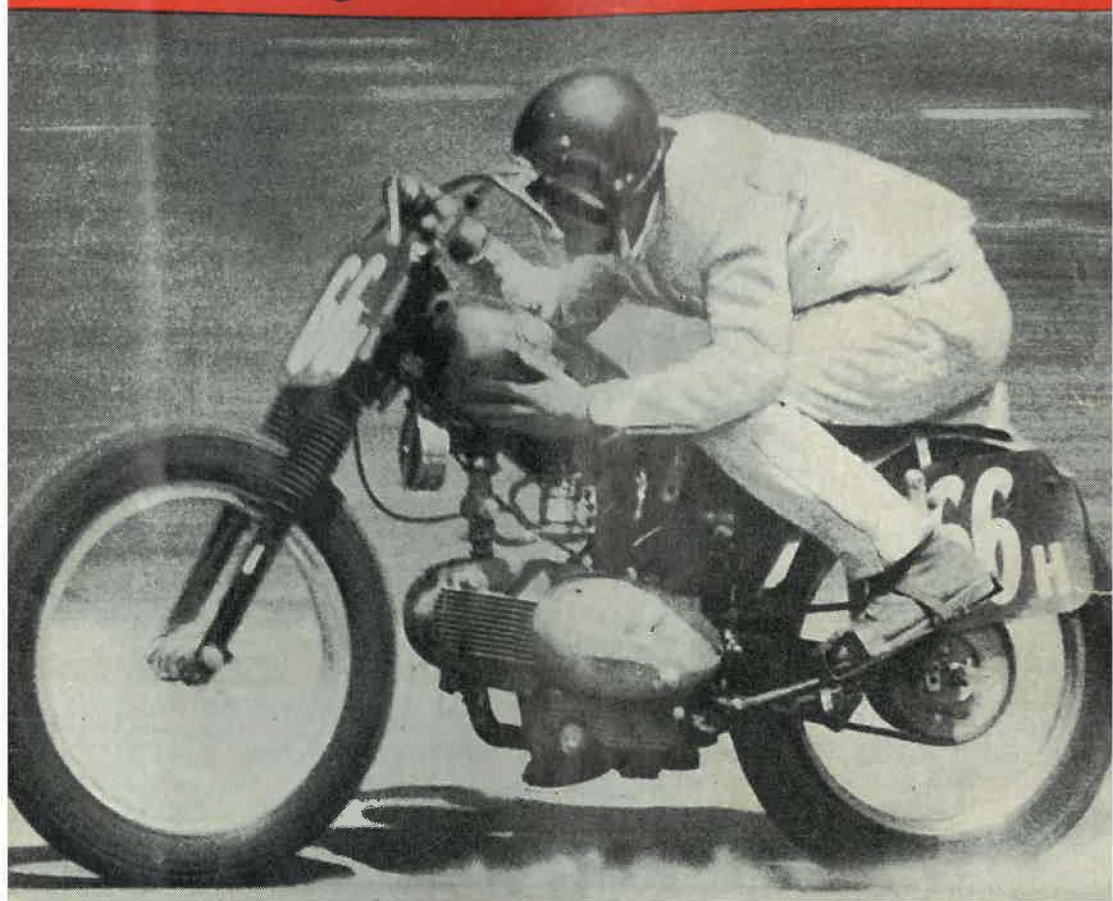


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



NR. 12

DECEMBER 1984

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

Indhold i dette nummer blandt andet:

- ★ Vi prøvekører Fiat 850 og Opel Rekord Coupe
- ★ Forseglede kølesystemer
- ★ Teknisk Brevkasse
- ★ Ny stor luksussportsvogn
- ★ Når man spiller trestemmig harmonika på Lyngbyvejen
- ★ Motorsporten

TAUNUS V-linien

TAUNUS 12 M

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



TAUNUS 17 M

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

TAUNUS 20 M

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



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

Forsiden

I USA dyrker man motorsport på en noget anden måde end i Europa. Umiddelbart vil man ikke sætte denne kører eller hans maskine i forbindelse med nogen form for speed-way, men slæbeskoen på venstre fod viser, at der i visse sving bliver kørt i speed-way-stil.



18. ARG.

15. DECEMBER 1964

NR. 12

Ekspedition:
Teknisk Forlag A/S
Dansk Ingenlærforenings
Forlag
Skelbækgade 4. København V.
Telefon (01) 14 HI *6801

Redaktion:
Mogens H. Damkær
(ansvarlig efter presseloven)
Bennil Henler
John E. Bech

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

Skandinavisk Bogtryk

Arsabonnement kr. 34,00

Løssalgpris kr. 2,85

(Begge priser incl. oms.).

Arsabonnement i Norge

kr. 37,00

Løssalgpris i Norge

kr. 3,50

Norsk postgiro 99356-TF A/S

★

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøttanker	763
Fiat 850	766
Forseglede køler-	
systemer	776
Reliant Scimitar GT ..	780
Når man spiller trestem-	
mig harmonika på	
Lyngbyvejen	774
Opel Rekord Coupe ..	788
Teknisk Brevkasse ..	796
Sprit som kølevæske ..	802
Sport spejlet	803
Siden sidst	807
Go-kart nyt	816
Fra bane og vej	819
Indholdsfortegnelse	
for 1964	832

REDAKTIONELLE STRØTTANKER

Trafiktætheden stiger stadig, og det er ikke mindst mærkbart i de større byer, hvor de trafikale forhold på visse timer i døgnet nærmest må betegnes som kaos. Det er ganske indlysende, at der må gøres noget fra alle sider, hvis trafikken ikke på visse tider og på visse steder skal gå totalt i baglås på en sådan måde, at visse gade-strækninger i virkeligheden bliver ubrugelige i stedet for at virke aflastende.

At appellere til trafikanternes sunde fornuft eller gode vilje er tilsyneladende på forhånd en dødsdømt tanke, for der er kommet alt for mange dumme trafikanter »på banen« – tilsyneladende en klasse helt fantasiløse trafikanter, der ikke har så stort et overblik over tingene, at de kan indse, at tilbageholdenhed i visse tilfælde ville gavne dem selv på længere sigt.

Eksempelvis klagede færdselschefen for nogen tid siden sin nød over de øvrige trafikanters behandling af busserne, der ikke kunne slippe ud fra stoppestederne, fordi den motorkørende trafik simpelthen ikke lod dem slippe ud. Har man parkeret ved en kantsten, fra hvilken man igen skal ud i trafikstrømmen, ved man af erfaring, at man må vente, til der bliver et hul, og det må også være den naturlige fremgangsmåde, når der er tale om en privat bilist, der kun sjældent skal gøre holdt af denne art, men noget andet er det, når det drejer sig om en bus, der med korte mellemrum skal til et stoppested, for den kan ikke holde i flere minutter efter endt af- og påstigning, blot fordi den ikke kan komme ud i trafikken igen.

Det er lidt for dårligt, at vi i København har skældt

ud over sporvognene, der som trafikens hellige køer virker blokerende med deres helt egne køreregler og uhensigtsmæssige placering i den almindelige trafik, når vi så ved overgang til den mere smidige busdrift simpelt hen saboterer denne udvikling. Da der nu en gang er så mange ubegavede og fantasiforladte trafikanter, bliver det simpelthen nødvendigt med en lov, der giver busserne det naturlige fortrin, at de får udkørselsret ved at tænde blinklyset i venstre side.

Endnu en lov bliver nødvendig. Det må simpelthen forbydes bilister at køre frem for grønt lys i et kryds, hvis der ikke er plads til vognen på den modsatte side af krydset på grund af trafikophobning. Gang på gang bliver en tværgående trafikstrøm totalt stoppet, fordi krydset blokeres af trafikanter, der kører frem i krydset for grønt lys, skønt der ganske åbenlyst er trafikstandsning på den anden side krydset. Disse standsninger skyldes meget ofte flere på hinanden følgende gadekryds med tilfældig lysregulering, og store forbedringer ville kunne opnås ved at synkronisere trafiksignalerne.

Der tales altid om enorme beløb i forbindelse med en synkronisering af en række trafiksignaler, men griber man sagen lidt praktisk an, kan det nok gøres for ret besedne beløb, og udgifterne vil i det nationale regnestykke nok blive dækket af besparelser i både tid og benzin.

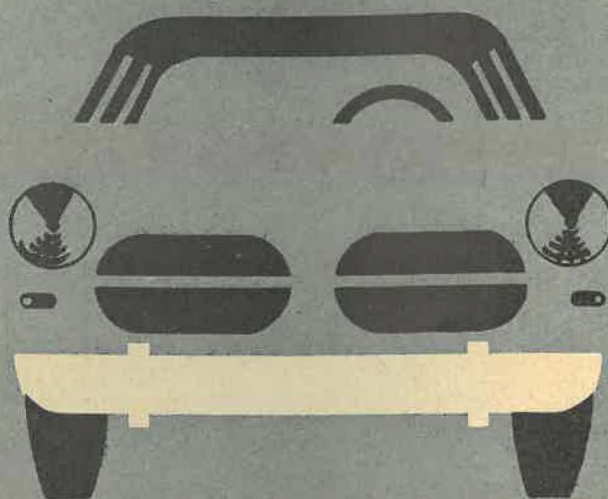
Et frisk eksempel fra et af de værste steder i København viser imidlertid nødvendigheden af den ovenfor nævnte lov. Haraldsgade indgår i et indre ringgade-system og er derfor ret kraftigt befærdet, men tåler naturligvis ikke sammenligning med flaskehalsen på den smalle del af Lyngbyvej, som Haraldsgade krydser, omend det er Sejrogade på den anden side af Lyngbyvejen. Trafikfordelingen kommer nogenlunde til udtryk gennem trafiksignalets tidsfordeling – ca. 12 sekunder grønt lys for Haraldsgade/Sejrogade mod ca. 45 sekunder for Lyngbyvej. Uheldigvis udmunder Lyngbyvej i den store dille, der hedder Vibenshus Runddel, hvor trafikken stoppes og hæmmes,

selv når flere betjente gør deres bedste for at få alle igennem, og derfor kan trafikken stoppe langt ned ad Lyngbyvej og blokere helt nede ved Haraldsgade.

Da jeg på et uheldigt tidspunkt forleden kom fra GM ad Haraldsgade og skulle ud på Lyngbyvej, tog det mig godt og vel 20 minutter at gennemkøre de sidste 50 meter ad Haraldsgade, inden jeg kunne svinge ned ad Lyngbyvej. Kun en enkelt vogn ad gangen slap over i vor række, fordi vi skulle holde tilbage for den modgående trafik fra Sejrogade, når der var tale om svingning til venstre, men det værste var imidlertid, at både min række, der skulle til venstre, og den inderste række, der blot skulle lige over krydset, i det uendelige var låst fast, fordi bilister fra Lyngby kørte frem for grønt lys, selvom der ikke var plads til dem på den anden side af krydset, og altså holdt de blot og spærrede for trafikken midt i krydset, når lyset skiftede. Dette gentog sig gang på gang, fordi en endeløs strøm af trafikdilettanter ikke har forstået, at grønt lys giver tilladelse til at passere et kryds, men ikke til at blokere det.

Selvfølgelig kan man ramme den slags trafikanter gennem lovens bogstav, fordi de udviser manglende hensyn, som det hedder, men det er ikke nogen løsning at ofre politimandskab samt uddele bøder ved hjælp af en tåget paragraf, der kan bringes i anvendelse i alle mulige og umulige tilfælde. Der vil altid være trafikanter, der ikke har større mulighed for at tænke selv, da de fra naturens hånd ikke er udstyret med det til formålet nødvendige hjælpemiddel i tilstrækkeligt omfang, men i visse tilfælde er det tilstrækkeligt med en forklaring, i andre tilfælde er retningslinier den eneste udvej, og man må så se stort på, om baggrunden for disse retningslinier bliver forstået, blot de bliver fulgt. Altså må vi have en lov, der klart forbyder fremkørsel for grønt lys, hvis man ikke kan passere krydset, for ellers bliver en del af gadenettet uanvendeligt, og resten af trafikken kommer til at gå i knude.

BESKYT DERES CHROM MED PLASTICHUD



Let at påsprøje
Indeholder lysfilter
Hindrer tørring af batteripoler
3 kulerer: Iceblue, calypso og neutral
Tåler benzin og sulfo
Fjernes i et snuptag, når beskyttelsen ikke længere ønskes

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

BA-BU

Et Hempel produkt



PLASTICHUD

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

FIAT 850

Opskriften til Fiat 850 har man hentet fra Fiat 600 D, da det i princippet er samme motorkonstruktion, samme hjulophængninger og samme styretøj, men alligevel er der stor forskel på de to biler. Selvfølgelig er der nogle få dele fælles for de to modeller, men i alt væsentligt er der tale om en helt ny konstruktion, og man undrer sig derfor lidt over, at Fiat også i dette tilfælde holder fast ved en hækmotormodel, skønt man beviseligt kunne have skabt en bedre vogn efter andre principper.

Arkitekturen i denne model er på flere punkter skruptosset, selvom man i det store og hele har skabt fortrinlige pladsforhold indenfor beskudne ydre mål, men det er f. eks. lykkedes at anbringe motoren rekordagtigt med hensyn til utilgængelighed. Den lille motorhjelms giver nok adgang til justeringer af tænding og karburator, og ved lidt større reparationer og eftersyn kan hele bagbeklædningen hurtigt fjernes, men alligevel er den forreste del af motoren begravet inde i bagvognen på en sådan måde, at indstilling af de forreste ventiler må ske absolut i blinde. Sammenlignet med Fiat 600 er der et større udhæng bag bagakslen, og det er det, som skaber utilgængeligheden, medens det på den anden side er medvirkende til at give vognen større retningsstabilitet.

Forhjulenes skærmmasker optager også en del plads i vognens indre, men det vi-

ser sig, at de i dette tilfælde ikke virker så generende, da forsædet er afpasset på en sådan måde, at man kan hvile den venstre fod på det flade gulv bag skærmmasken, men nogen bevægelsesfrihed har man ikke, og det kan selvfølgelig blive noget trættende at sidde med foden i samme stilling time efter time på en langtur, men det viste sig trods alt, at man ikke generes væsentligt af dette forhold.

Motoren

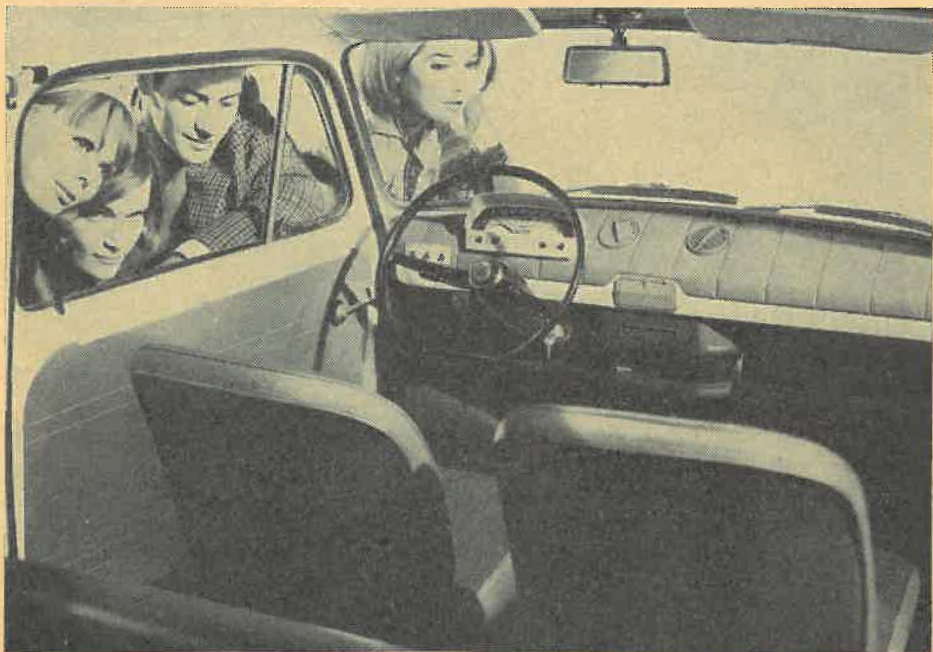
Som nævnt er motoren opbygget efter samme princip som »600« blot med den forskel, at den har modsat rotationsretning af hensyn til det ændrede transmissionssystem, der har kronhjulet liggende på modsatte side af spidshjulet i forhold til model 600.

Krumtapakslen er den samme for de to modeller, og den er bagtil monteret med et centrifugaloliefilter som systemets eneste filter, der derfor skal renses for hver 50.000 km. Krumtapakslen er lejret i tre hovedlejer, og den trækker knastakslen gennem en kort kæde, og ventilerne er skråtstillede i de »trekantede« forbræn-



Fiat 850 er mere rummelig end model 600 D, og vognen har mere moderne linier. Den noget afstumpede bagvogn finder man også hos Lancia og Alfa Romeo.

Interiøret er både nydeligt og hensigtsmæssigt med uldent betræk og ganske gode pladsforhold. Forstolene kan vippes frem, og bagsædets ryglæn kan lægges fremover og benyttes som bagageplads.



dingskamre, men i øvrigt er motoren ganske konventionel i sin opbygning.

Det forseglede kølesystem er indrettet på den måde, at trykket opbygges i radiatoren, da kolerproppen har de sædvanlige ventiler – sikkerhedsventilen og »indsugningsventilen« – men overløbsrøret er forbundet til en gennemsigtig ekspansionsbeholder af plastic, og også den er forsynet med et ventilsystem, der tillader fri indsugning af luft, men først åbner ved et vist overtryk. Der er nu så mange forskellige former for forseglede kølesystemer fremme, at det vil være nyttigt at behandle emnet i en speciel artikel, som det kan anbefales fremtidige ejere af Fiat 850 at læse (se side 776).

Motorens udluftningssystem er i overensstemmelse med moderne praksis og amerikanske forskrifter udformet som udsugning af krumtaphuset gennem en forbindelse til motorens indsugningssystem, men det er ikke fuldt så enkelt som i visse versioner og tidligere modeller.

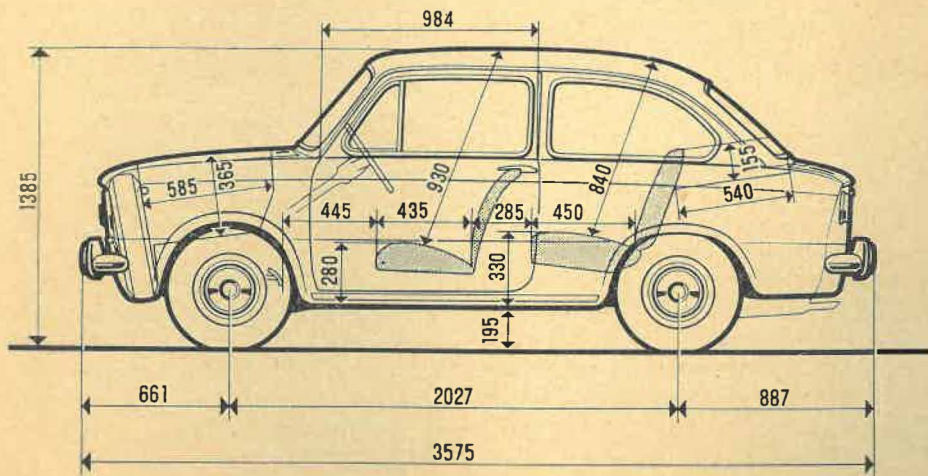
Der er en slangeforbindelse fra ventildækslets oliepåfyldningsstuds til luftfilteret, og når motoren går tomgang, vil der blive etableret et mindre undertryk i krumtaphus og ventilkammer ad denne vej. Under tomgang vil olien være så tilpas i ro, at den ikke i nævneværdig grad forstøves, så der sker ikke noget ved

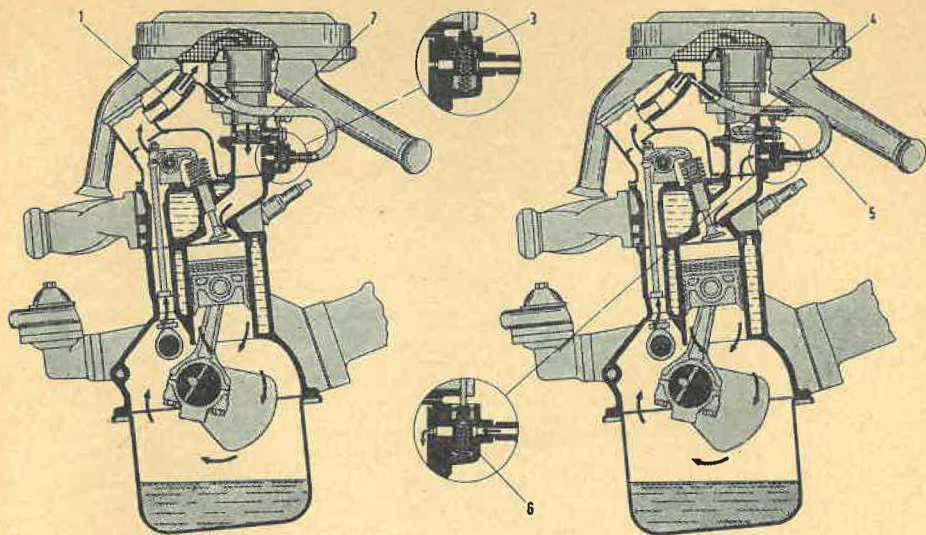
at lede lidt luft fra krumtaphuset gennem det tørre luftfilter.

Anderledes er det, når motoren arbejder ved højere omdrejningstal under kørslen, da luften i krumtaphuset indeholder store mængder forstøvet olie, der igen nem længere tid kunne tilstoppe luftfilteret, så derfor foregår udsugningen under disse omstændigheder gennem en anden slangeforbindelse mellem ventildækslet (købet til den tykke slang) og indsugningsmanifolden under gasspjældet. Når man ikke udelukkende bruger denne anden forbindelse også under tomgang, er det fordi en lille utæthed ved f. eks. ventildækslet under tomgang og stort undertryk i manifolden kan give så rigelige mængder falsk luft, at det vil få mærkbar indflydelse på tomgangen, der kan blive meget vanskelig eller endda umulig at justere. Reguleringen mellem de to systemer sker ved hjælp af en lille ventil, der lukker for forbindelsen til slang nummer to ved en lukning af gasspjældet svarende til tomgang.

Transmission og hjulophængning

Motoren trækker gennem en tør enkeltpladekobling frem til en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, hvis udgående aksel trækker tilbage til differentialet, hvor-





Udluftningen fra krumtaphuset sker ved hjælp af udsugning fra karburatoren. På illustrationen til venstre sker udsugningen gennem den store slange (1), der er forbundet til luftfilteret, medens gasspjældet (2) er næsten lukket i tomgangsstilling. Dermed er der også lukket ved ventilen (3). På illustrationen til højre er gasspjældet åbnet til kørsel med moderate omdrejningstal (4), og udsugningen foregår hovedsageligt gennem slangen (5), idet ventilen (6) har åbnet for forbindelsen til manifolden. Se iøvrigt forklaringen i teksten.

fra momentet overføres til baghjulene gennem kardanaxler.

Baghjulene er ophængt i triangulære arme affjedret af skruefjedre og dæmpet af teleskopdæmpere. Forhjulene er ophængt i en tværliggende bladfjeder og triangulære arme, men bladfjederen virker ikke som i de mindre modeller krængningsstabiliserende, af hvilken grund der er krængningsstabilisator ved både for- og baghjulsophængning.

Reservehjulet er anbragt helt fremme i bagagerummet foran i vognen, og akkumulatoren står under bagagerummets gulv. Benzintanken har man indbygget mellem motoren og bagsædet, der er det mest bebyggede sted i vognen.

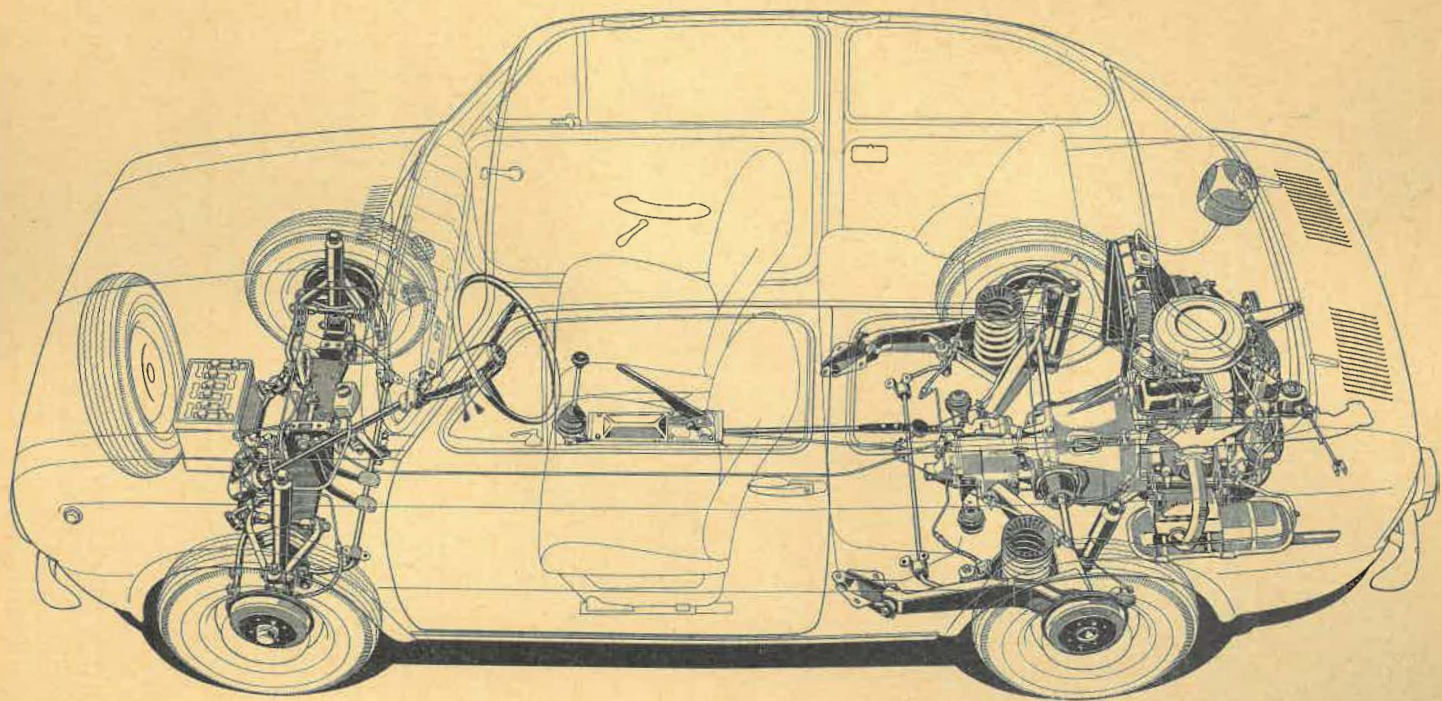
Alle fire bremses er udformet som tromlebremser, der som sædvanligt for dette mærke er rigeligt dimensioneret til at give en effektiv opbremsning med et lavt pedaltryk.

