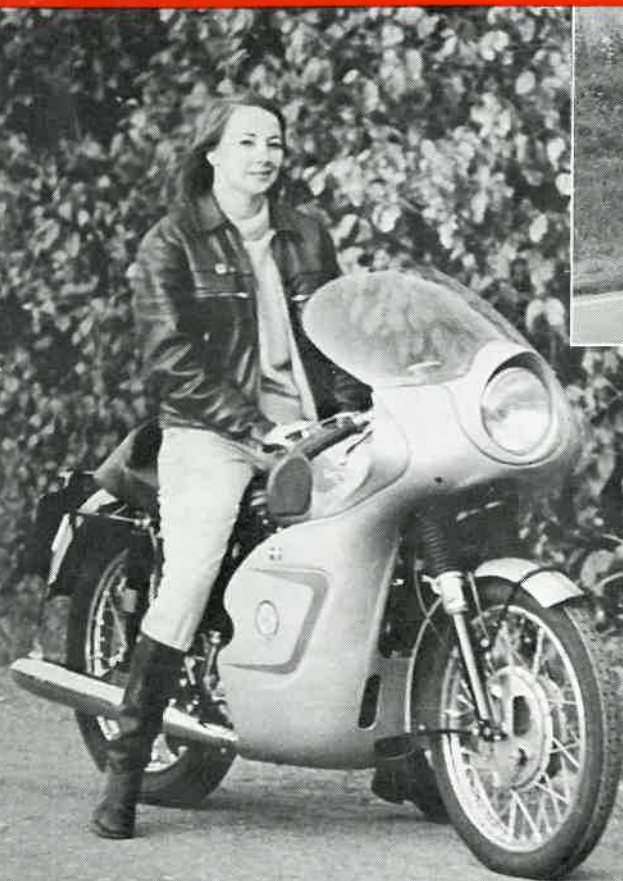


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



NR. 9

SEPTEMBER 1965

KR. 3,25 incl. oms.

Indhold af dette nummer bl. a.:

★ Vi prøvekører
Taunus 20 M ts

★ Mekaniker hjørnet

★ De første 1966 nyheder

★ Pige på motorcykel

**NU
skal Deres
vogn ha'
EXTRA
kræfter**



KOM EN TIGER I TANKEN

... så får De extra kraft til Deres motor, fuld udnyttelse af vognens accelerationsevne - den letteste start og behageligere kørsel. De får noget extra med den forbedrede Esso EXTRA Benzin. De får extra køreglæde, når De kommer en tiger i tanken.

ind til

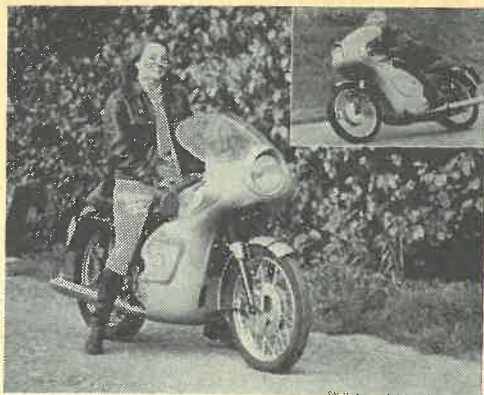


der er mere energi

65 Pa.7

Forsiden

Jo vist kan piger køre motorcykle – mange kører endda ganske glimrende, men scooteren er ret naturligt blevet foretrukket som kvindeligt befordringsmiddel, fordi scooteren kan køres i kjole eller anden »almindelig påklædning«. I artiklen på side 654 får vi at vide, hvordan det er at være pige på motorcykle.



19. ÅRG.

15. SEPTEMBER 1965

NR. 9

REDAKTIONELLE STRØTANKER

I alle Europas lande på den vestlige side af jerntæppet forøges bilparken i hastigt tempo, og det er mærkbart, at vejene ikke længere har den tilstrækkelige kapacitet. Det virker unægteligt lidt paradoksalt, at jo bedre og hurtigere de almindelige personbiler bliver, des langsommere må vi køre på grund af trafikophobningen. Svaret på et truende trafikstop må naturligvis være bredere veje, og tyskerne er allerede i fuld gang med at udbygge de mest trafikerede strækninger af autobanerne med endnu to vognbaner således, at de bliver sekssporrede. I Schweiz har man nogle få stumper motorvej, men hovedparten af det schweiziske vejnet består stadig af smalle og krogede veje, da man selvfølgelig ikke uden videre kan rulle brede motorveje ud i så bjergrigt et landskab, men man indrømmer, at man er langt bagud med vejbygningen på mange afgørende punkter. Italienerne har løst visse problemer på deres egen særprægede måde, idet man opretholder temmelig store afgifter for kørsel på motorvejene med det resultat, at den lokale og den »sparsommelige« trafik ophober sig på de almindelige veje, medens motorvejene endnu er ret tyndt befærderet – man har med andre ord åbnet en mulighed i stedet for at løse et trafikalt problem, hvilket i det lange løb vil vise sig at være en højest utilfredsstillende fremgangsmåde.

Det er imidlertid ganske klart, at man hurtigere kan fordoble bilparken, end man kan udbygge vejene til en tilsvarende kapacitet, og derfor må man gøre noget ved sagen på anden måde. Har man fornylig været i Schweiz, vil man huske vejplakaten med sneglen og teksten

Ekspedition:

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

Redaktion:

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

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

Skandinavisk Bogtryk

Abonnementspriser:

Kr. 38,- om året for 12 numre

Firmaabonnement

5-14 eksempl. kr. 34,- pr. stk.

15-24 eksempl. kr. 30,- pr. stk.

25 eksemplarer og derover
kr. 25,- pr. stk.

Løssalgspris: kr. 3,25

Abonnementspris i Norge:
kr. 42,-

Løssalgspris i Norge
kr. 3,85

Norsk postgiro 99356-TF A/S

★

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøttanker .	615
Taurus 20 M TS	618
Mekaniker hjørnet	626
De første 1966 nyheder ..	630
Renault Major	639
Siden Sidst	644
Pige på motorcykel	654
Teknisk Brevkasse	657
Sporten	664
Rodekassen	674
Go-kart nyt	676

»—dan bitte ganz rechts«, for at få de langsomme bilister helt ud i højre side, således at overhaling kan blive mulig og forsvarlig. Netop hvis man kører som ferieturist i Schweiz og derfor ikke har spor travlt, medens man gerne vil se sig lidt omkring, falder det da også ganske naturligt, at man giver plads for overhaling, så de bilister, der skal hurtigt af sted, kan slippe forbi, og kører man på en vej med umulige overhalingsforhold, sætter man naturligvis sin hastighed op således, at man ikke sinker den øvrige trafik, og så snart overhaling er mulig, trækker man med nedsat hastighed ind til siden og giver signal med blinklyset, så bagved liggende biler kan slippe forbi, hvilket i reglen sker med en lille taksigende håndbevægelse.

For en erfaren og rutineret bilist, der selv benytter sin vogn til transport under det daglige arbejde, vil dette være naturligt, men desværre er der søndagsbilister og trafiksnegle, der aldrig har fattet dette, og disse trafikanter er gennem årtier blevet bakket op af propaganda og officiel mening, der klart har tilkendegivet, at den store synd i trafikken er for hurtig kørsel — blot man kører langsomt, er man et pænt menneske.

Når man med færgen ankommer til Tyskland, mødes man med plakaten der kort og godt forkyn-der, at man skal rejse, ikke race. Sidst jeg var på den sydlige rute havde en dansk dame i en grøn 4 CV taget dette slogan til sit hjerte i en sådan grad, at hun dirigerede hastigheden for ca. 300 andre bilister. Det var nemlig noget så sjældent som en søndag med godt vejr, hvilket nordtyskerne heller ikke har været forvænt med, og derfor skulle tusindvis af hamburgere og andre nordtyskere ud til badestederne ved Østersøen. Resultatet blev en endeløs nordgående trafikstrøm, der helt gik i stå, og på den smalle vej blev overhaling derfor umulig over en strækning af ca. 30 km. Ikke desto mindre holdt damen i den grønne Renault sindigt sine 35–40 km/t, og ved jernbaneoverskæringerne gik hun lydigt ned til 20 km/t. Hun rea-

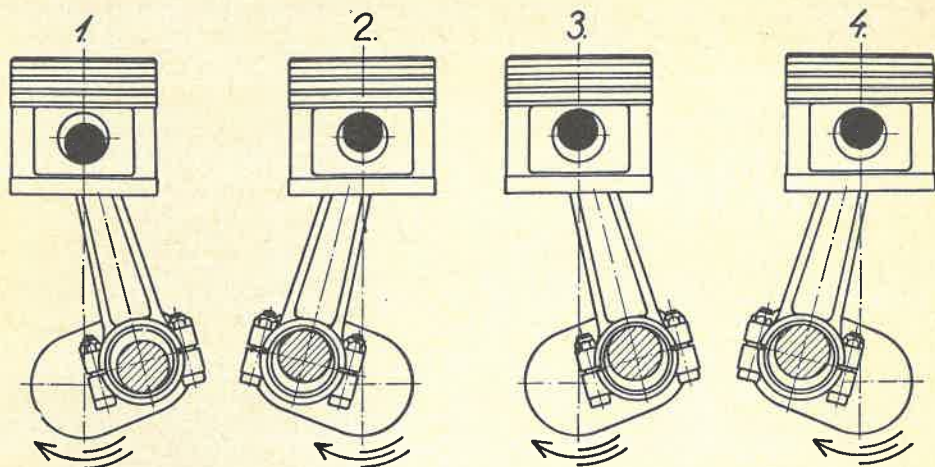
gerede hverken for horn eller lygter, og hun drømte ikke et øjeblik om at holde ind på en vigeplads og lade den lange række af biler komme forbi — hun kørte så helt åbenbart i sin gode ret. Da der begyndte at komme mulighed for overhaling, tvang hun i hundredevis af bilister til overhaling på en smal vej med tæt modgående trafik.

På min hjemtur kom jeg ud for noget lignende, da to norske biler med campingvogne kørte så tæt efter hinanden op gennem Sjælland, at man ved overhaling måtte overhale dem begge, hvilket på en meget lang strækning var umuligt på grund af modgående trafik. Heller ikke disse bilister drømte om at vige ind til siden eller at give så megen luft imellem sig, at en overhaling blev mulig uden risiko. Med 45–50 km/t holdt de vognene fra en hel færgen tilbage.

Bilister, der vil køre langsomt, er absolut i deres gode ret til at gøre det, og de skal ikke lade sig tvinge til at køre hurtigere end de magter, men til gengæld har de også pligt til at lade den øvrige normale trafik slippe forbi. Der er nemlig ikke alene tale om udpræget hensynsløshed, men også om et udtalt faremoment, når et stort antal trafikanter tvinges til at overhale en enkelt, unaturligt langsomtkørende bilist, der tilmed ikke drømmer om at trække den mindste smule ud i højre side.

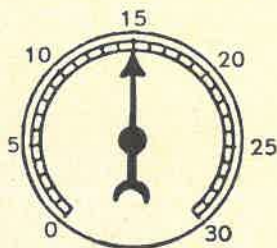
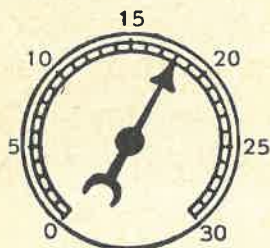
I Schweiz har man ikke været tilstrækkelig vågen med hensyn til udbygning af vejnettet i god tid, men til gengæld tager man den fulde konsekvens af forsømmelsen ved at holde trafikken i gang på de eksisterende veje. Man møder ikke urimelige hastighedsbegrænsninger, da man tværtimod sjældent kan holde den hastighed, som skiltene påbyder, og på de korte motorveje har man en passende høj maksimalhastighed, men tillige også en minimalhastighed for på den måde at skabe en roligt glidende trafikstrøm.

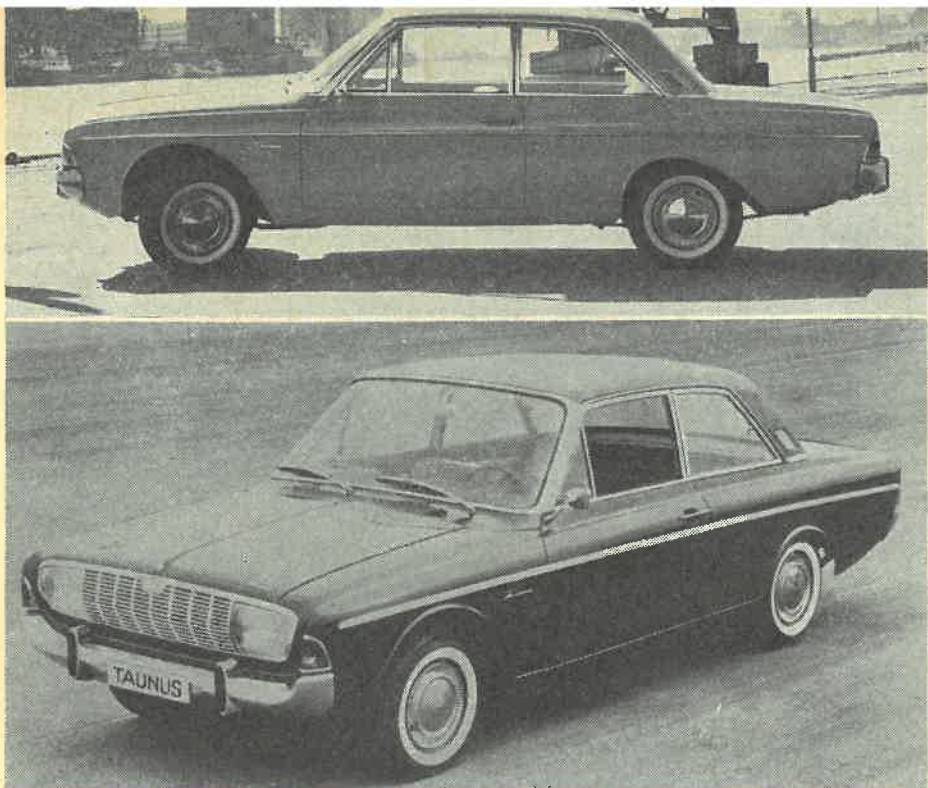
Vi har i den danske færdselslov ingen minimalhastighed i noget tilfælde, men



EN KLOG INVESTERING – PÅ HELE 20 KRONER!

MIN BIL OG JEG er den klassiske lærebog for alle, der vil vide noget om biler – både den teoretiske side af sagen, der er så vigtig, den dag man skal købe en ny bil, og den praktiske del, som er en forudsætning for korrekt vedligeholdelse, rigtig behandling og hurtig fejlfinding. MIN BIL OG JEG koster mindre end en enkelt værkstedstime, men De vil hurtigt spare det tidobbelte, blot ved at læse denne bog, og begynder De også at foretage justering og småreparationer selv, vil De opdage, hvor billigt man kan holde bil. Bestil derfor hellere MIN BIL OG JEG hos Deres boghandler eller på Teknisk Forlag A/S allerede i dag. Gennemillustreret, 270 sider, format som SMJ, kartoneret kr. 20,00.





Karosseriet til den store Taunus-serie er meget rummeligt, og dog er de ydre mål beherskede. Taunus 20 MTS leveres også som fire-dørs sedan (kr. 31.917,-) og som hardtop.

TAUNUS 20 M TS

Taunusserien med V-motor omfatter ikke mindre end 14 modeller, af hvilke de 11 ligger indenfor typerne 17 M og 20 M. Der er mange kombinationsmuligheder mellem to-dørs og fire-dørs modeller, tre- eller fire-trins gearkasser og fire- eller seks-cylindrede motorer i forskelligt tuningstrin. Fælles for disse vogne er karosseri og hjulophængning, og man kan inden for de samme pladsforhold og nogenlunde de samme køreegenskaber vælge mellem den økonomiske 1,5 liter fire-cylindrede motor på 67 hk SAE til kr. 23.129,-, den noget kraftigere 1,7 liter motor på 78 hk for en

merpris på ca. kr. 800,-, eller man kan vælge den seks-cylindrede 20 M på 95 hk (kr. 27.811,-), hvis man ikke foretrækker det lidt ekstra, der ligger i model 20 M TS, der som to-dørs model ko-

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

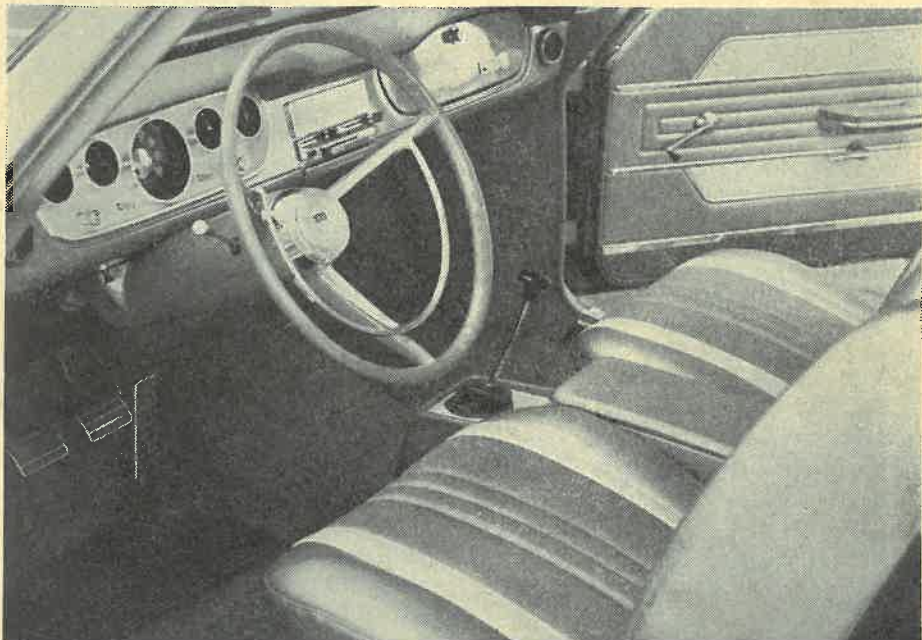
ster kr. 30.153,-. Da vi ikke har beskatning i forhold til hestekræfter eller slagvolumen, er 1,7 liter motoren meget naturligt den foretrukne inden for den fire-cylindrede serie, og spørgsmålet er så, om man får så meget mere for pengene, når man ofrer en merudgift på næsten kr. 6000,- for at anskaffe en 20 M TS.

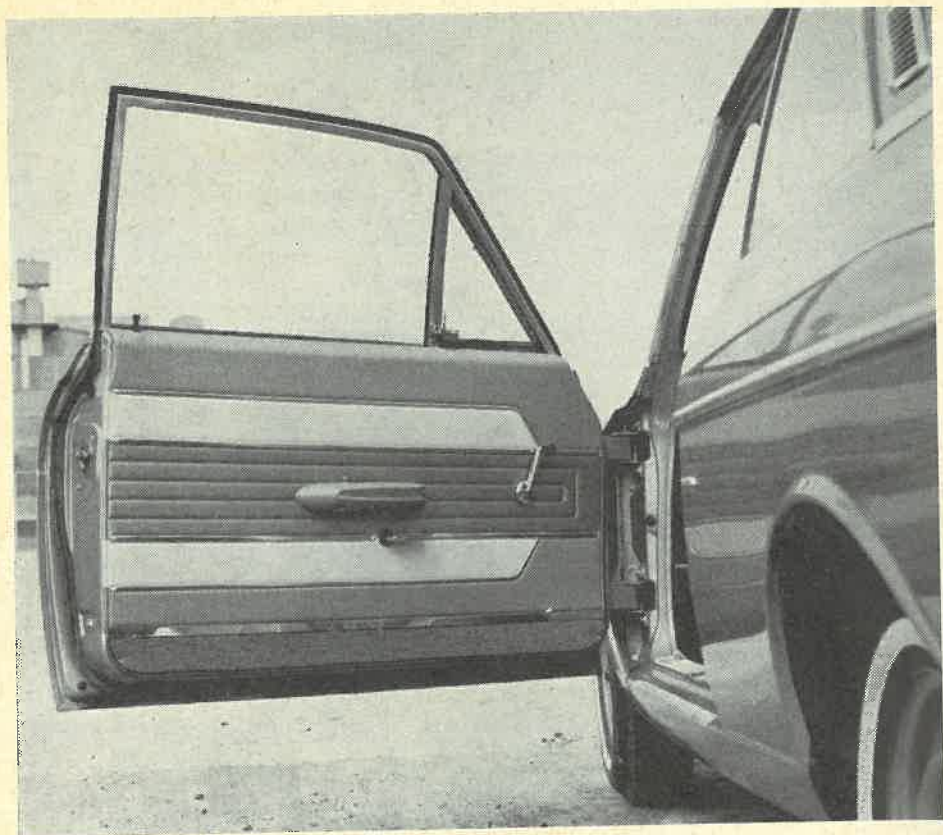
Pladmæssigt er der for så vidt ingen forskel, men 20 M TS er nok så fint understøttet med bedre sæder og et dejligt gulvgear, medens den kraftigere motor mere gør sig gældende i større tophastighed end bedre acceleration. Dertil kommer, at den seks-cylindrede motor har en væsentligt blødere og mere lydløs gang end den fire-cylindrede udgave, og den større motorvægt helt fremme i bilens forende har været i stand til at flytte tyngdepunktet så meget fremefter, at vognen er væsentlig mere sidevindsstabil end den fire-cylindrede udgave. Gennem en højere totalgearning dispenseres der i nogen grad for det forøgede drejningsmoment, og da dette i TS-motoren tilmed ligger ved et ret højt omdrejningstal, bliver accelera-

tionsevnen fra stående start til de vigtige 80 km/t kun en bagatel bedre, medens vognen naturligvis er væsentligt mere overlegen ved større hastigheder end den fire-cylindrede model.

Bogstaverne TS står for Touring Sport, hvilket svarer nogenlunde til Grand Turismo, hvilket er blevet en noget ambitiøs betegnelse, som bilfabrikanterne smykker deres vogn med i tide og utide. TS-betegnelsen opfattes dog i Tyskland efterhånden på den måde, at der er tale om en motor med noget højere effekt end den tilsvarende standardmotor, og man skal derfor ikke på nogen måde betragte Taunus 20 M TS som noget i retning af en sportsvogn. Havde man i stedet for TS benyttet bogstaverne RW for Reise-Wagen, var man nok kommet sandheden en del nærmere, og da det tilsyneladende er vanskeligere at præstere en god, formålstjenlig og komfortabel rejse-vogn, end det er at fremstille en lille ubekvem sportsvogn, behøver man ikke at skamme sig over en så nøgtern typebetegnelse – navnlig da alle historiens vir-

Interiøret er harmonisk med velanbragte kontrolgreb og instrumenter, men glastruderne over instrumenterne burde anbringes i en vinkel, der udelukkede refleksler.





*Ventilationsruderne er blevet overflødige, da der er luftudtag bag bageste sideruder (ses i bil-
ledets øverste højre hjørne). Dørgrebet er anbragt under armlænet, hvor det er beskyttet og
dog let at betjene – en udformning der bliver stadig mere almindelig.*

kelige sportsvogne har gemt sig bag yderst beskedne betegnelser som »Type 35« eller lignende.

