

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 2 - 4. årg.

De to kendte Monte Carlo-kørere, Trevoux og Lesurque, passerer Paris i en Delahaye

FEBRUÅR 1950

MOTORCYKLERNE SOM LØSER ETHVERT KØRSELSPROBLEM



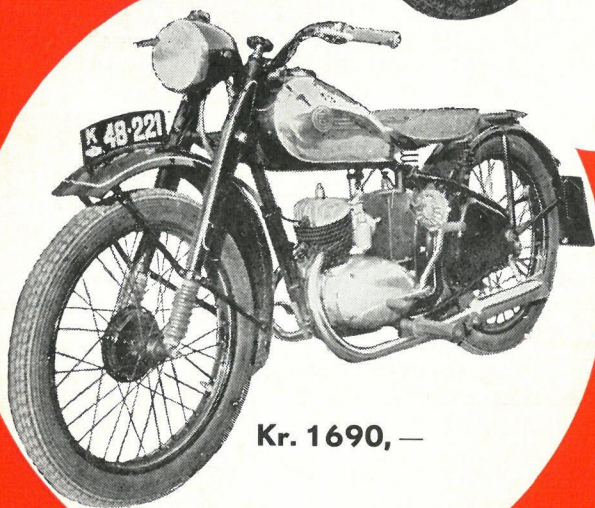
Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sæddel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort Jawa så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl. 350 ccm med 14,5 BHK — det er de kendsgerninger, der har gjort Jawa respekteret af motorfolk verden over.



1 Cyl. Kr. 2530,—

2 Cyl. Kr. 2990,—

VARE MOTORCYKEL KAN
OMG.LEVERES MOD KØBS-
TILLÆDELSE



Kr. 1690,—



CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det skotske trial.

HOVEDFORHANDLERE:

I/S SOFUS NELLEMANN, Randers — E. BRUUN-LARSEN, Odense

Telf. 3232 Strømmen 27

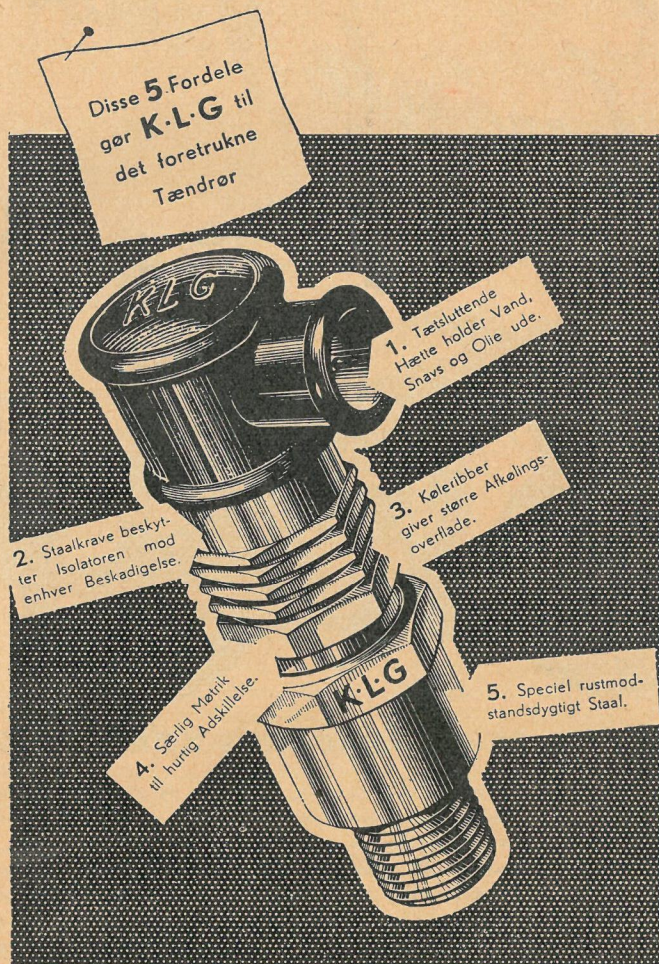
Telf. 6103 Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk Motorcykleindustri

DRIFTSIKKER UNDER ALLE FORHOLD



K.L.G.

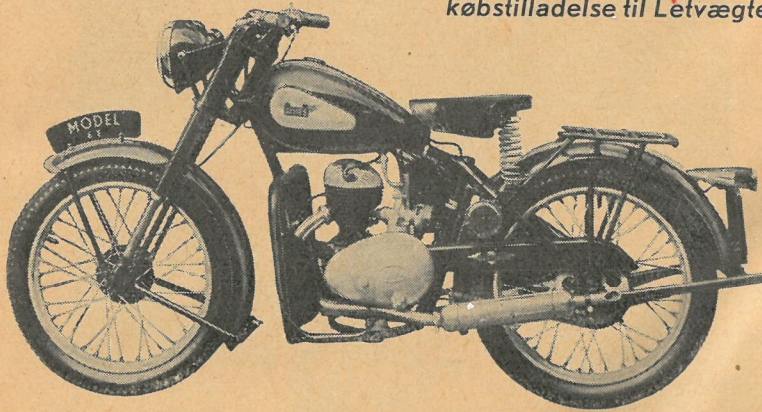
DET VANDTÆTTE TÆNDRØR

Generalrepræsentant for Danmark

VILH. NELLEMANN A/S · KØBENHAVN - RANDERS

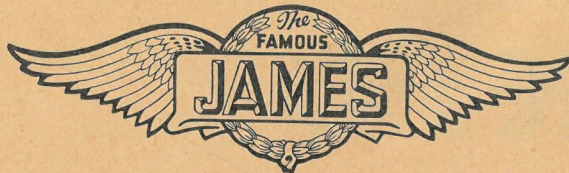
Den Berømte James

Leveres med den største
Motor, der findes paa Ind-
købstilladelse til Letvægter.



MASKINEN MED DE FREMRAGENDE KØREEGENSKABER

Under hele 2. verdenskrig benyttede de allierede faldskærms-
tropper JAMES-motorcykler til hurtig og pålidelig transport
efter nedkastningen, og soldaterne gav JAMES tilnavnet „Den
berømte“. Sit ry vandt JAMES ved sin aldrig svigtende pålidelig-
hed, sin store aktionsradius, sin enestående økonomi og sine
fremragende køreegenskaber selv i det vanskeligste terræn. —
JAMES leveres nu også med 200 ccm motor og telescofporgaffel.
Når De vælger JAMES, får De det absolut bedste.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR Journal

4. ÅRG.

15. FEBRUAR 1950

NR. 2

Redaktion og ekspedition:
Lille Kongensgade 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293 - Postgiro 68833

★

Ansv. redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

★

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

INDHOLD:

Tyske motorcykler på det danske marked	54
Hovedvej nummer nul	60
Hvad koster det at køre i de nye vogne?	64
B. R. M. igen	69
Automobiludstillingen i Forum	70
Erindringer fra min racer- dagbog	111
Nash påtænker at bygge „Folkevogn“	113
Sæson i Sydamerika	114
Lucas elektrisk udstyr	116
Monte Carlo Rally 1950 ..	121

Lad os bare være rimelige . . .

I den forløbne måned har der fra forskellig side været rejst kritik af grusningen på vore gader og veje.

I flere tilfælde har denne kritik været begrundet, men når man går dagbladenes spalter efter og ser nøje på de indlæg, der er kommet fra forargede bilister, må man i det store og hele betegne de fremsatte krav som urimelige. Man kommer til et gennemsnitsresultat, hvor det er et forlangende, at vejene — alle som een og på een gang — er gruset i samme øjeblik, isslaget er faldet. Dette lader sig nu én gang ikke gøre, og det må derfor overlades til det motorkørende publikums ansvarsbevidsthed at sætte hastigheden ned til det forsvarlige, eller helt at indstille kørslen, indtil vejene er gruset.

Når vi ser bort fra de tilfælde, der berettiger en kritik — vi tænker her på, at et vejkryds på en af Københavns udfaldsveje kan henligge uden grusning i fire timer og lignende tilfælde — så kan

man i det store og hele sige, at grusningen udføres samvittighedsfuldt efter det nuværende system.

Den 3. ds. var vi på vej gennem Lyngby for hjemadgående, d.v.s. mod nord. Som det måske vil erindres, faldt der denne aften et isslag, der kunne batte noget, og uheldigvis var vi på motorcykle. Grusningen var i orden helt ud til Lyngby, og med lidt forsigtighed gik det »glat« (undskyld!), men ud for Lyngby Hotel og videre nord på manglede der endnu et stykke at gruse. Der holdt en Trolleybus og nogle privatvogne, der simpelthen ikke kunne komme op ad den lille stigning, fordi de bare gled ud til siden, så snart man prøvede at koble til. Videre kørsel var umulig for disse køretøjer, og for vort eget vedkommende kunne vi sætte maskinen i det højeste gear og lade baghjulet dreje rundt ved tomgang — medens vi sad på maskinen! Vi tog græsrabatten til hjælp, og ved at

sno os forbi vejtræerne, kunne vi fortsætte videre nord på. Lidt længere fremme holdt den vognmand, der besørgede grusningen, og fem gutter var i færd med at læsse grus på vognen. Vi tillod os at bemærke, at han var lidt sent på det, hvilket fremkaldte en skylle eder og forhandelser og ulogiske argumenter, men ind i mellem fandt vi dog ud af en brist i systemet. For det første har hver vognmand for stort et stykke at gruse, og for det andet tager det for lang tid at læsse vognene, selv når der er fem mand om jobbet, hvad der sikkert sjældent er tilfældet.

I betragtning af, at kun ca. halvdelen af de afgifter, som motorkørslen indbringer i statskassen, bliver anvendt til veje eller på anden måde kommer det motorkørende publikum til gode, må det anses for en overkommelig udgift at bygge et passende antal små siloer til at opbevare gruset i. På denne måde kunne man først og fremmest opnå en lynhurtig læsning af vognene, men tillige byder systemet på den fordel, at gruset kan opbevares tørt og derfor ikke er frosset til en stor hård masse, når det skal anvendes.

Vi har indtil trivialitet beskæftiget os med de skiftende regeringers mangel på forståelse af og ansvarsløshed overfor motorkørslen, men det var påkrævet, at man snart bevilligede lidt af de motorkørendes penge til et formål, der kunne sikre motormanden et længere

liv som skatteborger. En helt anden side af sagen er den måde, hvorpå dette lands bilister befarer en islagt vej. Motorcyklisterne skal nok sætte tempoet ned, fordi de hurtigt kan mærke, hvad sagen drejer sig om, men bilisterne kører frimodigt afsted med sædvanlig eller kun ubetydeligt nedsat fart, selv om de ikke har skygge af chance for at bremse vognen og tilmed er temmelig sikre på at miste herredømmet, hvis de skulle bruge bremsen lidt pludseligt. De ulykker og uheld, der sker på de glatte veje, har da også i reglen een eller flere biler som hovedpersoner, og i næsten alle tilfælde kan man tale om uforsvarlig kørsel under de givne omstændigheder. Selv når en vej er gruset, skal den befares med stor forsigtighed, det er desværre de færreste, dette er gået op for, og for manges vedkommende kommer de først til erkendelse af vigtigheden heri, når de med en forurettet mine kigger på deres ødelagte vogn.

★

Tilkøres indtvi varvid

Det er ofte faldet os ind, når vi i trafikken og på landevejen har mødt biler med det lille skilt »TILKØRES« på bagruden, med hvilken uforstand disse biler bliver kørt til. En hovedreparation deler sig faktisk i 2 dele, nemlig selve reparationen med udboring, nye stempler, afslibning af krumtappen, og hvad der ellers er fornuddent, og i den lige så

vigtige tilkørsel. Selvfølgelig må man ikke køre for stærkt med en ny vogn, men at pine og plage motoren ved hastigheder mellem 35 og 40 km i det højeste gear er mere skadeligt end at køre for stærkt. Ofte ser man en sådan vogn på vej op ad bakke med et helt klokkespil af tændingsbanken under kølerhjelmene og en ujævn, huggende gang, fordi der simpelthen er for få omdrejninger på motoren. En god og sund omdrejningshastighed på motoren skader den ikke, blot den ikke skal sejgrække. Kommer man til en bakke, må man hellere gå et gear eller 2 ned i god tid og holde omdrejningen på motoren, uanset om man skulle overskride den hastighed, man har fået foreskrevet. Når man endelig har nået bakkens top og skal ned på den anden side, skal man ikke sidde i angst og bæven for, at hastigheden skal stige til de 50—60 km/tm. og forsøge at holde den nede ved at bruge bremsen. Lad motoren virke som eneste bremse, da der derved opstår et vacuum over stemplerne, der trækker olien op om disse, hvilket er et yderst gavnligt og meget vigtigt mellem spil i tilkørslen. Tilkører man vognen på en lang tur, hvor det er småt med bakker, er det klogt en gang imellem at slippe speederen, når vognen er godt i fart, for derved at trække olien op om stemplerne. Når vognen på denne måde er blevet afbremset, skal man selvfølgelig skifte ned i gear, inden den begynder at hakke og gå ujævnt.

FORUM

for

DUNLOP DÆK

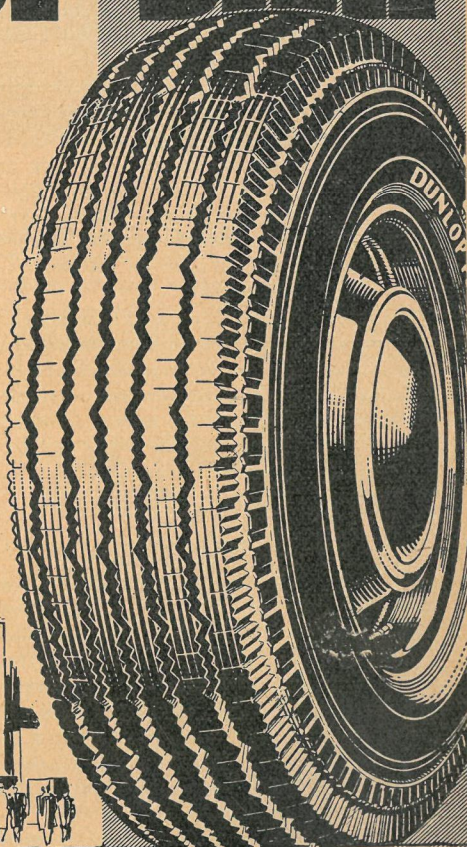
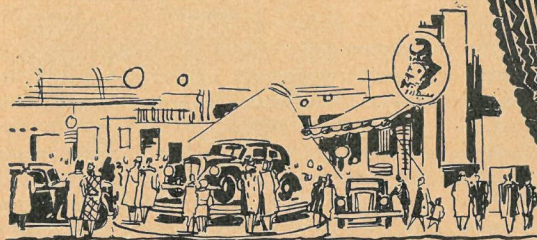


Naar Biler udstilles — saa
bliver det samtidig et Forum
for DUNLOP DÆK. Det er
nemlig et godt Tegn paa
Dunlops Kvalitet, at en lang
Række fornemme Bilmærker
fra Fabrik er monteret med

DUNLOP

Verdens første Dæk --

DUNLOP RUBBER CO. A/S
Vennemindevej 30, Kbhvn. Ø



TYSKE MOTORCYKLER

EFTER DEN NY HANDELSOVERENSKOMST ATTER IMPORT

★

Efter at der ifølge handelsoverenskomsten er blevet afsat et beløb til indkøb af motorcykler i Tyskland, vil vi rette søgelyset mod de tyske fabriker og deres produkter, idet vi dog i første række vil beskæftige os med de maskiner, der kommer her til landet.

Den tyske motorindustri var den største producent af motorcykler før krigen, og selv om man langt fra har opnået denne produktionskapacitet, er de tyske motorcyklefabriker dog godt i gang. Der har indtil for kort tid siden hvilet den klausul på produktionen, at der ikke må fremstilles maskiner med større slagvolumen end 250 ccm. Tyskerne har imidlertid forstået at udnytte de foreliggende muligheder på bedste måde, og selv om det er små maskiner, der er tale om, har konstruktørerne sat hestekraftydelsen betydeligt i vejret, og der fremstilles således enkelte maskiner, der har en ydelse svarende til 60 BHK pr. liter.

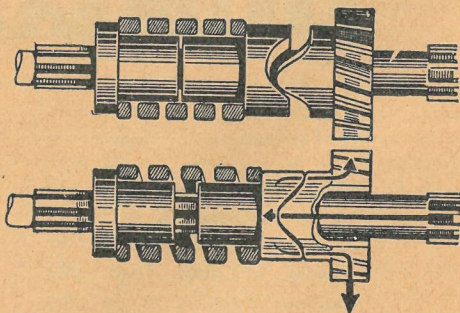
Konstruktionsformerne adskiller sig også i væsentlig grad fra de konstruktioner, man er vant til fra de engelske fabriker, både i stelopbygning, transmissionssystem og affjedring. Allerede for mange år siden gik BMW-fabriken som den første ind for masseproduktion af telescofporgafler, der iøvrigt har været kendt lige siden 1912.

BMW

BMW kommer med sin model »R 24«, en maskine på 247 ccm og iøvrigt i stil med fabrikens traditioner. Man har således stadig kardantræk og telescofporgaffel med 2 stive rør og mufte over de indvendige rør. Specifikationen er: motor: en cylinder, topventilet, boring 68 mm, slag 68 mm, slagvolumen 247 ccm, kompressionsforhold 6.75:1, 12 HK ved 5600 omdr./min., gearkasse 4 hastigheder, udvekslingsforhold 6.1, 3.0, 2.04 og 1.54:1, fodgear med hjælpehåndgear, enkelt tørpladekobling, kardanaxsel med gummi-støddæmpere og spiralskærne tandhjul, kardantrækkets ud-

vekslingsforhold 4.18:1. Vægt 137 kg, benzinforsbrug 33 km/l.

Fabriken har altid lagt stor vægt på en blød og jævn gang, og da man nu må nøjes med een cylinder, har man foruden gummi-støddæmper på kardanaxslen indskudt et fjedrende mellemlid på gearkassens hovedaksel. Dette virker på samme måde som



Støddæmperen, der er indskudt på gearkassens hovedaksel i BMW. Som det ses, virker denne nøjagtig på samme måde som støddæmperen, der er anbragt på en kædetrukket maskines krumtapaksel.

støddæmperen på en kædetrukket motorcykles krumtapaksel, også her er det en fjeder, der optager og udligner pludseligt opstået kraft, idet fjederen sammentrykkes, når de 2 medløbere skydes fra hinanden.

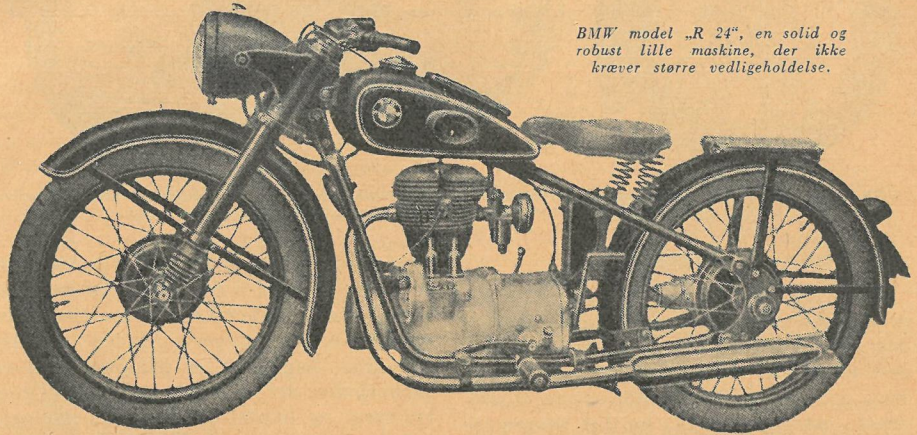
Horex

Horex har, ligesom BMW, motor og gearkasse sammenstøbt i en enhed. Det er den første tyske maskine i 350 ccm klassen, og den fremtræder som en temmelig stor maskine. Telescofporgafflen er den engelske type med lange rør, der går op i de faste rørstykker, og baghjulet er affjedret med lodrette, indkapslede spiralfjedere, og hvad der er særlig bemærkelsesværdigt for denne maskine er bagkæden, der er fuldstændigt indkapslet i en oliebadskas-

PÅ DET DANSKE MARKED

SMÅ MASKINER AF YPPERLIG KONSTRUKTION

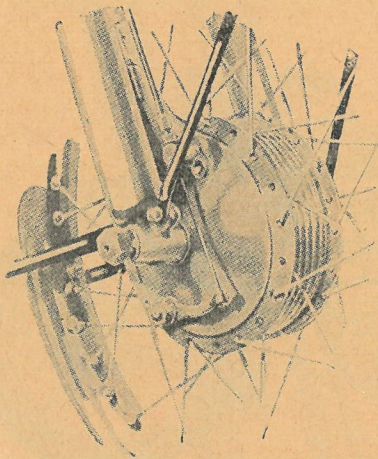
★



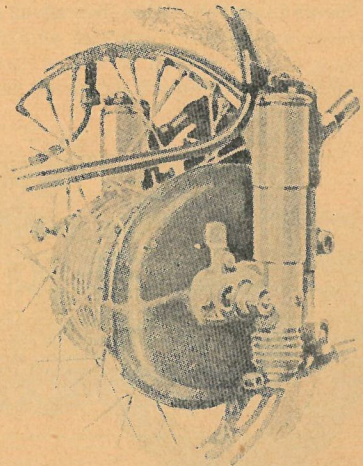
BMW model „R 24“, en solid og robust lille maskine, der ikke kræver større vedligeholdelse.

se. Motoren er topventilet, boring 69 mm, slag 91.5 mm, kompressionsforhold 6.35:1, maksimal ydelse 18 HK ved 5000 omdr./min., ydelse ved højeste marchhastighed 18 HK, maksimal hastighed 115 km/tm.,

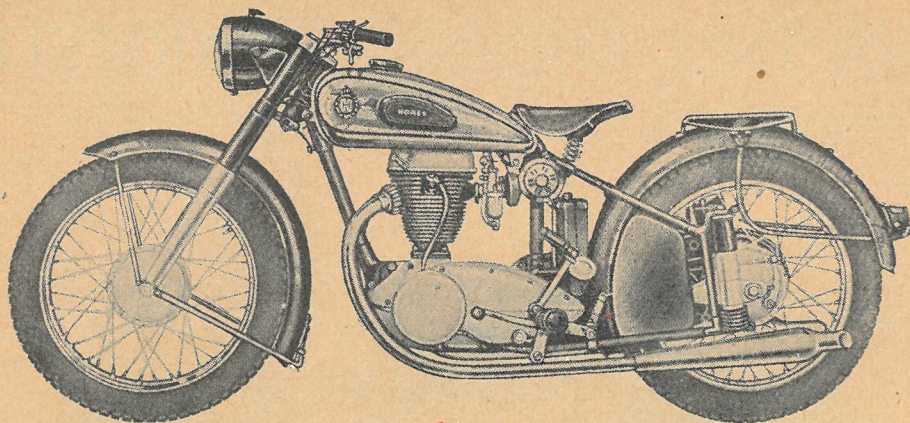
vægt 142 kg, dækstørrelse 3.25×19. Der er 4 hastigheder i gearkassen og flerpladekobling. Bremsetromlerne er gennemgående i hele navets bredde, støbt i aluminium og forsynet med køleribber.



Bremserne på Horex er meget effektive på grund af den store gennemgående bremsetromle, denne er støbt i letmetal og forsynet med køleribber, hvorved den opståede varme hurtigt bortledes.



Baghjulsaffjedringen på Horex er det lodrette telescop-princip. Kædekassen og baghjulet beholder deres stilling i forhold til hinanden.



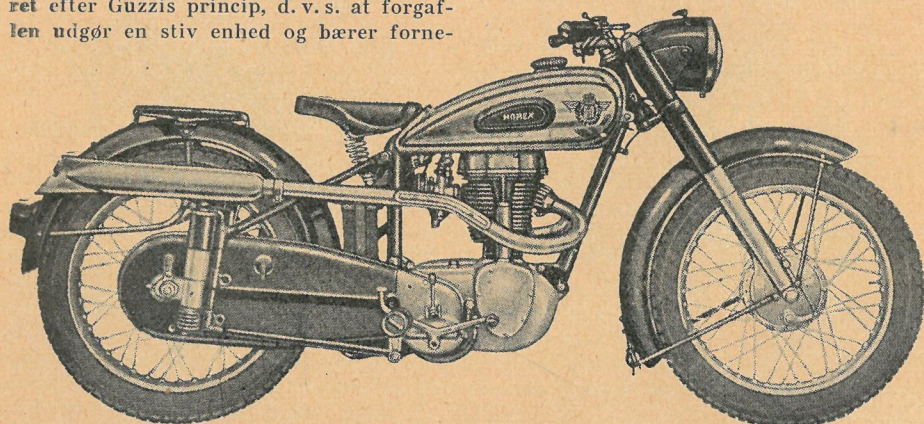
Den topventilede Horex har arvet nogle af letvægtens konstruktionsformer. Man kan således bemærke, at motoren er forsynet med svinghjuls-magnet og -dynamo.

NSU

NSU har flere forskellige modeller på programmet, men den mest interessante er dog den lille FOX på 98 ccm, fordi den dels er meget uortodoks i sin stelopbygning, og dels har dens motor en meget stor ydelse, nemlig 6 BHK, hvilket svarer til godt 60 BHK pr. liter slagvolumen. Model CDB, der er en meget almindelig letvægt at se på (123 ccm), yder kun 4.8 BHK.

Fox'en er som sagt noget for sig selv, hvad stelopbygning angår, det forreste stelrør mangler totalt, medens et stordiameteret presset stålør mellem kronhovedet og den affjedrede baggaffel er hele den bærende konstruktion for såvel hjul og motor som sadel. Forhjulet er affjeddret efter Guzzis princip, d. v. s. at forgafflen udgør en stiv enhed og bærer forne-

den en vippegaffel, på hvis yderste ende forhjulsnævet er anbragt. Cirka midt på vippegafflen trykker denne på affjedringsstængerne, der bevæger sig inden i de stive gaffelrør. Baghjulet er affjeddret ved en skruefjeder, der er skudt ind mellem centralrøret og baggafflen. Baggafflen svinger i hele sin længde om monteringsbolten, motoren indgår på ingen måde som bærende led i konstruktionen, men er simpelthen ophængt i stellet. Specifikationen er 98 ccm, totakt motor, kompressionsforhold 7.2:1, 3 gear med fodskiftepedal, udvekslingsforhold fra motor til baghjul i højeste gear 8.8:1, dækstørrelse 2.5×19, 6 BHK, tophastighed 85 km/tm., benzin-

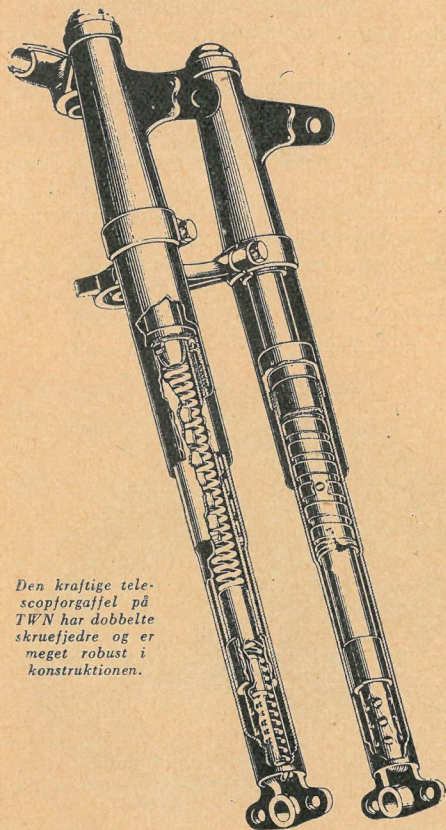


Horex set fra knastsiden. Den indkapslede bagkæde er det mest iøjnefaldende særpræg. I modsætning til mange andre kontinentale maskiner sidder fodgearret på højre lige side som på de engelske maskiner. Fodgearpedalen har tillige hjælpedal, således at man ikke behøver at løfte pedalen for at skifte gear.

forbrug 1.5 liter på 100 km eller 66 km på en liter benzin, hvilket er det gennemprøvede tal for det tyske normalforbrug, hvilket måles ved at køre med 2/3 af tophastigheden i begge retninger over en 50 km lang strækning på en autostrada, og til de målte forbrug lægges 10 pct., der skal dække det extra forbrug, der vil opstå, såfremt man kører med uregelmæssig fart og i trafik.

TWN

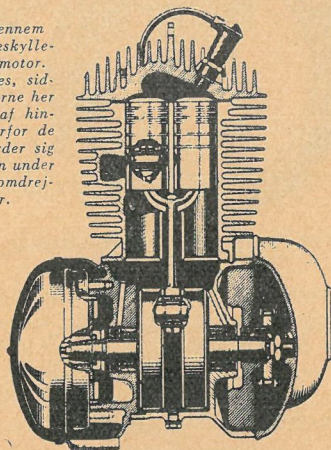
Den tyske Triumph kommer med 2 modeller, én med 125 ccm og én med 250 ccm motor. Den lille model har en tværskyllet totakt motor med roterende ventil i krumtaphuset, boring 50 mm, slaglængde 52 mm, hvilket giver et nøjagtigt kubikindhold på 122 ccm, maksimal hestekraftydelse er 5 BHK, gearkassen er sammenbygget med krumtaphuset. Der er 3 gear med fodskifte og en indikator på forlyg-



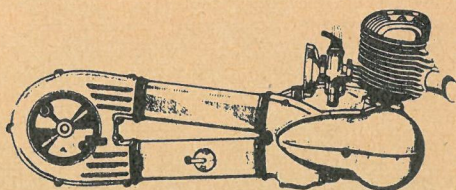
Den kraftige telescopforgaffel på TWN har dobbelte skruefjedre og er meget robust i konstruktionen.

ten angiver, når maskinen er i trigear. Forhjulet er affjedret i en solid telescopforgaffel, og maskinen ser helt igennem solid og sober ud. Mere interessant er imidlertid dens storebror, der er forsynet med en længdeskyllet, dobbeltstemplet

Et snit gennem den længdeskyllede TWN motor. Som det ses, sidder stemplerne her ved siden af hinanden, hvorfor de ikke forskyder sig for hinanden under motorens omdrejninger.

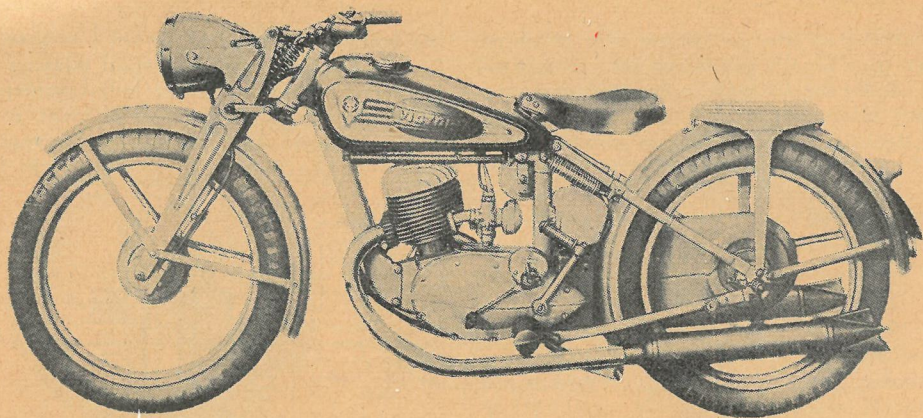


motor med stemplerne anbragt side om side. Plejlstangen forgrener sig lige under stemplerne, medens dens nedre forløb er som på en normal plejlstang. Vi omtalte dette system ret nøje under vor præsentation af PUCH-motorecyklerne. Man vil imidlertid se, at systemet adskiller sig væsentligt fra Puch'en, idet stemplerne som ovenfor nævnt er anbragt side om side, hvorfor de følges ganske nøjagtigt og ikke forskyder sig i forhold til hinanden. Dette bevirker, at Triumph-motoren



Transmissionen i TWN er fuldstændig indkapslet og beskyttet mod støv og vand.

har et noget lavere omdrejningstal, nemlig 3800, ved hvilket det giver 11 BHK. En interessant enkelhed ved denne maskine er bagkæden, der er fuldstændig indkapslet og beskyttet mod vand og snavs. Telescopforgafflen er meget robust, gearkassen er sammenbygget med krumtaphuset, og der er 4 hastigheder med fodskifte med indikator i forlygten, der viser, når ma-



Også Victoria har fuldstændig indkapslet transmission. Maskinen fremtræder som en robust og økonomisk hverdagsmaskine.

skinen er i frigear. Specifikationerne er: boring 45 mm, slag 78 mm, kubikindhold 248 ccm, dæk 3.25×19, vægt 138 kg (fyldt op med benzin), tophastighed 100 km/tm., benzinförbrug 33 km pr. liter. Begge maskiner smøres ved olie iblandet benzin.