Interiør

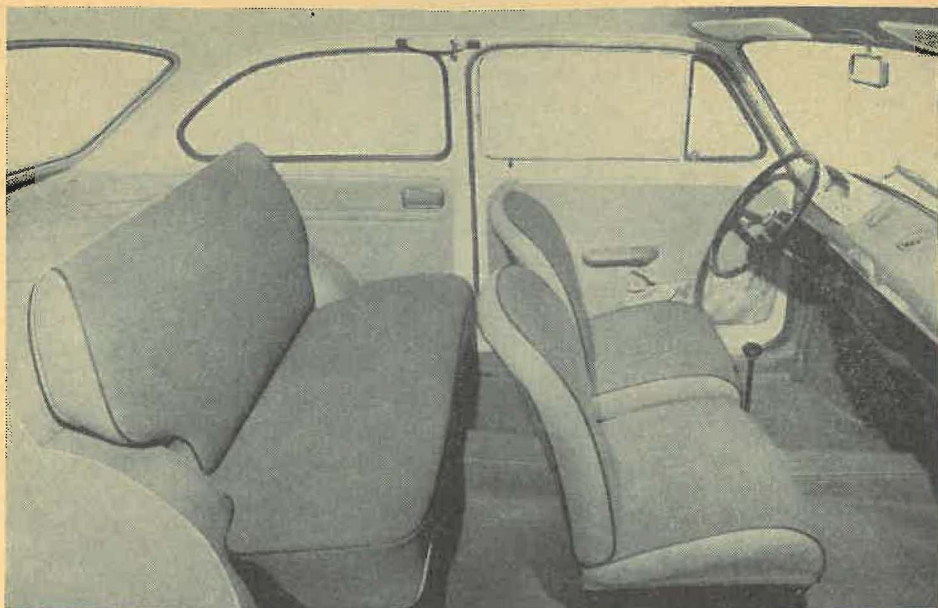
Interiøret er som i de øvrige Fiat modeller nydeligt, og af hensyn til hjemmemarkedets varme klima holder man også i denne model fast ved stofbetræk, som også er det mest behagelige i virkelig kulde. Sædernes sidestykker, som man ikke kommer i direkte berøring med, er udført i plastic. De to forstole kan vippe fremefter (både rygstød og sæde), hvilket gør adgangen til bagsædet forholdsvis ubesværet.

Midt gennem gulvet går et firkantet centralløb, i hvilket kontrolorganernes forbindelser og slangerne til varmeapparatet er anbragt. Gulvet ved bagsædet er buet på en sådan måde, at man indtager en naturlig og afslappet fodstilling, og forsænkningen giver naturligvis forøget benplads.

Det polstrede forpanel går skråt op efter mod vindspejlet, og længst til ven-



Dette røntgenbillede af vognen viser motoraggregatet og hjulophængingerne placeret i vognen.



Med kontaktbordet til venstre og den enkle instrumentgruppe er indretningen yderst overskuelig. På forpanelet ses de to drejelige ventilationsåbninger med ledeskovle.

stre sidder et kontaktbord med tre kontakter til lys (hovedafbryder), instrumentbelysning og vindspejlsviskere med almindelig selvparkering.

Midt for ratstammen sidder instrumenthuset indeholdende speedometer med kilometertæller, benzinstandsmåler med rød advarselsslampe for benzinreserve og kontrollamper for olietryk, ladestrøm, positionslys, fjernlys, blinklys og for høj kølevandtemperatur.

Sidstnævnte kontrollampe har jeg altid betragtet med indgroet mistillid, fordi lampen kan ødelægges på en eller anden måde eller forbindelsen kan svigte, og det er sikkert de færreste bilister, der med regelmæssige mellemrum kontrollerer den ved simpelthen at sætte spænding til den. Den enkelte gang, den skal i funktion, kan den måske slet ikke brænde, og så er den jo ikke meget bevendt som advarselsslampe. Det viste sig imidlertid, at den også på anden måde er utilstrækkelig, for i den prøvekørte vogn virkede den kun i forbindelse med en alt for høj tempera-

tur. Under prøvekørslen knækkede remmen fra krumtapaksel til dynamo (en anden rem driver ventilator og vandpumpe fra dynamoen), og der var for så vidt ingen hemmelighed i denne begivenhed, for efter et voldsomt spektakel i motorrummet lyste ladekontrollampen klart, og så ved man jo nok, hvad der er sket, uden at man behøver at åbne til motorrummet. Den knækkede rem blev taget ind i vognen, og da den slags fortrædeligheder selvfølgelig altid sker i nærheden af midnat på en mørk vej, besluttede jeg at køre videre, indtil lampen for kølevandet begyndte at lyse, da jeg på den måde skulle kunne komme frem til en servicestation, hvor jeg kunne få en ny rem. Lampen lyste imidlertid ikke, skønt det begyndte at rumle noget i kølesystemet. Første servicestation havde ikke en passende rem, og efter en passende afkøling under eftersøgningsarbejdet på stationens lager, kørte jeg videre – lampen lyste stadig ikke. Da jeg kom frem til anden servicestation, rumlede det godt på grund af kogning i

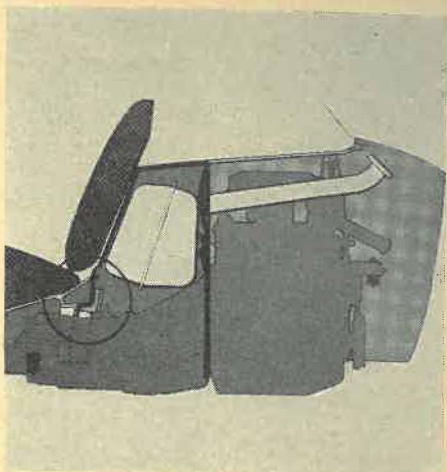
systemet, men først da dampen stod ud af ekspansionsbeholderen, begyndte lampen at blinke. Lad os være enige om, at et kølevandstermometer er den eneste rigtige løsning, navnlig når man har gjort det til en vane at aflæse sine instrumenter med regelmæssige mellemrum.

Midt på forpanelet sidder defrosteråbningerne med drejelige ledeskovle, og defrosterkanalerne indgår direkte i varmeapparatet. Hvis man vil lede opvarmet luft direkte ind ved fødderne, åbner man for nogle lemme i selve varmeapparatet – der er to mindre lemme i siderne beregnet for benpladsen ved forsæderne og en større lem retter luften lige bagud til bagsædepassagererne.

Under forpanelet går en pakkehylde i hele vognens bredde, og en gummibælg til vindspejlsvaskeren er monteret til underkanten af forpanelet. Den kombinerede tændings- og startkontakt sidder til højre på ratstammen. Til venstre under ratstammen sidder to kontaktarme til henholdsvis blinklys og omskiftning mellem alle tre lygteføringer. Gearstang og håndbremse er anbragt midt mellem forsæderne, og af det øvrige udstyr skal nævnes nedrullelige vinduer i dørene, der også har drejelige ventilationsruder, faste ruder ved bagsædet, håndbøjler ved alle passagerpladser, armlæn på dørene, indvendig belysning indbygget i bakspejlet, et askebæger midt på forpanelet og et askebæger ved hver side af bagsædet. I hver dør er der en kortlomme, og der er to bløde solskærme, men tosset nok har man anbragt disses beslag midt på skærmene lige ud for de to personer på forsædet – drejelig solskærm med sidehængsling havde været at foretrække.

Køreegenskaberne

Ind- og udstigningsforholdene er overraskende gode for en vogn af denne størrelse, og pladsforholdene må siges at være tilfredsstillende. Hvis der er fire langbenede personer i vognen, kan det dog knibe lidt med pladsen til benene for bagsædepassagererne. Udsynet til siderne



Benzintanken er anbragt mellem bagsæde og motor afskærmet af stål-vægge til begge sider.

er udmærket, men det kan knibe lidt bagud, vel at mærke, hvis man er over den berømte middelhøjde, da vinklen mellem kørerens øje og spejlet i så fald bevirker, at man ikke kan se tilstrækkeligt langt tilbage, uden at man kryber lidt sammen, og et udvendigt spejl vil derfor være en fordel.

Skærmene til forhjulene optager ret stor plads i vognens indre, og når man sætter sig ind bag rattet, ser man med nogen skepsis på dette arrangement, da man egentlig ikke rigtigt kan indse, hvor man skal placere sin venstre fod. Sædehøjden er imidlertid afpasset på en sådan måde, at man får udmærket støtte for foden på det flade gulv, og selv efter længere kørsel bliver man derfor ikke træt i den venstre fod.

Kontrolorganer og kontakter kan simpelthen ikke ligge bedre for en god og naturlig betjening, og sæderne giver god støtte for ryggen.

Umiddelbart efter en kold start kan chokeren sættes ud af funktion, og motoren har en meget kort opvarmningsperiode, indtil den trækker med fuld styrke. Accelerationsevnen føles hæderlig, og man opdager hurtigt, at gearskiftet er ganske fortræffeligt med en præcis funktion samt effektiv synkronisering. Man

opdager også ret hurtigt, at vognen nærmest må betragtes som understyrende, og man er i grunden overrasket over den gode retningsstabilitet. Når man starter prøveførslen i vindstille vejr og kører ganske almindeligt, som man plejer at køre, har man ikke fornemmelsen af at sidde i en hækmotorvogn, og man imødeser derfor i spænding et godt dansk blæsevejr. Vi kommer ikke uden om, at Fiat 850 er sidevindsfølsom med nogen vindkeldrejning under kraftige stormstød ind fra siden, men den føles alligevel ikke så sidevindsfølsom som Fiat 600 D, og er på det punkt noget værre end en fuldt læsset Fiat 1100. Under kraftig sidevind er man nødt til gentagne gange at korrigere med rattet, og derfor vil en langtur under disse betingelser utvivlsomt virke noget trættende.

Baghjulsophængningen sætter ret snævre grænser for, hvad man kan tillade sig i denne vogn, men det skal fastslås, at så længe man kører ganske normalt om end

ret hurtigt også gennem svingene, opfører Fiat 850 sig eksemplarisk, men kører man hårdt ind i et sving, kommer der næsten uoverskuelige styringstendenser fra baghjulene, og man kan således gå direkte fra understyring over til overstyring, eller der kan fremkomme visse kantende bevægelser af bagvognen uden nogen egentlig udskridning. Hvis man kører ganske almindeligt og absolut ikke langsomt og forsigtigt, er Fiat 850 afgjort tilfredsstillende, men prøver man den som en sportsvogn, vil man hurtigt opdage, at det absolut ikke er til dette formål, at bilen er skabt.

Vejkontakten ved alle fire hjul er udmærket, og selv på virkelig dårlig vej har man godt fat med alle fire hjul. Der skal i øvrigt køres temmelig hårdt i et sving med tværgående vaskebrætter, før bagvognen hopper eller kommer med en lille udskridning, men selv under disse betingelser har man fuld kontrol over vognen.

SPORTY BILUDSTYR



KR. 495,00

HALDA SPEEDPILOT SPORT – Mk 5

Dette verdensberømte instrument for kontrol af tid, vej-længde og gennemsnitshastighed er blevet en nødvendighed til mange formål. SPEEDPILOT og TWINMASTER danner en ideel kombination for orienteringskørere.



KR. 495,00

HALDA 10 M TWINMASTER tæller med dobbelt regneværk



KR. 148,00

WEIGAND omdrejningstæller

Let montering på eller under instrumentbrættet.



KR. 235,00

WEIGAND omdrejningstæller til indbygning

PETERS & MADSEN

Viktoriagade 26 – København V

Tlf. (01) EVA 815 og 2852-2226

SPECIFIKATIONER

Importør: Nordisk Fiat A/S, Gl. Køge Landevej 78-80, Valby.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 65 mm, slaglængde 63,5 mm, slagvolumen 843 ccm, kompressionsforhold 8,0:1 (super: 8,8:1), maksimaleffekt 40 hk (SAE) ved 5300 omdr/min (super: 42 hk), maksimalt drejningsmoment 5,9 kgm ved 3200 omdr/min (super 6,1 kgm ved 3400 omdr/min). Litereffekt 47,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,636:1, 2,055:1, 1,409:1, 0,963:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,625:1. Dækstørrelse: 5,50-12".

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende blad-fjeder, triangelarme. Baghjul i triangulære arme, skruefjedre. Krængningsstabilisator og teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 185 mm, totalt bremseareal 432 cm², type: tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 36 amp. timer.

Mål og vægt: Total længde 3575 mm, total bredde 1425 mm, total højde 1385 mm, akselafstand 2027 mm, sporvidde for 1146 mm, bag 1211 mm, fri højde fra vej 195 mm, benzintank rummer 30 liter, oliesump rummer 3,35 liter, kølesystem 6,0 liter. Egenvægt 670 kg. Effektvægt 15,95-16,7 kg/hk. Tophastighed 120 (super 125) km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: Drejeradius 4,45 m.

Pris: Kr. 13.999,-.

Særlige bemærkninger: Maksimaleffekt DIN 34 hk ved 5000 omdr/min, »Super«: 37 hk ved 5100 omdr/min. Forseglet kølesystem. Karburator: Weber 30 ICF. Tændrør: Champion N 4, Marelli CW 240 L, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 11° (super 10°), ventilspring 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 16 p.s.i., baghjul 26 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 2,1 liter SAE 90 E.P.

Støjniveauet er passende lavt og i det store og hele lavere end for de fleste hæk-motorvogne, men det er morsomt nok afhængigt af belastningen foruden selvfølgelig af hastigheden. Op til en hastighed på 90 km/t er Fiat 850 passende lydløs, derefter kommer der lidt resonans i karosseriet mellem 90 km/t og 100 km/t, men derefter aftager støjen igen, og først når man nærmer sig tophastigheden, kommer støjen igen. Kører man alene i vognen med 115 km/t, vil man have indtryk af en kraftig brummen og resonans i karosseriet, men er der tre personer i vognen, forsvinder denne støj ved samme hastighed.

Motoren er overordentlig smidig, og det er en ren fornøjelse at køre vognen i bytrafik, hvor man ikke en eneste gang mangler noget i accelerationsevne. Med

en accelerationstid på 9 sek. fra stående start til 60 km/t er man på højde med situationen, og det er først, når man skal op til de større hastigheder, at det tager sin tid, men det er også af mere underordnet betydning. Når man i topgear accelererer fra 60 km/t til 100 km/t på 31,3 sek., afslører dette selvfølgelig en vis sendrægtighed, men i praksis vil man naturligvis benytte den fortræffelige gearkasse, da tredje gear er virksomt til ca. 90 km/t. I topgear kan man køre jævnt uden at overanstrengelse motoren med 40 km/t, og vognen kan også accelereres fra denne hastighed, men det har næppe nogen praktisk interesse, da man uvilkaarligt griber til gearstangen. På landevejen taber 850'eren i nogen grad pusten op ad bakkerne, men dog ikke så meget, at det ligefrem er mærkbart eller generende.

Varme- og ventilationsanlægget er udformet på udmærket måde, og selv om der er mindre luftgennemstrømning end på Fiats større modeller, så er varmen til gengæld lettere at regulere i overgangsperioden, og man slipper for vindstøj ved de større hastigheder, medens man ved langsom bykørsel undertiden må bruge blæseren for at holde forruden dugfri.

Bremserne er overordentlig effektive ved et meget lavt pedaltryk, og på tør vej er vognen fuldstændig stabil under en hård opbremsning. Selv efter gentagne hårde opbremsninger umiddelbart efter acceleration til op over 100 km/t, kan man ikke konstatere nogen tendens til fading, eller uensartet bremsevirkning på de fire hjul. Hvis Fiat en skønne dag skulle producere en bil med dårlige eller underdimensionerede tromlebremser, vil en hel del mennesker fordelt over jordkloden betragte det som intet mindre end en fornærmelse.

Når man har kørt et stykke tid i Fiat 850, må man indrømme, at vognen vil gøre god fyldest til den daglige transport og for så vidt også til en ferietur, men man kan ikke lade være med at ærgre sig lidt over den bagvendte konstruktion, netop fordi man fornemmer, at der er god kvalitet og meget stor teknisk og mekanisk erfaring bag denne bil, og hvorfor har man så ødslet disse værdier på en opgave, hvis fuldkomne løsning på forhånd er dømt som en umulighed. Hvorfor skal man stadig holde fast ved hækmotorvogne, når denne konstruktion med usvigelig sikkerhed medfører visse uønskede egenskaber? At man fortsætter en gammel og forældet produktion af hækmotorvogne er kun sund fornuft, men når man alligevel sætter et nyt papir på tegnebrættet, behøver man vel ikke at gøre sig selv livet mere besværligt end nødvendigt ved at vælge den vanskeligste konstruktionsform. At en hækmotorvogn skulle være væsentligt billigere at fremstille end en vogn med frontmotor og forhjulstræk, kan vi ikke indse, og selvom en Fiat 850 efter denne konstruktion var blevet f. eks. 1000 kr. dyrere, så havde den dog stadig

BENZINFORBRUG

60 km/t 5,87 l/100 km
(17,1 km pr. liter)

80 km/t 7,00 l/100 km
(14,3 km pr. liter)

100 km/t 8,0 l/100 km
(12,5 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t 4,2 sek.

0- 60 km/t 9,0 sek.

0- 80 km/t 15,6 sek.

0-100 km/t 27,3 sek.

0-400 m 22,1 sek.

50- 80 km/t i topgear 15,0 sek.

60-100 km/t i topgear 31,3 sek.

været fuldt konkurrencedygtig. Når Fiat 850 alt i alt er blevet ret vellykket, så skyldes det udelukkende fabrikkens store tekniske og mekaniske erfaring. Kontrolorganernes funktioner, motorens smidighed og perlende rene gang, det gode gearskifte og de gode bremses vil i nogen grad overskygge den fundamentalt uheldige sidevindsfølsomhed og de noget uoverskuelige styringsfænomener ved hård kørsel i snævre sving.



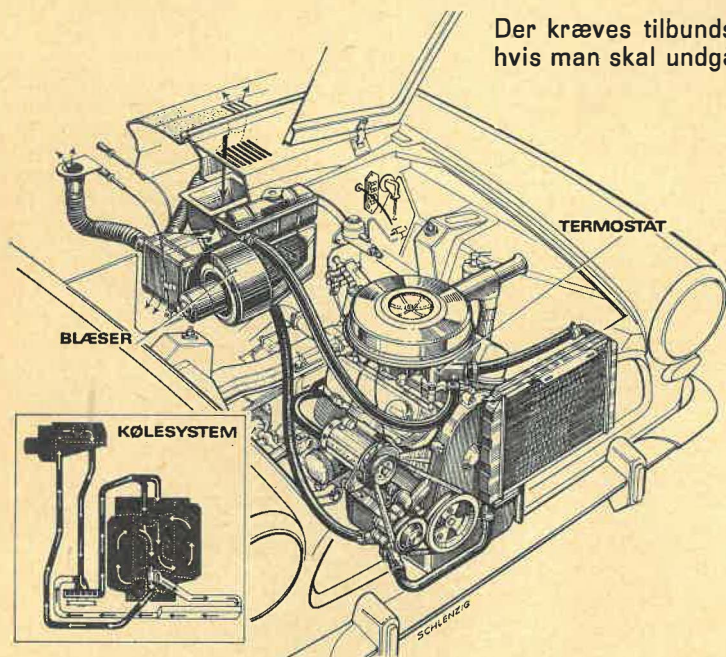
den nyeste bagrude

forlang monteringsvejledning

„HENO” SØHUS ST.-Fyn

Telf. Od. (09) 1110 41 - 1170 02

FORSEGLEDE KØLESYSTEMER



Der kræves tilbundsående viden,
hvis man skal undgå vanskeligheder

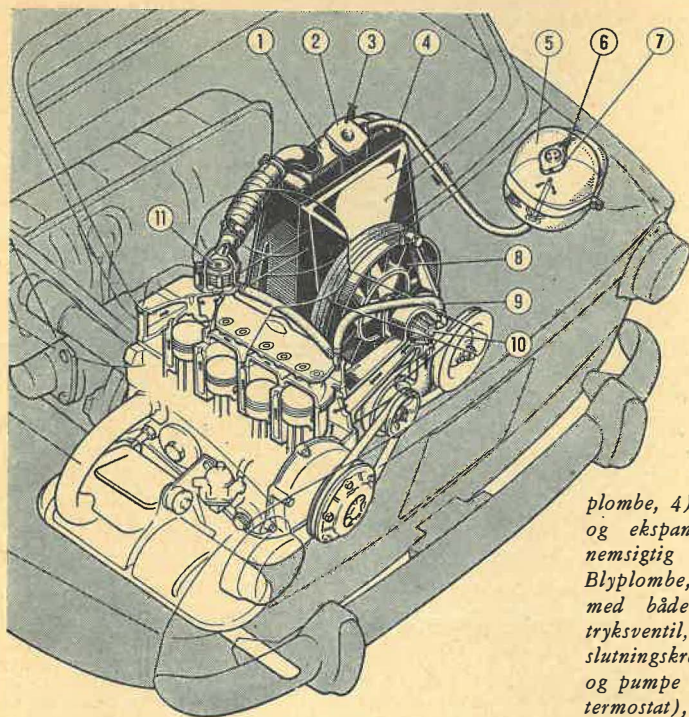
I kølesystemet på Taunus 12 M er ekspansionsbeholderen indbygget direkte på varmeapparatet, der tjener som køler i »primærsystemet«. Påfyldningsdækslet med ventiler er anbragt i ekspansionsbeholderen, og der er ingen påfyldningsdæksel på radiatoren. Så længe der er vand i ekspansionsbeholderen, vil systemet være fyldt op.

Vi har flere gange tidligere omtalt de forseglede kølesystemer, men der er nu så mange former under denne betegnelse, at en nærmere redegørelse er nødvendig. Bag betegnelsen »forseglet kølesystem« ligger vel den oplysning, at systemet ikke kræver videre tilsyn, samt at det er påfyldt frostsikker kølevæske, men ellers bliver man ikke meget klogere af selve udtrykket.

I oplysningerne om Taunus 17 M med V4 motor fortælles det, at denne model har forseglet kølesystem, men ved et nærmere eftersyn ser kølesystemet ganske almindeligt ud. En efterforskning af denne sag viser, at det også er et almindeligt kølesystem, der blot er blevet påfyldt

50 % kølevæske med en frostsikring til ca. $\div 35^{\circ}$ C, men vandstanden skal alligevel efterses på gammeldags maner.

Anderledes er det jo med Taunus 12 M, der har et specielt kølesystem med to kredsløb, af hvilke varmeapparatet er det ene. Ovenpå varmeapparatet er der bygget en ekspansionsbeholder med et påfyldningsdæksel, i hvilket man finder de sædvanlige to ventiler – en sikkerhedsventil og en luftventil til ind sugning af luft, hvis der skulle opstå et undertryk. Denne ekspansionsbeholder svarer til en øvre vandkasse i en almindelig radiator, og den skal derfor ikke fyldes helt op, hvis det normale tryk skal opbygges i systemet, men ekspansionsbeholderen har



Det forseglede kølesystem i Fiat 850 er særpræget, fordi der er ventiler både i radiatorens påfyldningsdæksel og i ekspansionsbeholderens påfyldningsdæksel. Opstår der gennem en længere periode damp i systemet, vil radiatoren ikke blive fyldt helt op fra ekspansionsbeholderen. Tallene henviser til: 1) Radiator, 2) Påfyldningsdæksel med både overtryks- og undertryksventil, 3) Bly-

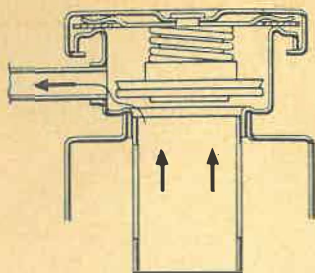
plombe, 4) Slange mellem radiator og ekspansionsbeholder, 5) gennemsigtig ekspansionsbeholder, 6) Blyplombe, 7) Påfyldningsdæksel med både overtryks- og undertryksventil, 8) Ventilator, 9) »Kortslutningskredsløb« mellem topstykke og pumpe (kold motor med lukket termostat), 10) Vandpumpe, 11) Termostat i slangestuds mellem topstykke og radiator.

alligevel en vandreserve, der kan indskrænke opfyldning af vand til en sjælden forekommende begivenhed. I selve radiatoren er der intet påfyldningsdæksel, og blot der er vand på ekspansionsbeholderen, vil systemet også være fyldt op.

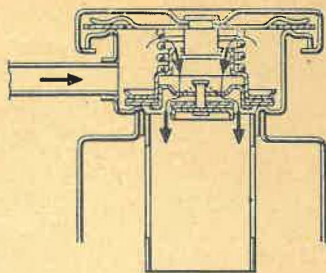
Dette system svarer til det forseglede kølesystem i Renault R 4 m. fl., når man ser bort fra varmeapparatets funktion som primærkøler. I Renault bruger man en almindelig radiator med en påfyldningsprop, der er forseglet fra fabrikken (deraf navnet), men der er ingen ventiler i kølerdækslet, der slutter tæt over overløbsrøret. Dette er ved en slange forbundet til ekspansionsbeholderen, i hvilken de to ventiler er anbragt. Når systemet er fyldt op, er der i kold tilstand $\frac{3}{4}$ liter kølevæske på ekspansionsbeholderen, og radiatoren samt det øvrige system i motorblok og slanger er fyldt helt op med kølevæske. Når væsken udvider sig under opvarmningen, løber overskudet over i

ekspansionsbeholderen, hvor trykket opbygges på grund af beholderens indhold af luft. Kun ved unormal drift træder ventilerne i funktion, og det er derfor den samme luftmængde, der er i kontakt med kølevæskens, men det samme skulle gøre sig gældende i et almindeligt trykkølesystem, blot det fungerer perfekt og er korrekt opfyldt. Kommer der stadig frisk, iltholdig luft ind i systemet, vil iltning af kølevæskens være medvirkende til en kraftig korrosion. Hvis radiatoren og ekspansionsbeholderen i dette system er forbundet med en gennemsigtig plasticslange, vil væske i slangen vise, at systemet er tilstrækkeligt påfyldt, idet de $\frac{3}{4}$ liter væske i ekspansionsbeholderen er en reserve.

Fiat har nu også forseglede kølesystem på f. eks. de nye Fiat 850, og i dette system er ikke alene slangen, men også ekspansionsbeholderen fremstillet af gennemsigtig plastic, og man skulle så tro, at et blik på denne beholder skulle vise, at



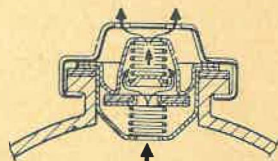
A



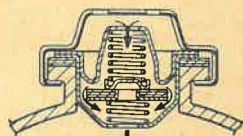
B

Øverst ses radiatorens påfyldningsdæksel til en Fiat 850 svarende til dækslet i et almindeligt trykkolesystem. På figuren til venstre er der for stort tryk i systemet, og overtryksventilen åbner til forbindelsen til ekspansionsbeholderen. På figuren til højre er der undertryk i radiatoren, og kølevandet strømmer fra ekspansionsbeholderen til radiatoren gennem den åbne undertryksventil.

På illustrationen til højre for disse linier ses ventilerne i dækslet til ekspansionsbeholderen. Øverst er overtryksventilen åben, og luft eller damp ledes ud i det fri. Nederst åbner undertryksventilen, og der trækkes luft ind i ekspansionsbeholderen.



C



D

der er væske nok på systemet, men det er ikke altid tilfældet.

Som det fremgår af prøvekurselsrapporten er kontrollampen for kølevandstemperaturen alt andet end pålidelig, og det vil altså kunne ske, at man kører med kogende og dampende kølesystem uden at få nogen advarsel, og dette vil f. eks. indtræffe, hvis det ikke er remmen fra krumtapaksel til dynamo, der knækker, men derimod remmen fra dynamo til ventilator og vandpumpe, for i dette tilfælde vil kontrollampen for ladestrøm ikke lyse.

Lad os nu sige, at en bilist af denne grund kører en lang strækning med sin overhede Fiat 850 og først opdager fejlen, når han stiger ud af vognen, medens dampen vælter ud fra ekspansionsbeholderen. Han vil da lade motoren køle ned, og han vil montere en ny rem. Et blik på ekspansionsbeholderen vil vise, at der er tilstrækkelig kølevæske, hvorefter han fortsætter kørslen, men ikke desto mindre kan der mangle en hel del i radiatoren.

Forklaringen er den, at der såvel i radiatorens påfyldningsdæksel som i eks-

pansionsbeholderen er de almindelige dobbeltventiler sandsynligvis ud fra den betragtning, at man med ventiler i radiatorens påfyldningsdæksel kan holde hovedtrykket i denne del af systemet, medens der kun bliver et beskedent tryk i ekspansionsbeholderen dikteret af dennes overtryksventil, og på den måde kan man benytte en billig ekspansionsbeholder fremstillet af plastic – det er i hvert tilfælde den eneste fornuftige forklaring.