Den seks-cylindrede motor er ikke blot en fire-cylindret motor, man har hæftet to ekstra cylindre på, for målene for boring og slaglængde har intet til fælles med de fire-cylindrede modeller. I den seks-cylindrede udgave er det desuden ikke nødvendigt at benytte den balance-aksel, der skal afbalancere den fire-cylindrede V-motor, men i øvrigt er motorens opbygning og konstruktion den samme, som vi kender fra de fire-cylindrede udgaver. Udvekslingen mellem krumtapakslen og den ret lavtliggende knastaksel

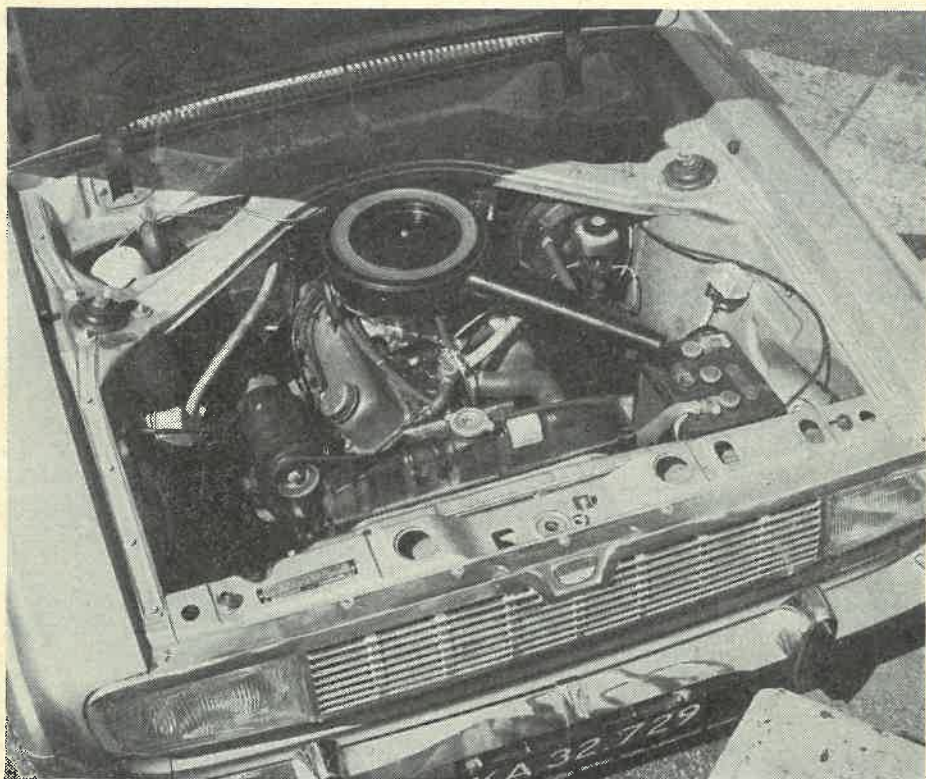
sker ved hjælp af skråtskârne tandhjul, og cylindrene står ligesom i de fire-cylindrede modeller som skorstenene i vandkamrene på en sådan måde, at de fuldt og helt omspules af kølevandet. Der benyttes en dobbelt Solex-karburator, hvilket vil sige to fuldstændige blandekamre i forbindelse med et fælles svømmerhus.

Det maksimale drejningsmoment opgives til 16,5 kgm ved 3500 omdr./min. SAE, men da SAE-målingen navnlig på dette punkt ikke har nogen større praktisk betydning, er det nok så vigtigt, at motoren afleverer et drejningsmoment på 15,8 kgm ved 3000 omdr./min.

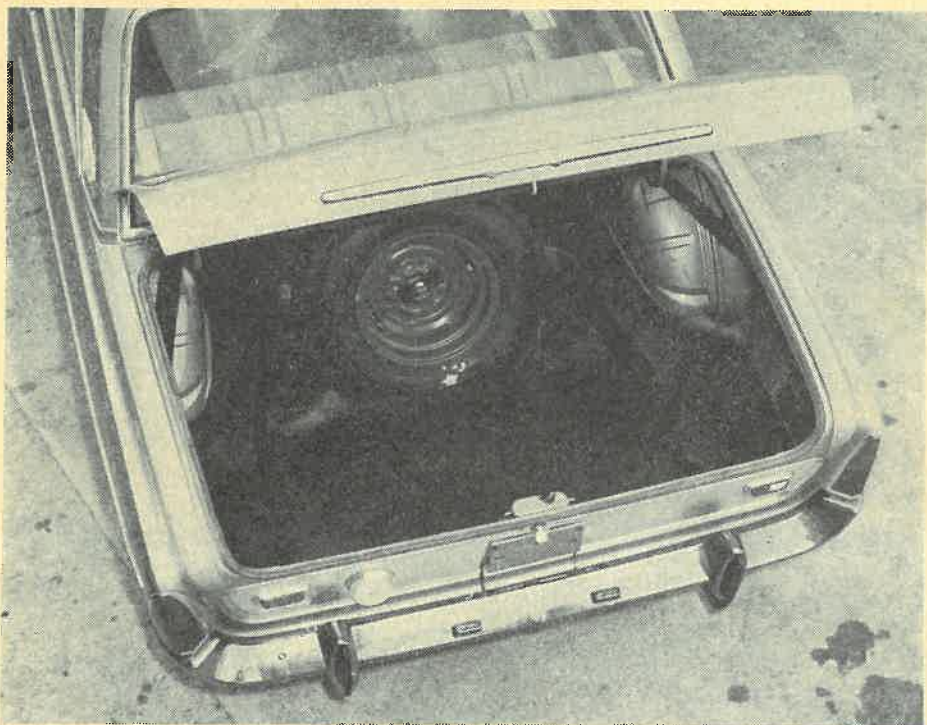
Vi var forberedt på, at karbureringen

endnu ikke er helt vellykket på denne model, da der er et enkelt blindt punkt ved 70–75 km/t i topgear og konstant hastighed, men da vi havde vognen i særdeles varmt vejr, kunne vi tillige konstatere, at både benzinpumpen og benzindrøret fra pumpe til karburator blev opghedet for meget af køleluften, der rammer disse elementer med fuld styrke, og det bevirkede, at tomgangen blev vanskeliggjort i en sådan grad, at motoren gentagne gange havde tilbøjelighed til at gå i stå på grund af dampblæredannelser i benzinen. Normalt er det sådan, at blæredannelserne opstår i sugeledningen fra pumpe til tank, og en del af pumpens kapacitet op-

tages derfor af gas i stedet for ren benzin, men pumpekapaciteten er i reglen så overdimensioneret, at svømmerhuset alligevel får den tilstrækkelige tilførsel. Anderledes er det, når gassen yderligere opvarmes stærkt i både pumpe og benzindrør fra pumpe til karburator, og det er da navnlig ved de lave omdrejningstal, at benzintilførslen svigter. En afskærmning af benzindrøret med en tyk skumgummimatte var tilstrækkelig til at opnå regelmæssig tomgang under stilstand ved gennemvarm motor og under forhold, som her i landet må betegnes som noget i retning af en hedeølge. Skulle vi give fabrikken endnu et godt råd, så skulle det



Motorrummet fyldes godt ud af den kompakte, seks-cylindrede motor. Som nævnt i artiklen burde benzindrøret fra pumpe til karburator holdes borte fra den opvarmede køleluft. Når luftfilterets indsugningsrør er ført hen over akkumulatoren, er det ikke for at forbedre benzinøkonomien ved at opsuge den af batteriet udviklede brint, men for at få kold forbrændingsluft uden om radiatoren.



Trods reservehjulets anbringelse lodret i bagagerummet er der overdådig god plads til en omfangsrig bagage inclusive flere store kufferter.

være, at montere en noget kraftigere startmotor, da den selv i varmt vejr ikke virker videre overbevisende, og motoren har jo trods alt et kompressionsforhold på 9:1.

Motoren trækker gennem en tør enkeltpladekobling til en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, der er noget ud over det almindelige. Den korte og stive gearstang er placeret helt rigtigt, og selv om skiftemekanismen har meget effektive låse, der låser hvert enkelt gear med et tydeligt klik, kræves der alligevel ikke store kræfter for at skifte mellem de enkelte gear. Skiftningen virker derimod overmåde præcis og let, og synkroniseringen er overbevisende god. Ligesom ved gearkasser med Porsche's ringsynkromesh er det lige så let at skifte fra frigear til første gear som mellem de øvrige gear. Det er simpelthen en pragtfuld gearkasse.

Hjulophængningerne er ligesom på model 17 M McPherson til forhjulene og en stiv bagbro til baghjulene ophængt i langsgående bladfedre. Forhjulene er monteret med skivebremser og baghjulene med tromlebremser i en meget vellykket afstemning, og systemet er monteret med en vakuumforstærker.

Interiøret er nydeligt udført med to virkelig gode separate forstole, hvis ryglæn indstilles i en passende vinkel ved hjælp af indstillelige anslagsbolte på bagsiden af hvert ryglæn. Der er stofbetræk på siddefladerne og plastic på sædernes kanter. Det runde speedometer med kilometer- og triptæller er anbragt lige foran ratstammen, og to runde instrumenter til venstre for speedometret indeholder henholdsvis benzinstandsmåleren og kontrol-lamper for ladestrøm, olietryk, blinklys og fjernlys. Til højre for speedometret

sidder to andre runde instrumenthuse med et elektrisk ur og kølevandstermometer. På forpanelet sidder desuden kontakterne til lys og vindspejlviskere, medens vaskeren betjenes af en tryknap i bunden af vognen, hvor man ellers kan finde afblændingskontakten. Til venstre under ratstammen sidder en kontaktarm til blinklysene, og ved at føre denne op og ned skifter man mellem nær- og fjernlys. Til højre på ratstammen sidder den kombinerede rat- og tændingslås samt startkontakt. Håndbremsen er udformet som et paraplygreb under instrumentbordet, og den korte gearstang sidder på en konsol midt på kardantunnelen. Midt på instrumentbordet sidder tre håndtag til varme- og ventilationsanlægget, og de regulerer henholdsvis temperatur, luftfordeling og luftmængde samt blæser. Desuden er der i hvert hjørne af forpanelet en luftdyse, der sender frisk luft uden om varmeanlægget, men som tidligere omtalt i forbindelse med Taunus 17 M kunne disse ventilationsåbninger godt anbringes lidt mere hensigtsmæssigt. Til højre på forpanelet er der et aflukkeligt handskerum, og bag gearstangen mellem de to forstole er der tillige et rum, som er let tilgængeligt for føreren.

Udsynet er, som i de øvrige Taunus-modeller glimrende, men på grund af den kraftige krumning i vindspejlets sider kan billedet blive noget fortegnet i de skrå vinkler, der kun sjældent har praktisk betydning.

Pladsforholdene er gode både ved for- og bagsæde, og Taunus 20 M TS må betegnes som en fuldgod fempersoners vogn. Når der kun er to personer på bagsædet, kan et armlæn slås ned i midten af dette, og der er da usædvanlig komfortabel plads.

Motoren starter ikke lige let hver gang, og selv om den automatiske choker bevirker jævn og rolig trækraft umiddelbart efter starten, giver den ikke korrekt blandingsforhold, da motoren øjensynligt får for fed blanding, så også her ville en håndchoker være at foretrække. Motoren har en kort opvarmningsperiode, og selv

i kold tilstand er gearkassen legende let at betjene.

Accelerationsevnen føles udmærket og absolut tilfredsstillende, og den forholdsvis store vogn er let i sine bevægelser. Styretøjet går let og præcist med en passende udveksling, der gør såvel parkeringsmanøvrer som kørsel ved stor hastighed på lige landevej naturlig og let. Vognens retningsstabilitet er udmærket, og når man kun er to personer, er sidevindstabiliteten tilfredsstillende, medens der ved fuldt læs kan være tale om nogen sidevindsfølsomhed med små vinkeldrejninger. På de åbne veje er dette dog ikke generende, men vognen skal holdes ret kraftigt op mod vinden ved hjælp af styretøjet, og derfor er lægivende huse eller viadukter mærkbare på stabiliteten, da man naturligvis ikke kan reagere, før sidevindspresset ophører, hvor godt man end er forberedt.

Styringen er neutral, og vognen kan køres med overmåde stor præcision gennem svingene. Ved fuldt læs kan der blive tale om en ganske svag understyring. Selv ved meget hurtig kørsel gennem svingene ligger vognen sporsikkert og stilrent, men forsøger man lidt sportslig kørsel, bliver sagen noget kompliceret på grund af uensartede og til dels uoverskuelige udskridningstendenser, og derfor er det ikke betegnelsen TS man skal hæfte sig ved, men derimod alle de øvrige gode egenskaber. Affjedringen er godt afstemt, og det virker, som om bagakslen er blevet bedre dæmpet, end da vi prøvekørte Model 17 M. På en meget ujævn vej opstår der ganske vist rystelser i vognen, men man har udmærket kontakt med kørebanen, og selv når man skal lidt hurtigt gennem svingene på så ringe en vej, kommer der ingen hoppende eller kantende bevægelser.

Bremserne er fortrinlige, og de virker meget overbevisende med et ganske lavt pedaltryk. Der skal en ret stor løftende bevægelse af foden for at skifte fra gaspedal til bremsepedal, og man lærer hurtigt at nøjes med kun at sætte tæen på pedalen ved en moderat opbremsning. Ved

SPECIFIKATIONER

Fem personer, todørs sedan.

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

Motor: Seks cyl. i V-form, topventilet, vandkølet. Boring 84 mm, slaglængde 60,14 mm, slagvolumen 1998 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 100 hk (SAE) ved 5300 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 16,5 kgm ved 3500 omdr/min. Littereffekt 50,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,43:1, 1,97:1, 1,37:1, 1:1, gulvgear. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,5:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson med teleskopdæmpere og krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Forhjul: Skivebremser, totalt belægningsareal 108 cm². Baghjul: Tromlebremser, totalt belægningsareal 326 cm², fabrikat: Ate.

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

Mål, vægt: Total længde 4636 mm, total bredde 1715 mm, total højde 1480 mm,

akselafstand 2705 mm, sporvidde for 1430 mm, bag 1400 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 6,6 liter. Egenvægt 1030 kg. Effektivvægt 10,3 kg/hk. Tophastighed 159*) km/t. Standardforbrug 9,8 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 33,1 km/t. Venderadius 5,1 meter.

Pris: kr. 30.153,-.

Særlige bemærkninger: *) Fabrikken opgiver en tophastighed på 165 km/t, der også vil kunne opnås under gunstigere atmosfæriske forhold.

Tekniske oplysninger.

Karburator: Solex 32-32 DOSIT. Tændrør: Autolite AE-22, elektrodeafstand 0,8-0,9 mm, kontaktafstand 0,3-0,4 mm, fortænding 6°, ind sugning og udblæsning: 0,34-0,37 mm = 0,013"-0,014" ved varm motor. Dæktryk forhjul 23-27 p.s.i., baghjul 21-30 p.s.i. Gearkasse rummer 1,3 liter SAE 80 EP, udskiftning hver 20.000 km efter indkøringsperioden. Differentialer rummer 1,1 liter SAE 90 hypoid. Ingen olieskift. Ingen chassismøring, olieskift på motor hver 5000 km. Permanent kølevæske med frostsikring til $\pm$ 30°C skal udskiftes hvert andet år.

en katastrofeopbremsning er vognen passende stabil, og først på den sidste og langsomme del af opbremsningen kan der komme en svag bagvognsudskridning, når baghjulene føler trang til at blokere. Selv ved en hård opbremsning fra hastigheder omkring 150 km/t, virker bremserne absolut tillidsvækkende og overbevisende.

Den overkvadratiske motor er tunet til en ret stor effekt, og man kan derfor heller ikke forvente, at den er særlig smidig, men alligevel kan man gå helt ned til 30 km/t i topgear og accelerere fra denne hastighed, men det må indrømmes, at denne acceleration virker såre spagfærdig. I praksis benytter man selvfølgelig også

den pragtfulde gearkasse, og man opdager hurtigt, at motoren arbejder bedst på de høje omdrejningstal. Man behøver dog ikke at tage særligt hensyn til dette forhold, men blot køre vognen ganske almindeligt, og kun når man har brug for kraftig acceleration, må man ikke alene benytte gearene, men også lade motoren trække godt ud i de enkelte gear - eksempelvis trækker tredje gear først ud omkring 115 km/t, og ved dette omdrejningstal går motoren rent og spindende fint. I øvrigt virker det, som om motoren bliver stadig mere veltilpas, jo højere omdrejninger den kommer op på, og ved en marchhastighed på 120 km/t, går den

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,94 l/100 km (14,4 km pr. liter)
80 km/t	8,05 l/100 km (12,4 km pr. liter)
100 km/t	10,2 l/100 km (9,8 km pr. liter)
120 km/t	11,55 l/100 km (8,65 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0-60 km/t	5,4 sek.
0-80 km/t	9,0 sek.
0-100 km/t	14,6 sek.
0-400 m	18,0 sek.
50-80 km/t i topgear	8,5 sek.
60-100 km/t i topgear	12,3 sek.

*-en stabil
forbindelse...*



Borris

-et dansk

BATTERI

specielt beregnet for
det danske klima...

Batterier passende til alle
vogntyper på lager, oplade-
de og klare til brug.

MØLLER & CO. ODENSE A/S

absolut lydløst og fuldstændig vibrations-
frit.

Støjniveauet er i det hele taget meget lavt helt op til 110 km/t, og selv ved ca. 125 km/t forekommer der ingen generende støj. Først når man nærmer sig top-hastigheden, der blev målt til 159 km/t, slår udblæsningstonen igennem, og først da har man indtryk af, at man kører en motor med over 50 hk i litereffekt. Der var ingen vindstøj i vognen, men en svag pibende lyd, der formentlig stammer fra fordelerkassen i ventilationsanlægget. Hjulstøjen på almindelig vejbelægning er også helt nede på et ubetydeligt niveau, og kun på visse asfaltbelægnings med ru overflade og på brosten kan der forekomme hjulstøj.

Der er en fortrinlig luftfornyelse i vognen, så i de fleste tilfælde vil man kunne køre med alle ruder tillukkede og med frisk luft ind gennem de to friskluftdyser og gennem defrosterspalterne, medens afgangenen som bekendt sker ved bagruden. På den måde får man ikke alene en passende luftfordeling i vognen, men undgår også den ret kraftige vindstøj, som åbne ruder uvægerligt må medføre.

Taunus 20 M TS er ret højt gearet, hvilket kommer til udtryk gennem et behersket benzinforbrug, og tillige vil man opdage, at motoren med lukket gasspjæld ikke bremses så overvældende meget, så derfor kan man i tæt trafik komme ud for at benytte sine bremses en hel del. Disse egenskaber bevirker tilsammen, at Taunus 20 M TS er en ganske fortræffelig rejsevogn, som man kan tilbagelægge ret store afstande i uden at mærke nogen træthedsfølelse. Eksempelvis kørte jeg under prøvekørslen ca. 500 km non-stop, og da jeg steg ud af vognen, kunne jeg nøjagtig lige så godt have kørt 5 km, for der var absolut ingen træthedsfølelse at spore. Lad os derfor blive af med det tossede TS, der efterhånden virker lige så tillidsindgydende som de fantastiske superlativer på bagsiden af en pakke cigaretter, og lad os i stedet for få et RW, der ville være direkte forbrugeroplysende -- så længe det altså ikke bliver misbrugt.

mekaniker hjørnet



Syndforladelse med hensyn til tændrør

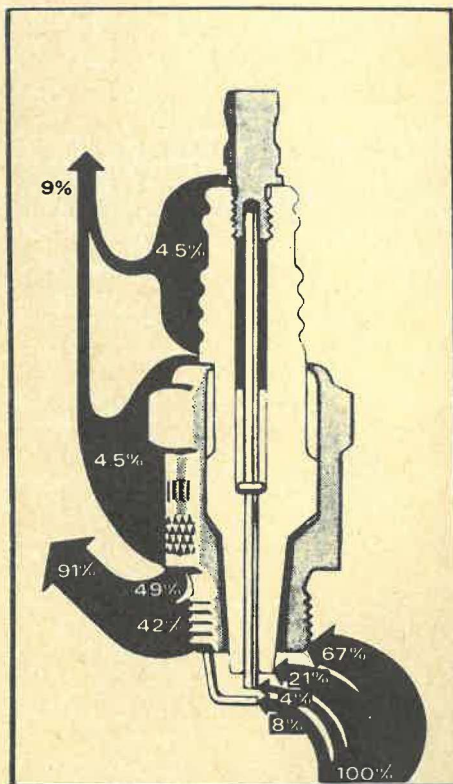
Medens man tidligere meget ofte kunne føre fejl på tændrør tilbage til utilstrækkelig tilspænding, vil man nu til dags kun yderst sjældent finde et tændrør, hvis overhedning direkte skyldes for løs tilspænding. Dette kan på en måde forekomme mærkeligt, for foretager man en undersøgelse af navnlig knallert- og motorcykelmotorer, vil man i reglen finde, at tændrørerne i disse motorer ikke er tilspændt med det foreskrevne moment på 4-5 kgm. Man tør vist også roligt påstå, at man kun sjældent finder en mekaniker, der fastspænder tændrørerne med momentnøgle, men her spiller håndlaget ind, og bilernes tændrør er i reglen tilspændt med et moment, der ligger nærmere det foreskrevne, end tilfældet er for motorcyklerne.

Når der er sket en sådan forandring, har man gættet på den forklaring, at tændrørerne dels er blevet bedre således, at de dækker et større varmeområde, dels er man i udstrakt grad gået over til flade tændrørspakninger, der allerede har den facon, som man tidligere måtte give den runde kobbering ved en fast tilspænding. Champions ingeniører har også været indblandet i diskussioner om tilspændingsmomentets betydning, og for at gøre en ende på al diskussion foretog man omhyggelige prøver med tændrør, der havde indbyggede termometerfølere.

Forsøgene blev udelukkende foretaget med Champion tændrør, der er monteret med en flad stålpakning, og man undersøgte først, hvordan varmen kom ind i tændrøret, og hvordan den forlod tændrøret. På illustrationen ser man varmefordelingen med 8% varmetilgang til sideelektroden, 4% til midterelektroden, 21% til isolatoren og 67% til tændrørshuset. Varmeafgangen fordeler sig

med 42% gennem gevindet og 49% gennem pakningen og soklen, medens kun 4,5% afledes som luftkøling fra tændrørshuset og endnu 4,5% fra isolatoren.

Denne varmefordeling adskiller sig ikke væsentligt fra tidligere iagttagelser, bortset fra, at man i stedet for de 49% gennem pakningen har regnet med ca. 56%. Med hensyn til varmetilgangen virker det lidt bedragerisk, at tilsyneladende kun det modtagende areal har be-



En skematisk fremstilling af varmetilgang og varmeafgang til tændrøret fra forbrændingskammeret og fra tændrøret til kølevand/luft.

tydning, men det er på den anden side ganske indlysende, at en overhedning af tændrørshus og isolator samtidig vil give en ganske betydelig temperaturstigning navnlig på sideelektroden, der kan give anledning til glødetænding.

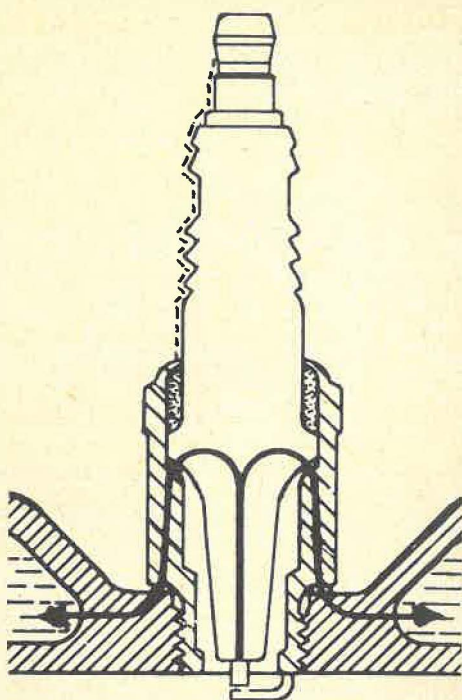
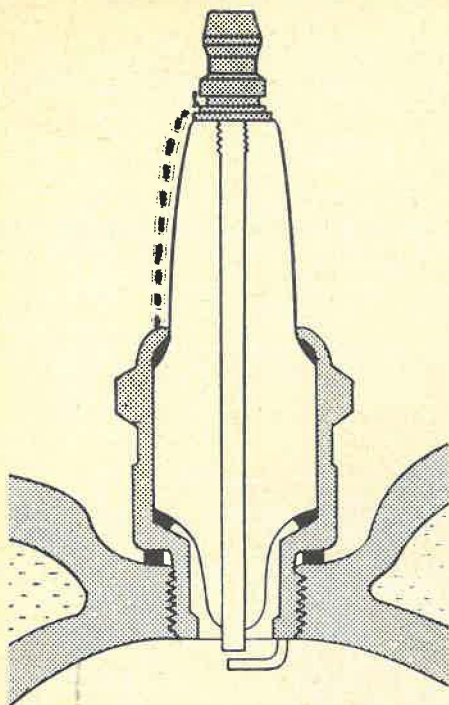
Efter disse indledende betragtninger målte man tændrørstemperaturen ved forskellige hastigheder på en bil i drift. Tændrørstemperaturen måler man i reglen på midterelektroden, der på et specielt tændrør er gennemboet på langs, således at midterelektroden bliver rørføremet, og igennem dette rør går ledninger til et termometerfølerlegeme anbragt i spidsen af midterelektroden. Til forsøget blev benyttet en Pontiac 389 CID motor i veltrimmet stand, og først blev tændrøret tilspændt med 5 lbs.-ft. svarende til ca. 0,7 kgm eller en smule over den tilspændingskraft, man kan præstere med fingrene. Dernæst blev tændrøret tilspændt med foreskrevet moment på 35 lbs.-ft. svarende til ca. 4,8 kgm, og først ved de større hastigheder kunne man måle en ganske ubetydelig forskel på temperaturen. Vi har i skemaet omregnet temperaturen til Celsiusgrader, og forskellen er så forsvindende lille på mållingerne ved de to tilspændingsmomenter, at den er ganske uden betydning. De ca. 3°C i forskel på tændrørstemperaturen ved 80 km/t svarer til ca. en tiendedel af den temperaturstigning, man ville få, hvis man satte tændingen 1° i vejret, og derefter vil mange professionelle mekanikere og amatørmekanikere kunne trække vejret lettet i bevidstheden om, at de i de sidste mange år i grunden ikke har gjort noget forkert ved at montere tændrør med et noget tilfældigt tilspændingsmoment, men det må ganske bestemt anføres, at man kun har denne syndsforladelse i forbindelse med de flade tændrørspakninger, for det siger sig selv, at en rund pakning omtrent af form som en messinggardinring ved et ganske svagt tilspændingsmoment ikke vil blive trykket sammen, og berøringsfladerne vil derfor blive yderst beskedne mellem tændrør og pakning på den ene side og tændrør og

Hastighed km/t	Tændrørets tilspændingsmoment	
	5 lbs.-ft. = 0,69 kgm	35 lbs.-ft. = 4,84 kgm
Tomgang	222,2°C	222,2°C
48	435,0 –	435,0 –
64	522,2 –	521,1 –
80	579,4 –	576,6 –
96	615,5 –	613,3 –
112	662,7 –	661,1 –

topstykke på den anden side. Først når en sådan pakning er blevet fladtrykt gennem det foreskrevne tilspændingsmoment, kan man ved senere installationer klare sig med erfaring og håndlag.