VICTORIA

VICTORIA er et gammelt velkendt mærke, og adskillige maskiner af dette fabrikat kører her i landet. Før krigen fremstilledes denne maskine med en længdeskyttet dobbeltstemplet motor. De nye maskiner har imidlertid en mere enkelt konstrueret motor med tværskytning og deflektorstempel. Også VICTORIA har fuldstændig indkapslet bagkæde og motoren sammenbygget med gearkassen, således at hele trans-

missionssystemet er indkapslet og beskyttet.

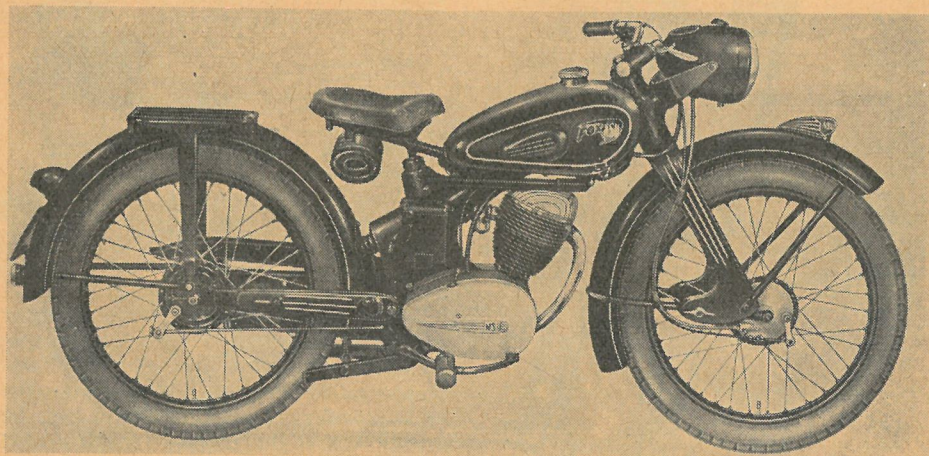
Stellet er opbygget af pladerør og almindelige stålrør, og forgaflen er fremstillet i presset stålplade.

Specifikationen er: 247 ccm totakt, boring 67 mm, slag 70 mm, kompressionsforhold 6:1. Tophastighed 85 km/t ved 4500 omdr./min. Hestekraftydelsen er ikke opgivet.

Gearkasse med 4 hastigheder, udveksling (i gearkassen alene 2,77, 1,59, 1,29 og 1 til 1.

Vægt køreklar: 130 kg. Benzinförbrug: 35 km/l ved 60 km/t.

Sadlen er ophængt som svingsaddel med to kraftige spiralfjedre. Ved fodgearspedalen er anbragt en indikator, der viser, hvilket gear man har inde.



Den lille NSU FOX er meget særpræget i sin opbygning. Motorens ydelse svarer til mere end 60 HK pr. ltr.

VERDENS MEST SOLGTE AUTOMOBILOLIE ER BLEVET ENDNU BEDRE

Befri Deres motor for sod og vintertræghed med ny Mobiloil **ARCTIC**

Tredobbelt virkning



VIGTIGT: På grund af de herskende restriktioner er danske bilister henvist til at køre på benzin med lavt oktantal. Det er derfor nu særlig nødvendigt at anvende den ny Mobiloil med de rensende egenskaber! Prøv selv ny Mobiloil og mærk forskellen.

1. Den renser, mens den smører

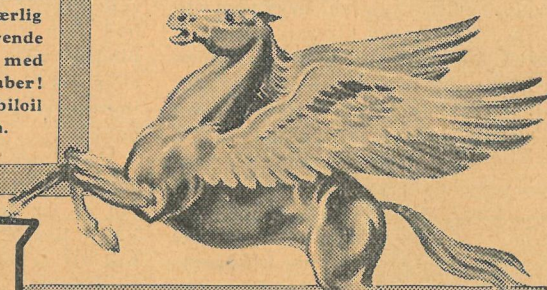
Efter blot nogle få tusind kilometers kørsel med den ny Mobiloil vil alle sodafsætninger på stempelsider være fjernet, et unødigt slid være bragt til ophør og vognens ydeevne forøget.

2. Højt Viskositets-Indeks

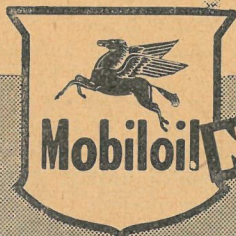
Den ny Mobiloil er letflydende ved starten og alligevel modstandsdygtig overfor temperaturændringer, så den ikke bliver for tynd under kørslen.

3. Tåler særlig hård belastning

Den ny Mobiloil nedbrydes ikke af iltning og bevarer sine fulde smøreegenskaber selv under den hårdeste belastning.



2 b



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER

HOVEDVEJ NUMMER

Nogle indtryk fra trafikken på Færøerne

Den 4-cylindrede benzinmotors let apoplektiske dunken, der reflekteredes fra de høje, sorte fjelde på begge sider af dalen, sank ned til en udmattet brummen, da den lille omnibus møjsommeligt kravlede op over vandskellet og begyndte sin forsigtige nedstigning på den anden side under vedvarende protester fra 2. gear. Vognens ejer, en massiv jøde, der ved skæbnens underfulde spil er havnet som vognmand på 62° nordlig bredde midt i atlanterhavet, sidder ved rattet og følger opmærksomt hver drejning i den smalle og slyngede vej, som hvert øjeblik synes at fortabe sig i det tomme rum. På kattedeppet lirker han vognen gennem utallige sving ned til den kun to meter brede bro, som i bunden af dalen fører over den smalle elv til et tilsyneladende uoverstige- ligt fjeldmassiv, hvis skygge må kunne få enhver normal motor til at opgive indsgun-ningen i en afmægtig protest. Men her hjælper ingen kære mor. Efter et kort op- hold i den lille bygd i fjordbunden, hvor chaufføren får en bajer og de flittige heste lidt friskt vand på køleren, begynder op- stigningen langs vejens zig-zag linie, der på afstand kun tegner sig på fjeldsiden som en hårfin streg, og tilsidst forsvinder vognen højt oppe ind i en tågebanke, der svøber sig om øens top. Det er ikke let at være bil på Færøerne. Det er temmelig van- skeligt af være chauffør. Og det må synes en næsten uløselig opgave for de lagtings- ingeniører, som har ansvaret for vejenes anlæg og tilstand, at holde de landværts trafiklinier åbne og i orden. Det kunne se ud som om naturen her havde moret sig med at skabe et beboeligt landområde uden mulighed for praktisk anvendelse af mo- tor-køretøjer. Øerne, der er de sidste syn- lige rester af en alpekæde, som for år- tusinder siden er sunket i havet, løfter sig næsten lodret over den evige brænding så- ledes, at bygder, der på landkortet synes at ligge lige ved siden af hverandre, i vir-

keligheden er adskilt af indtil 700 meter høje fjeldkamme, som for få år siden kun blev passeret af færinger med en impone- rende, nedarvet benmuskulatur og af få- rene, der synes at være født med sugekop- per under klovene.

Indtil den sidste verdenskrig bestod vej- nettet — bortset fra enkelte, lettilgænge- lige dalstrøg — kun af de såkaldte opdyrk- ningsveje, der fører fra den enkelte bygd ud til de fjernest liggende marker, medens et udviklet system af postbådslinier sør- gede for forbindelsen mellem de enkelte bopladser. Øernes langstrakte form bevirkede imidlertid, at man ofte — for at komme nogle få kilometer i fugleflugtlinie fra den ene side af en ø til den anden side — måtte sejle en 20—30 km, og langsomt modnedes tanken om et net af gennemgå- ende landeveje, i hvert fald på de større, tæt befolkede øer. Men der var mange van- skeligheder. Først og fremmest kunne det lille samfund på knapt 30.000 indbyggere ikke afse større beløb om året til vejbyg- geri. Man indførte derfor den ordning, at vejbyggeriet blev gjort til et borgerligt om- bud. Den lokale befolkning på de enkelte pladser udførte vejarbejdet for en ringe eller slet ingen betaling, medens lagtingets ingeniører planlagde og kontrollerede ar- bejdet.

Materialerne tog man på stedet; når vej- en var planeret, blev den dækket med et lag af ler og skærver, fremstillet af den hårde basalt, der desværre har tilbøjelig- hed til at knuses med knivskarpe brud- kanter. Når en sådan vej har været lagt i blød i den specielle tåge og støvregn, som langt den største del af året dækker øerne, er den blød som smør, og selv lette motor- køretøjer danner hurtigt dybe hjulspor fyldt med løse skærver.

Det siger sig selv, at et vejbyggeri efter disse retningslinier kun skrider langsomt frem. På hovedøen Strømmø har man nu i over en menneskealder arbejdet på en ho-

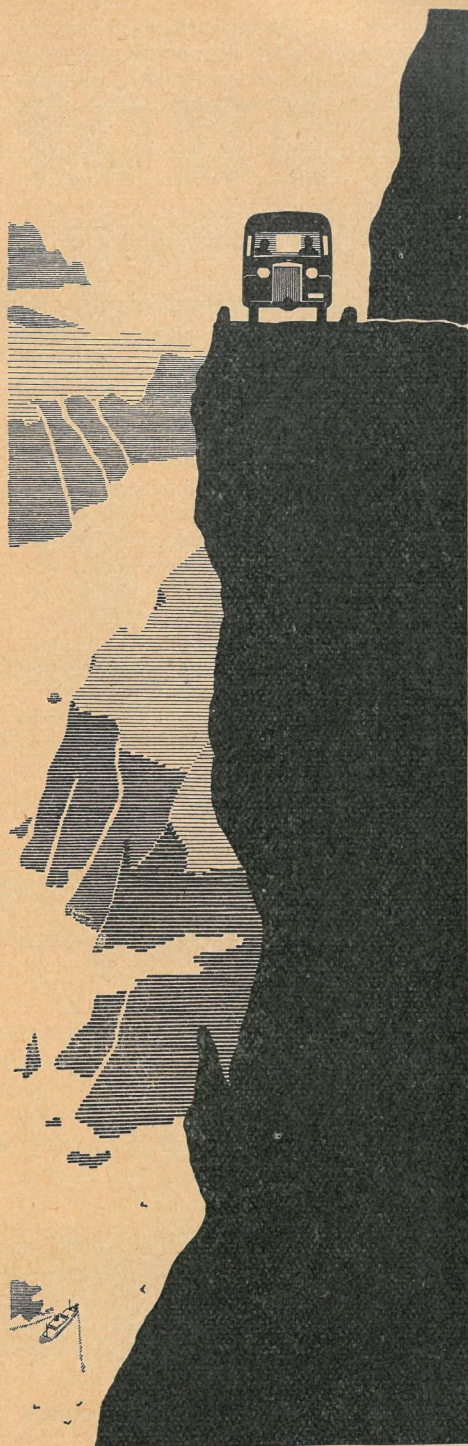
„NUL“

AF „PRIMUS MOTOR“

vedlandevej fra Torshavn over byderne Kollefjord, Leynum og Kvig til Vestmanhavn på øens nordvestside, ialt en strækning på ca. 40 kilometer. Kører man nordpå fra Thorshavn standser vejen efter nogle få kilometer halvvejs inde i en fjeldknude, som åbenbart indtil videre har taget humøret fra sprængningsholdet og lagtingets kassererkontor, men fra Kollefjord og nordpå er vejen fuldført og åben for almindelig færdsel. En tur ad denne ca. 25 km lange strækning er for et almindeligt pernittengryn af en dansk bilist en af de mest chokerende trafikoplevelser i det samlede kongerige. To gange undervejs hæver vejen sig op til omkring 400 meters højde, og på de sidste kilometer før Vestmanhavn er den sprængt ud som en smal hyde i fjeldvæggen, der rejser sig lodret af det smalle sund, som skiller Strømq fra Vaagø. Vejen er kun 3 meter bred, og vejkanterne ud mod det svimlende dyb er kun markeret ved små afvisersten i ca. 5 meters indbyrdes afstand. Når man som passager befarer denne strækning i en bus, der forlængst skulle have været sænket i havet med tak for mange års tro tjeneste, kan man ikke undlade at sende en bekymret tanke til fordækkene og styretøjet og til den urokelige chauffør, som med et beroligende grin forsikrer, at »bare man ikke er altfor fuld, så går det jo nok«.

Selv om den største vognbredde på denne strækning er begrænset til 190 cm, er det umuligt for to køretøjer at passere hverandre på den 3 meter brede vej. Derfor er der med et par hundrede meters mellemrum indrettet vigepladser, og når to vogne mødes, skal den, der rummer det mindste personantal, bakke hen til nærmeste vigeplads, en manøvre som i mørke og tåge og på en fedtet vejbane stiller de største krav til førerens rutine og åndsnærvæelse.

Englands besættelse af Færørene i de fem krigsår medførte en kolossal aktivise-

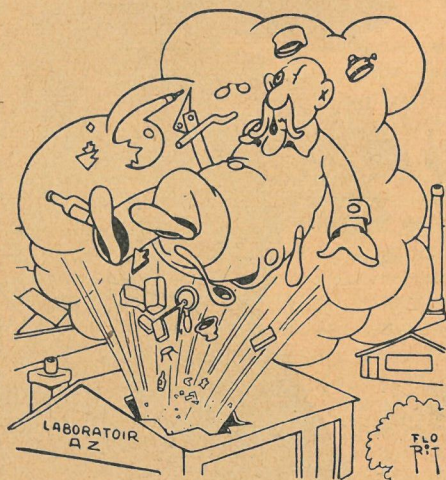


ring af landets motorisering. Besættelsesmagten havde brug for gode veje, og på de steder, hvor det var nødvendigt, anlagdes fuldstændig moderne landeveje af meget høj standard. Dette var f. eks. tilfældet på Vaagø, hvor der under hele krigen befandt sig adskillige tusinde allierede soldater, der var indkvarteret i en stor militærlejr ved Sørvaag. Her anlagde man også en stor flyveplads, som i dag uden tvivl ville være en af de fineste motorbaner i Europa, hvis den ikke var hemmet af den kendsgerning, at dens naturlige opland kun rummer et par tusinde indbyggere; hertil kommer, at der på øerne selv i dag ikke findes noget racermateriel af betydning.

Ud fra det, der er fortalt i det foregående, vil man forstå, at motorcyklerne med deres store procentvise hestekraftoverskud og deraf følgende accelerations- og stigeevne, er særligt velegnede til færøske forhold. Da englænderne forlod øen i 1945 realiserede de en mængde militærmaskiner af fin kvalitet, som stadig danner grundstammen i motorcykleparken deroppe. Der blev under krigen også tilført landet en del biler, men det var praktisk talt udelukkende engelske vogne, som — i hvert fald for personvognenes vedkommende — må siges at være særdeles uegnede for de særlige, lokale vejforhold. De engelske biler med deres ringe heste-

kraftoverskud og forældede affjedrings-systemer gør gennemgående en dårlig figur på de færøske veje, deres levetid er meget ringe (ofte kun omkring 30.000 km), og manglen på moderne servicestationer gør det meget vanskeligt at holde dem i en god vedligeholdelsestilstand. Hertil kommer, at vejenes tilstand bevirker en meget kort levetid for såvel dæk som slanger. Jeg har talt med færing, som oplyste, at de ved kørsel udenfor de asfalterede gader i de større bygder, ikke kunne køre mere end ca. 5000 km på et sæt gummi. Det kan derfor ikke undre, at prisen på transportydelser ved hjælp af motorkøretøjer er høj. Ved kørsel med personomnibusser betaler man mere end det dobbelte af statsbanernes kilometerpris her i landet, og for droskernes vedkommende gør der sig et tilsvarende forhold gældende.

De fleste vogne er af fabrikat Ford eller Austin, dog ser man også en del Hillman og Wolseley. Blandt de forholdsvis få amerikanske vogne bemærker man især en del 1934 Buick, som synes at gøre udmærket fyldest, ikke mindst fordi deres knæledsophængning af forhjulene er en af de eneste konstruktioner, som kan holde til de ondartede vejoverflader. Til trods for de gennemgående meget bratte stigninger (10—15 %) spiller bremsernes konstruktion og tilstand ikke megen rolle. Dette hænger sammen med, at stigningerne i reglen er så lange, at det alligevel ikke kan betale sig at bruge bremsene. Al bremsning i terrænet sker ved hjælp af motoren d. v. s. på bekostning af benzinøkonomien. Jeg har kørt de 25 km fra Kollefjord til Vestmanna-havn med en amerikansk Ford V 8, og den brugte ca. 17 liter benzin på turen. Under et 14 dages ophold i Thorshavn benyttede jeg jævnlige den åben 4-personers 1939 Austin, hvis brems var ganske virkningsløse, uden at jeg på noget tidspunkt følte, at jeg var i vanskeligheder, men selvfølgelig var det en forudsætning for kørslen, at der hyppigt benyttedes dobbelt udkobling f. eks. fra højeste til 1. gear ved pludselige ændringer i stigningsforholdene. Det helt rigtige i et så vanskeligt terræn ville sikkert være en oliebremse af samme type som de hydrodynamiske koblinger, der nu findes på mange amerikanske vogne, kombineret med en oliecooler således, at motoren kunne hvile sig under de ofte kvarterlange nedstigninger fra fjeldhøjderne.



Nu kan de sige een gang til at et højt octantal ikke giver tændingsbanken!

Firestone

**VERDENS
SIKRESTE
DÆK**



**FLEST
KILOMETER
PR. KRONE**

Det nye Champion de Luxe Firestone dæk til personvogne er det sikreste og mest pålidelige dæk, der kan købes for penge. Det er dækket med det berømte „Safti-Grip“ mønster — — dækket der står fast!

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

Hvad koster det at køre i de nye vogne?

— OG HVAD YDER DE TIL GENGÆLD?

Rapport 2/1950 fra
SMJ's tekniske afdeling
af civilingeniør
O. Ahlmann-Oblsen

Den besøgende på automobiludstillingen i Forum vil sikkert i mange tilfælde — når han har set sig mæt på krom, lak og plastic — føle en trang til at trænge ned under overfladen på de udstillede vidundere, en trang til nøgternt at vurdere og sammenligne de forskellige, meget sammensatte maskinanlæg, man kalder personbiler. Denne videregående nysgerrighed er først og fremmest begrundet i det forhold, at anskaffelsen af en bil for en mængde mennesker repræsenterer den største, samlede investering, de nogen sinde kommer til at foretage; det er derfor ikke uden betydning, at den vogn, de pågældende anskaffer eller til sin tid vil komme til at anskaffe, passer til den påtænkte anvendelse med hensyn til vægt, indre pladsforhold, accelerationsevne, gennemsnitshastighed og driftsøkonomi i videste forstand. Vælger man rigtigt, bliver bilen i de fleste tilfælde et nyttigt værktøj i det daglige arbejde og et middel til glæde og rekreation i fritiden, vælger man forkert, bliver den ofte en evig kilde til ærgrelse og unødvendige udgifter. Enhver bilkøber er på forhånd mere eller mindre klar over problemstillingen, til gengæld har han normalt kun minimale muligheder for at løse problemet på rationel måde.

SMJ's tekniske afdeling har længe været klar over, at de to spørgsmål, der indeholdes i overskriften over disse linier, før eller senere måtte søges besvaret på en sådan måde, at resultatet kunne forstås og benyttes af enhver, men samtidig er det klart, at opgaven kun kan løses med visse forbehold.

Hvis bladet havde et oplag på 2—300.000, ville vi sandsynligvis ikke betænke os på at indrette et laboratorium, hvor vi kunne adskille og undersøge hver eneste af de nye bilmodeller, som kom på markedet. En sådan mulighed forbyder imidlertid indtil videre sig selv. Vi er ligesom alle andre henvist til at vurdere ud fra de oplysninger, automobilfabrikerne selv giver om de nye vogne. Hvorledes man ud fra fabrikkernes specifikationer kan regne sig til

visse kvalitetstal for en ny bilmodel, vil fremgå af det følgende, men først må vi gøre rede for den betydning, man kan tillægge sådanne tal.

Uanset hvorledes man kombinerer de opgivne mål, dimensioner og de af vognens egenskaber, der kan udtrykkes i tal, vil der altid blive en usikkerhed tilbage med hensyn til de anvendte materialer og disses dimensionering i vognens mindste enkeltdele. Her må man indtil videre bygge på et sammenfattende skøn, således at de kvalitetstal for henholdsvis driftsøkonomi og køreegenskaber, som vi har beregnet og anført ved hver enkelt af de vogne, der i forbindelse med udstillingen er omtalt andetsteds i bladet, kun må opfattes som et foreløbigt vurderingsgrundlag, på hvilket der kan bygges videre. Endvidere kan vore beregninger kun udtrykke de af vognens egenskaber, som vi selv lægger vægt på, og her er der naturligvis igen tale om et skøn; f. eks. er der i England ingeniører, som hævder, at vognens køreegenskaber alene er udtrykt ved forholdet mellem stempelarealet og vognens vægt, andre hævder, at det er forholdet mellem stempelareal og vognens frontareal, der er det afgørende, medens vi — som man vil se — har beregnet kvalitetstallet for køreegenskaber som produktet af accelerationsevne, tophastighed og antal sæder i vognen. Til syvende og sidst afhænger den valgte beregningsmetode af den måde, på hvilken det pågældende køretøj tænkes anvendt.

Kvalitetstallet for vognens køreegenskaber er beregnet efter formlen:

$$K = a \times V \times P,$$

hvor a er accelerationsevnen i det højeste gear beregnet på grundlag af motorens største hk og det dertil svarende omdrejningstal, således som det opgives i fabrikkens specifikationer (smlg. SMJ, december 1949, side 7),

V er vognens maksimalhastighed i km/t og

P er antallet af sæder i vognen.

Det således beregnede tal har naturligvis ingen eksakt betydning (d. v. s. at det ikke kan udtrykkes i en kendt, fysisk enhed); det tjener alene til sammenligning af forskellige bilkonstruktioner.

De kvalitetstal, vi har beregnet for de forskellige vognes driftsøkonomi, har derimod en reel betydning, idet de direkte udtrykker henholdsvis, hvor meget det koster om året at holde det pågældende køretøj, og hvad det koster at køre en km med vognen, idet beregningen naturligvis hviler på visse begrundede forudsætninger.

Udgifterne til drift af en bil kan deles op i henholdsvis de *faste* og de *bevægelige* omkostninger. De faste omkostninger, det er den årlige sum, det koster at have vognen indregistreret, hvad enten man bruger den meget eller lidt, d. v. s. forrentning og afskrivning af den investerede kapital, den årlige vægtafgift, forsikringspræmien (i hvert fald af den lovpligtige ansvarsforsikring og måske for en kaskoforsikring) og endelig garageleje. De bevægelige omkostninger kan deles op i:

Almindelig vedligeholdelse, herunder vask, smøring, nye tændrør og småreparationer i det hele taget, de større reparationer, gummiforbruget, benzinforsbruget og smøreolieforbruget.

De faste omkostninger.

1) Afskrivning. Der regnes med en gennemsnitlig levetid for vognene på 10 år ved kørsel her i landet (denne levetid fremgår af Statistisk Departements beregninger for årene før krigen). Idet vi kalder vognens anskaffelsespris incl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger for A (kr.), bliver afskrivningen altså:

$$0,1 \times A \text{ (kr.)}$$

2) Forrentning. Der regnes med en rentefod på 5 pct., og da vognen i løbet af levetiden falder jævnt i værdi, skal vi i gennemsnit kun regne med, at vi får et rentetab svarende til halvdelen af den investerede kapital, altså en årlig renteudgift på:

$$0,05 \times 0,50 \times A = 0,025 \times A \text{ (kr.)}$$

3) Vægtafgift. Den årlige afgift beregnes på grundlag af vognens egenvægt efter de kendte, officielle tabeller.

4) Forsikring. Vi har her ved beregningen forudsat, at der skal betales præmie for lovpligtig ansvarsforsikring og desuden præmie for en kaskoforsikring (kol-

lission, væltning, transport, tyveri, indbrud, brand og eksplosion). Præmiebeløbene varierer som bekendt efter ejerens bopæl, de højeste præmier betales i København og omegn, og disse er da lagt til grund for beregningen, idet man her kan regne med en årlig forsikringsudgift på 280 kr. + 1,4 pct. af vognens anskaffelsesværdi incl. omsætningsafgift m. v. Beløbet bliver altså:

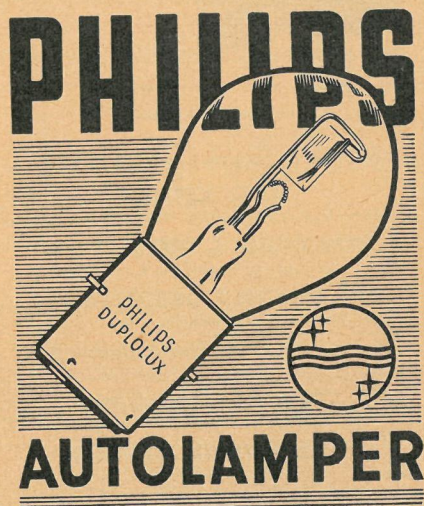
$$280 + 0,014 \times A \text{ (kr.)}$$

Hvis ejeren bor i Aalborg, Nørre Sundby, Aarhus eller Odense, bliver præmien 25 kr. billigere om året, bor han i Nordsjælland eller i en by med over 2000 indbyggere (undtaget de ovenfor nævnte), slipper han 50 kr. billigere, og bor han endelig »på landet«, d. v. s. på et sted, som ikke er nævnt ovenfor, slipper han ikke mindre end 150 kr. billigere pr. år. Ved hjælp af disse tal kan enhver korrigere de beregnede tal efter sin egen bopæl.

5) Garage. Her kan man naturligvis ikke angive noget årligt standardbeløb, men vi har — for at være på den sikre side — regnet med 360 kr. om året.

De bevægelige omkostninger.

1) Vedligeholdelse. Ved fastsættelse af disse udgifter må man selvsagt støtte sig til skøn og erfaring, og selv om man skøn-



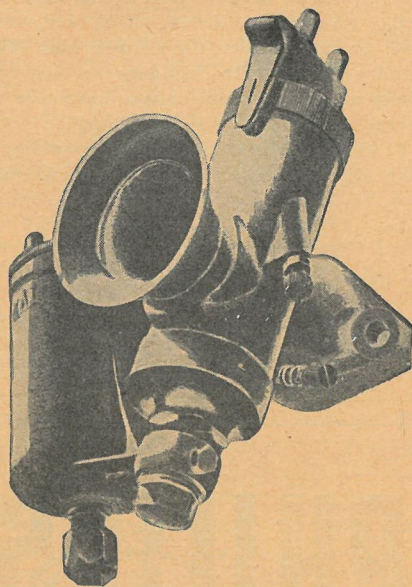
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og Hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, Tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Randers, Tlf. 1730

ner aldrig så rigtigt, kan et bestemt tal kun blive udtryk for en vis gennemsnitsværdi. Vi har her regnet med en udgift på 1,5 øre/km.

2) Reparationer. Det samme gælder denne post, men her har man dog en mulighed for at regulere det anslåede tal efter vognens egenart, forsåvidt som sliddet på motoren i det lange løb er det primære, specielt sliddet på motorens cylindre, der igen afhænger af forholdet mellem stempehastighed og vognens kørehastighed. Vi har ansat et grundbeløb til 5,0 øre/km, som så iøvrigt reguleres efter formlen:

$$5,0 \times \frac{2 \times S \times e}{3,14 \times R} = 3,18 \times \frac{S \times e}{R} \text{ (øre/km)}$$

hvor S er motorens slaglængde, e er udvekslingen mellem motoren og drivhjulene ved kørsel i det højeste gear, og R er afstanden fra midten af drivhjulene til vejbanen.

3) Gummiforbrug. Vi har her regnet med en gennemsnitlig levetid for et sæt automobilgummi af 30.000 km og har iøvrigt reguleret gummiudgiften efter den faktiske belastning på ringene i forhold til fabrikernes garantibelastning, således at formlen bliver:

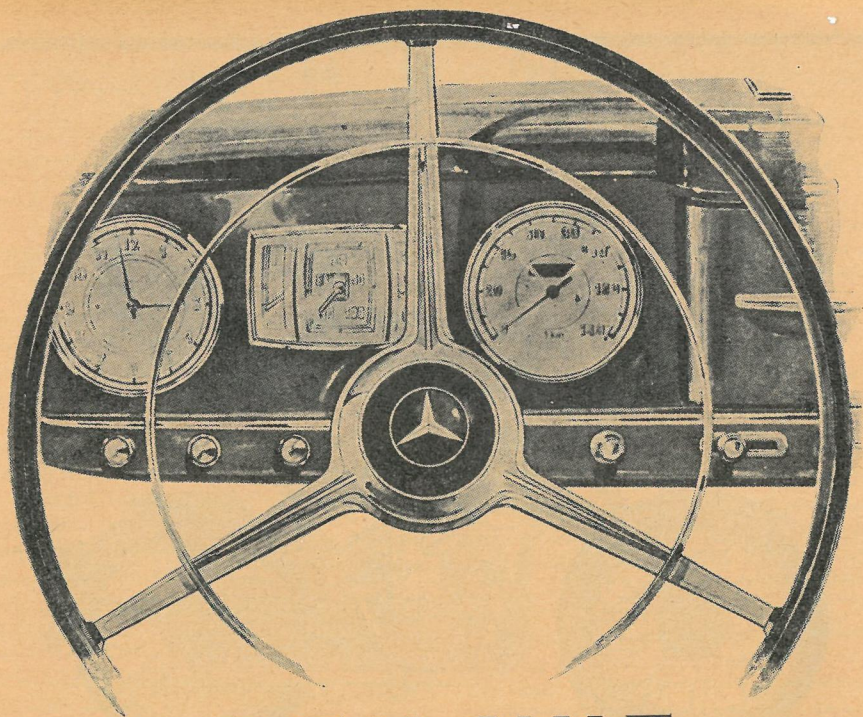
$$\frac{G}{30000} \times \frac{Q}{4 \times K} \text{ (øre/km)}$$

hvor G er anskaffelsesprisen for 5 dæk og slanger, Q er vognens største vægt med fuld last i kg, og K er bredden af et enkelt dæk ifølge den officielle belastningstabel.

4) Benzinforbrug. Udgiften i øre/km er her beregnet ud fra de af fabrikerne opgivne tal for benzinforbruget og på grundlag af den nugældende benzinpris på 74 øre/l.

5) Smøreolieforbrug. Dette er ud fra erfaringer med et stort antal vogne sat til 0,7 øre/km, hvori også indeholdes udgifterne til fornyelse af olien i gearkasse og differentiale.