Når systemet af en eller anden årsag bringes til kogning, vil det stigende tryk åbne radiatorens sikkerhedsventil, og trykket vil forplante sig til ekspansionsbeholderen, men da sikkerhedsventilen åbner ved et lavere tryk end foreskrevet for radiatorens sikkerhedsventil, vil dampen omgående blive ledet ud i det fri gennem ekspansionsbeholderens sikkerhedsventil. På den måde kan f. eks. mere end en liter vand dampe bort.

Lad os sige, at 1,5 liter vand er dampet

(fortsættes side 782)



som kølervædske!

Kølesystemet i et automobil er et vigtigt, men ømfindtligt led i driften. Vær omhyggelig med valg af kølervædske, også for at undgå senere besværligheder i form af tæring, utætheder m.v. Hvorfor bruger da så mange automobilister netop sprit som kølervædske?

FORDI

Kølarsprit kan altid anvendes, når motorens drifttemperatur ligger under 85° C, hvilket jo gælder de fleste autotyper, herunder også typer med trykkøler. Også ved meget lave frostgrader vil den ovenfor nævnte blanding sikre fuldt ud mod frostkader, fordi en kølarspritblanding i modsætning til rent vand aldrig vil fryse til en fast blok, men danne en plastisk masse, som ikke kan forårsage sprængning af køleren. Ved efterfyldning af køleren i vinterperioden hældes lige dele sprit og vand på køleren, hvorved spritstyrken i blandingen vedligeholdes temmelig nøjagtigt.

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

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

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

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

kølarsprit er rentlig og ikke kræver særlige midler til rensning af kølesystemet efter vintersæsonen.

kølarsprit er billigst i brug.

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

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

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



AKTIESELSKABET
DE DANSKE SPRITFABRIKKER



Scimitar GT er en smuk vogn. Af udseende er den klart anderledes end flertallet af tilsvarende vogne. Der er virkelig klasse over den nye model. Forpartiet minder en hel del om Triumph 2000.

RELIANT SCIMITAR GT

En videreudvikling af den tidligere model Sabre Six

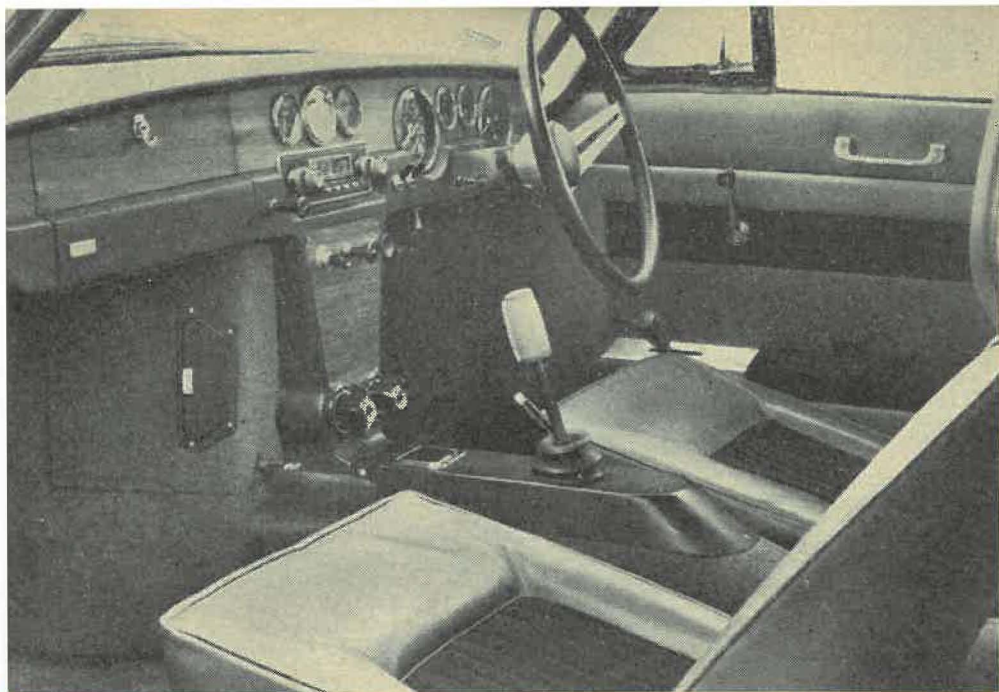
Samtidig med at Reliant Motor Company Limited introducerede deres nye mini-vogn, Rebel, præsenterede man en ny stor luksus-sportsvogn. Det er tydeligt, at virksomheden til fulde er klar over at det gælder om at spille på flere heste.

Vi har tidligere omtalt den britiske Reliant-fabrik og ligeledes bragt omtale af fabrikkens sportsvognsprodukter. Denne gang er turen så kommet til fabrikkens sidste nye sportsvogn, Reliant Scimitar GT, der blev præsenteret samtidig med mini-vognen Rebel.

Modtagelsen af Reliants tidligere model Sabre var alt andet end gunstig. Den havde for alvor sit udseende imod sig. Selv efter at have ændret dette noget var

Reliant-folkene til fulde klar over, at der måtte gøres noget radikalt.

Det købende publikum har nemlig for vane at generalisere ud fra udseendet – en grim vogn er en dårlig vogn! – hvad der ikke altid er korrekt. Men da det trods alt er salgshallene, der tæller, var man klar over, at noget måtte ske. Man henvendte sig til den engelske formgiver David Ogle Associates, Ltd. (et firma, hvor Stirling Moss har en finger med i



Interiøret svarer nøje til det flotte ydre. Alting er gennemført og præget af luksus. Bemærk, hvorledes ratkransen og knoppen på gearstangen er beklædt med læder.

spillet) og bad dem give vognen en ansigtsløftning af de store. Det skete på den måde, at man simpelt hen gav vognen en ny overfrakke på i form af et helt nyt, smukt karosseri, der tidligere en enkelt gang havde været prøvet på et Daimler SP 250 chassis. Ligeledes gjorde man interiøret mere luksuspræget, så det kunne svare til det ydre. Selve det mekaniske ændrede man ikke nævneværdigt. Det samlede resultat blev præsenteret lige før udstillingen i Earls Court i form af en ny Reliant Scimitar GT.

Chassis og hjulophængning

Som før nævnt stammer chassis'et fra Sabre Six, blot er målene øget en lille smule. Det har store kasseformede længdevanger med rør- og kasseformede tværvanger.

Forhjulsophængningen er uafhængig med tværgående triangelarmer, støddæmpere og skruefjedre. Hjulophængningen er i det store og hele også identisk med den tidligere Sabre Six. Blot er der sket visse mindre modifikationer med det for-

mål at give lidt mere behagelig kørsel, dog uden at slække på køreegenskaberne. De hydrauliske støddæmpere er monteret med specielle Aeon gummiklodser, der har til opgave at optage og udligne småstød.

Der er Girling skivebremses på forhjulene, der har tandstangsstyring, og store tromlebremses på baghjulene.

Hjulene er ægte trådhjul – en fryd for øjet – med Rudge-nav. Som standardudstyr er monteret Pirelli Cinturato dæk.

Motor og transmission

Drivkraften i Scimitar GT er en seks-cylindret Ford Zodiac motor monteret med tre SU karburatorer. Den maksimale effekt ligger på 120 hk (SAE) ved 5000 omdr./min.

En fuldsynkroniseret fire-trins Ford gearkasse benyttes sammen med Reliants eget remote control (tilbagetrukket gulgearstang). En fire-trins synkroniseret ZF gearkasse leveres som ekstraudstyr. Som

ekstra tilbehør leveres ligeledes de Normanville overgear.

Koblingen, der aktiveres hydraulisk, er med tør enkeltpladekobling med $8\frac{1}{2}$ tomme diameter.

Karosseri og interiør

Scimitar GT er en Gran Turismo vogn i dette ords egentligste forstand. – En lav, hurtig rejsevogn for to personer med komfortabelt interiør og motormæssigt kraftoverskud.

Karosseriet er meget smukt med ydre rene linier. Der er intet unødigt tingeltangel, der skæmmer udseendet.

Hele karosseriet er støbt i glasfiberarmeret plastic. Der er fin adgang til motoren takket være en stor motorhjelms. Dørene er ligeledes store.

Når man tager vogntypen i betragtning, er bagagerummet stort og rummeligt. Soltag kan leveres ekstra.

Med beklædte sider og paneler og instrumentbræt beklædt med valnød svarer interiøret nøje til det ydre.

Foruden at de to faconformede forstole kan justeres frem og tilbage, kan stolens ryglæn også indstilles.

På det smalle bagsæde kan der godt sidde en voksen person, og to børn har udmærket plads.

Instrumenteringen og det øvrige udstyr er også i orden. Med hensyn til instrumenteringen er denne meget komplet.

Den indvendige plads er god selv for store personer.

Alt i alt er Scimitar GT en nydelig og tiltalende vogn. Prisen taget i betragtning (1.292 pund) er den et af de køretøjer, der kan tilbyde størst valuta for pengene. Så man har grund til at tro, at Reliant-folkenes optimisme virkelig er berettiget.

Forseglede kølesystemer

fortsat fra side 778

bort, før fejlen opdages. Den stoppede motor og kølesystemet afkøles langsomt, og efter en stund er trykket faldet så meget i systemet, at radiatorens sikkerhedsventil lukker – antagelig ved en temperatur på ca. 105°C . I dette øjeblik mangler vi 1,5 liter vand i radiatoren, men ved den yderligere afkøling opstår der et undertryk i kølesystemet, radiatorventilen for ind sugning åbner, og der bliver trukket vand fra ekspansionsbeholderen ind i systemet, men bare ikke nok.

Under normale omstændigheder vil det opvarmede vand udvide sig og løbe over i ekspansionsbeholderen, og ved afkøling vil det løbe tilbage til radiatoren, men de 1,5 liter, der er forsvundet ud af systemet som damp, er tabt for bestandig og erstattet af 1,5 liter varm luft. Selvom luft udvider sig ca. 360 gange så meget som vand ved opvarmning til samme temperatur, så hjælper det os ikke, for et

temperaturfald på 90° (fra 105° til 15°) vil for luften give et volumenforhold på ca. 4 : 3, og i betragtning af, at radiatorens undertryksventil dog kræver et vist undertryk (i forhold til ekspansionsbeholderen) for at åbne, får vi trukket mindre end en liter vand ind i systemet ved afkølet motor, og der mangler stadig mere end en halv liter på radiatoren (i grove tal), medens slangen mellem radiator og ekspansionsbeholder er fyldt op.

Konstaterer man i forbindelse med et sådant forseglede system et stort svind i ekspansionsbeholderens væske, må man derfor samtidig efterse, at radiatoren er fyldt op, og dette eftersyn skal ske ved kold motor.

Den permanente kølevæske i de forseglede systemer er beregnet på to års levetid, og efter dette tidspunkt er de rustbeskyttende additiver slidt op. Væsken skal da ubetinget udskiftes, hvis man vil undgå alvorlig tæring af motorens og vandpumpens støbejern på grund af glykolsyre.



Den
bedste
julegave
til drenge mel-
lem 16 og 60 år
er et årsabonnement
på

HOBBY

bladet —

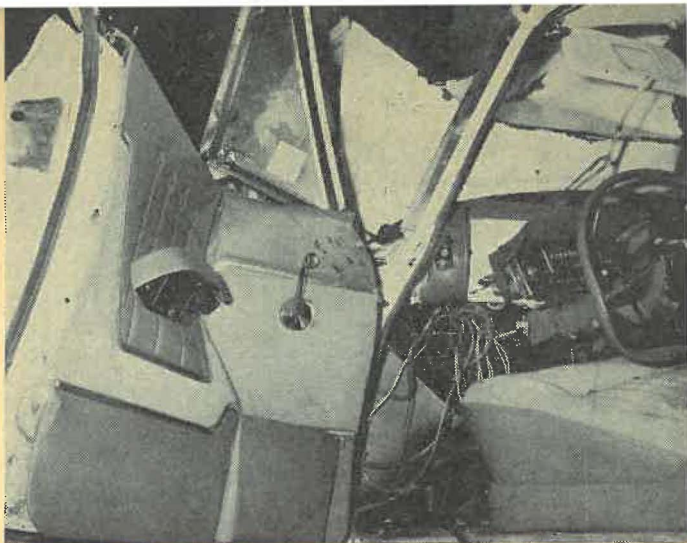
**det danske GØR DET SELV-tidsskrift, der udkom-
mer 11 gange årligt og rummer et væld af gode
ideer.**

Hvis De indsender kr. 22,50 i check eller postanvisning
senest den 19. december, vil De få sendt et gavekort ved-
lagt et gratis december-nr., indpakket og lige til at lægge
på gavebordet, før juleaften.

HOBBY BLADET's ekspedition

Steen Blichersvej 6 — København F — Telefon FA 9200

Når man spiller trestemmig harmonika på Lyngbyvejen



Betaler sig sjældent
at reparere bilen,
hvis det tager
mere end
90 pladetimer

Når en bil er maltrakteret som denne er der ikke meget håb om at redde den. Hvis det kræver mere end 90 pladetimer at rette den op vil det i reglen ikke kunne betale sig.

Hos Nord-Lyn A/S på Roskildevej ved København fortæller fintmærkende instrumenter om motoren også gik dårligt, før bilen kolliderede.

På Nord-Lyns følsomme instrumenter kan man i løbet af minutter afgøre om en fejl ved motoren skyldes påkørslen eller almindeligt slid. På Renault'en bag instrumenterne er mekanikeren ved at kontrollere eventuelle fejl ved fortojet.



Forsikringsselskaberne har vejviser-tykke rapportbunker, hvori ellers hæderlige og honette bilister fortæller, at EFTER kollisionen arbejder motoren i deres køretøj som en gigtplaget kødhakke-maskine.

Hvad gør man ved sådan en påstand? Siger til kunderne, at de husker forkert, at motoren faktisk også gik elendigt før bilisten begyndte at bruge vognen som harmonika på Lyngbyvejen?

Hos Nord-Lyn A/S på Roskildevej ved København, et af vore få specialfirmaer i opretning af kollisionsbeskadede biler, – og danskens kørefærdigheder i almindelighed taget i betragtning naturligvis et firma i hastig ekspansion – spænder man helt enkelt vognen op i en »løgnetektor«, og få minutter efter kan man meddele forsikringsselskab og bilist, at kollisionen næppe kan have forårsaget slid på tændrør og platiner . . .

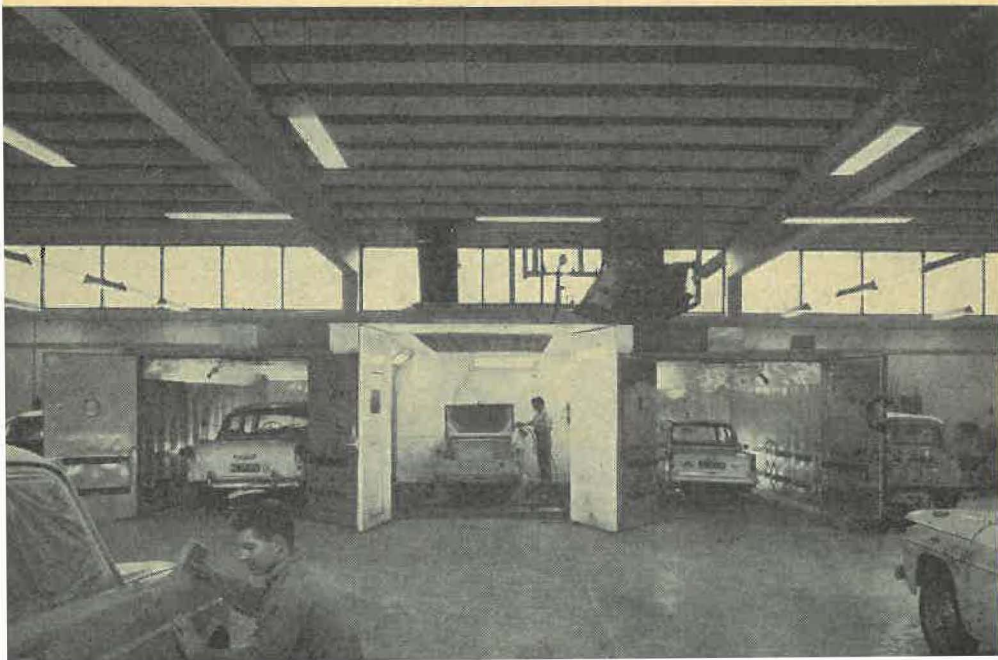
Sådan går det i reglen, men der findes naturligvis undtagelser.

Motoren ud

– Det er næppe nogen hemmelighed, at en del mennesker køber og kører bil uden i virkeligheden at have råd til det, og som følge deraf gerne vil have forsikringsselskabet til at betale for en motor-hovedreparation, når vognen har fået en bule i skærmen, siger direktør John Meldahl, Nord-Lyn A/S, til SMJ. I sådanne tilfælde tester vi vognen på vore måleinstrumenter, der omfatter et oscilloscop til registrering af det elektriske anlægs funktioner, et dynamometer og en røggasanalyator, og bagefter afleverer vi en fuldstændig rapport over vognens tekniske funktioner til forsikringsselskabet, der så selv må tage stilling til kundens eventuelle krav. Instrumenterne fortæller med usvigelig sikkerhed, om eventuelle fejl ved motoren eller andre mekaniske dele hidrører fra kollisionen eller skyldes slid.

– Det er en udbredt opfattelse, at der rundt om i landet sjuskes groft, for at sige det behersket, netop med reparation af beskadigede biler?

Et bjørne af Nord-Lyns maleafdeling. I midten sprøjtelakeres en bil, i kabinerne til begge sider tørres lakeringen ved hjælp af mørke infrarøde stråler.



– Det forekommer desværre, og jeg kan give et konkret eksempel. En bilist havde fået sin vogn repareret på et værksted her i København efter et færdselsuheld. Han syntes ikke den kørte tilfredsstillende efter reparationen og bad os om at prøve den. Vi målte vognen igennem og fandt frem til, at der var en skævhed på 2,8 centimeter i vognen. Fortøjet var hængt op i den ene side med syv skiver under en bærende bolt, og for at få skærme og kølerhjul til at mødes i samme side havde man måttet svejse et ekstra stykke plade på 2 cm til skærmen. Det kostede 1300 kroner at sætte vognen i forsvarlig stand, foruden det anseelige beløb, den første »reparation« havde kostet.

En videnskab

– For 20 år siden behøvede man ikke stort andet end en hammer og en svejsebrænder for at nedsætte sig som bilernes »lappeskrædder«?

– Det klarer man det ikke med i dag, i hvert fald ikke hvis arbejdet skal gøres forsvarligt. I så tilfælde er svejsebrænderen det, man bedst kan undvære. Man skal nemlig helst foretage ethvert opretningsarbejde uden at opvarme stålpladerne. De beholder det meste af deres styrke og sejhed ved at blive bearbejdet koldt, og derfor bliver langt de fleste buler og skævheder trukket ud ved hjælp af hydrauliske donkrafte. I den forbindelse er det måske værd at nævne, at de skader man kan se, de bulede skærme og indtrykkede døre, ikke frembyder problemer. De kan rettes op eller skiftes ud. Værre er det med de skader, man ikke kan se. For eksempel skævhederne, som bilisten måske ikke engang kan mærke før om et halvt års tid, når for eks. kron- og spids-hjul er slidt op. Derfor står og falder kortlægningen af en skade med, om man foretager en minutøs udmåling af vognen. Her begynder vi med, for selvbe-rende karosseriers vedkommende, at hæn-ge tre målestænger op på de langsgående vanger i bunden af karosseriet. På midten af disse målestænger er anbragt pejlespid-

ser, hvormed vi kan registrere eventuelle kurver på vangerne, og altså evt. skævheder i karosseriet. Men det er kun en enkelt af en hel serie målinger. Nr. 2 udføres ved, at vi hænger projektører fast på forhjulene i en særlig opspænding, og kaster en lyskegle ind på en måletavle. Ved at dreje forhjulene fra side til side kan vi afsløre eventuelle uregelmæssigheder ved fortøjet, og ved at dreje projektørerne bagud kan vi ligeledes se, om baghjulene har den korrekte stilling i forhold til forhjulene.

Fortøjer oprettes aldrig

– Og hvis der er skævheder i fortøjet?
– Så bliver det udskiftet. Vi foretager konsekvent aldrig nogen opretning af et beskadiget fortøj, og forsikringsselskaberne er også indstillet på at betale for fornyelser i sådanne tilfælde.

De her omtalte målinger gælder hovedsagelig langs- og tværgående skævheder. Til konstatering af eventuelle højdeforskelle fra den ene side af karosseriet til den anden – og det har hidtil været vanskeligt at komme til livs – har vi anskaffet et fransk-konstrueret apparat, et Gillet lærebord med tilhørende måleapparatur for de 10 mest solgte biler herhjemme, udvalgt efter de almindelige salgsstatistikker. Lærebordet består af et fundament af meget kraftige stålvanger, hvorpå målefiksturerne anbringes. To af dem går for eks. op i lejet for de bageste støddæmpere, andre passer til monteringsstedet for fortøjet, og således har vi 10 punkter under karosserierne, hvis afstand til lærebordets vanger på forhånd er givet. Når karosseriet er anbragt på bordet kan vi på millimeters nøjagtighed afsløre skævheder i højden. Og karosseriet bliver på bordet, medens skævhederne bliver rettet op. Vi kører en hydraulisk donkraft i stilling under lærebordet og trækker karosseriet på plads.

Kan det betale sig

Men inden der overhovedet bliver sat et opretningsarbejde i gang foretages altså

de nødvendige målinger, og vi gør op hvor meget en reparation vil koste, om den ligger inden for 30-60 eller 90 pladetimers klassen, og så forelægger vi opgørelsen for forsikringsselskabet, der træffer afgørelse om arbejdets igangsætning. Er der tale om mere end 90 pladetimer vil det meget ofte ikke kunne betale sig at lave bilen i stand. I modsat fald begynder arbejdet med, at mekanikeren tager motoren ud og for- og bagtøj af, hvor det skønnes påkrævet, og det er det ved de allerfleste større reparationer. Jeg ved godt, at man mange steder foretager selv betydelige opretninger med motoren liggende i, men det er ikke rigtigt. Der kan meget let opstå spændinger af ødelæggende karakter for motoren, hvis den ikke pilles ud. Efter mekanikeren tager sadelmageren fat, så følger selve opretningen, og derefter går vognen ind i maleafdelingen. Vi ovnlakerer langt de fleste skader, fordi de fleste vogne er ovnlakerede fra nye, og vi gør meget ud af dette kapitel.

Mere end de fleste automobilfabrikker. Vi ser mange nye vogne, der fra fabrikens side kun har et lag maling på omkring 50 μ , hvor vi sætter mindstekravet ved 100 μ og selve emaljelakeringen 20-40 μ , og det kontrolleres ved hjælp af et tysk instrument, en såkaldt magnetmåler, der registrerer malingens tykkelse gennem afsvækningen af tiltrækningskraften mellem instrumentets magnet og karosseriets stålplade.

Vi har sat denne kvalitetsnorm i forbindelse med malerværkstedets akkordløn, sådan at der skal påføres de reparerede steder yderligere sanding, hvis laget ikke er oppe på 80 μ .

Efter sidste afslibning går vognene ind i sprøjtekabinen, hvor lakeringen finder sted, og hvorunder bilen er anbragt på et par rullelæder på skinner. Når lakeringen er tilendebragt skubbes bilen på skin-

(fortsættes side 806)

SPEEDWELL

NYHED



Håndbog & katalog

En håndbog for entusiasten.

Alt om tuning af BMC vogne: Mascot-Partner, Marina-MG etc.

Special udblæsning for Austin - Fiat - Ford - Hillman - MG - Morris - Renault - SAAB - Triumph - Volvo - VW samt Speedwell's øvrige special artikler.

Komplet m. dansk prislister.

Sendes overalt,
kr. 10,- incl. oms + porto.

SVEND OLSEN

Valhøjs Allé 179, Kbhvn. Vanløse
(01) 70 77 11



*Rekord Coupe adskiller sig fra sedan-model-
lerne ved den afkortede, bagtil let faldende
taglinie og de tilspidsede bageste sideruder.
Ved at betragte vognen fra siden fornemmer
man bagagerummets størrelse.*

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

OPEL REKORD COUPE

Har jeg ikke ydet andet bidrag i den-
ne verden, så har jeg dog i det
mindste medvirket til et sundere forret-
ningsliv ved ikke at blande mig nævne-
værdigt i det mere. Omend stilen i denne
indledende bemærkning kunne minde om
Artemus Ward, så står jeg inde for ind-
holdet – iøvrigt ville Artemus Ward
uden tvivl have skrevet: »– ved ikke
mere i nævneværdig grad at blande mig
i det merkantile liv umådelig meget«.

Min vurdering af Rekordmodellerne
med den seks-cylindrede Kaptajn-motor
er nemlig den, at Opel med denne kryds-
ning har sat sig selv i en yderst pinlig
situation. Ikke sådan at forstå, at det ikke
er en god bil, men hvad i alverden skal
vi så med Kaptajnen? Hvordan vil de
kunne sælge Kaptajnen, der er næsten
en halv snes tusinde kroner dyrere på det
danske marked, har dårligere accelerati-

onsevne (omend den absolut ikke er rin-
ge), større benzinforbrug, er mere uhånd-
terlig og har ringere køreegenskaber end
Rekord'en med den seks-cylindrede mo-
tor? Selvfølgelig er der mere plads i Kap-
tajnen, men man skal nu alligevel have
ret ekstraordinære krav til plads, hvis
man ikke har nok i en fire-dørs Rekord.
Nå, de må vel vide, hvad de gør hos
Opel, og det er heldigvis ikke min hoved-
pine.

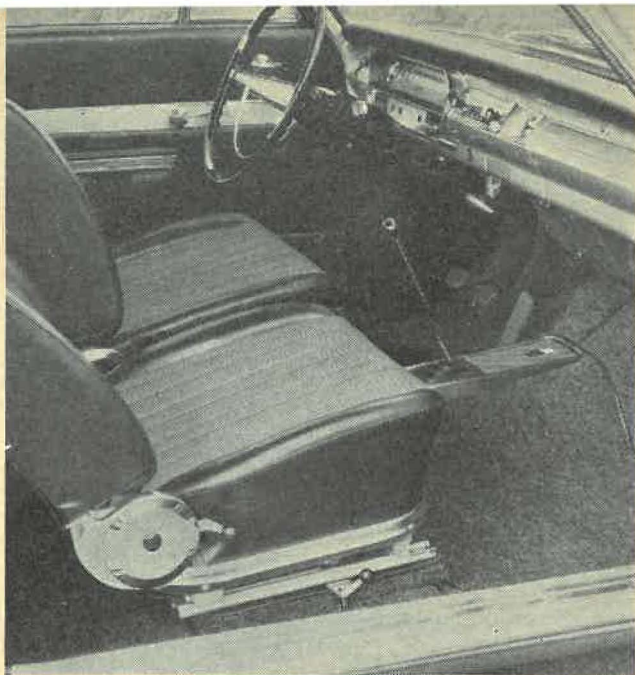
Den seks-cylindrede motor kan leveres
i den fire-dørs Rekord Luxus og i Re-
kord Coupe, og det tyder jo trods alt på
sund sans, når Coupe-modellen med min-
dre plads også koster mindre end den
fire-dørs sedan, medens der næsten er
tradition for en merpris på fra 25 % til
80 %, hvis man vil nøjes med en to-dørs
coupe med lidt knebne pladsforhold ved
bagsædet i stedet for en fire-dørs sedan,



Hvis man er 190 cm høj og sidder lige ret op og ned, kniber det med pladsen til hovedet, men i langt de fleste tilfælde vil bagsædepassagererne finde pladsen tilfredsstillende.

Interiøret er pænt og sobert og i alt væsentligt hensigtsmæssigt. Det øverste af håndtagene ved sædet benyttes både som udløser for ryglænets lås og til indstilling af ryglænets hældning. Når askebægeret på forpanelet trækkes ud, oplyses det, hvis lygterne samtidig er tændt.