I betragtning af den beskedne varmebortledning til luften gennem isolatoren kan det virke besynderligt, at for eksempel Champion har givet sine tændrør en bølget overflade som en art små køleriber. Meningen med den bølgede overflade er da heller ikke en bedre varmebortledning, men derimod en større overflade og derfor en længere vej for eventuel krybestrøm uden på røret, når dette bliver tilsølet med vand eller olie. Jo længere vej strømmen skal tilbagelægge uden på isolatoren, des større er modstanden, og des større sandsynlighed er der for, at gnisten vil springe i gnistgabets, fordi denne vej trods alt er lettere.

Når de moderne tændrør volder færre vanskeligheder trods de moderne motorers større krav, skyldes det naturligvis også en væsentlig forbedring af materialerne og ikke mindst materialet til elektroderne. Isolatoren derimod er stadig af det samme keramiske materiale, som man har benyttet i mange år, og der har ikke været nogen påviselig grund til at lede efter noget, der var bedre. Aflægger man besøg på Champion-fabrikkerne, får man en temmelig overbevisende demonstration af de påvirkninger, en isolator kan stå for, og med nogen undren ser man for eksempel en isolator blive benyttet som bor og gå lige igennem en 1/4" stålplade. Derefter ser man en isolator blive taget op af en køleboks, hvor den er nedkølet



Det glatte tændrør til venstre byder på en forholdsvis kort vej for krybestrømmen fra tændkablet til stel uden på isolatoren, medens den bølgeformede isolator på tændrøret til højre giver en længere vej og derfor større modstand for krybestrømmen, og afladning vil lettere ske over elektroderne.

til flere minusgrader for umiddelbart efter at blive udsat for en varmpåvirkning på 2200° , og når den er »gennemvarm« får en af de besøgende lov til at slå på den med en hammer, hvorefter man kan inspicere den for revner – som man altså ikke finder. Ikke desto mindre kan det ske, at en isolator revner i motoren, hvilket kun viser, hvilke enorme påvirkninger tændrøret udsættes for, og det er en overordentlig drilagtig fejl, fordi der kan ske en indvendig kortslutning eller gnisten kan springe højt oppe i røret på grund af denne revne.

Champions ingeniører gør i øvrigt opmærksom på endnu en drilagtig fejlkilde. Hvis en motor under gode driftbetingelser har været i stand til at bevare sit tændrør i tilsyneladende god stand gennem mere end en halv snes tusind kilometer, og der derefter opstår fejltænding tilsyneladende på grund af aflejringer i røret,

vil man rent rutinemæssigt rense dette med sandblæsning, men vil ofte opdage, at der ikke er sket nogen forbedring. Årsagen til dette er, at aflejringerne rundt om midterelektroden efterhånden er blevet svejset fast, og selv om røret tilsyneladende er rent, vil der både ved midterelektrode og på isolator være fastbrændt ledende artikler, der får røret til at svigte. Derfor bør tændrøret sandblæses, inden det har siddet 7000 kilometer i motoren, og når man renser elektroderne, må man ikke benytte en roterende stålborste, men derimod file dem op med skarpe kanter, inden elektrodeafstanden indstilles. Når man sandblæser et rør, skal man ikke gøre det »så godt som muligt« ved at give det en ordentlig omgang, da sandblæsningen af et rør aldrig bør overskride 3 sek., hvorimod man gerne må bruge rigelig tid til at rense det bagefter med komprimeret luft.

Læs her om den tekniske baggrund for den nye **shell super motor oil**

I de senere år er der sket adskillige tekniske og videnskabelige fremskridt inden for området motorolie.

- Nu introduceres den nye Shell Super Motor Oil, - olien der dækker de fire SAE-grader 10W, 20W, 30 og 40, hvilket - i forbindelse med en helt ny sammensætning af additiver - giver en hidtil uopnåelig beskyttelse af motoren mod alle følger af „motor-stress“.



Den store forskel i temperatur mellem kold og varm motor kræver en temperaturstabil olie. Det ideelle er en olie, der i den kolde motor svarer til en SAE 10W olie og i den varme til en SAE 40 olie.

Shell Super Motor Oil overstiger bilfabrikanternes krav med bred sikkerheds-margin

For at kunne sammenligne forskellige oliers evne til at klare de foran beskrevne forhold er man nødt til at underkaste dem visse standardprøver. En af de få internationalt anerkendte standarder for motorolier er »MS-sekvensprøverne I-V«, der er udviklet af amerikanske automobilfabrikker, men nu også bruges i Europa. Sekvens I-III foregår i en GM-motor. De omfatter bedømmelse af slid, rustdannelse og renlighed. Sekvens IV er endnu en slidprøve, men i en Chrysler-motor. Sekvens V er sikkert den mest krævende af dem alle - en slamprøve i en Ford Lincoln motor. Shell tilmeldte Den ny Shell Super Motor Oil til MS-sekvensprøverne, og resultaterne var yderst tilfredsstillende - i

hvert enkelt tilfælde langt over gennemsnittet. Resultatet af slamprøven (sekvens V) var ikke alene tilfredsstillende - det var forbløffende: Shell Super Motor Oil opnåede 49 points ud af 50 mulige! Herefter blev der yderligere foretaget en tredobbelte sekvens V prøve samt en sekvens V prøve på en brugt Shell Super Motor Oil. Resultatet af den tredobbelte sekvens V prøve var 46,2 points - et særdeles tilfredsstillende resultat, idet mange olien kun lige når op over den af Ford satte minimumsgrænse på 30 points. Og i sekvens V prøven på den brugte Shell Super Motor Oil havde olien inden afprøvningen fuldført 8.000 kilometers hård kørsel ved en speciel banep prøve. Den brugte olie opnåede 48,2 points - et resultat, der ville have været bemærkelsesværdigt selv for en ny olie! Foruden de allerede nævnte egenskaber svarer Shell Super Motor Oil ved 0° F (-17,8° C) til en SAE 10W og ved 210° F (98,9° C) til en SAE 40. Shell Super Motor Oil er således en ægte SAE 10W/40.

Disse enestående resultater er blevet bekræftet af førende automobilfabrikanter. Shell Super Motor Oil er derfor olien for bilfabrikanterne - og for bilisterne.

Undgå følgerne af motor-stress, skift til



super

motor oil

fire olien i een dunk



Velkommen hos Shell

De første 1966-nyheder



BMW forsøger at genoplive sin sportsvognstradition med BMW 2000 C og 2000 CS Coupe

Da BMW genoptog produktionen efter krigen, savnede man den skattede sportsvogn, BMW 327, i programmet, men det havde sine ganske bestemte grunde. For det første måtte man begynde med motorcykler, da disse dækkede det store behov i det pengefattige Europa, for det andet var fabrikken i Eisenach gået tabt ved Tysklands deling, og det var der, værktøjet til bilerne befandt sig. Østtyskerne genoptog produktionen under navnet BMW, men efter en retssag blev navnet ændret til EMW, og siden er disse modeller udgået. Da BMW i München genoptog produktionen af biler, startede man med Isetta og BMW 600 (med frontdør), senere kom limousinen type 501 samt BMW 700, og produktionen fulgte så at sige den europæiske købekraft, og typerne 503, 507 og 3200 CS kom ikke alene, da der var penge i kassen, men også da amerikanerne begyndte at interessere sig for sportsbetonede, europæiske biler, men der var stadig ingen afløser for gode, gamle 327.

Nu kommer den i form af en sports-coupe, der må betegnes som en let luksusbetonet videreudvikling af model 1800, og skønt det må indrømmes, at den ny model på alle måder er 327 overlegen, så er den ny coupe alligevel ikke rigtig det,

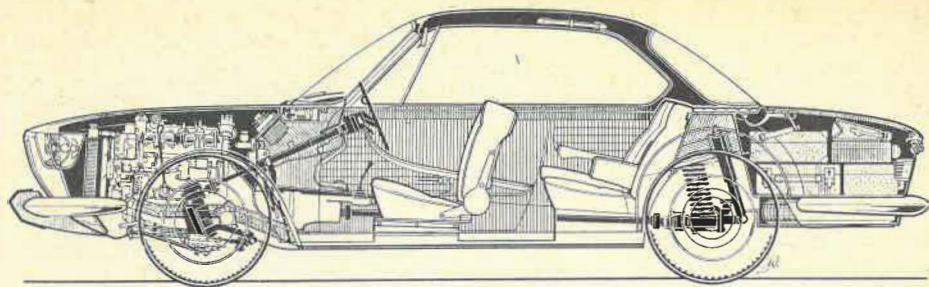
BMW 2000 C og 2000 CS minder ikke umiddelbart om en afløser af BMW 327, men fabrikken lægger heller ikke skjul på, at det er en luksusbetonet bil med en motoreffekt, der betinger stor hastighed. Der er afgang for ventilationsluften ved emblemet bag sideruderne.

man forstår ved en sportsvogn, men alle sportsvogne er selvfølgelig blevet mere komfortable og rummelige.

Motoren kan betegnes som en BMW TI/SA med større boring, nemlig 89 mm i stedet for 84 mm, hvilket bringer slagvolumen op på 1990 ccm (slaglængde 80 mm). De dobbelte ventilmfjedre er blevet afløst af en enkelt fjeder i kromvanadiumstål for at reducere vægten af ventilmekanismens frem- og tilbagegående masse. Krumtapakslen er lejret i fem hovedlejer, og den er på 2000 C og CS forsynet med otte kontravægte.

Motoren leveres i to udgaver nemlig med kompressionsforhold 8,5:1 og enkelt Solex karburator i model 2000 C, der udvikler 100 hk DIN ved 5600 omdr/min, og med kompressionsforholdet 9,3:1 og to dobbelte Solex horisontalkarburatorer til model 2000 CS, der udvikler 120 hk ved det samme omdrejningstal. Tophastigheden opgives til henholdsvis 172 og 185 km/t.

Undervognen er hentet fra BMW 1800 med McPherson ophængning til forhjulene og skråtstillede triangellarme til baghjulene. Karosseriet er derimod væsentligt lavere end til sedanmodellerne, hvilket giver 6 % mindre frontareal, og den buede for- og bagrude giver tillige en noget lavere luftmodstandskoefficient. I standardudførelsen er der fuldsynkroniseret firetrins gearkasse, men model 2000 CS kan



Den officielle typebetegnelse for den nye BMW er nok Coupé, men den svarer til det, man ellers kalder en hardtop. Tværsnittet afslører pladsforhold, som man ikke vil forvente at finde i en sportsvogn.

tillige leveres med automatisk transmission bestående af momentomformer og tretrins planetgearkasse.

En nyhed i motorkonstruktionen har smittet af på modellerne 1600 og 1800, og det er forbrændingskammerets udformning. Det tidligere »trekantede« forbrændingskammer er blevet afløst af et forbrændingskammer med facon som noget i retning af to halvkugler, hvilket giver en fortrinlig gennemhvirvling af den indsgede gas således, at motoren er blevet mere bankfast og mere smidig.

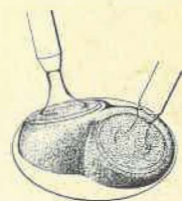
Udstyret er nærmest luksusbetonet med elektrisk betjening af de bageste vinduer som standardudstyr, medens man som ekstraudstyr kan få elektrisk betjening også af vinduerne i dørene. Foruden det almindelige varme- og ventilationsanlæg er der friskluftskanaler udenom varmeapparatet, og også disse kanaler er monteret med blæsere. Bagagerummet er også lidt usædvanligt for en bil, der betegnes som en sportsvogn, da det har et rumindhold på 450 liter.

Sammenligningen med gamle type 327 er imidlertid ganske interessant. Med samme totallængde (4500 mm) og samme vægt (ca. 1150 kg) er den ny model godt 100 mm lavere end model 327, men har samme »hovedhøjde« ved forsæderne og 60 mm større afstand mellem bagsæde og tag. Model 2000 C har 75 mm større totalbredde, men er indvendig 200 mm bredere. Akselafstanden er 200 mm kortere end på 327, men den indvendige totallængde er alligevel 150 mm større. Hvis man var optimistisk, havde model

327 en tophastighed på 145 km/t, medens 2000 CS er god for 185 km/t uden overdrivelse.



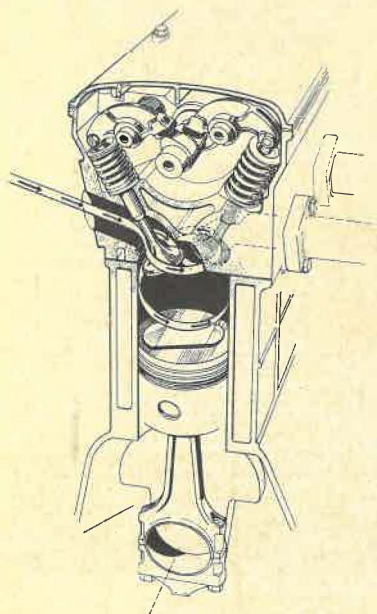
Aftryk af forbrændingskammeret i den tidligere motortype.



Aftryk af forbrændingskammeret i den nye motortype.

Her ses en sammenligning mellem forbrændingskamrene i den tidligere og i den ny motortype. Dette forbrændingskammer benyttes nu også til modellerne 1600 og 1800.

De nye modeller vil blive præsenteret på Frankfurtudstillingen, og produktionen vil til den tid være igang. Ved den årlige generalforsamling hos BMW blev det oplyst, at produktionen i 1964 var steget med 6,7 % i forhold til året før, men man har stadig meget beskedne pro-



Den skematiske fremstilling af hvirveldannelsen af den indsugede gas i BMW motoren betegner naturligvis noget i retning af ønsketænkning, men tegningen skal også blot betragtes som en principskitse.

duktionstal sammenlignet med andre fabrikker. Der blev fremstillet 61.766 personbiler fordelt på 1600/1800 serien med 37.823, 700-klassen med 23.661 og de store modeller med 282. Samtidig blev der fremstillet 9.043 motorcykler. Nettooverskudet var næsten 6,5 mill. D-mark.



Daimler-Benz udvider programmet

Daimler-Benz kommer med et udvidet program foruden visse ændringer, der navnlig peger mod kraftigere motorer.

Model 190 D bliver erstattet af model

200, og tilsvarende viger 190 D pladsen for model 200 D – begge med et slagvolumen på 1988 ccm. Den seks-cylindrede 220 S viger pladsen for 230 S, medens modellerne 230, 250 S og 250 SE er nye modeller med slagvolumen på henholdsvis 2306 ccm og 2496 ccm. En nyhed er også model 300 SE med en motor på 2996 ccm i samme karosseri som model 250, og 300 SEL er samme model blot med forlænget karosseri. Model 220 SE fortsætter som coupe og cabriolet sammen med 300 SE ligeledes som coupe og cabriolet. Model 250 vil også kunne leveres som coupe og cabriolet, og den sportbetonede 230 SL fortsætter uændret.

Ny Motor i kendt karosseri

Model 200 og 200 D har overtaget karosseriet fra model 190 blot med mindre ændringer som luftudtag ved bagruden, nye baglygter og nye forreste blinklys. Den nye motor på 1988 ccm har kompressionsforhold 9:1, to Solex karburatorer og fem hovedlejer. Maksimaleffekten er 105 hk SAE ved 5.400 omdr/min. Med et lille suk kan man konstatere, at denne europæiske mellemklassevogn i Tyskland koster kr. 20.000, men mere end det dobbelte på det danske marked. Med den nye motor kan model 200 sidestilles med den tidligere 220 S, hvad præstationer angår, da maksimalhastigheden er 160 km/t, og accelerationen fra stående start til 100 km/t opgives til 15,2 sekunder. Der er som bekendt to-kreds bremsesystem med servoforstærker, skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene. Servostyring kan leveres mod ekstrabætlng; men vekselsstrømsanlæg er standard.

Den tilsvarende dieselmotor 200 D udvikler 60 hk ved 4200 omdr/min, og den har et standardforbrug (målt ved 97,5 km/t) på 8,1 liter pr. 100 km, medens standardforbruget for benzinmotoren (målt ved 110 km/t) er 10,9 liter.

Model 230 er en ny kombinationsmodel, der kan betegnes som samme karosseri m. m. som model 200, men med samme motortype, som findes i den sportbe-

tonede 230 SL. Der er to karburatorer, og maksimaleffekten er 118 hk SAE ved 5400 omdr/min med et maksimalt drejningsmoment på 19,0 kgm ved 3800 omdr/min. Tophastigheden opgives til 170 km/t og accelerationstiden fra stående start til 100 km/t opgives til 14,2 sek. Denne model leveres med både rat- og bundgear, og som standardudstyr leveres vognen med den hydropneumatisk udligningsfjeder, der holder baghjulenes styrt konstant uanset belastningen. Denne udligningsfjeder vil kunne leveres som ekstraudstyr til model 200 og 200 D i begyndelsen af 1966.

Model 230 S skal som nævnt erstatte model 220 S, men det er egentlig kun model 220 S med en større motor på 2306 ccm (model 220 2281 ccm). Boring og slaglængde er henholdsvis 82 og 72,8 mm, og kompressionsforholdet er også i dette tilfælde 9:1. Maksimaleffekten er 135 hk SAE ved 5600 omdr/min og det

maksimale drejningsmoment 20 kgm ved 4200 omdr/min. Denne motor er monteret med to registerkarburatorer, standardforbruget er ved 110 km/t målt til 11,2 liter pr. 100 km, og tophastigheden opgives til 175 km/t.

I model 250 S er slaglængden sat op til 78,8 mm, hvilket forøger slagvolumen til 2496 ccm, og stadig med et kompressionsforhold på 9:1 udvikler denne motor 146 hk SAE ved 5600 omdr/min. Denne seks-cylindrede motor har syv hovedlejer, men opbygningen følger iøvrigt samme konstruktion, som hidtil er blevet anvendt i Mercedes motorerne med en enkelt overliggende knastaksel.

Undervognen og hjulophængningerne er overtaget fra model 220, blot benyttes der 14" hjul, skivebremses på alle fire hjul med reduktionsventil til baghjulene, og udligningsfjederen er også på denne model standardudstyr. Karosseriet er umiskendeligt Mercedes, men det er læn-



Mercedes 230 S med den kraftige, seks-cylindrede motor må siges at være en kompakt vogn med et fortrinligt kraftoverskud. Bortset fra luftudtaget ved bagruden er karosseriet uændret fra model 190 c.

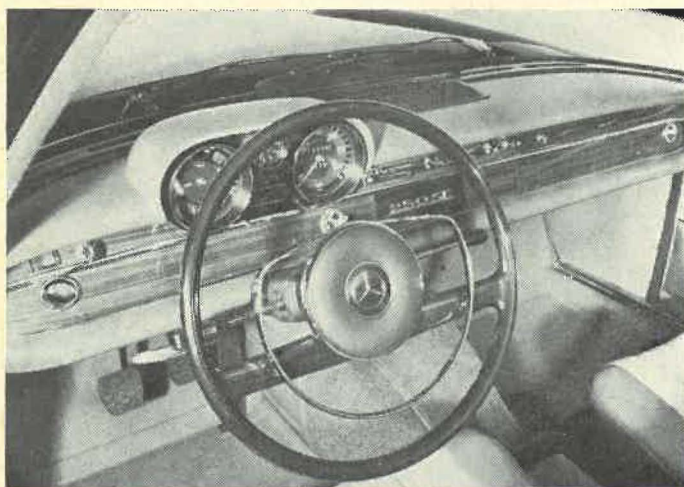


Den nye Mercedes-Benz 250 S/SE har lavere karosseri end sine forgængere og er forsynet med større ruder.

gere og lavere end på model 220. Der er også større vinduesareal, og sideruderne er buede, hvilket giver reduceret frontareal med god skulderplads. I forhold til model 220 er karosseriet på model 250 S 15 mm bredere, 25 mm længere og 60 mm lavere, men motorhjelms og bagagerum ligger væsentligt lavere end på den tidligere model. Model 250 SE svarer til model 250 S, blot har motoren som angivet ved bogstavet E benzinindsprøjtning i stedet for karburatorer, og effekten er sat op til 170 hk SAE ved samme omdrejningstal. Tophastigheden opgives til henholdsvis 180 og 190 km/t, medens stan-

dardforbruget i begge tilfælde er 11,7 liter pr. 100 km/t målt ved 110 km/t.

Model 300 SEB har samme karosseri som model 250, men denne model er understyret med den velkendte letmetalmotor på 3 liter med benzinindsprøjtning. Maksimaleffekten er 195 hk ved 5500 omdr/min, og tophastigheden nærmer sig stærkt de 200 km/t. Servostyring er standardudstyr, og såvel denne som de øvrige Mercedesmodeller kan leveres med automatisk transmission. Model 300 SEL svarer til model 300 SE, men har luftaffjedring og automatisk transmission som standardudstyr.



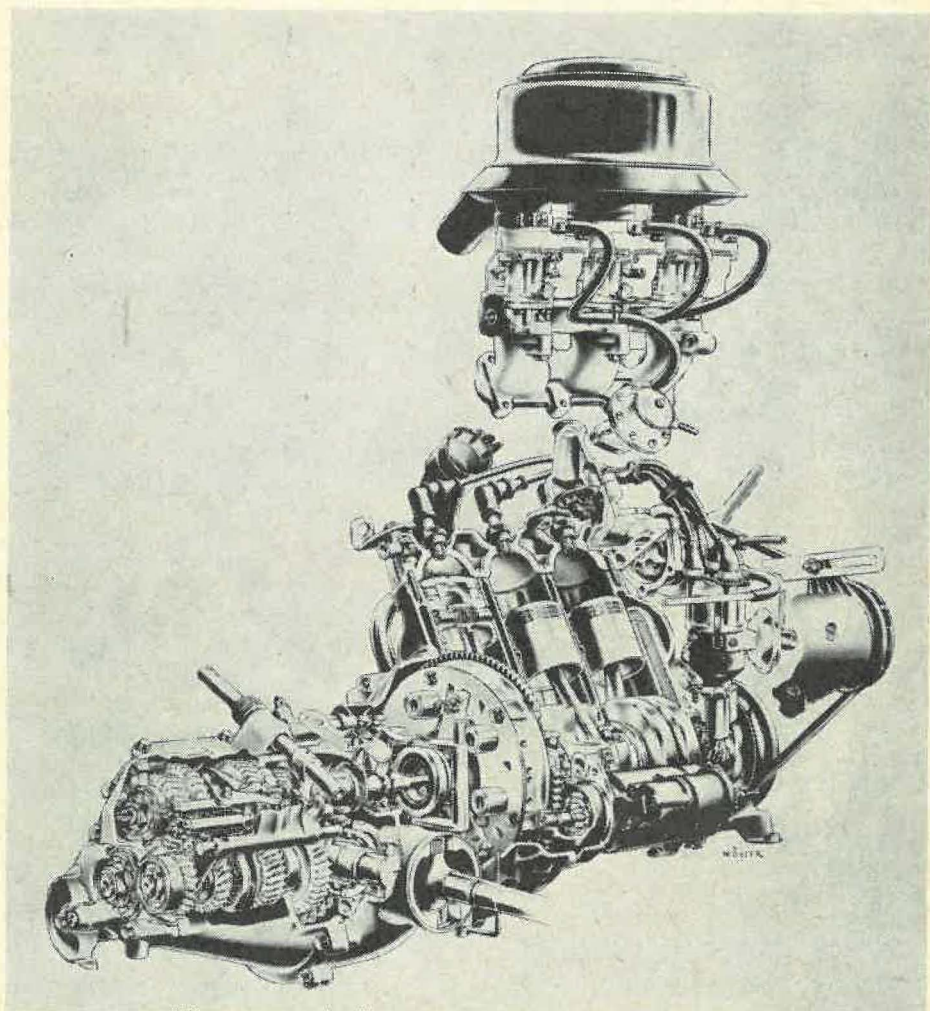
Instrumentbordet i Mercedes-Benz 250 SE. Som det ses, har man forladt den tidligere udformning med lodret speedometerskala.