Som man vil se, har vi under omtalen af hver enkelt af de vogne, der kan ses på automobiludstillingen, anført henholdsvis kvalitetstallet K, der angiver vognens køreegenskaber og rummelighed i en enkelt værdi, og samtidig har vi regnet, dels hvor meget det koster om året at holde det pågældende køretøj indregistreret og dels, hvad det koster pr. km at køre med den pågældende vogn.

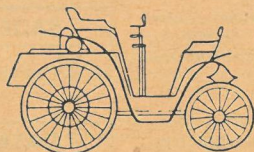


DEN NYE MERCEDES-BENZ

Mercedes Benz har gennem en menneskealder været anerkendt for at fremstille automobiler, der er forud for deres tid i konstruktion, og med en enestående slidstyrke og holdbarhed. Den nye Mercedes Benz overgår alt hvad fabriken til dato har sendt på markedet.

De 3 typer 170 V, 170 D og 170 S er enestående økonomiske og komfortable, rigtige rejsevogne til ferie- og forretningsrejser. Mercedes 170 er uafhængigt affjedret på alle 4 hjul, har fuldt synkroniseret gearkasse, og motorer der er overlegne i kraft og økonomi.

STAND 15



STAND 15

VERDENS ÆLDSTE AUTOMOBILFABRIK

IMPORT OG MONTAGEFABRIK:

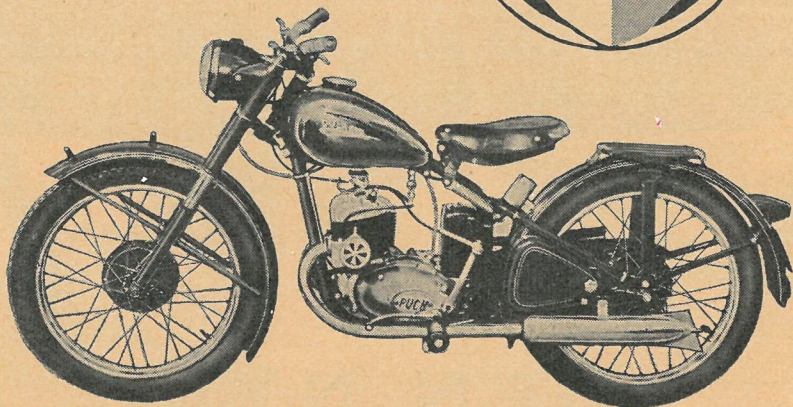
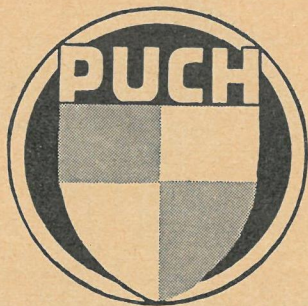
BOHNSTEDT PETERSEN A/S
SUNDKROGSGADE 3, Ø
CENTRAL 9972



DETAILSALG OG UdstILLING:

AUTOROPA A/S
KR. BERNIKOWSGADE 2
CENTRAL 12018 - 12846

Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og adskillige sejre i krævende løb har skabt respekt om denne maskine. PUCH har sidst vist sin styrke og driftssikkerhed ved at gennemføre turen Stockholm-Monte Carlo med sidevogn på 107 timer.



Model »125 Sport« yder 7,5 HK ved 5500 omdr./min.,
maksimal omdrejningstal 6000 omdr./min.

SPECIFIKATION:

MOTOR

Dobbeltstemplet 2-takt motor, 124,75 ccm, svinghjulsdynamo, 2 karburatorer koblet sammen i et 2-trins system.

BREMSER

Let indstillelige bremsere med store bremsetromler giver effektiv opbremsning.

GEARKASSE

Sammenbygget med motorens krumtaphus, 3 hastigheder med fodgearskifte fuldt synkroniseret.

SADEL

Et punkt ophængt med kraftige spiralfjedre giver den bedst mulige og behageligste kørestilling.

FORGAFFEL

Telescopforgaffel med dobbelte skruefjedre giver blød og behagelig kørsel og enestående styringsstabilitet.

DATA

Vægt køreklar 84 kg, tophastighed 100 km/tm, benzinförbrug 2,7 l på 100 km, benzinförbrug 37 km på 1 literen ved 60 km/tm.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN . KØBENHAVN V
VESTERBROGADE 2 c TELEFON PALÆ 4741

B. R. M.

igen . . .

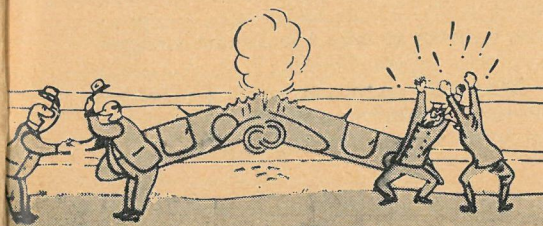
I januar nummeret bragte vi en omtale af den nye engelske grand prix racer B. R. M., og vi lagde ikke skjul på vor skepsis med hensyn til vognens accelerationssevne, som efter de foreliggende oplysninger ikke syntes at være paa højde med de værdier, man har kunnet konstatere ved de allerede eksisterende grand prix racere. Vi støttede vor opfattelse på en rekonstruktion af vognens effektdiagram. Heri havde vi for det første beregnet vognens køremodstand ud fra de opgivne værdier for henholdsvis frontarealet og totalvægten, og for det andet havde vi beregnet motorens hestekraftkurve på grundlag af nogle kurver over det effektive middeltryk som funktion af stempelhastigheden, der blev offentliggjort i det engelske »The Motor« for den 21. december som illustration til en artikel af Laurence Pomeroy om kon-

struktion af 1,5 liter grand prix racere. Disse kurver fremkom i det engelske blad på en sådan måde, at man uden videre måtte få det indtryk, at det drejede sig om forsøgsresultater, der var opnået med den nye B. R. M.-motor.

Det forekom os imidlertid, at sagen ikke hermed var tilfredsstillende belyst, så meget mere som det på forhånd virkede usandsynligt, at man ved et så omfattende projekt skulle have begået en elementær fejl. Vi skrev derfor med det samme til Peter Berthon, der har ansvaret for vognens konstruktion, om han havde noget at bemærke til vore beregninger. Det havde han.

Det vil sige, beregningerne var rigtige nok, men grundlaget for dem stemmer ikke med de faktiske forhold, idet de kurver, som var opgivet i »The Motor«, helt må stå for forfatterens regning, de er ikke opgivet af B. R. M. Berthon oplyser, at Pomeroy's kurver gælder for almindelige centrifugalblæsere af førkrigskonstruktion, men at man — efter tre års forsøgsarbejde — er nået frem til en ny type centrifugalblæsere, som giver et større tryk ved lavere omdrejninger, og som derfor er bedre egnet til anvendelse i forbindelse med en kompressormotor som den her omhandlede. Han kan naturligvis ikke på det nuværende tidspunkt oplyse noget om, ved hvilke midler man har opnået denne egenskab, så vi er stadig henvist til at gætte os frem. Der foreligger f. eks. den mulighed, at blæseren er forsynet med drejelige ledeskovle, hvis indstilling afhænger af motorens omdrejningstal og måske også af dens belastning. Det afgørende er imidlertid, at Berthon forsikrer os om, at konstruktionen er således tilrettelagt, at man under alle omstændigheder kan få baghjulene til at spinne på vejbanen ved de lavere hastigheder, hvilket skulle sikre den tilstrækkelige accelerationsevne både ved starten og ved udgangen af langsomme sving. — De første hold af B. R. M. racere ventes at være klar til løbsdeltagelse omkring maj måned.

Coq



Automobiludstillingen

Når den 12. internationale automobiludstilling i Forum åbner sine porte for publikum, må man betragte denne begivenhed som et udslag af ukuelig optimisme fra de arrangerende forhandleres side.

Motorløbskørslen har altid været og er stadig et stedbarn i dette land, og man har på fornemmelsen, at tendensen går i retning af at proletarisere det danske samfund, således at vi alle en gang med tiden kører rundt på en rusten cykle med bastandaler på benene og med en rusten cykleklemme i over-all'en. Når De på de følgende sider lægger mærke til den omsætningsafgift, en bilkøber må betale til staten, vil De tydeligt forstå, at biler bliver betragtet som luksus, selvom autotransporten indgår som et uhyre vigtigt led i det danske erhvervsliv. Når De samtidig studerer de beløb, det koster at holde en vogn om året, samt hvad det koster at køre en kilometer med disse vogne, vil De også forstå, at den urimelige beskatning af motorløbskørslen ikke kan undgå at påvirke pristallet på en uheldig måde.

Ser vi imidlertid bort fra de meningsløse og uhyrlige statsafgifter, der tynger automobilkørslen til jorden, og ser på den kommende automobiludstilling med køberens øjne, vil der være mange interessante enkeltheder at lægge mærke til. Vi har på de følgende sider opsat en standard-specifikation, hvor man kan sammenligne de forskellige vogne, og vi har tilmed regnet ud, hvad det koster at holde en sådan vogn om året, og hvad det koster at køre med den, ligesom vi har udregnet et kvalitets-tal for hver vogn. Disse udregninger er foretaget på grundlag af de betragtninger, der er omtalt i en artikel andetsteds i bladet. Man vil i disse specifikationer finde mange interessante enkeltheder udover de tekniske, man vil f. eks. se, at omsætningsafgiften på en Chevrolet personvogn svarer ret nøje til, hvad hele vognen kostede før krigen incl. omsætningsafgift. Man vil også, når man sammenligner specifikationerne, finde ud af, hvorfor kvalitets- og

omkostningstal ligger forskelligt på to tilsyneladende tilsvarende vogne. Betragter man f. eks. specifikationen over Opel, Olympia og Vauxhall, vil man se, at de har nøjagtig samme benzinforbrug, nemlig 11,7 km/l, men Olympia'en har 43 HK mod Vauxhall'ens 35 HK. Ikke desto mindre er Vauxhall'en ca. 1500 kr. dyrere end Olympia'en. Rent kvalitetsmæssig må man anse Olympia'en for at være fuldt på højde med Vauxhall'en, medens den sidstnævnte måske er lidt bedre udstyret, d.v.s. har lidt bedre indtræk end den tyske vogn. Som det vil ses af ovenstående, kan man ikke bedømme en vogns køreegenskab og reelle værdi ud fra prisen alene. De læsere, der studerer de efterfølgende specifikationer nøje, vil finde mange lignende tilfælde.

Vi skal dog lige give Dem et par praktiske oplysninger vedrørende de omtalte specifikationer. De tal, der er angivet for benzinforbruget, fremkommer på grundlag af de resultater, man har opnået ved prøveførsler foretaget af de engelske blade »Auto-Car« og »The Motor«, de amerikanske blade og endelig SMJ. For de tyske vognes vedkommende går vi ud fra fabrikernes oplysninger, idet prøveførslerne foretages efter en bestemt standard. Når der under baghjulsophængningen ikke er anført andet end affjedringen, betyder dette, at der er en almindelig stiv bagaksel. Bilfabrikkerne er meget villige til at opgive, at deres vogne er forsynet med hydrauliske støddæmpere, men da bogstaveligt talt alle vogne har haft disse støddæmpere i de sidste 15 år, har vi anset det for overflødigt at bemærke det. For nogle enkelte vognes vedkommende vil De se bemærkningen »fuldstændige oplysninger«, dette betyder, at vognene endnu er så »friske«, at man ikke har været i stand til at skaffe alle de nødvendige oplysninger, hvorfor vi ikke har kunnet udregne kvalitets- og økonomital.

Hvad priserne angår, er disse naturligvis uden forbindende, særlig i betragtning af, at de svinger fra dag til dag.

i Forum åbner den 24. febr.

Aero Minor

Type: II. Importør: Birkerød Automobilhal. Stand nr. 20.

MOTOR:

Cylinderantal: 2.
Boring: 70 mm.
Slaglængde: 80 mm.
Slagvolumen: 615,75 ccm.
Ventilstilling: 2-takts uden ventiler.
Kompressionsforhold: 6,3:1.
Maksimal hestekraft: 20 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 1:3,42, 2. gear 1:1,68, 3. gear 1:1,4, gear 1:0,8.
Udveksling i differentiale: 5,5:1.
Dækstørrelse: 4,75×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Ampéretimer på akkumulator: 60.

BREMSER:

Fabrikat: Czechisk.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, tværliggende bladfjeder.
Baghjulsophængning: Uafhængig, tværliggende bladfjeder.

CHASSIS:

Type: Rørformigt.

KAROSSERI:

Type: Sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2300 mm.
Sporvidde: 1120 mm.
Total længde: 4000 mm.
Total bredde: 1400 mm.
Total højde: 1480 mm.
Egenvægt: 690 kg.
Benzintank: 25 l.
Olieindhold: Olie bl. m. benzin 1:30.
Vand: 10 l.
Økonomi: 15—19 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 6.900,00.
Inklusiv omsætning: 8.960,00.

Fast årlig udgift kr. 1955,00

+ 11,89 øre pr. km.

K = 19,4



Armstrong Siddeley

Type: Taxa de luxe. Importør: G. E. Canning.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 70 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 2300 ccm.
Ventilstilling: Topventilet, hydrauliske ventilloftere.
Kompressionsforhold: 7:1.

Maksimal hestekraft: 75 ved 4200 omdr./min.
Foringer: Våde, udskiftelige.

TRANSMISSION:

Kobling: Selvspændende, automatisk enkeltplade, tør.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,45:1, 2. gear 3,13:1, 3. gear 1,375:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,1:1.
Hjulstørrelse: 550×17.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 53.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydromekanisk (hydro for, mek. bag).
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsaffjedring.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjeder.

CHASSIS:

Type: Helsevejset pladestål, krydstravers,

KAROSSERI:

Type: 4 dørs limousine, dansk bygget.
Personantal: 6—7.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2921 mm.
Sporvidde: 1370 mm.
Total længde: 4763 mm.
Total bredde: 1727 mm.
Egenvægt: 1500 kg.
Benzin: 55 l (heraf 5 l reserve).
Olie: 7 l.
Økonomi: 7,5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 23.330,00.
Inklusiv omsætning: 26.830,00.

Fast årlig udgift kr. 4548,00

+ 18,64 øre pr. km

K = 67,5



Austin

Type: 40. Importør: De forenede Automobilfabriker.
Stand nr. 1.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 65,5 mm.
Slaglængde: 89 mm.
Slagvolumen: 1200 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 7,2:1.
Maksimal hestekraft: 40 ved 4300 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 4,09:1, 2. gear 2,43:1, 3. gear 1,72:1, 4. gear 1:1.

Differentiale: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 5,43:1.
Dækstørrelse: 5,25×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 110.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydromekanisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Krydsforstærket.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2350 mm.
Sporvidde: 1260 mm.
Total længde: 3880 mm.
Total bredde: 1610 mm.
Total højde: 1600 mm.
Egenvægt: 950 kg.
Benzintank: 29 l.
Olieindhold: 3,25 l.
Vand: 9 l.
Økonomi: 12 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 8.616,00.
Inklusiv omsætning: 11.460,00.

Fast årlig udgift kr. 2333,00

+ 14,55 øre pr. km

K = 38,4

★

Austin

Type: 70. Importør: De forenede Automobilfabriker.
Stand nr. 1.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 79,4 mm.
Slaglængde: 111,0 mm.

Slagvolumen: 2200 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 68 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,72:1, 2. gear 2,25:1, 3. gear 1,175:1, 4. gear 1:1.
Differentiale: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,12:1.
Dækstørrelse: 5,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 130.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydromekanisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Krydsforstærket.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan m. soltag.
Personantal: 5-6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2440 mm.
Sporvidde: 1410 mm.
Total længde: 4190 mm.
Total bredde: 1690 mm.
Total højde: 1650 mm.
Egenvægt: 1270 kg.
Benzintank: 56 l.
Olieindhold: 6,25 l.
Vand: 12 l.
Økonomi: 8 km/l.

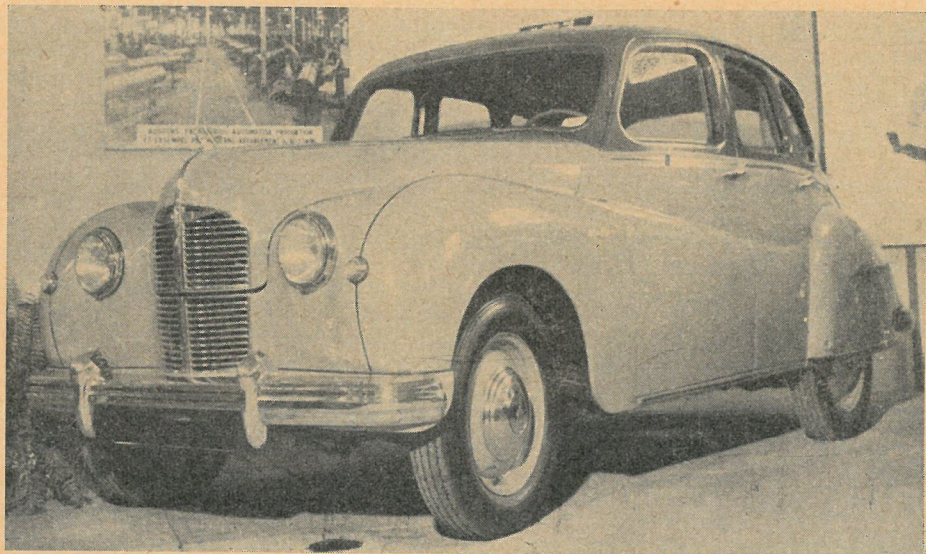
PRIS:

Exklusiv omsætning: 11.283,00.
Inklusiv omsætning: 15.325,00.

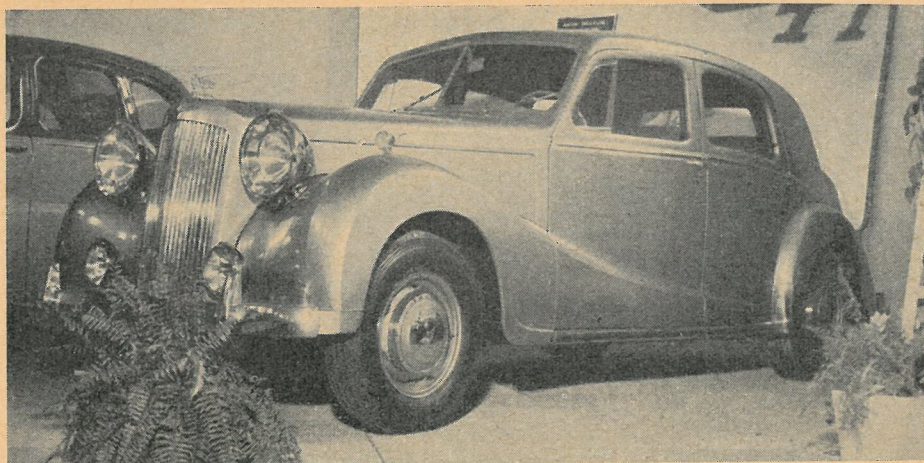
Fast årlig udgift kr. 2926,00

+ 17,59 øre pr. km

K = 61



Austin 70 den komfortable rejsevoan



Austin Sheerline, en meget elegant engelsk vogn

Austin

Type: 90. Importør: De forenede Automobilfabriker.
Stand nr. 1.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 87,3 mm.
Slaglængde: 111,0 mm.
Slagvolumen: 2660 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 7,5:1.
Maksimal hestekraft: 88 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,72:1, 2. gear 2,36:1, 3. gear 1,41:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer: 3,67:1.
Dækstørrelse: 5,75×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 130.

BREMSE:

Fabrikat: Girling.
System: Hydromekanisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Krydsforstærket.

KAROSSERI:

Type: Cabriolet med elektrisk bevæget kalesche og vinduer.
Personantal: 3—4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2440 mm.
Sporvidde: 1410 mm.
Total længde: 4500 mm.
Total bredde: 1780 mm.
Total højde: 1520 mm.
Egenvægt: 1450 kg.
Benzintank: 94 l.
Olieindhold: 6,6 l.
Vand: 14 l.
Økonomi: 7 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 14.643,00.
Inklusiv omsætning: 20.365,00.

Fast årlig udgift kr. 3651,00
+ 18,32 øre pr. km
K = 51



Austin

Type: 125 Sheerline. Importør: De forenede Automobilfabriker. Stand nr. 1.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 87 mm.
Slaglængde: 111 mm.
Slagvolumen: 3992 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 125 ved 3200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,39:1, 2. gear 2,36:1, 3. gear 1,425:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer: 4,45:1.
Dækstørrelse: 6,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 140.

BREMSE:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

Type: Krydsforstærket.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 5—6, leveres også som 7 pers. limousine.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3020 mm.
 Sporvidde: For 1470, bag 1520 mm.
 Total længde: 4870 mm.
 Total bredde: 1850 mm.
 Total højde: 1700 mm.
 Egenvægt: 1850 kg.
 Benzintank: 72 l.
 Olieindhold: 9,5 l.
 Vand: 15,6 l.
 Økonomi: 4-5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 30.658,00.
 Inklusiv omsætning: 46.000,00.

Fast årlig udgift kr. 7357,00

+ 25,56 øre pr. km

K = 85

**Bentley**

Type: Mark VI. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S.
 (Ufuldstændige oplysninger).

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
 Boring: 89 mm.
 Slaglængde: 114 mm.
 Slagvolumen: 4257 ccm.
 Ventilstilling: Indsugn.: Topventilet, udbl.: Sidevent.
 Kompressionsforhold: 6,4:1.
 Maksimal hestekraft: 130 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 4.
 Gearstangplacering: Gulvet.
 Udvekslinger: 1. gear 2,98:1, 2. gear 2,015:1, 3. gear 1,34:1, 4. gear 1:1.
 Differentiale: Hypoid.
 Udveksling i differentiale: 3,727:1.
 Hjulstørrelse: 650×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
 Fabrikat: Lucas.
 Ampéretimer på akkumulator: 55.

BREMSE:

Fabrikat: Lockheed og Girling.
 System: Hydromekaniske.
 Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
 Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
 Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3048 mm.
 Total længde: 5000 mm.
 Total bredde: 1950 mm.
 Egenvægt: 2000 kg.
 Benzin: 81,5 l.
 Olie: 7,9 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 60.925,00.
 Inklusiv omsætning: 94.280,00.

**Buick**

Type: 51. Importør: General Motors International A/S.
 Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
 Boring: 80,96 mm.
 Slaglængde: 104,77 mm.
 Slagvolumen: 4.316 ccm.

Ventilstilling: Topventilet.
 Kompressionsforhold: 7,2:1.
 Maksimal hestekraft: 128 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Ingen.
 Gearkasse: Dynaflo.
 Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
 Udvekslinger: Torgue converter - max.: 2,24:1. Low 1,82
 × Torgue converter (1,82×2,24).
 Differentiale: Hypoid.
 Udveksling i differentiale: 3,9:1.
 Dækstørrelse: 7.60×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Delco-Remy.
 Ampéretimer på akkumulator: 120.

BREMSE:

Fabrikat: Delco-Brake.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
 Baghjulsophængning: Skruefjedre.

CHASSIS:

Type: U-ramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
 Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3086 mm.
 Sporvidde: For 1500, bag 1579 mm.
 Total længde: 5181 mm.
 Total bredde: 2022 mm.
 Total højde: 1622 mm.
 Egenvægt: 1778 kg.
 Benzintank: 72 l.
 Olieindhold: 5,2 l.
 Vand: 13,2 l.
 Økonomi: 5,0 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 32.700,00.
 Inklusiv omsætning: 49.120,00.

Fast årlig udgift kr. 7774,00

+ 22,49 øre pr. km

K = 90

Samme specifikation som ovenstående med følgende undtagelse:

PRIS:

Exklusiv omsætning: 37.000,00.
 Inklusiv omsætning: 56.000,00.

Fast årlig udgift kr. 8730,00

**Cadillac**

Type: 61 69. Importør: General Motors International A/S.
 Stand nr. 9.

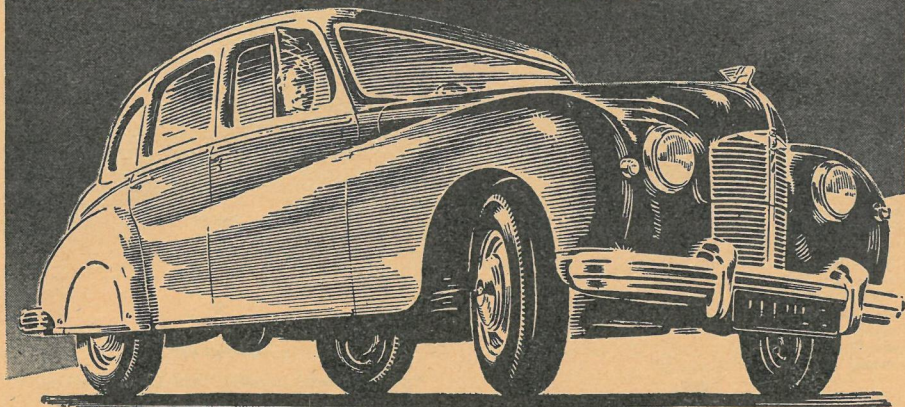
MOTOR:

Cylinderantal: 8 (V-stillet).
 Boring: 96,84 mm.
 Slaglængde: 92,07 mm.
 Slagvolumen: 5420 ccm.
 Ventilstilling: Topventilet.
 Kompressionsforhold: 6,7:1.
 Maksimal hestekraft: 160 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Ingen.
 Gearkasse: Hydro-Matic.
 Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
 Udvekslinger: 1. gear 3,819:1, 2. gear 2,634:1, 3. gear 1,45:1, 4. gear 1:1.
 Differentiale: Hypoid.

AUSTIN



SE FØRST AUSTIN

på stand nr. 1

Den engelske Vogn, der passer til danske forhold

A 40 DEVON

- 40 HK. topventilet motor
- Venstrestyring
- Hydromekaniske bremses
- Uafhængigt affjedrede forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og Dugfjerner
- Rummeligt bagagerum
- Ventilationsrude

A 70 HAMPSHIRE

- 70 HK topventilet motor
- Venstrestyring
- Ratgear
- 3-personers forsæde
- Hydromekaniske bremses
- Uafhængigt affjedrede forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og dugfjerner
- Ekstra rummeligt bagagerum
- Værktøjsbakke i bagklap.

*Se i dag i Forum på stand nr. 1
den vogn, De køber i morgen*



DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S



ODENSE - KØBENHAVN - AARHUS - ESBJERG - AALBORG

Udveksling i differentiale: 3,36:1.
Dækstørrelse: 8.00×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Delco-Remy.
Ampéretimer på akkumulator: 115.

BREMSER:

Fabrikat: Delco-Brake.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: U-ramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3200 mm.
Sporvidde: For 1498, bag 1600 mm.
Total længde: 5382 mm.
Total bredde: 2035 mm.
Total højde: 1574 mm.
Egenvægt: 1778 kg.
Benzintank: 75 l.
Olieindhold: 4,7 l.
Vand: 17 l.
Økonomi: 4,2 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 41.700,00.
Inklusiv omsætning: 63.520,00.

Fast årlig udgift kr. 9776,00

+ 24,58 øre pr. km

K = 150



Chevrolet

Type: Styleline de luxe. Importør: General Motors International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 88,90 mm.
Slaglængde: 95,25 mm.
Slagvolumen: 3549 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,6:1.
Maksimal hestekraft: 92 ved 3400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,94:1, 2. gear 1,68:1, 3. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,11:1.
Dækstørrelse: 6,70×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Delco-Remy.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Delco Brake.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Kasseramme „VK“.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2921 mm.
Sporvidde: For 1447, bag 1492 mm.
Total længde: 5015 mm.

Total bredde: 1878 mm.
Total højde: 1670 mm.
Egenvægt: 1472 kg (køreklar).
Benzintank: 60 l.
Olieindhold: 4,7 l.
Vand: 15,12 l.
Økonomi: 7,5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning 18.300,00.
Inklusiv omsætning: 26.080,00.

Fast årlig udgift kr. 4305,00

+ 17,67 øre pr. km

K = 67,2

MODEL CONVERTIBLE COUPÉ

Samme specifikationer som ovenstående med følgende undtagelser:

PRIS:

Exklusiv omsætning: 20.500,00.
Inklusiv omsætning: 29.600,00.

Total højde: 1627 mm.



Chrysler

Type: Windsor. Importør: A/S Domi. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 87,3 mm.
Slaglængde: 114,3 mm.
Slagvolumen: 4100 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7,0:1.
Maksimal hestekraft: 116 net. hk ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade + Fluid drive.
Gearkasse: Automatisk, 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udveksling: 1. gear 3,57:1, 2. gear 2,04:1, 3. gear 1,75:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,9:1.
Dækstørrelse: 7,60×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Mopar.
Ampéretimer på akkumulator: 120.

BREMSER:

Fabrikat: Chrysler.
System: Hydraulisk, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålør.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3188 mm.
Sporvidde: For 1422, bag 1515 mm.
Total længde: 5270 mm.
Total bredde: 1930 mm.
Total højde: 1670 mm.
Egenvægt: 1700 kg.
Benzintank: 64 l.
Olieindhold: 4,75 l.
Vand: 16,1 l.
Økonomi: 6 km/l.

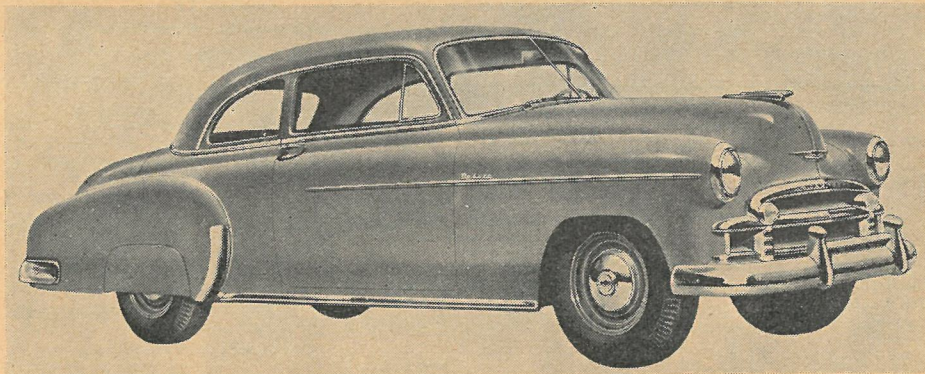
PRIS:

Exklusiv omsætning: 21.150,00.
Inklusiv omsætning: 30.640,00.

Fast årlig udgift kr. 5.155,00

+ 21,19 øre/km.

K = 83,5.



Chevrolet Styleline de Luxe — en billig vogn i Amerika, en eftertragtet kostbarhed i Danmark.

Citroën

Type: Berline „11“. Importør: Automobiles Citroën A/S.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 78 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1911 ccm.
Ventilstilling: Topventil.
Kompressionsforhold: 6,2:1.
Maksimal hestekraft: 56 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 frem og 1 bak, synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Instrumentbord.
Udvekslinger: 1. gear: 3,81:1; 2. gear: 2,12:1; 3. gear: 1,25:1.
Udveksling i differentiale: 3,44:1.
Hjulstørrelse: 165×400.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Citroën.
Ampéretimer: 85.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængige torsionsstænger.
Baghjulsophængning: Uafhængige torsionsstænger.

CHASSIS:

Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Berline.
Personantal: 5/6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3090 mm.
Sporvidde: For 1494, bag 1470 mm.
Total længde: 4650 mm.
Total bredde: 1800 mm.
Total højde: 1540 mm.
Egenvægt: 1100 kg.
Benzin: 50 l.
Olie: 4—4,5 l.
Vand: 8 l.
Økonomi: 10,5—11 l pr. 100 km (60/56 km./tm).