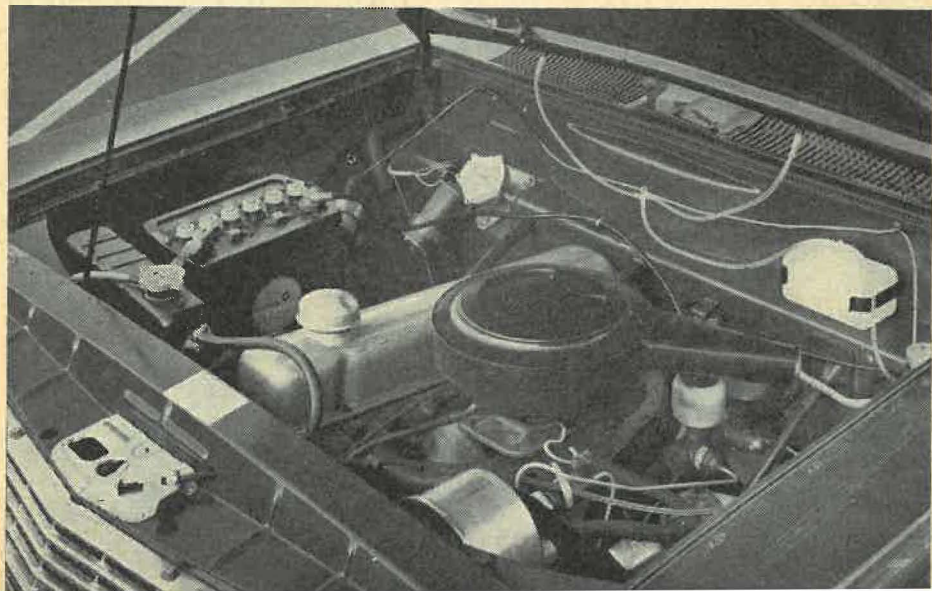
Der er lige akkurat plads til den seks-cylindrede motor i motorrummet. Kølerens øvre vandkasse ligger som en selvstændig beholder i vognens højre side.



hvilket naturligvis skyldes den større produktion af sedan-modellerne.

En coupe er nu ikke, hvad den *har* været. Jeg tænker på vor barn- og ungdoms hyggelige coupe med klap i bagvognen – som hujende og støjende unge blev man isoleret i denne klap, der virkede som et uindskrænket domæne, fra hvilket man

kunne give sine kommentarer til andre trafikanter, medens de »voksne« i lydisoleret uvidenhed om de oratoriske udfoldelser fra klappen listede sig gennem trafikken. Senere fik man sans for coupens romantiske indre – vel at mærke med tomt klapsæde og lukket klap. Sådan er det ikke mere – en coupe er nu om stund-



der blot en to-dørs sedan med lidt faldende taglinie, og ungerne er blevet konstant inddraget i familielivet og den indre verden i vognene med deraf følgende mangel på mulighed for at afreagere, og derfor er verden i dag muligvis, som den nu er.

Den bærende konstruktion og karosseriet svarer ganske nøje til de øvrige Rekord modeller, blot falder taglinien længere fremme på coupe modellen. Hjulophængningerne svarer også ganske nøje til de øvrige Rekord modeller, blot er der af hensyn til den tungere motor kraftigere fjedre ved forhjulene og en lille ændring af bagfjedrenes karakteristisk.

Der er lige akkurat plads til den seks-cylindrede motor i Rekord'ens motorrum, men det har været nødvendigt at gøre radiatoren ganske lav, og den øverste vandkasse ligger som en ekspansionsbeholder til højre for motoren. Da der ikke er plads til ventilatoren mellem vandpumpen og radiatoren, er ventilatoren anbragt på vekselstrømgeneratoren, der ligger til venstre for motorblokken.

I motorrummet finder vi desuden ser-voforstærkeren til forhjulenes skivebremseser, men trods denne trængsel i motorrummet er der god tilgængelighed til alle vitale dele, medens en udskiftning af kølevandslangerne til sin tid kan kræve lidt akrobatik. Termostaten, der er indskudt på den store slange mellem vandpumpe og radiator kan man dog meget let udskifte, og iøvrigt skal det nævnes, at vandkassen indgår i primærcirkulationen – det såkaldte kortslutningskredsløb – når termostaten har lukket for gennemgang til radiatoren.

Den seks-cylindrede motor blev nærmere beskrevet i SMJ nr. 8 i forbindelse med prøvekursen af Opel Admiral, og derfor skal vi her blot erindre om, at motoren har hydrauliske ventilløftere, der som bekendt ikke skal justeres.

Interiør

Interiøret er nydeligt og hensigtsmæssigt. De to forstoles ryglæn kan lægges fremover for at lette indstigningen til bag-

sædet, og de låses fast i oprejst stilling. Ryglæne er fjederbelastede på en sådan måde, at de automatisk vipper forover, når låsen udløses med et håndtag – altså kan man give adgang til bagsædet uden at skulle bruge begge hænder. Der er stor indstillingsmulighed af ryglænenes hældningsvinkel, og der bruges et pænt men koldt kunstlæderbetræk til de velformede sæder, der iøvrigt fjedrer lidt for livligt.

Pladsen ved bagsædet er overraskende god, og kun hvis høje personer, sidder ranke som en prøjsisk officer, kommer de i kontakt med taget, men læner man sig lidt mageligt mod de velanbragte armlæn, er der plads nok. Oprindeligt er en coupe iøvrigt en to-personers vogn, der i særlige tilfælde kan benyttes som fire-personers, men Rekord'en kunne beviseligt også benyttes som fem-personers.

Forpanelet er i alt væsentligt udstyret på hensigtsmæssig måde med et stort speedometer (vandret skala), der har trefarvet visning med grøn under 50 km/t, gul mellem 50 og 100 km/t og rød over 100 km/t. Til venstre for speedometer-skalaen er der en benzinstandsmåler, under skalaen sidder kilometertælleren og til højre et kølevandstermometer. Disse instrumenter sidder afskærmet således, at der ikke kommer reflekser i vindspejlet, men man kunne med fordel trække afskærmningen lidt frem i venstre side, da der om dagen kommer reflekser i glasset ved benzinstandsmåleren, der derfor kan være vanskelig at aflæse.

Under instrumenterne sidder fire store kontrollamper for olietryk, ladestrøm, blinklys og fjernlys, og på hver side af kontrollamperne er der kontakter – til venstre positionslys, fjern/nærlys og instrumentbelysning med variabel lysstyrke, og til højre blæser og visker begge med to hastigheder og midt imellem en blind kontakt til eventuel montering af ekstralygter. Også i dette tilfælde er det upraktisk, når man skal famle på instrumentbordet for at skifte fra positionslys til fjern- eller nærlys (omskifterkontakten sidder i gulvet), og det eneste rigtige må være en hovedkontakt på instrumentbor-

SPECIFIKATIONER

Importør: General Motors International A/S.

Motor: Seks-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 85 mm, slaglængde 76,5 mm, slagvolumen 2605 ccm, kompressionsforhold 8,2:1, maksimaleffekt 115 hk (SAE) ved 4700 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 20,1 kgm ved 3000 omdr/min. Liter-effekt 44,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse 3,428:1, 2,156:1, 1,366:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,20:1. Dækstørrelse: 165 SP-14.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangellarme, lasker og reaktionsarme, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: To-kreds system, forhjul: servo-fremstærkede skivebremser, baghjul: tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 350 watt, akkumulator 44 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4512 mm, total bredde 1696 mm, total højde (ubelastet) 1416 mm, akselafstand 2639 mm, sporvidde for 1325 mm, bag 1279 mm, fri højde fra vej. 172 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4,0 liter, kølesystem 10,0 liter. Egenvægt 1090 kg. Effektvægt 9,5 kg/hk. Tophastighed 168 km/t. Standardforbrug 10,7 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 33,5 km/t. Drejeradius 5,9 m.

Pris: Kr. 29.749,-. (Fire-dørs sedan de luxe: kr. 29.936,-).

Særlige bemærkninger: Effekt ifølge DIN: 100 hk ved 4600 omdr/min. Vekselstrømsdynamo, fuldstrømsfilter, bundgear. Karburator: Opel. Tændrør: Bosch W 175 T 1, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding 0°, ventilsphillerum hydrauliske ventilløftere. Dæktryk forhjul 25 p.s.i., baghjul 25 p.s.i. Gearkasse rummer 1,1 liter SAE 80. Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 hypoid.

det og en omskifterkontakt mellem alle tre lygteføringer under ratkransen.

Til venstre for instrumenterne sidder chokeren, midt på forpanelet er der radiorum og elektrisk ur, og til højre på forpanelet er der et aflåseligt handske- rum med automatisk belysning. I hver side under forpanelet sidder en luftkanal med frisklufttilførsel. Hver kanal er monteret med et drejespjæld, og et håndtag under forpanelet i hver side åbner eller lukker totalt for lufttilførslen til disse kanaler. Et tredje håndtag midt under forpanelet åbner eller lukker for lufttilførslen til det almindelige varme- og ventilationssystem, der iøvrigt betjenes af to håndtag helt til venstre på forpanelet – det ene regulerer luften til defrosterspalterne eller ind i vognen ved gulvet, og det andet regulerer varmen. Man kan uden vanskelighed regulere temperaturen til et behageligt niveau i vognens indre.

Til venstre under rattet er der en kon- taktarm til blinklyset, og i enden på den- ne er der en trykknop til »flasher«, men den er ifølge loven sat ud af funktion på danske vogne. En halvring på neder- ste del af rattet fungerer som hornkon- takt, og til højre på ratstammen er der en kombineret ratlås med tændings- og startkontakt. Håndbremsen af paraply- typen er anbragt under forpanelet, og den korte gearstang sidder midt i gulvet.

I gulvet sidder en trykknop til vind- spejlsvaskerens bælg, og de to dyser er anbragt på motorhjelmens et godt stykke foran vindspejlet, hvilket giver en gan- ske fortræffelig virkning uanset den øje- blikkelige kørehastighed. Af udstyret skal endvidere nævnes tre askebægre, to sol- skærme, håndbøjle ved den højre forstol og to håndstoffer ved bagsædet, stærkt buede sideruder og ventilationsruder med drejhåndtag i dørene og vipperuder ved bagsædet. Sidespejl er standardudstyr.

Bagagerummet er stort og meget rummeligt, og benzinpåfyldningen med aflåseligt dæksel er anbragt under en klap i vognens højre side.

Køreegenskaberne

Med 100 ægte DIN-hk til 1090 kg optanket egenvægt kan man nok vente sig en levende og smidig vogn, selv om totalgearingen er en del højere end i de fire-cylindrede modeller. På den anden side har den seks-cylindrede Rekord Coupe mindre frontareal, mindre vægt og sandsynligvis også noget mindre luftmodstandskoefficient end Opel Kaptajn, og derfor må coupe'en også have mindre benzinforbrug, noget bedre accelerations-evne og større tophastighed, når man tager de to vognes gearing i betragtning. Det lyder ganske lovende.

Motoren har en forholdsvis kort opvarmningsperiode, og man kan nu sige, hvad man vil om en seks-cylindret række-motor, den er fint afbalanceret og derfor vibrationsfri, og i dette tilfælde har den desuden en yderst nobel karakter. I forbindelse med den fuldsynkroniserede gearkasse kan den faktisk det hele, da man med de fire fremadgående gear i højere grad vælger køreteknik end drejningsmoment. ved baghjulene. Skifter man til de højere gear ved forholdsvis lave omdrejningstal, kommer det til at svare til lydløs, behersket privatchauffør-kørsel, og lader man motoren trække ud i de enkelte gear, fremkalder man en temmelig hvas acceleration. Ved langsom bykørsel spiller det ikke nogen større rolle, hvilket gear man i øjeblikket benytter, da vognen kan køre jævnt og ubesværet i topgear ved 30 km/t.

Gearskiftningen er let og præcis, men det var ønskeligt, om frigearet var lidt klarere markeret, da gearstangens sidebevægelse er omtrent lige stor og lige let, hvadenten den står i frigearet eller i et af de fremadgående gear. Naturligvis er accelerationsevnen lidt ud over det sædvanlige, men det gælder ikke alene, når man benytter sin gearkasse, for der

er også et fortræffeligt kraftoverskud i topgear indenfor de almindelige kørehastigheder.

Styringen er neutral, og når man undertiden kan have en anden fornemmelse, skyldes det den øjeblikkelige køreteknik under forskellige forhold. Kører man for eksempel ret hurtigt gennem et sving med mindre gode friktionsforhold, kan man på grund af en svag forvognsudskridning få en fornemmelse af understyring, hvis man samtidig kun giver let gas. I et snævert sving har man moment nok ved baghjulene til at hjælpe vognen rundt med gaspedalen, idet man let kan fremkalde en bagvognsudskridning, der med hensyn til styring føles som overstyring. Holder man gassen på ved hurtig kørsel gennem et sving, fremkaldes en let firehjulsudskridning, der som bekendt også føles som understyring, men ved al almindelig kørsel uden større temperament er der tale om neutral styring.

Retningsstabiliteten er fortræffelig lige til tophastigheden, der var 168 km/t, og der kunne tillige konstateres tilfredsstillende sidevindsstabilitet. Ikke desto mindre er styrefølsomheden passende på en snoet vej, og selv ved hurtig kørsel går vognen legende let fra et venstresving direkte over i et højresving. Trods den ret tunge motor er der ikke noget overdrevet stort udvekslingsforhold i styretøjet, og dog fungerer dette passende let ved en vanskelig parkering eller skarp drejning ved ganske lav hastighed. Man har i det hele taget fornemmelse af, at konstruktørerne har gjort sig umage for at opnå en god afstemning uden særligt hensyn til svage kvinder eller sportsforrykte mandfolk, uden at nogen af parterne dog kan føle sig forbigået.

Selvfølgelig er Rekord Coupe »6« ikke nogen sportsvogn, men med hensyn til accelerationsevne og tophastighed er den dog de mindre sportsvogne overlegen. Ellers er der i hovedsagen lagt vægt på komfort, uden at dette på nogen måde er gået ud over køreegenskaberne. Når man glider lydløst af sted ved moderate hastigheder, har man indtryk af at køre en

temmelig dyr vogn, og når man noterer det meget lave støjniveau ved hastigheder mellem 120 og 140 km/t, må man indrømme, at man her har med en yderst behagelig langtursvogn at gøre, da man på de store hoved- og motorveje vil kunne tilbagelægge ret betragtelige dagsmarcher uden mindste form for træthed.

Affjedringen er passende afstemt til vognens øvrige karakter, og på ujævne veje med tværgående riller i svingene må vejkontakten betegnes som over middel, da man trods den stive bagbro vanskeligt kan få baghjulene til at steppe selv ved ret hård kørsel i et sådant sving. På de ujævne veje har passagererne det lidt for livligt i de fjedrende sæder, hvis man kører lidt hurtigere end almindeligt, men ellers må vognen siges at være overmåde komfortabel, og det er en fornøjelse at køre den, hvad enten man i øjeblikket foretrækker fornem og lydløs luksuskørsel eller lidt hårdt stof.

Bremserne lever op til vognens øvrige egenskaber dels med et lavt pedaltryk, dels med en effektiv opbremsning selv fra de største hastigheder, og på grund af den ligelige vægtfordeling på for- og bagaksel er vognen helt stabil under en katastrofeopbremsning.

Sandsynligvis for at undgå vindstøj i ventilationsanlægget er det dimensioneret på en sådan måde, at man ved almindelige landevejshastigheder får tilstrækkelig luftfornyelse i vognen, medens man ved langsom kørsel må benytte blæseren (laveste hastighed) for at holde vindspejlet dugfrit i koldt og regnfuldt vejr.

Udsynet er udmærket til alle sider, og kørestillingen er god med overdådig plads til førerens venstre ben. Indstigningsforholdene til bagsædet er så komplicerede, som de i reglen er ved en todørs vogn, men pladsforholdene må siges at være i orden overalt, og når alt kommer til alt, er coupe'en en noget ekstraordinær vogn, der næppe vælges af bilister, der dagligt skal transportere fire voksne personer, hvilket iøvrigt nok hører til sjældenhederne. Er der fire mere eller mindre voksne i familien, vil man

BENZINFORBRUG

60 km/t	7,6 l/100 km (13,2 km pr. liter)
80 km/t	8,5 l/100 km (11,8 km pr. liter)
100 km/t	10,4 l/100 km (9,6 km pr. liter)
120 km/t	12,5 l/100 km (8,0 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	2,8 sek.
0- 60 km/t	4,9 sek.
0- 80 km/t	8,5 sek.
0-100 km/t	13,4 sek.
0-400 m	19,0 sek.
50- 80 km/t i topgear	8,8 sek.
60-100 km/t i topgear	12,7 sek.

sandsynligvis vælge den tilsvarende fire-dørs sedan, medens mange med mindre børn føler en vis betryggelse ved en todørs bil trods børnesikkerhedslåsens almindelige indførelse.

Man må blankt erkende, at Opel med denne model har skabt en ret usædvanlig vogn, der med hensyn til præstationer og køreegenskaber ligger væsentligt over gennemsnittet, og den giver ikke alene en umiddelbar køreglæde gennem sin stabilitet og præcision, men den virker også overmåde sikker gennem sin fortræffelige accelerationsevne og sine gode bremses. Det forunderlige er imidlertid, at man fornemmer et lille anstrøg af lydløs luksus, selvom prisen må siges at være absolut konkurrencedygtig. Den bliver nok ikke alene en mærkbar konkurrent på markedet for den større mellemklasse, for den vil også nok konkurrere en hel del oftere i den større klasse, hvor Kapitajnen og Admiralen hører hjemme.

Hver sit...



Skandinavisk Motor Journal

En nyhed vækker størst interesse, når den indløber... men fra den »tikker ind« over fjernskriveren til den er i cirkulation, har den mistet lidt af sin værdi.

En langsom bladcirkulation i en virksomhed *kan* koste frugten af et aktuelt indfald. Har hver medarbejder sit eget blad, så får det aktuelle stof større værdi.

Det er en lille udgift i forhold til de inspirationer der opstår, når hver medarbejder har sit eget blad.

altid
aktuelt



Abonnementrabat			
Skandinavisk Motor Journal			
12 numre - kr. 34.00			
5 ark	15 ark	25 ark	
ca 10% (ca 20%)	ca 33% (ca 33%)		
30.00	27.00	21.00	



teknisk BREVKASSE

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

For ca. 1 år siden købte jeg en ny Morris Mascot. Bl. a. på grund af SMJ's artikel om autoudstyr i nr. 1 1963 fik jeg kort tid efter vognen udstyret med et kølevandstermometer. Dette termometers følerlegeme er anbragt i det kammer i topstykket, hvor termostaten sidder, altså samme sted som det fabriksmonterede termometer i Morris Marina. Ved samme lejlighed konstaterede jeg, at vognen er monteret med en vintertermostat, som åbner ved 86°. Jeg kan imidlertid ikke forstå, at dette termometer viser en alt for lav kølevandstemperatur. Umiddelbart efter monteringen kunne det under kørsel ikke drives over 72°. Ved stilstand steg det til omkring 80°. Det første jeg gjorde, var naturligvis at undersøge, om termometeret var nøjagtigt. Det var det. Så undersøgte jeg termostaten. Tilsyneladende var alt i orden, pladeventilen lukker, så vidt jeg da kan se, helt tæt, og termostaten åbner ved præcis 86°. I ventilpladen er der imidlertid en gennem boring, hvori der sidder en lille »dums« med en kugle i den ene ende og tre ben i den anden. Hvad er dette hul til? Hverken »Min bil og jeg« eller FDM's pjece »Kølerproblemer« omtaler det med et

eneste ord. Der foregår åbenbart en kraftig vandcirkulation igennem det, for allerede når termometeret viser 41°, er den øverste vandkasse i køleren godt lunken. Er dette normalt? I løbet af vinteren faldt mit termometers visning til lavere og lavere tal, da frosten satte ind til under 70°. Så fandt jeg på at isolere omkring følerlegemet ved at vikle noget twist om det. Det hjalp straks noget, idet termometervisningen nu steg til ca. 78° i frostvejr. I sommerens løb har det vist sig, at termometeret på varme dage kan snige sig helt op til 86 under kørsel, men så snart temperaturen udenfor falder, falder kølevandstermometeret med, ned til ca. 80°. Endnu et forhold bekymrer mig. Ved almindelig landevejskørsel om vinteren er der normalt tilfredsstillende varme i vognen, og termometeret står støt på samme sted, men hvis jeg så på grund af langsom kørsel eller andet bliver nødt til at starte varmeapparatets blæser, falder kølevandstemperaturen adskillige grader. Er dette normalt? Hos den aut. forhandler siger man, at jeg ikke skal hænge mig i, om termometeret viser et bestemt gradtal, bare det viser en nogenlunde konstant kølevandstemperatur, men jeg vil allige-

vel meget gerne høre deres mening herom.

En anden ting jeg gerne ville høre Deres mening om er, hvilken elektrodeafstand jeg skal have i mine tændrør efter montering af en Autonic tændtransformer. Da forhandleren intet kunne oplyse herom, stillede jeg dem selv til 0,8 mm løst mål. Med denne elektrodeafstand går motoren fortræffeligt og starter særdeles let, men kan transformeren trække en endnu længere gnist ville man vel kunne opnå fordele herved. (Elektrodeafstanden bliver naturligvis kontrolleret regelmæssigt).

Endelig nogle spørgsmål angående vognens dæk. Efter ca. 18.000 km's kørsel nærmer det tidspunkt, hvor alle dæk skal udskiftes, sig stærkt. Selv om det er små hjul, synes jeg alligevel, at 20.000 km er en for ringe holdbarhed. Da jeg bemærkede dette overfor en mekaniker hos den aut. forhandler, påstod han, at det skyldtes, at de fabriksmonterede dæk altid var af dårligere kvalitet end de dæk, man senere selv anskaffer sig. Kan det virkelig være rigtigt, at en stor dækfabrik (Dunlop) vil sætte sit navn på et andenklasses produkt. Eller er den rigtige forklaring den, at højhysteresegummien som benyttes til C 41 dækkene, har væsentlig mindre slidstyrke end almindelig gummi? Jeg har i hvert fald tænkt på at anskaffe nye dæk af en anden type, og her er det navnlig Dunlop SP jeg tænker på. Ved De noget om, hvordan en Mascot kører på disse dæk, er der fordele ved dem eller er der væsentlige ulemper? Hvis jeg køber SP dæk, hvilket tryk skal disse så pumpes til? Endvidere ville jeg meget gerne vide, om man skal krydsskifte sine dæk? Både instruktionsbogen og »Min bil og jeg« siger ja, og dermed burde sagen vel være klar, men samtlige mekanikere og servicefolk, jeg har spurgt, siger nej, og når man ser, hvordan de enkelte gummiklodser i slidbanen slides skrå, således at dækket efter nogen kørsel set fra siden minder om en rundsav, forekommer det mig egentlig logisk, at man ved at vende dækkets omløbsretning må fremkalde et stort

ekstra gummislid, da slidbaneklodserne jo så skal slides skrå den modsatte vej. Hvad mener De herom?

O.T., Esbjerg.

Der er meget rigtigt i Deres forhandlers udtalelse om, at man ikke skal hængesig så meget i den temperatur som termometeret registrerer, og navnlig ikke, når følerlegemet er anbragt som i dette tilfælde. Man kan f. eks. ved hjælp af et følerlegeme anbragt i topstykkets vandkammer registrere 95°, medens der er 85° ved kølevandsstudsene, som køles noget af fartvind eller køleluft, og det almindelige kølevandstermometers følerlegeme bliver yderligere afkølet og registrerer derfor kun 78°. Af denne grund benyttes nu sjældent skalaer med temperaturangivelse på de termometre, der er indbygget i bilerne fra fabrikken, og i stedet er skalaen blot inddelt i tre områder nemlig kold, normal og hed. Kølevandstermometeret gør gavn på den måde, at man kan aflæse afvigelser fra det normale og på den måde opdage, at der må være noget galt.

I en termostat må der være et lille hul i ventilpladen, fordi vandet i motorblokken udvider sig under opvarmningen, og kunne dette tryk ikke udlignes gennem det lille hul, vill trykket presse termostatventilen op – under opvarmningen presses altså en del vand gennem dette hul ud i den øvre vandkasse, men nogen egentlig cirkulation kan man ikke tale om. I det almindelige enkelttermostatsystem er det lille hul i ventilpladen anbragt for at sætte cirkulationen i gang den rigtige vej, for i dette almindelige system kan vandet i motorblokken under udvidelsen frit strømme over i radiatoren gennem den underste kølevandslange, men resultatet vil blive, at der kun kommer en lille privat cirkulation i gang oppe ved øverste studs, hvor termostaten sidder – den prop af koldt vand, der sidder i denne studs kan ikke på en gang synke til bunds i motorblokkens opvarmede vand, og der-

for vil der kun ske en lille cirkulation. Selvom denne studs sidder øverst på topstykket, ville den derfor blive varmet meget langsomt op, og termostaten vil åbne tilsvarende senere og altså for sent. Det lille hul i ventilpladen giver mulighed for en svag cirkulation i den rigtige retning, og den øverste studs opvarmes passende hurtigt.

Når det er frost, og varmeapparatet er i funktion, vil motoren blive kølet stærkt af den kolde fartvind forbi selve motorblokken, og varmeapparatet vil i væsentlig grad overtage radiatorens funktion. Termostaten vil derfor kun åbne meget svagt, og på grund af den nedsatte cirkulation og den formindskede temperatur ved termostaten vil termometeret registrere en lav temperatur, når følerlegemet er anbragt tæt ved termostaten, så både Deres motor og Deres termometer fungerer ganske normalt – De aflæser ikke temperaturen i topstykket men i studsen til øverste vandslange.

Med hensyn til Autonic transformeren er det rimeligt at sidestille den med sportsspolerne, hvad elektrodeafstand angår, og 0,8 mm er derfor en passende værdi, men der er ingen grund til yderligere forøgelse, selvom transformeren kan trække en større gnist. I vore øjne er transformestens største fordel den beskedne primærstrøm, der skåner kontakterne således, at tændingsanlægget er veltunet i lang tid efter tilretning af kontakterne.

Slitagen på dæk afhænger ikke alene af korrekt tryk og rigtig forhjuljustering, men også i højeste grad af kørslens karakter. Kører man lidt hårdt med vognen, holder dækkene naturligvis ikke så lang tid som ved yderst behersket kørsel. Levetiden på de små dæk er naturligvis ikke som på større dæk, men gør man regnskabet op i kroner og øre til dækforbrug, er det ikke dyrere at køre på de små dæk. 20.000 km er en gennemsnitsværdi for disse dæks levetid.

Dækombytning er udmærket og ganske naturlig, hvis man vil have ensartet slid på alle fire dæk – alle fem, hvis det er en ny bil – men i tilfældet Morris Mascot

Austin Partner kan det tillige være en fordel at vende dækkene på fælgen.

Det er rent sludder, at kvaliteten på fabriksmonterede dæk skulle være dårligere end »håndkøbsdæk«. Tværtimod kan man ofte konstatere, at en bil kører længere på førstemonteringen, fordi der køres med moderat hastighed i indkøringsperioden, hvilket også kommer dækkene til gode, da man ifølge de seneste meddelelser skal køre dæk til med moderat hastighed. Desuden er en ny bil fri for slør i hjullejerne, hjulene er sandsynligvis velafbalancerede, og forhjulstillingen er korrekt efter sidste service. Med hensyn til dæktryk skal De rette Dem efter fabrikantens opgivelser, men vi har ingen erfaring for, hvordan en Mascot kører på SP-dæk – som tidligere omtalt vil det tage en mands fulde arbejdstid i mere end ti år at komme gennem de mest kendte dæktyper i forbindelse med de for øjeblikket mest solgte vogne på markedet, og til den tid har det næppe interesse.

★

Jeg har fået en ny Fiat 600D/770, som afløser for en Fiat 600D, 1961. Den gamle vogn kunne ikke køre med kølersprit. Vil De sige mig, om den nye kan det. Jeg mener, at det må være en fordel, hvis den kan. For at gøre det rigtig godt har jeg fået den nye vogn monteret med Michelin X 135–305. Nu har jeg imidlertid fået så forskellige oplysninger angående lufttrykket i disse dæk, at jeg er lidt i tvivl. Vil De sige mig, hvad det korrekte tryk er?

