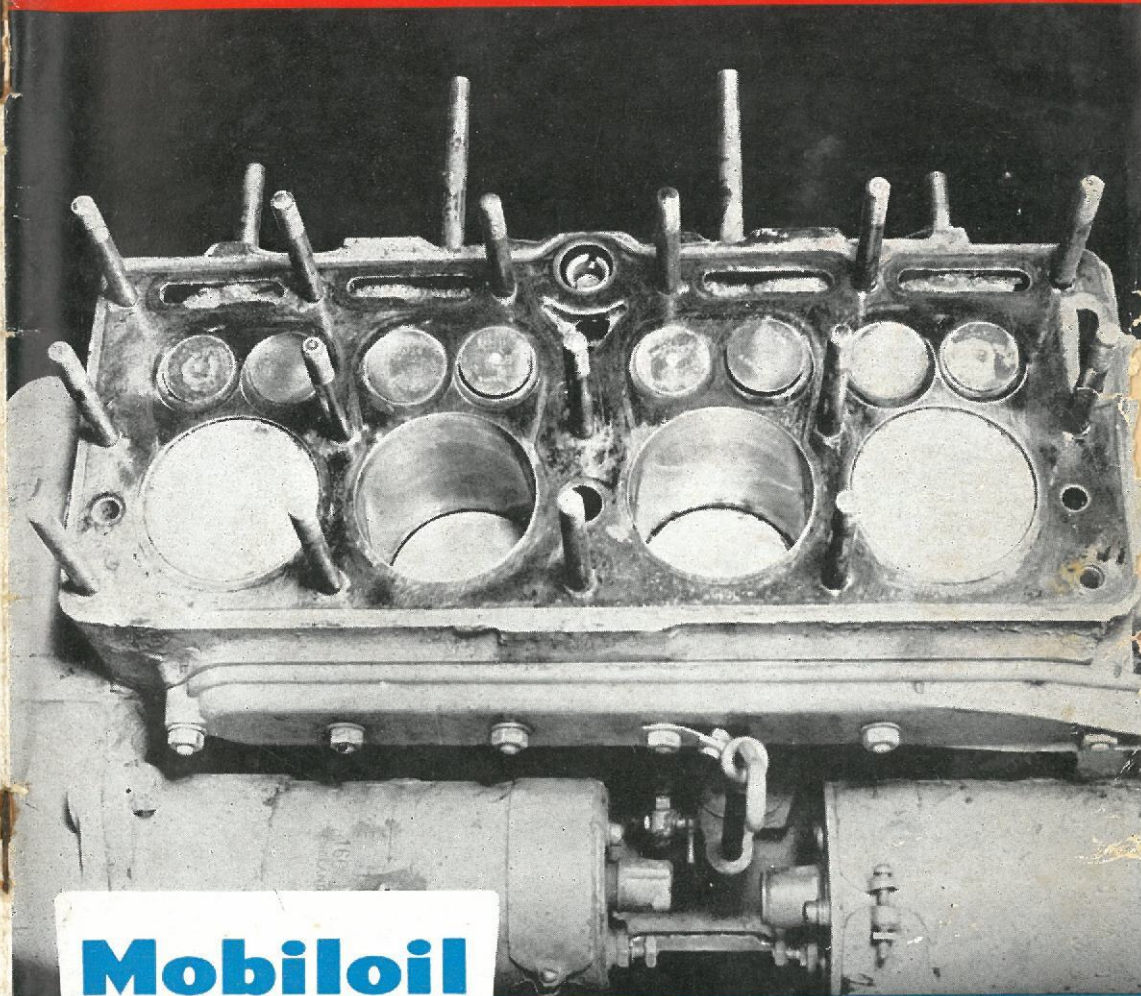


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Mobiloil

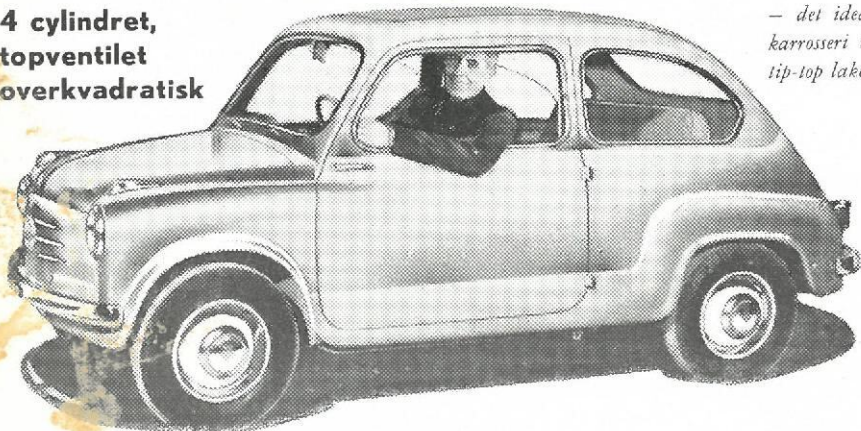


Det er altid et spændende øjeblik, når topstykket tages af en motor — hvordan har den det, er der slid på stempler og cylindre? Alt i orden trods lang tids drift takket være Mobiloil Special — olien med sikkerhedsreserven, der får Deres motor til at yde det utrolige. På med topstykket, på med Mobiloil og på den igen.

Mobil Oil Danmark A/s

„En perle af en motor..”

4 cylindret,
topventilet
overkvadratisk



— det ideale
karrosseri i
tip-top lakering

Neutrale beregninger af Fiat 600 motorens præstationer dokumenterer, at Fiat 600 hævder sig på alle punkter, der er væsentlige for lang og stabil økonomi.

Benzinøkonomien blev bekræftet allerede i det første Caltex økonomiløb, hvor vognen tildeltes ekstrapræmie for mindste benzinforbrug af samtlige vognmærker — 20,462 km

pr. liter. Dette resultat blev i sidste løb yderligere forbedret til 20,546 km. pr. liter!

Fiat 600 er en 100 % økonom. Den hævder sig ikke kun på et par enkelte felter. Betragt Deres vogns økonomi — det samlede beløb, det koster Dem at være kørende — som et hele. Så vælger De Fiat 600.

- ✓ INGEN støj
- ✓ DOBBELT bagageplads
- ✓ STÆRKE sæder og indtræk
- ✓ STORE ruder
- ✓ BUEDE for- og bagruder
- ✓ JEDRULLELIGE dør-ruder

Afviser- og
lyskontakt på
ratstammen
— Ilge ved
hånden



»En håndterlighed i trafikken, der grænser til det utrolige...«

FIRE gear fremad

skåner motor og tegnebog

Kr. 12.998

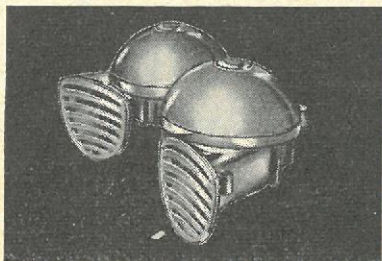
*incl. varme og defraster
excl. levering*

IMPORTØR:
NORDISK FIAT

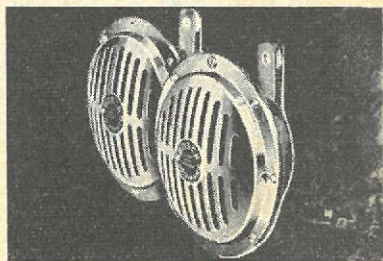


BOSCH

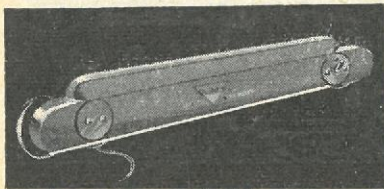
Gave-ideer



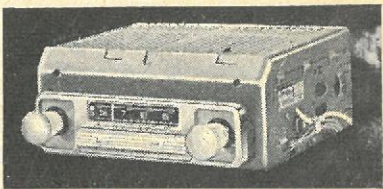
BOSCH fanfarehorn med den harmonisk ar-stemte dobbelttone er et signal, alle bilister sætter pris på. Lige velegnet både ved kørsel i by og på land. Sortlakeret eller sølvfarvet udførelse fra kr. 99,— pr sæt.



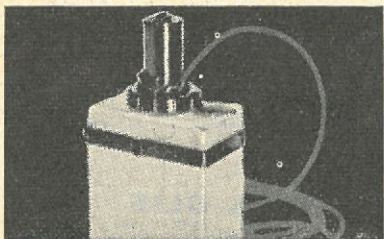
BOSCH stærkstonehorn med en grundfrekvens på 300 svingninger og en rigdom af overtoner giver et skarpt, gennemtrængende signal uden chokvirkning. Det ideelle signal på landevej. 6 volt, kr. 53,—. Forkromet kr. 72,—.



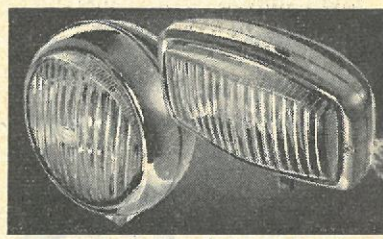
MAGNETO elektro-defroster skaffer på få minutter klar udsigt gennem en frostlagt forrude. I 285 mm længde, kr. 12,—, i 335 mm længde kr. 15,—.



BLAUPUNKT auto-radio lyder så fuldtone som nogen koncertradio. Den leveres med speciel forplade for indbygning på et stort antal vogne. Priser fra kr. 475,— + tilbehør.



EISEMANN „RALLYE“ rudevasker løsner snarset på bilens forrude med to kraftige vandstråler, hvorefter viskeren på et øjeblik tørrer ruden ren. Med 6 mm dyser kr. 86,60.



BOSCH tågelygter er uundværlige i tåge, og de oplyser også vejkanterne og indfanger cyklister. 105 mm forkromet model kr. 48,—, fjernprojektor som pendant til samme pris.

Nu som før

BOSCH

— den uovertrufne kvalitet

Det gælder to-takts-motoren!

Undgå motorstop og ujævn gang - forlang ny



Har De to-takts motor — i bilen, motorcyklen, scooteren, knallerten eller båden — skal De bruge den rigtige olie — SHELLs nye To-Takts olie!

Den er skabt med det formål at modvirke sod- og koks- aflejringer i to-takts motorer, og den løser sin opgave til fuldkommenhed.



TO-TAKTS OLIE

giver Dem alle disse fordele:

- ★ Beskytter mod kortslutning af tændrørene
- ★ Forhindrer kold tæring og rust i lejerne.
- ★ Blød og ensartet gang.
- ★ Nedsætter slid på stempel og cylinder.
- ★ Færre reparationsomkostninger.
- ★ Flere km på literen.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

11. ÅRG.

15. December 1957

NR. 12

Redaktion og ekspedition:
Nikolaj Plads 5, Kbhvn. K.
Postgiro 68833
Tlf. Palæ 8293

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 17,50
Løssalgspris kr. 1,75

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.

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

GENTORTE KØBTYKTER



Hvad ved vi?	723
Peking-Paris	72
Amal karburatortabel	723
Motorfotografering — en tilskuersport	736
Ulve i fæklejder	743
De små måls betydning ...	750
Vi prøvekører Taunus 17 M	756
— og sådan ser de ud	762
Nyhederne fra London og Turin	763
Teknisk brevkasse	769
Vi prøvekører Veloette Va- liant	773
Bøger	778
Spændende optakt til dan- marksmeesterskabet i trial	779
Fra bane og vej	780
Endnu en scooter fra NSU	782
Indholdsfortegnelse for 1957	783

Hvad ved vi?

I en artikel har justitsministeren påpeget, at den frie hastighed er i fare, hvis ulykkernes antal ikke formindskes, og denne udtalelse er blevet stærkt kommenteret i dagspressen, ligesom KDAK har gjort indvending, idet ulykkerne ikke uden videre kan føres tilbage til den frie hastighed under ansvar.

Tænker man færdselsproblemerne nøjere igennem, melder det spørgsmål sig, om vi overhovedet ved ret meget om ulykkernes egentlige årsag. Man kan fristes til at forarges over den manglende tråd i færdselspropagandaen, der kun lapper lidt her og der, medens man tilsyneladende aldrig har forsøgt at tage et overblik over situationen. Forsøger man det, vil man hurtigt kunne opdele ulykkerne i forskellige kategorier med to hovedgrupper. Der kan nemlig ikke forekomme en ulykke, med mindre den skyldes lovovertrædelse, manglende kørefærdighed eller dumhed, der uvægerligt vil komme til at høre ind under den ene eller den anden af de to foregående kategorier, medens de meget sjældne uforudseelige ulykker på grund af materialefejl, væltende træer og lignende ikke tæller væsentligt. Arbejdsulykker kan ikke henregnes til trafikulykker, og med arbejdsulykker menes folk, der kommer til skade med biler på arbejdspladser. Endelig er der en kategori med de mindste børn, der ikke burde have lov til at færdes ved trafikåre uden opsig, og denne kategori må føres hen under dumhed for forældrenes vedkommende eller under manglende kørefærdighed, da problemet ikke udelukkende skal ses ud fra spørgsmålet om ansvaret, men tillige ud fra den betragtning, om en foreliggende ulykke kunne undgås.

Så let er det på papiret at katalogisere ulykkerne, og man

vil ikke kunne finde en eneste form for ulykke, der ikke kan sættes i den ene eller den anden af disse kategorier. Spritbilisten overtræder klart loven, det samme gør manden, der overhaler på en uoverskuelig bakketop, omend man er nok så tilbøjelig til at putte ham ned i kassen med dumhed, mod hvilken selv guderne som bekendt kæmper forgæves.

Det er imidlertid soleklart, at lovovertrædelser og manglende kørefærdighed er de to hovedposter på det uhyggelige regnskab, og overtræder en trafikant loven i dens nuværende skikkelse, vil han også overtræde den i ændret skikkelse, og hvis ændringen består i en maksimalhastighed, vil han sikkert overtræde den langt oftere end nu. Kampen mod ulykkerne må derfor kort og godt bestå i mere effektiv politikontrol og mere omfattende køreundervisning, men det nytter ikke, at politiet skærper kursen, så længe der findes en så tilfældig domspraksis i færdselssager.

Om ulykkernes inderste væsen ved vi imidlertid ikke ret meget, og den foreliggende statistik over årsager til færdselsulykker er ikke meget bevendt. Her er et eksempel grebet lige ud af luften: En bilist kører på en regnvåd vej, han kommer til et sving, men kører lige ud. Vognen rammer en forhindring og knuses. Bilisten bliver dræbt og kan derfor ikke udtale sig om årsagen. En politimæssig undersøgelse vil i dette tilfælde sikkert henføre ulykken til »for høj hastighed i forhold til omstændighederne«, medens der i bladene vil stå, at vognen tog magten fra føreren. Hvem har nu ret? Et vidne vil måske påstå, at vognen kørte mindst 80 km/t, og så må det jo uvægerligt være for stor hastighed under omstændighederne. Men det er slet ikke så sikkert, for en dygtig bilist kunne måske klare situationen med fuld sikkerhed ved 100 km/t, og en mesterkører ville måske ikke føle noget foruroligende ved 140 km/t. Det kunne jo også tænkes, at bilisten er blevet forskrækket og har bremsset midt i svinget. Så er det selvfølgelig rigtigt, at han har tabt herredømmet over vognen (vognen kan nemlig ikke selv tage nogen magt), men i virkeligheden er det jo manglende

kørefærdighed, der gør sig gældende. Hvis vognen tilmed har været monteret med blankslidte dæk, har bilisten overtrådt færdselsloven ved ikke at holde sin vogn i orden, men hvornår ser man den slags omtalt eller pådømt i en retssag? Der kan også ligge noget helt andet til grund for denne ulykke, for det er muligt, at bilisten et øjeblik har været uopmærksom, fordi han skulle finde nogle tændstikker i sin lomme eller i en frakke på bagsædet, eller han skulle samle en pakke eller en appelsin op fra gulvet — det er der ingen, der ved noget om, og man kan heller ikke konstatere, om bilisten et kort øjeblik var faldet i søvn, eller måske er han blevet ramt af et ildebefindende. Der er mange muligheder, men det er næsten stensikkert, at ulykken kommer til at stå under kategorien *for høj hastighed under omstændighederne*.

Under den sidstnævnte kategori kan man med sindsro sætte årsagen til et sammenstød mellem et par vogne i et villavejskryds, når det kan konstateres, at begge vogne har ligget på en hastighed omkring de 40 km/t. Det er nemlig for høj hastighed under omstændighederne, og det tæller i statistikken, men har det noget som helst med fri hastighed at gøre?

Overhalingsulykkerne forekommer meget ofte og desværre tit med katastrofale følger, men heller ikke disse kan henføres til for stor hastighed — tværtimod. Flere gange har vi påpeget den fare, der ligger i de meget langsomt kørende trafikanter, der på snoede veje kan sætte en sådan prop i trafikken, at det er yderst almindeligt, når man kan se mindst tyve vogne i kortegte bag den langsomt kørende vogn. Denne trafikknude opløses tit i et par hasarderede overhalinger, men hvor tit forekommer ulykker, fordi en motorkørende, der holder en hastighed på 100 km/t, skal overhale en anden trafikant, som ligger støt på 85 km/t.

En maksimalhastighed vil kun gøre ondt værre, ganske simpelt fordi den overtrædes. Det er i realiteten kendt af praktisk erfaring, og det vil kun være naivt at indføre en maksimalhastighed, for kun få vil overholde den, og den vil ikke gavne det fjerneste i ulykkesstatistikken.



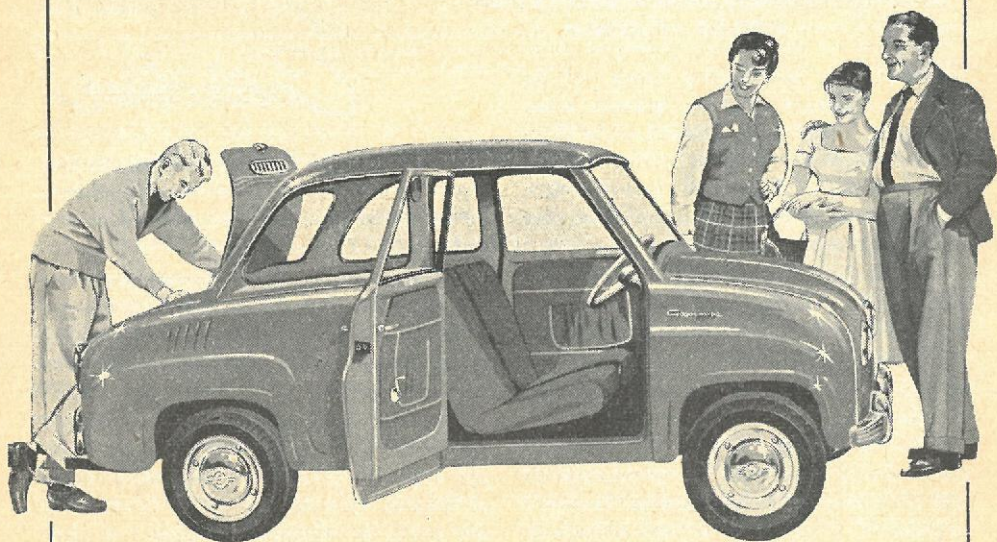
*Bilen De har råd til
at købe og køre . . .*

GOGGOMOBIL

Lær »pristalsbilen« at kende!