PRIS:

Exclusive omsætning: 12.050,00.
Inclusive omsætning og leveringsomk.: 16.500,00.

Fast årlig udgift kr. 3054,00

+ 14,77 øre pr. km

K = 60

Citroën

Type: Berline „11 Sport“. Importør: Automobiles Citroën A/S.

Samme specifikation som Berline „11“ med følgende undtagelser:

KAROSSERI:

Type: Berline.
Personantal: 4/5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2910 mm.
Sporvidde: For 1374, bag 1354 mm.
Total længde: 4450 mm.
Total bredde: 1670 mm.
Total højde: 1520 mm.
Egenvægt: 1035 kg.
Benzin: 45 l.
Olie: 4/4,5 l.
Vand: 7,5 l.
Økonomi: 10—10,5 l pr. 100 km (60—65 km./tm).

PRIS:

Exclusive omsætning: 11.250,00.
Inclusive omsætning og leveringsomk.: 15.300,00.

Fast årlig udgift kr. 2787,00

+ 14,77 øre pr. km

K = 50



Citroën

Type: Berline „15“. Importør: Automobiles Citroën A/S

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 78 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 2867 ccm.
Ventilstilling: Topventil.
Kompressionsforhold: 6,2:1.
Maksimal hestekraft: 77 ved 3800 omdr./min.
Foringer: Løse, udskiftelige.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 frem og 1 bak, synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Instrumentbord.
Udvekslinger: 1. gear 13,2:1, 2. gear 5,6:1, 3. gear 3,8:1 bakgear 15,8:1.
Udveksling i differentiale: 8×31.
Hjulstørrelse: 185×400.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.

Fabrikat: Citroën.
Ampèretimer: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: uafhængige torsionsstænger.
Baghjulsophængning: uafhængige torsionsstænger.

CHASSIS:

Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Berline.
Personaltal: 5/6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3087 mm.
Sporvidde: For 1487, bag 1487 mm.
Total længde: 4760 mm.
Total bredde: 1760 mm.
Total højde: 1540 mm.
Egenvægt: 1275 kg.
Benzin: 70 l.
Olie: 7 l.
Vand: 12 l.
Økonomi: 12,5—13 l pr. 100 km (70 km/tm).

PRIS:

Exklusive omsætning: 16.200,00.
Inklusive omsætning og leveringsomk.: 22.850,00.

Fast årlig udgift kr. 3972,00

+ 16 øre pr. km

K = 68,5



Delage

(Ufuldstændige oplysninger)

Type D 6. Importør: Leon Jørgensen. Stand nr. 22.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 83,7 mm.
Slaglængde: 90,5 mm.
Slagvolumen: 3000 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Maksimal hestekraft: 90.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem (og 4 tilbage). Cotal elektromagnetisk planetgear.
Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
Udvekslinger: 1. gear 3,46, 2. gear 2,22, 3. gear 1,63, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,42.
Dækstørrelse: 600 × 17.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Marchal.
Ampèretimer på akkumulator: 90.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed-Bendix.
System: Hydrauliske med dobbelte bremsecyl. på forhjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs Coupe (fabrikat: Letourneur & Marchand).
Personaltal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3300 mm.
Sporvidde: For 1385 mm, bag 1470 mm.
Total længde: 4493 mm.
Total bredde: 1630 mm.
Egenvægt: 1250 kg.
Benzintank: 90 l.
Økonomi: 7 km/l.
Type: 135 MS. Importør: Leon Jørgensen. Stand nr. 22.

Delahaye

(Ufuldstændige oplysninger)

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 84 mm.
Slaglængde: 107 mm.
Slagvolumen: 3557 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Maksimal hestekraft: 135.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem (og 4 tilbage). Cotal elektromagnetisk planetgear.
Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
Udvekslinger: 1. gear 3,46, 2. gear 2,22, 3. gear 1,63, 4. gear 1:1.
Udveksling i differentiale: 3,42.
Dækstørrelse: 600 × 17.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Marchel.
Ampèretimer på akkumulator: 90.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed-Bendix.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs Coupe.
Personaltal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2950 mm.
Sporvidde: For 1406 mm, bag 1480 mm.
Total længde: 4143 mm.
Total bredde: 1784 mm.
Egenvægt: 1200 kg.
Benzintank: 100 l.
Økonomi: 5 km/l.



De Soto

Type: S 13. Importør: Bohnstedt Petersen A/S.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 87,31 mm.
Slaglængde: 108 mm.
Slagvolumen: 3870 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 112 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade + fluid drive.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear, helautomatisk.
Gearstangplacering: Ratgear (områdevælger).
Udvekslinger: 1. gear 3,57:1, 2. gear 2,04:1, 3. gear 1,75:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,73.
Dækstørrelse: 7,60 × 15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Delco Remy.
Ampèretimer på akkumulator: 114.

BREMSER:

Fabrikat: De Soto.
System: Hydraulisk, med dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs Sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3188 mm.
Sporvidde: For 1422, bag 1515 mm.
Total længde: 5638 mm.
Total bredde: 1950 mm.
Total højde: 1670 mm.
Egenvægt: 1700 kg.
Benzintank: 64 liter.
Olieindhold: 5 liter.
Vand: 16,1 liter.
Økonomi: 6 km/l.

PRIS:

Inclusiv omsætning: 36.000,00.

★

DK

Type: A 1. Fabrikant: Bohnstedt Petersen A/S.
Stand nr. 14—15.

MOTOR:

Cylinderantal: 2.
Boring: 76 mm.
Slaglængde: 76 mm.
Slagvolumen: 690 ccm.
Totakt.
Kompressionsforhold: 5,9:1.
Maksimal hestekraft: 20 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Våd flerplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem.
Gearstangplacering: Instrumentbord.
Udvekslinger: 1. gear 6,28:1, 2. gear 3,38:1, 3. gear 2:1.
Differential: Skråtskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 3,05.
Dækstørrelse: 5,00 × 16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: DKW m. m.
Ampèretimer på akkumulator: 65.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, med tværliggende bladfjeder.

Baghjulsophængning: Tværliggende, halvelliptisk bladfjeder.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs Sedan.
Personantal: 4—5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2610 mm.
Sporvidde: For 1150, bag 1250 mm.
Total længde: 4020 mm.
Total bredde: 1600 mm.
Total højde: 1500 mm.
Egenvægt: 875 kg.
Benzintank: 30 liter.
Vand: 8 liter.
Økonomi: 14 km/l.
Prisen vides endnu ikke.

★

DKW

Type: Meister Super. Importør: Bohnstedt Petersen A/S.
Stand nr. 14 og 15.

MOTOR (totakt):

Cylinderantal: 2.
Boring: 76 mm.
Slaglængde: 76 mm.
Slagvolumen: 684 ccm.
Kompressionsforhold: 5,9:1.
Maksimal hestekraft: 20 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

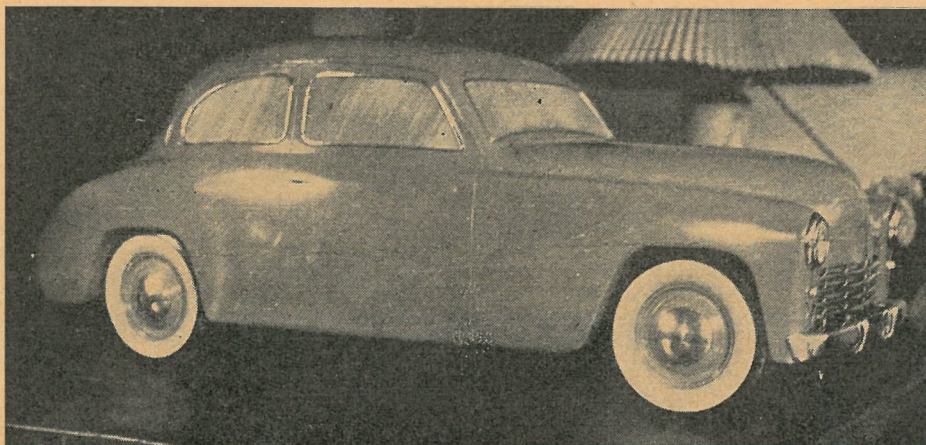
Kobling: Flerplade, oliebad.
Gearkasse: 3 hastigheder frem.
Gearstangplacering: Instrumentbord.
Udvekslinger: 1. gear 6,28:1, 2. gear 3,38:1, 3. gear 2:1.
Differential: Skråtskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 3,05:1.
Dækstørrelse: 5,00 × 16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Ampèretimer på akkumulator: 60.

BREMSER:

Fabrikat: DKW.
System: Mekaniske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, tværliggende bladfjeder.
Baghjulsophængning: Tværliggende bladfjeder.



En model af den danskbyggede DK

CHASSIS:
Type: Kasseramme.
KAROSSERI:
Type: 2 dørs Sedan og Cabriolet.
Personantal: 4.
HOVEDDIMENSIONER:
Akselafstand: 2610 mm.
Sporvidde: For 1150, bag 1250 mm.
Total længde: 4240 mm.
Total bredde: 1510 mm.
Total højde: 1490 mm.
Egenvægt: 780 kg.
Benzintank: 32 liter.
Vand: 8 liter.
Økonomi: 14 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 7.750,00.
Inklusiv omsætning: 10.300,00.

Fast årlig udgift kr. 2153,00
+ 13,26 øre pr. km
K = 18,3



Dodge

Type: Kingsway Utility D 35. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S. Stand nr. 4.

MOTOR:
Cylinderantal: 6.
Boring: 82,55 mm.
Slaglængde: 111,1 mm.
Slagvolumen: 3570 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 97 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:
Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differential: 3,9:1.
Dækstørrelse: 6,40 × 15.

ELEKTRISK ANLÆG:
Volt: 6.
Fabrikat: Mopar.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:
Fabrikat: Dodge.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:
Type: Firkantede Stålrør.

KAROSSERI:
Type: 2 dørs Estate car.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:
Akselafstand: 2819 mm.
Sporvidde: For 1400, bag 1425 mm.
Total længde: 4860 mm.
Total bredde: 1820 mm.
Egenvægt: 1425 kg.
Benzintank: 64 liter.
Olieindhold: 4,75 liter.
Vand: 14,18 liter.
Økonomi: 7 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 22.725,00.
Inklusiv omsætning: 33.160,00.

Dodge

Type: Coronet. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S.
Stand nr. 4.
(Ufuldstændige oplysninger)

MOTOR:
Cylinderantal: 6.
Boring: 83 mm.
Slaglængde: 117 mm.
Slagvolumen: 3774 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 103 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:
Kobling: Tør enkeltplade + fluid drive.
Gearstangplacering: Ratgear.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differential: 3,9:1.
Dækstørrelse: 8,20 × 15.

ELEKTRISK ANLÆG:
Volt: 6.
Fabrikat: Mopar.
Ampéretimer på akkumulator: 105.

BREMSER:
Fabrikat: Dodge.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:
Type: Kasseramme.

KAROSSERI:
Type: 4 dørs Sedan.
Personantal: 8.

HOVEDDIMENSIONER:
Akselafstand: 3137 mm.
Total længde: 5245 mm.
Total bredde: 1889 mm.
Total højde: 65 mm.
Egenvægt: 1700 kg.
Benzintank: 63 liter.
Olieindhold: 4,7 liter.
Vand: 14 liter.
Økonomi: 7 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 23.525,00.
Inklusiv omsætning: 34.440,00.



Fiat

Type: 500/C. Importør: Nordisk Fiat A/S. Stand nr. 12.

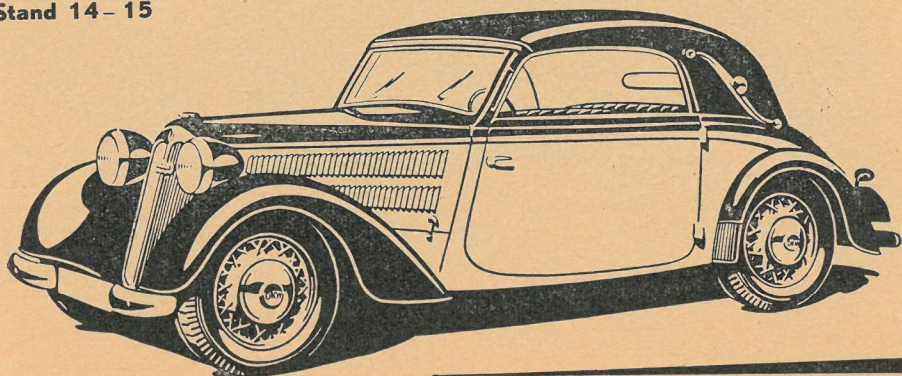
MOTOR:
Cylinderantal: 4.
Boring: 52 mm.
Slaglængde: 67 mm.
Slagvolumen: 570 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,45:1.
Maksimal hestekraft: 16,5 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:
Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Culvet.
Udvekslinger: 1. gear 4,48:1, 2. gear 2,73:1, 3. gear 1,705:1, 4. gear 1:1.
Differential: Spiralskårne tandhjul.
Udveksling i differential: 4,88:1.
Dækstørrelse: 4,25 × 15.

ELEKTRISK ANLÆG:
Volt: 12.
Fabrikat: Magneti Marelli.
Ampéretimer på akkumulator: 38.



Stand 14 - 15



D 1392 b/12

Den økonomiske og pålidelige familievogn

DKW har med sin aldrig svigtende driftssikkerhed opnået stor popularitet overalt i verden. Ved sin enestående økonomi og vel gennemtænkte konstruktion er den lige velegnet til by- og langturskørsel.

Import og montagefabrik:

BOHNSTEDT PETERSEN A/S

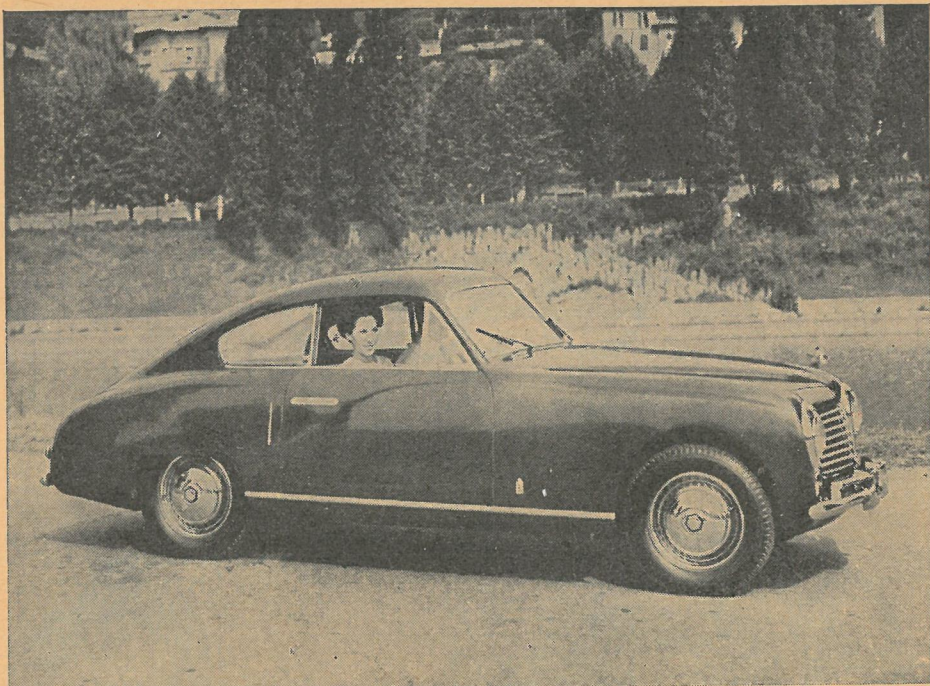
Sundkrogsgade 3, København Ø.
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:

AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K.
Central 12018 - 12846

Telefon i Forum: LUNA 2015



Fiat: Man fristes til at sige „Så smukt kan det gøres“. Man kan ikke tænke sig et mere fuldent karosseri end dette, der stammer fra Farina og er monteret på et Fiat 1100 chassis.

BREMSER:

Fabrikat: Brevetti Farina.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske fjedre.

CHASSIS:

Type: Krydsafstivet, presset stålramme.

KAROSSERI:

Type: 2 dors cabrio lim.
Personantal: 2.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2000 mm.
Sporvidde: 1116 mm.
Total længde: 3260 mm.
Total bredde: 1288 mm.
Total højde: 1375 mm.
Egenvægt: 610 kg.
Benzintank: 21,5 liter.
Olieindhold: 2 liter.
Vand: 4,5 liter.
Økonomi: Ca. 20 km/l.

PRIS:

Exclusive omsætning: 6.575,00.
Inclusive omsætning: 8.505,00.

Modellen leveres også som 2 pers. standard coupe og 2-4 pers. station car.

Fiat 500/C standard coupe:

PRIS:

Exclusive omsætning: 6.300,00.
Inclusive omsætning: 8.120,00.
Fiat 500/C station car:
Excl. omsætning: 8.750,00.
Incl. omsætning: 11.550,00.

Fast årlig udgift:

Standard Coupé kr. 1839,00
Cabrio lim » 1893,00
Station car » 2316,00
+ 10,41 øre pr. km
K = 10,2



Fiat

Type: 1100/E. Importør: Nordisk Fiat A/S. Stand nr. 12.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 68 mm.
Slaglængde: 75 mm.
Slagvolumen: 1089 ccm.
Ventilstilling: Topventile.
Kompressionsforhold: 6,1:1.
Maksimal hestekraft: 35 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 1:3,69, 2. gear 1:2,23, 3. gear 1:1,46, 4. gear 1:1.
Differentiale: Spiralskærne, koniske tandhjul.
Udveksling i differentiale: 4,66:1.
Dækstørrelse: 5.00X13.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Magneti Marelli.
Ampéretimer på akkumulator: 38.

BREMSE:

Fabrikat: Brevetti Farina.
 System: Lockheed hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Uafhængig i lodret oliebadskasse.
 Baghjulsophængning: Bladfjeder.

CHASSIS:

Type: Krydsafstivet, dobbeltvanget, presset stålplade.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs stålkarosseri uden dørstolper.
 Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2420 mm.
 Sporvidde: 1231 mm.
 Total længde: 4100 mm.
 Total bredde: 1510 mm.
 Total højde: 1500 mm.
 Egenvægt: 940 kg.
 Benzin: 33 l.
 Olieindhold: 3 l.
 Vand: 6,5 l.
 Økonomi: Ca. 11 km/l.

PRIS:

Exclusive omsætning: 9.400,00.
 Inclusive omsætning 12.460,00.

Vognen leveres også under modelbetegnelsen 1100/S som sportsvogn på 51 hk og 7,5 i kompressionsforhold. Vægten er 825 kg.
 Vognen er med specialkarosseri fra Pinin Farina fabrikerne.

PRIS:

Exclusive omsætning: 33.000,00.
 Inclusive omsætning: 49.600,00.

Fast årlig udgift:

4 pers. Sedan kr. 2473,00 K = 28,4
 Farina Sedan » 7625,00 K = 31
 + 13,63 øre pr. km

★

Ford (Tyskland)

Type: Taunus. Importør: Ford Motor Co. Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 63,5 mm.
 Slaglængde: 92,5 mm.
 Slagvolumen: 1172 ccm.
 Ventilstilling: Sideventilet.
 Kompressionsforhold: 6,6:1.
 Maksimal hestekraft: 34 hk ved 4250 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 3,41:1, 2. gear 1,765:1, 3. gear 1:1.
 Udveksling i differentiale: 4,857:1.
 Dækstørrelse: 5,25×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Ford.
 Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSE:

Fabrikat: Ford.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Stiv foraksel med tværliggende bladfjeder.
 Baghjulsophængning: Tværliggende bladfjeder.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
 Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2387 mm.
 Sporvidde: For 1186 mm, bag 1220 mm.
 Total længde: 4100 mm.
 Total bredde: 1485 mm.
 Total højde: 1600 mm.
 Egenvægt: 925 kg.
 Benzintank: 35 l.
 Olieindhold: 3 l.
 Vand: 7,75 l.
 Økonomi: 12,5 km/l.

PRIS:

Exclusive omsætning: 8.600,00.
 Inclusive omsætning: 11.440,00.

Fast årlig udgift kr. 2330,00
 + 13,83 øre pr. km
 K = 28,0

★

Ford (England)

(Ufuldstændige oplysninger.)

Type: Prefect. Importør: Ford Motor Co. Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 63,5 mm.
 Slaglængde: 92,5 mm.
 Slagvolumen: 1172 ccm.
 Ventilstilling: Sideventilet.
 Kompressionsforhold: 6,16:1.
 Maksimal hestekraft: 34 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
 Gearstangplacering: Gulvet.
 Udvekslinger: 1. gear 3,071:1, 2. gear 1,765:1, 3. gear 1:1.
 Differentiale: Parallelskærne tænder.
 Udveksling i differentiale: 5,5:1.
 Dækstørrelse: 5,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Ford.
 Ampéretimer på akkumulator: 73.

BREMSE:

Fabrikat: Ford.
 System: Mekaniske.
 Forhjulsophængning: Tværliggende, halvelliptisk bladfjeder.
 Baghjulsophængning: Tværliggende, halvelliptisk bladfjeder.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
 Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2390 mm.
 Sporvidde: 1140 mm.
 Total længde: 3950 mm.
 Total bredde: 1450 mm.
 Total højde: 1600 mm.
 Egenvægt: 800 kg.
 Benzintank: 30 l.
 Olieindhold: 2,5 l.
 Vand: 7 l.

★

Ford (England)

(Ufuldstændige oplysninger.)

Type: Anglia. Importør: Ford Motor Co. Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 63,5 mm.
 Slaglængde: 92,5 mm.
 Slagvolumen: 1172 ccm.

Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,3:1.
Maksimal hestekraft: 34 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,071:1, 2. gear 1,765:1, 3. gear 1:1.
Differential: Parallelskåret kron- og spidshjul.
Udveksling i differential: 5,5:1.
Dækstørrelse: 5,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Ford.
Ampèretimer på akkumulator: 73.

BREMSER:

Fabrikat: Ford.
System: Mekaniske.
Forhjulophængning: Tværliggende bladfjeder.
Baghjulophængning: Tværliggende bladfjeder.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2290 mm.
Sporvidde: 1140 mm.
Total længde: 3870 mm.
Total bredde: 1450 mm.
Total højde: 1600 mm.
Egenvægt: 756 kg.
Benzintank: 30 l.
Olieindhold: 2,5 l.
Vand: 7 l.



Ford (Frankrig)

(Ufuldstændige oplysninger.)

Type: Vedette. Importør: Ford Motor Co. Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
Boring: 66 mm.
Slaglængde: 78,8 mm.
Slagvolumen: 2158 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 66 ved 4800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,114:1, 2. gear 1,773:1, 3. gear 1:1.
Differential: Spiralskårede tænder.
Udveksling i differential: 4,55:1.
Dækstørrelse: 6,40×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Ford.
Ampèretimer på akkumulator: 90.

BREMSER:

Fabrikat: Ford.
System: Hydrauliske.
Forhjulophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålør med 5 traverser.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2690 mm.
Sporvidde: For 1350, bag 1370 mm.

Total længde: 4500 mm.
Total bredde: 1720 mm.
Total højde: 1570 mm.
Egenvægt: 1180 kg.
Benzintank: 63 l.
Olieindhold: 3,50 l.
Vand: 20 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 15.700,00.
Inklusiv omsætning: 22.020,00.



Ford (England)

(Ufuldstændige oplysninger.)

Type: Pilot E 71 A Taxa. Importør: Ford Motor Co.
Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
Boring: 77,79 mm.
Slaglængde: 95,25 mm.
Slagvolumen: 3622 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,2:1.
Maksimal hestekraft: 85 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade 9".
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,82:1, 2. gear 1,604:1, 3. gear 1:1.
Differential: Spiralskårede tænder.
Udveksling i differential: 4,11:1.
Dækstørrelse: 6,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Ford.
Ampèretimer på akkumulator: 120.

BREMSER:

Fabrikat: Ford.
System: Hydromekaniske.
Forhjulophængning: Stiv foraksel med overl. bladfjeder.
Baghjulophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2750 mm.
Sporvidde: For 1420, bag 1470 mm.
Total længde: 4440 mm.
Total bredde: 1770 mm.
Total højde: 1680 mm.
Benzintank: 57 l.
Olieindhold: 3,5 l.
Vand: 20 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 17,990,00.
Inklusiv omsætning: 20,100,00.
Indbyggede hydrauliske donkræfter til alle 4 hjul.



Ford

(Ufuldstændige oplysninger.)

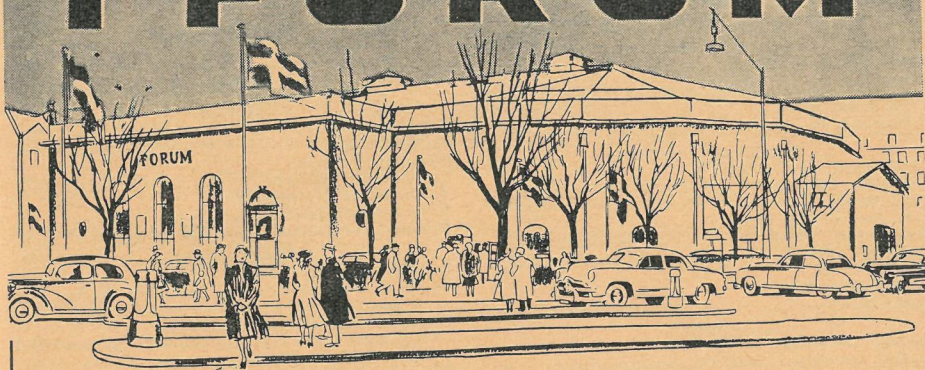
Type: Custom de luxe. Importør: Ford Motor Co.
Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
Boring: 80,95 mm.
Slaglængde: 95,25 mm.
Slagvolumen: 3916,25 ccm.

Ford

I FORUM



NYE OPLEVELSER og glade gensyn venter Dem på Ford's stand i Forum. Oplev de nye linier og den nye komfort og kraft i de engelske, franske, tyske og amerikanske Ford produkter . . . og vær sikker på, at De i hver eneste model genfinder den uforlignelige Ford økonomi og Ford kvalitet. Vel mødt på Ford's stand i Forum.



FORD MOTOR COMPANY A/S

Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 100 net.hk ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Leveres også med overgear som extraudstyr.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,819:1, 2. gear 1,604:1, 3. gear 1:1, overgear 0,7:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,73:1.
Dækstørrelse: 600×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Ford.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Ford.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålrør.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2896 mm.
Sporvidde: 1422 mm.
Total længde: 3580 mm.
Total bredde: 1850 mm.
Total højde: 1600 mm.
Egenvægt: 1427 kg.
Benzintank: 62 l.
Olieindhold: 3,8 l.
Vand: 20 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 18.000,00.
Inklusiv omsætning: 25.700,00.



Mercury

(Ufuldstændige oplysninger)

Type: Sport Sedan. Importør: Ford Motor Co.
Stand nr. 8.

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
Boring: 81 mm.
Slaglængde: 101,6 mm.
Slagvolumen: 4185 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 110 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, centrifugalspændende.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Overgear leveres som extraudstyr.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,819:1, 2. gear 1,004:1, 3. gear 1:1, overgear: 0,7:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,9:1.
Dækstørrelse: 7,10×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Ford.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Ford.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig med skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

Type: U-profil.

CHASSIS:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

KAROSSERI:

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2997 mm.
Sporvidde: For 1487, bag 1525 mm.
Total længde: 5235 mm.
Total bredde: 1953 mm.
Total højde: 1665 mm.
Egenvægt: 1600 kg.
Benzintank: 75 l.
Olieindhold: 5,8 l.
Vand: 21 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 23.000,00.
Inklusiv omsætning: 33.700,00.



Folkevoegen

Type: 11 B og 11 A.
Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S. Stand nr. 4.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 64 mm.
Slagvolumen: 1131 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 5,8:1.
Maksimal hestekraft: 25 ved 3300 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem, syncromesh mellem 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,60:1, 2. gear 2,07:1, 3. gear 1,25:1, 4. gear 0,8:1.
Udveksling i differentiale: 4,43:1.
Dækstørrelse: 5,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSER:

Fabrikat: Eget.
System: Mekaniske.
Forhjulsophængning: Uafhængig med tværliggende torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Pendulaksler med torsionsaffjedring.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs Sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2400 mm.
Sporvidde: 1360 mm.
Total længde: 4050 mm.
Total bredde: 1540 mm.
Total højde: 1550 mm.
Egenvægt: 725 kg.
Benzintank: 40 l.
Olieindhold: 2,5 l.
Luftkolet.
Økonomi: 14 km/l.

PRIS:

Model 11 B:
Exklusiv omsætning: 6.336,00.
Inklusiv omsætning: 8.170,40.
Model 11 A:
Inklusiv omsætning: 8.995,00.

Fast årlig udgift kr. 1971,00
+ 10,92 øre/km.
K = 24,1.

Hansa

Type: 1500. Importør: Vilh. Nellemann A/S.
Stand nr. 2 B.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 72 mm.
Slaglængde: 92 mm.
Slagvolumen: 1498 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,3:1.
Maksimal hestekraft: 48 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,66:1, 2. gear 2,3:1, 3. gear 1,51:1, 4. gear 1:1.
Differential: Spiralskårne tender.
Udveksling i differentiale: 4,28:1.
Dækstørrelse: 6,40×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSER:

System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, underliggende bladfedere.
Baghjulsophængning: Pendulaksler, tværliggende bladfedere.

CHASSIS:

Type: Krydsramme, I-profil vanger.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs saloon.
Personantal: 4-5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2600 mm.
Sporvidde: For 1250 mm, bag 1300 mm.
Total længde: 4450 mm.
Total bredde: 1620 mm.
Total højde: 1560 mm (belastet).
Egenvægt: 1075 kg.
Benzintank: 40 l.
Olieindhold:
Vand:
Økonomi: 11,3 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 11.790,00.
Inklusiv omsætning: 15.985,00.

Fast årlig udgift kr. 2975,00
+ 13,65 øre/km.
K = 41,9.



Hillman

Type: Saloon Minx. Importør: British Motors A/S.
Stand nr. 3.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 65 mm.
Slaglængde: 95 mm.
Slagvolumen: 1265 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,4:1.
Maksimal hestekraft: 40 hbk ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør, enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,57:1, 2. gear 2,47:1, 3. gear 1,49:1, 4. gear 1:1.

Differential: Halvflydende hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,22:1.
Hjulstørrelse: 5,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig med spiralfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Pladeramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2362 mm.
Sporvidde: For 1235, bag 1232 mm.
Total længde: 4051 mm.
Total bredde: 1574 mm.
Total højde: 1524 mm.
Egenvægt: 934 kg køreklar.
Benzin: 32 l.
Olie: 4,5 l.
Vand: 9,1 l.
Økonomi: 12,2 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 8.810,00.
Inklusiv omsætning: 11.600,00.

Fast årlig udgift kr. 2353,00
+ 15,08 øre/km.
K = 38,9.

Hillman

Type: Convertible Coupe.
Samme specifikation som Saloon med følgende undt.:
Karosseri: Coupe.
Egenvægt: 950 kg.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 10.630,00.
Inklusiv omsætning: 14.300,00.

Fast årlig udgift kr. 2728,00.



Hudson

Model: 500, Pacemaker. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S. Stand nr. 4.
(Ufuldstændige oplysninger.)