H. M. M., Sdr. Ørslev.

Erfaringsmæssigt har Fiat 600 for høj arbejdstemperatur til at bruge sprit, hvis motoren skal frostsikres til de kuldegrader, vi kan komme ud for.

Lufttrykket i Michelin X monteret på Fiat 600 D skal være på 16 p.s.i. på forhjulene og 23 p.s.i. på baghjulene.

★

Jeg har et problem med en Royal Enfield Meteor 700, årgang 1955. Jeg skal samle den for en kammerat, og han kom med den adskilt.

Problemet er, at kæden til knasthjulene ikke er mærket, og jeg ved ikke, hvordan kædehjulene skal stå. Håber, De kan sende mig åbningstiderne for ventilerne.

I SMJ, årgang 1955 nr. 2, står der i specifikationer for R. E. 700 Meteor, at ventilerne intet spillerum skal have, og derefter »se instruktion«. Hvad er det, man skal se i instruktionen (jeg har ingen instruktionsbog).

O. K. H., Fuglebjerg.

Det er kun kædehjulene, der er mærket på Royal Enfield Twin og Meteor 700. Denne afmærkning består af en streg ud for en af tænderne, og strengen skal på krumtapakslens lille kædehjul stå lodret nedefter, idet kædehjulet drejes indtil mærket står lodret under krumtapakslens. Samtidig skal mærkerne på knastakslernes store kædehjul stå vandret og vende ind mod hinanden, så passer ventiltiderne.

Ventilspillerummet indstilles med kold motor. Indsugningen stilles så stramt, at vippearmen lige akkurat kan bevæges til siden ved almindelig håndkraft. Ud-blæsningen stilles på tilsvarende måde, blot sådan at vippearmen lige akkurat ikke kan bevæges til siden ved håndkraft.

★

I Deres interessante prøvekurselsrapport af Taunus 12 M står i beskrivelsen af vognens opbygning anført: »Drivakslerne er forsynede med »Homokinetiske led« ude ved hjulene.

Jeg vil gerne vide, hvad man forstår ved et homokinetisk kardanled og har derfor foretaget forskellige opslag i leksika og ordbøger og desuden spurgt 2 af lærerne (ingeniører) på teknikum.

E. K., Fruens Bøge.

Et homokinetisk led kendes også som et Rzeppa-led, og det benyttes i de fleste forhjulstrukne vogne. Det er i grunden forrygende svært at beskrive på en populær måde, men vi skal prøve: Ligesom i et almindeligt kardanled er der en drivende og en drevet del udformet som gafler, men de forbindes ikke med det velkendte kardankryds. Langs med gaffelbenenes indvendige flader er der slebet kuglebaner med form som et udsnit af en cirkel. De to led er samlet over kugler, der tillader de to dele at indtage forskellige vinkler, medens kuglerne låser i den omdrejende bevægelse. Fordele ved dette led er, at det i modsætning til det almindelige kardanled har samme omdrejningsbæsthed uanset vinklen for drivende og drevet del. Vanskeligheden bestod tidligere i at opnå tilstrækkelig effektiv smøring, men det klarer man nu med molybdænsulfidholdige smøremidler. Der er en udmærket tegning af et homokinetisk led i »Min Bil og jeg«.

★

Jeg har for nogen til siden erhvervet mig en Heinkel Tourist; den har nu kørt 5000 km, uden der har været noget at udsætte på den, men der er dog et par ting, som jeg ikke kan finde nogen forklaring på.

Når jeg har kørt længere ture med jævn god fart, 80–90 km/t, og så tager et hvil på 10–15 min. for derefter at starte igen, vil den kun nødig i gang igen, den nægter at tage gassen og vil heller ikke gå i tomgang, og først efter at den har tilbagelagt en kilometer eller mere på en hakkende og stønnende måde, kommer den gode form igen. Hvis man kun giver forsigtig gas, er problemet der stadigvæk.

Ved deceleration over længere stræk, ned ad lange bakker o. s. v., kommer der nogle imponerende brag fra lyd-potten. Hvorved kan det ske?

Til sidst vil jeg spørge Dem, om mine akkumulatorer bliver overbelastede ved at montere en kompressor over et relæ,

hornene har siddet i min nu afhændede bil, kompressoren er mærket 12 V Marchal/STRidor STI; intet andet. Jeg har prøvet at regne på det, jeg tror, at det kan lade sig gøre uden at nedbryde akkumulatorene.

P. H. S. A., Værløse.

Når en varm motor er uvillig til at starte, er det i reglen, fordi den får for fed blanding i startøjeblikket på grund af den benzin, der damper eller løber ind i motoren, når karburatoren opvarmes under stilstand. Når man giver fuld gas under starten, vil motoren komme i gang, og den vil derefter gå normalt. Når Deres motor fortsat går urent et stykke tid, må det skyldes dampblærer i benzinslangen, der ligger i den varme motorkasse, og De må derfor sørge for at holde slangen borte fra alle varme dele, og desuden kan det hjælpe at åbne sidedækslet, så motorvarmen kan slippe ud.

Desuden er der uden tvivl en fejljustering på karburatoren, da knaldene i udblåsningen kan tyde på for mager blanding. Vi ved ikke, hvilken årgang, maskinen er, men der bruges både Bing og Pallas karburatorer, og De må gennemgå justeringer efter instruktionsbogen. Samtidig vil det være klogt at rense karburatoren, hvis det er en forholdsvis ny maskine, da selv meget små partikler i dyser eller kanaler kan give for mager blanding.

Et kompressorhorn vil ikke overbelaste akkumulatorene, da forbruget er mindre end starterens, og der er vel grænser for, hvor meget De benytter hornet.

★

Jeg vil gerne bede Dem hjælpe mig med et problem med min Neckar 1100, årg. 1962. Jeg er ret tilfreds med den; men i den sidste tid, ca. 2 måneder, har den gået temmelig dårligt. Fejlen ytrer sig på den måde, at motoren har en uro-

lig tomgang og ved moderate hastigheder, 65 km/t og derunder i 4. gear med speederen sluppet rusker den lidt i kar-danakslen. Omkring 65 km/t går motoren ikke jævnt, men lader jeg den accelerere lidt, trækker den pænt nok. Ventil-erne er justeret korrekt, kompressionen er målt og fin i orden. platinerne er nye og justeret efter fabrikkens mål, tændrø-rene er gode og tændingstidspunktet rig-tigt indstillet. Karburatoren er ren og tæt ved alle pakninger, men jeg tror ikke, den er i orden, for luftskruen skal være skruet helt i bund, for at motoren går tåleligt; det kan da ikke være normalt? Jeg må lige tilføje, at alle dyser passer efter instruktionsbogen.

Bilen er udstyret med en Solex karbu-rator, desværre, jeg synes ikke, den kar-burator er så fin som en Weber, f. eks. har min Solex altid haft lidt svært ved at gå smertefrit over fra tomgangssyste-met til køresystemet; på en Neckar 1100 med Weber mærker man ingen over-gangsvanskeligheder.

For at få min mistanke til Solexen af-kræftet eller bekræftet, lånte jeg en We-ber af en bekendt, hvis vogn, en Fiat 1100 Special 1960, går ualmindelig fint. Med denne karburator monteret er tom-gangen perfekt og gangen helt rolig med speederen sluppet helt ned til 18 km/t., ujævnt ved ca. 35-40 km/t i 3. gear, og 65 km/t i 4. gear, og ved at regne omdrej-ningstallet på motoren ud ved de nævnte hastigheder i 3. og 4. gear er jeg kom-met til, at det er omtrent det samme om-råde, og derved har jeg draget den slut-ning, at tændingen delvis svigter ved dette omdrejningstal, og jeg mener, fej-len er at søge i fordelerens svingklods-regulering.

De øvrige unoder, som kun optræder med Solex'en på, mener jeg må tilskri-ves denne karburator. Ved at undersøge den lagde jeg mærke til, at spjældet i primærsiden slutter meget dårligt til i karburatorens udboring; i den side mod-sat udmundingen af tomgangssystemets hul inde i karburatorens gennemboring rører spjældet ved denne; men ovre ved

hullet fra tomgangen tillader spjældet åbenbart, selv ved sluppet speeder, en masse luft at passere forbi; kan det mon være årsagen til, at luftskruen skal stå helt i bund, for at motoren går nogenlunde?

Hvis jeg har en kraftig opbremsning og derefter sætter i 2. gear og giver gas, taber motoren helt pusten, men efter et øjeblik springer den frem igen, det samme kan ske efter en skarp drejning om et gadehjørne. Jeg har tænkt på, om det kunne være, fordi benzinen slynges ud i siden af svømmerhuset, og karburatoren derfor får lidt lavere svømmerstand, det forekommer mig, at De i prøvekørslen af den første Anglia med skrå bagrude skrev noget om det tilfælde.

Iøvrigt synes jeg, at den bil, jeg har, i alle retninger er dårligere end den omtalte 1960 specialmodel; støjen er kraftigere i min; af værkføreren på et Fiat-værksted fik jeg engang at vide, at fra 1961 var fabrikken begyndt at anvende billigere krumtapper og plejlstænger. Om det passer, ved jeg jo ikke; men den gamle 1960-model går absolut meget finere ved høje omdrejningstal, end min gør.

V. O., Bogense.

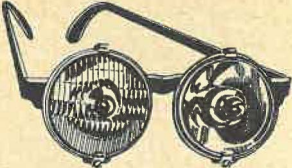
Vi kan vist roligt fastslå, at fejlen ligger i karburatoren, men det er ganske normalt, at motoren går urent eller simpelthen går i stå efter en hård opbremsning, medens det i reglen kun er ved kold motor, at der kommer udsættelse rundt om et gadehjørne, og årsagen er ganske rigtigt, at benzinen bliver slynget mod væggen i svømmerhuset med deraf følgende for lav benzinstand i strålerøret. Det er også ganske normalt, at gasspjældet giver en lille åbning ved tomgangskanalens udmunding, da motoren ikke kan klare sig med den forbrændingsluft, der er i tomgangsemulsionen.

Luftskruen dirigerer i dette tilfælde tomgangsemulsion – altså både benzin og

luft i en bestemt blanding – og når skruen skal være lukket næsten helt til for at opnå anstændig tomgang, så må motoren jo hente lidt glasblanding et andet sted. Der er den mulighed, at spjældstopperen trods alt er skruet for langt ind, så gasspjældet står for åbent, da hovedsystemet derved vil komme delvis i funktion, og derfor skal De med gennemvarm motor indstille spjældstopperen til langsomt mulig tomgang, eventuelt med en deraf nødvendig åbning af blandeskruen. Er denne mulighed forsøgt, vil vi gætte på en lille utæthed i startventilen, hvilket vil give en mindre, konstant strøm af startblanding til karburatorens sekundærblandekammer. Endelig kan der opstå vanskeligheder med denne karburator, hvis en »demonter« ikke nøje kender dens konstruktion. Den tidligere pladeventil er i den benyttede type erstattet af et lille stempel i en lodret boring i karburatoren, og dette stempel holdes på plads i boringen af en lille gummiprop anbragt i karburatorlåget – sidder denne gummiprop ikke på plads, kan man komme ud for vanskelige kvaler. Vi har iøvrigt været ude for, at der er blevet benyttet en forkert pakning mellem låget og karburatorhuset, og derfor må De sikre Dem, at der er fri gennemgang for kanalerne. De forskellige snittegninger i »Min Bil og jeg« vil sikkert hjælpe Dem, blot De husker, at luftventilen er af en anden udformning på Deres karburator.

Weber og Solex arbejder stort set efter samme princip, men Weber virker lidt mere gedigen i udførelsen, hvilket dog navnlig gælder svømmerventilen.

Vi har ikke hørt noget om, at materialerne i en Neckar (Fiat) skulle være blevet dårligere, siden man gik fra de sænksmedede krumtapaksler over til stålstøbe, og det var midt i halvtredserne. Når der er mere støj i Deres vogn end i den gamle Special, skyldes det utvivlsomt, at der er en lang kardanaksel på Deres model, men todelte kardanaksel på Specialmodellen – det gør støjmæssigt en meget stor forskel.



SE MED LUCAS



TVILLINGSÆT

PR. STK. SENIOR KR. 89,50

Junior 73.-, Ranger (flad model) 89,50, Grand 124.-

Priserne er vejil. udsalgspriser incl. oms.

**Giv
Deres
motor
extra
pep
med**



kr. 38,60
incl. oms.

LUCAS

oliekølede tændspole SA.

Sprit som kølervæske skal anvendes rigtigt

Der er flere fordele ved at anvende sprit som kølervæske, og i modsætning til glykolvæskerne indebærer sprit ikke nogen fare for motoren ved en sprængt toppakning. Ikke alle motorer kan køre med sprit som kølervæske, da der vil opstå kogning ved en høj arbejdstemperatur, men i mange trykkølesystemer lader sprit sig anvende, blot det påfyldes rigtigt.

Selv i biler med en forholdsvis lav arbejdstemperatur kan sprit tilsyneladende ikke bruges, da der umiddelbart efter påfyldningen opstår kogning, men så har man blot båret sig forkert ad. Hvis man aftapper så meget af radiatorens kølevand, at der bliver plads til den fornødne mængde sprit, for derefter at lukke hansen igen, påfylde sprit og starte, vil man have risiko for kogning selv ved lav temperatur.

Man må erindre, at radiatoren under opvarmningen er et lukket område, fordi termostaten har lukket for gennemstrømning, og derfor vil der under opvarmningsperioden cirkulere rent vand i motorblokken og vandpumpen, medens der står en stor spritkoncentration i radiatoren. Når termostaten åbner, vil denne stærke spritkoncentration blive ført ind til den varme motorblok, og så opstår kogning i løbet af et øjeblik – dampen står ud af overløbsrøret, og »altså kunne man ikke anvende sprit«.

Hvis man i nøjagtig den samme bil aftapper kølevandet af hele systemet inklusive varmeapparat, hvilket som bekendt sker ganske automatisk, blot man åbner for varmen under aftapningen, og derefter blander sprit og vand inden påfyldningen, vil systemet fungere upåklageligt. Har man i sommertiden anvendt et tilsætningsmiddel til kølevandet, bør kølesystemet skylles grundigt igennem med vand, inden sprit-vandblandingen til vinterbrug fyldes på.

SPORT Spejlet

KAC Racing Team 1964: Køerne og to af mekanikerne er her fotograferet ved sæsonafslutningen på Roskilde Ring. Yderst til venstre er det holdleder Ove Scharff, der med Sherlock Holmes-kasket ser alfaderlig ud. Dernæst de to køere John Lundberg og Jan Heggov. Til højre i billedet ses to af holdets mekanikere, nemlig Aage Olesen og bagved Peter Poulsen.



KAC Racing Team

Øjeblikkets største danske team har sluttet sin første sæson.

Når disse linier læses, er vinteren over os. Vi er alle omgivet af guirlander, nisse-mænd og julestads, og vi venter kun på, at julesneen sagte skal dale ned og fuld-ende hele sceneriet.

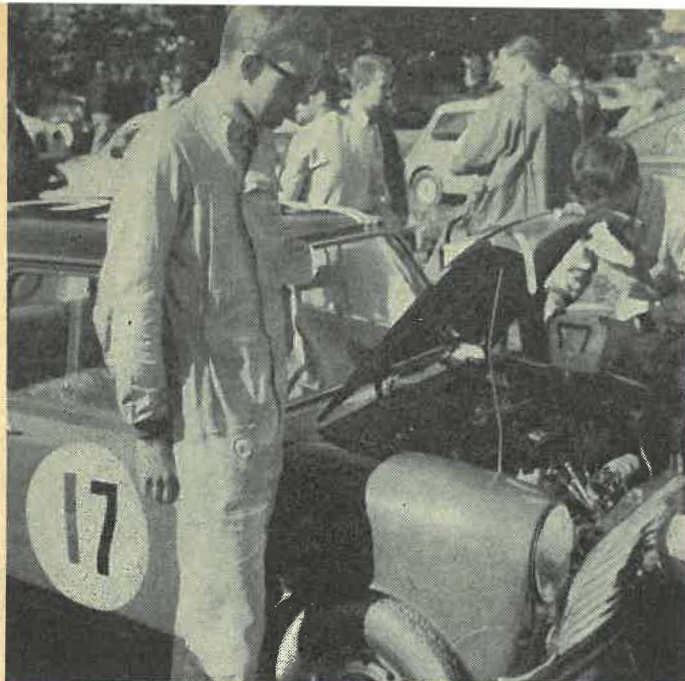
Midt i alt dette har de fleste forlængst glemt sommerens hændelser på den snoede asfalt i den gamle grusgrav i domkirkebyen Roskilde. De hvinende dæk og

de brølende motorer har fuldstændigt for-tonet sig.

Vi skal ikke her forsøge at genkalde noget af dette – det skal De selv have til gode til næste sæson. Vi vil derimod her »ved julelampens skær« fortælle vore læsere lidt om et af vore hjemlige racing-team – undskyld, bilsportshold. – Ja, hvorfor sige det på engelsk, når det kan siges på dansk – og hvad kan forresten ikke det? – Fri os for alle de udenland-ske vendinger! – Vort modersmål er jo dejligt!

I den svundne sæson fulgte vi holdet fra KAC på Ringen og en enkelt gang i Sverige.

I al stiltfærdighed – uden motordrøn



Der er travlhed i depotet i Knutstorp. Heggov ser til, medens mekanikeren bælder vand på.

i baggrunden – har vi sludret fortid og fremtid med holdets leder, den tidligere professionelle frømand og vagfisker Ove Scharff, der nu har smidt svømme-fødderne og sælger biler – nej, ikke vag, men pæne biler på Gl. Kongevej.

– Scharff, hvordan startede det?

– Ja, det må vel ses som værende en naturlig reaktion på den daglige omgang med biler. Vi handler her i firmaet meget med sportsvogne og hurtige vogne, og her færdes hele tiden unge mennesker, der interesserer sig meget for den slags køretøjer. – Der bliver snakket meget bil-sport og biler her på Gl. Kongevej.

– Hvem var foregangsmanden?

– Da jeg kom hjem fra Monte Carlo-løbet, hvor jeg kørte sammen med Hartvig Conradsen, havde jeg planer om for alvor at starte på Roskilde Ring, hvor jeg tidligere havde kørt lidt i MGB.

Det viste sig imidlertid, at flere her var interesseret, og vi besluttede at starte med et helt hold. Da DOMI holdt op med at have egen racerstald, købte vi vognene, og KAC Racing Team var dannet.

– Hvem var de øvrige kørere?

– Det var Jens Lonning, Jan Heggov og John Lundberg. Førstnævnte holdt op

efter sit uheld på Ringen midt på sæsonen, hvor han tippede rundt i »Kapellet«.

– Havde kørerne kørt billøb før, eller kom de fra racer-skolen?

– John Lundberg havde deltaget i racerskolen på Roskilde Ring, vi andre startede så at sige på bar bund.

– Så var der noget at lære?

– Ja, og vi har lært uendeligt meget i vor første sæson, men vi har også kørt meget. Jeg for mit vedkommende har i år startet i ca. 15 løb, heraf er de 8 startet i udlandet, hovedsagelig i Sverige.

– Hvilke resultater har I så opnået?

– Jan Heggov blev nr. 3 ved den nordiske landskamp i Knutstorp og ved DM. Jeg selv blev nr. 4 i Skarpnäck i kamp med den svenske elite, og ved DM blev jeg nr. 3. Min bedste præstation var da jeg ved EM-løbet på Zandvoort banen i Holland lå til en sikker tredjeplads i selskab med blandt andet engelske firmakørere. Desværre måtte jeg kort før mål udgå på grund af uheld med vandpumpen.

– Hvad har jeres første sæson ellers givet jer?

– Først og fremmest et virkelig godt kammeratskab, gode rejser og oplevelser. Desuden har vi prøvet at køre på for-

skellige baner. Det giver god træning. Kører man kun på Ringen, bliver kørslen for ensartet. Vi har lært meget på de forskellige baner, og det har bødet på vor manglende teori.

– Hvordan med fremtiden og den kommende sæson?

– Vi har solgt alle vognene til private og starter i den nye sæson med en pige og tre mænd i nye vogne.

– Må vi spørge, hvem den unge dame er?

– Det skal indtil videre være en hemmelighed og en overraskelse til publikum, men vi venter os meget fra spindesiden.

– Bliver der tale om lige så mange starter i den kommende sæson?

– Antallet bliver nok det samme; men vi vil samle tropperne mere og koncentrere os om EM på bane og Roskilde Ring.

– Hvordan med Monte Carlo løbet?

– Jan Heggov og jeg starter i dette rally i Morris Cooper S.

– Hvad er Deres kommentar til de mange løse og afrevne hjul på Roskilde Ring i netop de klasser, hvor holdets vogne var med?

– For mit eget vedkommende er der i realiteten kun et svar, og det lyder kort og godt: Magnesiumhjul!

– Pladehjulene kan simpelthen ikke holde. Selvom magnesiumhjulene er væsentlig dyrere, kan det godt betale sig i det lange løb. Mange kedelige og dyre uheld bliver undgået, og så giver det sikkerhed og tryghed under kørslen.

– Må vi til sidst bede om et godt råd til de mange håbefulde unge mennesker, der tumler med planer om at starte på Ringen?

– Ja, for det første skal pengepungen være i orden og for det andet teorien. Det er absolut bedst at starte med et kursus på racerskolen, så har man et godt grundlag at bygge videre på, hvis interessen stadig er lige stor. *jeb.*



Jan Heggov fører her feltet an ved afslutningsløbet på Roskilde Ring i år. Derefter følger Arne Ditlevsen, Hans Trap-Nielsen og side om side Ove Scharff og Børge Nielsen.

Når man spiller trestemmig

fortsat fra side 787

nerne til en af de to tørrekabiner, en i hver side, hvor tørringen finder sted ved hjælp af infrarøde mørke stråler. Tørrekabinerne er opdelt i seks zoner med hver sit sæt varmelegemer, og temperaturen i dem holdes på konstant og rigtigt niveau med termostater. Efter 40–60 minutters forløb er emaljen hærdet og tørret, og det på bedste måde. Bruger man varmluft-tørring vil emaljen hærde først på overfladen, hvorfor den kan skride ved berøring. Infrarøde stråler går først ind og varmer stålpladen op, hvorved tørringen af lakken begynder indefra.

Tilbage er kun at sadelmageren skal sætte indtræk i, glarmesteren montere ruder, mekanikeren montere motor osv. og

vognen skal afprøves, før den afleveres til kunden.

Også til brugte vogne

Test-apparaterne bruges ikke bare til vogne, der skal repareres på værkstedet?

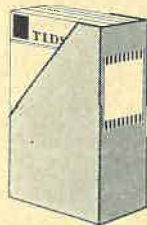
– Nej, her kommer ofte folk for at få afprøvet en brugt vogn, før de køber den. Desværre sker det også, at folk kommer for at få prøvet en brugt vogn *efter* at de har købt den. Og så er det for sent. Det kan være tragisk at se mennesker, der har ofret alle deres sparepenge på en brugt bil, blive klar over deres fejltagelse, og over at det vil koste måske mange tusinde kroner bare at få bilen gjort køreklar.

På det område burde vi have det som i Sverige, hvor man forlanger bilinspektionens attest på en brugt bil, før man køber den. Vil sælgeren ikke ud med en sådan attest, køber man ikke. FS.

Deres bog- og papirhandler har:

TIDSSKRIFTS-SAMLERE

i de gængse formater, som passer til alle fagblade og tidsskrifter. Fås som åbne eller lukkede kassetter, overtrukket med imiteret læder i festlige farver: rødt, brunt og blå.



Hold orden på Deres årgange af

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

bed om nr. 6539

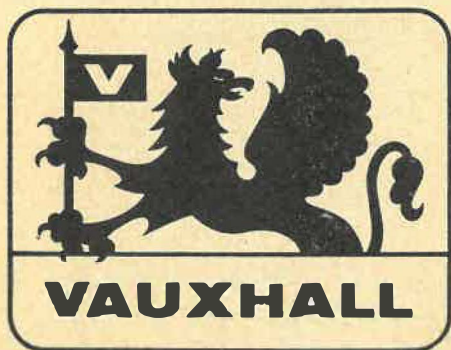


hos Deres bog- og papirhandler!

SIDEN SIDST

Mærkeligt nok har man aldrig spekuleret mere indgående over, hvorfra navnet Vauxhall stammer, og hvilken forbindelse det egentlig har med flere forlystelsesparker, der navnlig tidligere bar dette navn – vort eget Tivoli hed oprindeligt Tivoli og Vauxhall.

For ca. 700 år siden blev den engelske adelsmand, Fulk le Breant af Kong John udnævnt til Squire of Luton, og hans ejendom ved Lambeth blev kaldt Fulk's Hall eller Fawke's Hall, hvis man stavede efter udtalen, og dette blev i folkmunde forvansket til Vauxhall. Efter



Kong John's død blev Fulk le Breant landsforvist, og der blev oprettet en forlystelsespark på hans gods. I 1857 oprettede Alexander Wilson Vauxhall Ironworks i nærheden af den gamle forlystelsespark, og det vingede fabeldyr fra den gamle adelsmands våben blev virksomhedens bomærke. Siden 1905 har Vauxhall

Motors Ltd. haft hovedsæde i Luton, der oprindeligt var samme fabeldyrs oprindelige hjemsted.



Ford's selvforsynende fabrik i Dearborn

Hos Ford oplyser man, at ikke mindre end 200.000 gæster besøger fabrikkerne i Dearborn udenfor Detroit. Rouge-fabrikkerne i Dearborn er verdens største industriby i sin art, og den dækker et område på 900 tdr. land. Fabrikkerne ligger i nærheden af Henry Ford's fødested ved Rouge-floden, og allerede på et tidligt tidspunkt opkøbte han arealer for senere at placere sin virksomhed her, idet han regnede med at bruge floden både til transport og som kraftkilde.

Det var Henry Ford's tanke at skabe en selvforsynende fabrik, der modtog alle råvarer til forarbejdning af alle dele, medens de færdige produkter skulle være køreklar til landevejen. I dag er fabrikkerne netop enestående på dette område, da der årligt modtages fem millioner tons råmaterialer til forarbejdning, og det er den eneste fabrik, der modtager rå jernmalm i sine dokker, hvorfra udsmelting af jern, fabrikation af stål og forarbejdning til færdige biler finder sted. En hel flåde af transportskibe pløjer de nord-amerikanske søer for at bringe fem millioner tons jernmalm, kul og limsten og andre råmaterialer til fabrikkerne, tre højovne smelter daglig 4000 tons jern, stålværket har en årlig produktion på næsten to millioner tons, glasværket fremstiller hvert døgn et bånd af glas 2,5 meter bredt og 6500 meter langt, 19 lokomotiver på 170 km jernbånespor udgør det største industrijernbanenet i USA, der er 24 km gadeareal og kaj anlæggene dækker 2,0 km. Transportbåndenes længde er samlet 130 km, og »trafiktællingen« godtgør, at hver døgn passerers fabriksområdets porte af 6800 lastvogne, 40.000 personvogne og 150.000 forgængere, medens det interne bustransportvæsen dagligt befordrer over 5000 ansatte rundt på området. Arbejdernes parke-

ringsplads dækker et område p. 100 tdr. land, der dagligt modtager 24.000 af arbejdernes privatbiler. Fabrikkens private elektricitetsværk producerer strøm til dækning af en millionbys behov. Så mangler vi blot at få at vide, hvor mange år man som ansat kunne gå rundt med et stykke papir i hånden, inden det blev opdaget, at man overhovedet ikke bestilte noget som helst.

★

Samarbejde mellem SAAB og Triumph?

De engelske Triumph fabrikker har besluttet at gå ind for et femårsprogram, hvilket bl. a. betyder, at Triumph Herald 1200 skal være uændret i produktion i de kommende fem år, når man ser bort fra sædvanlige småændringer. Prisen på Herald E Saloon er sat ned til kr. 16.536,- (fra 16.961,-).