**Pris kr. 9.700,-. Den fås med kr. 4.352,- i udbetaling
og kr. 217,60 pr. måned**

Goggomobilen ER EN RIGTIG BIL, hvor hver eneste centimeter er rationelt udnyttet. Derfor er der solgt over 100.000 Goggomobili'er i Tyskland. Den kører nemt 85 km/t—og 10.000 km om året for ca. 9 øre pr. km med benzin, olie, skat og forsikring betalt! Goggomobilen passer til Deres pengepung.



Goggomobil forhandlere, værksteder og reservedelslagre overalt i landet

Generalrepræsentant for Danmark:



KONGELIG HOFLEVERANDØR

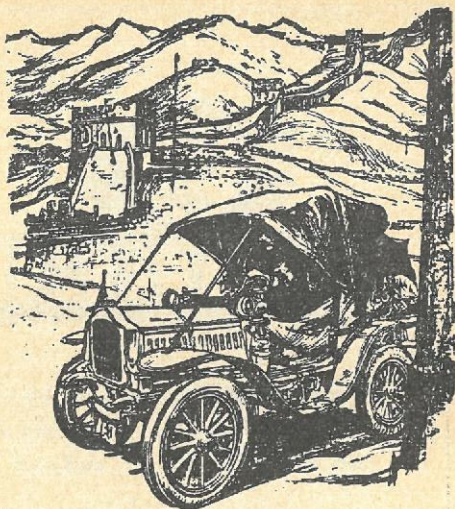
NORDISK DIESEL A/s

HILDA 101, BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE 55, KØBENHAVN SV.

Der var engang —. Sådan begynder alle eventyr, og den episode, der skal fremdrages fra automobilhistoriens annaler, forekommer i dag næsten mere eventyrlig, end da den udspillede sig for halvtreds år siden.

Som sagt: Der var — om ikke engang, så i begyndelsen af det Herrens år 1907 — en ung, automobilbegeistret, fransk journalist ved navn *Jean du Taillis*, som fik lov til i en ledende artikel i pariserbladet *Le Matin* at tilkaste den endnu spæde automobilisme en formidabel udfordring: »Hvem kører først en bil fra Peking til Paris?»

Betänk at biler i 1907 nok var hurtige og forholdsvis driftsikre, men at der var godt 13.000 km mellem Kinas og Frankrigs hovedstæder — og at det i bedste fald var



PEKING — PARIS

EN UTROLIG KRAFTPRÆSTATION
FOR 50 ÅR SIDEN

af
Collecteur

tvivlsomt, om der fandtes banet vej på lange strækninger af ruten gennem Kina, Mongoliet, Sibirien og Rusland. Ikke desto mindre indløb der 25 anmeldelser, men tallet svandt ind til 5, da bladet forlangte 2000 francs deponeret af hver anmelder som tegn på, at anmeldelsen var alvorligt ment.

»Le Matin« nedsatte derpå et organisationsudvalg, som dog hurtigt fik kolde fødder, efterhånden som allehånde vanskeligheder tårnede sig op. Faktisk var hele projektet ved at blive opgivet, men da den italienske anmelder, fyrst *Schipione Borghese*, erklærede, at han ville forsøge under alle omstændigheder, blev det et prestigespørgsmål for bladet at få den planlagte langfærd organiseret. I april blev de fem deltagende vogne indskibet til Kina, og deres modige besætninger rejste til Peking for at tilrettelægge starten.

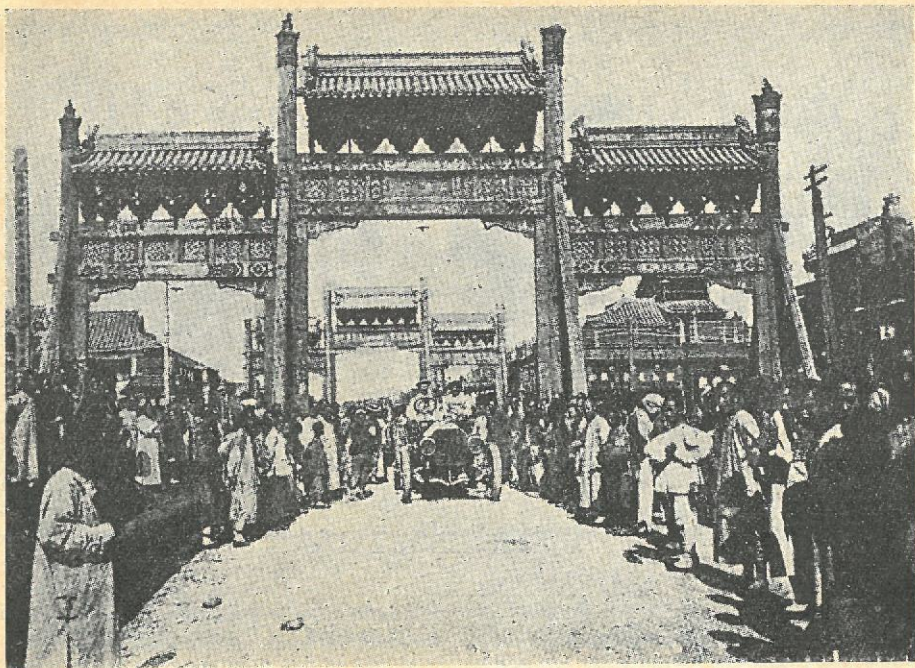
Deltagerlisten så således ud:

Fyrst *Scipione Borghese*, der stillede med en stor, topventilet, firecylindret 130×140 mm 40 hk Itala, der vejede ca. 2000 kg. Han var ledsaget af sin private mekaniker, *Ettore Guizzardi*, og den kendte udenrigskor-

respondent *Luigi Barzini*, som »dækkede« ekspeditionen for en førende italiensk avis og det indflydelsesrige London-blad »Daily Telegraph«.

Fra Holland mødte en firecylindret Spyker på 15 hk. Den vejede knapt 1,5 tons og kørtes af *Monsieur Godard*, som ledsagedes af ophavsmanden til hele foretagendet *Jean du Taillis*.

Frankrig var repræsenteret af tre vogne: De to var 2-cylindrede, 10 hk de Dion-Bouton vogne (90×110 mm), der skulle køres af *George Cormier* og *Victor Collignon*, der havde en skibsmaskinmester ved navn *Bizac* som fælles mekaniker; desuden ledsagedes de af den italienske journalist *Longoni*. Den tredje var en temmelig ynkeligt udseende, trehjulet Tri-Contal, hvis beskedne to-cylindrede motor afgav 6 hk, men vognen vejede næsten 900 kg, d.v.s. kun lidt mindre end de Dion-Bouton vognene. Tri-Contal vognen kørtes af *Monsieur Pons*, hvis passager hed *Foucault*. Dette umage

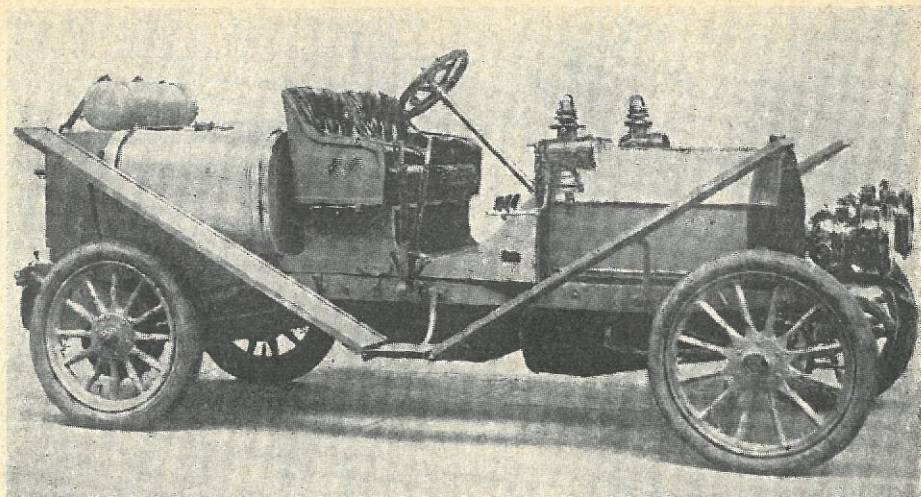


Da kineserne først havde overvundet deres mistænksomhed og frygt, gav de bilisterne en strålende afsked. Vognene var knapt nok kommet ud af byen, før besværlighederne begyndte, og det kan diskuteres, om det i det hele taget var en vej, vognene kom ud på.

sortiment af biler var udtryk for de to forskellige opfattelser af, hvilken vogntype der havde størst chancer for at trænge frem over de delvis uvejsomme strækninger, som måtte tilbagelægges, før egentlige veje nåedes. Medens franskmændene gik ind for lette vogne, havde italienerne mere tiltro til en svær, solid og kraftig bil. Hollænderne søgte nærmest at forene de to synspunkter. De mange andre gode argumenter for en let vogn til denne færd blev dog noget svækket, fordi de lette vogne havde forholdsvis for svage motorer. Efter egenvægt per hk at dømme var Itala-vognen klart overlegen med 50 kg/hk. De Dion-Bouton'erne var på 90 kg/hk, Spyker'en på 100 kg/hk, og den ulyksalige Tri-Contal måtte slæbe på 140 kg per hk. Tekniske fortrin var dog ikke eneafgørende. Bilens driftssikkerhed og besætningens udholdenhed var nok så vigtige for et heldigt udfald — og selvom britiske aviser vedholdende skrev om Paris-Peking »løbet«, var færden ikke noget væddeløb, end ikke et rally. Det var slet og ret

et forsøg på at vise, at det var muligt at køre i bil tværs gennem Asien og Europa.

Selv efter at deltagerne var forsamlet i den kinesiske hovedstad, og bilerne var ankommet dertil, var hele arrangementet ved at gå i vasken. Dels anså kineserne ekspeditionen for et dårligt maskeret spionagetogt til det indre Kina, dels så de med den mest rodfæstede mistænksomhed på de prustende helvedes maskiner, som de kaldte for »Cho-Chi«. Vanskelighederne blev klareret ved kraftig aktion fra gesandtskaberne, men overfor selve kørselsvanskelighederne var diplomatiet hjælpeløst. Det havde nemlig vist sig, at den formodede landevej fra Peking til Nankow simpelthen hørte op få kilometer fra Peking. Kørerne måtte derfor skaffe sig kulier i stort tal, muldyr, okser, brobygningsmateriel og mangfoldige andre hjælpemidler for overhovedet at kunne slå sig igennem. Det lykkedes imidlertid at få truffet de nødvendige forberedelser, og den 10. juni fandt starten sted fra den franske kasernes eksercerplads.



Når man betragter den drabelige Itala i standardudstyr, forstår man bedre, at skærmene kunne benyttes som køreramper op til de gamle brokonstruktioner.

Et militærorkester truttede »Sambre et Meuse«-marchen, en champagneflaske blev knust mod Itala's køler (biler var solidt kram i 1907), og så løftede den franske legationssekretærs kone et lille flag — vognene satte sig i gang, kineserne brændte fyrværkeri af, alt folket jublede, og med beredne tropper som eskorte rullede bilkaravanen ud på sin 13.000 km lange eventyrfærd.

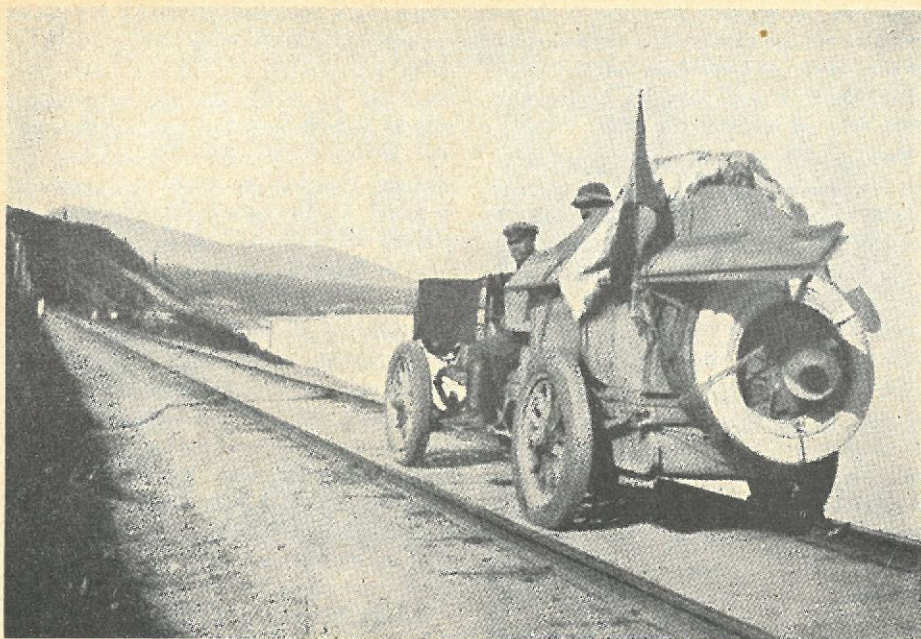
Straks efter den begejstringsbrusende afsked opstod de første vanskeligheder. Lige uden for Pekings bymur viste det sig, at to vogne manglede. Collignon's de Dion-Bouton og den bitte Tri-Contal var forsvundet i den kinesiske hovedstads labyrint af snævre gyder. Det vedtoges, at den fyrstelige Itala skulle køre i forvejen, mens Spyker'ens besætning søgte efter de vildfarne vogne.

I øsende regn satte så fyrst Borghese af sted mod Nankow. Vejen bestod af store stenfliser med dybe huller imellem. Den kraftige Itala kunne med nød og næppe klare det. For de andre vogne var det ulideligt, og de arme Pons og Foucault måtte efter få kilometer opgive at få Tri-Contal vognen videre foreløbig. Den trak på sit enlige baghjul, men havde al vægten på de styrende forhjul, og den konstruktion var

alt andet end hensigtsmæssig på kinesiske »veje« i 1907.

Knap 20 km fra Peking nåede de øvrige deltagere Cha-Ho floden, der var en bro over, men den var tre tusind år gammel, og de jordbanker, der i sin tid havde ført op til den rigt udskårne marmorkonstruktion, var simpelthen væk. Det var kun muligt at komme op på broen ad nogle store trappetrin. Niveau-forskellen var 5 meter. Itala'en blev kørt op og over ved at afmontere skærmene og bruge dem som ramper. De øvrige vogne blev halet over af kulier og trækdyr.

Da den første bro var overstået, nåedes den næste få kilometer efter, men nu var problemerne kendt og løstes hurtigere. Mere end 60 km blev dog ikke tilbagelagt den første dag. Så havde besætningerne på Spyker'en og de to de Dion-Bouton vogne fået nok og slog lejr. Fyrst Borghese, der var opsat på at nå frem til Paris hurtigst muligt, kørte igennem til Nankow og startede tidligt næste morgen den videre færd gennem bjergområdet op til den mongolske højslette. Han havde bestilt fire muldyr hos »Pekings Transport Selskab«. Denne ærværdige institution efterkom bestillingen med ægte orientalsk foragt for ligegyldige småtteri, så den foretagsomme fyrste var



Her er Borghese's Itala på banelinien med en russisk jernbanefunktionær som observatør. Skærmene er nu bundet fast sammen med den øvrige oppakning.

ved at kvæles i raseri, da han så de leverede dyr: 1 muldyr, 1 aldersstegen hest og 1 lille hvidt æsel!

De øvrige besætninger havde ikke så fornem assistance, men måtte nøjes med en tilfældig bande kulier. Borghese havde organiseret et kulisjak under kommando af en gammel mand, der bar et banner med inskriptionen »Adlyd din faders røst« og havde en fløjte i en snor om halsen.

Fra Nankow førte ruten ad svimlende, uvejsomme bjergstier frem til Den store mur, der blev opført ca. 300 år f.Kr. for at beskytte Det himmelske rige mod mongolerne.

Af kulier blev vognene slæbt op til Kalgan-passet, som nåedes den 16. juni, og fra grænsebyen Kalgan kørte de så ind i Mongoliet og frem over den mongolske højslette.

I sammenligning med anstrengelserne i bjergene var det en ren svir at køre over den endeløse, græsklædte slette, men der var 1200 kilometer til Uрга, der nu hedder Ulan Bator, og intet andet end telegrafpælene, rejst i 1901, viste vejen, som førte over

Gobi-ørkenen, der strakte sig over ca. 800 kilometer.

Den endeløse, tavse højslette, hvis horisont lå lige fjernt, hvor langt bilkaravanen end trængte frem, virkede forstemmende på kørerne. Deres prøvelser var ej heller ovre, for gang på gang måtte bilerne graves ud af løs jord eller løftes over klippeblokke, der ikke kunne omkøres.

Den lille Tri-Contal var i vanskeligheder fra begyndelsen og knapt 200 km fra Pong-Kiong opgav den ånden. Besætningen blev frelst af forbipasserende mongoler, men vognen blev efterladt på den slette, der nær havde krævet besætningens liv.

Itala'en, de to de Dion-vogne og Spyker'en nåede Pong-Kiong velbeholdne. Trods det klingende navn talte denne »by« fem mennesker som faste indbyggere. Det var mandskabet på telegrafstationen, som i løbet af sin seksårige eksistens aldrig havde sendt endsige modtaget noget officielt telegram.

Den videre færd gik gennem den egentlige Gobi-ørken — et trøstesløst hav af sand. Uden mindste skygge, i blændende og bræn-

dende sol jog vognene frem for at få det overstået hurtigst muligt, men Spyker'en løb tør for benzin, så Godard og Taillis led usigelige kvaler et par dage, før benzin blev bragt dem på hesteryg fra Udde.

Næste punkt på ruten var telegrafstationen Tuerin, og derfra førte nogenlunde god vej til Urga, som Borghese nåede den 21. juni. Dagen efter ankom de Dion'erne, og Spyker'en den 23. På denne hurtige strækning blev der kørt hårdt til, og Spyker-vognen tilbagelagde de 600 km mellem Udde og Urga i eet stræk på 24 timer.

Der var nu 300 km til grænsen mellem Sibirien og Mongoliet, og med nød og næppe klarede vognene sig gennem det morads, der havde opslugt vejen og var ved at sluge bilerne med.

Med et — da grænsen nåedes ved *Kyakhta* — skiftede landskabet fra slette til tæt birke- og fyrreskov, der drev af væde. Vejen snævrede sig ind til en sti og blev hurtigt dårligere. For de lette russiske hestevogne betød en huller vej ikke noget, men bilerne blev mishandlet groft, mens de fortsatte færdten i silende regn.

Plaget af myg i myriader, våde til skindet og uophørligt udsat for allehånde hindringer fortsatte kørerne hårdnakket, indtil de nåede Baikal-søen. Her stod valget mellem at sejle over søen eller køre ad jernbanelinien, og Borghese fik tilladelse til at køre på banelegemet. Itala'en blev behandlet som »tog«, monteredes med jernbanclygter for og bag, og så gik det videre mod Irkutsk.