MOTOR:

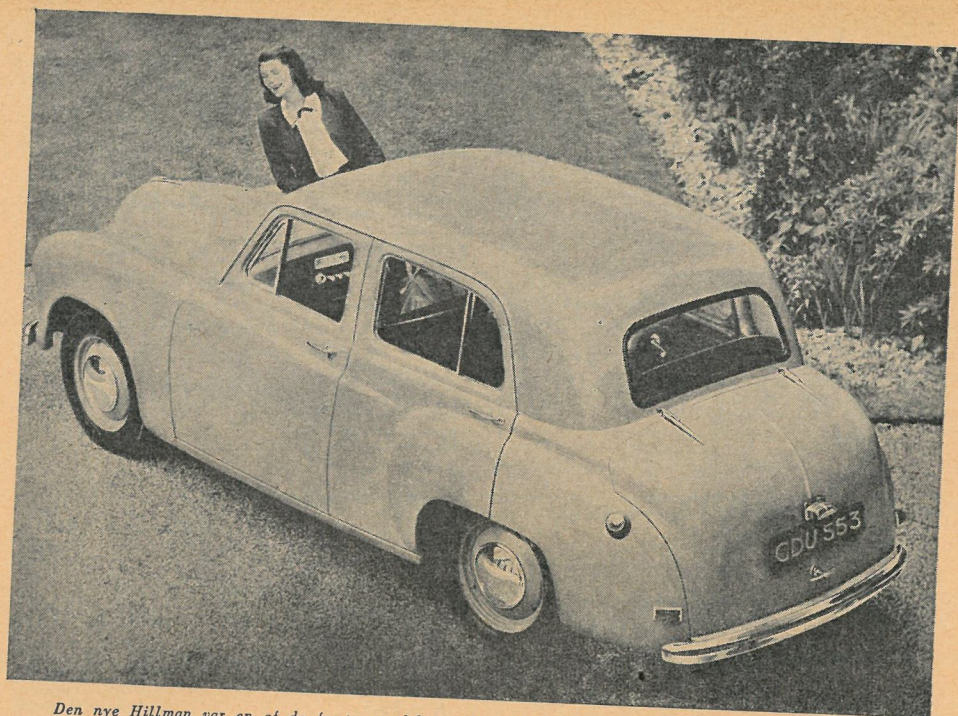
Cylinderantal: 6.
Boring: 90 mm.
Slaglængde: 98 mm.
Slagvolumen 3803 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,7:1.
Maksimal hestekraft: 112.

TRANSMISSION:

Kobling: Fluid drive.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Dækstørrelse: 710×15.

BREMSER:

Fabrikat: Eget.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, spiralfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.



Den nye Hillman var en af de første engelske vogne, der gik over til strømlinet karosseri, dog i en mere enkelt udførelse end de amerikanske vogne.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3023 mm.
Total længde: 5118 mm.
Total bredde: 1951 mm.
Egenvægt: 1575 kg.
Benzintank: 74 l.
Olieindhold: 6,6 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 27.925,00.
Inklusiv omsætning: 41.580,00.



Humber

Type: Super Snipe. Importør: British Motors A/S.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 85 mm.
Slaglængde: 120 mm.
Slagvolumen: 4086 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,25:1.
Maksimal hestekraft: 100 ved 3400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,9:1, 2. gear 2,338:1, 3. gear 1,439:1, 4. gear 1:1.
Differential: Halvflydende bagaksel, snekke.
Udveksling i differential: 4,09:1.
Hjulstørrelse: 6,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer: 63.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk med dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig med overliggende blad-fjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Svejset stålvangkonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2985 mm.
Sporvidde: For 1471, bag 1549 mm.
Total længde: 4763 mm.
Total bredde: 1892 mm.
Total højde: 1670 mm.
Egenvægt: 1746 kg køreklar.
Benzin: 68 l.
Olie: 8 l.
Vand: 17 l.
Økonomi: 5,1 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 22.287,00.
Inklusiv omsætning: 32.500,00.

Fast årlig udgift kr. 5428,00
+ 23,40 øre/km.
K = 71,3.



Kun 5,960 kroner excl. omsætningsafgift er prisen for Renault 4-CV Luxe, den strålende favorit fra kontinentets største automobilfabrik, Danmarks billigste 4-dørs sedan, den økonomiske vogn med en stor dyr vogns komfort og sikkerhed. Konstater alle fordelene ved et besøg på vor stand i Forum.

RENAULT

CV 4 LUXE

Generalrepræsentant: Brdr. Friis-Hansen A/S . København Ø

Humber

Type: Pullman Limosine. Importør: British Motors A/S.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 85 mm.
Slaglængde: 120 mm.
Slagvolumen: 4086 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,25:1.
Maksimal hestekraft: 100 ved 3400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Som Humber Super Snipe.
Differential: Halvflydende bagaksel, snekke.
Udveksling i differential: 4,09:1.
Hjulstørrelse: 7,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer: 63.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk med dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig med overliggende blad-fjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Svejet stålvingekonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Limosine.
Personantal: 8.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3327 mm.
Sporvidde: For 1470, bag 1581 mm.
Total længde: 5347 mm.
Total bredde: 1892 mm.
Total højde: 1753 mm.
Egenvægt: 2027 kg uden benzin, vand og olie.
Benzin: 68 l.
Olie: 8 l.
Vand: 17 l.
Økonomi: 5,1 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 35.327,00.
Inklusiv omsætning: 53.400,00.

Fast årlig udgift kr. 8183,00

+ 24,43 øre/km.

K = 79,5.

★

Humber

Type: Hawk. Importør: British Motors A/S. Stand nr. 3.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 110 mm.
Slagvolumen: 1944 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,4:1.
Maksimal hestekraft: 56 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck, 3" diameter.
Gearkasse: 4 hastigheder. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,56:1, 2. gear 2,47:1, 3. gear 1,49:1, 4. gear 1:1.
Differential: Halvflydende hypoid.
Udveksling i differential: 4,55:1.
Hjulstørrelse: 5,50×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig med skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Presset stålramme.

KAROSSERI:

Type: Saloon.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2630 mm.
Sporvidde: For 1422, bag 1448 mm.
Total længde: 4420 mm.
Total bredde: 1778 mm.
Total højde: 1632 mm.
Egenvægt: 1247 kg køreklar.
Benzin: 45 l.
Olie: 6,5 l.
Vand: 9,37 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 15.650,00.
Inklusiv omsætning: 21.950,00.

★

Jaguar

Type: 2½-1, Mark V. Importør: E. Sommer.
Stand nr. 11.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 73 mm.
Slaglængde: 106 mm.
Slagvolumen: 2664 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 7,3:1.
Maksimal hestekraft: 102 ved 4600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,375:1, 2. gear 1,982:1, 3. gear 1,367:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differential: 4,55:1.
Dækstørrelse: 6,70×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 64.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3050 mm.
Sporvidde: For 1420, bag 1460 mm.
Total længde: 4750 mm.
Total bredde: 1740 mm.
Total højde: 1590 mm.
Egenvægt: 1676 kg.
Benzintank: 63,5 l.
Olieindhold: 11,4 l.
Vand: 15,9 l.
Økonomi: 8 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 19.400,00.
Inklusiv omsætning: 27.940,00.

Fast årlig udgift kr. 4680,00
+ 17,51 øre/km.
K = 64,1.

★

Jaguar

Type: XK 120. Importør: E. Sommer. Stand nr. 11.
(Verdens hurtigste standardvogn.)

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 83 mm.
Slaglængde: 106 mm.
Slagvolumen: 3443 ccm.
Ventilstilling: Topventilet med dobbelt overliggende knastakslær.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 160 ved 5000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,38:1, 2. gear 1,98:1, 3. gear 1,37:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,643:1.
Dækstørrelse: 6,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 64.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske.

CHASSIS:

Type: Kasseramme.

KAROSSERI:

Type: Sport.
Personantal: 2.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2580 mm.
Sporvidde: For 1030, bag 1260 mm.
Total længde: 4270 mm.
Total bredde: 1540 mm.
Total højde: 1270 mm.
Egenvægt: 1118 kg.
Benzintank: 68 l.
Olieindhold: 14,2 l.
Vand: 14,5 l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 27.000,00.
Inklusiv omsætning: 40.100,00.

Fast årlig udgift kr. 6331,00
k = 63,2.

★

Javelin

Type: 1½ liter. Importør: E. Sommer. Stand nr. 11.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 72,5 mm.
Slaglængde: 90 mm.
Slagvolumen: 1486 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 7,2:1.
Maksimal hestekraft: 50 ved 4100 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem.
Udvekslinger: 1. gear 3,885:1, 2. gear 2,39:1, 3. gear 1,504:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,86:1.
Dækstørrelse: 5,25×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 50.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydromekaniske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Torsionsfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 4—5.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2590 mm.
Sporvidde: For 1290, bag 1240 mm.
Total længde: 4270 mm.
Total bredde: 1550 mm.
Total højde: 1540 mm.
Egenvægt: 975 kg.
Benzintank: 36 l.
Olieindhold: 5 l.
Vand: 6,75 l.
Økonomi: 12 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 11.380,00.
Inklusiv omsætning: 15.470,00.

Fast årlig udgift kr. 2611,00
+ 14,11 øre/km.
K = 46,8.

★

Mercedes

(Priserne vides endnu ikke.)

Type: 170 V. Importør: Autoropa A/S og Bohnstedt Petersen A/S. Stand nr. 14 og 15.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1697 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,5:1.
Maksimal hestekraft: 38 ved 3200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 4,025:1, 2. gear 2,28:1, 3. gear 1,42:1, 4. gear 1:1.
Differential: Skråtskarne tænder.
Udveksling i differentiale: 4,125:1.
Dækstørrelse: 5,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSER:

Fabrikat: Mercedes.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, med to tværliggende bladfjedre.
Baghjulsophængning: Uafhængig, pendulakslær med skruefjedre.

CHASSIS:
Type: Ovale stålror, X-formet.

KAROSSERI:
Type: 2 dørs sedan.
Personantal: 4.

HØVEDDIMENSIONER:
Akselafstand: 2845 mm.
Sporvidde: For 1310 mm, bag 1296 mm.
Total længde: 4285 mm.
Total bredde: 1580 mm.
Total højde: 1610 mm.
Egenvægt: 1160 kg.
Benzintank: 43 l.
Olieindhold: 4,5 l.
Vand: 8,7 l.
Økonomi: 10,3 km/l.

★

Mercedes

Type: 170 D (dieselmotor).

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1697 ccm.
Kompressionsforhold: 19:1.
Maksimal hestekraft: 38 ved 3200 omdr./min.
Råolieforbrug: 15 km/l.
Øvrige specifikationer som model 170 V.

★

Mercedes

Type: 170 S. Importør: Autoropa A/S og
Bohnstedt Petersen A/S.
Stand nr. 14 og 15.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1767 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,5:1.
Maksimal hestekraft: 52 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Differential: Skråtskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 4,375:1.
Dækstørrelse: 6,40×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSER:

Fabrikat: Mercedes.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Uafhængig, pendulakser med skruefjedre.

CHASSIS:

Type: Ovale stålror, X-formet.

KAROSSERI:

Type: Cabriolet A.
Personantal: 5.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2845 mm.
Sporvidde: For 1315 mm, bag 1420 mm.
Total længde: 4455 mm.
Total bredde: 1684 mm.
Total højde: 1610 mm.
Egenvægt: 1220 kg.
Benzintank: 47 l.
Olieindhold: 4,5 l.
Vand: 9 l.
Økonomi: 9,3 km/l.

M. G.

Type: T. D. Midget. Importør: Domi A/S. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 66,5 mm.
Slaglængde: 90 mm.
Slagvolumen: 1250 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 7,25:1.
Maksimal hestekraft: 55 ved 5200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 7 1/4", Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udveksling: 1. gear 3,38:1, 2. gear 1,95:1, 3. gear 1,35:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,125:1.
Dækstørrelse: 5,50×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske, dobbelte bremsescyl. på forhjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig med skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede røranger, runde rørtraverser.

KAROSSERI:

Type: Åben 2 sædet sport.
Personantal: 2.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2388 mm.
Sporvidde: For 1203 mm, bag 1270 mm.
Total længde: 3683 mm.
Total bredde: 1489 mm.
Total højde: 1143 mm, med kaleche 1346 mm.
Egenvægt: 788 kg.
Benzintank: 50 l.
Olieindhold: 5,1 l.
Vand: 7,9 l.
Økonomi: 10,5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 9.575,00.
Inklusiv omsætning: 12.705,00.
Særlig: 2 karburatorer.

*Fast årlig udgift kr. 2487,00
+ 14,84 øre/km.
K = 28,5.*

★

Morris

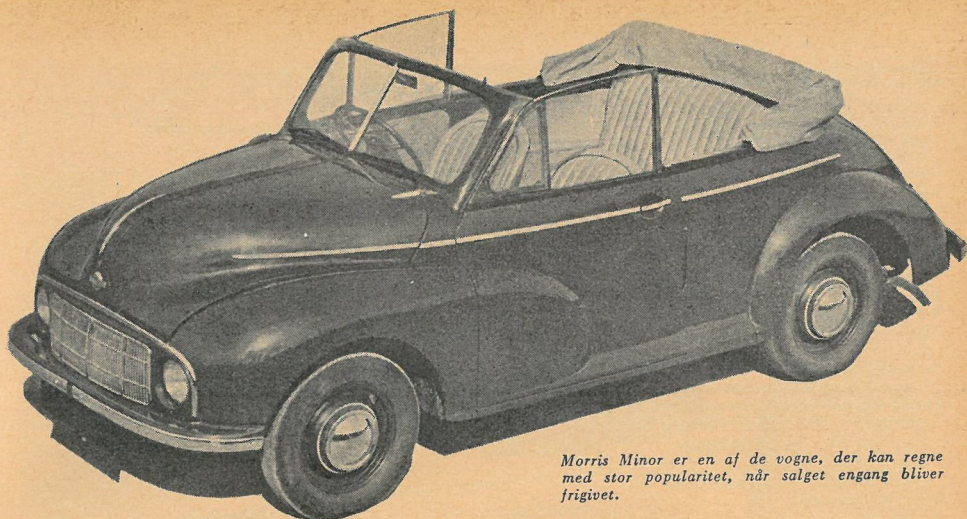
Model: Minor. Importør: Domi A/S. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 57 mm.
Slaglængde: 90 mm.
Slagvolumen: 918 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,7:1.
Maksimal hestekraft: 29,5 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 6 1/4", Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,95:1, 2. gear 2,30:1, 3. gear 1,54:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,55:1.
Dækstørrelse: 500×14.



Morris Minor er en af de vogne, der kan regne med stor popularitet, når salget engang bliver frigivet.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 38.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk, dobbelte bremsecyl. på forhjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvleiptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs saloon.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2185 mm.
Sporvidde: 1280 mm.
Total længde: 3760 mm.
Total bredde: 1550 mm.
Total højde: 1520 mm.
Egenvægt: 787 kg.
Benzintank: 23 l.
Olieindhold: 3,7 l.
Vand: 7,7 l.
Økonomi: 15,3 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 7.500,00.
Inklusiv omsætning: 9.800,00.

TOURING

Som ovenstående med følgende undtagelser:
Vægt: 762 kg.
Højde: 1470 mm.

Fast årlig udgift kr. 2083,00
+ 12,34 øre/km.
K = 26,9.

★

Morris

Type: Oxford. Importør: Domi A/S. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 87 mm.
Slagvolumen: 1476 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 41 ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 7 $\frac{1}{4}$ " , Borg & Beck.

Gearkasse: 4 hastigheder frem, syncromesh mellem 2., 3. og 4. gear.

Gearstangplacering: Ratgear.

Udvekslinger: 1. gear 3,5:1, 2. gear 2,071:1, 3. gear 1,44:1, 4. gear 1:1.

Differentiale: Hypoid.

Udveksling i differentiale: 4,55:1.

Hjulstørrelse: 5,50×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk, dobbelte bremsecyl. på forhjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvleiptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2464 mm.
Sporvidde: 1346 mm.
Total længde: 4240 mm.
Total bredde: 1638 mm.
Total højde: 1575 mm.
Egenvægt: 1040 kg.
Benzintank: 41 l.
Olieindhold: 5,1 l.
Vand: 9,4 l.
Økonomi: 10,4 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 10.400,00.
Inklusiv omsætning: 13.900,00.

Fast årlig udgift kr. 2683,00
+ 14,77 øre/km.
K = 37,4.

★

Morris

Model: Six. Importør: Domi A/S. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 87 mm.
Slagvolumen: 2215 ccm.
Ventilstilling: Topventiler med overliggende knastaksel.

Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 70 ved 4600 omdr./min.
TRANSMISSION:
Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck, 9".
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synchromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,214:1, 2. gear 2,087:1, 3. gear 1,344:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,1:1.
Dækstørrelse: 6,00x15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk, dobbelte bremsecyl. på forhjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsion.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2790 mm.
Sporvidde: 1346 mm.
Total længde: 4496 mm.
Total bredde: 1680 mm.
Total højde: 1610 mm.
Egenvægt: 1270 kg.
Benzintank: 55 l.
Olieindhold: 5,7 l.
Vand: 11,4 l.
Økonomi: 9,25 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 12.700,00.
Inklusiv omsætning: 17.350,00.

Fast årlig udgift kr. 3208,00
+ 15,41 øre/km.
K = 54,5.



Nash

Type: Stateman: Importør: Vilh. Nellemann A/S.
Stand nr. 2 B.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 79,5 mm.
Slaglængde: 102 mm.
Slagvolumen: 2996 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 85 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør, enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synchromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,57:1, 2. gear 1,62:1, 3. gear 0,7:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,9:1.
Dækstørrelse: 6,40x15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Delco Remy.
Ampéretimer på akkumulator: 90.

BREMSER:

Fabrikat: Bendix.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefedre.
Baghjulsophængning: Skruefedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2840 mm.
Sporvidde: For 1390, bag 1520 mm.
Total længde: 5100 mm.
Total bredde: 1970 mm.
Total højde: 1600 mm.
Egenvægt: 1320 kg.
Benzintank: 74 l.
Olieindhold: 4,6 l.
Vand: 14 l.
Økonomi: 9-10 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 16.075,00.
Inklusiv omsætning: 22.520,00.

Fast årlig udgift kr. 2938,00
+ 16,53 øre/km.
K = 74,5.



Oldsmobile

Type: Serie „88“ Rocket. Importør: General Motors
International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 8 (V-stillet).
Boring: 95,25 mm.
Slaglængde: 87,31 mm.
Slagvolumen: 4970 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,64:1.
Maksimal hestekraft: 135 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Ingen.
Gearkasse: Hydro-Matic.
Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
Udvekslinger: 1. gear 3,82:1, 2. gear 2,63:1, 3. gear 1,45:1, 4. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 3,64:1.
Dækstørrelse: 7,60x15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Delco Remy.
Ampéretimer på akkumulator: 115.

BREMSER:

Fabrikat: Delco Brake.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefedre.
Baghjulsophængning: Skruefedre.

CHASSIS:

Type: U-ramme.

KAROSSERI:

Type: 4 Dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3035 mm.
Sporvidde: For 1447, bag 1498 mm.
Total længde: 5130 mm.
Total bredde: 1909 mm.
Total højde: 1623 mm.
Egenvægt: 1711 kg (kørekclar).
Benzintank: 68 l.
Olieindhold: 4,7 l.
Vand: 21,3 l.
Økonomi: 6,2 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 29.700,00.
Inklusiv omsætning: 44.320,00.

Fast årlig udgift kr. 7055,00
+ 19,85 øre/km.
K = 114.

ELITEN AF ENGLANDS
AUTOMOBILER

MORRIS



WOLSELEY



**MORRIS
COMMERCIAL**

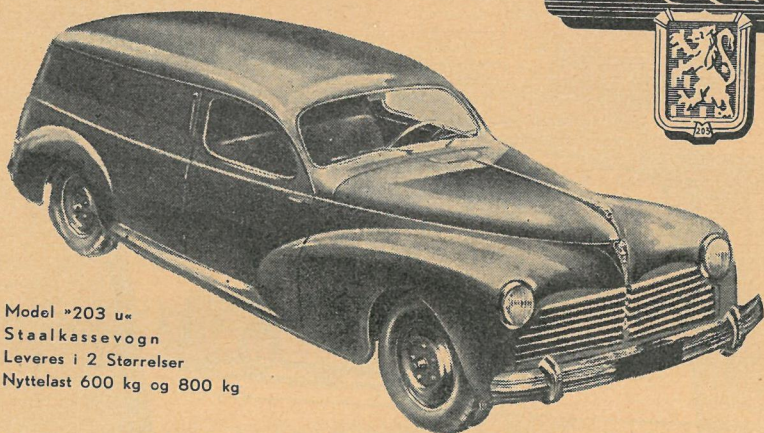


GENERALREPRÆSENTANT:



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S

Peugeot 1950



Model »203 u«
Staal-kassevogn
Leveres i 2 Størrelser
Nyttelast 600 kg og 800 kg

Model «Q 3 A» Lastvogn til lettere Transport.



Leveres som Ladvogn
eller Kassevogn til
Deres Formaal og
efter Deres specielle
Ønsker.

Forlang Tilbud
uden Forbindende

Stand Nr. 16

Hovedforhandler:

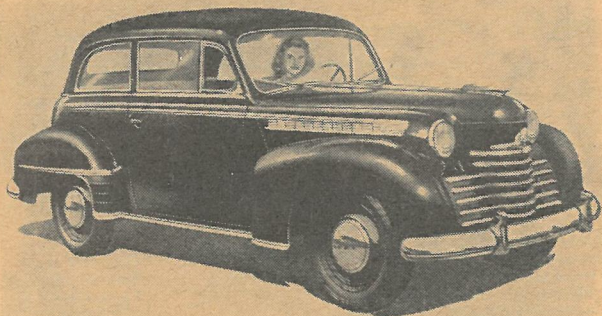
SCHIBBYE AUTOMOBILER

Toldbodvej 14, København K. Central 10233 Byen 2094

Generalrepræsentant:

Ejnar Nielsen, Rømersgade 19, København K.

Den populære Olympia har undergået en amerikanisering, men det vigtigste er dog, at knæleddene med dybonetophængning er blevet erstattet med skruefjedre — en meget væsentlig forbedring.



Opel

Type: Olympia. Importør: General Motors International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 80 mm.
Slaglængde: 74 mm.
Slagvolumen: 1488 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,25:1.
Maksimal hestekraft: 43 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,584:1, 2. gear 1,675:1, 3. gear 1:1.
Differential: Spiralskærne tandhjul.
Udveksling i differential: 4,556:1.
Dækstørrelse: 5,00 × 16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampèretimer på akkumulator: 75.

BREMSE:

Fabrikat: Opel (Lockheed).
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:
Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs Sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2395 mm.
Sporvidde: For 1192 mm, bag 1250 mm.
Total længde: 4050 mm.
Total bredde: 1564 mm.
Total højde: 1580 mm.
Egenvægt: 910 kg.
Benzintank: 35 l.
Olieindhold: 3,25 l.
Vand: 8,8 l.
Økonomi: 11,7 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 7.995,00.
Inklusiv omsætning: 10.495,00.

Fast årlig udgift kr. 2199,00
+ 13,23 øre/km.
K = 35,8.

Opel

Type: Kaptajn. Importør: General Motors International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 80 mm.
Slaglængde: 82 mm.
Slagvolumen: 2500 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,25:1.
Maksimal hestekraft: 60 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Culvet.
Udvekslinger: 1. gear 2,94:1, 2. gear 1,66:1, 3. gear 1:1.
Differential: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differential: 4,3:1.
Dækstørrelse: 5,50 × 16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampèretimer på akkumulator: 75.

BREMSE:

Fabrikat: Opel.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:
Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 4—5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2695 mm.
Sporvidde: For 1348, bag 1326 mm.
Total længde: 4620 mm.
Total bredde: 1660 mm.
Egenvægt: 1210 kg (køreklar).
Benzintank: 50 l.
Olieindhold: 4,6 l.
Vand: 11 l.
Økonomi: 9,0 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 11.355,00.
Inklusiv omsætning: 15.335,00.

Fast årlig udgift kr. 2903,00
+ 15,51 øre/km.
K = 48.

Packard

Type: Super de luxe. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S. Stand nr. 4.
(Ufuldstændige oplysninger.)

MOTOR:

Cylinderantal: 8.
Boring: 89 mm.
Slaglængde: 108 mm.
Slagvolumen: 5360 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 150 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearstangplacering: Katgear.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differential: 3,9:1.
Dækstørrelse: 800×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Packard.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs cabriolet.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3226 mm.
Total længde: 5377 mm.
Total bredde: 1950 mm.
Total højde: 1665 mm.
Egenvægt: 1825 kg.
Benzintank: 76 l.
Olieindhold: 6,6 l.
Vand: 17 l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 41.400,00.
Inklusiv omsætning: 63.040,00.



Panhard

Type: Dyna „110“. Importør: E. K. Sindberg & Co. A/S.
Stand nr. 19.

MOTOR:

Cylinderantal: 2.
Boring: 72 mm.
Slaglængde: 75 mm.
Slagvolumen: 610 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,5:1.
Maksimal hestekraft: 28 ved 5000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Instrumentbræt.
Udvekslinger: 1. gear 2,63:1, 2. gear 1,70:1, 3. gear 1:1, 4. gear 0,75:1.
Differential: Spiralskarne.
Udveksling i differential: 9,02:1.
Dækstørrelse: 135×400.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Paris-Rohne.
Ampéretimer på akkumulator: 40.

BREMSER:

Fabrikat: Eget.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, 2 tværliggende bladfjedre.
Baghjulsophængning: Stiv bagaksel, torsionsfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs berline.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2130 mm.
Sporvidde: 1220 mm.
Total længde: 3755 mm.
Total bredde: 1440 mm.
Total højde: 1450 mm.
Egenvægt: 500 kg.
Benzin: 30 l.
Olieindhold: 3,5 l.
Luftkøling.
Økonomi: 14,8—18 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 10.320,00.
Inklusiv omsætning: 13.780,00.

Fast årlig udgift kr. 2606,00
+ 13,79 øre/km.

K = 33,6.

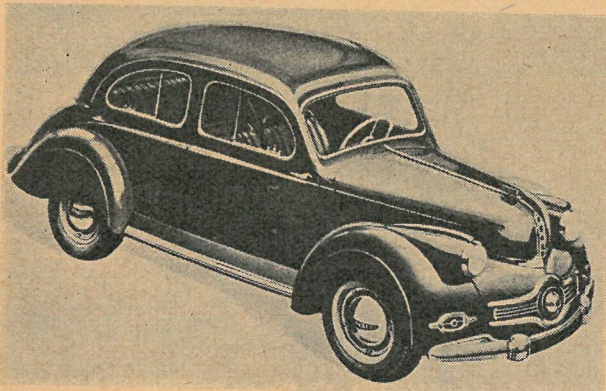


Peugeot

Type: 203 De Luxe. Importør: Gross, Ejnar Nielsen.
Stand nr. 16.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 73 mm.
Slagvolumen: 1290 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 42 ved 4000 omdr./min.



Den lille Panhard er ret enestående i sin konstruktion, der i det væsentlige er udført i letmetal. Vognen er forhjulstrukket, og motor og transmission sidder foran forakslen. Ventilfjedrene er torsionsfjedre. Vægten er kun 500 kg.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3.
 og 4. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 3,45:1, 2. gear 1,56:1, 3. gear 1:1,
 4. gear 0,76:1.
 Differentiale: Snekke og snekkehjul.
 Udveksling i differentiale: 5,25:1.
 Dækstørrelse: 5,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
 Fabrikat: Ducellier.
 Ampéretimer på akkumulator: 58.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Uafhængig, tværliggende bladfjedre.
 Baghjulsophængning: Skruefjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Berline.
 Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2580 mm.
 Sporvidde: 1320 mm.
 Total længde: 4350 mm.
 Total bredde: 1610 mm.
 Total højde: 1500 mm med belastning.
 Egenvægt: 900 kg.
 Benzintank: 50 l.
 Olieindhold: 4 l.
 Vand: 9,8 l.
 Økonomi: 11,5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 11.250,00.
 Inklusiv omsætning: 15.175,00.

Fast årlig udgift kr. 2841,00

+ 12,74 øre/km.

K = 34,9.



Plymouth

(Ufuldstændige oplysninger.)

Type: Special de Luxe. Importør: A/S DOMI.
 Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
 Boring: 82,55 mm.
 Slaglængde: 111,1 mm.
 Slagvolumen: 3570 ccm.
 Ventilstilling: Sideventilet.
 Kompressionsforhold: 7:1.
 Maksimal hestekraft: 97 ved 3600 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2.
 og 3. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Differentiale: Hypoid.
 Udveksling i differentiale: 3,9:1.
 Dækstørrelse: 6,70 × 15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Mopar.
 Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Plymouth.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
 Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede Stålrør.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs Sedan.
 Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3000 mm.
 Sporvidde: For 1400, bag 1425 mm.
 Total længde: 4850 mm.
 Total bredde: 1820 mm.
 Total højde: 1670 mm.
 Egenvægt: 1425 kg.
 Benzintank: 64 liter.
 Olieindhold: 4,75 liter.
 Vand: 14,18 liter.
 Økonomi: 7 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 16.575,00.
 Inklusiv omsætning: 23.320,00.



Pontiac

Type: Serie „25“. Importør: General Motors
 International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
 Boring: 90,5 mm.
 Slaglængde: 101,6 mm.
 Slagvolumen: 3920 ccm.
 Ventilstilling: Sideventilet.
 Kompressionsforhold: 6,5:1.
 Maksimal hestekraft: 90 ved 3400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Ingen.
 Gearkasse: Hydro-matic.
 Gearstangplacering: Gearvælger ved rattet.
 Udvekslinger: 1. gear 3,82:1, 2. gear 2,63:1, 3. gear
 1,45:1, 4. gear 1:1.
 Differentiale: Hypoid.
 Udveksling i differentiale: 3,9:1.
 Dækstørrelse: 7,10×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Delco-Remy.
 Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Delco Brake.
 System: Hydrauliske med dobbelte bremsecyl. på for-
 hjulene.
 Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
 Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: U-ramme.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
 Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3048 mm.
 Sporvidde: For 1470, bag 1498 mm.
 Total længde: 5143 mm.
 Total bredde: 1922 mm.
 Total højde: 1606 mm.
 Egenvægt: 1623 kg (køreklar).
 Benzintank: 66 l.
 Olieindhold: 4,7 l.
 Vand: 17,5 l.
 Økonomi: 6,0 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 25.000,00.
 Inklusiv omsætning: 36.800,00.

Fast årlig udgift kr. 5996,00

+ 19,99 øre/km.

K = 68.

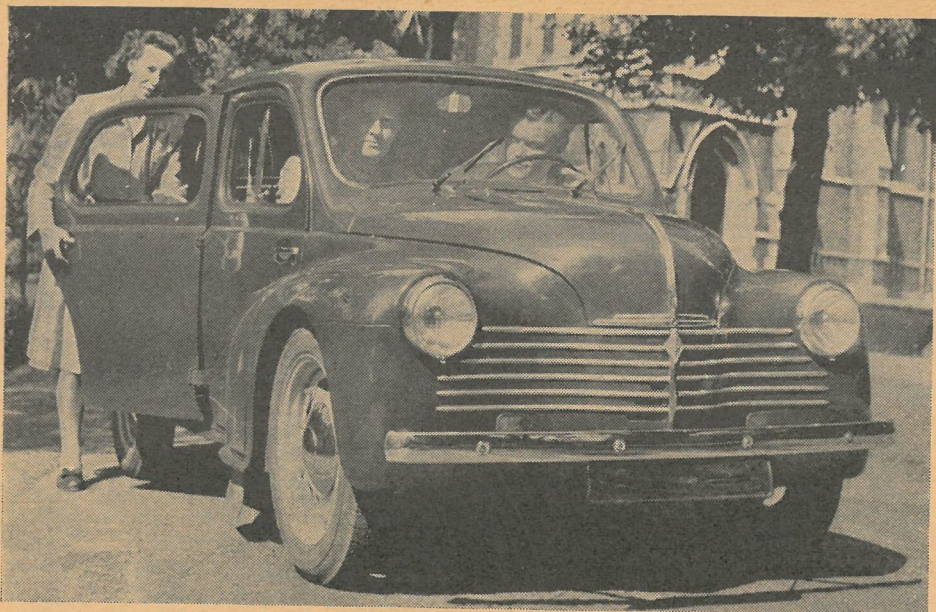


Renault

Type: 4-CV. Importør: Brdr. Friis Hansen. Stand nr. 23.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 55 mm.
 Slaglængde: 80 mm.
 Slagvolumen: 760 ccm.