Triumph fabrikkerne har planlagt en udvidelse på 160 millioner kroner i 1965. Man regner med en forøgelse af produktionen i Coventry med 15 %, medens den belgiske fabrik, der dækker fællesmarkedet, vil fordoble sin kapacitet. Triumph har også haft succes på det amerikanske marked – i juni lå dette mærke som det mest solgte af de engelske mærker og som nummer to blandt de importerede vogne.

Triumph har tre nye modeller på programmet, men ingen af dem kommer til at konkurrere med Herald.

Der har længe været rygter om et samarbejde mellem SAAB og Triumph, og ved fremkomsten af 1965 SAAB var man næsten sikker på, at der var gjort plads til en større motor i motorrummet. Nu meddeler den administrerende direktør for SAAB, Trygve Holm, at der er ført forhandlinger mellem de to fabrikker, og man regner også med et positivt resultat, men SAAB 96 vil blive produceret uændret, hvorimod man agter at bygge en lidt større SAAB med en fire-takt motor, og forhandlingerne går ud på levering af en Triumph motor til en helt ny SAAB, der skal bygges i Trollhättan side-

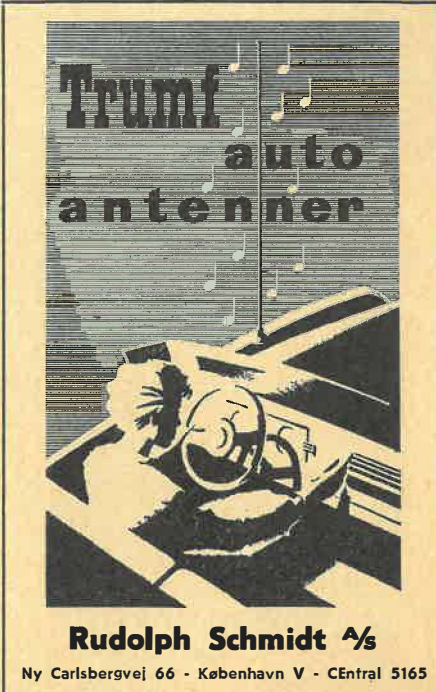
løbende med SAAB 96, men den store model kan tidligst komme på markedet om fem år.

★

1965 – nyhederne på Volvo 1800 S

Volvo præsenterer nu nyhederne på familiesportsvognen 1800 S. De synlige, ydre forandringer er: ny letmetalgrill, følge med ventilationshuller, forkromede navkapsler af rustfrit stål samt nye kofangere med gummistødpuder.

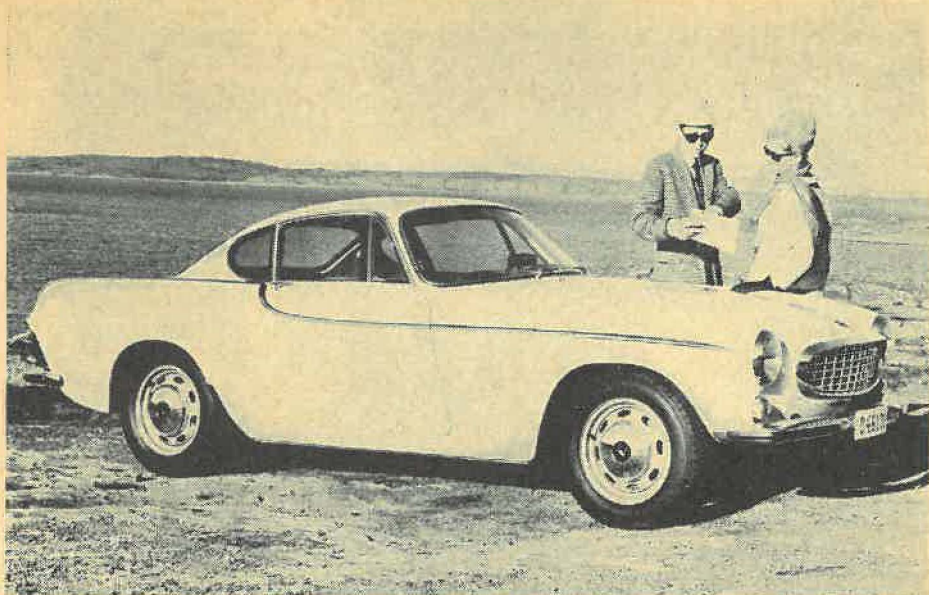
En væsentlig forbedring er den indstillelige lændestøtte i stoleryggen. Lændestøtten kan indstilles, således at den passer til enhver persons individuelle behagelighed. Stolene er desuden som i den ny Amazon indstillelige i højden og kan ligeledes indstilles i længderetningen. Med et enkelt greb kan ryglænets hældning varieres trinløst. Alle disse indstillingsmuligheder tillige med god støtte under benene og omkring skulderpartiet



Trumf auto antenner

Rudolph Schmidt 

Ny Carlsbergvej 66 - København V - CEntral 5165



giver en behagelig og afslappet kørestilling, som især er af betydning over lange køreafstande.

Af tekniske forbedringer kan bl. a. nævnes, at betjeningen for overgearet er flyttet fra instrumentbrættet til ratstammen, og at signalhornet har fået større gennemtrængningskraft. Der er desuden anbragt et kurvehåndtag på instrumentbrættet, og placeringen af det nye, blændfri bakspejl er blevet ændret.

Karosens underside behandles som på

Amazon og PV 544 med undervognsmasse og rustbeskyttelsesolie. Undervognsmassen anbringes på steder, som er udsat for stenslag fra hjulene – hjulkasserne, ydre dele af gulvpladen og undersiden af bundsvællerne. Gulvets øvrige dele samt chassisindele sprøjtes med rustbeskyttelsesolie.

På billedet øverst ses familiesportsvognen Volvo 1800 S, som fik 1. præmie i skønhedskonkurrencen for biler i Baden-Baden, Tyskland.

Italiens egen Ford Anglia

Det italienske Fordselskab får nu sin egen, italienske model af Ford Anglia. Karosseriet er tegnet af Giovanni Michelotti, og det bliver fremstillet på Officine Stampaggi Industriali i Turin. Kun motoren er den originale Anglia motor, medens gearkasse, differentiale og hjulophængninger hovedsagelig vil være italienske komponenter. Denne model vil ikke blive forhandlet udenfor Italien – i det mindste ikke foreløbig, men nu ved De, hvad det er, hvis De skulle møde den.





Ford Comet

Med nyt udseende, stærkere motorer og forskellige tekniske forbedringer har Comet-serien nu 11 forskellige modeller at byde på.

Så at sige hele det ydre er ændret. Linieføringen er blevet mere skarp og kantet.

Interiøret er også forandret. Instrumenterne har igen runde skalaer – det er den vej vi skal!

Blandt de fire motortyper, man kan vælge imellem, er der en helt ny 6-cylindret udgave med syv hovedlejer.

For at gøre styringen mere effektiv og lydløs er der installeret en ny powersteringpumpe, endvidere er udvekslingsforholdet reduceret.

En hel del ved det elektriske anlæg er ligeledes forbedret. Vi nævner nyhederne i flæng: vekselstrømsgenerator, batteri med større kapacitet, ny strømfordeler, nye tændingskabler og endelig en ny type tændrør.

Renault 8 Gordini skal være klar inden Monte Carlo-løbet

Tillad os at mene, at det virker lidt billigt med de to brede, hvide »racerstriber« – den slags har vi allerede nok af!



Hvad Carlo Abarth er for Italien er Amédée Gordini for Frankrig. Med Renault's forskellige modeller og motorer især, udretter han mangt og meget, der stærkt minder om det, Abarth formår med de forskellige Fiat'er.

Gordini's seneste frembringelse er en såkaldt rally-udgave af model R8. Man arbejder på højtryk på fabrikken for at få produceret så stort et antal som mulig af

denne nye model, så den kan blive homologeret inden Monte Carlo-løbet.

Motoren er et interessant kapitel for sig. Som udgangspunkt har Gordini anvendt en standard R8 1100 motor med fem hovedlejer.

Denne motor er så bearbejdet på følgende måde:

Den i siden relativt højtliggende knastaksel er bibeholdt. Gennem skråtstillede

parallelle stødstænger aktiveres vippear-mene, der her er blevet anbragt i to rækker. Disse påvirker så igen ventilerne, der også er skråtstillede i forhold til hinanden (60°). Denne ventilplacering giver mulighed for halvkugleformede forbrændingsrum.

Tændrørene har også fået en ny placering. De sidder nu i toppen af forbrændingsrummene mellem de skrå ventiler. Dette betyder, at de er gemt væk under topdækslet. Tændrørskablerne er ført igennem toppen af dette.

Desuden er den nye motor monteret med et nyt letmetal-topstykke og to dobbelte Solex karburatorer samt et specielt udblæsningsarrangement.

Motorens effekt opgives herefter at være hævet til 95 hk (SAE) ved 6.500 omdr./min., hvilket er en forbedring på 90 procent.

For at imødegå den kraftige tuning er affjedringen ændret og sænket, og der er monteret dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere samt Bendix Hydrovac servo bremseforstærker.

Det bliver spændende i den kommende sæson at se, hvad den interessante vogn vil kunne præstere, især i kamp med »de flyvende hundehuse«.

★

Ved et møde i London for nylig talte direktør Christopher Cockerell, chefen for det regeringsstøttede National Research

Development Corporation, om udviklingsmulighederne for Hover Craft.

Siden man i sommer startede på gennemgående forsøg med luftpudefartøjet med henblik på bl. a. passagertrafik over Kanalen, er man nu i gang med at undersøge anvendelse af dette særegne transportmiddel på landjorden.

Cockerell gjorde rede for de undersøgelser, man har gjort for at bruge Hovercrafts på særlige veje, der efter udtalelserne nærmest minder om en bred »tagrende«, der lægges på jorden.

National Research Development Corporation har overtaget en 8 km lang jernbanestrækning, der ikke længere er i brug, og her har man foretaget forsøg med en Hovercraft, der opnåede en topfart på 129 km/t.

Imidlertid forudså Cockerell, at man for knap 2 milliarder kr. kunne bygge et særligt vejanlæg mellem London og Glasgow, hvor store Hovercrafts, der kunne medføre op til 600 passagerer, kunne »køre« med en fart af 500 km/t.

★

Specialværktøj

Indstilling af fartøj er en mere eller mindre kompliceret historie, der under alle omstændigheder kræver specialinstrumenter. Ikke mindst for de såkaldte flådejere med mange og muligvis forskellige biler i brug betyder gummislitage

Auto- og motorcykleudstyr

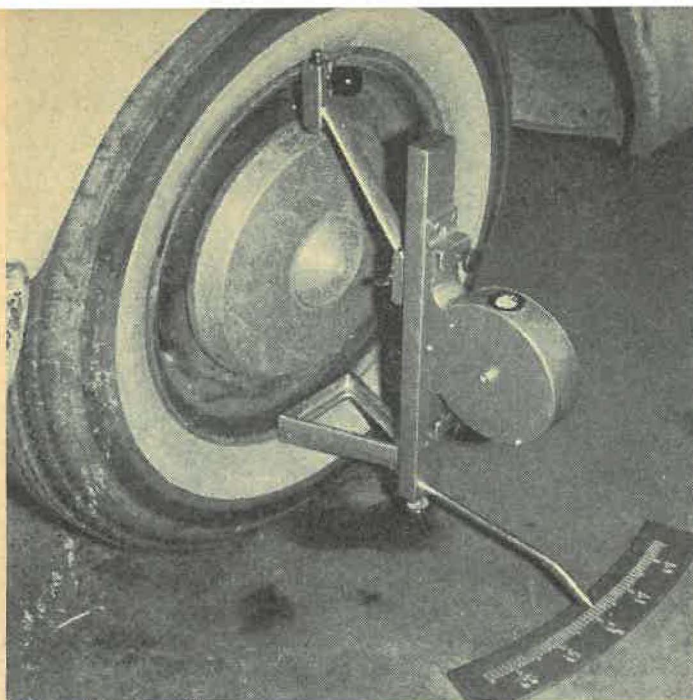
Stort udvalg i sports- og specialudstyr til biler og motorcykler

Speciale: BMW og Morris

Gode parkeringsmuligheder lige ude for forretningen

ARKIV AUTO v/ H. NELLEMANN

Jagtvej 5-7 Telefon (01) 34 32 92



Hagro fartøjsmåleren kan hurtigt monteres til et hvilket som helst hjul uden yderligere opspændingsanordning.

noget på driftsregnskabet, men på den anden side er det både tidsrøvende og forbundet med andre udgifter at få fortøjet udmålt med regelmæssige mellemrum på et værksted.

Der er nu kommet et tysk specialapparat til udmåling af fortøj, hvilket ikke mindst vil have flådejeeres, værksteders og servicestationers interesse, da resultaterne af selve målingen ikke skal omregnes, da de kan aflæses direkte. Uden særlig forspændingsanordning passer apparatet til enhver bil, og der kræves ikke nogen forudgående uddannelse for at benytte det. HAGRO fortøjsindstillingsmåler fremstilles af Hugo Grossbach (fabrik for specialværktøj), 563 Remscheid, Postfach 146.



Ford Cortina med ændringer

Ford Cortina er kommet med en del ændringer i 1965 udgaven.

Kompressionsforholdet er sat op til 9,1:1, hvilket har givet en effektførelse på 1,5 hk til 55 hk SAE ved 4800

omdr/min, og samtidig er økonomien forbedret lidt.

Skivebremser på forhjulene er blevet standardudstyr, og der er kommet ny kølergrill, men ellers findes de fleste nyheder i vognens interiør. Der er et nyt og særdeles velordnet instrumentbord med runde, forsænkede instrumenter, og i begge sider af forpanelet er der indstillelige luftkanaler, der skulle kunne holde sideruderne fri for dug. Ligesom på den nye Taunus 17 M er der afgang for ventilationsluften gennem gæller bag grader-

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 211

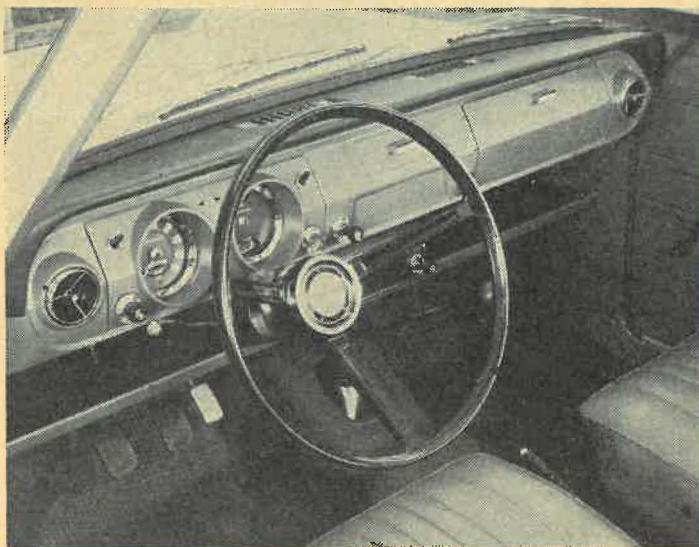
(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

Den nye kølergrill på Cortina omslutter de forreste positions- og blinklys.



Interiøret i Cortina 1965. I hver side af forpanelet ses de indstillelige luftkanaler.



ne, og der er derfor fuld luftgennemgang selv med alle vinduer lukkede.

Der er kommet nyt tre-eger rat med forsænket nav, kombineret blinklys- og nedblændingskontakt, og sæderne er polstret på en ny og bedre måde. Trods disse forskellige forbedringer er der ikke sket nogen prisforhøjelse, og Cortina koster som to-dørs sedan kr. 17.684,-.

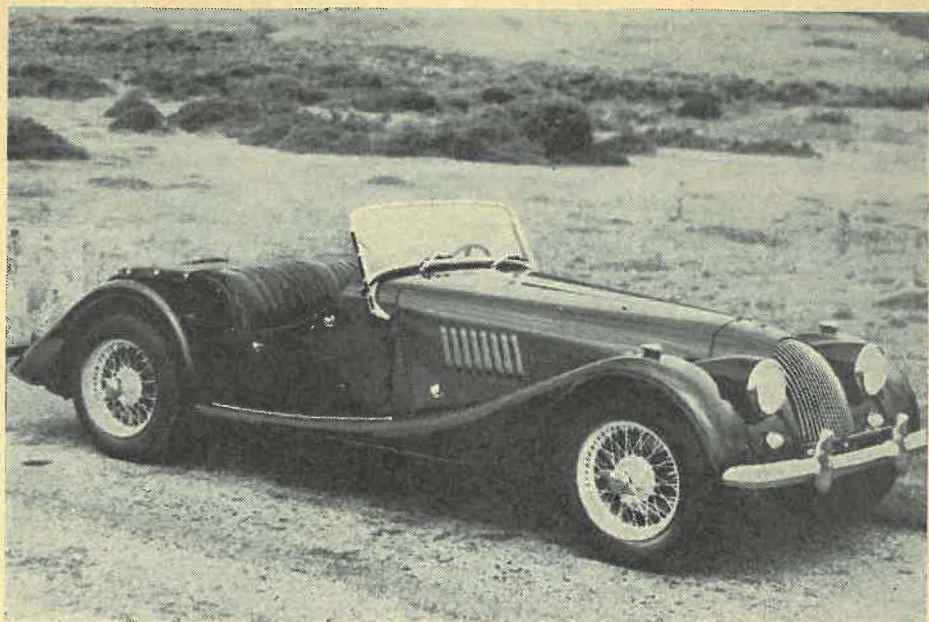
★

NSU Prinz 4

NSU har foretaget visse ændringer på

Prinz 4. Dækstørrelsen er for fremtiden $5,00 \times 12''$ (slangeløse) mod tidligere $4,80 \times 12''$, og forhjulenes skærmkasser er blevet ændret for at give bedre fodplads, hvilket iøvrigt ikke er gået ud over vognens drejeradius på 4,4 m. Som ekstraudstyr leveres skivebremses på forhjulene, og der vil for fremtiden blive benyttet indtræk af bedre kvalitet.

Sport-Prinz har skivebremses på forhjulene som standardudstyr, viskerne kan nu arbejde med to hastigheder, og der er også kommet nøglelås i den højre dør.



Morgan 4/4 Serie V.

Den hænger i traditionerne!

Dette kan man med rette tillade sig at udtale om forhjulene på de engelske Morgan sportsvogne. Forhjulsophængningens konstruktion på disse vogne kan nemlig føres helt tilbage til 1912!

Som det er med forhjulene, sådan er det – som det fremgår af billedet – med den øvrige vogn, selvom det selvfølgelig ikke altsammen kan føres tilbage til før første verdenskrig.

Man siger, at englænderne er meget konservative, med rette. Men på bilfronten passer dette ikke mere – tværtimod – kan man sige og blot kaste et blik på de produkter, der kommer fra tegnebordene fra de herrer Alec Issigonis og Colin Chapman.

Og dog, Morgan-vognene er undtagelsen, der bekræfter den nye regel. De er den sidste rest af svundne dages britiske traditionsrige sportsvogns-design.

Morgan'en her er en 4/4 serie V competition model på 1498 ccm. Effekten ligger på 64 hk ved 4.600 omdr./min.

Der er fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse og endvidere skivebremsere på forhjulene. Tophastigheden er opgivet til ca. 140 km/t.

★

Ny japansk sportsvogn

På det 11. japanske Tokyo Motor Show viste Toyotafabriken en prototype af den lille nye to-personers sportsvogn, der først vil blive introduceret til foråret. Der er tale om en videreudvikling af den eksperimentalmode, der i coupé-udgave første gang blev vist i 1962. Denne var baseret på fabrikens model Publica 700. Karosseriet er meget aerodynamisk. Selve tagstykket er af plastic og kan fjernes, medens partiet omkring bagruden er en fast del af karosseriet. Dette er ganske efter samme princip som på Triumph TR4.

Den to-cylindrede luftkølede motor er på 696 ccm og har vandretliggende cy-



Dette er prototypen til Toyota Publica Sport 700. Det er en lille, smuk og hurtig sportsvogn, som vi glæder os til at stifte nærmere bekendtskab med.

lindre. Effekten ved 5000 omdr./min. er på 36 hk, og tophastigheden menes at blive omkring 155 km/t.

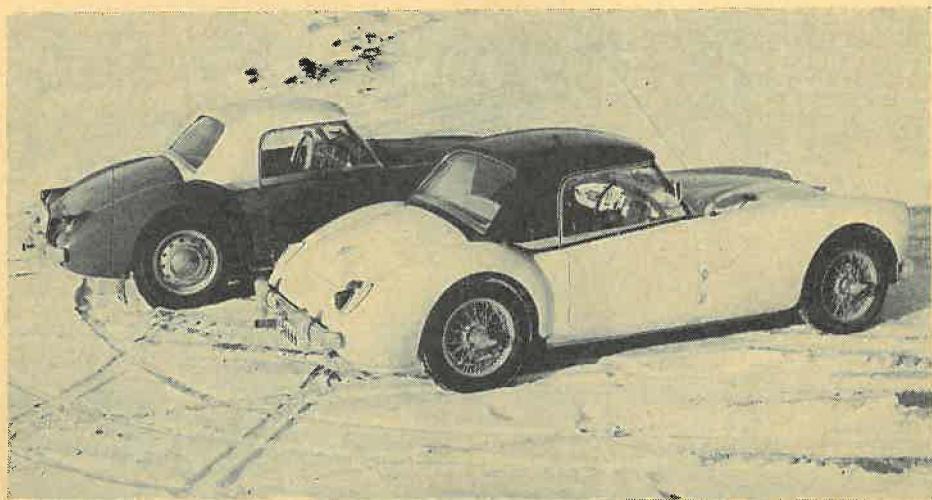
jeb.

★

Volkswagenwerk er sammen med Daimler-Benz AG blevet medejer af Auto Union, hvilket har sat allehånde rygter i

gang vedrørende den fremtidige produktion, der dog vil forblive uændret. Sammenslutningen i en fællesinteresse skal sikkert betragtes som en oprustning i kampen mod de store amerikanske fabrikker, der får stadig større indflydelse på det europæiske marked. Auto Union var som bekendt tidligere en sammenslutning af tyske fabrikker, blandt hvilke

Her ses endnu et af den dygtige og driftige svenske ingeniør Sigvard Sörenssons produkter – en hard-top til MGA. Den svenske ingeniør har vi før stiftet bekendtskab med her i bladet. Det var Sörensson, der havde bygget SAAB Facett, som vi tidligere har bragt omtale af.



DKW uforstyrret fremstillede sine to-taktere, og noget lignende vil sikkert ske i fremtiden. Når udenlandske kolleger ved samme lejlighed spår, at to-takteren i nærmeste fremtid vil forsvinde, så har det sikkert ingen bund i virkeligheden, og skulle sammenslutningen endelig smitte af på produktionen, så var det vel i grunden nok så ønskeligt, at VW fik forhjulstræk og frontmotor.



Chrysler Baracuda, der tidligere er omtalt her i bladet, er nu kommet til Danmark, og den koster som to-dørs hardtop kr. 53.954,- incl. afgifterne. Denne model er monteret med en 180 hk V8-motor. Chrysler Valiant 200 kan nu også leveres med denne motor.

GO-KART *nyt*

Næstved go-kart

Søndag den 25. oktober kørtes i Næstved et go-kart-løb, som var arrangeret af K.D.A.K. i samarbejde med den stedlige Lion's til fordel for Soldaterhjemmene.

Løbet blev afviklet på garderhusarkasernen på en 320 m lang bane med cementbelægning og havde Ib Gregers som løbsleder. Denne, som synes at mangle en del alvor til at besidde dette job, blev assisteret af det velkendte team fra Københavns go-kart-bane, som klarede opgaven fint. Der var dog en del diskussion ang. brugen af det blå flag, som betyder »giv plads for overhaling«, da det var meget svært at overhale på den korte bane.

Der var samlet deltagere fra Danmark og Sverige, og i klasse A gav de to svenskere Tommy Eliasson og Lars Gunnar

Hansson den danske mester Finn Louring god kamp uden dog at kunne true ham i finalen.

I klasse B var det ligeledes danmarksmesteren Sven Engstrøm, som førte feltet an til tider hårdt presset af svenskeren Karl Gustaf Schyllert, som med sin Quick Kart viste fin kørsel, især da det begyndte at regne.

I klasse D var svenskeren Åke Persson suveræn med sin Lindstrøm-Husqvarna, og legede kis-pus med de danske deltagere Allan Simonsen og Hans Højrup.



Fra go-kartiløbet i Næstved. Svenskerne Tommy Eliasson (nr. 9) og Lars Gunnar Hansson kæmper om andenpladsen.

Resultater:

Klasse A.

1. Finn Louring, Tecno/Saetta.
2. Tommy Eliasson, Tecno/Saetta.
3. Lars Gunnar Hansson, Tecno/Parilla.

Klasse B.

1. Sven Engstrøm, Dart/Komet.
2. Karl G. Schyllert, Quick/Komet.
3. Flemming Rasmussen, Dart/Parilla.

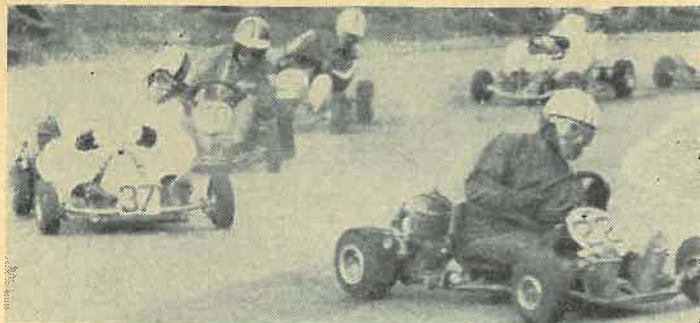
Klasse D.

1. Åke Persson, Special/Lindstrøm.
2. Allan Simonsen, Special/Bultaco.
3. Bent Frank, Special/Maico.



Dansk deltagelse i udenlandske go-kart løb

Den 8. november var Danmark repræsenteret i udlandet af de syv kørere Sven Engstrøm, Jørgen Back Poulsen, Flemming Rasmussen, Finn Louring, Henrik P. Larsen, Sven Lautrup og Henrik Petersen.



*International Go-kart.
Den nykårede VM,
Sala fra Italien leder
feltet foran Ibler fra
Tyskland, Ermelli fra
England, Lajoux fra
Monaco og Goldstein
fra Belgien.*

De tre første deltog i et internationalt løb i Dortmund, og Jørgen Back reddede de danske farver ved at vinde klasse B i fin stil foran den tyske mester. Flemming Rasmussen måtte trække sig ud efter et dramatisk styrt, da hans bremsers svigtede efter 10 omganges kørsel.

Til to timers løb på Håby Ring ved Uddevalla var vi repræsenteret ved de to danmarksmestre Finn Louring og Henrik Petersen, som havde henholdsvis Henrik Peulicke Larsen og Svend Lautrup som medkørere.

I løbet af de to timer lykkedes det Finn Louring og Co. at kæmpe sig op fra en tolvte-plads til en fin andenplads, medens Henrik Petersen og Svend Lautrup fik en fjerdeplads efter at have været ude nogle omgange for at svejse en kofanger, som var faldet af.

Alt i alt fine placeringer, som man kun i dansk go-kart sport kan være stolte af – det tyder på fremgang.



Afslutningen af Europamesterskaberne

Afslutningen af europamesterskaberne i go-kart for hold fandt sted på den 902 m lange, meget snoede bane i Villacoublay, Paris.

Banen, som var meget hurtig, havde kun én regulær langsides på 100 m, og resten bestod af skiftevis højre- og venstresving af forskellig karakter, hvoraf de fleste kunne tages med stor fart.

Selve banen var lagt i, hvad der nærmest må kunne betegnes som en skov med træer, såvel omkring banen som på inderkredsen, så man skulle nok tage sig i agt for ikke at komme uden for banen med alt for stor hastighed under kørslen.