Det var dog nær gået galt. Dels var vognen ved at blive påkørt af regulære tog, dels måtte den over flere usikre vejbroer, og en af dem kunne ikke tage vægten. Trækonstruktionen brød sammen, og vognen styrtede i en flod, mens splintret træ fløj besætningen om ørerne. Både vogn og mandskab slap mirakuløst godt fra ulykken og kunne fortsætte, efter at vognen med stort besvær var blevet hjerget.

De andre vogne blev færget over Baikal-søen, da den ventede benzin ikke var at finde i Misovaya, og den 4. juli nåede de Irkutsk, to dage efter Itala'en.

Hermed var civilisationens første større

forpost nået, og videre gik det ad den gamle vej »Moskovy Trakt«, der nu var i forfald, da al vigtig trafik gik ad den transsibiriske bane. De mongolske telt- og ruinbyer afløstes af landsbyer med træhuse, men stadig var der langt mellem bebyggelser, og endeløse mudderpøle gjorde det overmenneskeligt anstrengende at bringe vognene gennem den sibiriske urskov, »taiga«, hvor træerne dryppede af væde, og alt var fugtigt.

Borghese lagde stadig for med en forbausende hastighed. Den 11. juli var han i Tomsk, som de Dion-holdet først nåede en uge senere. Godard havde iøvrigt længe haft tændingsvrøvl med Spyker'en og havde været nødt til at sende vognen med toget til Tomsk for at få magneten gjort i stand. Efter reparationen vendte han tilbage med toget og startede igen mod Tomsk og kørte så til Omsk, den sidste by i Asien.

Den 20. juli standsede Borghese sin Itala ved en marmorstøtte i en lysning mellem skovens træer. Mod øst har den inskriptionen »Asien«, mod vest »Europa«. Begivenheden fejredes ikke. Det gjaldt blot om at komme videre. Elleve dage senere overskred de Dion-vognene grænsen mellem Asien og Europa.

Spyker'en fulgte hurtigt efter. Godard præsterede det utrolige for at indhente de andre vogne. Den 28. juli var han i Tomsk, dagen efter i Omsk, og fra Omsk til Kazan i selve Rusland ved Volga kørte han uden stop for at sove eller spise. Strabadserne var dog ikke forbi endnu. Vejen til Nishni Novgorod var som en pløjemark, og den øsende regn blev pisket mod de åbne vogne af en hujende blæst, der skar gennem marv og ben. Med opbydelsen af alle kræfter nåede de fire hold dog frem. Itala'en med fjorten dages forspring og de andre tre den 12. august.

Endelig var lidelserne ovre. Fra nu af skulle der køres ad regulære landeveje. Det ville ikke længere være nødvendigt formeligt at bære vognene lange strækninger, men til gengæld ventede der de udholdende kørerne andre gevaldige anstrengelser.

I hver eneste flække blev der festet for

8 GRUNDE TIL AT VÆLGE



Isetta

— den billigste
bil, den bedste
KVALITET



- ★ Verdens billigste vogn i pris og driftomkostninger.
- ★ Den koster meget mindre end den næstbilligste.
- ★ Den kører 30 km på en liter ved 60 km/t.
- ★ Den har en ægte BMW motor med blæserkøling.
- ★ Der er rigelig plads til to voksne og et barn.
- ★ Den er lettere at parkere end nogen anden vogn.
- ★ Den har slangeløse dæk, der kan holde 60.000 km.
- ★ Den kører som en stor, god vogn, men den har et forbrug som en lille motorcykle.



Kr. 8117,-
incl. omsætning

BMW

er et navn, der overalt i verden nyder den største respekt. På grund af den fremragende kvalitet og de fornemme konstruktioner.

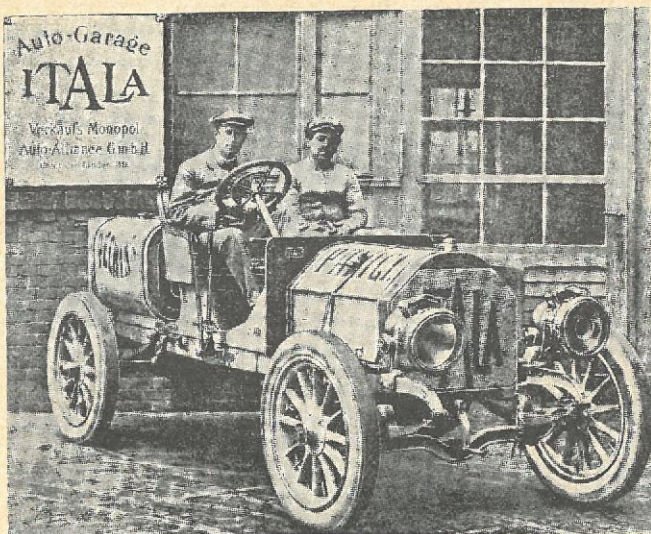
Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Frederikssundsvej 78, København NV

Nærmeste forhandler anvises:

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67, Aarhus



Fyrst Borghese's Itala under et ophold i Hannover.

og med dem, så de knapt kunne komme videre, og i Moskva varede festlighederne flere dage samt nætter.

Ruten var lagt over den daværende hovedstad St. Petersborg, men kun Itala'en tog denne afstikker, før Borghese kørte videre mod Berlin. De Dion'erne og Spyker'en blev kørt direkte fra Moskva til Warszawa og derfra til Berlin, hvor festlighederne for de dristige kørere nåede nye højdepunkter.

Den hollandske konstruktør Spyker gjorde færden i Tyskland med på vognen fra egen fabrik, men i Berlin afskedigede han Godard, hvilket var blodigt uretfærdigt, men skyldtes, at Godard skulle have været lovlig flot i sine finansielle operationer.

Itala-vognen nåede fransk jord den 9. august, tyve dage før de øvrige vogne, og dagen efter kørte fyrst Borghese i triumf ind i Paris. Den 30. august fulgte de to franske og den hollandske vogn efter under øredøvende jubel.

80 dage efter starten fra Peking (60 for Itala'en) var målet nået. Foran Le Matin's redaktion på Boulevard des Poissonnières endte denne eventyrlige færd.

Det var mod alle forventninger lykkedes at bringe biler fra Peking til Paris. Vel knapt at »køre i bil« mellem disse to hovedsteder, for — som Borghese skrev i sin

bog om oplevelserne: »I det Herrens år er det ikke muligt blot at køre i bil fra Peking til Paris, mageligt anbragt i sit sæde«. Det er en usædvanligt beskeden udtalelse fra en mand, der uden ringeste hensyn til personlig komfort tilbagelagde denne uvejssomme strækning på to måneder.

Set på 50 års afstand er Peking-Paris en enestående begivenhed i automobilhistorien. Alle andre langfarter, selv New York-Paris året efter, blegner i sammenligning, for Peking-Paris viste, hvilke enorme muligheder de dengang så miskendte biler indebar.

Mekanisk havde vognene nemlig stået sig stolt trods alle de uhyrlige anstrengelser. Glødende sol, drivende fugt, isnende kulde, sand, mudder, bjerge — intet havde formået at standse deres togt gennem ødemark og urskov.

Peking-Paris var en teknisk triumf for den opvoksende bilindustri, men i endnu højere grad en sejr for de beslutsomme, uopslidelige mænd, der gennemførte det umulige og overvandt de utroligste hindringer.

Endelig var Peking-Paris en triumf for samarbejdet landene imellem, for uden bistand fra officiel russisk side var færden aldrig blevet gennemført. Det er beskæmmende, at det i vore oplyste dage nok er muligt at udskyde kunstige måner og for-

Blad venligst frem til side 742

AMAL KARBURATORTABEL 1936

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	
J. A. P.							
175 ccm, S.V., Standard	74/001	21/32"	60	4/5	3	62/079	
250 ccm, S.V., Standard	74/012	23/32"	70	4/5	3	62/079	
250 ccm, O.H.V., Standard og Sport	74/022	25/32"	85	4/5	4	62/079	
300 ccm, S.V., Standard	74/011	23/32"	70	4/5	3	62/079	
350 ccm, S.V., Standard og Sport	74/022	25/32"	80	4/5	3	62/079	
350 ccm, O.H.V., Standard og Sports	75/011	7/8"	110	5/5	3	64/079	
500 ccm, S.V., Standard og Sport	76/011	1"	140	6/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., Sport	89/116	1 1/8"	200	29/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., Standard	76/011	1"	140	6/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., Dirt Track	27/013	1 1/8"	300	12	-	14/060	
550 ccm, S.V.	76/001	15/16"	130	6/5	3	64/079	
600 ccm, S.V., Standard	76/011	1"	140	6/4	3	64/079	
600 ccm, O.H.V., Standard	76/011	1"	150	6/4	3	64/079	
8 HP, S.V., Twin	75/012	7/8"	110	5/4	3	64/078	
LEVIS							
250 ccm, O.H.V., Model B	74/024	25/32"	80	4/4	3	62/079	
250 ccm, O.H.V., B. Special	75/014	7/8"	110	5/4	3	64/079	
250 ccm, O.H.V., Light	4/143	25/32"	80	4/4	3	22/077	
250 ccm 2-lakt	48/014	7/8"	70	48/6	P35	64/099	6)
350 ccm, O.H.V., Model A	6/150	1"	150	6/4	3	H64/077	
350 ccm, O.H.V., Light	6/140	15/16"	130	6/4	3	64/077	
500 ccm, O.H.V., Model D, Special	89/024	1 3/8"	200	29/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., D. Standard	6/150	1"	150	6/3	3	64/077	
MATCHLESS							
247 ccm, S.V., 36/F7	74/014	23/32"	70	4/4	3	62/099	
250 ccm, 36/G2	75/154	7/8"	120	5/3	2	H22/977	
400 ccm, S.V., Twin, 36/A	74/014	23/32"	55	4/4	3	62/079	
500 ccm, S.V., 36/D5	76/004	15/16"	130	6/4	3	62/099	
500 ccm, O.H.V., 36 G8, G9, 36/8 og 36/18	89/148	1 3/32"	180	29/4	3	H64/077	
500 ccm, 4 cylindre	74/001	21/32"	60	4/4	3	62/079	
586 ccm, S.V., 36 C	76/014	1"	150	6/5	3	64/099	
1000 ccm, S.V., 36 X4	76/012	1"	140	6/3	2	64/078	
36 G3	6/150	1"	150	6/4	3	22/077	
36 A2	6/168	1"	140	6/3	2	64/078	
MONTGOMERY							
250 og 350 ccm, O.H.V., S.P., JAP	74/022	25/32"	90	4/5	3	H22/077	
350 ccm, O.H.V., D.P., Standard, JAP	75/011	7/8"	110	5/5	3	H64/077	
500 ccm, JAP, S.P.	6/157	1 1/8"	180	6/4	3	64/077H	
500 og 600 ccm, O.H.V., Standard, D.P., JAP	76/011	1"	150	6/5	3	64/077H	
MORGAN							
8 HP., S.V., Matchless	76/012	1"	140	6/3	2	64/099	4)
1000 ccm, O.H.V., A.C., Matchless	76/022	1 1/4"	180	6/4	3	64/079	
1000 ccm, O.H.V., Matchless	29/011	1 1/8"	200	29/4	3	14/079 ell. 14/076	
NORTON							
350 ccm	10TT35	1 3/32"	350	6	4	14/064	3)
350 ccm, O.H.C., M.50 og 55	76/012	1"	170	6/4	3	64/069	
350 ccm, O.H.C., Model 40, International	10TT34	1 1/16"	260	4	4	14/064	1)
490 ccm, S.V., 16.H	76/011	1"	170	6/4	3	64/069	
490 ccm, O.H.V., ES2, M.18 og 19	76/022	1 1/16"	160	6/4	3	64/069	

1) Strålerør .1075

3) Strålerør .109

2) Strålerør .106

4) Strålerør .1055

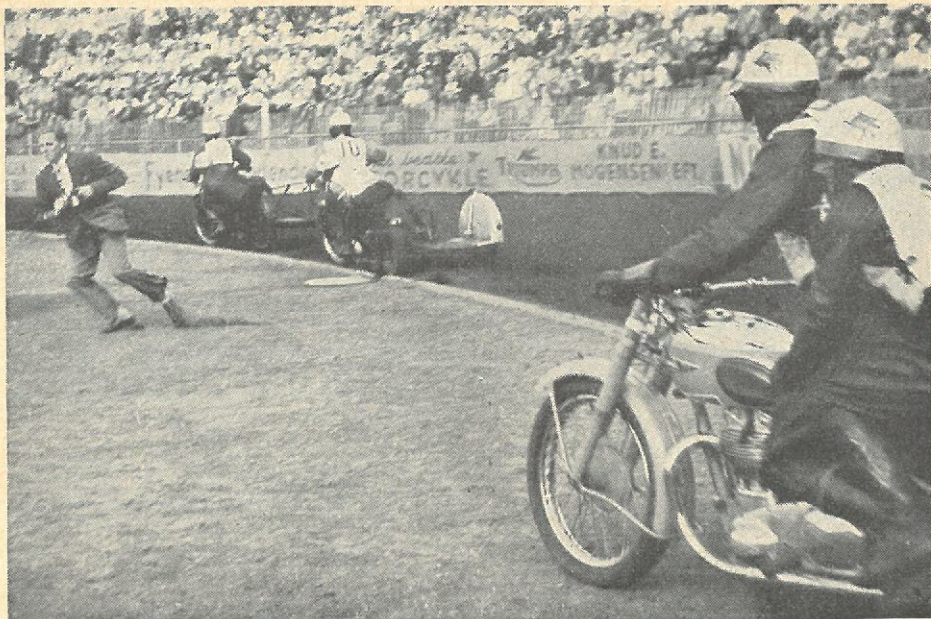
Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	
490 ccm, O.H.V., M.20	76/022	1 1/16"	200	6/4	3	64/069	5)
490 ccm, O.H.V., CS.1	89/001	1 3/32"	180	29/1	3	64/069	
500 ccm	10TT35	1 5/32"	460	7	2	14/064	3)
500 ccm, O.H.C., Model 30, International	10TT34	1 5/32"	310	5	3	14/064	3)
633 ccm, S.V., Big Four	76/011	1"	170	6/4	3	64/069	
NEW IMPERIAL							
150 ccm, O.H.V., Unit Minor, Model 23	103/001	5/8"	45	5	P20	Inclusive	
250 ccm, O.H.V., Model 30, Unit Major	104/001	7/8"	55	4	P20	Inclusive	
250 ccm, Grand Prix, Model 90	6/137	15/16"	140	6/3	3	H64/077	1)
250 ccm, O.H.V., Model 36	74/022S	25/32"	80	4/4	3	H64/077	
250 ccm, G.P., Model 50	15TT34	1"	320	5	4	14/064	
250 ccm, G.P., Model 50	56/024	15/16"	170P	10	-	14/064	
250 ccm, T.T.	15TT35	1"	260	6	4	15/1526	
	(R.R.50)						
350 ccm, O.H.V., Model 40 og 46	75/012	7/8"	110	5/3	3	H64/077	
350 ccm, Model 60	57/004	1 1/8"	220P	12	-	14/064	
350 ccm, G.P., Model 60	10TT34	1 1/8"	350	6	4	14/064	3)
350 ccm, Grand Prix	6/162	1 1/8"	160	6/3	3	H64/077	
500 ccm, S.V., Model 80	6/140	15/16"	130	6/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., Model 70 og 76	6/157	1 1/8"	160	6/4	3	H64/077	
O. K. SUPREME							
250 ccm, O.H.V., V/35, G/35 og GDL/35	74/022	25/32"	90	4/5	3	64/079 ell.	62/079
250 ccm, O.H.C., Standard	75/145	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., GS/35 og GS2/35	74/022	25/32"	90	4/4	2	62/079	
350 ccm, O.H.C., Standard	76/112	1"	140	6/4	3	64/079	
New 350 ccm, JAP	76/001	15/16"	130	6/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., L 35	76/011	1"	150	6/3	2	H64/077	
500 ccm og 600 ccm, S.V., N/35 og OS/35	76/011	1"	150	6/5	3	H64/077	
O. E. C.							
250 ccm, O.H.V., Matchless	74/024	25/32"	80	4/5	3	62/099	
250 ccm, O.H.V., Matchless	5/154	7/8"	120	5/3	2	22/097H	
250 ccm, O.H.V., Blackburne	74/012	25/32"	70	4/5	3	62/099	
250 ccm, O.H.V., Matchless	74/022	25/32"	80	4/5	3	62/099	
350 ccm, O.H.V., Matchless	75/012	7/8"	110	5/4	3	62/099	
500 ccm, Matchless	29/015	1 1/8"	200	29/4	3	64/069	
500 ccm, O.H.V., Matchless	76/011	1"	140	6/4	3	64/069	
P. & M. PANTHER							
250 ccm., O.H.V., D.D.	74/027	25/32"	80	4/5	3	22/079	
250 ccm., O.H.V., Special	5/015	7/8"	130	5/3	2	H64/077	1)
350 ccm, O.H.V., Special	6/150	1"	140	6/4	4	H64/077	
350 ccm, O.H.V., D.D.	75/158	7/8"	110	5/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., og 600 ccm	76/024	1 1/8"	170	6/5	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., Model 109	89/014	1 1/8"	220	29/4	3	64/079	
ROYAL ENFIELD							
8 h.p., S.V., Twin K	75/014	7/8"	120	5/4	3	64/078	
150 ccm, to-takt, Model X og Z	93/031	21/32"	40	2	P25cc	Inclusive	
150 ccm, Model T	143/001	5/8"	50	3 std.	P15	Inclusive	
225 ccm, 2-takt, A	47/127	25/32"	70	47/4	P30cc	62/099	
250 ccm, S. og S2, O.H.V.	74/024	25/32"	75	4/4	2	22/079	
250 ccm, S.V., B	47/017	23/32"	85	47/2	P290	62/099	
350 ccm, S.V., C	74/027	25/32"	80	4/5	1	62/099	2) 7)
350 ccm, O.H.V., G	76/110	15/16"	150	6/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., C, Magdyno	6/135	15/16"	170	6/3	3	H64/077	

5) Tomgangskanal 0,025" diam.

7) Nål 4/138.

6) Hoveddyse 11/16" lang.