Den lille Renault 4-CV er den billigste sedan og en af de mest populære vogne i Europa.

Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,7:1.
Maksimal hestekraft: 19 ved 4000 omdr./min.

Fast årlig udgift kr. 1763,00
+ 11,10 øre/km.
K = 21,6.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,7:1, 2. gear 1,85:1, 3. gear 1,07:1.
Differential: Kron- og spidshjul med spiralskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 4,71:1.
Dækstørrelse: 500×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: S.E.V.
Ampéretimer på akkumulator: 35.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Uafhængig, svingaksler med skruefjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2100 mm.
Sporvidde: 1190 mm.
Total længde: 3610 mm.
Total bredde: 1430 mm.
Total højde: 1480 mm.
Egenvægt: 560 kg.
Benzintank: 27 l.
Olieindhold: 2 l.
Vand: 4,6 l.
Økonomi: 18 km/l (60 km/tm).

PRIS:

Exclusiv omsætning: 5.960,00.
Inclusiv omsætning: 7.644,00.



Riley

Type: 1½ liter. Importør: A/S Domi. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 69 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1496 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 55 ved 4500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,975:1, 2. gear 2,29:1, 3. gear 1,48:1, 4. gear 1:1.
Differential: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 4,89:1.
Dækstørrelse: 5,75×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydraulisk på forhjulene, mekanisk på baghjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålror.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2860 mm.
Sporvidde: 1327 mm.

Total længde: 4540 mm.
Total bredde: 1610 mm.
Total højde: 1500 mm.
Egenvægt: 1232 kg.
Benzintank: 56 l.
Olieindhold: 5,6 l.
Vand: 7,5 l.
Økonomi: 10,6 km/l (80 km/tm).

PRIS:
Exklusiv omsætning: 15.600,00.
Inklusiv omsætning: 21.760,00.

Fast årlig udgift kr. 3795,00
+ 15,16 øre/km.
K = 35,7.

★

Riley

Type: 21½ liter. Importør: A/S Domi. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 80,5 mm.
Slaglængde: 120 mm.
Slagvolumen: 2443 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,8:1.
Maksimal hestekraft: 100 ved 4500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromes mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,646:1, 2. gear 2,155:1, 3. gear 1,418:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differentialer: 4,11:1.
Dækstørrelse: 6,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 63.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydrauliske med 2 bremsecyl. på forhjul, mekanisk på baghjul.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålrør.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3020 mm.
Sporvidde: 1327 mm.
Total længde: 4720 mm.
Total bredde: 1610 mm.
Total højde: 1500 mm.
Egenvægt: 1422 kg.
Benzintank: 56 l.
Olieindhold: 7,9 l.
Vand: 11,8 l.
Økonomi: 9,2 km/l (80 km/tm).

PRIS:
Exklusiv omsætning: 18.650,00.
Inklusiv omsætning: 26.640,00.

Fast årlig udgift kr. 4523,00
+ 16,64 øre/km.
K = 66,8.

★

Rolls-Royce

Type: Silver Raith. Importør: Skandinavisk Motor Compagni A/S.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 89 mm.
Slaglængde: 114 mm.

Slagvolumen: 4257 ccm.
Ventilstilling: Indsugning: Topventil. Udblæsning: Sideventil.

Kompressionsforhold: 6,40:1.
Maksimal hestekraft: 130 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade med centrifugalvægte.
Gearkasse: 4 hastigheder frem.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 2,98:1, 2. gear 2,015:1, 3. gear 1,34:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer: 3,727:1.
Hjulstørrelse: 7,00×16, 6,50×17.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 55.
Fabrikat: Girling og Lockheed.
System: Forhjul: Hydraulisk, baghjul: Mekanisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig med spiralfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs limousine.
Personantal: 7.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3226 mm.
Sporvidde: 1473 mm.
Total længde: 5250 mm.
Total bredde: 1975 mm.
Total højde: 1800 mm.
Egenvægt: 2050 kg.
Benzin: 81,5 l.
Olie: 7,9 l.
Økonomi: 5,7 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 90.675,00.
Inklusiv omsætning: 141.880,00.

Fast årlig udgift kr. 20.775,00
+ 22,32 øre/km.
K = 92.

★

Rover

Model 75 - 1950. Importør: Skandinavisk Motor Co. A/S.
Stand nr. 4.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 65 mm.
Slaglængde: 105 mm.
Slagvolumen: 2103 ccm.
Ventilstilling: Indsug. top. Udbl. sideventilet.
Kompressionsforhold: 7,25:1.
Maksimal hestekraft: 75 ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 9".
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synchromesh mellem 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,52:1, 2. gear 1,92:1, 3. gear 1,35:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer: 4,3:1.
Dækstørrelse: 6,00×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Girling.
System: Hydromekaniske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålrør.

KAROSSERI:
Type: 4 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:
Akselafstand: 2819 mm.
Sporvidde: For 1320, bag 1308 mm.
Total længde: 4528 mm.
Total bredde: 1650 mm.
Total højde: 1607 mm.
Egenvægt: 1475 kg.
Benzintank: 56 l.
Olieindhold: 8,5 l.
Vand: 11,8 l.
Økonomi: 9 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 13.925,00.
Inklusiv omsætning: 19.187,50.

Fast årlig udgift kr. 3488,00
+ 17,08 øre/km.
K = 52,5.

★

Rovin

Importør: Brosson Motor Co.
(Ufuldstændige oplysninger.)

MOTOR:

Cylinderantal: 2.
Boring: 67 mm.
Slaglængde: 60 mm.
Slagvolumen: 425 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Maksimal hestekraft: 11 ved 3200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør, enkeltplade.
Gearkasse: 3 fremadgående gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Hjulstørrelse: 270×90.

ELEKTRISK ANLÆG:
Volt: 12.
Ampéretimer på akkumulator: 45.

BREMSE:

Fabrikat: Rovin.
System: Mekanisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, med tværliggende blad-fjedre.
Baghjulsophængning: Uafhængig, med spiralfjedre.

KAROSSERI:

Type: Touring.
Personantal: 2.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 1800 mm.
Sporvidde: 98 mm.
Total længde: 3060 mm.
Total bredde: 1160 mm.
Egenvægt: 375 kg.
Benzin: 22 l.
Olie: 1,25 l.
Vand: 6 l.
Økonomi: 25 km/l.

PRIS:
Exklusiv omsætning: 5.500,00.
Inklusiv omsætning: 6.880,00.

★

Saab/92

Importør: A/S Nordisk Dieselauto. Stand nr. 5.

MOTOR:

Totakt, forhjulstræk.
Cylinderantal: 2.
Boring: 80 mm.
Slaglængde: 76 mm.
Slagvolumen: 764 ccm.
Kompressionsforhold: 6,6:1.
Maksimal hestekraft: 25 ved 4000 omdr./min.

DYMAX

Spændingsrelæer

Export til
Norge, Finland,
Sverige
og Island.

Leveres i:

4 NORMALTYPER
dækkende alle Dynamoer
op til 200 Watt

4 SPECIALTYPER
til Motorcykler og større
12 Volts Dynamoer

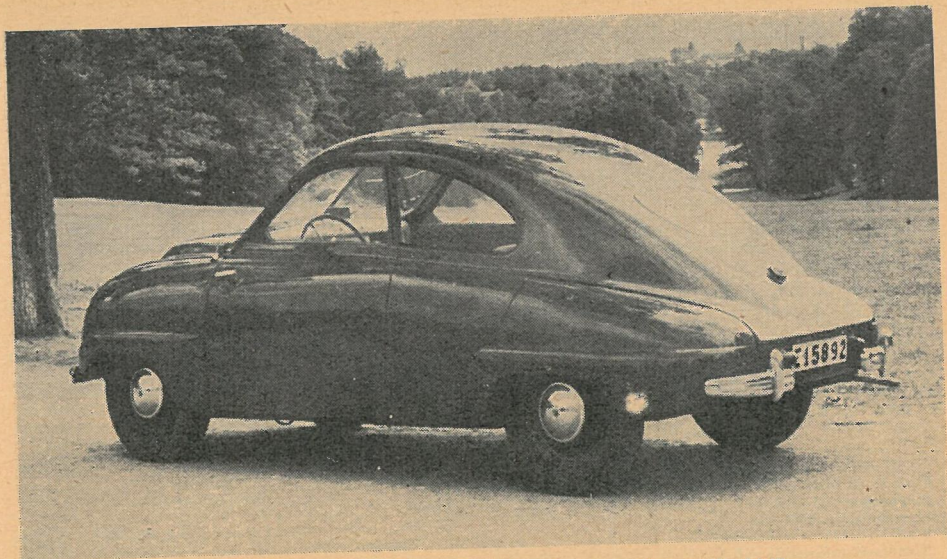
Priser: **Kr. 46,-, 49,- og 52,-**

Føres af alle Auto- og Motorcyklefor-
handlere samt Auto-elektriske Værksteder

HOVEDFORHANDLER

SVEND  OLSEN

Halmtorvet 13 . Kbhvn. V. . Central 9063



Man tænker ikke lige netop på en „Totakter“, når man ser den svenske SAAB.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 3 hastigheder frem. Friløb kan kobles ind og ud efter ønske. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 4,2:1, 2. gear 1,94:1, 3. gear 1,215:1.
 Differentiale: Cylindriske tandhjul.
 Udveksling i differentiale: 4,4:1.
 Dækstørrelse: 5,00×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Bosch.
 Ampéretimer på akkumulator: 90.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulophængning: Uafhængig med tværliggende torsionsfjedre.
 Baghjulophængning: Tværliggende torsionsstænger.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
 Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2470 mm.
 Sporvidde: 1180 mm.
 Total længde: 3950 mm.
 Total bredde: 1620 mm.
 Total højde: 1450 mm.
 Egenvægt: 870 kg.
 Benzintank: 35 l.
 Olieindhold: Blandes i Benzinen 1:25.
 Vand: 9 l.
 Økonomi: 18 km/l.

PRIS:

Ca. 10.000 inklusiv omsætning.

Fast årlig udgift kr. 2120,00
+ 10,96 øre/km.
K = 22,3.



Simca

Type: „8“ 1200. Importør: Nordisk Fiat A/S. Stand nr. 12.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 72 mm.

Slaglængde: 75 mm.
 Slagvolumen 1221 ccm.
 Ventilstilling: Topventilet.
 Kompressionsforhold: 6,25:1.
 Maksimal hestekraft: 40 ved 4400 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 3,7:1, 2. gear 2,38:1, 3. gear 1,47:1, 4. gear 1:1.
 Differentiale: Spiralskærne, koniske tandhjul.
 Dækstørrelse: 5,25×15.
 Udveksling i differentiale: 4,66.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
 Fabrikat: Marchal.
 Ampéretimer på akkumulator: 45.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulophængning: Uafhængig i lodret oliebadskasse.
 Baghjulophængning: Bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Krydsafstivet, 2-vanget, presset stålramme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs stålkarosseri uden dørstolper.
 Personantal: 4—5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2420 mm.
 Sporvidde: 1231 mm.
 Total længde: 4020 mm.
 Total bredde: 1480 mm.
 Total højde: 1500 mm.
 Egenvægt: 850 kg.
 Benzintank: 40 l.
 Olieindhold: 3 liter.
 Vand: 6,5 liter.
 Økonomi: Ca. 10 km/l.

PRIS:

Exclusive omsætning: 9.900,00.
 Inclusive omsætning: 13.160,00.

Modellen leveres også som 4 pers. cabriolet og som 2 pers. coupe med samme tekniske data.

PRIS:
 Simca „8“ 1200 cabriolet:
 Exclusive omsætning: 12.460,00.
 Inclusive omsætning: 17.000,00.
 Simca „8“ 1200 coupe:
 Exclusive omsætning: 10.700,00.
 Inclusive omsætning: 14.350,00.

Fast årlig udgift:
 4—5 p. sedan kr. 2559,00
 K = 42,9.
 4 p. cabriolet kr. 3093,00
 K = 34,3.
 2 p. coupe kr. 2725,00.
 K = 17,15.
 + 14,48 øre/km.

★

Skoda

Type: I. 1102. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.
 Stand nr. 21.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 68 mm.
 Slaglængde: 75 mm.
 Slagvolumen: 1089 ccm.
 Ventilstilling: Topventilet.
 Kompressionsforhold: 6,3:1.
 Maksimal hestekraft: 32 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synchromesh mellem 3. og 4. gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 4,27:1, 2. gear 2,46:1, 3. gear 1,59:1, 4. gear 1:1.
 Udveksling i differentiale: 4,78:1.
 Hjulstørrelse: 5,00×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Scintilla.
 Amperetimer: 60.

BREMSER:

System: Hydrauliske.
 Forhjulspåhængning: Uafhængig.
 Baghjulspåhængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Centralrørstamme.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs sedan.
 Personantal: 4—5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2485 mm.
 Sporvidde: For 1200, bag 1250 mm.
 Total længde: 4050 mm.
 Total bredde: 1500 mm.
 Total højde: 1520 mm (belastet).
 Egenvægt: 930 kg.
 Benzin: 35 l.
 Olie: 3,9 l.
 Vand: 8,5 l.
 Økonomi: 13 km/l.

PRIS:

Exclusiv omsætning: 10.500,00.
 Inklusiv omsætning: 14.050,00.

Fast årlig udgift kr. 2582
 + 12,81 øre/km.
 K = 27,3.

★

Skoda 2 Dørs Sedan

Som ovenstående bortset fra følgende:

PRIS:

Exclusiv omsætning: 9965,00.
 Inklusiv omsætning: 13.250,00.

Standard

Type: Vanguard. Importør: Nordisk Dieselauto A/S.

Stand: Nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 85 mm.
 Slaglængde: 92 mm.
 Slagvolumen: 2088 ccm.
 Ventilstilling: Topventilet.
 Kompressionsforhold: 6,7:1.
 Maksimal hestekraft: 68 ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 225 mm.
 Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synchromesh mellem alle gear.
 Gearstangplacering: Ratgear.
 Udvekslinger: 1. gear 3,54:1, 2. gear: 1,67:1, 3. gear: 1:1.
 Differentiale: Hypoid.
 Udveksling i differentiale: 4,625:1.
 Dækstørrelse: 5,75×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
 Fabrikat: Lucas.
 Amperetimer på akkumulator 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
 System: Hydrauliske. Dobbelte bremsecylindre på forhjule.

CHASSIS:

Type: Firkantet kasseprofil med krydsafstivning.
 Forhjulspåhængning: Uafhængig med skruefedre.
 Baghjulspåhængning: Halvelliptiske bladfedre.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
 Personantal: 5—6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2388 mm.
 Sporvidde: For 1295, bag 1372 mm.
 Total længde: 4191 mm.
 Total bredde: 1753 mm.
 Total højde: 1626 mm.
 Egenvægt: 1230 kg.
 Benzintank: 68 l.
 Olieindhold: 6,8 l.
 Vand: 10 l.
 Økonomi: 8,55 km/l (60 km/tm).

PRIS:

Exclusiv omsætning: 11.250,00.
 Inklusiv omsætning: 15.175,00.

Standard

Type: Estate car.

Samme specifikation som ovenstående med følgende undtagelser:
 Vægt: 1265 kg.

PRIS:

Exclusiv omsætning: 12.790,00.
 Inklusiv omsætning: 17.485,00.

★

Standard Vanguard Taxa

Som Standard Vanguard Saloon.

6 Personer.
 Vægt: 1305 kg.

PRIS:

Exclusiv omsætning: 15.105,00.
 Inklusiv omsætning: 17.370,00 (som droske).

Fast årlig udgift:

4 d saloon kr. 2880,00

K = 47.

Estate car kr. 3227,00

K = 55,7.

Taxa kr. 3222,00

K = 54,2.

+ hhv. 15,02, 15,04 og 15,09 øre/km.

Studebaker

Type: Champion. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.

Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 76,2 mm.
Slaglængde: 101,6 mm.
Slagvolumen: 2779 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7,0 eller 7,5:1.
Maksimal hestekraft: 85 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem (overgear mod ekstra), synchromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,60:1, 2. gear 1,63:1, 3. gear 1:1, overgear 0,7:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,1:1.
Hjulstørrelse: 6,40×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Amperetimer: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig med skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Firkantede stålrør.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2870 mm.
Sporvidde: For 1434, bag 1372 mm.
Total længde: 5010 mm.
Total bredde: 1775 mm.
Total højde: 1578 mm.
Egenvægt: 1310 kg.
Benzin: 81 l.
Olie: 4,7 l.
Vand: 9,5 l.
Økonomi: 9 km/l, med overgear 12 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 16.153,00.
Inklusiv omsætning: 22.645,00.

Fast årlig udgift kr. 3367,00
+ 15,36 øre/km.
K = 76.



Studebaker

Type: Commander. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.

Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 84,14 mm.
Slaglængde: 120,65 mm.
Slagvolumen: 4025 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 7,0 eller 7,5:1.
Maksimal hestekraft: 102 ved 3200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade. 235 mm.
Gearkasse: 3 fremadgående gear, synchromesh mellem alle gear, overgear leveres mod ekstra.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,57:1, 2. gear 1,55:1, 3. gear 1:1, overgear 0,7:1.
Differential: Hypoid.

Udveksling i differentiale: 4,09:1.
Hjulstørrelse: 7,60×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Amperetimer: 100.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.

CHASSIS:

Type: Firkantet kasseprofil.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

KAROSSERI:

Type: 2 og 4 dørs sedan; convertible og coupe modeller.
Personantal: 6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 3048 mm.
Sporvidde: For 1410, bag 1372 mm.
Total længde: 5280 mm.
Total bredde: 1767 mm.
Total højde: 1581 mm.
Egenvægt: 1540 kg.
Benzin: 81 l.
Olie: 5,7 l.
Vand: 12,8 l.
Økonomi: 8 km/l, med overgear 10 km/l (60 km/tm).

PRIS:

Exklusiv omsætning: 20.324,00.
Inklusiv omsætning: 29.319,00.

Fast årlig udgift kr. 4956,00
+ 17,54 øre/km.

Type: Land Cruiser. Importør: Nordisk Dieselauto A/S.
Specifikation som „Commander“ med følgende undtagelser:

Akselafstand 3150 mm.
Egenvægt: 1588 kg.
Total længde: 5384 mm.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 23.400,00.
Inklusiv omsætning: 34.240,00.

Fast årlig udgift kr. 5595,00.



Sunbeam Talbot

Type: Sport Saloon Model 80. Importør: British Motors A/S. Stand nr. 3.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 63 mm.
Slaglængde: 95 mm.
Slagvolumen: 1184,5 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,88:1.
Maksimal hestekraft: 47 ved 4800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck, 8".
Gearkasse: 4 hastigheder.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,56:1, 2. gear 2,47:1, 3. gear 1,49:1, 4. gear: 1:1.
Differential: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differentiale: 5,22:1.
Hjulstørrelse: 5,50×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk med dobbelte bremsecylindre på forhjulene.

Forhjulsophængning: Stiv foraksel med halvelliptiske bladfedre.

Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: Svejset pladestål.

KAROSSERI:

Type: Saloon.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2476 mm.
Sporvidde: For 1206, bag 1283 mm.
Total længde: 4254 mm.
Total bredde: 1587 mm.
Total højde: 1543 mm.
Egenvægt: 1184 kg kørekklar.
Benzin: 45 l.
Olie: 4 l.
Vand: 10 l.
Økonomi: 9,1 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 14.628,00.
Inklusiv omsætning: 20.300,00.

Fast årlig udgift kr. 3605,00.

Sunbeam Talbot

Type: Sport Saloon, model 90. Importør: British Motors A/S. Stand nr. 3.


MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 110 mm.
Slagvolumen: 1944 ccn.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,59:1.
Maksimal hestkraft: 64 ved 4100 omdr./min.
Benzinforbruget kendes ikke.
Vægt:
Økonomi:
Øvrige specifikationer som Model 80 med følgende undtagelser:

PRIS:


Exklusiv omsætning: 16.595,00.
Inklusiv omsætning: 23.400,00.
Benzinforbruget kendes ikke.

-er undervognen
RUSTBESKYTTET?



Her har rusten gode vilkår. Stænk og fugtigt snævs fra vejbanen slår op om undervognen og er direkte årsag til unødvendige reparationer. Sprøjt i tide med

31

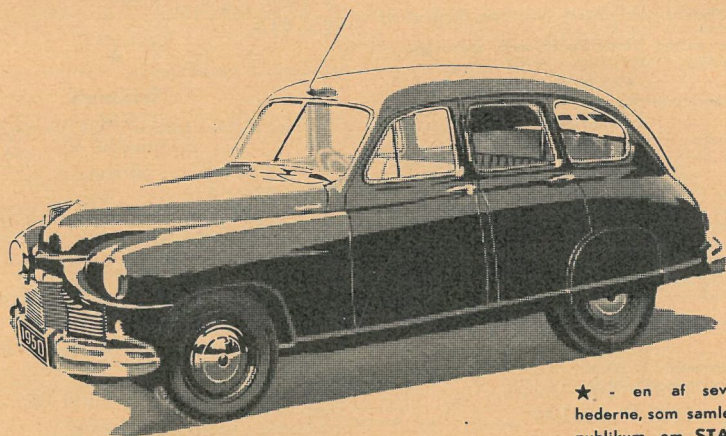


CALTEX
Rustproof
compound

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, København K — C. 16816



STANDARD
VANGUARD
1950



er den engelske kvalitetsvogn i amerikansk stil. Den er ved at blive en af de populæreste vogne i Danmark! Rummelig, elegant, med en fænomenal motor, et nyt, let gearskifte og indkapslede baghjul Den nye model har endnu bedre plads for passagererne på bagsædet og midterarm læn på forsædet.

★ - en af seværdighederne, som samler publikum om **STAND 5** på udstillingen i Forum.

A/S NORDISK DIESEL AUTO

KØBENHAVN SV

— Et B & W Selskab —

CENTRAL 3812

Tatraplan

Type T 600. Importør: Birkerød Automobilhal.
Stand nr. 20.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 85 mm.
Slaglængde: 85 mm.
Slagvolumen: 1950 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6:1.
Maksimal hestekraft: 52 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade „Mecano“ K 16.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,55:1, 2. gear 2,265:1, 3. gear 1,44:1, 4. gear 0,966:1.
Udveksling i differentiale: 4,09:1.
Dækstørrelse: 600×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Ampéretimer på akkumulator: 75.

BREMSE:

Fabrikat: Tjcechisk.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængigt affjedrede hjul — parallelføring.
Baghjulsophængning: Pendulaksler med uafhængigt affjedrede hjul.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Limousine.
Personantal: 5—6.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2700 mm.
Sporvidde for og bag: 1300 mm.
Total længde: 4540 mm.
Total bredde: 1670 mm.
Total højde: 1520 mm.
Egenvægt: 1200 kg.
Benzintank: 56 l.
Luftkølet.
Økonomi: 10 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 14.785,00.
Inklusiv omsætning: 20.476,67.

Fast årlig udgift kr. 3607,00
+ 14,39 øre/km.
K = 48,5.



Triumph

Type: Mayflower. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.
Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 63 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1247 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,7:1.
Maksimal hestekraft: 38 ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade 7".
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,54:1, 2. gear 1,67:1, 3. gear 1:1.
Differentiale: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,125:1.
Dækstørrelse: 5,50×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 38.

BREMSE:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske. Dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs saloon.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2134 mm.
Sporvidde: For 1143, bag 1219 mm.
Total længde: 3886 mm.
Total bredde: 1549 mm.
Total højde: 1626 mm.
Egenvægt: 915 kg.
Benzintank: 37 l.
Olieindhold: 4,25 l.
Vand: 8 l.
Økonomi: 12,5 km/l.

PRIS:

Inklusiv omsætning: ca. 11.000,00.

Fast årlig udgift kr. 2269,00
+ 14,19 øre/km.
K = 31,4.



Triumph

Type: 2 liter. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.
Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 85 mm.
Slaglængde: 92 mm.
Slagvolumen: 2088 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,7:1.
Maksimal hestekraft: 68 ved 4200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem alle gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,54:1, 2. gear 1,67:1, 3. gear 1:1.
Differentiale: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,625:1.
Dækstørrelse: 5,75×16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSE:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Rørvanger med krydsforstærkning.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon fremstillet i letmetal.
Personantal: 5.

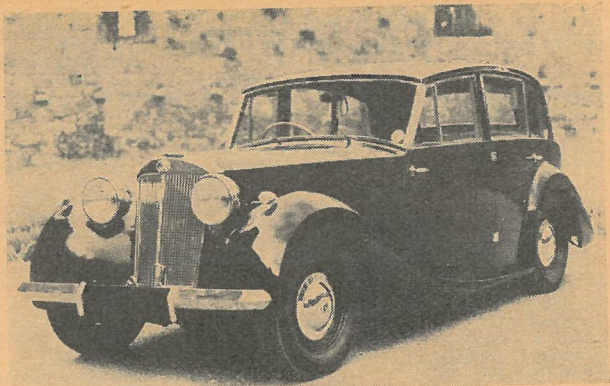
HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2743 mm.
Sporvidde: For 1295, bag 1372 mm.
Total længde: 4546 mm.
Total bredde: 1625 mm.
Total højde: 1650 mm.
Egenvægt: 1280 kg.
Benzintank: 68 l.
Olieindhold: 6,8 l.
Vand: 10 l.
Økonomi: 8,5 km/l.

PRIS:

Inklusiv omsætning: ca. 28.000,00.

Den elegante Triumph er en af Englands fornemme vogne. Den er konservativ i sine linier, men det er en hurtig og meget komfortabel vogn. Prisen forhindrer foreløbig import.



Fast årlig udgift kr. 4688,00
+ 16,66 øre/km.
K = 52,5.



Vauxhall

Type: Wyvern. Importør: General Motors International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 69,5 mm.
Slaglængde: 95 mm.
Slagvolumen: 1442 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,4:1.
Maksimal hestkraft: 35 ved 3200 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 4,43, 2. gear 1,64, 3. gear 1:1.
Differentialle: Spiralskærne tænder.
Udveksling i Differentialle: 4,625:1.
Dækstørrelse: 5,00 × 16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampèretimer på akkumulator: 43.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Dobbelt U-profil.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs Sedan.
Personantal: 4—5.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2483 mm.
Sporvidde: For 1248, bag 1260 mm.
Total længde: 4181 mm.
Total bredde: 1375 mm.
Total højde: 1651 mm.
Egenvægt: 993 kg (kørekklar).
Benzintank: 45,5 l.
Olieindhold: 3,12 l.
Vand: 5,6 l.
Økonomi: 11,7 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: Kr. 9.130,00.
Inklusiv omsætning: Kr. 12.040,00.

Fast årlig udgift kr. 2414,00
+ 14,04 øre/km.
K = 27,1.



Vauxhall

Type: Velox. Importør: General Motors International A/S. Stand nr. 9.

MOTOR:

Cylinderantal: 6.
Boring: 69,5 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 2275 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,75:1.
Maksimal hestkraft: 58 ved 3500 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, 8".
Gearkasse: 3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Differentialle: Spiralskærne tænder.
Udveksling i differentialle: 4,125:1.
Dækstørrelse: 5,90×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampèretimer på akkumulator: 53.
Fabrikat: Lockheed.
System: Hydraulisk.

Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Dobbelt U-profil.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 4—5.

HØVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2483 mm.
Sporvidde: For 1287, bag 1270 mm.
Total længde: 4181 mm.
Total bredde: 1375 mm.
Total højde: 1651 mm.
Egenvægt: 1084 kg (kørekklar).
Benzintank: 45,5 l.
Olieindhold: 5,1 l.
Vand: 9,38 l.
Økonomi: 10 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 10.765,00.
Inklusiv omsætning: 14.450,00.

Fast årlig udgift kr. 2759,00
+ 14,86 øre/km.
K = 50,1.

Willys-Overland

Type: Station Wagon. Importør: A/S Nordisk Dieselauto.
Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 79,37 mm.
Slaglængde: 111,12 mm.
Slagvolumen: 2200 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,48:1.
Maksimal hestekraft: 63 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 hastigheder frem, overgear. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 2,61:1, 2. gear 1,63:1, 3. gear 1:1, overgear 0,7:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,38:1.
Dækstørrelse: 6,50X15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Autolite.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, halvelliptiske bladfedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: Station Wagon.
Personantal: 7.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2642 mm.
Sporvidde: For 1403, bag 1448 mm.
Total længde: 4440 mm.
Total bredde: 1748 mm.
Total højde: 1838 mm.
Egenvægt: 1358 kg.
Benzintank: 57 l.
Olieindhold: 3,8 l.
Vand: 10,5 l.
Økonomi: 9 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 13.890,00.
Inklusiv omsætning: 19.135,00.

Fast årlig udgift kr. 3455,00
+ 17,60 øre/km.
K = 60,4.



Willys-Overland

Type: Fredsjeep CJ/3A. Importør: A/S Nordisk Dieselauto. Stand nr. 5.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 79,37 mm.
Slaglængde 111,12 mm.
Slagvolumen: 2200 ccm.
Ventilstilling: Sideventilet.
Kompressionsforhold: 6,48:1.
Maksimal hestekraft: 60 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 2X3 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 2,798:1, 2. gear 1,551:1, 3. gear 1:1, reduktionsgearkasse: 2. gear udveksling i vejgear 1:1, traktorgear 2,43:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 5,38:1.
Dækstørrelse: 600X16 eller 700X15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Autolite.
Ampéretimer på akkumulator: 100.

BREMSER:

System: Hydrauliske.

Forhjulsophængning: Stiv foraksel, halvelliptiske bladfedre.

Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfedre.

CHASSIS:

Type: U-profil.

KAROSSERI:

Type: Jeep.
Personantal: 2.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2032 mm.
Sporvidde: 1225 mm.
Total længde: 3110 mm.
Total bredde: 1500 mm.
Total højde: 1762 mm.
Egenvægt: 950 kg.
Benzin: 40 l.
Olie: 3,8 l.
Vand: 10,5 l.
Økonomi: Landevejskørsel 9 km/l. (Krigsjeep: 7 km/l).

PRIS:

Exklusiv omsætning: 12.800,00.

Fast årlig udgift kr. 2519,00.



Volvo

Model: PV 444. Importør: A/S Dansk Alfa-Laval.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 75 mm.
Slaglængde: 80 mm.
Slagvolumen: 1420 ccm.
Ventilstilling: Topventilet.
Kompressionsforhold: 6,4:1.
Maksimal hestekraft: 40 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 frem.
Gearstangplacering: Gulvet.
Udvekslinger: 1. gear 3,23:1, 2. gear 1,62:1, 3. gear 1:1.
Differential: Hypoid.
Udveksling i differentiale: 4,63:1.
Hjulstørrelse: 500X16.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Bosch.
Ampéretimer på akkumulator: 85.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefedre.
Baghjulsophængning: Stiv bagaksel, skruefedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion. Budd MSG Co. system.

KAROSSERI:

Type: 2 dørs sedan.
Personantal: 4.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2600 mm.
Sporvidde: For 1280, bag 1300 mm.
Total længde: 4365 mm.
Total bredde: 1580 mm.
Total højde: 1530 mm.
Egenvægt: 925 kg.
Benzintank: 35 l.
Olieindhold: 3 l.
Vand: 8 l.
Økonomi: 12 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 10.400,00.
Inklusiv omsætning: 13.940,00.