Træningen viste endnu en gang, at den svenske kører, Ronnie Petterson, er at regne blandt de bedste kørere i Europa, da han noteredes for den hurtigste

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI

NARDI



Hele specialudstyret – hos:

BORCH-CHRISTENSEN

Skanderborggade 15-25 . Tlf. TR 7303

Marielundvej 26 . Tlf. 9111 66

træningsomgang på 48,3 sek., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 68 km i timen! Næstbedste træningstid havde Dieter Ihle med 48,4 sek. Dieter er broder til Werner Ihle, som blev diskvalificeret i München, efter at man langt om længe blev enige om, at hans motor var illegalt tunet.

Efter Ihle kom et bundt på syv kørere, som kun havde 0,3 sek. imellem sig. Men alene det, at 19 kørere havde tider på mellem 49 og 50 sek., kan give et indblik i, hvor tæt konkurrencen var.

Som sædvanlig blev heatene inddelt i hver serie, som kørte tre heats hver. Det første heat i den første serie var en spændende kamp mellem italieneren Concellieri, Ronnie Pettersen og belgieren Goldstein med den yderst mærkværdige kørestil, og det resulterede i en sejr for Concellieri, en andenplads til Goldstein og en lidt skuffende tredieplads til Ronnie Pettersen efter hans flotte træningstid. Anden og tredie heats i denne serie gav nogenlunde samme placering i toppen, dog fik Goldstein i tredie heat presset sig foran Concellieri i starten og holdt denne placering i mål på trods af de italienske holdlederes kraftige protester om unfair kørsel.

Anden series heats blev knapt så dramatiske. Ihle tog førstepladsen i alle tre med skiftevis Staalduinen og Paul Fletcher på anden- og trediepladsen.

Ud af disse heats blev de 24 taget, som havde bedst points, til at køre den store A-finale. De resterende 16 skulle køre B-finalen om placeringerne fra 25-40.

Den nykårede verdensmester Guido Sala havde haft en dag forfulgt med uheld og måtte således stille op i B-finalen sammen med franskmænden Guillard, som ikke havde været heldigere, og blandt disse to udkæmpedes der en kamp, hvor de skiftedes til, hele løbet igennem, at tage førstepladsen. Til sidst så den i spænding ventende tilskuerskare Guillard slå Sala på strengen med få centimeter. Begge kørere modtog stort bifald fra mængden for deres smukke og stil-

rene kørsel, som er noget af det mest storslåede, man har været vidne til i løbet af sæsonen.

Cancellieri var den eneste italiener, som kunne få tingene til at makke ret, og i A-finalen gjorde han kort proces med Ihle og viste for tredie gang, at han absolut er Europas bedste go-kartkører p. t., da han jo også vandt i München og Vevey. Ihle havde på andenpladsen et ensomt ridt og var hovedårsag til Tysklands fine placering, da han var eneste tysker i A-finalen. Bag ham udspandt der sig en drabelig kamp, denne gang blandt den talentfulde franske kører Robert Asselbour og Goldstein. Asselbour prøvede alle de kneb, han kendte, for at passere Goldstein, som åbenbart havde udviklet en speciel teknik i at holde hurtigere kørere bag sig, men på 15. omgang lykkedes det ham at passere ved først at prøve højre side og så skyde igennem på venstre.

Den endelige placering blev således, at hollænderne for anden gang, ved deres strålende kørsel, tog førstepladsen med det engelske hold på andenpladsen. Trediepladsen deltes mellem Italien og Frankrig.

Og dermed sluttede det europæiske mesterskab for i år.

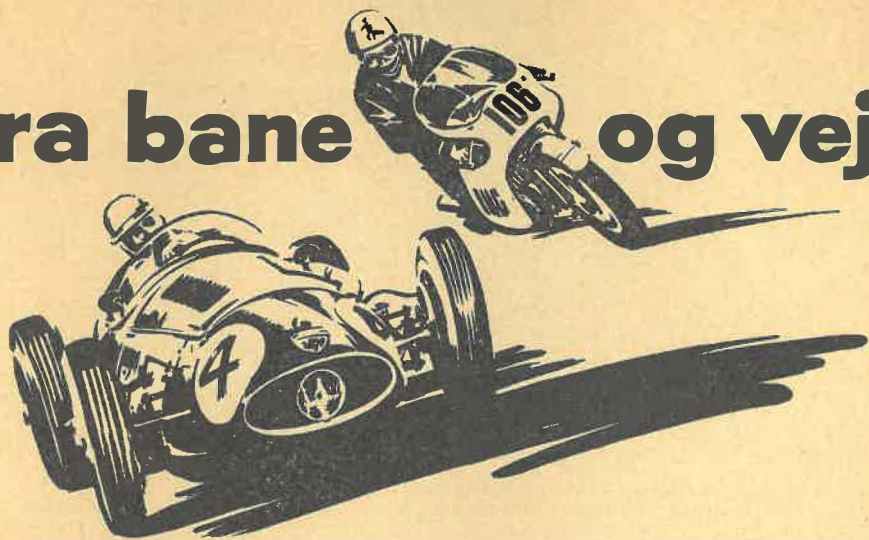
Det endelige resultat blev som følgende:

Italien	1.042
Holland	854
Monaco	731
England	714
Sverige	614
Tyskland	576
Frankrig	532
Belgien	530
Schweiz	468
Danmark	188

Go-kart i Forum

Den 9.-10. januar skal der igen afholdes go-kartløb i Forum i København. Løbene får denne gang mere internationalt præg, idet der er inviteret kørere fra Finland, Norge, Sverige, Tyskland, England og USA.

Fra bane og vej



Den udenlandske bilsport

Charles Cooper

I en alder af 70 år er englænderen Charles Cooper afgået ved døden, og dermed er en fantastisk løbebane afsluttet.

Sammen med sønnen John ejede han den kendte fabrik Cooper Car Company i Surbiton.

Charles Cooper's betydning for britisk industri og specielt her konstruktionen af racervogne kan ikke umiddelbart vurderes. Englænderne selv sidestiller Cooper med personligheder som Bugatti og Porsche.

Det hele startede, da far og søn sammen konstruerede og byggede en lille formel 3 vogn (midget car) til John.

Denne vogn blev grundlaget for de første Cooper racervogne. De små F3 vogne var uovervindelige og blev uhyre populære. Samtidig var de revolutionerende i konstruktionen. De erfaringer man indhøstede her blev videreført på nye og større vogne. Denne udvikling kulminerede foreløbig, da Jack Brabham i 1959 og 1960 kørte verdensmesterskabets hjem i Cooper F1 vogne.

Nogle af verdens største kørere har indhøstet deres første erfaringer i Cooper vogne. Man behøver blot at nævne navne som Peter Collins, Stirling Moss og Mike Hawthorn.

Nye kørere og konstruktioner vil videreføre fabrikens traditioner og skabe fortsat respekt om det, der blev startet af en lille mekaniker og hans søn i et beskedent værksted.

jeb.



Ferrari er vred

Det viser sig nu, at der ligger alvorlige og kedelige ting til grund for den kendsgerning, at Ferrari er begyndt at male sine biler om i stedet for – som tidligere – at benytte den røde italienske nationalfarve.

På grund af uoverensstemmelser mellem Enzo Ferrari og de italienske bilsportsmyndigheder, der ikke vil godkende model 250 LM som GT vogn, har Ferrari tilbageleveret sin konstruktør- og anmelderlicens. Dette skete dagen efter, at John Surtees havde vundet det italienske Grand Prix på Monza.

Ligeledes havde man spændt ben for Ferrari, da han, nogle uger før Italiens GP, ville leje Monza-banen til prøve-kørsler.

Disse to episoder var dråberne, der fik bægeret til at løbe over hos troldmanden fra Modena, der længe har følt sig generet. Nu er Ferrari for alvor vred, og han har bekendtgjort, at hans vogne ikke mere vil starte i Italien, og ved start i andre lande vil hans vogne ikke mere bære Italiens brandrøde farve, men derimod være malet i den nations farver, hvor den generalagent bor, som har agenturet i det land, hvor det pågældende løb køres.

Dette er for alle parter en kedelig episode, men mon ikke Ferrari bliver god igen? Det vil jo blive besværligt med al den skiften farver, og endnu værre vil det da blive, hvis f. eks. en italiensk sejrsvogn skulle være malet med British Racing Green. – Vi får se!

★

Stjerneførere

Det store engelske motor-magasin »Auto-sport« har udsendt sin årlige rangliste med de tyve bedste (efter bladets mening) F-1 førere.

Vi bringer her »Autosport«s stjerne-liste:

John Surtees	* * * * *
Graham Hill	* * * * *
Jim Clark	* * * * *
Dan Gurney	* * * * *
Jack Brabham	* * * * *
Jo Siffert	* * * * *
Lorenzo Bandini	* * * * *
Bruce McLaren	* * * * *
Bob Anderson	* * *
Peter Arundell	* * *
Innes Ireland	* * *
Richie Ginther	* * *
Chris Amon	* *
Jo Bonnier	* *
Mike Hailwood	* *
Tony Maggs	* *
Giancarlo Baghetti	*
Phil Hill	*
Trevor Taylor	*
Mike Spence	*

Med hensyn til at kommentere listen kan vi kun sige, at den på basis af den nu overståede sæson er helt i orden. Vi vil kun rette læsernes opmærksomhed mod et par enkelte placeringer.

Først og fremmest er der den meget dygtige schweiziske privatkører Joseph Siffert, der har fået en placering som nummer seks. Siffert har haft en meget fin sæson i sin Brabham-BRM. Han starter i næste sæson som fast kører hos whisky-kongen R. R. C. Walker, hvis første-kører er svenskeren Joachim Bonnier.

Ligeledes er det bemærkelsesværdigt med den tidligere motorcyklistjerne Bob Anderson's placering som nummer ni. I en Brabham-Coventry Climax med karburatorer har han kørt nogle fine løb.

Endelig den tidligere verdensmester, amerikaneren Phil Hill. De sidste par sæsoner har ikke være særlig succesrige for Phil Hill. Efter han forlod Ferrari har lykken og heldet ikke rigtig tilsmilet ham. Sæsonen sammen med ATS var præget af vognenes begyndervanskeligheder, og sæsonen i år hos Cooper har også været uheldig. I Østrigs GP ødelagde Hill to vogne. Hill er ikke længere knyttet til Cooper. Han vil der blive erstattet af John Love fra Syd Rhodesia. Love har flere gange startet her i landet på Roskilde Ring. Samme Love er forøvrigt for nylig blevet syd-afrikansk mester.

★

International bilsportskalender 1965

VM-afdelinger i formel I.

Januar:

1. Syd-Afrikas Grand Prix.

Maj:

30. Monacos Grand Prix.

Juni:

13. Belgisk Grand Prix.
- 26.-27. Frankrigs Grand Prix.

Juli:

10. Englands Grand Prix.
18. Hollands Grand Prix.

August:

1. Tysklands Grand Prix.
22. Østrigs Grand Prix.

September:

12. Italiens Grand Prix.

Oktober:

3. Amerikas Grand Prix.
24. Mexicos Grand Prix.

Af de mest kendte GT-mesterskabsløb kan nævnes:

Februar:

23. Daytona Continental.

Marts:

27. Sebring 12-timers løb.

April:

19. Monza 1.000 km.

Maj:

1. (eller 4/9) Tourist Trophy.

Maj:

9. Targa Florio.
16. Spa Grand Prix.
23. Nürburgring 1.000 km.

Juni:

- 19.-20. Le Mans 24-timers løb.

Juli:

- 3.-4. Reims 12-timers løb.

September:

5. Nürburgring 500 km.
- 10.-12. Tour de France.

Oktober:

10. Paris 1000 km.

Andre betydningsfulde løb:

Januar:

9. New Zealands Grand Prix.

Marts:

1. Australiens Grand Prix.

April:

4. Syracuse Grand Prix.
25. Pau Grand Prix.
25. Eifel Race.
- 25.-(2.-5.) Brands Hatch 6-timers løb.

Maj:

- 1.-2. Berlin Grand Prix.
23. Paris Grand Prix.
31. Indianapolis 500 Miles Race.

Juni:

13. Vest-Tysklands Grand Prix (standardvogne).

Juli:

18. Solitude Grand Prix.
- 24.-25. Francorchamps 24-timers løb.

August:

22. Pergusa Grand Prix.

September:

23. Roms Grand Prix.
- 24.-25. Canadas Grand Prix.
- 25.-26. Albi Grand Prix.

Oktober:

3. Coupe du Salon (Frankrig).
10. Tyrol Grand Prix.
- 16.-17. Montlhéry Grand Prix.

November:

- 28./11-8./12. Nassau Speed Week.

December:

11. Rand Grand Prix.

De store rallies:

Januar:

- 16.-23. Monte Carlo Rally.

Februar:

- 7.-13. (eller 13.-19. juni): Midnatssols Rally.

April:

- 26.-30. Tulipan Rally.
- 30.-2. maj. St. Petrus Rally.

Maj:

- 20.-23. Akropolis Rally.

Juni:

- 11.-13. Geneve Rally.

Juli:

- 19.-25. Alpe Rally.

August:

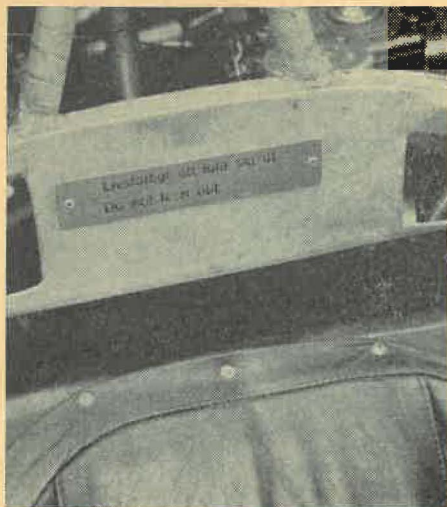
- 5.-7. Polsk Rally.
- 20.-22. De 1.000 søers Rally.

September:

- 1.-4. Syd-Afrikansk Rally.
- 4.-18. Tour d'Europe.
- 30.-3/10. Tysklands Rally.

November:

- 14.-20. R.A.C. Rally.
- (Ret til evt. ændringer forbeholdes.)



Læn Dem ikke ud! står der som bekendt i togene, og en vittig sjæl havde fundet på at montere et lignende skilt i sin formel-vogn. Det turde være klart for alle, at det er mest formålstjenligt at forblive i cockpittet.

★

ATLA Renault: Pierre Ferry Equipment Sport stod der på et lille emblem på siderne af denne lille røde specialitet, der fangede vor opmærksomhed på Knutstorp-banen i Sverige. Vognen viste sig at være en interessant konstruktion. For- og baghjulsophængningen stammede fra Renault, og motoren var ligeledes hentet fra samme mærke. Chassiet bestod af en rørgitterramme, og over den var der svøbt et coupé-karosseri i plastic med taghængslede døre.

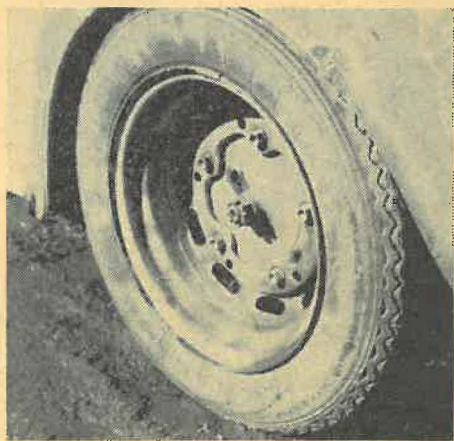
Atla'en startede i klassen for standard-turistvogne grp. 4 indtil 1150 ccm.

Sveriges hurtigste Mini. Vi så den på Knutstorp, hvor den med Harry »Sputnik« Källström ved rattet kæmpede en



hård kamp med danskeren Karsten Ree i Lotus Le Mans. Danskeren formåede dog at holde Mini'en stangen. Flere dele af karosseriet, blandt andet dørene, er af glasfiberarmeret plastic.

★



Alle kneb gælder! – Ved at vende fæl-gene har man øget sporvidden på denne svenskejede gruppe 4 Folkevogn.



Mexico Grand Prix

Afslutningen på danmarksmesterskabet i første division og kampen om verdensmesterskabet i formel I var på sin vis to sportsbegivenheder, der på visse punkter med hensyn til spænding og endeligt udfald var hinanden meget lig.

Herhjemme hed de kæpende parter KB, B. 1909 og AGF. I Mexico hed de Graham Hill, John Surtees og Jim Clark.

Disse tre kørere, hvoraf de to var tidligere mestre, havde alle mulighed for at hjemtage mesterskabet. Så da starten gik, var der for alvor lagt op til den store fight.

Efter det amerikanske grand prix i Watkins Glen var racervognene blevet kørt den lange vej sydpå til Mexico City på fire store transportvogne. Den eneste, der manglede, var den japanske Honda. Desuden startede den lokale kører Moises Solana for Team Lotus.

I en atmosfære med bagende sol og meget høj temperatur gik starten med Dan Gurney i spidsen i sin Brabham Climax efterfulgt af Jim Clark, Mike Spence og Lorenzo Bandini.

Efter første omgang var Clark gået forbi Gurney, og Bandini lå tredie foran Spence, derefter fulgte Bonnier, Brabham, Rodriguez, McLaren, G. Hill, Surtees og Ginther.

På de næste omgange øgede Clark sit forspring. Graham Hill rykkede op på en syvende plads, og Surtees lå som nummer ni.

Med Clark sikkert i spidsen var Graham Hill efterhånden rykket op som nummer tre, og Surtees lå nu som nummer fem. Kunne Graham Hill blot holde sin 3. plads, ville VM være hans.

Lorenzo Bandini pressede hele tiden Graham Hill meget hårdt. Der var virkelig krig på kniven, og på 31. omgang gik det galt. Lige som de to kørere i nærkamp var ved at være gennem hårnålen, kom Bandinis Ferrari i kraftig drift, og dens forhjul ramte det højre baghjul på Hills BRM, der spandt rundt og ramte afspærringen med bagenden, hvorved ud-

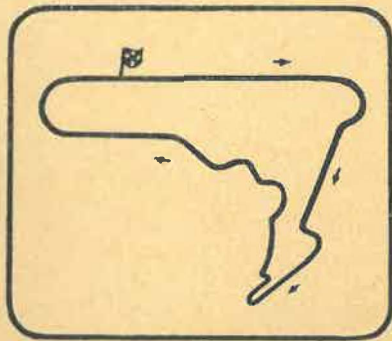
stødningsrørene blev bøjet meget. Bandini kom afsted igen lige efter Surtees. Også Hill kunne fortsætte, men var tabt af feltet, og desuden betød det ødelagte udblæsningssystem, at vognen ikke var i orden.

Med Clark i spidsen med et solidt forspring lå Bandini igen på trediepladsen, han var gået forbi Surtees.

Efterhånden som løbet skred frem, bestræbte Clark sig på blot at bevare sin førerstilling og ikke sætte noget over styr. Med Graham Hill ude af betragtning og med Surtees et godt stykke nede på en fjerdeplads ville Jim Clark genvinde sit mesterskab fra sidste år.

Men så skete, hvad der kan ske, men som helst ikke må ske i en sådan situation. Clark opdagede til sin rædsel, at olietrykket i hans Lotus begyndte at dale. Han håbede dog at kunne fuldføre løbet, men på næstsidste omgang var Gurney nået op og gik forbi Clark, der dog stadig lå som nummer to. Kort efter gik Clark i stå. – Det må have været bittert. Fra depotet fik Bandini nu besked om at spille Surtees forbi til den andenplads, der ville betyde et verdensmesterskab.

Med Dan Gurney som løbets vinder kom de to Ferrari'er ind på anden- og trediepladsen, og dermed var den tidligere motorcykelchampion John Surtees også blevet mester på fire hjul.



Grand Prix-banen i Mexico City. Længde 5 km.

Placeringen ved kampen om VM i formel I blev således:

1. John Surtees	40
2. Graham Hill	39
3. Jim Clark	32
4. Lorenzo Bandini	23
Richie Ginther	23
6. Dan Gurney	19
7. Bruce McLaren	13
8. Jack Brabham	11
Peter Arundell	11
10. Jo Siffert	7
11. Bob Anderson	5
12. Tony Maggs	4
Mike Spence	4
Innes Ireland	4
15. Jo Bonnier	3
16. Chris Amon	2
17. Walt Hansgen	2
Maurice Trintignant	2
19. Trevor Taylor	1
Mike Hailwood	1
Phil Hill	1
Pedro Rodriguez	1

★

John Surtees – verdensmester

Med en andenplads i det mexicanske Grand Prix opnåede John Surtees ialt 40 point, og dette var nok til at sikre ham dette års verdensmesterskab foran de to tidligere mestre Graham Hill og Jim Clark, der fik henholdsvis 39 og 32 point.

John Surtees vil herefter gå over i motorhistorien som den første kører, der har formået at blive verdensmester på både to og fire hjul.

Ialt syv gange var Surtees verdensmester på to hjul. I 1956 blev han første gang mester i 500 ccm klassen. I de følgende tre år formåede han det næsten utrolige at vinde dobbelt hat trick både i 350 og 500 ccm klassen. Surtees overtog således efterhånden Geoffrey Duke's suverænitæt.

Efter nogle få prøvekørsler besluttede Surtees sig til at forsøge lykken på fire hjul og bag et rat. Han startede i 1960 med at hente en 2. plads hjem i et F. 2



To af rivalerne til VM i formel I: – John Surtees ser her meget benovet ud ved siden af sin landsmand, den typiske englænder og tidligere verdensmester Graham Hill. Efter det mexicanske Grand Prix er det Surtees, der er verdensmester, så nu kan han godt med løftet pande se enhver fotograf imøde.

løb på den engelske Oulton Park bane. Samme år overraskede han alle ved at blive nummer to i det britiske Grand Prix i en Lotus Fl. Siden gik det slag i slag, og det varede ikke længe, før Surtees blev »opdaget«. Det var den nu afdøde holdleder Reg. Parnell, der tilbød Surtees fast engagement som kører for Iesman Credit Team og senere Bowmaker Racing Team, der var det officielle fabrikshold for Lola-fabrikken. For dette team har Surtees blandt andet startet her i landet på Roskilde Ring.

Da Bowmaker og Lola holdt op, var Enzo Ferrari ikke sen til at kapre John Surtees. Denne nye kombination viste sig hurtigt at være meget farlig for de britiske fabrikker, der ellers havde været meget enerådende i nogle år.

Surtees viste det for eksempel kraftigt forrige år på Nürburgring.

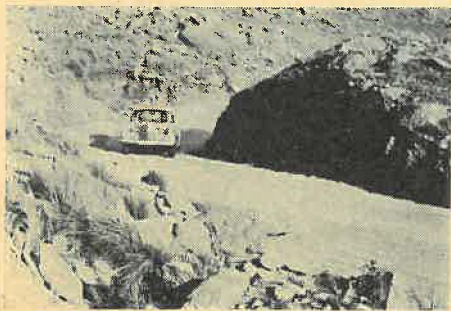
Alle har i år været klar over Surtees' styrke. Han blev således kåret som »årets kører« af sammenslutningen af motor-

sportsjournalister. Denne ære kvitterede Surtees for på rette måde ved at afslutte sæsonen med at hjemtage VM og samtidig vinde konstruktørernes mesterskab til fabrikken med den sorte stejle hingat.

★

Rekord-sejr til Mercedes-Benz i Argentina

For fjerde gang i løbets historie lykkedes det Mercedes-Benz at vinde det 4780 km lange argentinske landevejsløb »Gran Premio Internacional Standard Argentina«. Det var stjerneparret Eugen Böhringer/Klaus Kaiser der formåede at gøre deres kunststykke fra sidste år om og igen i år at køre sejren hjem i dette meget krævende og hårde løb. Med en gennemsnitshastighed på 138 km/t sejrede holdet foran to andre Mercedeshold, Glemser/Braungart og det kvindelige hold Ewy v. Korff/Eva Maria Falk, der således endte på en samlet tredjeplads. Til læsernes



orientering kan vi fortælle, at Ewy v. Korff er identisk med Ewy Rosquist, som hun tidligere hed, indtil hun for nylig blev gift med en af lederne hos Mercedes-Benz.

Det fjerde Mercedes-hold Herrmann/Schick, der efter løbets fire etaper lå på en samlet femteplads faldt, på grund af maskinskade på løbets sjette og sidste etape, meget tilbage i det samlede resultat.

Dette års løb var meget mere krævende både overfor kørerne og vogne end ved tidligere års løb. Voldsomme regnskyl og orkanagtige storme – de værste i de sid-

ste 50 år på de egne – forvandlede store dele af ruten til mudder og gjorde vejene meget farlige og fedtede. For at bedre forholdene en smule udsatte man løbet en uge.

Resultaterne blev:

Generalklassementet:

1. Böhringer/Kaiser, Mercedes 300SE.
2. Glemser/Braungart, Mercedes 300SE.
3. v. Korff/Falk, Mercedes 300SE.
4. Canedo, Fiat 1500.
5. »Fueginos«, Alfa Romeo Giulia.

Klassevindere:

Klasse A indtil 700 ccm, Paiilot, Isard 700.

Klasse B indtil 850 ccm, Perkins, Renault.

Klasse C indtil 1000 ccm, Castellani, Auto-Union.

Klasse D indtil 1600 ccm, Canedo, Fiat 1500.

Klasse E over 1600 ccm, Böhringer, Mercedes 300SE.

★

USA's Grand Prix

For fjerde gang varetog den fredelige lille landsby Watkins Glen i staten New York værtsskabet for et amerikansk Grand Prix – »the one and only American Grand Prix« – som arrangørerne altid understreger. Vogt Dem for efterligninger!

Watkins Glen, der er 3,7 km lang, har netop i år fået en ny belægning, hvilket dog ikke havde så gunstig indvirkning på de kørte tider, som de fleste havde ventet. Det viste sig nemlig, at omend banen var blevet jævnere, så var den desværre også blevet ikke så lidt glattere.

De professionelle formel 1 hold var mødt fuldtalligt op. BRM havde medbragt tre vogne, hvoraf én fungerede som reservevogn for Graham Hill, hvis chancer for et verdensmesterskab man nødigt vil forspilde. Richie Ginther kørte formodentlig sin næstsidste start for BRM.

★

Også Lotus havde medbragt tre vogne, der kørtes af Jim Clark, Mike Spence og Walt Hansgen.

Ferrari havde medbragt hele fire vogne til to køreere, Surtees og Bandini. Der var én vogn med 12-cylindermotor, to med V-8'eren og én sekscylindermotor.

Brabham optrådte som sædvanligt beskedent og uden reservemateriel. Gurney kørte den »gamle« vogn fra sidste år, som han nødtigt vil skilles fra, medens chefen selv ligesom i Monza og Zeltweg kørte 1964-udgaven med det slankere karosseri og den let ændrede Climax motor.

For Cooper kørte Phil Hill og Bruce McLaren; der var ikke foretaget nogen ændringer ved disse køretøjer siden Monza.

Til Honda's ene deltagende vogn havde japanerne medbragt dobbelt så mange mekanikere som Lotus til tre vogne. Siden Italiens Grand Prix havde man forbedret bremserne og kølesystemet, navnlig på luftsiden. Ronnie Bucknum kørte her for første gang Honda i USA og var derfor genstand for stor interesse fra den lokale presse.

Der var kun indbudt to private hold, hvorfor man blandt andet savnede Tony Maggs og Maurice Trintignant.

Stirling Moss, der taler temmelig velplejet og i hvert fald meget engelsk-engelsk, fungerede som banens speaker. Det forlyder, at de 60.000 amerikanske

tilskuere var i stand til at forstå over halvdelen af, hvad han sagde.

I træningen viste den sædvanlig kvartet: Clark, Surtees, Gurney og Hill sig at være hurtigst, og de kom da også til at udgøre første og anden starttrække.

Efter 110 runder, der var altfor fulde af begivenheder – navnlig tekniske fejl ved deltagende vogne – til at kunne beskrives bare nogenlunde tilfredsstillende her, blev de tre første placeringer således:

1. Graham Hill, BRM, 178, 75 km/h (ny banerekord),
2. John Surtees, Ferrari V6, 177,69 km/h,
3. Joseph Siffert, Brabham BRM, 1 omgang tilbage.