Den danske importør venter ikke de nye modeller til landet før ved årets slutning, og man kan endnu ikke med bestemthed udtale sig om priserne – bortset fra at de bliver dyrere end de hidtidige modeller. Model 200 kommer antagelig til at ligge omkring 45.000 kroner, hvilket er kr. 6.000 mere end model 190 c.



SAAB med tre karburatorer

Den væsentligste nyhed på SAAB's 1966 modeller er en ny motor med tre karburatorer, ændrede porte og nyt luftfilter. Derved har man opnået et bedre drejningsmoment og forbedret effekt: navnlig op til 4000 omdr/min. Maksimal-effekten er gået op til 42 hk DIN ved 4250 omdr/min, men det er navnlig accelerationsevnen, der er blevet forbedret –



SAAB motoren er i 1966 udgaven monteret med tre karburatorer i blok. Foruden den ændrede manifold er også skyllekanalerne blevet ændret og kompressionsforholdet er sat op, hvilket har givet et bedre drejningsmoment og bedre effekt i størstedelen af motorens omdrejningsområde. Bemærk tillige de nye kardanled inde ved differentialen.

fra stående start til 100 km/t opgives tiden at være blevet forbedret med 6,6 sek i forhold til den tidligere udgave.

De tre karburatorer er anbragt i en blok med fælles gasspjældaksel, og justeringen er ikke vanskeligere end på de tidligere modeller, da der kun er to stillerskruer til justering af alle tre karburatorer.

Kompressionsforholdet er sat op til 8,5:1, og der benyttes nu en kraftig spole med forkoblet modstand til reduktion af primærstrømmen efter motorens start.

Både pyntelister og navnkapsler er fremstillet af rustfrit stål, og sedanmodellen samt SAAB stationcar har fået samme permanent smurte kardanled ved differentialet, som i 1965 indførtes på SAAB Sport. Sidstnævnte model har fået navneforandring til SAAB Monte Carlo 850, og foruden vekslestrømanlæg har denne model også fået højere totalgearing, der ved tophastighed reducerer motorens omdrejningstal med 300 omdr/min.

Modellen med tre-trins gearkasse udgår, men i stedet kommer en ny model, SAAB Super, der sikkert kan påregne en del interesse. Det er den almindelige sedan model udstyret med sportmotoren fra Monte Carlo 850, hvilket skulle give håb om en rimelig pris. I forbindelse med den væsentligt kraftigere motor benyttes sportsdæk.

På samtlige modeller kan lygterne med asymmetrisk lys hurtigt omstilles til højre- eller venstrekørsel, låsene er ændret således, at man ikke kan lukke sig ude af vognen, og der er kommet lommer til sikkerhedssælernes parkering i siden af sæderne.



VW 1966

Navnlig på de tyske autobaner har man haft lejlighed til at konstatere, at VW 1200 kunne trænge til at få lidt større motoreffekt for at kunne holde tempoet med den øvrige trafik og navnlig for at kunne holde hastigheden op ad bakkerne. Fabrikken har opfyldt dette ønske med VW 1300, der skal erstatte den hæder-

kronede 1200-model, selv om der senere på året skulle komme en model 1200 A – sikkert beregnet for lande med en speciel beskatningsgrænse.

Motoren i VW 1300 er i princippet opbygget nøjagtigt som i model 1200, men den har samme krumtapaksel som model 1500, hvilket vil sige, at slaglængden er blevet forøget fra 64 mm til 69 mm, og dermed er slagvolumen gået op til 1285 ccm med bibeholdelse af den samme boring på 77 mm. Kompressionsforholdet er sat op til 7,3:1, hvilket dog stadig tillader brugen af normal benzin med et oktantal på 87. Desuden er der en ændret karburatortype, og der er et par køleribber mere på hver cylinder, men det væsentlige er, at den nye motor har en maksimaleffekt på 40 hk DIN ved 4000 omdr/min eller 50 hk SAE ved 4600 omdr/min. Top- og marchhastighed er blevet sat op til 120 km/t ifølge fabrikkens løfter, men så vidt, det kan skønnes, er dette en forsigtig betragtning. Medens VW 1200 havde et drejningsmoment på 8,0–8,4 kgm mellem 1600 og 2600 omdr/min, har VW 1300 en fladere drejningsmomentkurve, idet man allerede ved 1400 omdr/min er oppe på 8,0 kgm og ved 3400 omdr. 8,9 kgm. Dette betyder ikke alene, at VW 1300 er bedre i stand til at holde tempoet op ad bakkerne, men accelerationsevnen er også blevet mærkbart forbedret. Når man med VW 1200 skulle bruge 18 sek. for at accelerere fra stående start til 80 km/t, skal man under de samme omstændigheder kun bruge 14 sek. for VW 1300, og fra stående start til 100 km/t skal VW 1300 bruge 26 sek., mod den tidligere model der skulle bruge 37 sek. Selvfølgelig er motoren samtidig blevet mere smidig, således at der kræves færre gearskiftninger under bykørsel.

En anden nyhed er forbroen med kuglebolte, der ikke kræver smøring eller vedligeholdelse, og derefter er der kun ganske få smørenipler tilbage på undervognen, og de skal smøres for hver 10.000 km. Samtidig er der kommet let-



Man vil næppe drømme om, at VW 1600 TL er identisk med VW 1500 blot med ændret hækparti.

tere hjulfølge med udstansninger, der giver bedre køleluft til bremserne, og hjulene er blevet monteret med nye, flade hjulkapsler.

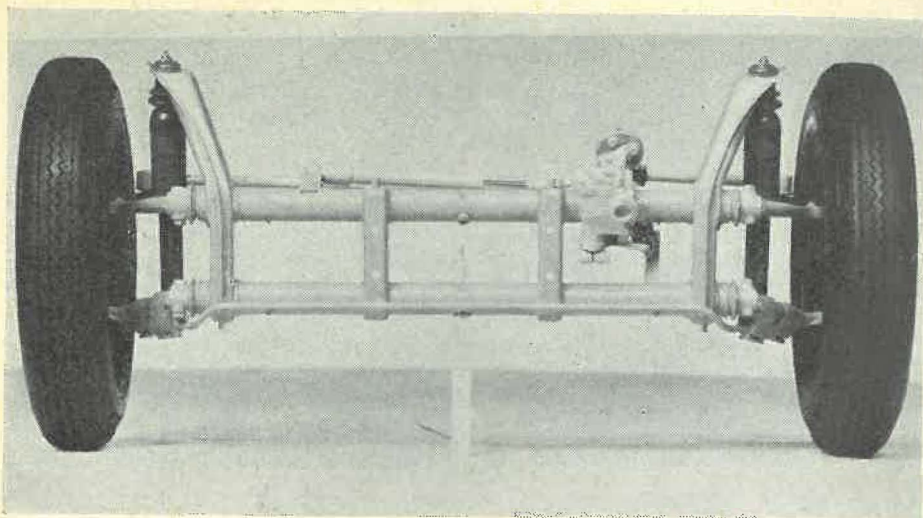
Forsædernes ryglæn har fået kraftige spærreanordninger, som griber fast i begge sider i forstolene. Denne spærreanordning kan udløses fra såvel forsæde som bagsæde, og den forhindrer, at passagerer på bagsædet ved hård opbremsning eller lettere sammenstød presser ryglænet ind mod kørerens.

Midt for vindspejlet er der kommet endnu en defrosteråbning, rattet er sort med forsynet nav, der ikke giver reflekser i vindspejlet, og man er på 66-modellerne gået tilbage til halvringskontakten til hornet i stedet for de to tværliggende taster. Den nye blinkerarm under rattet har nu tre funktioner, nemlig til betjening af blinklys, overhalingslys og nedblending. I det ydre adskiller model 1300 sig kun fra model 1200 gennem mærket »1300« anbragt i venstre side på motorhjelm.

Model 1500 virkede lige fra sin fødsel en smule trist i udseendet, hvilket man ikke med rette kan sige om model 1600 TL, og dog består den eneste forskel af betydning i et ændret hækparti.

De nye fælge med lufthuller og flade navkapsler er dog medvirkende til at give vognen et lettere udseende, og alt i alt minder den nye VW 1600 TL en hel del om de finere italienske GT-modeller, men bogstaverne TL står meget beskedent for Touring Limousine.

Som tallet i typebetegnelsen angiver, er motoren blevet større, idet man med samme slaglængde er gået op til 85,5 mm i boring, hvilket giver motoren et slagvolumen på 1584 ccm (tidligere 83 mm i boring og 1493 ccm). Samtidig er kompressionsforholdet blevet reduceret til 7,7:1, for på den måde at gøre det muligt at køre på normal benzín med oktantal 90. Motoren i 1600 TL udvikler 54 hk DIN ved 4000 omdr/min eller 65 hk SAE ved 4600 omdr/min. Det maksimale drejningsmoment ifølge DIN er 11,2 kgm ved 2200 omdr/min, men man har et drejningsmoment på mellem 11,0 og 11,2 kgm i hele området fra 1800 til 3000 omdr/min. Stempelhastigheden ved maksimalhastighed er så beskedent som 9,77 m. pr. sek. Fabrikken opgiver accelerationstiden fra stående start til 80 km/t på 12,5 sek. og fra stående start til 100 km/t på 20 sek. Tophastigheden er mindst 135 km/t. Samt-



Forbroen på VW 1300 har kuglebolte med permanent smøring som »styrebolte«.

lige 1,5 liter- og 1,6 liter-modeller er nu udstyret med skivebremses på forhjulene og nye tromlebremses på baghjulene. Man skulle tro, at karosseriets nye facon havde reduceret hovedhøjden ved bagsædet, men tvært imod er denne blevet forøget lidt. Bagagepladsen er samtidig blevet forbedret, da der over motoren er et bagagerum på 290 liter foruden et bagagerum på 185 liter under fronthjelm.

Af ændringer i forhold til model 1500 skal nævnes en reguleringsknap til varmen ved fodpanelet anbragt indenfor førerens og passagerens umiddelbare rækkevidde. De skålformede forsæder kan indstilles i 49 forskellige positioner. Interiøret er i øvrigt i samtlige modeller usædvanlig smukt og gennemført – man fristes til at sige »som altid i en VW« – og man kan med glæde konstatere, at fabrikken holder fast ved vædede stoffer til sædebetræk, og der benyttes kun kunststoffer på de flader, man ikke kommer direkte i berøring med.

Udvekslingsforholdet i model 1600 TL er trods den kraftigere motor på 54 hk DIN uændret, og alligevel er standardforbruget 8,3 liter pr. 100 km, medens det for model 1500 er 8,4 liter pr.

100 km. Prisen for VW 1300 model 113 er kr. 17.494,-, medens model 117 med stålskydetag koster kr. 18.644,-. VW 1600 TL model 311 koster 23.989,- og VW 1600 Variant 361 kr. 26.994,-.

Volvo 1966

Volvo's nyheder er som ventet beskedne. Amazon kan nu leveres som både fire-dørs sedan og stationcar med 95 hk motor, og Amazonmodellerne skal for fremtiden ikke chassismøres. B 18 B motoren i Volvo 1800 S har med ny knastaksel og nyt udblæsningssystem fået en effektførøgelse til 115 hk SAE.

(fortsættes side 672)

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

RENAULT MAJOR

Supplement til
en prøvekørsel

Renault R-8 prøvekørt i no. 8-1964



Renault Major skifter i 1966 navn til Renault 1100, da navnet Major er indregistreret som varebetegnelse af HB.

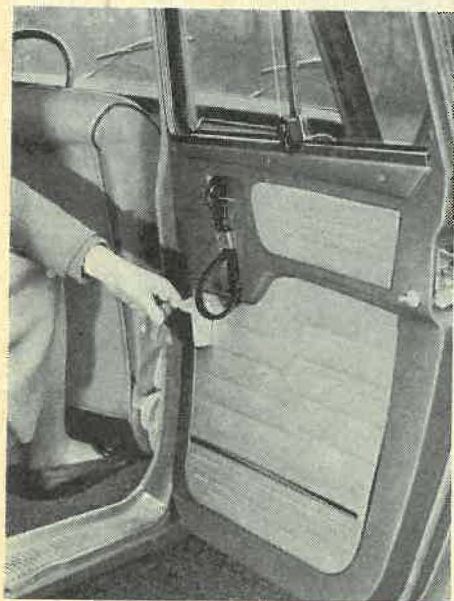
En beskrivende sammenligning mellem Renault R 8 og Renault Major er meget let udført, da de to modeller er identiske bortset fra 5,0 mm opboring af motoren og finere udstyr i sidstnævnte model.

Tager vi udstyret først, drejer det sig om en smukkere og mere gedigen polstring af sæderne, dørlås med håndbøjle udført netop så elegant, som

franskmændene kan gøre det, askebæger i højre dør foruden det store askebæger midt på forpanelet, handskerummet i højre side har lem, og det større rum til højre under forpanelet er aflåseligt, medens »roderummet« til venstre på forpanelet stadig er uden lem, da det under kørslen skal være let tilgængeligt for føreren, når han skal have sine solbriller, halspastiller eller cigaretter. For-



Renault Major har smukkere interiør og bedre sæder end Renault 850.



Formgivningen af lukketøj er netop så elegant og praktisk, som franskmændene kan gøre det, men man har alligevel bedre hold på en dør, når grebet sidder længere borte fra hængslerne. Askebægre på bagdørene hører til det forbedrede udstyr.

panelet er beklædt med sort kunststof på fladen ud mod vindspejlet, hvilket udelukker reflekser i dette.

Ved hjælp af den større boring er motorens slagvolumen blevet forøget til 1108 ccm (model R 8: 956 ccm), hvilket dog kun har sat maksimaleffekten op fra 48 til 50 hk SAE, men hestekraftkurven er blevet flyttet en del, da maksimaleffekten udvikles ved 4600 omdr/min mod 5200 omdr/min for den mindre motor. Drejningsmomentet er blevet forøget fra 7,65 kgm til 9,0 kgm ved 2800 omdr/min. Gearkassen er den samme på de to modeller, men der er foretaget en lille opgearing på differentialet, da Major'en har udveksling 4,175 mod 4,375 på R 8.

Disse forskellige arrangementer får større indflydelse på tophastighed, acceleration og benzinforbrug, end man regner med ved en overfladisk bedømmelse. Man ville for eksempel ikke drømme om, at en effektførøgelse på 2 hk ville sætte tophastigheden op fra 126 til 134 km/t, men man må naturligvis også regne med hestekraftkurvens forløb, efter den har nået sit toppunkt, ligesom den ændrede gearing spiller ind.

Det forbedrede drejningsmoment spiller i det samlede regnestykke en større rolle end den højere gearing, hvilket kommer til udtryk gennem forbedret accelerationsevne. Allerede fra stående start til 60 km/t er der mærkbar forskel, da Major klarer denne opgave på 7,6 sekunder mod R 8, der bruger 9,0 sekunder, og de tilsvarende tal for 0-80 km/t er henholdsvis 14,2 sek. og 15,5.

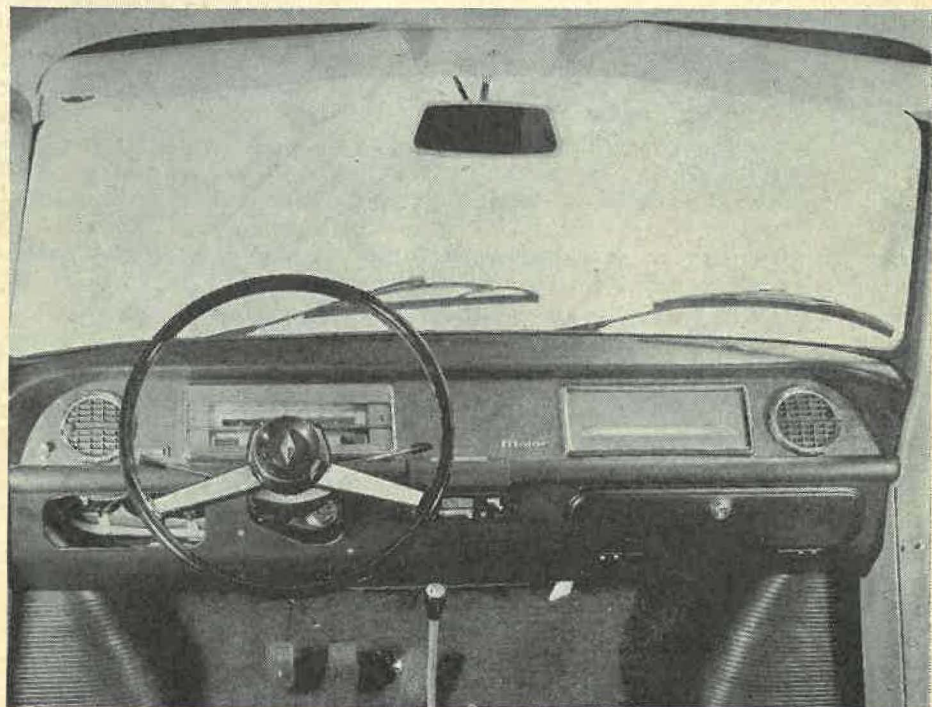
Det bedre drejningsmoment ved moderate hastigheder fremgår tydeligst af accelerationstiderne i topgear fra 50 km/t til 80 km/t, det tager 11,5 sekunder for Major og 15,0 sek. for R 8, og Major er da også væsentligt mere smidig og overlegen i bytrafik end R 8.

Ser vi på benzinforbruget, er dette også ganske karakteristisk. Den højere gearing har en gunstig indflydelse ved de lavere hastigheder, hvor Majoren er endnu mere økonomisk end R 8, medens de to modeller har omtrent samme for-



Foruden lukket handskerum er der et aflåseligt rum under forpanelet.

Trods de store skærmkasser er der god plads til kørerens venstre fod. Det åbne rum til venstre for rattet er bibeholdt.



SPECIFIKATIONER

Fire-dørs sedan, fire personers, hækmotor.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet (forseglet system med ekspansionsbeholder). Boring 70 mm, slaglængde 72 mm, slagvolumen 1108 ccm, kompressionsforhold: 8,5:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 4900 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9,0 kgm ved 2500 omdr/min. Liter-effekt 45 hk/l. Våde cylinderforinger, fem hovedlejer.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,61:1, 2,25:1, 1,48:1, 1,03:1, gulvgear.

Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,175 :1. Dækstørrelse: 135-15 (135-380).

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, krængningsstabilisator, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulaksler med reaktionsarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Forhjul: skivebremser, totalt be-

lægningsareal 274 cm², fabrikat: Lockheed.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 290 watt, akkumulator 40 amp. timer/20 tim. afl.

Mål, vægt: Total længde 3990 mm, total bredde 1490 mm, total højde 1410 mm, akselafstand 2270 mm, sporvidde for 1250 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 125 mm, benzintank rummer 38 liter, olie-sump rummer 2,5 liter, kølesystem 7,6 liter. Egenvægt 750 kg. Effektvægt 15 kg/hk. Tophastighed 134 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 26,0 km/t. Venderadius 5,2 m.

Pris: Kr. 16.495,-.

Tekniske oplysninger:

Karburator: Solex 32 Dista eller Zenith 32 IGT. Tændrør: AC 44 F, elektrodeafstand 0,5-0,7 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 0°, indsugning: 0,15 mm, udblæsning: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 14 p.s.i., baghjul 24-26 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 1,9 liter SAE 80 EP.

brug ved 80 km/t, og over denne hastighed er det navnlig det større slagvolumen, der gør sig gældende, og Major'en får derfor et stigende forbrug i forhold til R 8.

Den sparsommelige karburering giver kun lidt unoder lige omkring 60 km/t

i topgear, hvor motoren ved konstant hastighed giver lidt uregelmæssig gang. Iøvrigt er køreegenskaberne som i R 8, men Major'en narrer i endnu højere grad ved at have bedre accelerationsevne, end man regner med ved en vurdering gennem synsindtryk og hørelse.

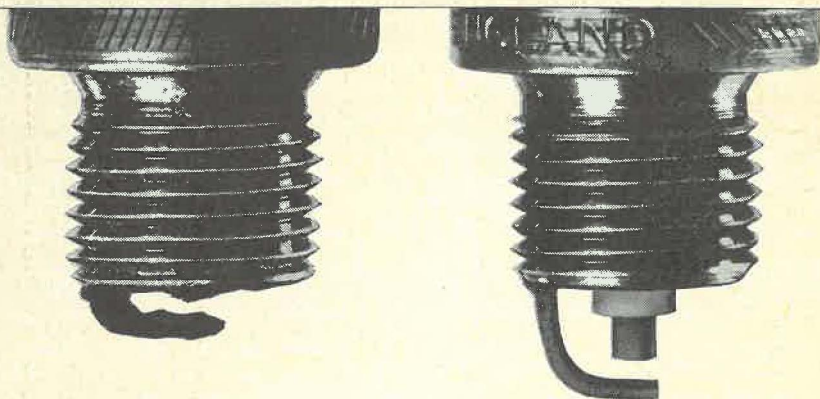
BENZINFORBRUG

60 km/t	5,22 l/100 km (19,1 km pr. liter)
80 km/t	6,32 l/100 km (15,8 km pr. liter)
100 km/t	7,80 l/100 km (12,8 km pr. liter)
120 km/t	9,35 l/100 km (10,7 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	3,8 sek.
0- 60 km/t	7,6 sek.
0- 80 km/t	14,2 sek.
0-100 km/t	21,8 sek.
0-400 m	21,6 sek.

50- 80 km/t i topgear 11,5 sek.
60-100 km/t i topgear 17,9 sek.
(2. gear trækker ud ved 70 km/t, 3. gear trækker ud ved 105 km/t).



Disse 2 tændrør har kun én lighed:

Her har vi et almindeligt _____ og her et AUTOLITE
tændrør POWER TIP tændrør

Dette tændrør sodes til _____ Dette tændrør renser sig
selv fordi den brændende
motorgas blæser den lange
elektrode ren

Dette tændrør kan forspilde _____ Dette tændrør udnytter
20% af en liter benzin benzinen fuldt ud

Dette tændrør kan forspilde _____ Dette tændrør giver absolut
20% af motorens effekt maksimum effekt

Dette tændrør koster
det samme som et
AUTOLITE POWER TIP _____ - og det er den eneste lighed

Ville DE nu ikke foretrække tændrøret,
der renser sig selv

AUTOLITE POWER TIP

SIDEN SIDST

Dårligt nyt for biltyve

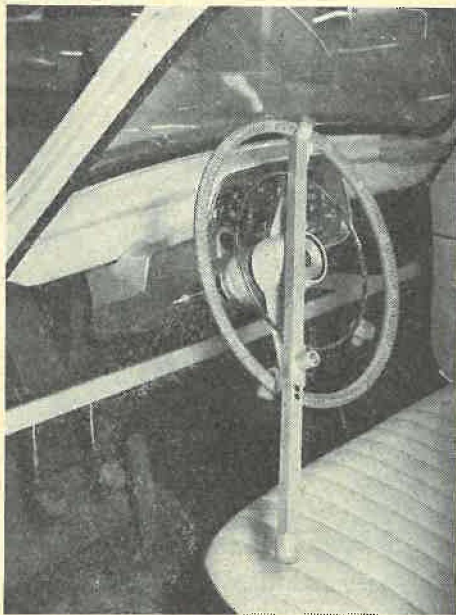
Det er en kendsgerning, at en ratlås er den bedste sikring mod biltyveri, og skønt denne foranstaltning nu er påbudt ved lov i de tysk fabrikerede biler, er der dog stadig masser af biler i den nuværende vognpark, der ikke har nogen effektiv tyverisikring. I de fleste biler kan man komme ind trods aflåsedø, og i enkelte modeller tager det ca. 30 sekunder at åbne en aflåst dør uden brug af falske nøgler, uden hærværk og uden at efterlade sig synlige spor af indbruddet. Tændingslåsen giver som bekendt heller ikke sikring mod tyve, da ledningerne bag låsen i de fleste tilfælde er yderst let tilgængelige.

Ratlås kan kun monteres på meget få modeller som ekstraudstyr, og derfor må man hilse en ny form for aflåsning af rattet velkommen. Columbus ratlåsen, der bringes i handelen af F. Bülow & Co., er tilsyneladende en noget klodset indretning, men den er uhyre let at montere, når man forlader bilen, og den lader sig overraskende let bringe af vejen på eller under pakkehylden, under sæderne eller på forsædets forkant, hvis man blot anbringer den i et par klembojler.