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	
500 ccm, L.O.	89/116	1 1/8"	180	29/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., L.O.2	6/157	1 1/16"	150	6/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., J	76/110	15/16"	140	6/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., J, Magdyno	6/135	15/16"	140	6/4	3	H64/077	
500 ccm, 4-ventilet, JF	6/130	1 1/16"	160	6/4	3	64/069	
500 ccm, 4-ventilet, JF	29/117	1 1/8"	200	29/4	2	64/079	
500 ccm, S.V., H	75/145	7/8"	120	5/5	3	64/079	
RUDCE WHITWORTH							
250 ccm, O.H.V., Standard	75/151	7/8"	120	5/3	2	H64/077	
250 ccm, Replica	6/140	15/16"	130	6/4	3	H64/077	
500 ccm, O.H.V., Standard	76/113	1"	150	6/4	2	64/079	
500 ccm, O.H.V., Ulster	29/146	1 3/32"	150	29/5	3	64/079	3) 5)
SCOTT							
300 ccm, Barford	5/012/S	7/8"	90	5/5	3	64/099	
500 ccm, Super	6/125	1 1/16"	170	6/3	3	14/099	
500 ccm, Flying Squirrel	6/151	1 1/16"	170	6/3	4	14/092	
SUNBEAM							
250 ccm, Model 22 og 22 Semi-Sports	75/014	7/8"	110	5/3	4	64/089	
350 ccm, Model 21 og 21 Semi-Sports	76/004	15/16"	140	6/4	3	64/089	
500 ccm, S.V., Model 19	76/011	1"	150	6/4	2	64/089	
500 ccm, O.H.V., Model 17	89/001	1 3/32"	170	29/4	3	64/089	
Model 17, Sports	89/014	1 1/8"	200	29/4	3	64/089	
TRIUMPH							
250 ccm, O.H.V., Model 2/5, Dwg. A.29	75/145	7/8"	110	5/4	3	64/079	1)
250 ccm, O.H.V., Model L 2/1, Dwg. D.13	75/174	13/16"	100	5/4	3	64/079	
250 ccm, O.H.V., Model 2/1, Dwg. A.29	75/145	7/8"	110	5/2	2	64/079	
350 ccm, S.V., Model 3/1, Dwg. A.30	75/145	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., Model 3/2, Dwg. D.37	76/112	1"	150	6/3	2	64/079	1)
500 ccm, O.H.V., Model 5/2, Dwg. A.26	89/014	1 1/8"	200	29/3	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., Model 5/3, Dwg. A.27	89/014	1 1/8"	200	29/3	1	64/079	
500 ccm, O.H.V., Model 5/10, Dwg. D.2, Racer	10TT34	1 3/16"	400	5	4	14/064	3)
550 ccm, S.V. Model 5/1, Dwg. D.10	76/130	1 1/16"	170	6/4	1	64/078	
650 ccm, Twin, Model 6/1, Dwg. A.24	75/014	7/8"	120	5/3	3	64/079	
VELOCETTE							
250 ccm, 2-takt, GTP	4/127	25/32"	65	4/5	3	62/099	
				15/1050			
250 ccm, O.H.V., MOV	75/014	7/8"	120	5/3	3	14/079	
350 ccm, O.H.V., MAC	76/004	15/16"	130	6/3	3	14/079	
350 ccm, O.H.C., KSS, KTS	76/014	1"	150	6/3	3	64/079	
350 ccm, KTT	10TT34	1 1/16"	300	5	5	14/064	3)
500 ccm, O.H.V., Model NSF	76/024	1 1/16"	180	6/4	3	64/079	
VILLIERS							
147 ccm, 2-takt	53/001A	5/8"	35 ccm	3	P20cc	Inclusive	
196 ccm, 2-takt	75/012	7/8"	110	5/5	3	64/079 ell.	64/099
196 ccm, 2-takt, SS.	76/001	15/16"	130	6/5	3	64/079 ell.	64/099
247 ccm, 2-takt	75/012	7/8"	110	5/5	3	64/079 ell.	64/099
VINCENT H. R. D.							
500 ccm, O.H.V., Standard Sport	89/011	1 1/8"	180	29/3	3	14/069	
500 ccm, O.H.V., Super Sport	10TT34	1 1/8"	340	5	4	14/064	3)
500 ccm, O.H.V., Standard Sport	76/022	1 1/16"	170	6/4	3	14/069	
600 ccm, O.H.V., JAP	76/022	1 1/16"	170	6/4	3	H14/067	



En god regel for en motorfotograf er den, at man altid bør have ansigtet rettet mod begivenhederne, så man kan springe til side, hvis en maskine ryger uden for banen. Som professionel kan man ikke altid følge denne regel.

Motorfotografering — en tilskuersport

AF JØRGEN SCHOU

Som motorløbsfotograf i ca. 10 år kan det ikke undgås, at man høster visse erfaringer og samtidig kommer ud for en del oplevelser og morsomme episoder, som muligvis kan være til hjælp for fotointeressede motorløbstilskuere.

For et par år siden spurgte en ven mig, om jeg havde noget imod, at han til SMJ indsendte billeder fra et trial i Jylland, som vi begge skulle til. Muligvis grundet den lidt større erfaring, jeg mente at besidde, havde jeg naturligvis ikke noget imod det, for, som jeg fortalte ham, er SMJ ikke fast knyttet til nogen speciel, men forsøger altid at fremskaffe det bedste materiale fra de stedfundne løb. Vi tog til motorløb, vi fotograferede — i parentes bemærket: Når jeg fandt en acceptabel position og havde taget et billede, skyndte min ven sig at tage et i samme vinkel af den næste kører, der passerede, så der kunne jo ikke være nogen tvivl om, at vore film, samme type H. P. 3 — 6×6, samme lukker på appa-

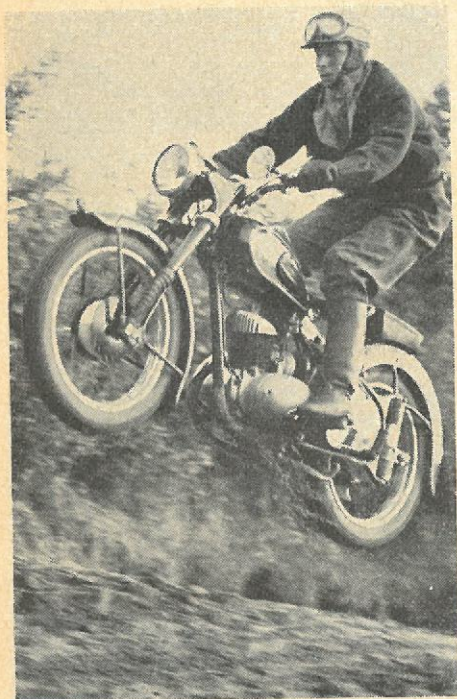
tet og samme vinkel, kun kunne give ens billeder. Han fik fremkaldt sin film, jeg fremkaldte min — af 12 optagelser bestod hans film af 4 udmærkede landskabsbilleder, 3 opt. med hele eller halve forhjul, 2 med kører og baghjul, eet der var helt godt, eet hvor han havde glemt at udløse, og eet ville han have rigtigt tæt på, hvor trialkøreren kørte fra en skovsti ind på en anden i en vinkel på 90°, og negativet viste afslutningen af en forskærm, cylindren med topstykke, begyndelsen af et ben — ja, det var hans opfattelse af et trial.

Alt dette er ikke ment for at slå humøret ned på Dem, for i årenes løb er der set mange udmærkede motorløbsbilleder taget af tilskuere, men for at nå ind på de gode billeder må grundlaget være i orden, og det vil sige apparatet og filmen.

Ofte har jeg ved motorløb set tilskuere stå med et box-apparat i et sving og fotograferet det ene heat efter det andet, men til dato har jeg ikke set eet motorløbsbillede

taget med et boxcamera (hvis en af læserne har et godt motorløbsbillede, og hermed menes et virkeligt skarpt billede, taget med et ægte boxcamera uden indstilling af lukker, er jeg sikker på, at SMJ gerne vil reproducere det i næste nummer.) Forøvrigt vil jeg prøve det ved næste løb, men i hvert fald kan det kun lade sig gøre på et udsnit af banen, hvor bunden er total plan, uden huller og lignende. Rent umiddelbart kan man antage, at blot man nøjagtig følger køreren med apparatet, skulle han blive skarp, men blot små ujævnheder kan få maskine og kører til at fare 10–30 cm i vejret, og den bevægelsesretning kan man ikke følge. Til orientering udløses lukkeren på et boxcamera på ca. 1/30 sekund, medens den langsomste lukkertid, jeg indtil dato har prøvet, er 1/125 sekund og det var lige i underkanten af det mulige.

Næ — vil De have fornøjelse af motorløbsfotografering, bør De bruge et apparat



Når kameraet holdes ned mod jorden, trækker den springende maskine tydeligere frem. Netop på grund af disse spring er det nødvendigt at arbejde med de hurtigste lukketider, da rytterne ikke kan følges i den vertikale bevægelse med kameraet.



Den lidt usædvanlige vinkel giver næsten altid et godt billede. Her føler man næsten, at man selv sidder i sadlen på maskinen i forgrunden og skal optage forfølgelsen af den foranliggende rytter.

med en lukker på 1/250 sekund eller 1/500 sekund. Med lidt held får man ofte gode billeder på 1/250 sekund, idet baggrunden er tilbøjelig til at sløre ud: flagstænger og lignende bliver hurtigt 1 meter tykke, ting som i forbindelse med skarpe konturer af køreren giver indtrykket af fart, hvorimod 1/500 sekund er tilbøjelig til at »fryse« hele optagelsen, så både kører og baggrund bliver skarpe.

Et problem, som jeg er lidt bange for at komme ind på, er negativformatet, idet der til stadighed eksisterer en drabelig debat mellem fotografer om, hvorvidt man bør anvende 24×36 mm eller 6×6 — 6×9 film. Dette er en skønssag, hvor hver enkelt må dømme selv, evt. i forbindelse med sin pengepung.

Personlig har jeg prøvet både 24×36 og 6×6 og i den sidste sæson eksperimenteret med 6×9 i forbindelse med et kort teleobjektiv for på længere afstand at samle et kørerfelt fremfor ofte kun at få en enkelt



En stigning ligner ikke noget, med mindre man har et sammenligningsgrundlag i form af lodretstående genstande — i dette tilfælde tilskuern.

kører med i forgrunden og resten som små prikker i baggrunden. Det længere objektiv forkorter afstanden mellem kørerne, og samtidig er det en behagelighed at holde en afstand fra rytterne på i hvert fald 1—2 meter. I tidens løb har jeg trods alt nogle gange været temmelig tæt på en maskine, der kørte 50—60 km/t.

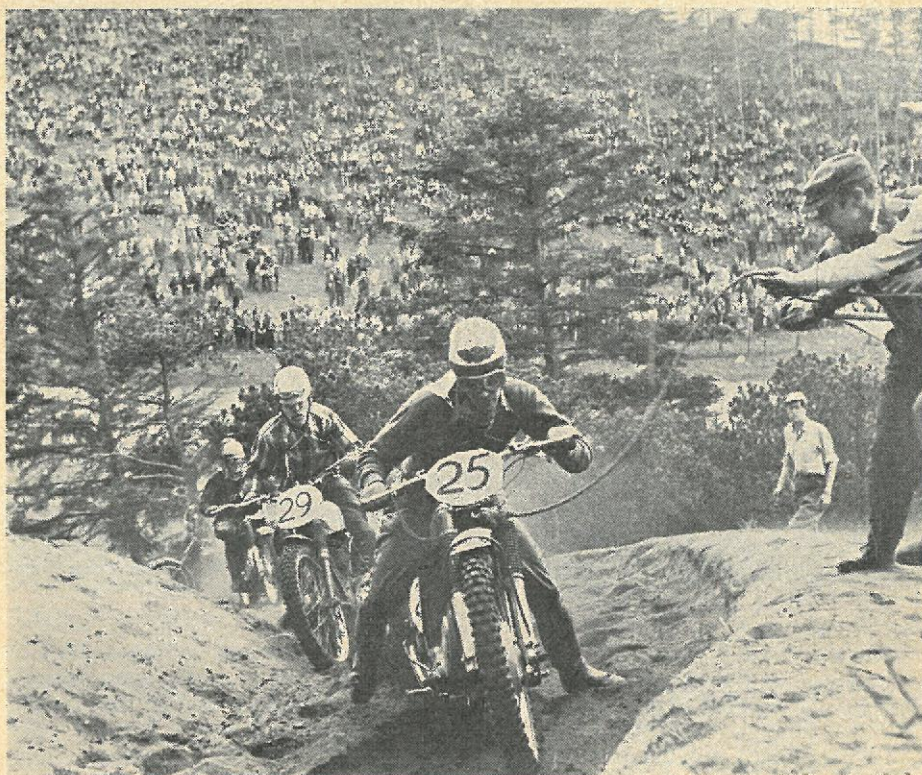
En anden ting, der bør nævnes, er forskellen på jordbaneløb kontra trial og motocross. Mens jordbaneløb ikke giver mange muligheder for en fotograf ud over det ene at stå i et af svingene og vente på det af både publikum og dagbladslæsere ventede store »krak« med 4 maskiner og dito kørere hvirvlende rundt i luften på en gang, afgiver både trial, terrænbane og motocross en masse dejlige muligheder for opbygning af et rigtigt løbsbillede, men ligegyldigt hvilken bane, man befinder sig på, er det rart på forhånd at gå strækningen igennem og udsøge sig 7—10 steder, hvor terrænet afgiver de bedste muligheder for situationer: et lavt hop hvor maskinen vil »flyve«,

et hul der kræver hurtig drejning, et sandhul hvor forhjulet kan stå på tværs og kørerne på hænder, for ikke at glemme startstedet, der ofte afgiver gode motiver med den samlede klump af kørere, og nu og da rejser en maskine sig på baghjulet eller går helt bagover. En ting, man bør tage sig i agt for, er bakker, hvad enten man står ved foden eller toppen af dem. Står man neden for en bakke, hvor en eller flere kørere er på vej op eller ned, vil man umiddelbart sætte sig på hug for at gøre bakken endnu højere, og det er præcis det dårligste, man kan gøre, for på billedet vil det se ud, nøjagtig som man fotograferede hen ad en flad mark. Ønsker man at fotografere en bakke nedefra, skal man helst op i et par meters højde, evt. på en halmballe eller andre »fremmedlegemer« ved foden af bakken. Yderligere bør man tilstræbe at anbringe hovedpersonen i billedet så nær dets overkant som muligt, det vil gøre stigningen tydeligere på det færdige billede.

Og fra toppen af bakken har man de sam-



For at få et ordentligt billede ud af det må man sørge for at have lidt forgrund med.



Hvis man indstiller alt for skarpt på forgrundsfiguren, mister situationen sit præg — havde man ikke i dette tilfælde en skarp baggrund, ville begivenheden se fuldkommen tåbelig ud.

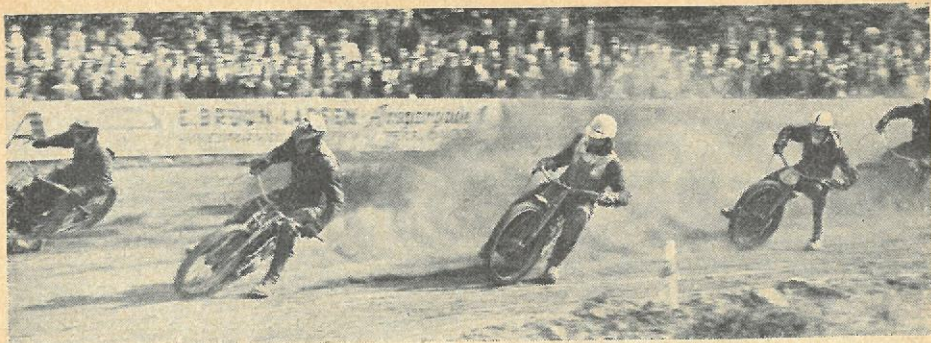
me problemer. Vender man apparatet ned ad bakken, får man igen en flad bane; hold apparatet næsten lodret, få en anelse jord med i forgrunden og lad selve kørerens og maskinens stilling illustrere bakken.

En tredje og ofte virkningsfuld måde at vise stigningen på er at fotografere bakken »fra siden«, evt. i forbindelse med et lodret træ enten i forgrund eller baggrund for at give det lodrette plan i flugt med billedkanten. Og har man muligheder for at stå på toppen og få et bakkedrag som baggrund, kan man også på denne måde udtrykke højdevirkningen.

Muligvis vil en del læsere sige: alt dette er meget godt, men vi står uden for snorene og kan ikke komme nær nok: Det er nu ikke helt rigtigt, for ved de fleste baner findes der steder, hvor kørerne er ganske tæt ved hegnet omgang efter omgang, blot man kender de forskellige køreres sving-

teknik. På en jordbane afsløres det tydeligt, at nogle går helt ud i 25. kartoffelrække lige ved indgangen til svinget for at krydse banen og ved udgangen af svinget at ligge helt ved inderbanens kant, andre bruger nøjagtig den modsatte teknik og strejfer ståltråden omgang efter omgang ved udgangen af svinget. Et billede, som De i hvert fald har muligheder for at tage, er det, hvor man i forgrunden ser 2—3 tilskuere, og imellem hovederne på dem ser man selve banen og en eller flere kørere — det giver samtidig en god dybdevirkning. Eller prøv at gengive et mindre udsnit af de omkringstående tilskuere i eet af svingene, netop når 4—5 kørere har sendt ca. 100 kg sten, grus og støv ind i hovederne på dem; det er et billede, der siger »motorløb«, om noget gør det.

Var det ikke en idé at prøve en mindre reportage, næste gang De skal til et større



Ved hjælp af et teleobjektiv kan man samle rytterfeltet ind på billedet, men i visse situationer (navnlig hvis afstanden er for stor) kan billedet komme til at virke meget fladt og uden perspektiv.

løb — Danmarksmesterskab eller lignende. Start med et billede af parkeringspladsen, hvor ca. 1500 motorcykler hver koster 1 kr. i parkering (en god forretning med sådan en græsmark), et oversigtsbillede af banen med publikum på, 2—3 af de bedste billeder fra løbet og slut af med et billede af det, der opstår, når løbet er slut, og alle motorentusiasterne vil hjem samtidig, evt. med ryggen og lidt af maskinen af en af vore mange færdselsbetjente i forgrunden,

de er der jo altid ved motorløbene; suppler evt. reportagen med et billede af Deres kone eller kæreste, der står og spiser is i en af de lange pauser mellem løbene, helst uden at hun er klar over, det bliver taget. Samtidig mindsker De chancen for vrøvl over alle de film, der bruges.

En ting, der kan hjælpe de fotograferende med de langsomme lukkere fra 1/100 til 1/250 sekund, er at fotografere kørerne så meget forfra som muligt, idet bevægelse

Det er ikke alene den fremragende konstruktion og kvalitet, der har gjort BSA til verdens mest solgte motorcykle. Overalt i verden vil De kunne tale sagligt om tingene med en BSA forhandler, og på et BSA værksted er De altid velkomne, om De så kommer med en adskilt maskine i en sæk, eller De kommer med et topsykke, der skal have nye ventilstyr. På vort specialværksted for BSA, Drejervej 8, påtager vi os alt fra en komplet hovedreparation til de mindste småting. De skal have udført på Deres BSA motor eller motorcykle.