Hurtigste omgang: Jim Clark (Lotus) på 1 min. 12,7 sek. = 183,24 km/h. Dette er ny omgangsrekord.

★

Svensk sejr i RAC rally

Umiddelbart før redaktionens slutning forelå de uofficielle resultater fra det store årlige engelske RAC rally.

Ifølge disse resultater er løbet for andet år i træk blevet vundet af den internationale svenske rally-kører Tom Trana i Volvo, som medkører havde han sin landsmand Gunnar Thermenius. På andenpladsen kom englænderne Vic Elford/David Stone i Ford Cortina. Finnen Timo



Kun 88 af de 156 startende biler i årets internationale RAC-rally fuldførte det hårde løb, der tæller til rally-europamesterskabet. Vinder blev 2. år i træk svenskerne Tom Trana-Gunnar Thermenius i en Volvo. Billedet viser det vindende, svenske hold undervejs til målet i London.

Mäkinen besatte trediepladsen sammen med Don Barrow i Austin Healey 3000. Som nummer fire kom endnu et svensk par nemlig Bengt Söderström/Bo Ohlson ligeledes Ford Cortina.

Bedste kvindelige hold blev Pat Moss-Carlsson/Elisabeth Nyström, Saab, med en femte plads. Endelig blev Berndt Jansson/Erik Petterson placeret som nummer seks.

Af resultaterne ses det tydeligt, at det så ubetinget var svenskernes løb. Og efterhånden ser det ud til, at dette store løb ikke mere kan vindes af englænderne selv. Tidligere har jo svenskerne Erik Carlsson vundet dette rally tre gange i træk.

★

Peter Lindner død

Afslutningen på det internationale GT-mesterskab på Monthléry-banen forløb desværre ikke uden en tragisk ulykke, der kostede fem menneskeliv, nemlig den unge italienske kører Franco Patria, tre banefunktionærer og den tyske kører Peter Lindner.

Peter Lindner er født i Düsseldorf 1930. Han begyndte på sine bilsportslige aktiviteter for syv år siden og opnåede snesevis af sejre i både rallies og udholdenhedsløb. Siden 1960 har han haft kontrakt med Jaguar og han og hans nære ven, Peter Nöcker dannede sammen et uadskilleligt hold. I år forsøgte holdet sig i 24 timers Le Mans, men skader på kølesystemet gjorde, at de måtte opgive. Peter Lindner var i 1961 tysk mester på bane.

Med Lindner er en talentfuld tysk gentleman-kører gået bort.

★

200 Cortina-sejre i automobiløb

I det netop afsluttede »Tour de Flandre« rally i Belgien blev Gilbert Staepelaere i Ford Cortina hovedvinder af løbet og øgede samtidig sit forspring i konkurrencen om årets belgiske rally-mesterskab.

Sejren i »Tour de Flandre« var sejr nr. 200, som Cortina har hjembragt i større automobiløb, efter at modellen gjorde sin entré på den internationale automobilsports arena for kun ca. et år siden.

Blandt de 200 løbssejre er der ikke mindre end 10 nationale mesterskabstrofæer, idet Ford Cortina har erobret officielle mesterskaber i England, 2 gange i Sverige, Norge, Østrig, New Zealand, Syd-Afrika, Australien og i Danmark, hvor Jørgen Nielsen, Sorø, erobrede mesterskabet på Roskilde Ring.

I den italienske by Cortina har myndighederne inviteret samtlige internationale vindere samt vindere af årets største rallies såsom »Tour de France«, det østafrikanske safari-rally, alpe-ralliet m. fl. til en storslået fest, hvor byen officielt vil takke og fejre elitekørerne for den reklame, de gennem deres sejre med Ford Cortina har givet Cortina-navnet og derigennem den kendte italienske ferieby.

Den indenlandske bilsport

Prins Jacques de Bourbon Parma

Ved en tragisk færdselsulykke på hovedvej A4 nær ved Roskilde omkom den danske motorprins, prins Jacques, da han i bil var på vej til sit hjem ved Lejre.

En stor tung lastbil, der var ved at vende på landevejen, fordi chaufføren pludselig opdagede, at han var kørt for langt, var den direkte årsag til ulykken.

Prins Jacques var netop ved at overhale en anden vogn og opdagede for sent den store, sorte vogn. Ved sammenstødet med lastvognen blev prinsens SAAB fuldstændig knust. Vraget fortsatte hen ad vejen og ned ad en skrænt.

Prins Jacques, der, i en alder af kun 42 år, så brutalt blev revet bort, var en stor og aktiv lederskikkelse indenfor dansk automobilsport. Prinsen var også en meget dygtig banekører. Han var så-

ledes dansk mester i 1959 i standardklassen under 1300 ccm. Mange vil huske ham for hans dygtige kørsel i både SAAB og VW på Roskilde Ring. Også i orienteringssporten deltog prins Jacques med stort held, ligesom han i Monte Carlo-løbene havde opnået fine resultater.

Prins Jacques nødtes i de senere år ikke med blot at nyde sportens glæder. Indenfor foreningsarbejdet har han også vist stor aktivitet. Han var blandt andet formand for ROMA og medlem af DAU's sportsudvalg. Endelig var prins Jacques protektor for Roskilde Ring.

Prins Jacques' efterladte hustru, prinsesse Birgitte, delte helt og fuldt sin mands store interesse for bilsporten.

Selv er hun en dygtig orienteringskører, ligesom hun har foretaget prøvekørsler for et dagblad.

Ved prins Jacques' alt for tidlige bortgang har dansk automobilsport mistet en stor sportsmand og en dygtig leder.

jeb.

★

Danmarks bedste rally-hold:

Robert Nellemann og Jørgen Nielsen smiler her glad efter deres moralske »sejr« i Tour d'Europe. På grund af en

misforståelse ved en enkelt kontrolpost mistede det danske par i deres Ford Cortina GT en sikker førsteplads.

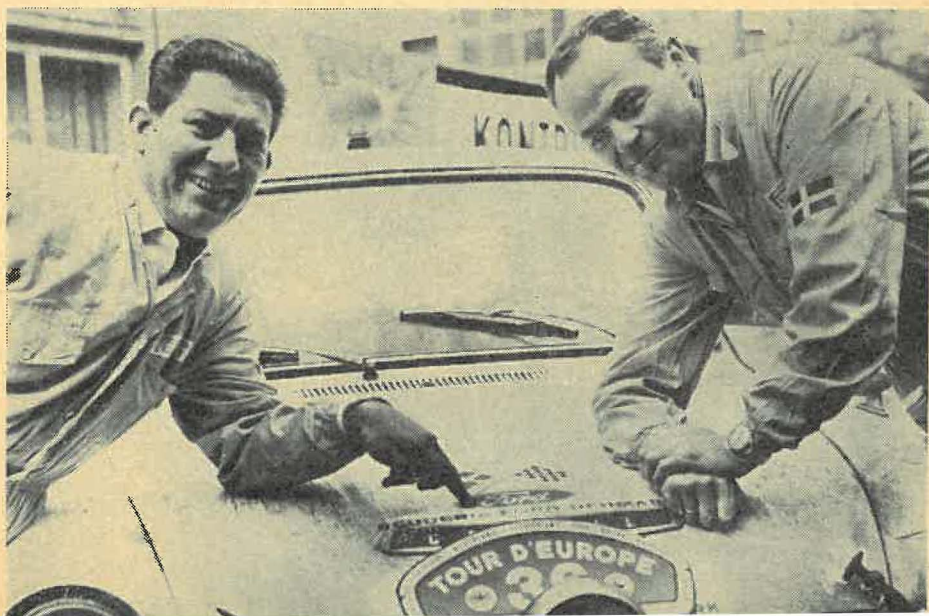
Løbet blev vundet af det tyske par Springer/Brendel med 17 strafpoint. Det danske par kom lige efter med 18 strafpoint.

Billedet her er taget ved afslutningen i Trävmünde, efter at man havde tilbagelagt ialt 10.749 km på Europas veje.

★

Resultatet i DM i rally 1964

	11-12/4	20/6	10/10	Ialt
Henning Henriksen/H. Kobberø, AAS/HAS	18	20	18	38
Carl Syberg/Steen Schrøder, ASK	20	17	0	37
Bernhard Jespersen/S. A. Andersen, KDAK Randers	16	15	4	31
Kr. Lundsteen/Ib Rasmussen ASK	2	11	20	31
Søren Terp/Ole Nielsen, BOM	11	x	17	28
H. G. Nielsen/Th. Simonson, KAC	13	14	x	27
Lasse Madsen/H. E. Møller Nielsen, AAS	12	6	15	27
Guldmark Hansen/Aron Jensen, ASK	x	18	0	18



Motorcyklesporten



Dette billede af Chris Vincent's 500 ccm BSA viser tydeligt, hvordan front-arealet stadig er blevet mindre ved at bygge maskinerne lavere og lavere. For øjeblikket kører man knælende, men det er ikke udelukket, at man går over til en mere liggende stilling, og så har det jo i grunden ikke så meget med sidevognskørsel at gøre mere.

★



19-årig verdensmester

Den belgiske moto-cross kører Joel Robert har i år med sin blændende kørsel

på en CZ 250 ccm maskine kørt sig lige ind blandt verdenseliten. Robert sluttede sæsonen meget suverænt ved at vinde VM i 250 ccm klassen.

Hosstående billede stammer fra det finske Grand Prix, hvor Joel Robert vandt begge heat. Som det tydeligt fremgår af det morsomme billede, kom han ikke sovende til sejren.

★

Mogens Rasmussen slået

Ved tredje afdeling af danmarksmesterskaberne i trial, der var arrangeret af Sportsmotorklubben Odin, og som fandt sted omtrent midtvejs mellem Middelfart og Odense, skete der det overraskende, at storfavoritten Mogens Rasmussen, Næstved, blev besejret af fynboen Mogens Petersen, Odense. Dette indtraf i den store standardklasse for senior solo indtil 500 ccm. Trods uheld og en væltetur lykkedes det Mogens Petersen, efter meget fin kørsel at hale sejren hjem. Han vandt med sammenlagt 465 point foran Mogens Rasmussen, der dog kom lige efter med 455 point. Nummer tre blev Poul Grandhøj, Odense.

Af de øvrige resultater kan nævnes: 250 ccm senior (DM) Arne Nielsen, København, 480, Søren Dons, Frederiksværk, 465, Ebbe Willerup, Hillerød, 396.

Senior-sidevogne (DM): Nr. 1. Erling Hansen, København, 465, nr. 2. H. Skarving, København, 460, og nr. 3. Harald Nielsen, Odense, 425.

Junior 500 ccm: Palle Jespersen, Herrested, 425, Aage Vagn Hansen, Beltinge, 405, Carsten Kühl, Odense, 380 point.

Junior 250 ccm: Johannes Bruun-Mortensen, Odense, 475, Henning Andersen, Ølsted, 440, Bjarne Jeppesen, Ansby, 415.

Sidevogne junior: Leo Ry Hansen, Allested, 480, Knud Ottosen, København, 455, Chr. A. Sørensen, Bogense, 435 point.

Med omkring halvtreds deltagere kørte Midtsjællands Sports Motor Klub sit trial i Løng grusgrav ved Sorø. Trialet, der var både godt og spændende, var opdelt i fem etaper. Sejrherrerne i de forskellige klasser blev:

Senior 500 cc: Henning Larsen, Sundby, 480 point.

Senior 250 cc: Arne Nielsen, Sundby, 475 point.

Junior 500 cc: Ib Nielsen, Frederiksborg Amt, 500 point.

Junior 250 cc: Henning Andersen, Frederiksborg Amt, 475 point.

Senior sidevogn: Erling P. Hansen og Kaj Guldbæk, Sundby, 500 point.

Junior sidevogn: Svend Madsen og Per Klitland, Sundby, 490 point.

Ynglinge: Erling Rasmussen, Frederiksborg Amt, 490 point.



Er der nogen, der ville være flink at overlade mig en instruktionsbog til en DKW 125/2 1956?

Vagn Johannsen, Halfdansgade 3, 5., S

★

Jeg efterlyser 1956-udgaven af »Instructions for Repair Shops« for Lambretta 150 Ld.

*Jan Nordbakke,
Boks 357, Aalesund, Norge.*

★

Mon nogen af SMJ's læsere kan hjælpe mig med en instruktionsbog for »Humber Hawk« 1953?

Eventuelt tilbud om lån af instruktionsbog, så afskrift kan foretages, har også interesse.

Willy Agner Hansen, Anker Heegaardsgade 2, 2., Kbhvn. V. BY 35,027.

★

Jeg er i besiddelse af et stk. BSA Sunbeam S7 årg. 1954 m/ instruktionsbog samt et stk. Adler 250 ccm årg. 1954.

Begge maskiner er lidt defekte. Kan erhverves meget billigt.

*P. Nielsen, Baltorpvej 68, 1. th.
Ballerup.*

Jeg vil gerne bede »Rodekassen« optage en efterlysning af SMJ nr. 2, 1947, og nr. 8, 1949.

J. Mauritzen, Baunevang 33, Birkerød.

★

Jeg tillader mig herved at anmode »Rodekassen« om hjælp.

Jeg er ved at restaurere en Lambretta LD 53 og er til dette køretøj interesseret i et brugt udstødningssystem. Rimelig pris betales.

Børge Olsen, Stjoul Bjerreby, Tåsinge.

★

Da åbenbart mange læser »Rodekassen«, vil jeg også prøve lykken der.

Jeg har en »veteran« motorcykel mrk. BMW, årg. 36, med byggenummer 8, i pæn stand overalt, nye lydpotter, og motor tip-top. Da jeg tror, at denne cykel vil få det godt i den rigtige mands hender, afhænder jeg den for et rimeligt tilbud. Samtidig kan jeg tilbyde en BMW 700, årg. 60 motor.

En motor, gearkasse, fortøj, bagtøj, soltag m. m. til Fiat 500, årg. 56.

*Bent Due, Gulf Tanken v. Broen,
Korsør, telf. (03) 57 10 38.*

★

Hvis nogen af SMJ's læsere kan hjælpe mig med en instruktionsbog til DKW RT 125 ccm, årgang 1952-54, bedes De om muligt tilsende mig et eksemplar (pr. efterkrav).

*A. Heller, Åbrinken 175, Virum,
København.*

★

Efterlyses: 1 stk. original karburator, 1 stk. originalt indsugningsrør minus de 2 manifold til »Nimbus Kakkelovnsrør«, mit eksemplar er årgang 1920. Rimelig pris betales.

K. Sørensen, Slagelsevej 44. Jyderup.

De bedes venligst oplyse mig, om der findes en læser, der har en Monark 500", model 1942, med Albin motor og gear til salg, og de alm. just. mål.

Børge Graabæk.

★

Instruktionsbog til Framo 1953/54 samt til Isetta 1959 kan fås hos tømrermester Frede Larsen, Brokkebjerg pr. Kalundborg.

★

Nogle af vore læsere har efterlyst instruktionsbøger til Adler, men disse kan stadig købes hos Fa. Axel W. Hansen, Gl. Jernbanevej 26, Valby. Reservedele til Adler fås samme sted.

★

Som ejer af en Jowett Javelin er jeg meget interesseret i at komme i kontakt med andre Jowett-ejere. Det vil dels være hyggeligt af og til – enten mundtligt eller pr. brev – at få en snak om disse biler,

dels skulle der vel også være fordele ved at kunne udveksle erfaringer med hensyn til vedligeholdelse og reparation. Eventuelt kunne vi også hjælpe hinanden med reservedele. – Jeg er selv i kontakt med den engelske »Southern Jowett Car Club«.

Niels Jonassen.

Højsgårds Allé 75, Hellerup.

★

Undertegnede efterlyser herved en instruktionsbog til en VW, årgang 1952, model 11 c personvogn, da jeg ikke har kunnet opdrive en sådan.

Axel Solberg Jensen,

Søndergade 40, 1., Bjerringbro.

★

Mon nogen af S.M.J.s læsere kan hjælpe mig med en instruktionsbog for Royal Enfield 500 Bullet, årgang 1956.

Henning Munk, Skolevej 15,
Laurbjerg, Jylland.

Bedre vejbeliggenhed for VW - Ghia - Porsche

med

priser fra:

KA-TE komponenter kr. 110,00

Stilbare bagsideruder for VW kr. 175,00

Store bagruder i ældre VW kr. 425,00

Wiromatic BENZINSPAREAUTOMATIC kr. 105,00

TOBU VÆRK

TUNING

Storegårdsvej 8 - Kbh. Brh. - Telefon BE 6815

INDHOLDSFORTEGNELSE 1964

Skandinavisk Motor Journal

NB: Første tal angiver sidetallet, sidste tal bladets nummer.

PRØVEKØRSLER

Austin-Healey Sprite Mk III ...	698/11
Fiat 850	766/12
Fiat 1500	308/5
Ford Consul Corsair	102/2
Jaguar 3,4 liter Mark 2	414/7
Kart Test NO. 1	755/11
MG Sport Sedan	210/4
MZ ES 150	434/7
NSU Prinz 1000 L	562/9
Opel Admiral/Kaptajn	5 8/8
Opel Rekord Coupé	788/12
Peugeot 404	166/3
Renault R 8	486/8
Simca 1500	286/5
Taunus 12M Super 1,5 liter ...	357/6
Taunus 17M V4	718/11
Trabant P 60	154/3
Triumph 2000	640/10
Vauxhall Velox-Cresta	586/9
Vauxhall Viva	10/1

TEKNIK

Aktuelle dækproblemer	497/8
Alternator kontrol	28/1
Autoopretning	784/12
Benzinbesparelse for de hidsige!	633/10
Bilstein gas støddæmpere	216/4
Den moderne bremse kom til verden i et lysthus	278/5
Der stilles store krav til tandhjul	294/5
Det effektive middeltryk	648/10

Det var værre end ventet	76/2
Drejningsmoment, hestekræfter, effektdiagram	218/4
En ny benzin	364/6
En teknisk lynrejse til Caltex i Rotterdam og Ford i Köln ...	346/6
Et par interessante nyheder fra Lucas	582/9
25 minutter – så er bilen undersøgt	92/2
»Forseglet« kølesystem	421/7
Forseglede kølersystemer	776/12
Huller i vejen søges	381/6
Hærdning –	428/7
Inertiventilen	664/10
Karosseriet	528/8
Nogle erfaringer fra den prak- tiske og eksperimentelle front	712/11
Nye overraskelser hos Ford i Köln	348/6
Nøjagtigt speedometer	306/5
Primus bilvarmer	5/1
Projekt FUO V	34/1
Projekt FUO VI	242/4
Servicevejledning for Victoria Capri	238/4
Sintermetal møtriker	384/6
Snak om en ting	599/9
Sulfaterede akkumulatorer kan reddes	9/1
Et motorcykle-vrag rettes op ...	20/1
Teknisk brevkasse	61/1
Teknisk brevkasse	114/2
Teknisk brevkasse	188/3
Teknisk brevkasse	250/4
Teknisk brevkasse	316/5
Teknisk brevkasse	400/6
Teknisk brevkasse	452/7

Teknisk brevkasse	538/8
Teknisk brevkasse	594/9
Teknisk brevkasse	660/10
Teknisk brevkasse	732/11
Teknisk brevkasse	796/12
Transformieranlægget kræver omhyggelig justering	636/10
Warner overgear – servicevejledning	447/7
Vær ikke skodesløs med tændrørene	85/2

NYE MODELLER

Amerikanske 1964 modeller ...	44/1
Aston Martin DB 5	59/1
ATS 2500 GT/GTS	512/8
Austin A 110 Westminster	536/8
Austin 1800	670/10
Austin/Morris Cooper S –	
MG B – MG Midget	331/5
Austin Partner/Morris Mascot...	751/11
Austin Princess 4-liter RR	674/10
Austin varevognene	131/2
Autobianchi Primula	743/11
BMW LS Coupe	751/11
Buick Skylark/Riviera	667/10
Emery GT	292/5
Enzmann 506 plasticsportsvogn på folkevognsbasis	164/3
Fiat Abarth 1000 formula 2 ...	584/9
Ny Fiat 1500	745/11

Fiat 850	389/6
Ford GT – Ford Mustang	333/5
Ford Taunus 17M og 20M	677/10
Glas i TS udgave	128/2
Make-up på kendte sportsvogne	148/3
Biler ud over det almindelige ...	86/2
Italiensk Harley-Davidson scooter	463/7
Jaguar med 4,2 liter motor	749/11
Kraftigere motor i Mercedes 300 SE	129/2
Lotus Elan GT Conversion	236/4
Marcos 1800 GT	300/5
Maserati i Danmark	372/6
Mercury-linien udvidet	132/2
Motorcykeludstilling i Köln	672/10
Opel Rekord »L« og Rekord Coupe	262/4
Porsche 904 Carrera GTS	88/2
På krydstogt gennem Forum ...	141/3
Reliant Rebel	714/11
Reliant Scimitar GT	780/12
SAAB Facett GT	729/11
SAAB og Vc vo 1965	606/9
S.C.O. Universal – Bobylette BG	335/5
Simca 1500	133/2
Simca 1500 Stationcar	749/11
Skoda 1000 MB	665/10
Sunbeam Alpine 1964	183/3
Sunbeam Tiger	592/9
Triumph og BSA	50/1
Vauxhall Cresta	748/11
Vauxhall Victor	746/11
Vauxhall VX 4/90	746/11
1965 bilerne på World's Fair ...	558/9

DE kan selv smøre bilen effektivt

med **WANNER** højtryks-fedtpistol

— et schweizisk præcisionsprodukt

- Giver smøretryk på 400 atm - uden brug af trykluft
- Forsynet med smørehoved, som giver 100 % tæt forbindelse til smørenipen
- Smører effektivt selv fra de vanskeligste vinkler
- Betjenes legende let med én hånd
- Passer til alle vogne

Fås gennem auto-udstyrforretninger
og maskinforretninger ell. direkte fra

GEORG KELLER A/S - VODROFFSVEJ 9
KØBENHAVN V.

VESTER 76 62 - 76 82

PRIS: kr. 78,00

+ OMS



Besparselsen ved at smøre
selv betaler hurtigt Deres
WANNER fedtpistol - den
mest effektive, der nogen
sinde er fremstillet.

Forsendes pr. post-efterkrav
med 8 dages fuld returret

DIVERSE

Autoantenner	572/9
Beeken Plastic vejpæle	58/1
Bilist i USA – i dag og i morgen	706/11
Bilradio	502/8
Boheme – gigantens lillebror ...	526/8
De har ikke pligt til at have en ildslukker	442/7
Jacknight – sæbekassevogn for viderekomne	485/8
Kørselsteknik – forhjulstræk åbenbarer helt nye muligheder	322/5
Moderne svensk villa på to hjul	424/7
Nye Nardi narrestreger	630/10
Rodekassen	248/4
Rodekassen	291/5
Rodekassen	382/6
Rodekassen	449/7
Rodekassen	517/8
Rodekassen	602/9
Rodekassen	688/10
Rodekassen	752/11
Rodekassen	830/12
Servishell – ny type prøvestation	463/7
Ti bud for danske bilturister på vinterferie i Norge	54/1
Vintage car	450/7
Volvos nye fabrik	374/6

SPORTEN

Belgiens Grand Prix	543/8
Copenhagen Cup – Roskilde Ring	475/7
Danske motorbaner – Løvelbanen	124/2
»Daytona Continental Race« ...	326/5
De nye formler	198/3
Det er skægt at køre Go-kart ...	176/3
DM i moto-cross på Roskilde Ring	681/10
DM på jordbane	680/10
DM Roskilde Ring – sidste løb	683/10
East African Safari Rallye	395/6
EM i Holland	620/9
En fantastisk rekordkørsel	31/1
Fangelbanens sidste løb	753/11
Finlands Grand Prix	679/10

Frankrigs Grand Prix	465/7
Frankrigs Grand Prix	615/9
Go-Kart nyt	264/4
Go-Kart nyt	328/5
Go-Kart nyt	398/6
Go-Kart nyt	477/7
Go-Kart nyt	547/8
Go-Kart nyt	619/9
Go-Kart nyt	687/10
Go-Kart nyt	757/11
Go-Kart nyt	816/12
Grand Race 64	683/10
Guldbarre-løbet	612/9
Hollands Grand Prix	542/8
Indianapolis	614/9
Isle of Man T.T.	406/7
Italiens Grand Prix	680/10
KAC Racing Team	803/12
Korskrøbanens åbningsløb	396/6
Le Mans 1964	327/5
Le Mans 1964	472/7
Manx Grand Prix	679/10
Mexico's Grand Prix	120/2
7. Mobil-økonomiløb 1964	197/3
Monte Carlo-Rallye	65/1
Monte Carlo-Rallye	123/2
Nordisk Landskamp – Ring Knutstorp, Sverige	685/10
Racerkører – en miniature	655/10
Racerparade	658/10
RAC-rallye London-Brighton ...	121/2
Rallye dei Fiori – blomsterrallyet	327/5
Rallye Spa-Sofia-Liege	686/10
Rallye-St. Petrus 1964	196/3
Roskilde Ring, Grand Prix 1964	617/9
Roskilde Ring – åbningsløb ...	472/7
Solitude-Rallye	394/6
Speedway DM	681/10
Tour d'Europe	65/1
Trial 1964	265/4
Tysklands Grand Prix	616/9
Ulster Grand Prix	611/9
USA's Grand Prix for motorcykler	194/3
Verdensmesterskabet 1963 (billøb)	122/2
Vesttysklands Grand Prix	610/9
Viking Rallye 1964	196/3
VM i Randers	397/6
Østrigs Grand Prix	685/10
Østtysklands Grand Prix	611/9

MOGENS H. DAMKIER

MOTOR CYKLE HÅND BOGEN

NY GENNEMARBEJDET UDGAVE ER NU UDKOMMET

Denne bog vil kunne spare Dem for mange unødvendige ærgrelser og udgifter, og De vil tillige få langt større fornøjelse af Deres motorcykle, når De er fortrolig med såvel den mekaniske som den teoretiske side af sagen.

Vi søger slet ikke at uddanne Dem til mekaniker, men De får stor viden om de mekaniske elementers konstruktion og funktion, og dette vil forhindre, at De for fremtiden skal se hjælpeløs på motoren, når De kommer ud for et motorstop. Desuden vil de forskellige symptomer på fejl af forskellig art ikke længere være »et fremmed sprog« for Dem, og De vil hurtigt kunne afgøre, om fejlen er uden betydning, om det er noget, De selv kan rette, eller om De må på værksted hurtigst muligt.

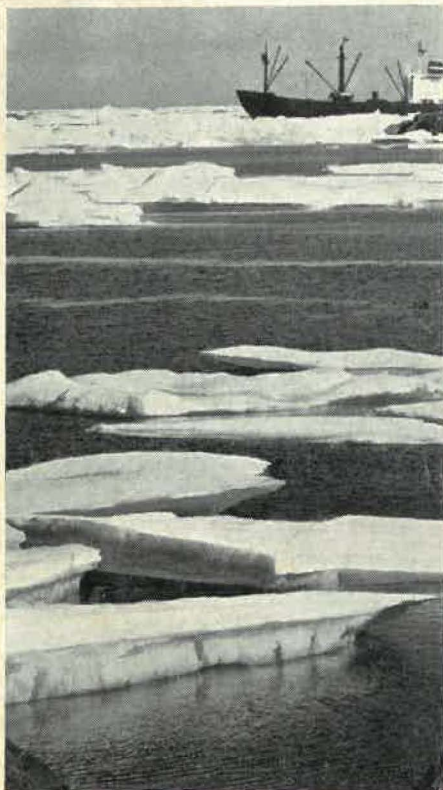
235 SIDER med et væld af illustrationer og prisen er kun **KR. 24,75**

Bestil den hos Deres boghandler eller hos



TEKNISK FORLAG

Skelbækgade 4 . København V . (01) 44 HI *6801



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

Mobil beskytter motoren mod frostsprængning, tæring og ødelagt toppakning

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

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

Permazone i det rigtige blandingsforhold yder 100 % beskyttelse selv i den strengeste vinter helt ned til -48°C !

Er det nok at få fyldt antifrostvæske på?

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

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

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

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

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