Låsen består af et firkantet rør med en gaffel i den ene ende, og forskydelig på røret er der en cylinderlås og en bøjle. Ved hjælp af gafflen og bøjlen monteres røret til rattet, der derefter kun kan drejes en halv omdrejning, før ratlåsen støder mod sædet, døren eller vindspejlet.

Der findes en lige og to krumme typer passende til ethvert rat – den lige type til rat med forsænket nav, de krumme typer til rat med nav eller hornkontaktring i et plan over selve ratkransen. Låsecylindren passer til huller i røret, og da der er to sæt huller forskudt i forhold til hinanden, vil låsen kunne passe til enhver ratdiameter. En gang for alle sætter man den lille stopskrue i det gevind, der passer som stopanordning til rattet, og låsen kan derefter monteres i løbet af få sekunder, når man forlader bilen.

Selvfølgelig vil man ikke benytte denne låseanordning, blot fordi man har et kortvarigt ærinde, medens vognen holder i et trafikeret område, hvor en biltv ikke



uhindret kan arbejde, men de bilejere, der må lade deres biler stå på gaden om natten, de bilister, der er til aftenselskab på en stille villavej, og bilturisterne, der er slemt stillet, hvis deres vogn bliver stjålet i udlandet, vil sikkert hurtigt anskaffe en sådan lås.

Columbus låsen er fremstillet af hærdet stål, så det er håbløst at forsøge at skære den over med en nedstryger, og det

skal være en noget usædvanlig låsespecialist, der skal være i stand til at dirke låsen op. Den vejledende udsalgspris er kr. 69,60.



Fjernstyret trafikoversigt

I London har man forsøgsvis taget et nyt elektronisk trafiksystem i brug for på den måde at få samlet oversigt over et større byområde.

Systemet kaldes Colormatic Traffic Display, og det er udviklet af Decca Radar Ltd. I en kortskitse over det undersøgte område er der på forskellige punkter indbygget kontrollamper, der står i forbindelse med detektorer anbragt forskellige steder på ruten. Ved den første installation er der opstillet 11 detektorer i de gader, der fører til observationsområdet knudepunkt. Detektorerne afgiver impulser til en lille elektronregnemaskine, der omsætter disse i trafikthæthed målt i køretøjer pr. time og hastighed i miles i timen eller km/t. Når trafikken glider med en minimumshastighed af 10 miles i timen (16 km/t) eller derover, vil stedet på oversigtskortet blive markeret med et grønt lys, men ved hastigheder under de 16 km/t skifter lyset til gult, og hvis

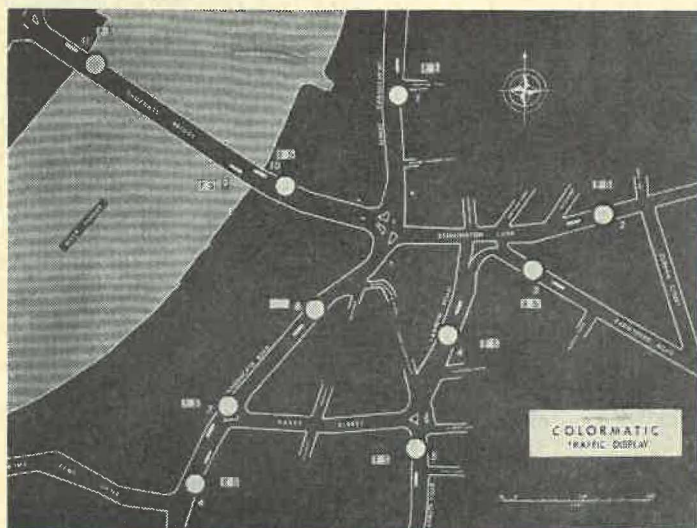
trafikken har stået stille mere end et halvt minut, skifter lyset til rødt.

I stedet for kontrollamper kan der indbygges måleapparater, der stadig viser den øjeblikkelige hastighed og trafikthæthed ved de forskellige punkter, og til systemet kan også tilkobles apparater, der automatisk nedtegner en kurve over både trafikthæthed og hastighed, der senere vil kunne aflæses for et hvilket som helst tidspunkt på døgnet. Trafiksignalerne i de forskellige gadekryds markeres samtidigt på kortet. Forbindelsen mellem detektorerne og kontrolrummet sker ved hjælp af de almindelige telefonledninger.



Internationalt tegn for »undskyld«

Lidt høflighed i trafikken vil ikke være til nogen skade – det er simpelthen behageligere og mere betryggende at omgås velopdragne mennesker end en samling ubehøvlede børster. Intet er så afvæbnende som en undskyldning, og for både den, der har begået fejlen, og den, det er gået ud over, vil det være både sundere og mere behageligt, når der foreligger en undskyldning – den første slipper for at føle sig som et brødebetyngt fjols, den anden undgår at hidse sig op. Desuden



For Rygere



Rygere er folk med sans for tobak, rigtig tobak der smager af noget godt og fyldigt... som Pall Mall, king-size cigaretten for rygere...

**med eller uden filter
i al fald
Pall Mall**

vil lidt høflighed af samme art som udfolder sig »til fods« fjerne den anonymitet, der får de motorkørende til at føle, at de i grunden kan opføre sig, nøjagtig som det passer dem.



Den tyske automobilklub, ADAC, foreslår et internationalt tegn for undskyld, når man har begået en brøler i trafikken. Tre fingre op for bogstavet E skulle befordre den nødvendige undskyldning overfor andre trafikanter.

Den tyske bilklub, ADAC, gør nu propaganda for et internationalt tegn for »undskyld« fra bil til bil (men motorcyklisterne kan godt være med). Tre fingre i vejret som en edsaflæggelse skal stå for E, entschuldigung, excusez moi, excuse me, excusa. Vi præsterer jo alle fra tid til anden en lille brøler, der generer vore medtrafikanter, men vi vil sikkert føle os bedre tilpas ved at kunne give en undskyldning, der tilmed kan stoppe tilløb til oratoriske præstationer af i reglen velkendte, men ved hoffet sjældent forekommende gloser, så vi skal med glæde videregive ideen.

★

Den næste tyske motorcykleudstilling (IFMA) skal ligesom den foregående afholdes i Köln, og tidspunktet er fastsat til 24.-28. september 1966.

★

BMC (Austin og Nuffield) har overtaget Pressed Steel, der gennem mange år har leveret karosseriplader i presset stand ikke alene til BMC, men også til alle

andre betydende engelske bilfabrikker med undtagelse af GM og Ford. Omkring 40 % af produktionen fra Pressed Steel går til BMC og andre 40 % til Rootes. BMC købte for mange år tilbage en lignende virksomhed, Fisher & Ludlow, men for Pressed Steel's vedkommende vil der ikke blive tale om ændring af produktion eller vilkår for Rootes eller andre engelske fabrikker.

★

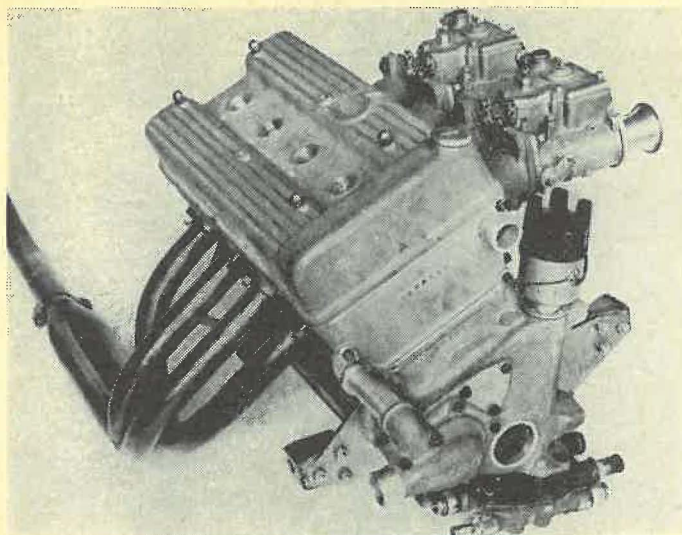
Overhalingslys

Ved meddelelse fra Justitsministeriet er det nu på grundlag af lygtekommissionens indstilling blevet tilladt med overhalingslys i biler og på motorcykler. Betingelsen er, at ikke andre lygter (baglygterne) tændes sammen med det benyttede fjern- eller nærllys til overhalingsbrug, og kontakten skal være fjederbelastet således, at overhalingslyset kun fungerer, så længe man trykker på kontakten.

★

Renault Gordini

I sidste nummer omtalte vi en specieltunet NSU-motor beregnet for bjergløb. Et andet mere officielt tuningsarbejde stammer fra Gordini's hånd, og der er i dette tilfælde mere tale om en ombygning end om en egentlig tuning. Motorblokken stammer fra Renault Major, men topstykket er specielt fremstillet. Som det fremgår af billedet, er der et meget bredt ventildæksel, fordi der er to vippearmsaksler til de skrånstillede ventiler. Også til denne motor benyttes to dobbelte karburatorer med separat indsugningskanal til hver cylinder. Udblæsningsrørene samles først i en muffe et stykke uden for motoren. Specifikationer for denne motor, der er benyttet i Renault 8 Gordini er følgende: firecylindret, topventilet rækkemotor, boring 70 mm, slaglængde 72 mm, slagvolumen 1108 ccm, kompressionsforhold 10,4:1, maksimaleffekt 95 hk SAE ved 6500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10 kgm i området mellem 4000 omdr/min og 6000 omdr/min. Ved 100 km/t i topgear er omdrejningstallet 3850



Renault 8 Gordini-motoren med specielt topstykke og to dobbeltkarburatorer er trods alt ikke hårdere tunet, end den kan benyttes til daglig kørsel.

omdr./min svarende til en stempelhastighed på 9,2 m pr. sek. De to vandretliggende dobbeltkarburatorer er Solex C 40 PHH, og motoren er monteret med olie-køler.

★

Flere fabrikker benytter nu kvindelig arbejdskraft til punktsvejsning og anden form for elektrosvæjsning, men det er ret sjældent at se en kvindelig gassvejer nu



om stunder. Under krigen måtte mange engelske kvinder afløse mændene i industrien, og Edna Keller på Dodge Brothers (Britain) Ltd. var en af dem – hun er blot blevet hængende i 23 år. Da hun i sin tid kom til fabrikken, vidste hun ikke, hvad svejsning var eller gik ud på, men man demonstrerede jobbet for hende, og med beskeden, »fortsæt med det her«, blev hun overladt til sig selv og til kollegernes hjælp. Men hun lærte at svejse, og hun tog sin første ordre meget bogstaveligt, for hun fortsatte med »det her« i 23 år, og trods sine 58 år tænker hun ikke på at lægge op foreløbig.

★

NSU Prinz 1000 i luksusudførelse

I stedet for den hidtidige Prinz 1000 L kommer der nu en bedre udstyret model under betegnelsen 1000 S.

Motor, gearkasse og undervogn er uændrede, men der er kommet flottere indtræk, velour-gulvtæpper, nyt instrumentbord med sølvfarvede instrumenter (elektrisk ur er standard). Varmeapparatet er forbedret, motorrummet bedre støjisoleret og bagagerummet er beklædt med en praktisk plasticmåtte.

Pynteringe på hjulene er blevet standardudstyr, og hjulkapsler og kofangere er af rustfrit stål. Prisen er uændret kr. 17.496,- excl. levering.

★

Moto-cross maskine i serieproduktion

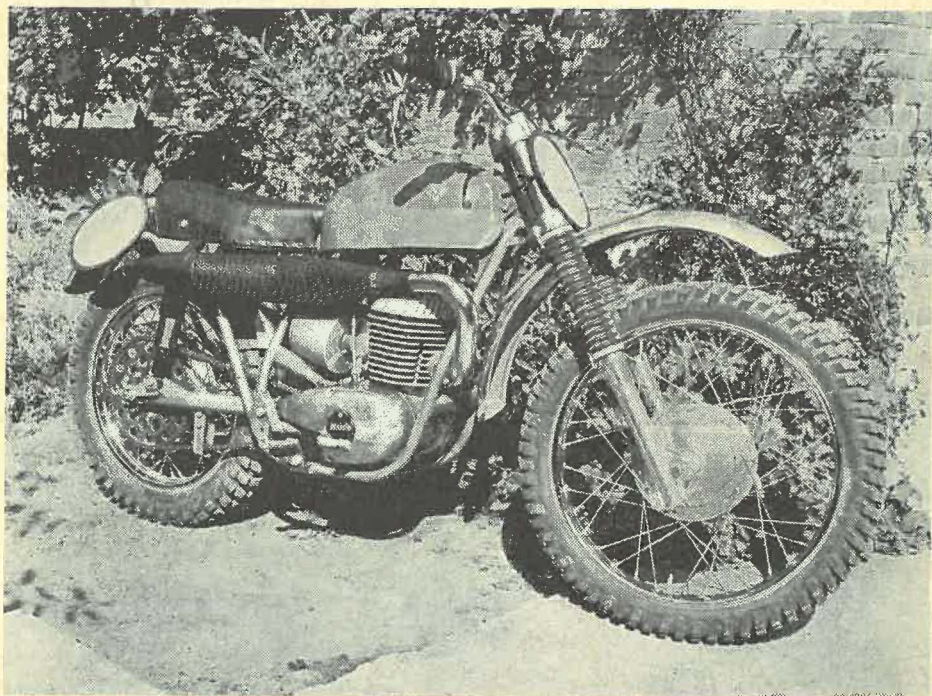
I moto-cross sporten har man ofte set, at de mindre maskiner på f. eks. 250 ccm har slået de store 500 ccm modeller, og tendensen i de store klasser går da også stadig mod lettere maskiner. Opskriften er ganske enkelt tilstrækkelig maskinkraft i den lettest mulige udførelse med behørigt hensyn til de voldsomme påvirkninger, som netop en moto-cross maskine kommer ud for.

Når motorenes slagvolumen skal vælges, tager konstruktørerne ikke alene hensyn til den fornødne maksimaleffekt, men også til sejtræk og smidighed, og derfor ser vi alle mulige »skæve« tal for slagvolumen.

Maico, der er den eneste tyske moto-cross maskine i virkelig serieproduktion, er nu kommet med MC 360, der har et slagvolumen på 354 ccm (77 mm boring, 76 mm slaglængde). Med et kompressionsforhold på 10:1 udvikler denne motor 29 hk ved 6000 omdr/min, og på grund af det store udvekslingsforhold har man tilstrækkeligt drejningsmoment indenfor et meget stort omdrejningsområde.

Både cylinder og topstykke er af letmetal, og som på alle Maico modeller med teleskopgaffel er de udvendige gaffelrør fremstillet af smedet letmetal – de indvendige gaffelrør er hårdforkromede. Der benyttes et dobbelt, lukket rørstel fremstillet af lette og meget vridningsstabile rør med stor modstand overfor bukning – sandsynligvis krommolybdænrør. På denne måde er maskinens egenvægt holdt nede på 103 kg.

Baghjulets svinggaffel er lejret i silentblocks, og den hydrauliske dæmpning er



Maico's nye 360 moto-cross model, der skal konkurrere i 500 ccm klassen. En let maskine med stor effekt og et godt drejningsmoment.

Jo bedre bilist - des større krav til instrumentpanelet

Kølevandstermometre



Oliemanometre



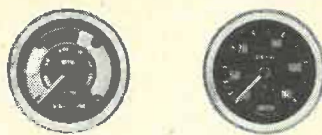
Sportskørerne ta'r det som en selvfølge - erhvervschaufførerne ved det - trænedede bilister har fundet ud af det: det er sikrere, sjovere, billigere at kunne sidde ved rattet og se nøjagtigt, hvordan det står til i motoren!

Amperemetre

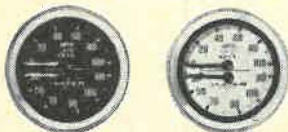


Vacuummeter

Olietermometer



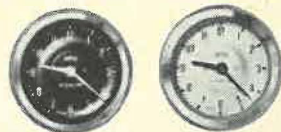
Dobbeltinstrumenter



Impuls-omdrejningstæller



Elektriske ure



Jo bedre instru- mentpanel - des bedre bilist

Her ser De hvilke hjælpe-
midler, De kan få instal-
leret. Tal med værkstedet
eller forhandleren om de
enkelte instrumenter (pri-
ser fra kr. 29,85) og de
forskellige instrumentpa-
neler (priser fra kr. 7,10)

Panel til et instrument



Panel til tre instrumenter



Panel til to instrumenter og en
impuls-omdrejningstæller



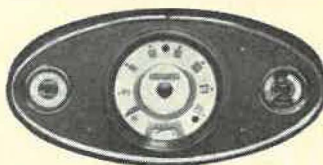
Panel til to instrumenter



De luxe panel



Cooper-instrumentpanel



VILH. NELLEMANN A/S, KØBENHAVN - RANDERS

naturligvis afstemt til formålet. Af udstyret kan nævnes Bendix magnet, et meget effektivt micro-luftfilter anbragt godt beskyttet direkte bag cylinderblokken, 160 mm fuldnavsbremser og benzintank til 10 liter.

Udvekslingsforholdene i gearkassen ligger som ventet meget tæt nemlig 2,42:1, 1,72:1, 1,25:1 og 1:1. Af hensyn til omgearing til forskellige baner kan der etableres mange muligheder, da der leveres gearkassekædehjul med 13, 14 og 15 tænder, medens man kan få kædehjul til baghjulet med 58, 65 og 70 tænder, så det bliver ikke vanskeligt at finde en passende kombination. Prisen er kr. 5.300,-.



Vaks Viva GT

En af de standardvogne, der måske ikke har været så megen blæst omkring, er den lille Vauxhall Viva, men også den har fået sin sag for. Først præsenterede en af Englands største GM forhandlere, Shaw & Kilburn, sammen med racerkøreren og tuningeksperten Chris Lawrence deres Viva GT, senere har disse fået selskab af selveste Jack Brabham, hvis version selvfølgelig hedder Brabham Viva GT.

Vi vil denne gang her holde os til en omtale af førstnævnte vogn.

Som tidligere nævnt er ændringerne udført af Chris Lawrence i samarbejde med den tekniske stab hos Shaw & Kilburn. Resultatet af deres anstrengelser er blevet en meget hurtig, fleksibel og økonomisk vogn med GT-vognens formåen.

Motoren er blevet forsynet med poleret topstykke og ligeledes med polerede ventiler. Kompressionen er hævet og nye plejlstangs- og hovedlejer monteret. Desuden har Viva GT dobbelt Solex karburator med større luftfilter. Endelig har motoren fået udblæsningsmanifold af bannantypen og et udblæsningsystem med friere gennemgang.

Motoren er tunet således, at et eventuelt for højt omdrejningstal ikke straks skulle ødelægge denne.

Der er ikke foretaget ændringer på gearkasse, kobling, bagaksel eller baghjulenes tromlebremser. Derimod har GT Viva'en fået skivebremser fortil. Affjedringen er gjort mere stiv og sænket 1½ tomme, og der er monteret nye Koni støddæmpere.

Styretøjets udvekslingsforhold er reduceret, og det tidligere rat er udskiftet med et letvægtsrat med trækrans.

Med hensyn til karosseriets ydre er der her kun foretaget minimale ændringer, disse strækker sig til to smalle mørke striber på langs af vognen lige under sideru-



Den modificerede og tunede udgave af Vauxhall Viva som har en topfart på 145 km/t.

derne, samt et lille beskedent emblem på hver forskærm.

Shaw & Kilburn oplyser, at man leverer forskelligt ekstraudstyr til Viva GT, ligesom man også kan levere tuningsudstyr til den ordinære Vauxhall Viva.

Følgende accelerationstider opgives: Standard Viva:

0-50 m.p.h. (ca. 80 km/t) 13,7 sek.

0-60 m.p.h. (ca. 96 km/t) 22,1 sek.

0-70 m.p.h. (ca. 112 km/t) 36,2 sek.

GT Viva.

0-50 m.p.h. (ca. 80 km/t) 9,1 sek.

0-60 m.p.h. (ca. 96 km/t) 14,1 sek.

0-70 m.p.h. (ca. 112 km/t) 18,2 sek.

★

SAAB ASJ prototype

At SAAB agter at påbegynde en produktion af en sportsvogn, har vi tidligere omtalt i forbindelse med fabrikkens første prototype. At man virkelig mener det alvorligt, tyder alt nu på, idet man, kort tid efter at den første prototype var vist, fremkom med endnu en. Fælles for de to modeller er, at begge er konstrueret og bygget af svenske firmaer udenfor Saab fabrikerne. Dette lyder noget mærkeligt, når man fra svenske bilfolk hører, at Saab selv har to prototyper under bygning, samtidig med at der skulle være

mindst en mere under tilvirkning »ude i byen«.

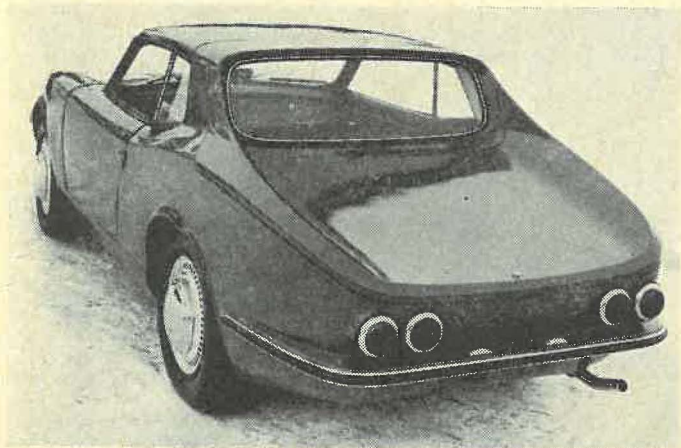
Prototype nummer to er formgivet af Sixten Sason og bygget hos AB Svenska Järnvägsverkstäderna, derfor betegnelsen ASJ. Man har også her anvendt så mange ordinære Saab komponenter som muligt.

ASJ'en har et karosseri, der er støbt i glasfiberarmeret plastic og har en meget fin finish og forarbejdning. Fortil og fra siden er linieføringen meget italienskpræget, medens bagpartiet er meget specielt og mindre heldigt.

Bagruden er placeret meget stejlt med en skarp kant foroven samt to fra taget blødt svungne, skarpe finnelignende kanter. Taget udgør én sektion og kan fjernes. Kofangerne både for og bag indgår i karosseriet som støbte kanter beklædt med en blød liste.

Interiøret hos ASJ'en er nydeligt og sportspræget med sportsvognsinstrumentering, trærat og faconformede sæder svarende til SAAB Sport.

På SAAB's forsøgsafdeling i Trollhättan gennemgår de to prototyper omfattende forsøg og prøver. Fabrikken understreger kraftigt i deres meddelelser, at de to prototyper foreløbigt udelukkende skal betragtes som eksperimentalvogne. Man har endnu ikke truffet beslutning om noget som helst med hensyn til disse vognes fremtidige skæbne.



Bagenden på den nye SAAB ASJ er vi ikke særlig begejstrede for.



»Hva' Søren, det er jo en pige!« Første gang, jeg hørte den bemærkning, var kort efter jeg var begyndt at køre på motorcykel. Jeg var blevet standset af to færdselsbetjente ved en rutineundersøgelse af kørekort. Siden da har jeg hørt den mange gange, det er en af de bemærkninger, der følger en pige på motorcykel. Og en pige på motorcykel er noget, der skal kommenteres. Min start som motorcyklist var ikke nogen succes. Det foregik på en stille vej gennem skoven oppe ved Hillerød, og jeg havde fået overladt cyklen (en 500 ccm Matchless) med motoren igang og i frigear. Jeg satte mig tilrette, en noget uvant fornemmelse med en stor tank mellem knæene, tog koblingen og satte i første gear og slap koblingen, som

Kirsten Peschel på en MZ-racer under motorcykeludstillingen i Forum.

På de øvrige billeder ses Kirsten Peschel under Wima ralliet i Oberhausen, ved Fulda, i maj, 1964.

Pige på motorcykel



jeg plejede at gøre det på scooteren, med det resultat at cyklen gjorde et spring frem, og vi landede i grøften. Det blev ikke til flere forsøg den dag. Senere er jeg dog kommet efter det, og i dag ville jeg meget nødtigt ud på en scooter. En motorcykel er på sin vis meget lettere at køre, den balancerer selv og ligger meget bedre på vejen.