**I salgslokalerne på
Gammel Kongevej 127-
131 (Hilda 1860)**

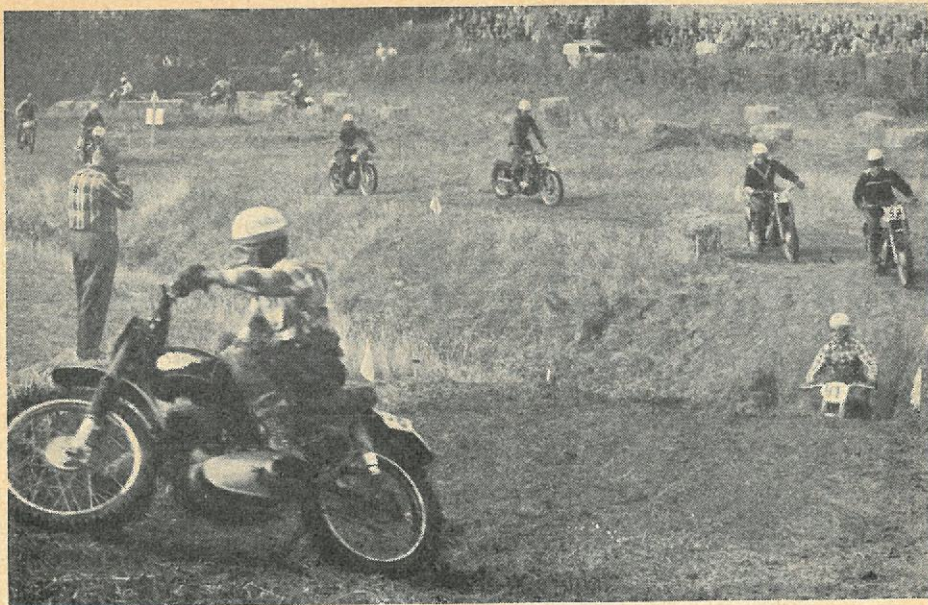
bliver De lige omhyggeligt betjent, om De skal købe en ny BSA, eller De skal have reservedele eller udstyr. På Gammel Kongevej finder De naturligvis et komplet reservedelslager og det største udvalg i udstyr.

DE OG DERES **BSA** ER VELKOMMEN



MOTO-STOCK A/S

DREJERVEJ 8 . KØBENHAVN N . TELF. ÆGIR 7030



Det er sjældent, at man kan få et billede af rytterne i række, samtidig med at der gøres rede for et stykke af banen.

sen fra baggrunden mod apparatet er meget lettere at »stoppe« end et billede, hvor kørerne bevæger sig på tværs af apparatet f.eks. hen ad langsiderne.

Af betydning er også filmene, der bruges. Maske har De hidtil været vant til at gå ind til en fotohandler, bede ham tage den film, der sidder i apparatet, ud og sætte en ny film i og så trykke af 8, 12 eller 36 gange, hvorefter den samme tur gentager sig. Dels synes jeg, De snyder Dem selv for noget af glæden ved at fotografere, fordi De ikke sætter Dem ind i betjeningen af Deres camera, dels har De ved fotografering af motorløb brug for ikke bare en film, men for den rigtige film. Med hensyn til fabrikat bør De selv vælge, men filmens følsomhed kan jeg hjælpe Dem med, og her bør De (som iøvrigt ved al anden sportsfotografering) bruge en hurtig film, d.v.s. en film, der bliver belyst selv ved fotografering på 1/500 sekund i gråvejr. Beder De næste gang, De skal til motorløb, om en film på ca. 24/10 Din (en international betegnelse for filmens følsomhed), risikerer De ikke at komme hjem med en film, på hvilken kørerne står som sorte silhuet-

ter på billederne. Imidlertid findes der også i handelen ultrahurtige film på 25—27/10 Din, men disse bør kun benyttes under ekstra dårlige lysforhold eller ved fotografering indendørs om aftenen med almindeligt elektrisk lys, for en sådan film er ikke til at styre ved udendørsoptagelser. I solskin er den tilbøjelig til at blive overbelyst, blot man tænker på at tage et billede.

Som grundregel bør De altid følge kørerne med apparatet, medens De fotograferer (pas på — ikke for hurtigt), brug den hurtigste lukkertid, Deres apparat besidder, og brug en solblende på apparatet evt. et gulfilter — begge dele beskytter objektivet mod støv. Brug en 21—22/10 film og gør Dem selv den tjeneste at støvsuge apparatet, når De kommer hjem, for er der noget, der gør et apparat 10 år ældre, så er det garanteret et motorløb med grus, sandstøv og oliemættet udstødning.

Bør man bruge belysningsmåler?

Ja, bør man købe en Rolls-Royce? Det er et rent økonomisk spørgsmål, men ikke nogen afgørende faktor, idet sort-hvid film i dag har så stort et belysningsspillerum,



K.L.G

**K. L. G. tændrør
anvendes hvor belast-
ningen er hårdest!**

Førstemontering i 94 % af samtlige danske fremstillede autocykler — takket være det fantastiske isolationsmateriale New Corundite, tåler K. L. G. den hårdeste belastning — og holdbarheden er meget større!

Import: Vilh. Nellesmann A/S
København — Randers

at det er muligt at fremstille et hæderligt billede af et negativ belyst 1/50 sekund, selvom en elektrisk belysningsmåler opgiver tiden til 1/500 sekund. Men naturligvis er det en fordel med belysningsmåler, hvad enten den har kostet kr. 175,00 eller kr. 30,00, i begge tilfælde får man opgivet en cirka belysningstid eller rettere blænde, idet lukkerhastighed som tidligere oplyst bør være apparatets hurtigste, men nøjes De med at fotografere løb her i landet og én gang har fundet filmens rette belysning, er det kun at notere sig vejret og derefter blænde en eller to gange op eller ned, efter om det er regnvejr eller solskin, så kan De næppe undgå at få anvendelige negativer.

En ting bør De huske: find den film, der passer bedst til Deres belysningsmåde og *bliv ved den* i stedet for til stadighed at eksperimentere med nye fabrikater. — Og så forøvrigt held og lykke med Deres fremtidige motorløbsoptagelser.



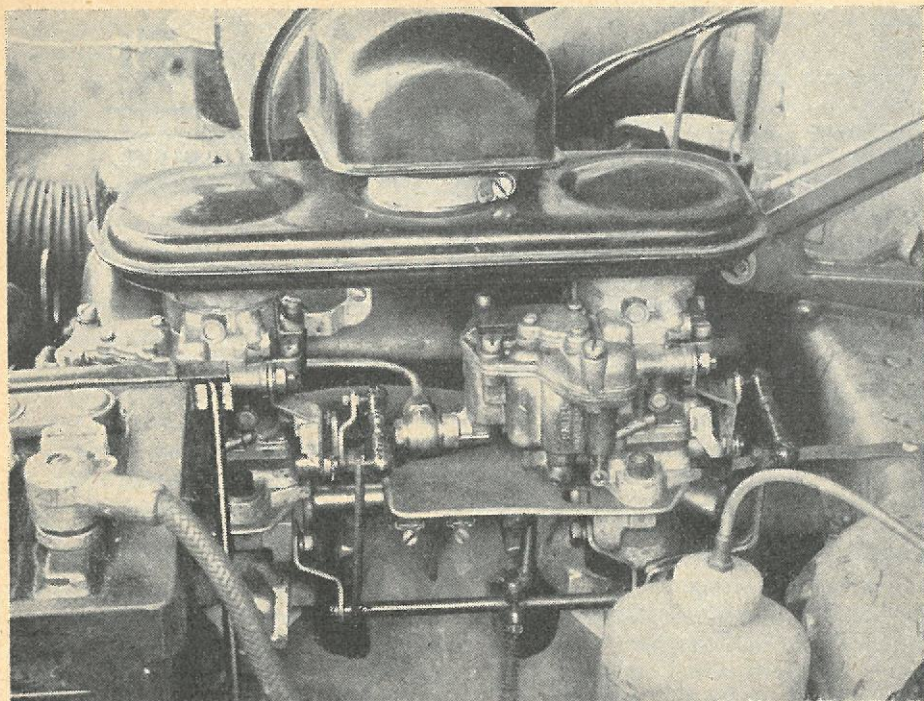
PEKING — PARIS

Fortsat fra side 732

berede en snarlig landgang på den rigtige måde, mens det samtidig er mere umuligt end for 50 år siden at køre en bil fra Peking til Paris. Ikke fordi bilerne er blevet ringere, eller vejene gennem Østasien og Sibirien værre, men blot fordi to modstridende livsopfattelser truer med at tilintetgøre resultaterne af årtusinders menneskelig aktivitet.

Det forekommer ganske meningsløst, at den vej, som pionererne med så endeløse anstrengelser viste fra Peking til Paris, skal holdes lukket med jern- og bambustæpper, der spærrer for al sund fornuft og virkeligt fremskridt.

Måske sætter netop denne udvikling færd den fra Peking til Paris i et særligt skær og lader køernes storslåede præstationer træde frem som et udslag af tro på fremtiden, en tro på menneskets evne til at vinde frem gennem alle vanskeligheder.



To karburatorer på en fire-cylindret motor giver ikke væsentligt højere benzinfobrug, med mindre man udnytter den forbedrede acceleration.

ULVE I FÅREKLÆDER

Lidt om tuningsudstyr til automobiler

AF R. A. VIOLI

En af Sir Winston Churchill's mest ondskabsfulde bemærkninger faldt for nogle år siden i det engelske parlament, da han i debattens hede kaldte Attlee »et får — i fåreklæder«. Samme skarpe karakteristik kan hæftes på de fleste gængse biler. De er sjældent bedre, end ydret lader ane. Somme er måske endda værre og kunne kaldes »får i ulveklæder«.

Der er ikke nogen grund til at spille mange ord på den sidste gruppe, d. v. s. på de biler, der giver sig ud for andet og mere, end de er. Selv det eleganteste karosseri giver ikke en bil ekstra køreegenskaber, og hvad angår »tilbehør« i form af falske trådhjul, falske navmøtriker, forchromede ekstrabeslag uden nogen funktion og lignende tosserier, kan de sammenfattes i det ene ord: pjat. Den slags løvefodder og gesvejsninger kan højst tjene

til at skaffe sin indehaver lidt flere kvindelige bekendte — og anvisninger herpå ligger uden for SMJ's arbejdsområde.

På den anden side kan der være mening i at kigge lidt på de muligheder, almindelige dagligdags vogne frembyder for at skabe en ulv i fåreklæder og give en jævn husholdningsvogn egenskaber over eller snarere anderledes end gennemsnittet.

Få emner er omgivet med mere løs tale end tuning af standardvogne. Lad det derfor være fastslået med syvtommers søm, at der ikke gives nogen mirakelkur til omdannelse af forbrændingsmotorer. Deres virkemåde ligger fast, kun egenskaberne lader sig ændre. Spørgsmålet er da, hvilke egenskaber der tilstræbes.

Fabrikanten søger at fremstille en driftsikker, nogenlunde økonomisk og jævnt bilig bil, der kan køres uden nogen dybere

mekanisk forståelse. For at nå dette mål griber fabrikkerne til udprægede gennemsnitsløsninger på de tekniske hovedproblemer, d.v.s. motorens, transmissionens og affjedringens egenskaber. Resultatet bliver jævnt kedsommelige biler med middelmådig tophastighed, acceleration og køreegenskaber (d.v.s. styretendenser, affjedring og almindelig stabilitet).

Selvom det kan være fristende at give sig i kast med at forbedre en affjedring, der mangler prikken over i'et, må det frarådes at prøve. Opgaven kræver både stor teoretisk viden, et meget veludstyret værksted, grænseløs tålmodighed og mange penge. Skal en vogn ændres til større hastigheder end de af fabrikken påtænkte, er det klogt at begrænse valget til biler, hvis fundamentale køreegenskaber i hvert fald er så gode, at affjedringen ikke kræver andre indgreb end montering af kraftigere og/eller mere holdbare støddæmpere. Selv en beskedne hastighedsforøgelse (tophastighed og accelerationsevne) vil medføre en væsentligt større belastning for ophængningen — og man har kun ringe glæde af en større hastighed, hvis den gør vognen ustyrlig eller hurtigt nedbryder fjedre og støddæmpere.

Med andre ord: en saglig bedømmelse af vognens køreegenskaber er uomgængeligt nødvendig, inden en påtænkt motorændring iværksættes. Det er iøvrigt klogt at begynde med at få hjulene balanceret. En bil kan vitterligt helt forandre opførsel, når hjulene er korrekt balanceret, og desuden nedsættes slid på dæk, styretøj og hjullejer, hvis denne lille, men utroligt vigtige ting er i orden.

Selvfølgelig skal også bremserne være upåklagelige, ja, betydeligt bedre, end loven kræver. Husk, at bremselængden stiger med kvadratet på hastigheden.

Forudsat affjedring, bremses og styring er i fineste stand, er der intet uforsvarligt i at ændre en bilmotor fra husholdnings-specifikationen, blot man gør sig klart, hvad man vil opnå.

En given motor kan bringes til at gå mere økonomisk, hvilket i sig selv er en til-

talende tanke, men ikke tjener til at skabe nogen »ulv i fåreklæder«, så de besparende modifikationer holdes uden for denne artikel — også fordi besparelserne betyder forholdsvis lidt i danske bilisters driftregnskaber, der i forvejen er så tynget af urimelige skattebyrder. Derimod var det meningen i korte træk at omtale mulighederne for at bringe en motors skjulte kræfter frem.

Ingen motor er bedre end sin krumtap og sit topstykke. Det vil ikke lønne sig at foretage videregående ændringer i en motor med en svag eller dårligt lejret krumtap, men i langt de fleste tilfælde kan en smedet krumtap tage en øget effekt. Derfor er topstykket det springende punkt. Sideventilede motorer giver ikke større chancer for effektforøgende indgreb i selve motoren. Det er muligt at øge kompressionsforholdet noget, navnlig hvis et topstykke i legeret letmetal monteres. Motoren kan også bringes til at »ånde« friere ved at montere flere karburatorer og et strømningsgunstigere udblæsningssystem, men resultatet står gennemgående ikke i rimeligt forhold til anstrengelserne.

Med andre ord: en sund ophængning, gode bremses og en hæderligt konstrueret, topventilet motor er det naturlige udgangspunkt, hvis større hastigheder tilstræbes. Spørgsmålet er da, hvorledes får man en bil til at køre hurtigere end de andre fra samme samlebånd.

Det er i sig selv uhyre simpelt: der skal blot hentes nogle flere hestekræfter og et højere omdrejningstal ud af motoren. Da enhver motors effekt beror på den varmeenergi, den omsætter til mekanisk arbejde, gælder det om at forøge varmeenergien, d.v.s. på at lade motoren forbrænde mere brændstof inden for det samme tidsrum eller forbrænde det ved et højere tryk, helst begge dele.

Opgaven er således at få mere brændstof ind i forbrændingskamrene, end de normalt ville modtage inden for det samme tidsrum. Der er to veje at gå: enten at presse brændstoffet ind, d.v.s. tilføre det ved hjælp af en kompressor, eller også give det lettere adgang end normalt, d.v.s.

Bland rigtigt - bland med ENERGOL



**SMØREOLIER
OG
BENZIN**

**ENERGOL TOTAKT
ENERGOL TOTAKT SPECIAL*)**

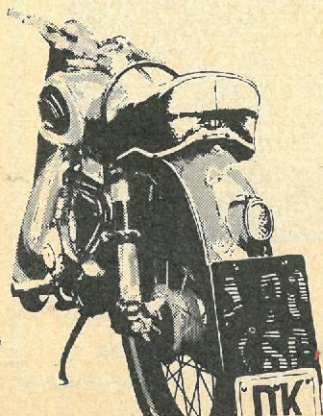
*) Bemærk: TOTAKT SPECIAL er selvblandende, anvend derfor 20 % mere olie end foreskrevet i instruktionsbogen.



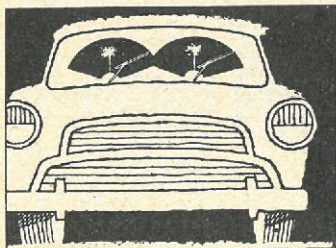
- Blandingsforholdet af olie og benzin er af driftsmæssig vigtighed for enhver TOTAKT'ER
- Oliens kvalitet er ligeså vigtig!
- Anvender De en af de verdensberømte BP totaktsolier med de fremragende smøreegenskaber, vil De
- — med minimal koksafsætning på stempelringe og udstødningsporte
- — opnå en virkelig effektiv beskyttelse af motorens vitale dele, de dele, som sikrer en stabil drift.

- BP totaktsolier indeholder særlige
- additiver beregnet på at modvirke
- alle tærings- og rustdannelser i motoren.

- **BP OLIE-KOMPAGNIET A/S**
-
-



Holt's DE-ICER



Fjerner is og sne på forrude og vinduer på få sekunder . . !

NU er ærgelserne med de tilfrosne ruder og den dårlige orienteringsevne forbi! — DE-ICER giver klare ruder i en håndevending — selv i den hårdeste kulde. Fjern den løse sne, sprøjt DE-ICER på og lad det sidde på et par sekunder. Gnid så efter med en ren klud — og ruderne er så klare og rene som aldrig før. DE-ICER giver sikrere kørsel. Det er klogt at have DE-ICER enten i vindspejlsvaskeren eller i den praktiske plasticflaske med sprøjteprop. Forlang Holt's De-Icer på Deres værksted.



Import:

VILH. NELLEMANN A/S

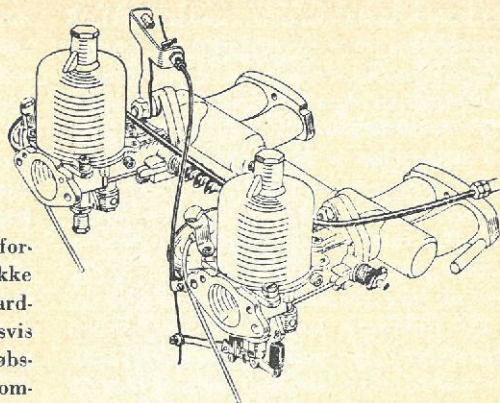
København — Randers

en indsugningsmanifold med bedre gennemstrømningsforhold.

Kompressoren er af mange grunde den enkleste løsning, fordi man omgår strømningsproblemerne og opnår en ensartet fyldning af cylindrene samt en vis forøgelse af kompressionstrykket uden indgreb i selve motoren. Virkningerne af kompressor på en ivoirigt uændret standardmotor vil dog hovedsageligt være større smidighed, navnlig i højeste gear, idet fordelingen af brændstoffet mellem cylindrene bliver væsentlig forbedret også ved lavere omdrejningstal. Nogen betydeligt øget tophastighed kan ikke ventes, men takket være den bedre brændstoffordeling tiltager accelerationsevn.

Der findes en lang række udmærkede kompressorkonstruktioner både engelske, schweiziske, italienske og franske. De europæiske er alle af Rootes- eller Zollertypen, mens amerikanerne specialiserer sig i centrifugalkompressorer. En god moderne kompressor koster fra ca. 1200 kroner, og de forskellige specialfirmaer leverer kompressorer klar til indbygning i diverse bilmærker. Selve montagen er ikke vanskelig. I almindelighed boltes kompressoren på indsugningsmanifolden, hvor karburatoren var anbragt. Karburatoren flyttes til kompressorens indsugningsåbning, og bortset fra eventuelle strålespidsforandringer og en ændret tændingsindstilling, er der ikke andet og mere at foretage end at tilkoble kompressorens drivhjul, der drives af ventilator/dynamoremme, hvorfor en ny og længere rem er nødvendig. Nogle kompressorer har selvmørende lejer, andre kræver et lille separat oliereservoir, hvorfra smøreløse tilføres dråbevis. Fabrikkerne giver fuldstændig montagevejledning. Moderne kompressorer er næsten lydløse, ukomplicerede i brug og vedligeholdelse og gør ikke en motor så »skrap«, at bilens almindelige opførsel ændres radikalt. Derfor er det egentligt uretfærdigt, når kompressorer betragtes med så megen mistro. En kompressor får heller ikke i sig selv benzinforbruget til at stige eller motorsliddet til at vokse — men den større ydeevne bliver jo benyttet, og ukritisk anvendelse af større

Tuningsudstyr til engelske vogne finder man ikke så meget af her i landet, men her er to SU-karburatorer af fabrikat Derington til Vanguard og Triumph.



effekt giver naturligvis et større benzinforsyning og mere slid på motoren, dog ikke alarmerende, for kompressorer til standard-motorer arbejder ikke med tilnærmelsesvis det tryk, som har været brugt i væddeløbsmotorer. Alligevel er selv en lavtrykskompressor et middel til »tvangsfordring« af en motor, og mange teknikere foretrækker at udnytte naturkræfterne frem for at tvinge brændstoffet ind i forbrændingskamrene.