Fast årlig udgift kr. 2677,00
+ 13,41 øre/km.
K = 32,7.



Wolseley

Type: Four Fifty. Importør A/S Domi. Stand nr. 2.

MOTOR:

Cylinderantal: 4.

Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 87 mm.
Slagvolumen: 1476 ccm.
Ventilstilling: Topventilet med overliggende knastaksel.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 50 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck.
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,5:1, 2. gear 2,071:1, 3. gear 1,385:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer: 4,55:1.
Dækstørrelse: 5,50×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2591 mm.
Sporvidde: 1349 mm.
Total længde: 4318 mm.
Total bredde: 1676 mm.
Total højde: 1600 mm.
Egenvægt: 1168 kg.
Benzintank: 43 l.
Olieindhold: 4 l.
Vand: 8,5 l.
Økonomi: 10,5 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 13.300,00.
Inklusiv omsætning: 18.250,00.
Fast årlig udgift kr. 3297,00
+ 14,88 øre/km.
K = 40,4.



Wolseley

MOTOR:

Type: Six Eighty. Importør: A/S Domi. Stand nr. 2.
Cylinderantal: 6.
Boring: 73,5 mm.
Slaglængde: 87 mm.
Slagvolumen: 2215 ccm.
Ventilstilling: Topventilet med overliggende knastaksel.
Kompressionsforhold: 7:1.
Maksimal hestekraft: 80 ved 4000 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade, Borg & Beck, 9".
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Gearstangplacering: Ratgear.
Udvekslinger: 1. gear 3,214:1, 2. gear 2,087:1, 3. gear 1,344:1, 4. gear 1:1.
Differentialer: Hypoid.
Udveksling i differentialer 4,1:1.
Dækstørrelse: 6,00×15.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 12.
Fabrikat: Lucas.
Ampéretimer på akkumulator: 51.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske, dobbelte bremsecylindre på forhjulene.
Forhjulsophængning: Uafhængig, torsionsfjedre.
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre.

CHASSIS:

Type: Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: 4 dørs saloon.
Personantal: 5.

HOVEDDIMENSIONER:

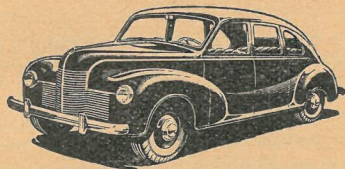
Akselafstand: 2794 mm.
Sporvidde: 1378 mm.
Total længde: 4496 mm.
Total bredde: 1651 mm.
Total højde: 1613 mm.
Egenvægt: 1219 kg.
Benzintank: 54,5 l.
Olieindhold: 5,7 l.
Vand: 11,4 l.
Økonomi: 9,25 km/l.

PRIS:

Exklusiv omsætning: 14.800,00.
Inklusiv omsætning: 20.500,00.
Fast årlig udgift kr. 3620,00
+ 15,57 øre/km.
K = 64,2.

Se dem paa stand nr. 11

JAVELIN



— den teknisk set mest fuldkomne
engelske efterkrigsvoan

JAGUAR

THE FINEST CAR OF ITS CLASS
IN THE WORLD

S. 1

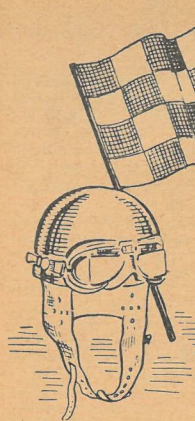
Prototypen paa en ny smuk og
økonomisk dansk personbil

E. Sommer

UDSTILLING:

GOTHERSGADE 14 KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 11064

HOVEDKONTOR OG VÆRKSTEDER:
UPLANDSGADE 72 KØBENHAVN S
TELEFON SUNDBY *6868



HAROLD DANIEL

beretter om sin karriere

Erindringer fra min Racerdagbog

(fortsat fra forrige nr.)

Den gang var de maskiner, vi kørte på, nærmest almindelige standardmaskiner med $3,25 \times 19$ dæk på både for- og baghjul og gearkasse med 3 hastigheder. Der var en lille læderpude på bagskærmen, den var mere beregnet som stødpude, når maskinen skulle løbes i gang, end til at sidde på, som man bruger nutildags. Jeg husker tydeligt min første træningsdag, hvor jeg havde på fornemmelsen, at motoren ville sprænges! Min første omgang var på nøjagtig 60 miles/tm, hvad jeg var ganske godt tilfreds med. Dette gjorde mig overmodig, for under næste morgens træning kolliderede jeg med sandsækkene ved Creg-na-Baa, heldigvis kom hverken jeg eller maskinen noget til, og bagefter har jeg ofte tænkt over, at det var godt, jeg fik den lærestreg med det samme, for det gav mig den behørigte respekt for TT-banen.

Der var ingen vanskeligheder eller uheld med motoren under træningen, og da det var min første motor med overliggende knastaksel, ventede jeg med at skille den ad indtil lørdag. Jeg havde forbedret min omgangshastighed til 64 miles/tm, men jeg var alligevel ikke særlig tilfreds med maskinens fart. Da jeg tog topstykket og cylinderen af, kom der et nydeligt fladtoppet benzin/benzol stempel tilsyne, intet under, at motoren ikke blev varm og følgelig heller ikke gjorde nogen knuder! Heldigvis havde Norton et depot i Douglas, hvor man kunne få service på Grand Prix maskiner, og der fik jeg det rigtige stem-

pel. Under den sidste træning om mandagen sprang min omgangshastighed op til 68,1 miles, det hurtigste der var kørt under træningen. Jeg regnede så småt med at komme til at ligge som en af de første i feltet, men på den første omgang begyndte motoren at sprutte og knalde for til sidst at gå i stå ved Bungalow — jeg var kørt tør for benzin. Det tog ikke lang tid at finde ud af årsagen: tanken havde en revne ved svejsningen i bunden.

I 1931 tilmeldte jeg mig senior M.G.P. igen og sendte min CS1 tilbage til fabriken for at få den moderniseret. Den kom tilbage med nyt stel, gearkasse med 4 hastigheder, skråtstillet indsugningsport, tre-tommer dæk o.s.v. Maskinen svarede i det hele taget til den første International model, som blev præsenteret på udstillingen det år. Jeg fik igen sendt et lager af brændstof over til øen, og jeg begyndte min træning med en omgang på 69,6 miles/tm, hvilket var acceptabelt. Den anden træningsmorgen var jeg godt i gang på min anden omgang, og da jeg nærmede mig Signpost corner, kom der en gruppevækkende splintrende og bragende lyd nede fra motoren, efterfulgt af en uhyggelig stilhed; et enkelt blik på motoren var nok. Der var kommet et stort hul foran i krumtaphuset, og det forreste stelrør var blevet slået helt fladt — selv magneten var slået af!

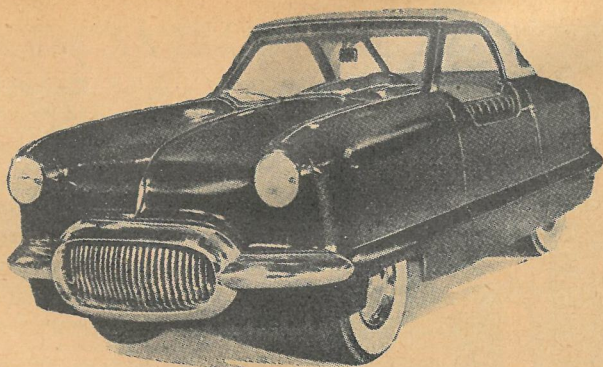
Så fulgte der to dage med hårdt arbejde. Min broder og jeg arbejdede til langt ud på natten med at bygge maskinen op, og fredag morgen kunne jeg starte træningen igen med en forsigtig omgang på 56 miles/tm. Den sidste morgen opnåede jeg 72,2 miles/tm, den hurtigste omgang, der var

Blad venligst frem til side 128.

NASH

påtænker
at bygge

„Folkevogn“



Prototypen af den nye Nash „folkevogn“, der er forsynet med engelsk motor.

Ved en sammenkomst på Waldorf Astoria Hotel i New York den 4. januar præsenterede Nash Motor Co. en ny personbil, som betegner et radikalt brud med den traditionelle amerikanske konstruktionspraksis. Det drejer sig om en lille vogn med et 2-personers cabriolet karosseri. De ydre linier er rene og tiltalende, idet vognen er bygget ud i fuld bredde, således at forhjulene kan dreje indenfor karosserisiderne, og forkromningen indskrænker sig i det væsentlige til de to svære kofangere, der er udformet således, at de på midten danner en ramme, der fortil indeholder kølgitteret, medens den for den bageste kofangers vedkommende indrammer reservedjulsrummet, som er lukket med et dæksel af klar plastic, der samtidig bærer nummerpladen. Hele udformningen synes klart påvirket af de nyere italienske specialkarosserier.

Den prototype, som indtil nu er blevet forevist for offentligheden, er forsynet

med en Fiat 500 motor, der giver vognen en hastighed på ca. 95 km/t. Det er imidlertid meningen, at man i en eventuel seriefabrikation vil bruge en motor med 36 hk af engelsk fabrikat, hvilket skulle hæve tophastigheden til omkring 115 km/t, og i det hele taget agter Nash fabriken at reducere omkostningerne til værktøjer og specialmaskiner ved i stort omfang at købe vognens enkeltdele færdige i England, et projekt som naturligvis har vakt en betydelig interesse i engelske bilkredse.

I forbindelse med forevisningen i New York blev der blandt de forsamlede ca. 600 gæster foranstaltet et rundspørge vedrørende vognens udseende og egenskaber. Det er hensigten at udvide denne undersøgelse til at omfatte ca. 250.000 mennesker, og først når dette materiale er indsamlet og færdigbearbejdet, vil fabriken tage endelig bestemmelse om produktionens iværksættelse.

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. Efterkrav

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og
og varmt Pelsfor fra **Kr. 198,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med For fra - **39,15**

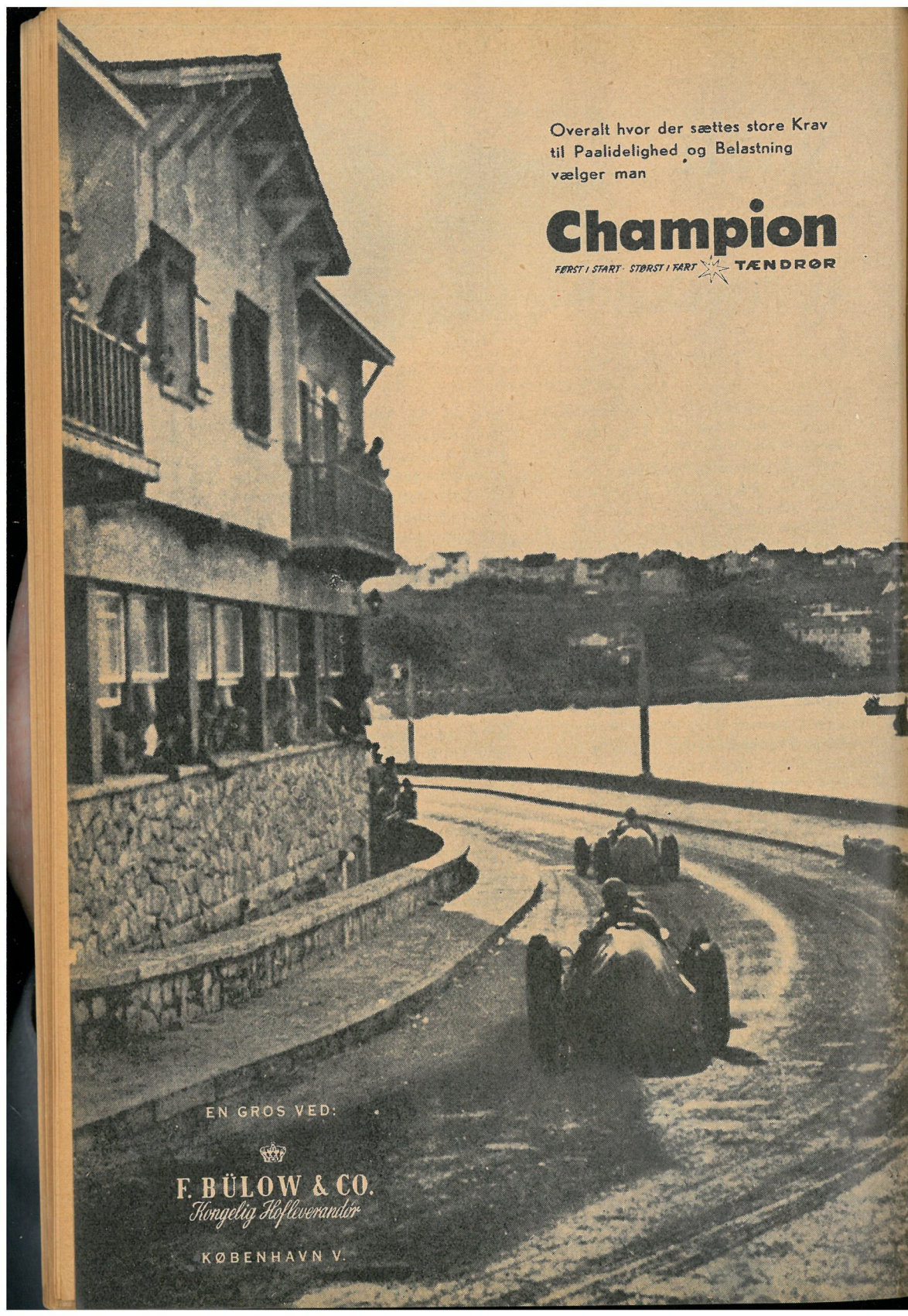
Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegnet
til Motorkørsel.

Firk. Spejle med buet Glas, prima Forcrom. - **14,85**

Stort Udvalg i Motorhandsker, Huer, Hjelme o. s. v.



MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



Overalt hvor der sættes store Krav
til Paalidelighed og Belastning
vælger man

Champion

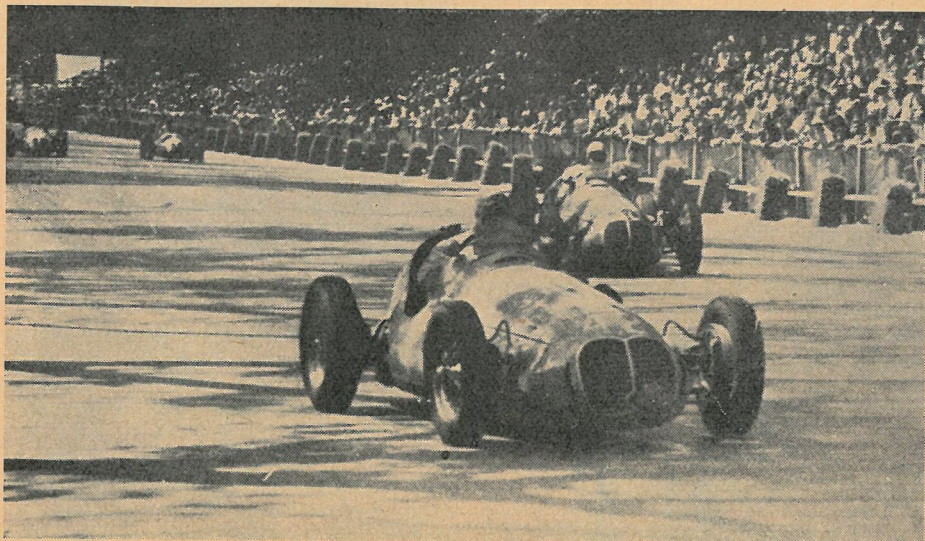
FØRST I START - STØRST I FART  TÆNDRØR

EN GROS VED:

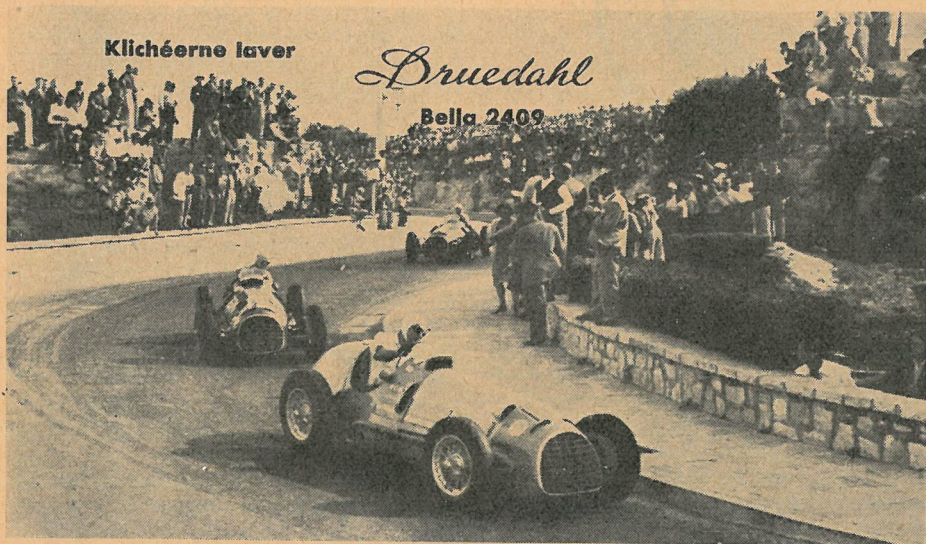

F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

KØBENHAVN V.

SÆSON I SYDAMERIKA



Fra „Eva Perons Grand Prix“. Bira i forgrunden, bagved ses De Graffenried, der er kommet lidt på tværs af banen. Løbet blev vundet af Villorosi.



Billedet herover er fra et andet løb i Argentina, Mar Del Plata Grand Prix, også dette løb blev vundet af en italiener, Alberto Ascari, der har hentet flere sejre i Sydamerika. De tre vogne på billedet køres af Fangio, Ascari og Villorosi i nævnte rækkefølge. Både dette billede og billedet på modstående side (fra samme løb) er studier i svingteknik. Af forhjulenes stilling og vognenes øjeblikkelige kurs kan man tænke sig til den nødvendige udskridning.

LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR TIL MOTORCYKLER II.



Afsnit L 2, del B.

I. Dynamoer. Model E3AR

Dynamoen er en shuntviklet, topolet maskine, der i forbindelse med en regulator (se afsnit L-3) giver en kraftydelse, som er afhængig af, hvor meget akkumulatorbatteriet er opladet, og den belastning, det elektriske udstyr for øjeblikket udøver. Når akkumulatoren er delvis af-

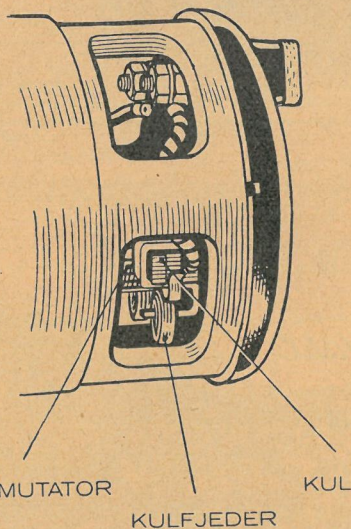


Fig. 1.
Dækslet er fjernet fra kulholderne.

ladet, er dynamoens ydelse forholdsvis stor, medens den, når akkumulatoren er helt opladet, kun sørger for den vedligeholdelse, der er nødvendig for at holde akkumulatoren i god stand uden at overlade den. Der tillades yderligere et vist overskud for at udligne den strøm, der forbruges af lygterne.

II. Vedligeholdelse

Eftersyn af kommutator og kulbørster.

Omkring een gang hvert halve år må kappen fjernes, for at man kan efterse

kommutatoren og kullene. De sidste holdes i kontakt med kommutatoren ved hjælp af fjedre. Hvert kul må bevæges, for at man kan være sikker på, at det frit kan glide i sin holder. Har det sat sig fast, må det udtages og renses med en klud, der er fugtet med benzin. Man må passe på at indsætte kullene på deres gamle pladser, da de ellers ikke vil ligge rigtig an imod kommutatoren. Hvis kullene efter lang tids forløb er blevet så slidt, at deres aftagerkabler kolliderer med glidefladen, eller hvis de ikke længere ligger godt an imod kommutatoren, må de erstattes med originale Lucas kul. Der må på kommutatoren ikke være antydning af olie eller snavs, og dens overflade skal være fuldstændig blank. En snavset eller sværtet kommutator renses ved at trykke en fin, tør klud op imod den, medens motoren drejes langsomt ved hjælp af kickstarteren. (Tændrøret bør helst fjernes forinden.) Hvis kommutatoren er meget snavset, vædes kluden med lidt benzin.

III. Afprøvningsdata

- Relæet skal slå til ved 1250—1500 om. dr. pr. min. ved 7 volt på dynamo.
- Kapacitet: 5 amp. ved 1900—2200 om. dr. pr. min. ved 7 volt på dynamo målt ved 1,4 ohm modstandsbelastning.
- Feltmodstand: 3,2 ohm.

IV. Afprøvelse

- Prøve med dynamoen monteret for at lokalisere fejl i lade-strømskredsen.*
Som i afsnit L-2, del A, stk. 4 a.
- Adskillelse.*

Dynamoen fjernes fra motocyklen, og man går frem som følger:

- Kappen A fig. 3 fjernes. Kulfjedrene holdes tilbage, og kullene B løftes ud af deres holdere ved at trække i deres ledninger.
- Møtrikkerne på de to gennemgående bolte C, der holder de to endestyk-

- ker til huset J, afskrues. Under møtriker og boltehoved findes underlagsskiver, der optager vibrationen.
3. Kilen H fjernes fra ankeraksel.
 4. Det flangeformede kommutator-endestykke D fjernes fra dynamohuset og ledningen fra feltvikling til klemmeskruen på endestykket aftages.
 5. Ankeret E trækkes ud af huset. *Kommutatorenden skal udtrækkes først.*
 6. Endestykket F på tandhjulssiden aftages sidder det stramt, må det løses forsigtigt.

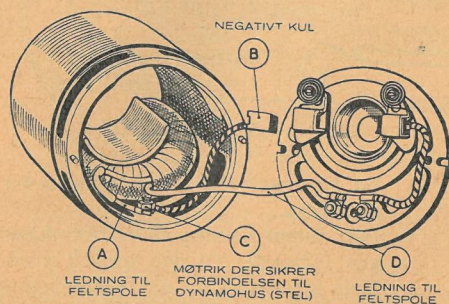


Fig. 2.
De indvendige forbindelser.

7. Endelig fjernes den klemmskrue og møtrik, der fastholder ledningen til feltviklingen samt den negative kulforbindelse til dynamohuset.
- c. *Kommutator.*
Som afsnit L-2, del A, stk. 4 c.
 - d. *Feltvikling.*
Som afsnit L-2, del A, stk. 4 d.
 - e. *Anker.*
Som afsnit L-2, del A, stk. 4 e.
 - f. *Lejer.*

Både kommutator- og tandhjulssende er forsynet med kuglelejer. Når ankeret udtages af dynamoen, vil man se, at de to kuglesæt hviler i holdere på ankerakslen. Bag tandhjulsslejet findes en messingskive og bag kommutatorlejet en messingpakring på en fiberskive. Lejernes yderringe er presset ind i endestykkerne. Disse lejer har en meget lang levetid og skal kun fornyes, når de er slidt så meget, at akslen slører i dem.

Når man skal sætte et nyt leje i kommutatorenden, går man frem på følgende måde:

NIMBUS

Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11 956 - København K.

hoveder. Kulbørsteaggregatet sidder på en plade, der er anbragt på kommutatoren i dynamohuset, der er lukket med et blankt aluminiumsdæksel. Ved en gummipakning mellem dette og huset får man en tæt samling, der forhindrer enhver indtrængen af snavs eller vand.

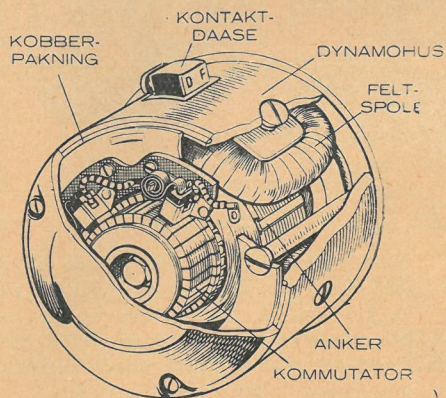


Fig. 1.
Dynamo model MC 45.

I den firepolede, shuntviklede type arbejder dynamoen sammen med en normal MCR kompenseret spændingsregulator (se afsnit L-3, del A).

II. Vedligeholdelse

Eftersyn af kommutator og kul.

For hver ca. 20,000 km aftages enddækslet, der er fastgjort med tre skruer, og man undersøger, om kullene stadig bevæger sig frit i holderne. Eventuelt må de renses, men pas på, at kullene kommer til at vende rigtig i deres holdere af hensyn til deres anlæg på kommutatoren. Denne må være ren og fri for olie eller snavs og fremtræde med en blank overflade. Hvis den er snavset, renses den ved at trykke en fin, tør klud imod den, medens motoren drejes langsomt rundt. Er den meget snavset, vædes kluden med lidt benzin. Når dækslet sættes på plads, anbringes gummipakningen mellem dette og skjoldet, og skruerne fastskrues omhyggeligt.

III. Afprøvningsdata

- Relæet slår til ved 1050—1200 omdr. pr. min. ved 7 volt.
- Kapacitetsprøve: 7 amp. ved 1750—1900 omdr. pr. min. ved 7 dynamovolt målt uden regulator ved 1 ohm mod-

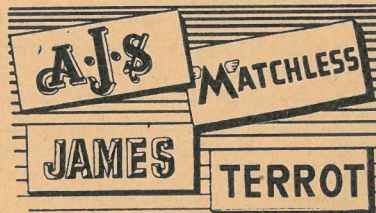


Det nordiske

er gået ind
i dansk retskrivning —
men
også med
dette handicap
skabes
der den
noble og stilfulde
tryksag

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Telefoner GE 1850 og 4844
Kongelysvej 14



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

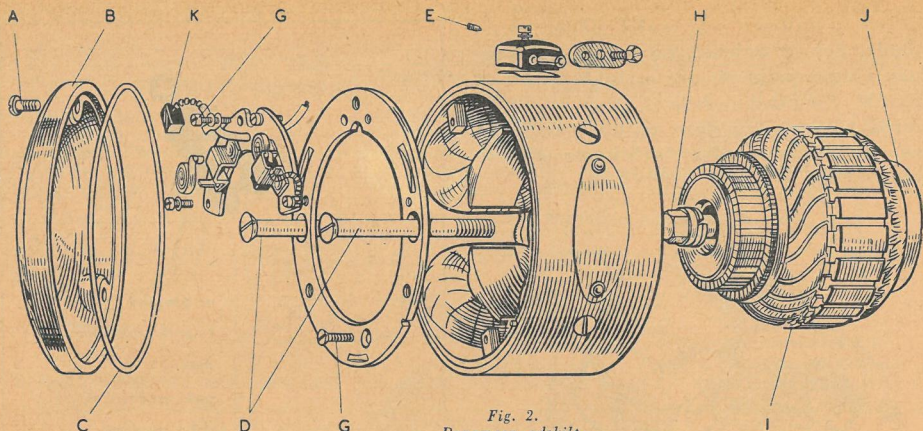


Fig. 2.
Dynamoens adskilt.

standsbelastning (modstanden skal kunne tage 12 amp. uden overophedning).

c. Feltmodstand: 2,5—2,7 ohm.

IV.

a. *Prøve med dynamoen monteret for at lokalisere fejl i ladestrømskredsen.*
Som i afsnit L-2, del A, stk. IV a.

b. *Adskillelse.*

1. Dynamoforbindelserne adskilles.
2. De tre skruer A (fig. 3), der fastholder dækslet B, afskrues og dækslet med pakring C aftages.
3. Kullene løftes og fastklemmes i den løftede stilling ved hjælp af fjedrenes hager.
4. De to bolte D med undersænkede hoveder afskrues, og hele dynamohuset med tilbehør kan nu trækkes af, medens ankeret bliver på sin plads.
5. For at fjerne pladen med kullene fra dynamohuset må man først løsne den lille skrue E på polskruen modsat mærket D, hvorved man frigør ledningen til det positive kul K. Derpå afskrues de to skruer G, som holder pladen til huset, og pladen fjernes.
6. Bolten H (med venstre gevind), der holder ankeret J, afskrues, og ankeret trækkes ud. Pas på ikke at beskadige den afrettede flade J, mod hvilken oliepakningen skal slutte.

c. *Kommutator.*

Som afsnit L-2, del A, stk. IV c. For at kunne afpudse kommutatoren vil det

være nødvendigt at benytte en dorn som vist i fig. 7 for at være sikker på en koncentrisk opspænding. Under ingen omstændigheder må den afrettede flade, der skal slutte til oliepakningen, opspændes i drejebænkspatronen.

d. *Feltviklinger.*

Møtriken, hvormed ledningen fra feltviklingen er gjort fast til huset, afskrues, og modstanden i ankerviklingen måles med et ohmmeter. Hvis et sådant ikke er ved hånden, forbinder man et 6 volt batteri og amperemeter, i serie med beviklingen, til klemkrue F. Aflæsningen bør vise omtrent 2—3 ampere; er der intet udslag, tyder det på et brud i beviklingens strømkreds. For at kontrollere at der ikke er overgang, indskyder man en prøvelampe imellem klemkrue F og huset uden forbindelse med feltviklingen. Hvis lampen lyser, er der forbindelse til jord i beviklingen. I begge tilfælde vil det være nødvendigt at kontrollere hver spole for sig og udskifte dem på lignende måde som beskrevet i afsnit L-2, del A, stk. IV d. Her må man særlig passe på, at polskoene med den nye spole sidder rigtig i dynamohuset.

e. *Anker.*

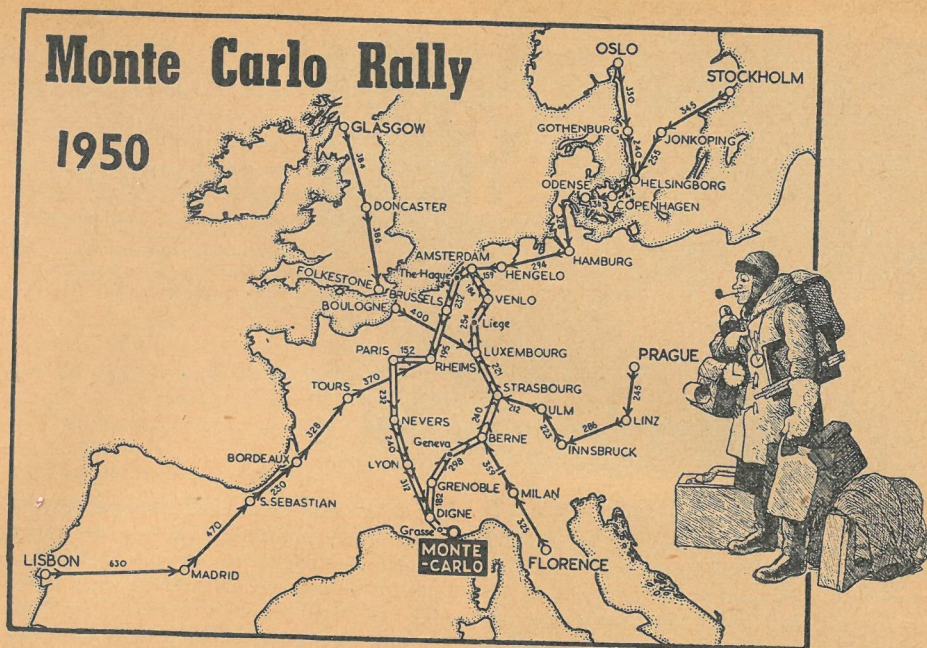
Til afprøvning af ankeret anvender man en spændingsfaldprøve eller en »brummer«. Kan dette ikke lade sig gøre, må det gamle anker kontrolleres med et nyt.

f. *Samling.*

Ved samling går man frem i modsat orden af den i ovennævnte stk. IV b beskrevne måde.