Det var min forlovedes Matchless, jeg havde forsøgt mig med, og efterhånden som jeg fik lært at køre den, skete det ofte, at han kom og skulle bruge sin cykel, og så var den væk! Det endte med, at jeg fik besked på at anskaffe mig én selv. Jeg begyndte at studere annoncer for at finde en, og en dag var vi ude for at se på en BSA »Golden Flash«. Nu er BSA cykler temmelig store og kraftigt bygget, så jeg fandt den temmelig klodset og så mig rundt i forretningen for at se, hvad de ellers skulle have og fik øje på en lille sød cykel. Den var rød og cremefarvet, så den så virkelig sød ud, men da jeg pegede på den og sagde, at der stod den helt rigtige »damecykel«, var både min forlovede og forhandleren ved at knække sammen af grin. Det var nemlig en Triumph Trophy 650, som jeg kaldte lille. Nå, nu hører Triumph ikke til

de tungeste cykler, så det endte med, at jeg købte den. Den første dag jeg var ude på den, blev jeg stoppet af politiet, der ville se, hvad det var for en lille én, der var kommet ud på en Triumph. Det blev desværre en kort fornøjelse, for en måned efter blev den stjålet. Den blev aldrig fundet igen, så den er sikkert blevet brugt til reservedele. Men da jeg en dag klagede min nød til min mekaniker, viste han mig den nydeligste lyseblå Triumph Bonneville. Den kørte jeg på i to år, før den blev skiftet ud med en productionracer Triumph Thruxton; den er dog ikke kommet endnu, men dens ankomst afventes med spænding.

Det kunne måske undre, at en pige, der kun vejer 55 kilo, holder sig til så store cykler, men dertil er at sige, at Triumph som sagt ikke hører til de tungeste cykler, den nye vejer ikke meget mere end en 250 Honda, og jeg begyndte jo også med en stor cykel og fandt mig godt tilrette på den. Det største problem er sådan set at få den startet. Med den encylindrede Matchless gik det meget godt, for der var ventilløfter. Det er værre med en twin, men forudsat at tænding og karburator er i perfekt orden, er det kun et trick, man skal lære. Den skal



lige lirkes over kompressionen på den ene cylinder og så alle 55 kilo på den anden cylinder, så snurrer den. Og skal man så på langfart, er det ikke cyklens topfart, der bestemmer farten, men ganske simpelt forholdene, og hvad man har lyst til.

Da jeg udelukkende kører motorcykel for min fornøjelses skyld (frem og tilbage fra arbejde foregår med S-tog), kan jeg ikke rigtig forstå den ringeagt, hvorved motorcyklister bliver betragtet her i landet, og som pige tillige med en vis overbærenhed. Når jeg trækker motorcyklen ud på gaden for at starte den, må jeg høre meget, såsom: »Skal jeg starte den, Søster?«, »Hun er da ikke rigtig klog!«, »Den stakkel, hun har ikke råd til en bil« osv. Også blandt venner og bekendte er der mange, der undrer sig og spørger, om det da ikke ville være bedre at spare sammen til en bil, og når jeg så fortæller, at jeg for de samme penge kan få om ikke flere, så dog en enkelt hæderlig vogn, så undrer de sig endnu mere. Så kan jeg ikke lade være med at fortælle, hvad det egentlig koster at holde sådan en cykel i topform. F. eks. sker det, at man kører et søm eller lignende op i dækket, og så bliver både dæk og slange kasseret, og ellers holder et bagdæk kun ca. 10.000 km, et fordæk lidt længere, og i samme tidsrum går der to forkæder og en bagkæde, og så er der hyppige mekanikereftersyn, ikke fordi der er noget i vejen, men med en højt ydende motor skal ventiler, tænding og karburatorer stå pinligt nøjagtigt, for ellers kommer man hjem med huller i stemplerne, eller afbrændte ventiler.

Men tilbage til, hvordan det er at være pige på motorcykel. En motorcykel virker åbenbart som en rød klud på en tyr på mange bilister, og er det en pige, der kører motorcyklen, er det rent galt. Det er helt utroligt, så mange der med vold og magt skal overhale igen, hvis de ser sig overhalet af en pige på motorcykel, og så sker det med et svedent grin, og ofte bliver der peget fingre. Det skete aldrig, da jeg kørte på scooter – da blev jeg over-

halet, når trafikken tillod det, men nu gælder det bare om at overhale, selv i uoverskuelige sving sker det, ja, der er også dem, der har forsøgt at trænge mig ud i rabatten. I sådan en situation sender man nu en taknemmelig tanke til ham, der har konstrueret cyklens bremses. Jeg kan ikke forstå det; nok kan de andre ikke se, at mit speedometer går til »240«, men de må dog kunne se, at cyklen er hurtig, og at den nåsommelst kunne køre fra en bil, der maximalt kan køre 120. Jeg ved ikke, om det er fordi, man er anderledes, at man skal chikaneres, men det sker ihvert fald ofte.

Nå, det er nu ikke ubehageligheder det hele, hvis det var tilfældet, var jeg nok forlængst holdt op med at køre på motorcykel på landevejen. Der følger mange muntre oplevelser med. I pinsen 1963 skulle jeg passere grænsen til Holland. Der var kilometerlange køer på begge sider, da jeg nåede frem, men da grænsengendarmerne opdagede, at det var en pige på motorcykel, så kan det nok være, at der skete noget. Alle skulle hen og se fænomenet, og det næste kvarter kom der ingen biler over grænsen. Papirerne var ordnet i løbet af nul komma fem, men så skulle cyklen og føreren diskuteres. Og da det endelig var overstået, stillede man sig op i en række og gjorde honnør, medens jeg »kortte fronten af«. Jeg skulle også overnatte i Holland og fandt en lille kro for natten, men da jeg var lidt bekymret for at lade cyklen stå på gaden natten over, blev Triumphen simpelt hen bragt ind i den derværende festsal, så i mit rejsealbum findes nu et meget fornøjeligt billede af cyklen stående midt i salen mellem dækkede borde.

Når man som kvindelig motorcyklist bor i Danmark, kan man godt blive misundelig på englænderne og østtyskerne, for der kan kvinder få lov til at deltage i løb. Det er udelukket her i landet. Det eneste, man kan gøre, er at melde sig ind i en klub, der ikke er så kvindefjendsk som DMU, så kan man få lov til at køre i klubbens grusgrav til træning. Ikke en-



teknisk BREVKASSE

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

Ikke viskostatisk olie i motorcyklernes gearkasser

Tre motorcyklister har klaget deres nød over vanskeligt gearskifte med tilsyneladende mangelfuld koblingsudløsning. I alle tre tilfælde var der benyttet viskostatisk olie på gearkasserne, der samtidig forsynede koblingen med olie. Fejlen kunne føres tilbage til olien, og koblingsfunktionen og gearskiftet blev normalt ved benyttelse af olie af den foreskrevne viskositet.

Skal der f. eks. benyttes SAE 30 motorolie i en gearkasse eller forkædekasse, skal man ikke benytte den viskostatiske olie SAE 10W/30, da den ikke passer til koblingen. Den viskostatiske olie er tynd som en 10 W i kold tilstand og tyk som en SAE 30 olie ved normal opvarmnings-temperatur i motoren, men det er absolut ikke sikkert, at den har den rigtige konsistens til koblingen ved den temperatur, der forekommer i en motorcyklegearkasse. Derfor skal man holde sig nøje til de gearkasseolier og kædekasseolier, fabrikerne foreskriver.

★

Viskermodstand og lysende ladelampe i VW

For et stykke tid siden kunne SMJ berette om, hvordan man ved hjælp af en billig skydemodstand regulerede farten på sine vinduesviskere; det lød som sød musik i mine øren, da jeg førhen har for-

søgt, og det endda på et Bosch værksted, at få gjort noget lignende ved viskerne på en VW 1200 fra 1961, men værkføreren – det så han da ud til at være – mente ganske bestemt at vide, at sådan en viskermotor ikke kunne køre med anden hastighed end den, den var født til.

Foreløbig har jeg måttet give ham ret, for nu har jeg snart pisket det meste af Vestsjælland og det halve København rundt efter sådan en modstand, og foreløbig ganske uden resultat; derfor bedes De nu enten oplyse mig nærmere om, hvilke cirkler jeg fremtidig skal bevæge mig i for at støde på sådan en fyr eller også frivilligt fortælle, hvor De selv købte Deres – og på forhånd tak, hvad De samtidig mumlede om d'hr. Volta, Ampère og Ohm i den forbindelse.

Et andet problem som samme VW har skaffet mig på det sidste, og som det dygtige og effektive værksted, jeg ligger til byrde, hidtil ikke har kunnet afhjælpe, er ladelampen, der er begyndt at gløde svagt (kan kun ses i mørke), når jeg kører med tændt fjern- eller nærllys, fjernprojektor, vinduesviskerne i gang og derefter slår blinklyset til. Værkføreren himself og med ham hans svende har, uden at det gavnede, eftersat stelforbindelsen og kullene i dynamoen og intet mere, og jeg kunne måske også nok være tilfreds hermed, men der er bare det underlige, at lampen også gløder, når jeg kun med fjernlyset tændt accellererer i gearene. Lyset bliver i disse perioder kraftigere.

Har førnævnte elektriske herrer V. A.

og O. nedfældet nogen lov herfor, så De på grundlag heraf kan sige mig, hvordan jeg får den elendige lampe til at være tændt og slukket til de rigtige tider, eller er det nemmest at få et malerværksted til at pensle lidt med tusch på glasset udenfor?

E. H., Slagelse.

De er ikke den eneste, der har fået det svar, at det ikke kan lade sig gøre at nedsætte viskerhastigheden, men det kan så udmærket lade sig gøre, og jeg kan glæde mig over en udmærket funktion i min egen vogn. Jeg har benyttet regulatormodstanden til viskerne beregnet for Fiat 2300 – en almindelig lagervare, som alle bilister kan købe. På min vogn er modstanden skudt ind på stelledningen, men det er ligegyldigt, om man skyder den ind før eller efter motoren. I nogle biler, der er født med to-trins visker, er modstanden skudt ind på feltet alene, hvilket vil sige, at viskermotoren kommer til at køre hurtigere, når modstanden er i funktion.

Med hensyn til den svagt lysende kontrollampe under de nævnte betingelser er svaret morsomt nok det, at det er fordi motoren ligger bag i vognen. Den nærmere forklaring går ud på, at ladekontrollampen »lever af» spændingsforskellen mellem pluspolerne på henholdsvis akkumulator og dynamo, og man kan på grund af de lange ledninger fra kontrollampen til pluspolerne ikke helt holde styr på foretagendet. På VW fabrikken oplyser man, at det kun sjældent helt kan undgås på VW 1200 at ladekontrollampen lyser svagt under forbrugerbelastning, men er tilfældet mere udpræget, kan man undersøge ledningsforbindelserne både ved de nævnte pluspoler og ved kontrollampen. Når lampen lyser kraftigere under acceleration er det næppe på grund af den almindeligste fejl bestående i ovalitet i kommutatoren (kullene slås fra ved stigende omdrejningstal), men derimod en stigning i dynamospændingen. De skal derfor ikke gøre noget ved sagen, medmindre akkumulatoren ikke bli-

ver tilstrækkeligt opladet. Triumviratet V. A. & O. er stærkt impliceret i foretagendet, og tilsyneladende er det sidstnævnte, der driller lidt.

*

Matchless G 80 1954 kan ikke stå distancen

Min udmærkede Matchless har fået nogle nykker, der udarter sig på følgende måde: Den starter som en mis og tager villigt gassen, men når den har kørt nogle få kilometer, taber den fuldstændigt gejsten og dør fuldkommen hen ved hastighed over 50–60 km/t. Når der så lukkes helt af for gassen, slår den nogle knald, og så liver den op igen, somme tider for en meget kort distance af 100 m, og til andre tider op til 5 km, så skaber den sig igen på samme måde. Det samme som ved at lukke for gassen kan undertiden opnås ved for et øjeblik at lukke helt for luftspjældet. For ca. 200 km siden var magneten til eftersyn på et Lucas-værksted. Her undersøgte man den efter sigende meget omhyggeligt, udskiftede adskillige dele og skrev en større regning. Det hele hjalp bare nul og nix. Da man var ved at montere magnetkædedækslet, lagde jeg mærke til, at magnetkæden var noget slap i betrækket, har det nogen indflydelse på den automatiske tændingsindstilling.

E. B., Roskilde.

Man kan i dette tilfælde sikkert roligt se bort fra tændingen, for skønt en temperaturbestemt kortslutning i spolen kan give lignende symptomer, så vil motoren ikke live op igen, for magneten (eller spolen) har haft mulighed for at afkøle lidt.

Billedet passer derfor langt bedre til svigende benzintilførsel, hvilket kan skyldes forstoppelse eller manglende mulighed for luften i at trænge ind i tanken. Når fænomenet optræder, kan De løsne benzindækslet, og hvis motoren derefter opfører sig normalt, må der sørges for ordentlig lufttilgang til tanken. Ved at af-

montere slangen fra tank til karburator vil De let kunne konstatere, om benzinen kan løbe frit ud i en kraftig strøm – stopper denne strøm efter et øjeblikks forløb, tyder det på manglende luft til tanken, og fortsætter strømmen efter løsning af benzindækslet, må lufttilgangen genoprettes.

En slap magnetkæde har ikke større indflydelse på tændingsindstillingen, blot man tager hensyn til forholdet under justeringen, men kæden kan gnave i let-metalhuset, så få den hellere udskiftet.

★

Kort levetid på tændrør

Jeg har en OPEL 1963, 1,5 liter, med Autonic Transistortænding, Kenlowe blæser og Abarth udstødning, som jeg kører temmelig hårdt. Mit problem er tændrørerne, som ikke holder til mere end 4-5000 km, jeg har prøvet flere fabrikater (Bosch – A C – Champion), og hvis jeg

går op i glødetal, sætter den ud. Mener De, jeg med fordel kan bruge Golden Lodge og hvilken type?

W. P., Fredericia.

Under normale omstændigheder holder Golden Lodge væsentligt længere end andre tændrørstyper, men alt tyder på, at der ikke er tale om normale omstændigheder i forbindelse med Deres motor, og derfor ville det sikkert være nok så klogt indtil videre at benytte tændrør af almindelig type som kontrol for visse ændringer.

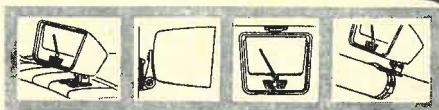
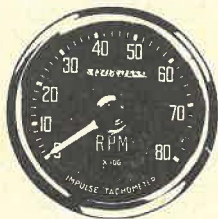
Når tændrørerne ikke holder, kan det f.eks. skyldes omvendt kredsløb i højspændingssystemet, og da De har skiftet den normale spole ud med Autonic Transistortænding, foreligger den mulighed, at anlæggets spole er forkert forbundet. For høj tænding giver som bekendt også en abnorm afbrænding af tændrørerne. Man kan også tænke sig den kombination, at motoren er noget slidt og derfor



Elektroniske omdrejningstællere

AIRGUIDE

Elegant amerikansk model, med mange monteringsmuligheder. 0-8000 O/M. Universal til 6 og 12 volt, + el. ÷ stel. Kan også anvendes ved transistortænding. Komplet med monteringsmateriel og vejledning. Kr. 225.- + oms.



Den kendte SMITHS model fås nu med SPEEDWELL skala. 0-8000 O/M. Til indbygning eller montering i medfølgende panel. Komplet med nødvendige monteringsmateriel og vejledning. Kr. 248.50 + oms.

SVEND OLSEN

City-depot:
Halmtorvet 13, CE 9063

En gros:
Valhøjs Alle 179, Vanløse
(01) 70 77 11

SPEEDWELL

er tilbøjelig til at kokse tændrørene til, medens der på den anden side er lidt falk luft, der kan forøge temperaturen under visse omstændigheder – når vi for omtalte tændingsindstillingen, gælder det ikke alene den statiske fortænding, men selvfølgelig også tændingsreguleringen.

★

Olieproblem

Jeg tillader mig herved at stille spørgsmål om et emne, som givetvis har været behandlet af »Journalen« på et eller andet tidspunkt, men om hvilket jeg intet har kunnet finde, i de to årgange jeg er i besiddelse af. Det er spørgsmålet om det tilrådelige i at blande olier af forskelligt fabrikat, men af samme viskositet?

Den konkrete vanskelighed består i, at næsten alle mekanikere i dette land (min egen incl.) anvender ét bestemt oliemærke og kun dette, hvorfor ens vogn ved eftersyn naturligvis vil blive påfyldt dette fabrikkats produkter.

Så vidt er alt i orden, men når man derefter nogle dage senere konstaterer, at oliestanden er sunket ned under det tilladelige, og man muntert fløjtende drejer ind på den nærmeste tankstation, så opdager man, at det fabrikat, hvis produkt ens motor er påfyldt, ikke føres!!!

Hvis ens munterhed ikke allerede nu går fløjten, så gør den det i hvert fald efter, at man har besøgt ti til femten tankstationer med samme resultat. Retfærdigvis skal det nævnes, at det ikke er vrangvillighed man møder, men at tværtimod samtlige tankpassere beredvilligt tilbyder at påfylde egne fabrikater, alt medens de forsikrer én om, at denne blanding ingen betydning har, når blot der er tale om samme viskositet!!!!

Hidtil har en svag kimen i mit baghoved imidlertid mindet mig om, at jeg et eller andet sted har læst et eller andet om, at de forskellige olieselskaber benytter forskellige aditiver til opnåelse af deres produkters gode egenskaber, samt at disse aditiver ved blanding kan afstedkomme højst uheldige virkninger.

Skal jeg fortsætte med at lytte til alarmklokken eller har tankpasseren ret, når han ser bekymret og medlidende på mig, efter at have påhørt min forklaring???? Gælder »alarmklokken« i givet fald kun for multigradeolier????

A.R., København N

Spørgsmålet om blanding af forskellige oliemærker er nu heller ikke så let at blive klog på, da der i mange instruktionsbøger står skrevet, at man endelig må holde sig til det samme oliemærke. Ofte er det imidlertid olieselskabet, der har betalt instruktionsbogens fremstilling mod til gengæld at få det pågældende oliemærke anbefalet som det eneste i specifikationerne.

Sagen er imidlertid den, at man nu kan blande alle oliemærker, da de forskellige olieselskaber netop tager hensyn til, at deres egne olier skal kunne blandes med konkurrenternes olier uden kvalitetsforringelse. Man kan også udmærket blande olier af forskellig viskositet, blot samtlige olier ligger indenfor den pågældende motors viskositetskrav. Derimod må man aldrig blande vegetabiliske olier med mineralske olier, og hvis en motor har kørt på vegetabilisk olie (R-Olie), bør motoren adskilles og afvaskes, inden man går over til at benytte mineralisk olie. De vegetabiliske olier blev tidligere benyttet en del i racermaskiner, men de er principielt uegnede til standardmotorer, fordi der dannes en del syre. Racermotorer adskilles og renses ofte, af hvilken grund syredannelserne ikke havde større betydning. Spørgsmålet er nu for tiden næsten kun aktuelt i forbindelse med den bagakselolie, der benyttes til Peugeot. Der er påfyldt vegetabilisk olie, men man kan lige så godt benytte en hypoidolie på mineralsk basis, men det kræver en meget grundig gennemskylning og fuldstændig afdrypning af differentialet, før den anden olietype påfyldes, da en blanding af vegetabilisk og mineralisk olie giver en klistermasse uden smøreevne.

★

Ladestrøm på Triumph 100

Jeg skriver ind til Dem i håb om, at De kan hjælpe mig. Det drejer sig om lademekanismen; altså dynamo og relæ.

Sagen er den, at den ikke vil lade efter at jeg har kørt ca. 1-2 minutter, jeg har 2 km til arbejdspladsen, og når jeg har kørt ca. halvdelen af vejen, holder den op med at lade. (Den lader meget fint i begyndelsen efter at motoren er startet).

På værkstedet siger de, at relæet er dårligt og bør udskiftes. Nå, jeg skifter relæ og dynamokul ud, pudser kommutatoren, renser dynamo, det er altså meget godt, men resultatet er det samme, den holder op med at lade efter et øjebliks kørsel; ledninger og stelforbindelse har jeg efterset og rensset, altså uden resultat. Hvad gør man i sådan et tilfælde; kan det tænkes, at det kommer fra dynamo, men så skal det vel ikke vise sig på den måde? Batteriforbindelser er i orden.

C. D., Rungsted Kyst.

Desværre er tilfældet meget typisk, navnlig når det gælder motorcykler. En fejl som den ovennævnte (i Deres brev) kan både skyldes spændingsregulatoren og dynamoen, men man kan kun gætte, indtil anlægget er blevet gennemmålt og afprøvet. Derfor bliver det rent lotteri uden videre at udskifte relæet.

I dette tilfælde skal det nok vise sig at være en temperaturbestemt kortslutning i dynamoen, hvis der overhovedet er nogen fejl. De må huske, at amperemeteret umiddelbart efter en start vil vise ret kraftig ladestrøm, men hvis akkumulatoren iøvrigt er godt opladet, vil amperemeteret derefter vise omkring nul, så spørgsmålet er, om der er godt lys på maskinen ved stoppet motor, hvilket er den simpleste kontrol af akkumulatorens ladetilstand. Er lyset rødt og svagt, er akkumulatoren dårligt opladet, og dynamoen må da sættes i et dertil indrettet prøvebord på et Lucas serviceværksted.

*

Se.....
professionelt
på friktionsfaren
- gør som den
erfarne bilist - brug



MOLYKOTE®

- en ekstra beskyttelse af motorens belastede glideflader - større sikkerhed - mindre slid - højere kompression.

MOLYKOTE danner via olien en fast smørefilm mellem alle motorens belastede dele: større sikkerhed - mindre slid - højere kompression! Flere oplysninger? Bed om brochuren - eller ring/skriv til

ERIK JUNGFAK A/S KRONPRINSENSVEJ 9 KØBENHAVN F - TLF. FA 5050

Justering af FIAT 1900

De bedes venligst oplyse mig om følgende mål på Fiat 1900: årgang ca. 1955 motornummer 105000-012325:

- 1) Topstykkeboltens tilspænding
- 2) Ventilernes spillerum
- 3) Dwell Grader
- 4) Den automatiske fortændings begyndelse
- 5) Maximal fortændings grader
- 6) Hvilken karburator hører til denne motor?
- 7) Hvor stor er normalforbruget af benzin ved f. eks. 80 km? *H.A.C.*

Topstykkeboltene på Fiat 1900 skal tilspændes med 9,0 kgm, ventilspillerummet for samtlige ventiler er ved kold motor 0,15 mm, kontaktafstanden er 0,45 mm (dwellvinkel opgives ikke), ved tomgang er fortændingen 0° – 2° , og den maksimale fortænding er 37° (andre data opgives ikke i servicebogen) og karburatoren er en Weber 34 DR 6SP. Benzinforbruget har vi ved 80 km/t i 5. gear målt til 9,15 liter pr. 100 km for en Fiat 1900 A i 1955.

★

Redaktionelle strøttanker

(fortsat fra side 616)

en sådan kunne med fordel indføres allerede nu på vore motorveje – senere vil det uden tvivl blive en tvingende nødvendighed. Derimod har vi stadig en paragraf, der siger, at man skal vise hensyn, og hensynsløs kørsel kan straffes. For mange år siden skrev jeg, at politiet burde skride ind overfor bilister, der med en endeløs række biler efter sig sneglede af sted på veje, hvor overhaling var umulig, og en sådan indgriben bliver stadig mere nødvendig, hvis trafikken skal holdes i gang under de stadig vanskeligere betingelser.

De langsomtkørende bilister forsvares ofte af synspunkter som »hvorfor skal nutidens mennesker race af sted«, »tidens opskruede tempo giver dårlige nerver og stress« o.s.v., men nutidens mennesker har skabt et stykke godt værktøj i den moderne bil, og en almindelig, rutineret

til alle ejere af

Volvo

med B-18 motor

Når De skifter tændrør, så gør Dem selv den tjeneste at forlange CHAMPION

TYPE L-87 Y

(Model B 16A: J-7, B 16B: J-10Y)

CHAMPION

VERDENS MEST SOLGTE TÆNDRØR



bilist får ikke dårlige nerver af at køre med 100 km/t, hvor dette er naturligt, hvorimod stress lyser ud af den bil, der snegler sig af sted med en kører, der egentlig slet ikke burde køre bil, fordi det er en opgave, der ligger udenfor den pågældende persons natur og evner. I dette tilfælde har vi ikke brug for propaganda, men en ganske klar tilkendegivelse af, at lovens bogstav vil blive benyttet mod trafikanter, der på grund af unaturlig langsom kørsel til gene for den almindelige trafik viser udpræget mangel på hensyn. Når disse trafikanter ikke har tilstrækkelig fantasi til at forestille sig, at de ikke alene er hensynsløse, men også direkte farlige, så har de dels ikke tilstrækkelig praktisk anvendelig fantasi til at køre bil, dels har de ikke fantasi nok til at forestille sig, at en propaganda er henvendt til dem – de vil føle sig i deres gode ret til fortsat at være hensynsløse, for denne form for hensynsløshed har myndighederne bifaldet gennem årtier.