»Naturmetoden« er imidlertid langt fra så lige til. Motorer er jo nogen pudsige størrelser og lider både af »spisevægning« og »afføringsstræghed«. Det er på disse to punkter, der først og fremmest skal sættes ind, hvis effekten skal sættes i vejret.

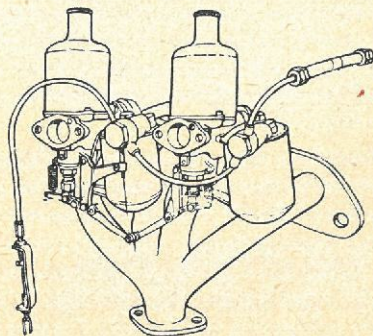
Lad os først tage spisningen, d.v.s. indsugningen. De fleste indsugningsmanifolds er fra fabrikernes side udprægede kompromisløsninger. Der skal tages hensyn til massefremstillingsproblemer og lagerforhold. Set fra fabrikernes synspunkt er en billig, støbt manifold med tålelig gennemstrømning og velegnet til kompakt opstabling på lager at foretrække, men den lægger i reglen brændstoffet temmeligt store hindringer i vejen.

Den bedste løsning er at anskaffe sig en special-manifold, og adskillige engelske, franske og italienske fabriker leverer forskellige vellykkede manifoldkonstruktioner til en lang række bilmærker. Priserne er højst forskellige og afhænger navnlig af, om manifolden er beregnet til flere karburatorer. Anskaffer man en special-manifold vil det erfaringsmæssigt betale sig at tage den ekstra udgift til en to-eller tre-karburator-manifold og de nødvendige ekstrakarburatorer, så motoren forsynes med en karburator for hver to cylindre. Denne ombygning giver friere gennemstrømning for brændstoffet og en langt mere ligelig brændstoffordeling mellem cylindrene. Man må imid-

lertid være meget omhyggelig med montagen, så portene i topstykket flugter nøjagtigt med manifoldens kanaler. Enhver ujævnhed vil danne hvirvler i brændstoffstrømmen og modvirke dennes rolige forløb. Det vil ofte være nødvendigt at file portene nøjagtigt til, og pakninger må klippes med den største omhu, så de ikke rager ind i rørene. Forresten kan mange gængse motorer forbedres en kende ved en tilpasning som beskrevet af standardmanifolden. Det er tålmodighedsarbejde, men lønner sig.

En vis polering af indsugningskanalernes vægge er også formålstjenlig, men egentlig højglanspolering er kun hensigtsmæssig på motorer til sprinter-præstationer. Derimod må alle større ujævnheder ubetinget fjernes, og alle skarpe knæk udjævnes, så brændstoffet kan strømme uhindret og uden hvirveldannelser.

Når der er sørget for en fri, vel fordelt



— og her er et lignende arrangement til Ford Prefect.

brændstoftilgang, kommer spørgsmålet om eventuelt at sætte større ventiler i topstykket. Det betaler sig i reglen, bl.a. fordi man samtidig kan montere mere varmebestandige udblæsningsventiler, og det er alligevel nødvendigt at slibe ventilerne som et led i tuningen. Desuden er det klogt at montere spænstigere ventiltjedre, helst dobbelte, så man er sikker på, at ventilerne lukker ordentligt ved højere arbejdhastighed og ikke »danser« på sæderne.

De beskrevne indgreb vil medføre, at stemplerne ved indsugningsslagene suger en større, mere ensartet mængde brændstof ind i forbrændingskamrene, og at brændstoffet kan nå hurtigere ind. Derfor vil motoren dels udvikle mere varmeenergi, dels kunne arbejde med en højere hastighed, men for at udnytte disse forbedringer vil det være bedst at hæve kompressionsforholdet til ca. 8,5:1 eller i hvert fald 8:1. Det afhænger af den enkelte motors konstruktion, hvorledes kompressionsforholdet lettest hæves. I de fleste tilfælde kan topstykket planslibes, så det nødvendige gods tages af. Er dette ikke muligt, fordi stemplerne eventuelt kommer i kontakt med ventilerne, må man anvende kuplede højkompressionsstempler med udkæringer til ventilerne, men det er en ret dyr fornøjelse. Knastakslen kan også ændres, så ventilerens åbningstider og -perioder forandres, men jeg vil fraråde eksperimenter på dette område.

Øget kompression giver et højere forbrændingstryk og derfor større effekt, men kræver naturligvis ubetinget anvendelse af super-benzin.

Efter at have givet motoren bedre brændstoftilførsel og en mere effektiv forbrænding melder sig det spørgsmål at skaffe motoren hurtigere af med forbrændingsprodukterne.

Opskriften på udblæsnings-modifikationer er næsten den samme som for indsugningen. Større ventilhoveddiameter af mere varmebestandigt metal, fjernelse af alle skarpe knæk i udstødningskanalerne — og såvidt muligt grundig polering, så den varme udblæsning har frit løb. I reglen betaler det sig at kassere fabrikens udstød-

ningsmanifold og i stedet montere en specialmanifold, der giver fri og harmonisk gennemstrømning. Under alle omstændigheder må manifold og udstødningsporte tilpasses meget akkurat. Den af fabrikken leverede lydpotte er oftest kassabel og bør udskiftes med en specialpotte, der ikke frigiver mere larm, men lader gassen passere mere uhæmmet.

En omhyggelig ændring efter de her beskrevne retningslinier vil gennemgående øge en motors effekt med op til 20 pct. og tillade arbejdhastigheder, der ligger godt 10 pct. over det hidtil maximale omdrejningstal. Vognene opnår derfor en betydeligt forbedret acceleration og en forøgelse af tophastigheden. Kort og godt: den stilsfærdige husholdningsbil får personlighed. Det er blot ikke alle, der sætter pris på de nye egenskaber.

For det første flytter det maximale drejningsmoment sig og gør sig først gældende ved et højere omdrejningstal. Motoren »tager« først ved en større arbejdhastighed, så langsom kørsel i højt gear bliver umulig. Selv i lavere gear skal der vises motoren mere hensyn, og koblingen skal betjenes med stor omhu for at sikre en blid glidende start. Motoren får meget let den typiske »højkompressions-tøven«, d.v.s. at den »stammer« en kende under ca. 2.000 o/m, men så begynder den at tage, og til gengæld holder den ved langt højere op i omdrejningerne.

På en vogn, jeg nylig ombyggede efter den gængse recept, er tophastigheden øget fra 115 til 140 km/t, og accelerationen mellem 80 og 120 km/t er blevet fremragende, men til gengæld skal vognen sættes i gang med en vis delikatesse for ikke at ruske i transmissionen.

Det minder mig om, at man må lægge megen vægt på vognens transmission, inden en ombygning foretages. Er der vibrationsperioder, kan man godt opgive planerne. Gearkassens udvekslingsforhold spiller også en rolle for den glæde, man får ud af sine anstrengelser. Ofte er det iøvrigt fristende at få en højere udveksling mellem kron- og spidshjul i bagakslen, men den derved opnåede højere tophastighed nedsætter accel-

rationen. Montering af særligt overgear er nok den bedste løsning, men det bringer regningen yderligere i vejret med en 15--1600 kroner.

Når de mekaniske indgreb er foretaget, vil det betale sig at ofre stor omhu på tændingsindstilling, valg af den rette tændrørstype, forsøg med ekstra benzinpumpe, fin-justering af karburator(erne) o.s.v., ellers kan en del af den nyfundne effekt meget let gå fløjten. Det elektriske system må være i tip-top stand, og en kraftigere tændspole vil være en gevinst.

Hvad er så prisen for en sådan ombygning? Ja — materialerne vil beløbe sig til et sted mellem 1.000 og 2.000 kr. uden overgear. Hertil kommer arbejdslønnen, hvis man ikke selv gør det fornødne.

Rent driftsmæssigt vil det være klogt at regne med et noget øget benzinformbrug — fordi man udnytter de nyere kræfter — og også en kende mere olie. Desuden bliver vognen mere nervøs at køre og mere følsom overfor mangfoldige vedligholdelser.

Er det umagen værd? Svaret må helt afhænge af den enkeltes indstilling, men en forbedret bil, en ulv i fåreklæder, giver sin ejer større glæde ved kørslen og større bilforståelse. Derfor kan ombygningen medføre større trafiksans og skabe en bedre bilist.

Selvfølgelig er der også en vis tilfredsstillelse ved at kunne overraske større og dyrere biler, men det er egentlig ikke nogen moralsk begrundelse for at ændre en bil. Det vigtigste er at skabe en vogn, som er i større harmoni med sin ejers kørsel — og det forpligter at have en hurtig bil, ikke mindst når den ser uskyldig ud.

★

P.S. Det er selvfølgelig nok så interessant at tune en motor efter egne udregninger og hovedsageligt ved hjælp af eget arbejde i form af polering, eventuelt større porte, ændret kompressionsforhold o. s. v., men dette arbejde kan blive langvarigt og også kostbart på en bilmotor. Vi har nogle artikler om tuining under forberedelse, og medens vi går helt op til den hårdeste tuning er der også taget hensyn til almindelig mekanisk og økonomisk kvalitetsforbedring.



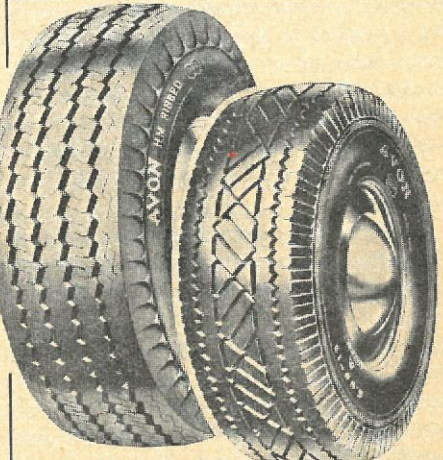
Ate

Ventiler
Ventilstyr
Ventilsæder
Panserventiler

til næsten alle
mærker og år-
gange.

En udskiftning til
de berømte Ate-
ventiler er en
forbedring af mo-
toren.

Generalrepræsentant for Danmark:
PETER SKARRING
COLBJØRNSSENSGADE 28
København V., EVa 5202



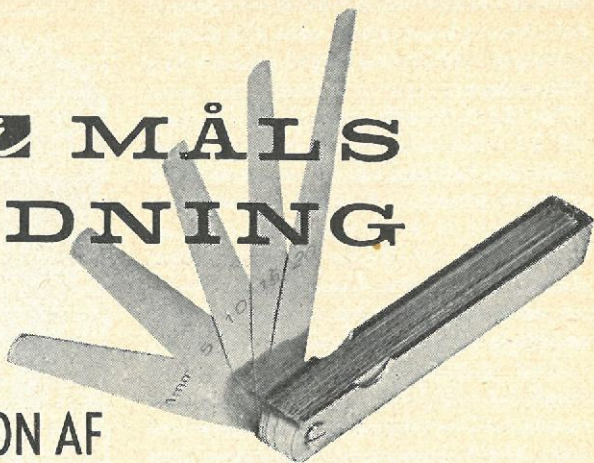
Uanset størrelse og mønster — den bedste konstruktion og den fornemste kvalitet finder De i

AVON

Avon India Rubber Co., Ltd. Vester Fælledvej 6-8, Kbh. V

DE *små* MÅLS BETYDNING

EN BESKEDEN HOVEDREPARATION AF KARBURATOREN KAN LØSE MANGE PROBLEMER



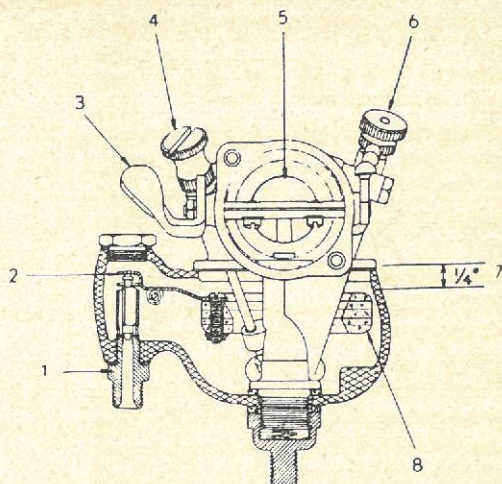
Der er noget hyggeligt ved at nusse i fast rutefart mellem garagen og kælderens filebænk, alt imedens man udfører nyttige forsøg og anstiller visse tekniske betragtninger. Medens man således står ved filebænken og med mikrometerskruen udmåler forskellige karburatornåle, slår det en, at det i grunden er noget mærkeligt primitivt noget, man går og arbejder med i en tid, da Sputnik'er racer rundt om Jorden, medens små aluminiumskugler udskudt fra en base i Amerika forlader denne jord for bestandigt på vej et eller andet sted ud i himmelrummet.

Og alt imedens man så småt er begyndt at kævles i FN om, hvem der skal være de retmæssige ejere af de forskellige planeter og kloder i himmelrummet, forbereder man så småt en artikel om karburatorreparationer — inderst inde håber jeg, at der på de forskellige fremmede himmellegemer vil sidde nogle ganske alvorlige gutter, der kan fortælle FN alt om, hvem disse kloder tilhører. Indrømmes skal det, at det er meget interessante forsøg, der foretages på begge sider af jerntæppet, blot kunne man tænke sig en lidt mere human og fredelig baggrund. Medens tankerne således går på flugt til fysiske eksperimenter, man næsten ikke fatter rækkevidden af, er det vidunderligt beroligende at stå med en karburatornål i

hånden — her er der da noget, man kan tage og føle på, og her er små fysiske forsøg med den fredeligst tænkelige baggrund.

Som vore læsere måske vil erindre, blev der på *Alberto* udskiftet en svømmerventil samtidig med et benzinfilters montering, og denne nye ventil havde en vidunderlig virkning på såvel motorgang som benzinforbrug. For at få lidt klarhed over hele spørgsmålet blev den gamle ventil puttet i karburatoren igen, og en gasanalyse viste, hvad vi i forvejen var klar over, at blandingen var temmelig fed op til de maksimale omdrejningstal, hvor den forekom at være normal. Så puttede vi den nye ventil i igen, og så var blandingen tilfredsstillende igen — hele omdrejningsområdet. Som vi allerede dengang bemærkede, blev ventilen udskiftet på grund af slid, der bevirkede, at ventilen skulle løftes højere op for at lukke, og dette gav en lidt forøget svømmerstand. Ved hjælp af mikrometerskruen og en sammenligning mellem den nye og den gamle ventil kom vi til det resultat, at den gamle ventilstift gik $3/10$ mm højere op i ventilsæderøret end den nye ventil, og ved en udmåling af svømmerarmen viste det sig, at der er en udveksling gennem vægtstangen på $6:1$ — med andre ord: Svømmerstanden hæves reelt $6 \times 0,3 = 1,8$ mm, og det har betydning!

I den her viste Schepler karburator er der en udveksling på ca. 5:1 mellem midten af svømmerlegemet og svømmerventilen. Se iøvrigt teksten, der omtaler forholdet i Alberto's Weber-karburator. (2: Svømmerventil. 8: Svømmer.)



Dette fik mig til at tænke på et gammelt bjergkørseltrick, der måske kræver lidt nærmere forklaring. Det er en kendt sag, at en motor er meget tilbøjelig til tændingsbanken under bjergkørsel, og dette fænomen plejer man at henhøre direkte til den tynde luft. Dette er tildels også rigtigt, men ganske vist kun ad omvejen kan man komme frem til en fornuftig forklaring, for umiddelbart skulle man mene, at man ved en given åbning af gasspjældet under bjergkørsel i den tynde luft ville få en mindre fyldning af motoren og dermed nedsat kompressionstryk. Dette skulle give mindre mulighed for tændingsbanken, og det er i virkeligheden også tilfældet, men når bankefænomenet alligevel er fremherskende under bjergkørsel i den tynde luft, skyldes det forskellige faktorer. For det første belastes motoren ret hårdt således, at den bliver varmere end normalt, og meget ofte kan det være vanskeligt at vurdere en stigning så nøjagtigt, at man rettidigt skifter ned i gear, og resultatet bliver, at motoren i udpræget grad får lov at sejttrække — man har altså stor åbning af gasspjældet i forhold til motorens øjeblikkelige omdrejningstal. Benytter man imidlertid sine gear flittigt og fornuftigt, kan man i de store højder alligevel få tændingsbanken, og dette skyldes, at der på grund af den tyndere luft er mindre gennemstrømningshastighed gennem karburatoren, og det medfører igen, at

der bliver revet en mindre mængde benzin med luftstrømmen ind i forbrændingskammeret, og så har vi den magre karburering, som giver tændingsbanken. Det lille trick, der indledningsvis blev omtalt, lader sig kun udføre ved visse motorcykelkarburatorer, idet det skal være stutsbespændte karburatorer, der lader sig dreje således på stutsen, at svømmerhuset hæves en smule i forhold til blandekammeret, og på den måde får man faktisk en højere »svømmerstand«. Benzinen står nu ikke lige under strålerørets udmunding i blandekammeret, men på højde med eller snarere lidt over, og dette hjælper karbureringen på en sådan måde, at mere benzin bliver revet med ind i karburatoren, og man får altså en nogenlunde normal karburering trods den tynde luft. Den rigeligere benzinmængde medvirker naturligvis også til at nedkøle motoren, og man undgår på den måde tændingsbanken. Dette lader sig ikke uden videre udføre med flagebespændte karburatorer eller bilkarburatorer, og der må man i reglen ty til at stille tændingen lidt tilbage, hvilket er det samme som et kunstigt nedsat kompressionsforhold.

Igen gennem den tekniske brevkasse er vi blevet klar over, at mange motorcyklister har karburatorbesværigheder trods det, at de opgivne justeringer er fuldkommen i overensstemmelse med fabrikkernes forskrifter. Meget ofte skyldes en for mager

karburering, at en stutsbespændt karburator er blevet drejet lidt således, at svømmerhuset »hænger« i forhold til blandekammeret, og det giver en sænket svømmerstand med for mager karburering til følge. Hovedreglen ved disse karburatorer er den, at svømmerhuset skal sidde nøjagtigt lodret, ligegyldigt fra hvilken vinkel karburatoren betragtes. Vi har ved tidligere lejligheder omtalt, at man på motorecyklekarburatorer, ved hvilke svømmerhus og blandekammer udgør to separate enheder, der er samlet ved hjælp af en banjoforbindelse, kan komme til at hæve eller sænke svømmerstanden, hvis man i denne banjoforbindelse benytter uoriginale pakninger eller f. eks. vil gøre det rigtig godt ved at benytte to pakninger i stedet for en enkelt på den ene side af banjoen, nærmere betegnet mellem svømmerhusets banjo og blandekammeret. På de karburatorer, der er udformet med en selvstændig svømmerventil, kan svømmerstanden hæves, når ventilen bliver slidt, som omtalt i tilfældet med Alberto. Disse karburatorer er Solex og Schepler.