Monte Carlo Rally

1950

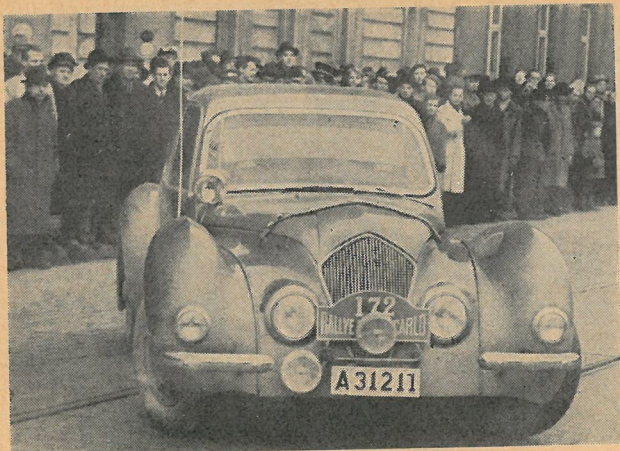


I dagene fra den 22. til den 29. januar afvikledes det 20. Monte Carlo løb med startsteder i Monte Carlo, Florens, Lissabon, Glasgow, Oslo og Stockholm. Også Prag var i propositionerne nævnt som en mulig startplads, men ingen af deltagerne havde ønsket at gøre brug af denne mulighed.

Monte Carlo løbets historie går helt tilbage til 1911, da Rougier på en Turcat Mery vandt løbet med start i Paris; hans gennemsnitshastighed var 10,5 km/t. Siden har dette løb været en årligt tilbagevendende begivenhed, dog kørtes der ikke — på grund af verdenskrigen og dens følger — i årene 1913—23, ligesom løbet naturligvis ikke kunne gennemføres i årene 1940—48. I de sidste år før krigen var løbets distance vokset til 37—3900 km med starter i Tallin, Umeå, Stavanger, Athen, Neapel, Glasgow og Lissabon, men de nuværende forhold har imidlertid bevirket en afkorting, således at den gennemsnitlige distance i år var meget nær 3000 km. Deltagerens gennemsnitshastighed skulle ligge mellem 50 og 65 km/t; der blev givet strafpoints såvel ved for hurtig som ved for langsom kørsel. Hvis en deltager kom mere end 3 timer efter sin seneste ankomsttid til en eller anden kontrol, udgik han automatisk af løbet.

De arrangerende klubber i Monte Carlo modtog ikke mindre end 800 anmeldelser, således, at man ved udvælgelsen så sig nødsaget til at hæve det oprindeligt ansatte antal af startende vogne, nemlig fra 230 til 308. Af disse var de 14 anmeldt af Dansk Automobilsports Union, og 13 af de danske hold nåede frem til startpladserne henholdsvis i Oslo og Stockholm. Blandt de danske deltagere var der kun to hold, som man på forhånd ville give nogen chance, dels fordi de bestod af kendte sportkørere, og dels fordi de havde deltaget i løbet før; det var Robert Nellemann og Peter Søby i en ny Ford V-8 og Finn Nielsen og Kurt Christensen i en BMW 327/28. De øvrige deltagere var alle ukendte navne i automobilsporten, men det var alligevel forsvarligt af Unionen at sende dem af sted, fordi den første betingelse for en hæderlig placering i Monte Carlo løbet er, at man har prøvet det før.

Starten fra Stockholm og Oslo gik planmæssigt, og kørerne fra Stockholm havde — trods noget islag på vejene — alle en forholdsvis let tur til København. Første vogn ved kontrollen hos KDAK i Farimagsgade var Finn Nielsen og Kurt Christensen, som ikke mindst takket være dæk forsynet med »Wyresoles«-slidbaner (tusinder af fine stålklør indstøbt i slidbanen) havde præ-



Fra tidlig morgen ventede tusinder af tilskuere tålmodigt ved KDAK's kontorer, hvor kontrollen i København fandt sted. Der var også mange interessante vogne at se på, og en sjælden fugl som Healy'en her vakte almindelig beundring. Også de svenske SAAB'er havde publikums udelte interesse.

steret en meget hurtig tur på første etape. Holdet kom imidlertid ikke længere end til København, da Finn Nielsen på grund af et pludseligt dødsfald i sin familie ikke så sig i stand til at gennemføre løbet; det var et stort tab for den danske repræsentation. Nellemann og Søby, som nu var vore eneste virkelige håb, ankom kort efter, og de fortsatte med det samme til Korsør. Efterhånden ankom alle kørere fra Stockholm, og noget senere begyndte også Oslo-kørerne at indfinde sig; de havde haft en meget hård tur på islagte veje, og mange af dem gjorde allerede efter første etape et udmattet indtryk. De to kørere Willy Mau Andersen og Aage Jensen havde allerede på opturen til Oslo en kraftig kollision, som krævede en omfattende reparation i den svenske by Håbygård; de nåede dog frem til starten i rette tid og fik senere påny vognen udbedret ved kontrollen i København. I løbet af formiddagen den 23. nåede således alle kørerne fra de nordiske startsteder frem til København. Man havde på forhånd været lidt betænkelig med hensyn til, om færgerne ved Helsingør og Korsør-Nyborg kunne klare alle 69 vogne på den korte tid, som var til rådighed, men det gik

tilsyneladende udmærket, ligesom justitsministeriets ophævelse af konvojeringsen gennem Danmark viste sig som en stor lettelse for deltagerne. En enkelt svensk kører blev ved Osted standset af færdselspolitiet for uforsvarlig kørsel, men hans forseelse blev ordnet med en bøde på stedet, og han kunne fortsætte uden at tabe så megen tid, at det fik betydning for placeringen i løbet.

Kontrollen i Odense gav i år — ligesom sidste år — anledning til en del kritik. Man havde her flyttet kontrolstedet uden for byen på hovedvejen til Middelfart, men selve kontrollokalet var alt for lille og overfyldt med lokale nysgerrige, ligesom man ikke havde sørget for opholdsrum eller den mest nødtørftige servering for deltagerne. Disse forhold er ganske uanstændige, så meget mere som Odense var den egentlige tidskontrol ved passagen gennem Danmark, og man må håbe, at Dansk Automobilsports Union til næste år vil tage sagen i sin egen hånd og sørge for forhold, vi kan være bekendt over for ulandet.

Efter Odense begyndte vanskelighederne for mange af de deltagende. De to danske Ford-kørere E. V. Nielsen og N. Westergård faldt fra undervejs, og O. Lauest og



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4898

M. Christiansen i Vanguard kom så sent til Hamborg, at de udgik af løbet. Samtidig begyndte der at indløbe telegrammer om ulykker på løbets andre ruter. De to franskmænd Picard og Brugairolles, som kom fra Lissabon, blev alvorligt såret og deres 6-cylindrede Citroën knust ved et sammenstød med en lastvogn ved den spanske grænse, og en lignende skæbne ramte de to svejtsere Berger og Dumas ved Valence i Sydfrankrig; de blev taget op af deres landsmænd A. og G. Hotz, der af denne årsag blev forsinkede og fik strafpoints. Den københavnske presses forsøg på i denne anledning at drage løbets sportslige forsvarlighed i tvivl må karakteriseres som det rene vås.

De eneste danske, som fik strafpoints i Paris, var H. M. og E. E. Jensen, men syd for Paris begyndte vanskelighederne for alvor for alle løbets tilbageværende deltagere. Snestorm og temperaturer, som vekslede mellem tøj og frost, gjorde alle vejene meget glatte og bevirkede et mægtigt mandefald, ikke mindst på løbets sidste etaper fra Valence over Digne og Grasse til Monte Carlo. Resultatet blev, at af 283 startende vogne nåede kun de 5 pointfri igennem til målet, medens 135 kom frem, inden kontrollen lukkedes. Nellemann og Søby havde gennemført hele løbet i strålende stil, men på den sidste etape blev de forsinket af tre andre vogne, som var kørt sammen og derfor blokerede vejen. De kom derfor igennem med 30 strafpoints. De kom således ikke med i den afsluttende præcisions- og hastighedsprøve, der i år kun var for de deltagere, der var kommet igennem helt uden strafpoints, men de blev alligevel nr. 10 i den almindelige klassificering og nr. 6 i den store klasse for vogne over 1500 ccm. Når man tager dels Danmarks tidligere Monte Carlo resultater og dels den store deltagelse af dygtige internationale kørere i betragtning, må



Erhard Fisker og Skjold Petersen (i sidevognen) ved kontrollen i København. Det lille „Puch-team“ havde en streng etape bag sig og flere døgn anstrengende kørsel foran sig.

Nellemanns og Søbys resultat karakteriseres som endog særdeles fint. Betragter man den danske indsats statistisk, kommer man til det resultat, at af samtlige løbets deltagere ankom de 48 pct. til Monte Carlo, inden kontrollen lukkede, medens kun 23 pct. af de danske hold nåede frem. Der er dog ingen tvivl om, at de danske deltagere, som ikke var så heldige i år, har indhøstet en mængde erfaringer, der kan komme dem til nytte i kommende Monte Carlo løb.

Af den endelige resultatliste bringer vi dette uddrag:

I den almindelige klassificering:

Nr. 1: M. Becquart — H. Secret, Frankrig (Hotchkiss, 3485 ccm).

Nr. 2: M. Gatsonides — K. S. Barendregt, Holland (Humber Snipe, 4086 ccm).

Nr. 3: J. Quinlin —?, Frankrig (Simca 8, 1090 ccm).

Nr. 4: J. Scaron — R. Pascal, Frankrig (Simca 8, 1221 ccm).

Nr. 5: M. Angelvin — E. Chaboud, Frankrig (Simca 8, 1221 ccm).

Større viden, større fart..

Kr. 8,75

Min bil og jeg Kr. 8,75

Basse Hveem: På to hjul Kr. 12,00

Bøgerne rigt illustreret sendes pr. efterkrav

Løsekrugs Boghandel

Jagtvej 59 - København N.

Raa Kædehjul i alle Størrelser.
Vindskærme f. Nimbus og eng. Cykler



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

Erfarne Motorfolk vælger

**HENLEY
DÆK**

— til sikker Kørsel!

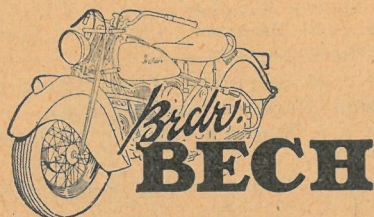
Dansk Alfa Laval A/s

Møllegade 26 - København N. - C. 7429

Motorcycle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN - RUDGE
Reserve dele og Udstyr

AUT. INDIAN-FORHANDLER



TAGENSVEJ 101 - TAGA 9926

Nr. 6: I. Wollert — ?, Sverige (Buick, 4030 ccm).

Nr. 10: R. Nellemann — P. Søby, Danmark (Ford, 3916 ccm).

Foruden de to nævnte danske kørere gennemførte:

Nr. 71: J. Voight Nielsen — K. Jacobsen, Danmark (Citroën, 1910 ccm).

Nr. 87: E. Lansky — K. Eriksen, Danmark (Tatra, 2958 ccm).

I den i Monte Carlo løbet anvendte klas-sedeling fik Nellemann og Søby en endnu finere placering, idet de efter de forelig-gende oplysninger blev nr. 6 blandt vogne-ne over 1500 ccm. Foruden den normale løbspræmie, de derved gjorde sig fortjent til, fik de den af landsretssagfører Skeel udsatte vandrepokal for den bedste danske indsats. Klassevindere blev iøvrigt:

Klasse 2, 1100—1500 ccm: J. Scaron — R. Pascal, Frankrig.

Klasse 3, 750—1100 ccm: J. Quinlin — ?, Frankrig.

Klasse 4, indtil 750 ccm: H. van der Heij-den — I. A. Langestraat, Holland (Panhard »Dyna«, 610 ccm).

De køretøjer, der blev fulgt med størst interesse, var — i alt fald for Dan-marks vedkommende — de 2 små motor-cykler med sidevogn. I al stilhed havde man forberedt sig på dette togt, idet Erik Orth sendte en 350 ccm Jawa og grosserer O. E. Andersen en 250 ccm. Puch ud til si-devognsfabrikken Acap, hvor maskinerne blev forsynet med velegnede lette side-vogne, hvorefter man var startklar. Ja-waen blev kørt af Orla Knudsen og Åge An-dersen, der startede fra Oslo, medens Puch'en blev kørt af Erhard Fisker og Skjold Petersen med start fra Stockholm. Motorcyklerne kørte selvfølgelig uden for konkurrence, selvom man ikke kan se bort fra en indbyrdes sportslig kappestrid. Be-retningerne fra de 4 kørere er nogenlunde enslydende, og historien med glatte veje og snestorm gentager sig naturligvis. Det var på forhånd givet, at de små maskiner ikke kunne holde samme tempo som bi-lerne, men alene den kendsgerning, at beg-ge hold gennemførte et af de vanskeligste Monte Carlo løb, der hidtil har været kørt, må betragtes som en ret enestående sports-præstation. Der er uægtelig forskel på at sidde lunt og behageligt i en bil med var-



De to Java-kørere Aage Andersen (i sidevognen) og Orla Knudsen ved hjemkomsten til København. De fire danske motorcyklister har været glimrende repræsentanter for dansk motorsport og for dansk sportsånd i det hele taget.

meapparat, defroster, radio o. s. v. og at skulle have 4½ døgn's søvn og hvile i en sidevogn, særlig når man tager de klimatiske forhold i betragtning.

Vi gengiver her Skjold Petersens og Erhard Fiskers beretning om turen ned gennem Europa:

Vi startede fra Stockholm søndag den 22. kl. 20. Vi søgte forgæves at få et afgangstempel fra den svenske automobilklub K. A. K., men man ønskede ikke at legalisere denne tur, og heller ikke Svenska Motor Klubben kunne give os et stempel, da man ikke havde hørt fra DMU. Til sidst startede vi med et stempel fra en politistation. Det gik derefter af sted på isglatte, opkørte veje, og ved Norrköping begyndte det at sne. Alt gik dog godt, indtil vi kom til Mjölby. Her blev vi blændet af en modgående vogn, idet vi skulle under en af de berygtede smalle jernbaneviadukter, og på den spejlglatte vej blev resultatet, at vi kørte sidelæns gennem viadukten, der undtagelsesvis var delt i midten, hvorfor vi undgik at ramme den modgående vogn. Det kunne let være blevet afslut-

ningen på vor Monte Carlo tur, men heldet følger de tossede.

Den videre nedfærd gennem Sverige formede sig for os som for bilisterne: anstrengende, glat føre og dårlig sigtbarhed. På vejen op til Stockholm fik vi erfaring for, at briller i det store og hele var uanvendelige, da de enten isede til eller simpelt hen blev blændet af sne. Vi havde derfor anskaffet en særlig plastic-tragt, der er åben fortil, men bagtil slutter helt tæt til ansigtet. Når man kører frem, bliver luft, regn og sne presset uden om åbningen, og man har stadig klart udsyn.

Vi kom med den anden færgе over fra Helsingborg, og i København blev vi kontrolleret af DMU i KDAK's kontorer. Vi blev nærmest modtaget, som om vi allerede havde gennemført løbet. I Odense blev vi kontrolleret på politistationen, og den videre tur gennem Danmark forløb som en forholdsvis almindelig køretur. I Tyskland mødte vi lidt vanskeligheder på de såkaldte »sorte sten«, der forekom os om muligt endnu glattere end sædvanligt. Udenfor Hamborg blev vi mødt af en po-

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

Velocette

KVALITETSMÆRKET



D.K.W. Automobilreservedeles
en gros. Forsendelse over hele
Landet.

Brling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

AJS

ODENSE

MATCHLESS - JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

MOTORLAGERET

Specialforretning i

MOTORCYKLEDELE TILBEHØR - Udstyr

Vi leverer:

Krumtapplejer - Tandhjul
og Kædehjul
for alle Motorcykler

Den helt rigtige Cylinder-
Udboring m. fuld Garanti

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.

litimand på motorcykle, der kørte foran os og viste os vej til kontrolstedet. Det var en af de hårdeste køreture, vi nogen sinde havde været med til, og vi begreb ikke, hvordan det sindssyge menneske turde køre over de stærkt befærdede gadekryds uden at sagne farten det mindste eller blot se til siderne. Da vi et øjeblik var nogenlunde i nærheden af hans baghjul, opdagede vi, at han brugte en sirene, hver gang han kom til et kryds, og iøvrigt stolede blindt på tysk disciplin. Ved kontrollen blev vi beværtet på bedste måde, og til sidst fik vi en gavesæk hver indeholdende alt muligt fra friske og tørrede frugter til fyrstøj, kuglepenn og knaphulsemblemer.

I Amsterdam blev vi modtaget med begejstring af den lokale Puch-forhandler, der henrykt viste maskinen frem til alle og enhver og bagefter insisterede på at vise byen frem for os, alt imedens han hældte forskellige varme drikke i os. Da vi endelig fik løsrevet os, kunne vi notere en forsinkelse på 2 timer. Allerede i Amsterdam var vi kommet bagefter bilerne, og kontrollen var lukket ved vor ankomst, hvorfor vi på resten af turen var henvist til at blive kontrolleret på politistationerne. Turen fortsatte, og vejret blev det værst mulige. Ved ankomsten til Reims havde vi simpelthen ikke energi og kræfter til at opsøge en politistation, vi havde kun tanke for at komme mod mildere himmelstrøg, hvorfor vi fortsatte direkte til Paris. Da vi nåede Seine-staden, styrede vi efter centrum af byen, hvor vi spurgte en politibetjent om vej til den nærmeste politistation. Da det endelig gik op for ham, hvad sagen drejede sig om, rev han et blad ud af sin lommebog og tegnede en kortskitse, der var komplet uforståelig. Til alt held dukkede en svensker op, og da han var kendt i Paris, hjalp han os med det fornødne. På politistationen skulle den vagthavende betjent spørge sin overordnede, der igen skulle spørge sin overordnede o. s. v., indtil et menneske, der rangerede et sted lige under justitsministeren, gav os et stempel. Denne historie gentog sig på alle franske politistationer.

For at finde hurtigt ud af byen hyrede vi en taxa til at vise vej. I byens udkant holdt han ved en busstation for at få afregnet med os. Den ene af os havde siddet ved siden af førersædet, og da vi åbnede døren, faldt flere års opmagasinerede, ud-

slidte reservedele ud på jorden, alt imens buskontrollørerne larmede, fordi vi holdt og tog plads op. Taxachaufføren, der var russer, skændtes med dem, så det peb om ørerne på os. Vi prøvede at stable den mobile ophugningsplads ind i vognen igen, men gamle bremsesko, karburatorer, ledninger o. s. v. faldt ud igen, efterhånden som dyngerne tårnede sig op. Til sidst måtte vi lukke døren og smide det ind gennem vinduet, medens skænderiet om os havde nået hysteriets højder. Da vi kørte ud af byen, følte vi det, som om vi havde været statistar i en filmsfarce.

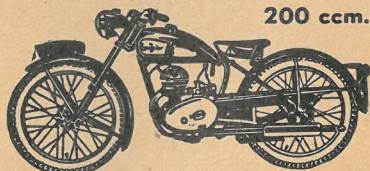
Alt gik stadig planmæssigt, og så holdt vi da ved foden af bjergene for at tanke op. Tankpasseren, der samtidig var krovært, frarådede os på det bestemteste at køre op i bjergene, nu mørket var faldet på, men da vi naturligvis ville fortsætte med det samme, insisterede han på at give os sin velsignelse, inden vi kørte. Vi fik velsignelsen og benzinen og begyndte opstigningen i nattens mulm og mørke. Vejene var glatte og endnu mere snoede, end vi havde forestillet os, men fremad og opad gik det.

— Jeg sad og blundede i sidevognen, fortæller Skjold, da jeg mærkede, at der var noget galt, uden at det egentlig stod klart for mig, hvad det var. Da jeg fik øjnene op, så jeg Erhard vride i styret, det bedste han kunne, men forhjulet havde ikke fat, og vi skred sidelæns hen ad vejen. Da jeg så tilhøjre udover sidevognsskærmen, så jeg lysene fra en lille landsby 3—400 meter under mig — jeg indrømmer, at jeg skreg, og i det samme fik forhjulet fat i en lille grusplet eller lignende. Vi kom i alt fald på ret køl. Fisker var ikke klar over, at der ikke var nogen som helst ting uden for sidevognshjulet.

Under den sidste del af opstigningen kørte Skjold Petersen, medens Erhard Fisker var faldet i dyb søvn, og Skjold fortæller videre: Jeg var godt i gang, så da motoren begyndte at sætte ud, slog jeg over på reservetanken og fortsatte. Jeg havde kørt et stykke tid på reservetanken og sad så småt og glædede mig til en cigaret, men ville ikke standse, før også reservetanken var tom. Det blev den tidsnok. Da motoren døde hen, tændte jeg cigaretten og nød stilheden, medens jeg stod af og strakte benene. Erhard sov de retfærdiges søvn, og alt var i grunden lutter idyl. Jeg spændte

EXCELSIOR

200 ccm.



»DEN STORE LETVÆGTER«

EXCELSIOR giver Dem mest for Indkøbstilladelsen

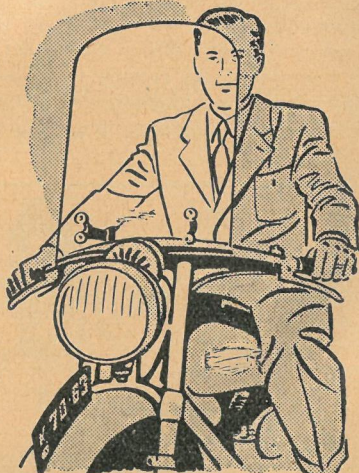
- Teleskopforgaffel
- Komplet Lysanlæg med Akkumulator og elektrisk Horn
- Fodgear, 3-skift
- Stort Gummi og forchromede Hjul

AUTOROPA er førende, hvis De vil være kørende

Kig ind - vi hjælper Dem med Ansøgning

AUTOROPA A/S

KR. BERNIKOWSGADE 2
CENTR. 12018 12846



SPLEEFA VINDSKÆRM AF SPLINTFRIT PLEXIGLAS

Beskytter mod vind og vejr. Afprøvet ved 120 km/tim. Giver altid frit udsyn og kan påmonteres alle maskiner. Deres forhandler har modeller til Nimbus og alle letvægtere såvel som til enhver anden motorcykle.

Forhandlerne har den.

benzindunken løs og gjorde mig klar til at hælde maskinens tank fuld, men idet jeg løftede benzindunken, mærkede jeg kun en uhyggelig lille vægt, samtidig med at den buldrede ildevarslende tomt. Der var ikke en dråbe tilbage — i bunden var der en lang revne, der var gnavet af jernstativet mellem maskinen og sidevognen. Jeg ruskede i Erhard, der næsten ikke kunne komme til bevidsthed, men da situationen først gik op for ham, blev han vågen med et sæt. Det var heller ikke nogen morsom situation at holde på toppen af Alperne uden en dråbe benzin og med snebygerne fejende hen over vejen. Der var ikke andet at gøre end at vente, til det blev morgen, og der atter kom biler på vejen. De første køretøjer, der endelig langt om længe viste sig, var selvfølgelig dieseldrevne lastbiler, der ikke kunne hjælpe os. Endelig kom der en Citroën lastvogn, af hvis chauffør vi kunne købe noget benzin, hvorefter nedstigningen kunne begynde. Sneen var føjet sammen i små driver, og vejen var islagt, men ned kom vi. Da vi kom til Nice, troede vi egentlig, at vi var i Monte Carlo, men de sidste 19 km gik som en barneleg, og vi ankom fredag den 27. kl. 7.30 om morgenen.

I betragtning af, at vi kørte helt udenfor konkurrence, må vi sige, at vi blev strålende modtaget i Monte Carlo. Vi var med i kortegen forbi fyrsten af Monaco, og vi blev kysset på begge kinder af borgmesteren — hvad kan man forlange mere!

I Monte Carlo betroede man os, at det var planen at køre et Monte Carlo løb for motoreykler til sommer.

Det var en hård tur, men det var en oplevelse, slutter de to gæve gutter.

De 4 raske motoreykler har foruden andre hædersbevisninger fået overrakt en motoreykle hver af de respektive fabriker.

Erindringer —

Fortsat fra side 111.

kørt under seniorløbets træning og 27 sek. fra omgangsrekorden. Jeg var selvfølgelig meget tillidsfuld, da jeg stillede til start, men da jeg havde kørt en halv snes km på den første omgang, begyndte maskinen at slingre. »Så skulle da osse . . .«, tænkte jeg — punkteret. Det tog ikke mange øjeblikke at finde den virkelige årsag; det var ikke en punktering, men bagakslen var brækket, og så kunne jeg igen hengive mig til tilskuerens rolige liv.

Jeg brugte den samme Norton maskine på græsbanerne i 1932, og det år blev der igen kørt på Syston Park under Grantham og omegns motorklubs ledelse. Jeg deltog i to løb, et i maj og et i august med gode resultater, og jeg fik 20 £ i startpenge.

Donnington Park var ved at blive populær, og der blev holdt et 2-dages stævne i august. Under løbene den anden dag fik jeg også 20 £ i startpenge samt mine udgifter til M.G.P. Hvis jeg kunne vinde dette løb, betød det, at jeg fik råd til at køre i både i junior- og senior M.G.P., så mit program var Syston om mandagen, Donnington om tirsdagen.

Sikken week-end jeg havde! Den gamle Norton og sidevognen, som jeg kørte på den gang, blev tynget til jorden af dunke med brændstof og olie, reservetændrør, kamhjul og kæder, værktøj, lædertøj og styrthjelmen. Jeg vandt 500 ccm-løbet i Syston og blev nr. 2 i 1100 ccm-klassen. Min gamle sidevognspram blev læsset igen, og vi drog afsted til Donnington, hvor jeg overnattede. Vi skulle tidlig op om morgenen til træning for at få bestemt det rigtige gearforhold og gå maskinen efter. Jeg blev nr. 1 i Manx-racet, nr. 2 i 500 ccm-klassen og nr. 1 i klassen for maskiner uden slagvolumen-begrænsning. Vi kørte tilbage samme aften — trætte, men meget tilfredse med resultatet.

(fortsættes)

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær
Kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatører —
Koblingsgreb — —
Læderbælter brede
Kr. 5,50 — Lydpotter Kr. 29 — Amal-
karburatordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste Maskiner — forcro-
mede Styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos **BONZO**

København's bedst assorterede
Specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. Efterkrav.



GIV VOGNEN EN **REDEX**-KUR og De får en bedre vogn



HER ER BEVISET:

Kuren består bl. a. i, at man hælder REDEX i ind sugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret. Kompression og trækraft øges, benzinförbruget falder etc. REDEX-kuren omfatter også en bevisførelse for de opnåede forbedringer. Nedenfor ses resultaterne fra en REDEX-kur på en CHEVROLET 85/1939, kørt 96.000 km.

KOMPRESSION:

Cyl. nr.	1	2	3	4	5	6
Før REDEX	65	63	72	55	67	70
Efter REDEX	92	90	92	95	90	93

lbs. pr. kv.

MOTORGANG: (VACUUMMETERPRØVE)

Før REDEX 17° — „skælvende“ viser
Efter REDEX 20,5° — „rolig“ viser

TRÆKKRAFT:

Før REDEX 150 kg ved 40 km i timen
Efter REDEX 185 kg ved 40 km i timen
(målt på rullefelt)

FRIKTIONS- TEMPERATUR:

Før REDEX Efter REDEX

BENZINFORBRUG:

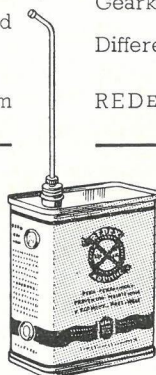
Før REDEX 6,2 km pr. liter ved
50 km i timen
Efter REDEX 7,9 km pr. liter ved
50 km i timen

Køler	190° F	140° F
Motorolie	140° F	100° F
Gearkasseolie..	95° F	90° F
Differentiale ...	110° F	85° F

Indhent nærmere oplysninger om

REDEX-kuren hos Deres autoreparatør

REDEX forbedrer
Deres vogn —
prøverne
beviser det!

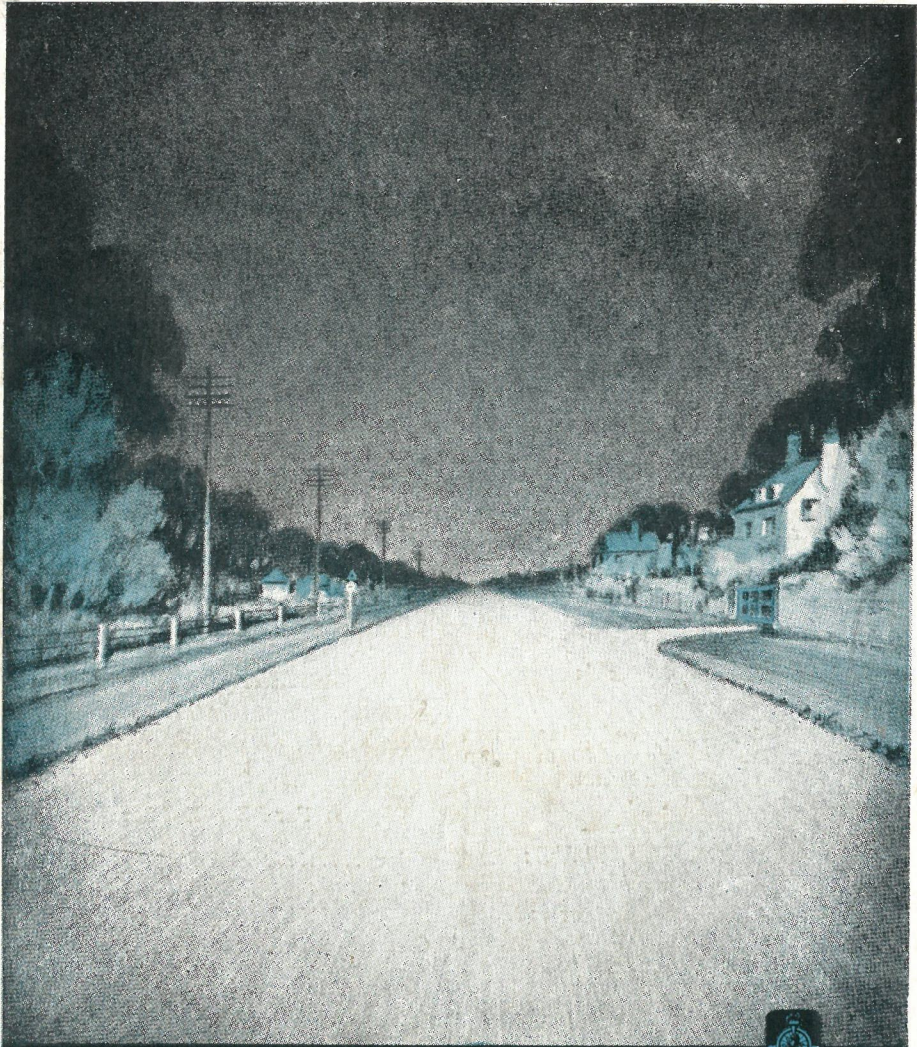


Enerepræsentation for Danmark:

F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

Polititorvet
København V. — Central 1722

FÅS HOS AUTOFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER



LUCAS *Elektrisk*
KVALITETS-UDSTYR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER, NØRREVOLD 9, KØBENHAVN K