Pige på motorcykel

(fortsat fra side 656)

gang sandsæk i en sidevogn må man være. I England er et af øjeblikkets mest kendte sidevognspar i trials »Mr. and Mrs.«. Hvis det en dag skulle ske, at DMU så med mildere øjne på kvindelige motorcyklister, så ville jeg ønske, at man her i landet kunne arrangere »clubman« løb. Englænderne har mange forskellige klasser lige fra »Tiger Cubs« til klassen for over 500 production racers, så man behøver ikke at stille op med de dyreste racermaskiner. På grund af forholdene her i landet er jeg medlem af en engelsk klub, selv om den fornøjelse, jeg kan have af den, er ret begrænset, men jeg glæder mig rigtigt til at komme ud at køre, når jeg er på ferie derovre.

Kirsten Peschel

-sæt Dem ind i

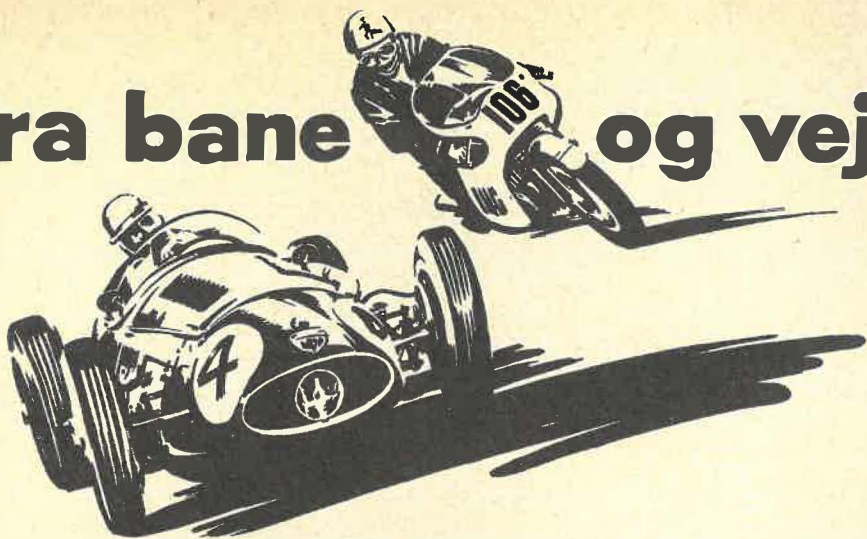
TRIUMPH HERALD 1200 E

51 hk motor - 96 % frit udsyn - lille vendediameter (7,7m) - let at manøvrere og parkere - sporty gears'ang - elegant interiør - effektiv rustbeskyttelse - kun service for hver 10.000 km - 12 mdr.s garanti. Se og prøv en Herald hos nærmeste Triumph forhandler.



DANSK AUTO IMPORT A/S, CLOSTRUP

Fra bane og vej



Den udenlandske bilsport

Polsk Rally

Det sensationelle polske hold Zasada/Osinski er stadig med helt i toppen. Med deres lille Steyr-Puch 650 TR blev holdet nummer to på hjemmebane i det næsten 3000 kilometer lange polske rally foran berømtheder som Erik Carlsson, Saab, René Trautman, Lancia, og Pat Moss-Carlsson.

Løbet blev en succes for den engelske BMC fabrik, idet Rauno Aaltonen/Tony Ambrose, som fabrikens eneste startende hold, hjemtog førstepladsen. Kun 33 af de ialt 78 startende hold gennemførte løbet.

★

Tysklands Grand Prix

Den 29-årige skotte Jim Clark har på nuværende tidspunkt allerede vundet dette års verdensmesterskab i formel I klassen, og han behøver egentlig ikke bekymre sig om de sidste tre afdelinger. Med seks GP-sejre på .rad har Clark sikret sig

så mange points, at han er urørlig. For Jim Clark har denne sæson været fantastisk. En gang tidligere har han været verdensmester, det var i 1963, men i år blev han det på den mest overbevisende måde, man kan tænke sig. Af syv af sæsonens foreløbige VM-løb har Clark som nævnt vundet de seks, hvori han har deltaget. I Monaco Grand Prix var han ikke med, da han i stedet var travlt optaget med at vinde det store Indianapolis-løb. I sandhed et imponerende resultat af trekløveret Clark, Chapman og Lotus-Climax.

Det var iøvrigt første gang, at Clark vandt Tysklands Grand Prix på den berygtede Nürburgring, han gjorde det til gengæld på sin sædvanlige overbevisende facon ved at føre fra start til mål, samtidig med at han undervejs gentagne gange forbedrede banerekorden. Clarks vindertid for løbets 342,15 km blev 2 timer 07 min. og 52,4 sek. På andenpladsen kom Graham Hill, BRM, og på de to næste pladser fulgte Dan Gurney, Brabham og Jochen Rindt, Cooper.

Den anden lille skotte Jackie Stewart, BRM, der plejer at være med helt fremme, måtte udgå efter en tur i det grønne, hvorved forhjulsophængningen blev beskadiget.

Alpe Rally

Efter at have kørt rundt i de franske alper en uges tid var deltagerantallet i dette års Alpe Rally, der talte hele den europæiske rally-elite, reduceret fra 93 startende hold til 32 fuldførende hold. De mange frafald skyldtes dels kollisioner dels mekaniske uheld på grund af den hårde belastning.

Alpe ralliet blev vundet af franskmænden René Trautmann, der som medkører havde den kvindelige rally-mester Claudine Bouchet. Det sejrende hold kørte en italiensk Lancia Flavia Zagato. Man skal helt tilbage til 1954, hvor Louis Chiron vandt Monte Carlo-løbet i en Lancia Aurelia, for at finde en tilsvarende raley-placering til Lancia. Monte Carlo-vinderne Timo Makinen/Paul Easter blev nummer to i BMC Mini Cooper S, mens Henry Taylor/B. Melia kom på tredjepladsen i Ford Cortina Lotus. Paddy Hopkirk/Henry Lindon tog fjerdepladsen også i en BMC Mini Cooper S.

Dameklassen gik til Pauline Magman/Valerie Domleo, Mini Cooper S.

Rootes-kørerne Peter Harper/Mike Hughes blev frtaget en sikker sejr i GT klassen, da man ved nærmere kontrol fandt ud af, at deres Sunbeam Tiger var forsynet med en Ford V 8 motor med mindre ventiler end den homologerede udgave.

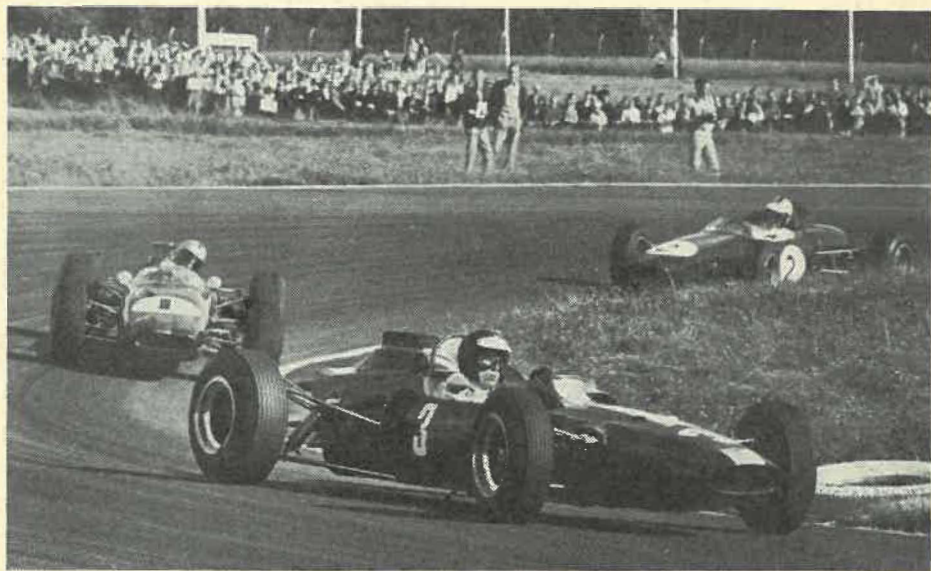
★

Kanonløbet i Karlskoga

Den 8. august var der rettet an til det store formel 2 løb på den tre kilometer lange bane i Karlskoga. Deltagerlisten talte navne som Jim Clark, Graham Hill, Jack Brabham, Jackie Stewart, Mike Spence og Denis Hulme.

Allerede ved træningen stod det klart, at Brabham ikke ville benytte de bebudede Honda motorer i sine vogne, men dette hindrede ham ikke i at få noteret næstbedste træningstid efter Graham Hill med Cosworth motoren.

Selve løbet fik et lidt tamt forløb efter



Det var med køre af verdenseliten svenskerne afviklede dette års største skandinaviske automobilsportsbegivenhed »Kanonloppet« i Karlskoga. Her fører dette års verdensmester Jim Clark foran Formel 2 løbets endelige vinder Jack Brabham samt Dennis Hulme, begge i Brabham vogne.

de tre første meget begivenhedsrige omgange. Hill tog føringen på den første trekvarter baneomgang for at køre lige ud i opløbssvinget, hvorefter Brabham overtog. På den næste omgang blev han overhalet af Jim Clark, som straks etablerede et forspring for at trække sig tilbage efter velodromkurven med en motor, som nægtede at tænde. Igen i spidsen, Brabham med sin holdkammerat Hulme på andenpladsen, derefter det svenske indslag Joacim Bonnier med sin M.R.P. Lola, Spence og Stewart. Stewart måtte et par omgange efter tages ud af løbet, da hans Cooper slægtede en hvis James Bonds Aston Martin på ved at sprede en strøm af olie over hele banen. Stillingen forblev herefter uforandret i mål, selvom det en overgang så ud til at lykkes for Spence at overhale Bonnier.

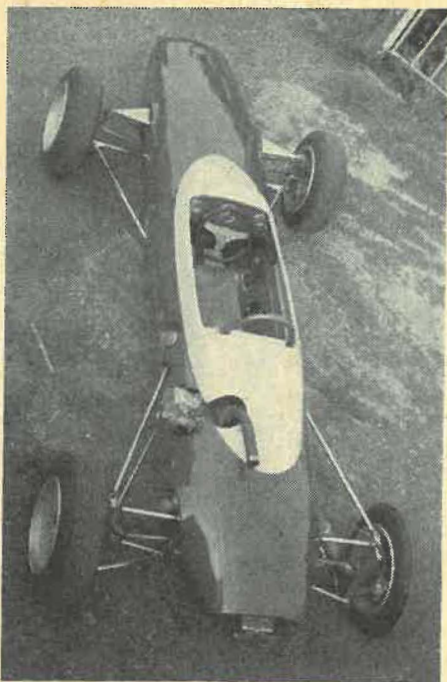
I forbindelse med dette løb blev der afholdt et standardvogns løb, som talte til europamesterskabet, og her var Danmark repræsenteret med de fire Cooper kørere Jørgen Fog, Erik Höyer, Hans Trap-Nielsen og Christian Nellemann. Sidstnævnte klarede sig fint ved at besætte en første plads i sin klasse kun passeret af Bosse Ljungfelt i Ford Mustang og John Whitmore i Lotus Cortina. Efter sin førsteplads her (andenplads i EM-klassen 1000-2000 ccm) ligger Chris Nellemann nu på en flot andenplads i det samlede resultat fra fem løb tællende til EM, idet han har scoret to førstepladser i løb i Holland og Luxemburg.

★

Ny engelsk formelvogn

Det lille engelske firma Ginetta Cars, Ltd., der tidligere kun har produceret små sportsvogne, har nu også fået en formelvogn på programmet.

Der er tale om en formelvogn, der alt efter hvilken motor man monterer, kan starte både i formel 2 og 3. Konstruktionen er ret så bemærkelsesværdig i forhold til øvrige mærker, idet både karosseri og chassis er støbt i glasfiberarmeret plastic. Denne konstruktionsmetode har ikke tid-



En ny formel vogn i en ny vinkel, Ginetta F2/3.

ligere været benyttet til en formelvogn; men Colin Chapman's første GT-model, Lotus Elite, der i øvrigt ikke produceres længere, var konstrueret på samme måde.

★

Hollands Grand Prix

Lotus-chefen Colin Chapman vil sent glemme dette års hollandske grand prix. For det første vandt hans førstekører Jim Clark her sin fjerde GP-sejr i træk i år og den femte i alt foreløbig, og for det andet – og det er nok især det, der længst og stærkest vil blive husket af Chapman, blev han arresteret og tilbageholdt af det hollandske politi. Episoden, der vakte megen harme i den engelske lejr, udspillede, da Chapman kort før start forsøgte at komme tilbage til depotet. Han kom ved en afspærring i håndgemæng med en af de kontrollerende betjente, fordi han intet armbind bar, og først ved løbsledens mellemkomst fik Chapman lov til at

gå; men efter løbet mødte der betjente op og arresterede Lotus-chefen for at have forulempet embedsmand i funktion, og Chapman blev taget med af politiet. Det hele blev blæst op til en mægtig affære, den britiske konsul blev indblandet, Clark nægtede at modtage sine præmier, men lige meget hjalp det, og stakkels Chapman måtte tilbringe natten bag lås og slå, for først at blive løsladt den næste dag med en betinget dom.

Selve løbet endte som nævnt med en sejr til Jim Clark. Han tilbagelagde de 80 omgange, der svarer til 335,44 km på 2 tim., 03 min., 59,1 sek., hvilket giver en gennemsnitshastighed på 162,326 km/t., der er ny rekord. På andenpladsen kom den anden flyvende skotte, den meget lovende Jackie Stewart, BRM, kun 8 sek. efter Clark. Trediepladsen gik til amerikaneren Dan Gurney, Brabham, og først som nummer fire kom Graham Hill, BRM, med en omdrejningstæller, der ikke fungerede. Dennis Hulme, Brabham, og Richie Ginther, Honda, kom på de efterfølgende pladser. Den japanske vogn er meget hurtig, dette beviste Ginther i starten, hvor han skød frem som et pro-

jektil foran de øvrige og førte løbets første omgange. Amerikaneren Ronnie Bucknum, der var Hondas første FI kører, er ikke knyttet til det japanske mærke længere. Der viskes om, at Phil Hill skal overtage hans rolle.

Den indenlandske bilsport

Roskilde Ring – Grand Prix 1965

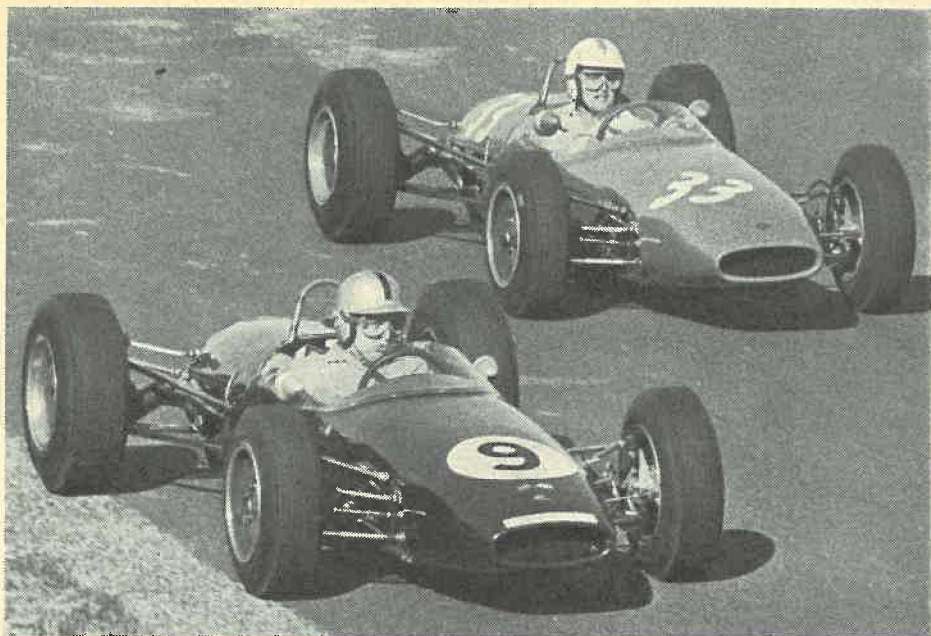
Dramatiske episoder skortede det ikke på i løbet af week-enden; men heldigvis var det hver gang kun materiellet, det gik ud over. Værst så det ud, da den unge islandske kører Sverrir Thoroddson mistede herredømmet over sin Brabham, da det ene baghjul punkterede ved udgangen af Ford-svinget med det resultat, at både vogn og kører blev slynget langt op i skrænten. Islændingen kom fri af vognen, og i det høje græs skete der ham intet – han var heldig. I samme sving mistede danskeren Poul H. Petersen på grund af for hurtig kørsel også herredømmet over sin Morris Cooper, der røg op i skrænten



Med sin sejr i 12-timers løbet Rheims har den amerikanske racerfører Bob Bondurant i Carroll Shelby's Cobra Ford brudt Ferrari's enehærdømme i kampen om titlen »World Manufacturers Championships« for serieproducerede GT-vogne.

Efter afviklingen af de første 10 løb, der tæller med til den eftertragtede titel, stod Cobra Ford så sikkert med hensyn til sejre og points, at den kunne tåle at tabe de resterende tre løb.

På billedet ses Ford Cobra Daytona Coupé.



Tyskeren Kurt Ahrens, Brabham, hentede sig en fortjent sejr i formel 3 klassen ved grand prix'et på Roskilde Ring. Her ses Ahrens (nr. 9) i hård kamp med en af sine værste konkurrenter, sydafrikaneren Trevor Blokdyk, Brabham.

og hegnet nær tilskuere, for efter en gevaldig lufttur atter at dykke ned på banen.

I flere af klasserne blev der kørt så hårdt, at hjulene begyndte at flyve gennem luften, men her lykkedes det hver gang de dygtige køreere at holde deres vogne på ret køl. Selv da Jan Heggov i Pirelli-svinget tabte det højre baghjul, lykkedes det ham at styre vognen ind til siden.

På grund af megen olie på banen var der også mange, der fik sig en lille karuseltur.

I mange af klasserne gik det så stærkt, at banerekorderne gang på gang blev trykket, således nåede englænderen Chris Irwin i formel 3 klassen helt ned på 42,9 sek., hvilket kun er 2/10 sek. fra den absolutte banerekord, der indehaves af Jack Brabham og som blev opnået i en Lotus formel I vogn.

Løbenes hovedbegivenhed var naturligvis formel 3 klassen. Her var der virkelig

krig på kniven, og kampen var hård, idet kun de 18 hurtigste gik videre til søndagens finaler. Kun en af de danske køreere kom igennem nåleøjet. Det var Jørgen Ellekær, der med sin Brabham fik en endelig placering som nummer fem, hvilket er et udmærket resultat i det fine selskab.

Det endelige resultat i formel 3 klassen blev en meget fortjent sejr til tyskeren Kurt Ahrens, jun. Den tyske Brabham-kører kørte i alle afdelinger taktisk meget klogt. Han kørte stærkt og meget sikkert, var hele tiden med fremme i spidsen, hvor han pressede tempoet i vejret for så at gå helt frem på førstepladsen, når de øvrige kanoner blev for ivrige og gik i spin. Jo, det var bestemt en velfortjent sejr, der tilfaldt den lille tysker. På andenpladsen kom sydafrikaneren Trevor Blokdyk, Brabham, og først som nummer tre kom vinderen fra »Kanonloppet« Chris Irwin. Både Irwin og schweizeren Jürg Dubler kørte også Brabham.

En klasse, hvori der også deltog mange udlændinge – eller rettere svenskere – var klassen for sportsvogne, gruppe 4, indtil 2000 ccm.

Det blev her til en meget kneben sejr til Egert Haglund, Lotus 23 foran Anders Josephsson i samme mærke.

Volvo-Cortina klassen manglede lidt af den sædvanlige spænding. Det var tydeligt, at de hurtigste Volvo'er ikke formåede at følge Cortina'erne. At Tom Belsø alligevel endte på en samlet andenplads skyldtes udelukkende, at Cortinafolkene havde uheld. Vinder af klassen blev Aage Buch Larsen, Ford Cortina.

Standardklassen, indtil 851 ccm, var præget af unødigt hård kørsel. Den blev vundet af svenskeren Leif Sjöstrand, DKW F 11, foran danskeren Keld Hansen, SAAB Sport.

Efter fin kørsel gennem begge løbsdage sejrede Jørgen Fog, Morris Cooper, i klassen 851–1300 ccm, grp. 2 foran Erik Høyer i samme vogntype.

Lige så sikkert vandt Hans Trap-Nielsen Cooper-klassen gruppe 3 1001–1300 ccm efter at Arne Riis, der om lørdagen

tabte et forhjul, om søndagen ikke helt formåede at følge den dygtige og godt kørende Trap-Nielsen.

Den belgiske kører Teddy Pillet var i sin Fiat Abarth helt urørlig i gruppe 3, 0–1000 ccm. Han vandt hver gang, han var på banen. Ove Scharff, Morris Cooper, kørte nogle gode løb, og da han samtidig havde den fornøjelse, at hans vogn holdt begge dage, hentede han sig en fortjent andenplads. Arne Ditlevsen blev nummer tre i Austin Cooper.

Motorcyklesporten

Guldbarrelobet

Omkring 23.000 tilskuere overværede årets største danske motorcykelbegivenhed, det snart klassiske »Toms Guldbarrelob« på Charlottenlund Traverbane.

Var interessen stor hos publikum, så var man blandt det store felt af kørere mindst lige så spændt på udfaldet. Med ti af Europas bedste langbanekørere på deltagerlisten betragtede man nemlig det danske motorsports derby som en slags generalprøve før europamesterskabet i



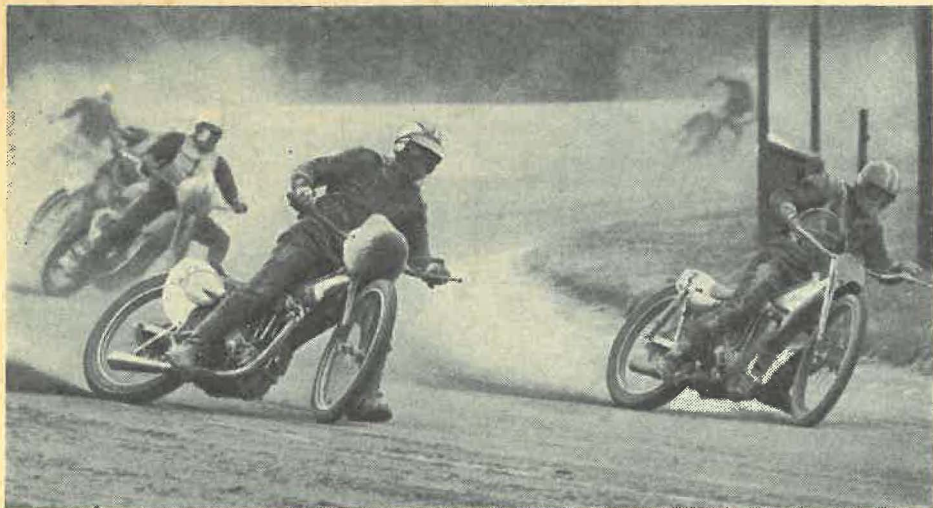
Lige ud ad landevejen..!

Rigelig plads, også til familien – Hydrolastic affjedring, der giver fremragende køreegenskaber, vejbeligenhed og kurvesikkerhed – og en kørselsøkonomi på op til 18 km på literen. Motoren foran – benzintanken bagi. Intet under, at Morris Mascot er populær i dag og vil blive ved at være det. For den er allerede nu en »klassiker«. Pris excl. lev.omk. kr. 15.442. Forlang en prøvetur i Deres nye Mascot.

MORRIS MASCOT

VINDER AF MONTE-CARLO LØBET 1964 OG 1965





Kampen om sølvtojet var hård til det sidste. Her er Esko Koponen (2) ved at gå udenom Jon Ødegaard (3). Bag disse to ligger Olavi Turunen (1).

Finland, hvor den danske europamester og publikumsfavorit Kurt W. Petersen skal forsvare sit mesterskab, og her skal det nok gå for den sympatiske og dygtige danske kører, især hvis teorien om at en dårlig generalprøve giver en succesrig premiere. Det gik nemlig ikke rigtig for Kurt W. til Guldbarreløbet, der var hele tiden vrøvl med maskineriet, noget der iøvrigt overgik mange af kørerne. Kurt W. lagde ellers ud i sin sædvanlige stil med straks fra starten at gå frem i spidsen, og det var tydeligt, at hans maskine gik meget stærkt; men da godt en halv omgang var tilbagelagt »døde« hans motor under ham. Men en knækket knastaksel brast europamesterens sejrskancer, for selvom en reservemaskine holdt klar i ryttergården, var det den hurtige cykel, der var havareret, og den lod sig desværre ikke reparere på stedet. Undervejs til finalen vandt Kurt W. dog et opsamlingsheat, men her var det mere hans køredygtighed end maskinens hurtighed, der var skyld i resultatet. Selv om tre af de andre store navne helt var faldet fra, var det alligevel klart, at mulighederne for en dansk sejr i finalen var ringe.