Den mest udbredte karburatorfejl er imidlertid slidte nåle og slidte strålerør, og det er netop det, vi går og eksperimenterer med for øjeblikket. En samling godt brugte karburatornåle til Bing karburatorer og nåle samt strålerør til Amal karburatorer viser højst afvigende diametermål fra tilsvarende nye nåle, og det er da også indlysende, at der med tiden finder et slid sted på disse dele. Tænk på hvor mange gange en karburatornål skal glide op og ned i strålerøret under den almindelige kørsel, og på firetakt-motorerne er der absolut ikke noget smøremiddel, medens den olieblandede benzin i totakterne giver en udmærket smøring, der da også medfører, at totakterne rammes mindst på dette område.

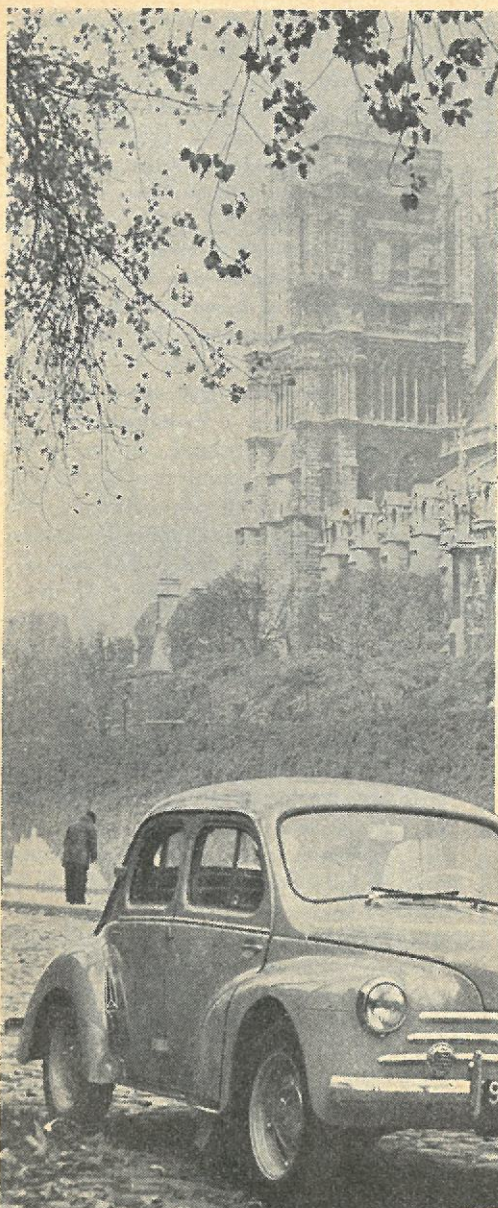
Nogle tilfældigt valgte eksempler viser, at disse slidte nåle og strålerør i virkeligheden svarer til, at nålen er blevet hævet ikke mindre end to hak i forhold til gasspjældet, og hvad det vil sige for karburatorens funktioner, er ikke så vanskeligt at sige. Umiddelbart vil man måske undre

sig over, at benzinforbruget ikke er gået voldsomt i vejret, men dette skyldes, at der samtidig finder et slid sted på gasspjældet, og den indsugede forbrændingsluft vil derfor i nogen grad gå udenom spjældet ind i motorens indsugningskanal, hvor denne rene luft blander sig med den luft, der på reglementeret vis har passeret under spjældet og over strålerøret, hvor en rigelig mængde benzin er blevet revet med. Så kunne man naturligvis sige, jamen så er alting jo i orden, for den fede karburering på grund af slidt nål og slidt strålerør ophæves altså af den luft, der trænger uden om gasspjældet. Det er helt rigtig, men det er kun ved et ganske bestemt omdrejningstal, at karbureringen bliver korrekt, og sætter man nu et slidt spjæld samt slidt nål og strålerør i en ellers udmærket og korrekt justeret motor, vil man opdage, at det faktisk er umuligt at justere karburatoren således, at den går rent og perfekt ved alle omdrejningstal.

Dette forhold er forklaringen på, at en motor ved nogle omdrejningstal viser udpræget tegn på for mager blanding, medens den ved andre omdrejningstal klart tilkendegiver, at den får for megen benzin, skønt karburatorjusteringen er nøjagtig, som fabrikken foreskriver det.

I og for sig er der også noget urimeligt i, at man betragter det som en selvfølgelig ting at udskifte tændrørene, efterhånden som disse bliver slidt og forbrændt, medens man regner med, at karburatorens bevægelige dele kan holde til evig tid.

Hvis mindre kyndige motorecyklister har en sådan slidt karburator og finder ud af, at den uregelmæssige motorgang og andre mærkelige symptomer skal føres tilbage til karburatoren, vil de i ni af ti tilfælde begynde at eksperimentere med dyserne. En lille forespørgsel hos importøren af Bingkarburatorer og importøren af Amalkarburatorer viser da også, at det største og næsten eneste reservedelssalg til karburatorer ligger i dyserne. Vi skal ikke påstå, at en dyse ikke kan slides med tiden, for det kan den selvfølgelig, men som et løseligt skøn vil vi regne med, at en dyse stort set kan holde tre motorecykler ud, så der er altså



RENAULT

4 CV

En rigtig bil med en lydløs vandkølet motor

Renault 4 CV er bygget op om fire voksne personer, og de har hver sin dør til bekvem ind- og udstigning. Den fastliggende motor og den rene pendulakselophængning af baghjulene giver de så berømte entydige køreegenskaber og dermed sikkerhed og køreglæde. Den økonomiske fire-cylindrede motor bruger ikke mere end en liter pr. 20 km ved almindelig gennemsnitskørsel, og forbruget er derfor endnu mindre på langture.

Renault 4 CV kan leveres med solskinstag for en merpris af kr. 441,- og den automatiske Ferlec kobling, der er gennemprøvet på de serieproducerede vogne i mere end tre år, kan leveres for kun kr. 1000,-.

Pris incl. afgift

kr. 12.093

med varme og
defroster.

*Kraftigere hjul og
bremser på 1958
modellerne.*

Slidstyrke frem for alt

Den firecylindrede Renault motor har cylindre fremstillet af en speciel legering med stort cromindhold, hvilket giver en næsten grænseløs holdbarhed. Ventilene er effektivt kølet, og den vandkølede motor arbejder indenfor konstante temperaturer, hvilket udelukker »thermo-chocks«. Ved fuldstændig afspærring af køleluften, kan motoren i løbet af rekordagtig kort tid bringes op på arbejdstemperatur — det er forklaringen på Renault motorens lange levetid.

IMPORTØR: BRDR. FRIIS-HANSEN A/S . SEJRØGADE 15 . KØBENHAVN Ø

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. **78,—**

Prima gummi **106,50**

Dobb. stof, **128,—**

2 farver, **138,—**

Imprægn. gear-
dine med uldfoer **168,—**

Grønlandsmodel
med hætte og
teddy-bear foer **228,—**

Parco coat m. aftagelig hætte og
teddy-bear foer. **159,50**

Scooter-coat, 4 farver,
prima lodenstof. **98,—**

Styrthjelme

Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T.,
mange farver, fra **29,50**

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøj

MOTOR DRESS

Bløsegaardsgade 24

NOra 2536

Motor

LOMMEBOGEN 1958

er udkommet. Pris 4,25

Med et væld af oplysninger der
interessere alle motorkørere.

Fås i enhver boghandel

JØRGEN HALKIER'S FORLAG
ØSTERBROGADE 54, KBH. Ø

ikke spor grund til at skifte dyse, hvis det ellers er den korrekte.

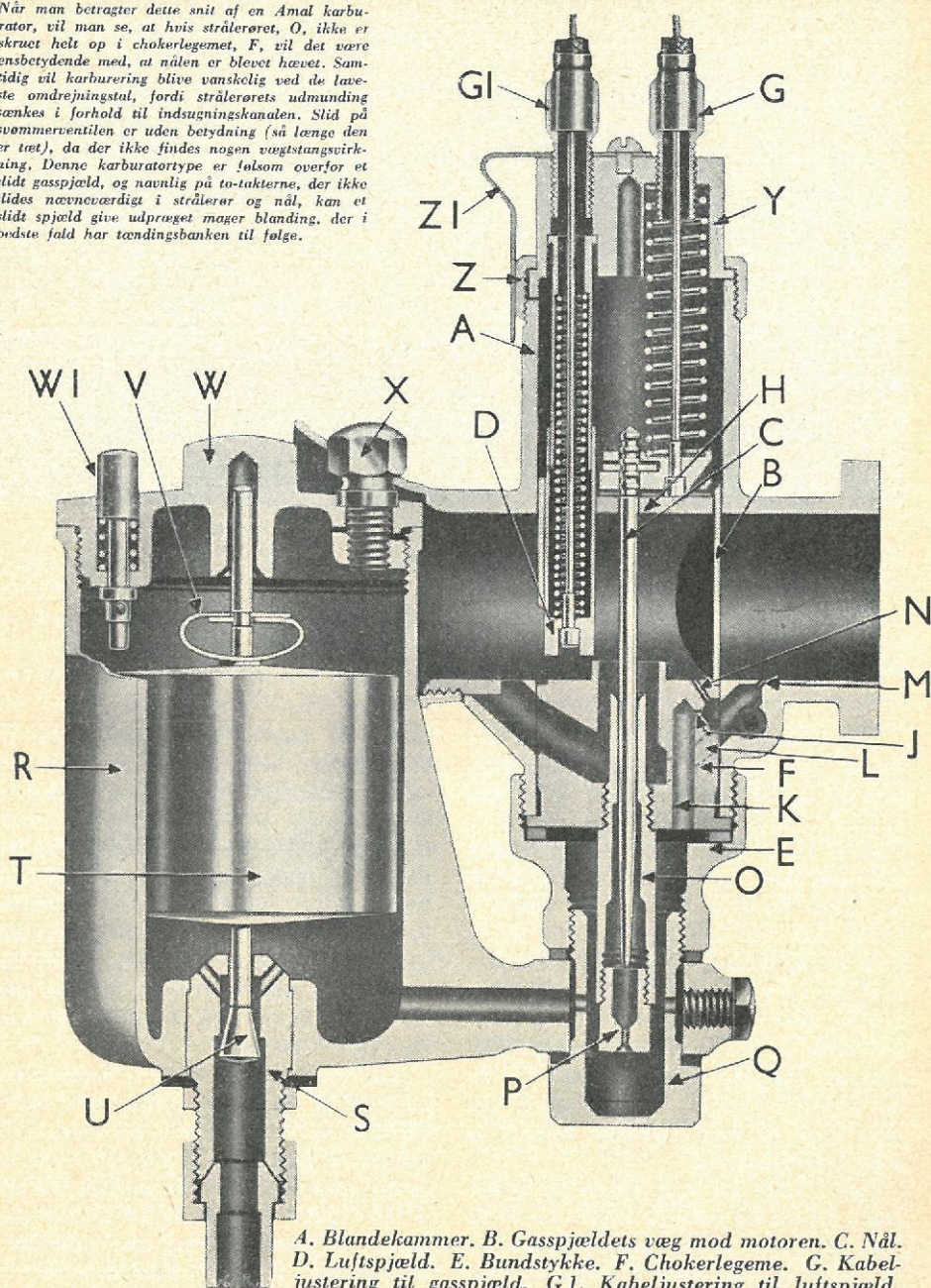
Ved ganske jævne forsøg kan man sætte disse slidte nåle og strålerør i en sund motor og tilmed montere et gasspjæld, der er så slidt, at det klapper i vilden sky. Alt foregår på den mærkeligste måde, og det er bogstavelig talt ikke til at justere karburatoren, men så snart vi nærmer os tophastighed, er der intet i vejen. Her ligger netop beviset for, at dysen har så uendeligt lidt at sige, for først når vi har passeret 2/3 af tophastighed og nærmer os maskinens absolutte maksimum, har såvel nål som strålerør og spjæld i hovedtrækkene tabt den regulerende betydning, og nu er det dysen, der har overtaget den regulerende funktion i forhold til den insugede luftmængde og gennemstrømningshastigheden. Motorecyklisterne kan derfor ikke gøre sig selv nogen større tjeneste end at få dysen også kaldet strålespiden væltet ned af piedestalen for i stedet at hellige nål, spjæld og strålerør tilsvarende større opmærksomhed.

For bilisternes vedkommende er det hovedsagelig svømmerstanden og faren for falsk luft, der har interesse. Hvis man skal være ganske ærlig, så er det jo uhyre sjældent, at man efterser karburatorens bespænding til indsnagningsmanifolden, og ikke så sjældent kommer der falsk luft ind på dette sted. Hvis karburatoren har en vacuumforbindelse til f.eks. vindspejlsviskere, rudevaskere eller lignende, må man også engang imellem efterse disse slanger og navnlig bespændingerne, da den mindste utæthed på disse steder vil give falsk luft og følgelig for mager karburering.

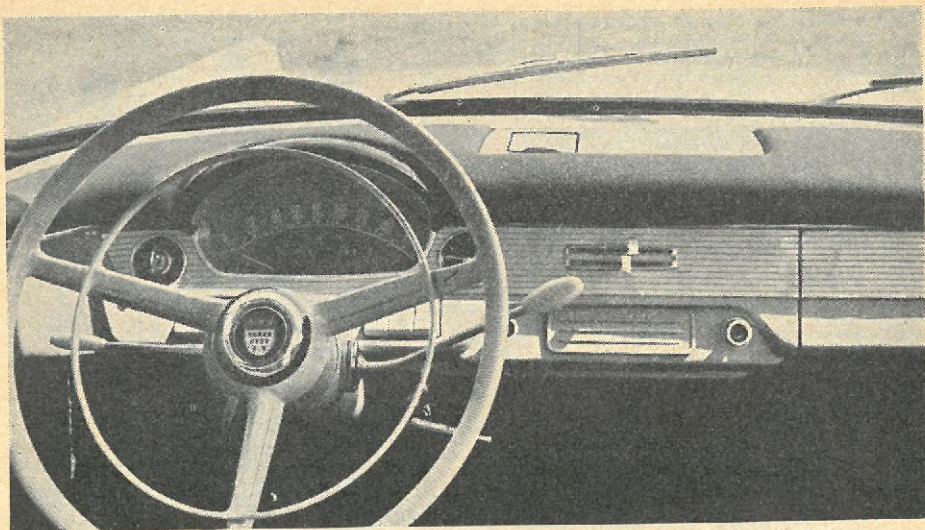
Bilkarburatorernes drejespjæld bliver naturligvis også slidt (navnlig da mange glemmer overhovedet at smøre dem), og også ved spjældets aksel kan der trænge falsk luft ind.

Den smule arbejde og de yderst beherskede udgifter, man ofrer på at gøre sin karburator i stand, kommer så rigeligt hjem igen ikke alene i form af forbedret økonomi, men også med en langt bedre og mere præcis motorgang.

Når man betragter dette snit af en Amal karburator, vil man se, at hvis strålerøret, O, ikke er skruet helt op i chokerlegemet, F, vil det være ensbetydende med, at nålen er blevet hævet. Samtidig vil karburering blive vanskelig ved de laveste omdrejningstal, fordi strålerørets udmundning sænkes i forhold til indsugningskanalen. Slid på svømmerventilen er uden betydning (så længe den er tæt), da der ikke findes nogen vægtstangsvirkning. Denne karburatortype er følsom overfor et slidt gasspjæld, og navnlig på to-takterne, der ikke slides nævneværdigt i strålerør og nål, kan et slidt spjæld give ulprøget mager blanding, der i bedste fald har tændingsbanken til følge.



A. Blandekammer. B. Gasspjældets væg mod motoren. C. Nål. D. Luftspjæld. E. Bundstykke. F. Chokerlegeme. G. Kabeljustering til gasspjæld. GI. Kabeljustering til luftspjæld. H. Gasspjældets overdel. J. Benzinkanal. K. Benzinkanal. L. Luftkanal. M. Tomgangsstrålerør. N. Luftkanal. O. Strålerør. P. Dyse. Q. Monteringsbolt for svømmerhus. R. Svømmerhus. S. Udskifteligt ventilsæde. T. Svømmer. U. Svømmernål med ventilhoved. V. Fjederlås. W. Svømmerhusets topstykke. W1. Tipperknap. X. Monteringsbolt.



Instrumentbordet i Taunus 17 M. Overkanten på panelet er polstret.

Vi prøvekører **TAUNUS 17 M** Af Mogens H. Damkier

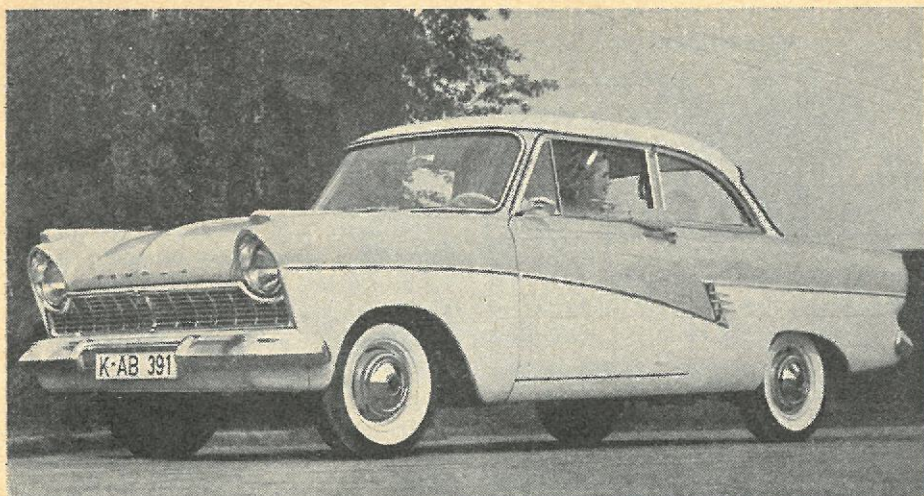
Det er måske nok lidt voldsomt at tale om et vendepunkt i automobilindustrien, men det er dog ganske tydeligt, at der med Taunus 17 M er hejst nye signaler. Sol og vind er blevet noget mere ligeligt fordelt, idet man ikke udelukkende har skelet til publikums form- og farvemæssige ønsker, i hvilke man har indbygget en eller anden form for spilleværk, så vognen desforuden også kan køre — man har i stedet givet publikum, hvad publikums er, i form af karosseri, farve og små narrestreger, medens teknikkerne (og ikke salgsafdelingen) har rådet suverænt over det tekniske udstyr, der tager sigte på sund mekanisk fornuft og gode køreegenskaber.