Det blev da også kun til en fjerdeplads til Kurt W., medens den store fight om

de første pladser stod mellem de to finner Olavi Turunen og Esko Koponen samt den hurtige nordmand Jon Ødegaard. Mellem disse tre kørere skiftede placeringerne hele tiden, indtil det lige før sidste sving før målstregen lykkedes Esko Koponen at gå frem og sikre sig den første aktie i det nye kostbare sølvkaffestel, der har en værdi på over 10.000 kr. Koponens vindertid for de fire omgange (tidligere kørte man kun tre omgange) blev 2,08,4. På andenpladsen kom nordmanden Jon Ødegaard og som nummer tre Olavi Turunen. Derefter fulgte så de tre danskere Kurt W. Petersen, John Sylvest Andersen og veteranen Villy Mathiasen. Dagens hurtigste tid opnåede den anden danske veteran Svend Nissen, da han i dagens første start vandt i tiden 2,06,3.

Heller ikke i klassen, senior sport 250 ccm gik det for Kurt W. Petersen. Her deltog han på en specialbygget Puch, men de gode træningsresultater, han havde opnået med denne maskine, lod sig ikke gentage, da det virkelig gjaldt. Nu vandtes klassen af Finn Pauli Thomsen på en spansk Bultaco foran Carsten Bryde Nielsen, Husqvarna, og Jens Munkedal, Honda.

Klassen indtil 500 ccm gik til Ingvar Jensen, A.J.S., der vandt sammenlagt foran Poul Jørgensen, Matchless, og Erik S. Jensen, der kørte samme mærke.

Endelig sejrede sidevognsparret Günther Bomme/Erik Petersen på deres Norton meget suverænt i sidevognsklassen indtil 500 ccm. På de to efterfølgende pladser kom Verner Poulsen/Jørn Aamann, Triumph og Jørgen Nielsen/Arne Nielsen, Norton.

*

Den internationale PG-serie

Pointstillingen i kampen om verdensmesterskabet i 250 ccm klassen var inden det østtyske GP sådan, at Jim Redman skulle kæmpe hårdt, hvis han skulle gøre sig håb om at erhverve titlen, og en sejr til Read ville næste være det samme som mesterskabet. Derfor var det ikke uden grund, at man ventede en kamp om muligt endnu hårdere, end disse to køreplejede at præstere, men det kom til at gå helt anderledes. I drivende regn afvikledes løbet, og alle »kendere« var sikre på en sejr til Read's lethåndterlige Yamaha, men den kunne slet ikke stå sig mod Redman's Honda, hvis det da simpelthen ikke var Read, der ikke kørte så godt som Redman – den slags er ikke så let at afgøre. For en gangs skyld var der ved mållinien ca. 13/4 minut mellem de to ryttere, og Redman vandt med en gennemsnitshastighed på 147,17 km/t.

I 350 ccm klassen førte Giacomo Agostini, MV Agusta, med lidt over 30 sekunder, da han måtte udgå på fjerdesidste omgang, og derefter vandt Redman på Honda som eneste rytter, der gennemførte de 18 omgange – gennemsnitshastigheden blev 158,77 km/t. Flaget af på 17. omgang blev Woodman nummer to på MZ, og Havel besatte trediepladsen med en Jawa.

I 125 ccm klassen var der som ventet tæt besat med MZ, men alligevel blev den eneste Suzuki kørt af Frank Perris vinder med en gennemsnitshastighed på 139,58 km/t. På andenpladsen kom D. Krumpholz, MZ, foran Woodman, MZ. Krump-

holz havde en overgang en meget hård kamp med Perris og førte endda løbet en overgang til stor jubel for de ca. 200.000 tilskuere, men så tabte hans MZ pusten, og Perris vandt overlegent. Hailwood gav endnu en opvisning i 500 ccm klassen, som han vandt overlegent på sin MV Agusta med mærkekammeraten Agostini på andenpladsen, og kun disse to ryttere gennemførte de 20 omgange, medens Driver (Matchless) og Ahearn (Norton) blev flaget af i nævnte rækkefølge, da de var på 19. omgang. Hailwood tog den med ro i begyndelsen af løbet, men gennemførte dog med 150,6 km/t – en ganske morsom sammenligning med 250 ccm klassen!

Czechoslovariets GP talte for første gang til verdensmesterskabet, og det bragte ikke de store overraskelser, når man ser bort fra 125 ccm klassen, hvor Hugh Anderson styrtede mindre end en halv omgang fra mållinien, hvorefter Frank Perris kunne notere endnu en sejr i denne klasse med Woodman (MZ) på andenpladsen.

Read tog revanche fra Østtyskland ved at vinde 250 ccm klassen på sin Yamaha endda med mærkekammeraten, Duff, på andenpladsen foran Redman's seks-cylindrede Honda.

Til gengæld kørte Redman sin 350 ccm Honda til en overlegen sejr i denne klasse. På andenpladsen kom Woodman med en 251 ccm MZ foran Sevastianov på Vostok. Redman's gennemsnitshastighed var 152,26 km/t. Hailwood og Agostini gentog deres opvisning på MZ Agusta i 500 ccm klassen.

Ulster GP giver ofte overraskende resultater, og dette år var ingen undtagelse. I 350 ccm klassen kom den traditionelle duel i gang mellem Read og Redman, der hurtigt kørte fra Woodman og Stastny. Først gik Woodman ud med brud på en kølevandsslange, og da gearkassen brød sammen på Read's Yamaha, førte Redman stort foran Stastny med 1 1/2 minut, og da også gearkassen på Redman's Honda begyndte at gøre knuder, havde han et forspring på to minutter, så han kun-

ne tage den med ro de sidste to omgange, men under en opbremsning en halv omgang fra mål ramte han en fed olieplet på kørebanen, og han styrtede, hvilket kostede ham et brækket kraveben. Stastny kunne derefter køre sin Jawa i mål som vinder, hvilket blev en stor overraskelse for ham.

Da Redman ikke kunne starte i 250 ccm klassen, blev situationen den, at Read end ikke behøvede at starte for at være sikker på verdensmesterskabet, men han bidrog til en dobbeltsejr for Yamaha, da han gik over mållinien som vinder med mærkeammeraten, Duff, på andenpladsen. Woodman blev nr. 3 på MZ, og der var ca. 40 sekunder mellem hver af disse tre ryttere.

Degner vandt en meget overlegen sejr i 125 ccm klassen, da han kørte sin Suzuki i mål næsten tre minutter foran Enderlein's MZ. Degner kørte hurtigste omgang med en gennemsnitshastighed på 146 km/t.

MV startede ikke i 500 ccm klassen, da Hailwood allerede har verdensmesterskabet sikret, og det blev derfor et åbent løb for de »private«. Driver førte på Matchless med Conn, Norton, tæt efter sig, men da en kraftig regn satte ind, skød irlandereren R. Creith op gennem feltet, overtog føringen med sin Norton, og han holdt sig i spidsen, indtil han gik over mållinien som vinder – 8,4 sekunder foran så erfaren en kører som Driver. Gennemsnitshastigheden for Creith blev 138,69 km/t.

Forholdsvis tidligt i moto-cross sæsonen sikrede Jeff Smith sig et godt forspring i kampen om verdensmesterskabet, og med sin sejr i Holland vandt han mesterskabet i 500 ccm klassen til sig selv og BSA, men det var i grunden ikke så overraskende at finde en tidligere mester i denne situation, da både han og fabrikken havde sat meget ind på en britisk sejr.

Mere overraskende var det at finde russeren, Victor Arbekov, rykke støt og sikkert op gennem pointtrækken, indtil han efter 11. løb førte så sikkert med

point, at der næsten skulle et mirakel til, hvis han skulle undgå at blive verdensmester. Han havde da 49 points foran Joel Roberts (Belgien) 40, Åke Jonsson (Sverige) 30 og Dave Bickers (England) 30. Da hver kører kan sammenlægge sine syv bedste resultater, gælder det naturligvis om ikke at gå glip af noget løb, men russerne tager det med en knusende ro – som tidligere meddelt stillede man på grund af 1. maj festlighederne i hjemlandet ikke til start i et løb, og i det engelske 250 GP måtte man også savne Arbekov. Bickers vandt løbet, men for at nå mesterskabstitlen skulle han vinde årets resterende løb, medens Arbekov ikke måtte nå højere end en enkelt tredjeplads. I det svenske 250 GP fik Arbekov en andenplads, da han og Torsten Hallman vandt hver sit heat med Hallman (Husqvarna) som endelig vinder på bedst sammenlagt tid. Arbekov (CZ) sikrede sig med disse 6 points mesterskabstitlen, der for første gang går til Sovjetunionen.

1966-NYHEDER

(fortsat fra side 638)

Opel med overliggende knastaksel

Opels modeller har en forunderlig evne til at vokse – Rekord er større end den gamle Kaptajn, og nu bliver Kadett næsten lige så stor, som Rekorden var for en halv snes år siden (endda med større sporvidde). Kadett er blevet 182 mm længere og 103 mm bredere, akselafstanden er forøget 91 mm, og sporvidden er forøget med 50 mm foran og 75 mm på bagakslen. Totalhøjden har fået et minus på 13 mm, bagagerummet er 13 % større, og benzintankens kapacitet er sat op fra 33 liter til 40 liter.

Den forholdsvis ny Kadett-motor er ikke ændret i sin konstruktion, men boringen er forøget til 75 mm (slaglængde stadig 61 mm), og slagvolumen er derefter 1078 ccm. Med et kompressionsforhold på 7,8:1 udvikler denne motor 54



I det ydre er der ikke store forandringer på Rekord, men der er en helt ny motortype med overliggende knastaksel.

hk SAE ved 5600 omdr/min, og i en S-udgave med kompressionsforhold 8,8:1 udvikler motoren 59 hk – S i motorbetegnelsen betyder hos Opel, at motoren kræver superbenzin. Forhjulenes bremseareal er forøget, tophastigheden er 130 km/t mod tidligere 120 km/t, og trods vægtforøgelsen til 730 kg for to-dørs og 755 kg for fire-dørs sedan er accelerationsevnén forbedret. Dækstørrelsen er 6.00×12, men S-motoren kan kun leveres i forbindelse med 13" hjul og skivebremser på forhjulene. Af nyheder på Kadett skal endvidere nævnes runde instrumenter og trykt kredsløb på forpanelet, 12 volt anlæg og mere effektivt varmeapparat.

Opel Rekord er næsten uændret i karosseriet, men der er nyt forparti med rektangulære lygter og der er separate lygtehus for blinklysene bag på vognen. Derimod er der helt nye motorer med overliggende knastaksel og fem hovedlejer i tre slagvolumenklasser: 1,5 liter med 67 hk ved 5000 omdr/min, 1,7 liter S-motor med 84 hk ved 5600 omdr/min og 1,9 liter S-motor med 102 hk ved 5400 omdr/min. Rekord er som standard udstyret med 1,5 liter motoren, medens coupe og fire-dørs Luxe leveres med 1,7 liter S-motor. 1,9 liter S-motoren kan leveres til samtlige modeller som ekstraudstyr, men kun i forbindelse med bremseforstærker og 5,90 S×13 dæk. Samtlige



Kadett coupé har fået helt nye linier bl. a. ved en såkaldt »fast back«.

modeller har skivebremser på forhjulene og to-kreds bremsesystem. I forbindelse med 1,9 liter motoren kan Rekord nu leveres med automatisk transmission af samme type, som benyttes til Kaptajn og Admiral. Samtlige Rekord modeller har nu 12 volt anlæg, og bagakslens sporvidde er forøget fra 1276 mm til 1352 mm.

Også Kaptajn og Admiral har fået ny motor med overliggende knastaksel og syv hovedlejer – i SMJ 1964, side 523, påpegede vi nødvendigheden af at slippe af med de lange stødstænger, hvis Opel-motorerne skulle op på større omdrejningstal. Boring og slaglængde på den seks-cylindrede motor er henholdsvis 92 mm og 69,8 mm, hvilket giver et slagvolumen på 2784 ccm. Kompressionsforholdet er 9:1, og maksimaleffekten er 140 hk SAE ved 5200 omdr/min, hvilket er en effektførogelse på 25 hk i forhold til den tidligere 2,6 liter motor. Servoforstærkeren virker nu på både for- og baghjulsbremserne. De nye modeller ventes til landet i oktober, og vi skal snarest bringe en beskrivelse af de nye motorer.



Jeg har en teleskopforgaffel med lygte, begge dele forkromede, passende for BSA – ARIEL, sælges for 100 kr., en bagskærm 6", forkromet, 30 kr., og en teleskopbilantenne til sidemontering, 25 kr.

Brugt Matchless 500 cm 1-cylinder, model G 80, årgang 54-57, købes gerne med defekt motor, samt en brugt omdrejningstæller af mærket Smith's eller VDO købes.

Ove Knudsen,
Sandet pr. Stakroge.

★

Kompressorhorn, fabriksnyt STEBEL ARMONY sælges. Bestående af 3 trompeter, kompressor, relæ, luftslange m. m. Omstilles elektrisk med kontakt fra tre

toner til det her i landet tilladelige én tone.

Pris kr. 185,- (katalogpris kr. 320,-).

S. A. Møller,
Frederik den 3.'s vej 27,
Fredericia.

★

Lektüre omhandlende ældre Harley Davidson modeller, ønskes (mod betaling).

Svend Damborg Sørensen,
Østergade 4, Gern.

★

Til salg: Et Kenlowe Hermometric Sealed Cooling-system, som ikke kan være i motorrummet på min Mascot. Samtidig efterlyses SMJ 2/1960.

Poul Chr. Andersen,
Høje Gladsaxe 25, 14. Søborg.

★

Undertegnet har følgende dele billigt til salg: Indsugningsmanifold til dobbelt SU-karburator (1 $\frac{1}{4}$ "") passende til alle BMC's A-motorer samt svømmerhus til 1 $\frac{1}{4}$ " SU-karb. Begge dele ubrugte.

Endvidere haves et topstykke, incl. ventiler og fjedre passende til Mascot/Partner, kun brugt 20.000 km og i tip-top stand.

K. Bendtsen,
Wiedersvej 18, Dragør.

★

Årgang 1960 af Skandinavisk Motor Journal, hvis ikke dette kan opnås så numrene 2 og 3 årg. 1960 af samme blad. Fuld pris betales.

Kaj Sørensen,
Slagelsevej 44, Jyderup.

★

Haves i overskud: SMJ nr. 3, 4, 6, 10 og 11 1952; nr. 2 og 3 1953; nr. 8, 11 og 12 1954; nr. 6 og 11 1955; nr. 1, 2, 7, 8 og 10 1956; nr. 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 og 12 1957. Ønskes byttet samlet for gammelt forladegevær helst flinte – evt. Remington gev. 67.

Henning Klausen,
Falkevej 17, Randers.

MOGENS H. DAMKIER

MOTOR CYKLE HÅND BOGEN

NY GENNEMARBEJDET UDGAVE

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. 25,25**

Bestil den hos Deres boghandler eller hos



TEKNISK FORLAG

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

GO-KART *nyt*

EM i Holland

Anden afdeling af Europamesterskaberne i Formel K for hold blev afviklet på Leidschendam banen i Holland med 11 deltagende nationer.

Til tidtagningen om lørdagen gik det det danske hold, som bestod af Henrik Petersen, Finn Louring, Jac Nellemann og Svend Paulsen, over al forventning, idet Henrik og Jac blev noteret for fjerdebedste tid, kun fire tiendedele efter verdensmesteren Guido Sala, som fik noteret bedste tid af de 44 deltagere.

Henrik og Jac startede i første pulje med 22 kørere, medens Finn og Svend

startede i anden, og de tre indledende kvalifikationsheats gik som følger:

1. pulje, 1. heat.

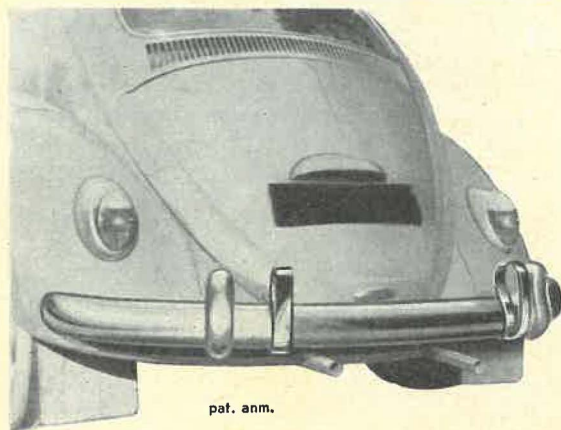
Henrik og Jac startede på 8. og 9. pladsen og kom i mål som 7 og 8. Vinder blev Sala, efterfulgt af Staalduinen fra Holland.

2. pulje, 1. heat.

Fra startplaceringerne 16 og 20 lykkedes det Finn og Svend at kæmpe sig op på 14. og 16. pladsen i dette heat, som blev vundet af den hurtige englænder Buzz Ware med Susanna Ragganelli fra Italien på andenpladsen.

1. pulje, 2. heat.

Henrik formåede at holde sin 7. plads gennem hele løbet, hvorimod Jac punkte-



BESTILLINGSKUPON

☐ sæt kontaktfølere til VW 1200

Navn: _____

Adresse: _____

By: _____

KONTAKTFØLERE

Giver fuld kontrol bagud ved tæt kantstensparkering. VARSKOER ved mindste berøring. Efterlader ikke skrammer og buler. Gør det langt lettere at finde plads til vognen. Fremstillet af rustfrit fjederstål og neoprengummi. Legende let montering uden brug af bolte. Udførlig "Gør det selv" monteringsvejledning. Pris til VW 1200 pr. sæt kr. 68,- incl. Oms.. Sendes overalt pr. post-efterkrav med 8 dages returret.

Sendes til:

"TELCO"

EL-kontaktfølere

Kongevejen 228, Kvistgård
Tlf. 44 (03-238)

rede og måtte skifte hjul. Dette satte ham ned til en 21. plads. Vinder blev igen Sala med Staalduinen på andenpladsen.

2. pulje, 2. heat.

Finn forbedrede sin 14. plads til en 9., medens Svend holdt sin 16. plads. Pladserne i toppen blev væltet helt om, idet Eleonori besatte førstepladsen med tyskeren Peters på andenpladsen.

1. pulje, 3. heat.

Henrik faldt en plads til nr. 8 og Jac kørte fra sin startplads som nr. 21 op til en 16. plads. Heatet blev påny vundet af Sala med Staalduinen på andenpladsen.

2. pulje, 3. heat.

I det sidste af de indledende heats scorede Finn en fin 6. plads, medens Svend steg et par pladser til en 14. Buzz Ware besatte førstepladsen med sin landsmand Mike Allen på andenpladsen.

Efter de indledende heats stod det klart, at Danmark kun ville få to kørerere i A finalen. Svend Paulsen var for langsom og Jac Nellesmann's punktering i andet heat havde sat ham for langt tilbage.

England var storfavorit med alle fire kørerere i finalen. Derefter kom Italien, Holland, Belgien, Sverige og Tyskland med tre. Scotland var eneste land med alle kørerere i B finalen, og denne blev som sædvanligt kørt først. De atten kørerere afgjort for at tilbagelægge de 15 km, med Constantini i spidsen. Han var suveræn og vandt foran franskmanden Lagrabette.

Forrest til starten af A-finalen holdt de to italienere Sala og Eleonori, med Staalduinen og Buzz Ware lige efter.

Straks da starten gik tog Sala føringen med Staalduinen på andenpladsen, og disse to holdt deres placeringer til målet 25 km senere. Derimod skete der en masse nede i feltet. Efter ganske få omgange begyndte Buzz Wares motor at sætte ud i tændingen. Paul Fletcher gik det ikke så godt, idet han som mange andre før ham blev »airborn« for enden af den meget hurtige langside, og landede på en måde, som medførte, at han ikke kunne fortsætte.

I mellemtiden opdagede man, at det gik over al forventning for de tre belgiere. Goldstein havde ført sig frem fra en startplacering som nr. 12 til en femteplads efter Mike Allen, og på en af de



sidste omgange overhalede han Allen og kom i mål som nr. 4.

Det samlede resultat blev til alles, og ikke mindst belgierne, forundring en sejr for Goldstein & Co. med 272 points over Italiens 270 points.

Resultatet af anden afdeling af EM blev:

1. Belgien	272 points
2. Italien	270 —
3. England	266 —
4. Holland	262 —
5. Sverige	258 —
6. Frankrig	252 —
7. Tyskland	220 —
8. Schweiz	170 —
9. Danmark	158 —
10. Østrig	148 —
11. Skotland	92 —

Det samlede resultat efter to afdelinger:

1. Italien	636 points
2. England	550 —
3. Frankrig	518 —
4. Belgien	504 —
5. Holland	486 —
6. Sverige	484 —
7. Tyskland	422 —
8. Schweiz	360 —
9. Danmark	244 —
10. Østrig	226 —
11. Skotland	138 —
12. Monaco (1 løb)	132 —

Den sidste afdeling af EM skal køres i Paris den 3. oktober.

DM i Ålborg

Tredie afdeling af DM blev afviklet på banen i Mou med deltagelse af ca. 60 køreere i de fire klasser. Flest køreere var der samlet i klasse A National, hvor Hans Beyer Clausen ledte de godt 25 køreere rundt med en halv omgangs forspring ved målstregen. En ting havde den populære kører dog glemt derhjemme; ca. 1,5 kg ballast. Før vejningen, måtte han derfor lide den tort at blive frataget sin førsteplads, som så gik til den støt kørende Jan Kurt Christensen, der nu fører i det sammenlagte resultat med 13 points.

Spændingen havde samlet sig om den internationale klasse A. Henrik Petersen og Finn Louring havde sat alle sejl til for at få revanche for Jac Nellemanns førsteplads til første afdeling i Vojens, og det lykkedes dem da også begge at komme foran, og de passede målstregen i nævnte meget tætte rækkefølge. Stillingen i denne klasse er derefter: Henrik Petersen fører med 10 points, Jac Nellemann har 9 og Finn Louring 7.

De to 200 ccm klasser med og uden gear blev som ventet vundet af henholdsvis Peter Engstrøm og Jørgen Back Poulsen, og sidstnævnte har med tre førstepladser sikret sig en solid føring i DM. Helmuth Carlsen stillede i denne klasse op med kun én motor og kørte en meget fin tredjeplads hjem.

Internationalt flyvepladsløb i Hannover

Tre danske køreere havde fundet vej til Hannover den 25. juli for at deltage i det årlige flyvepladsløb sammen med 10 køreere fra Sverige, en kører fra Schweiz samt 30 tyske køreere. Alle disse skulle tilbagelægge 20 km på den 600 m lange bane. Løbet blev startet i silende regnvejre med Henrik Petersen på en 3., Hans Beyer på en 18. og Jac Nellemann på en 21. plads. På grund af regnvejret dalede deltagerantallet hurtigt, og Henrik og Hans måtte trække sig tilbage inden halvdelen af løbet var kørt. Jac Nellemann havde derimod kæmpet sig op gennem feltet. Da der manglede 2 km af de 20, lå han på førstepladsen, men det sidste håb om en dansk sejr sluttede brat tre omgange før mål, idet hans motor slugte for meget vand i en kæmpe sø for enden af langsiden. Vinder blev derefter den lokale kører Dieter Haupt med Lennart Lundberg fra Gøteborg på andenpladsen.

Efter dette løb forsøgte man sig med noget nyt inden for go-kart sporten, idet man kørte et Australsk forfølgelsesløb. Hans Beyer Clausen var eneste danske deltager, og han besatte andenpladsen efter Leif Spalding fra Gøteborg.

HOBBY

bladet

- det danske GØR DET SELV-magasin bringer
hver måned interessante artikler om:

BÅNDOPTAGERE

ELEKTRONIK

FOTOGRAFERING

GO KARTING

GØR DET SELV-arbejder

bl. a. bådebyggeri

MINI-RACING

MODEL-FLYVNING

MODEL-JERNBANE

RADIO-FJERNSTYRING

SMALFILM m. m.

68 sider

Kr. 2,50

Deres bladhandler har det!

Årsabonnement (11 nr.) kr. 25,00 - Tlf. FA 9200

Trabant 601

60 års jubilæumsmodellen



Hvad kan man ønske sig mere?

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

En rummelig, robust og driftssik- ker familievogn, der er gennem- tænkt indtil mindste detalje – en fornuftig økonomisk investering – den nye Trabant 601. Vælg Tra- bant 601, så er De godt kørende i Danmarks billigste bil.



Kr. 9.745,-

excl. lev.

Se den og prøv den hos
Trabant-forhandleren

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

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