Ford i Köln har også afstået fra at deltage i det om sig gribende kapløb om at tilbyde det størst mulige antal hestekræfter, og i stedet har man stillet den opgave: Hvor hurtigt skal den kunne køre i marchhastighed, hvilken accelerationsevne (og dermed stigeevne på bjergveje) vil være påkrævet, og hvor mange hestekræfter samt hvor stort drejningsmoment skal vi bruge til det. Re-

sultatet er blevet en 1,7 liters motor på 67 hk (SAE), hvilket giver vognen en top- og marchhastighed på 125 km/t, hvilket erfaringsmæssigt er en ønskelig, men også fuldt tilstrækkelig værdi til europæiske forhold — de udprægede motorveje taget med i betragtning. Der er altid noget betryggende i den tanke, at en leverandør tænker lidt på kundens økonomiske fordele i stedet for at lade ham betale for noget, han slet ikke har brug for, medens dette »noget« blot skal være lokkemad.

Man kan på intet punkt sammenligne model 17 M med de to eksisterende modeller 12 M og 15 M, for selv om enkelte elementer er gengangere i alle tre vogne, så er det uvæsentlige detaljer, medens alle mål er anderledes i 17 M, og forhjulsophængningen er samme system, som anvendes i de engelske og franske Ford-modeller.

Det selvbærende karosseri leveres både med to og med fire døre, og bortset fra en heldig linieføring er der ikke noget at sige om den ting. Det skal dog nævnes, at man har anbragt reservehjulet under gulvet i



Taunus 17 M findes både som to- og som fire-dørs sedan. Positionslysene kan virke lidt påklistede, men de virker ganske glimrende som „retningsantenner“ i tæt trafik.

bagagerummet, og en lem i gulvet giver adgang til hjulet. Det er ganske morsomt at se, hvordan reservehjulet efterhånden bliver puttet mere og mere af vejen, og her er det altså helt borte med bagagen stuvet oven på. Ved næsten alle modeller, der kom frem direkte efter krigen, var det et stort salgsargument, at reservehjulet var let tilgængeligt, samt at man ikke behøvede at fjerne bagagen, når hjulet skulle frem. Den gang var det endnu i al for frisk erindring, hvordan en eller flere punkteringer var daglig kost på grund af det udslidte gummi, og når man købte en ny vogn, så skulle reservehjulet så sandelig også være til at få fat i uden for meget besvær.

Efterhånden har man dog gjort den erfaring, at det let tilgængelige reservehjul sad så tilpas meget i vejen, at alt andet i bagagerummet blev temmelig utilgængeligt, eller også blev rummets effektive volumen af så kinesiske mål, at kun små og uhensigtsmæssige kufferter lod sig anvende. Og hvor tit punkterer man så, medens bagagerummet er fyldt med pakkenelliker? Jeg personlig har aldrig oplevet det, så skulle det endelig ske en enkelt gang, vil det ikke i nævneværdig grad påvirke min arbejdssky natur at fjerne det hele for at få fat i reservehjulet, når jeg til gengæld kan nyde godt af fornuftige pladsforhold i bagage-

rummet. Med en vis misundelse kan de fleste bilister derfor kaste et blik i det store og velformede kuffertrum på 17 M.

Ja, stort kuffertrum og stor torpedo, det er det, der giver den nye Ford de relativt store, udvendige mål, for bortset fra bredden er de indvendige mål i passagerafdelingen ikke forøget mærkbart i forhold til de tidligere Taunus modeller. Disse tilsyneladende unødvendigt store mål på motor- og bagagerum har imidlertid betydning for vognens retningsstabilitet — jo længere bræt en cyklist har bundet til sin cykel, des vanskeligere vil han kunne dreje om et hjørne. Og retningsstabilitet er en nødvendighed, hvis man ikke skal trættes af at køre en vogn på en motorvej med 125 km/t den ene time efter den anden, hvilket er ganske almindeligt på de tyske autobaner.

Der er gjort en hel del ud af karosseriets indvendige udstyr med gode sæder, askebæger ved begge sider af bagsædet, hensigtsmæssige låse på dørene, blødfrit bakspejl og stort, lukket handskerum. Forsædet er desværre udformet som sofa, der glider på en skrå skinne under indstillingen således, at sædet løftes op, samtidig med at det køres frem. At dette skal være så strålende en idé, er lidt vanskeligt at indse, medens det ville have været udmærket, om sædet kunne hæves og sænkes uafhængigt

BENZINFORBRUG

40 km/t	6,3 l/100 km
60 "	7,0 "
80 "	8,3 "
90 "	8,9 "
100 "	9,8 "
120 "	12,8 "

af bevægelsen frem og tilbage. For en langbenet person, der ønsker at sidde tæt på rattet, kan det blive vanskeligt at få plads til knæet for gearstangen, og rent geometrisk betragtet skulle et sådant sæde være beregnet for en ganske bestemt benlængde. Hvis en lille, kortbenet person ønsker at komme længere frem til pedalerne, bliver sædet samtidigt hævet således, at han eller hun får omtrent lige vanskeligt ved at nå. Derimod er det ganske fortræffeligt, at ryglænet på forsædet kan indstilles til forskellige ønskede kørestillinger, og det er endda så raffineret udformet, at man med én og samme indstilling kan anbringe sig i flere forskellige positioner uden at miste den gode støtte i ryggen, og på den måde undgår man på langtur at blive træt i lår og ende (overfor de mest fintfølede af vore læsere må jeg udtrykke min beklagelse over, at jeg enten aldrig har kendt eller også har glemt de latinske betegnelser for disse legemsdele).

Det er et dejligt stort rat, man får i hæn-
derne, og af sikkerhedsmæssige hensyn er
navet forsænket, medens hornkontakten er
udformet som en ring indenfor ratfælgen.
Pedalerne er hængslet for oven, og de er
udformet med en størrelse og en indbyrdes
afstand, der gør det muligt at køre i ver-
dens største træskostøvler uden at ramme
mere end den tilsigtede pedal, hvilket vir-
ker velgørende, når man i sin egen vogn
kan ramme alle tre pedaler på én gang med

ACCELERATIONSEVNE

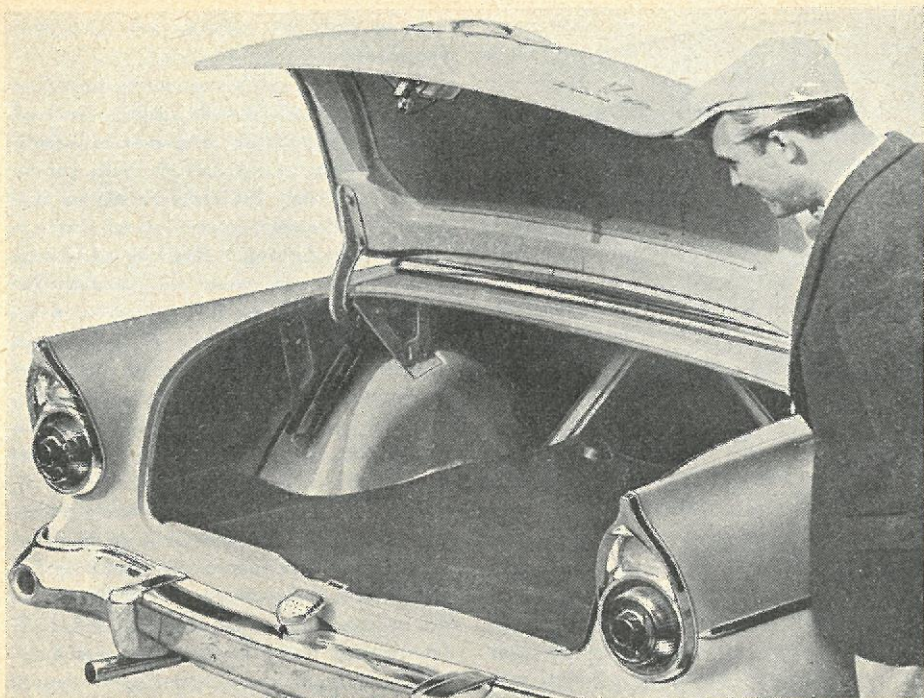
0-40 km/t	3,6 sek.
0-60 "	7,6 "
0-80 "	12,6 "
0-100 "	20,0 "
0-120 "	41,3 "
0-400 meter	21,5 sekunder

forholdsvis civiliserede sko af størrelse
ca. 43.

Og se så her hvor hensynsfuldt man har
taget på spørgsmålet om automatisk afviser-
kontakt eller ikke automatisk kontakt. Den
tilpas lange kontaktarm, der ligger til ven-
stre under rattet, har foruden de tre kon-
taktstillinger med automatik også tre stil-
linger uden automatik — når blot man løf-
ter armen lidt i vejret, giver det et lille
knæk som i en almindelig afbryderkontakt,
og så er automatikken sat i funktion.

Kontakterne for positionslys, kørellys,
eventuel tågelygte, instrumentbelysning, ven-
tilationsblæser og vindspejlvisker er anbragt
som tangentrykknapper i den underste del
af instrumentbordet foran ratstammen, og
umiddelbart til højre for denne finder vi
parkeringsbremsen. Instrumenterne er sam-
let i et enkelt aggregat, der indeholder spee-
dometer med kilometertæller og triptæller,
kølevandstermometer, benzinstandsmåler, to
røde kontrolllys for blinklyset, grøn lade-
kontrollampe, blå fjernlyskontrol og rød
olietryksskontrol. Midt på forpanelet sidder
to håndtag, der regulerer luftmængden til
henholdsvis defroster og direkte »fodvarme«
samt kontrollerer lufttemperaturen. Når tem-
peraturregulatoren sættes på fuld varme,
startes blæseren samtidig automatisk. Ur og
elektrisk cigartænder fuldender udstyret.

På baggrund af dette fyldestgørende og
gennemtænkte udstyr virkede det lidt cho-
kerende, at vi under klargøringen af vognen
kunne konstatere, at man sparede en enkelt
lille billig gummihætte til nogle få øre ved
det konstant strømførende starterkabels til-
slutning ved startermotoren. Helt til venstre
på instrumentbordet sidder den kombi-
nerede start- og tændingskontakt, der natu-
rligvis aktiverer selvstarteren over et relæ
— derfor er der konstant spænding på den
store møtrik, der fastholder kablet til re-
læet. Da benzinpumpen sidder i den umid-
delbare nærhed, ville det være formåls-
tjenligt, om man anbragte en ordentlig
gummihætte over denne tilslutning. Med
den skruenøgle, der skulle løse pumpens
rør således, at benzinnåleapparatet kunne
tilsluttes, lykkedes det at trække en stor,



Efter reservehjulets forsvinden er der blevet usædvanlig reel plads i bagagerummet.

smuk gnist ved berøring af starterkablet — den slags kan være lidt upraktisk under f. eks. reparation eller rensning af pumpen.

Den firecylindrede, topventilede motor er monteret med en Solex karburator, der har automatisk choker, som arbejder ret »magert«, så man i mildt vejr ikke får motoren fyldt med benzin, og af samme grund er der tillige en almindelig håndchoker. Ved den nævnte karburator kunne man konstatere et ret sjældent fænomen nemlig udpræget karburatoris ved temperaturer helt op til $+ 8^{\circ}$ Celcius, medens man normalt kun forventer at finde disse isforekomster op til temperaturer på $+ 4^{\circ}$. Det er dog kun i en ganske kort periode efter ca. 4 kilometers kørsel, og det forsvinder, så snart motoren er nogenlunde gennemvarm.

Bortset fra slagvolumen minder motoren i sin opbygning om de tidligere Taunus-motorer, men den er udformet med en overmåde heldig hånd, fordi den afgiver et godt drejningsmoment lige ved de rigtige omdrejningstal, og de tre fremadgående gear er afstemt overordentligt fint til drejnings-

momentkurven. Gearkassen er iøvrigt synkroniseret mellem alle tre gear, hvilket af de fleste vil blive betragtet som en kjærkommen lettelse ved bykørsel.

Udsynet fra førersædet er udmærket, og kørestillingen er god, men det kniber som sagt lidt med pladsen til det højre knæ, når det er en langbenet person, der sidder ved rattet.

Gearskiftningen er let og præcis, koblingen kræver kun et beskedent aktiveringstryk. Accelerationen er fin, og navnlig andet gear sender vognen godt af sted, når man har brug for maksimal accelerations-ejne, men i den daglige kørsel er det vel nok mest det ret imponerende kraftoverskud ved 60—70 km/t, der gør sig gældende. Uden at gå ned i gear accelererer vognen frem på en meget overbevisende måde, og på den facon føler man at have et stort, sikkerhedsmæssigt kraftoverskud ved alle hastigheder under 100 km/t.

Det gode drejningsmoment kommer også til udtryk gennem vognens suveræne foragt for stigninger på vejen, og den ryger op ad

bakkerne selv med fuldt læs på vognen. Dette er måske ikke af så stor betydning for de flade danske forhold, men på de lange og stejle stigninger i udlandet er det en egenskab, der så sandelig ikke må undervurderes.

Og så er vi kommet frem til det egentlige ved denne vogn nemlig affjedring og køreegenskaber. Tyskerne har selv kaldt den *det flyvende tæppe*, og det er måske slet ikke så dum en betegnelse. Ved den første præsentation af vognen blev den demonstreret på et militært øvelsesterræn, der kan betegnes som ret vanskelige trialetaper, og her fik vi selv lejlighed til at prøve vognen. Kørsel af den art fortæller naturligvis intet om køreegenskaberne, og den ret store udveksling i styretøjet er ikke netop velegnet til trialkørsel, men prøven fortalte så meget desto mere om affjedring og navnlig dæmpning. De fleste affjedringssystemer vil under disse omstændigheder sørge for, at såvel kører som passagerer med passende mellemrum bliver smidt op i loftet, men dæmperne var så overlegne, at man sad ro-

ligt og bekvemt, selvom der naturligvis var voldsom slinger i valsen.

Endnu mere overbevisende virker affjedringssystemet på navnlig dårlig landevej, og som den primitive sjæl, man er, glæder man sig over, at det kan lade sig gøre at opnå en næsten fuldendt affjedring med gammelkendte elementer i en tid, da man ellers finder luftpuder aktiveret ad hydraulisk vej som det eneste saliggørende. For rigtigt at kunne vurdere affjedringen må man imidlertid kende sin egen og andre vognes reaktion på en bestemt dårlig vejstrækning, for man finder aldrig en dårlig vej, hvis man kun skal finde den med Taunus'en. Nå, det er nu en sag for sig, for det samme kan siges om mange af de blødt affjedrede vogne af navnlig amerikansk oprindelse, men med disse bløde affjedringssystemer mister man samtidig fornemmelsen af kontakten med vejbanen, og det er det, der er imponerende ved 17 M, for man har hele tiden god føling med vejbanen og en klar fornemmelse af den til rådighed stående friktionsevne.

SPECIFIKATIONER:

Motor: Topventilet, 4-cylindret. Slagvolumen 1698 ccm, slaglængde 76,6 mm, boring 84 mm, kompressionsforhold: 7,1:1. Største drejningsmoment: 13,4 kgm ved 2200 omdr/min. Effekt: 67 hk (SAE) ved 4400 omdr/min. (kontinuerlig). Stempler: autotermiske. Stempellringe: 2 kompressions-, 1 oliering. Plejlstangslejer: selvstændige stålpander. Krumtap: hulstøbt, 3 hovedlejer. Knastakseldrev: skråtskærne tandhjul. Oliefilter: gennemstrømningsfilter (ekstraudstyr). Kølerkapacitet: 7 liter (med varmeapparat 8,2 liter). Karburator: faldstrømskarburator, Solex 32 PICB. Elektrisk udstyr: 6 volt. Tændingsregulering: vacuum- og centrifugalregulering. Dynamo: 160 watt/6 volt. Batteri: 6 volt/84 amp.timer.

Transmission: Kobling: tør enkeltplade (ekstraudstyr automatisk kobling af typen »Saxomat«). Tretrins gearkasse,

fuldt synkroniseret (4 fremad, 1 bak ekstraudstyr). Overgear, system: Borg-Warner som ekstraudstyr. Udvekslingsforhold: 3. gear: 3,27 — 1,69 — 1,0 — 3,66. 4. gear: 3,39 — 1,98 — 1,33 — 1,0 4,12. Kraftoverføring: åben kardanaxsel. Bagaksel: hypoid fortanding. Bagakseludveksling: 3,9:1. Dæk: 5,90 × 13, slangeløse.

Styring: snække og rulle. Udveksling: 15,8:1. Venderadius 5,75 m. Bremses: ATE-FORD med to selvforstærkende bremsesko på hvert forhjul. Bremsetromlediameter: 230 mm, totalt bremseareal: 884 cm².

Vægt og dimensioner: Akselafstand 2604 mm, sporvidde for og bag 1270 mm, fri højde 170 mm, total længde 4375 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1500 mm, overhæng for 725 mm, overhæng bag 1046 mm, egenvægt 1016 kg (de luxe 1025 kg). Benzintank rummer 45 l.

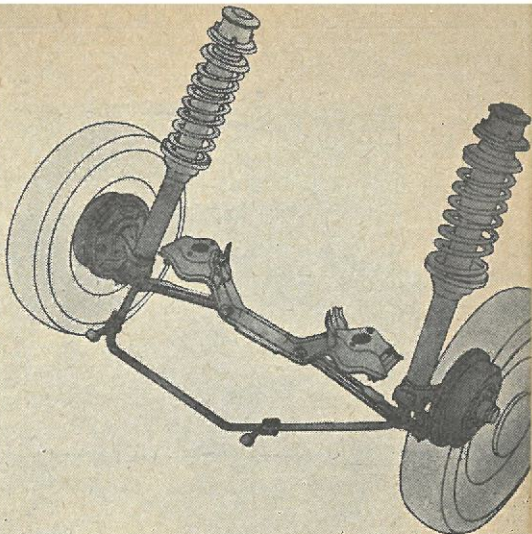
Pris (to-dørs) incl. omsætningsafgift: Kr. 20.990,—.

Styringen er let, men udvekslingen i styretøjet kan forekomme at være unødvendig stor. Der er tale om en let understyring, og kørslen gennem alle former for sving er fuldkommen præcis, og retningsstabiliteten er fin, uden at det går for stærkt ud over styrefølsomheden. Kører man hårdt rundt om et hjørne, mærker man imidlertid, at det ikke er nogen helt lille vogn, for dels er krængningen ret mærkbar, dels mærker man, at forhjulene virkelig er på arbejde for at tvinge vognen rundt, men da det fortrinsvis er i amerikanske gangsterfilm, at man kører rundt om hjørnerne på den måde, er forholdet uden betydning. Derimod snor man sig forbløffende let i trafikken, hvor den store underdrejning tillige letter parkeringsproblemet — så meget som dette problem nu kan lattes.

Med hensyn til køreegenskaberne på vejen gør der sig et interessant forhold gældende, for vognen reagerer åbenlyst mod skødesløs kørsel. Kører man ganske normalt, er den from som en engel, men begynder man at køre uskolet og halvbisset, afbryder den øjeblikkelig samarbejdet, og så vågner man pludselig op og siger 'Ej, ej, nu har jeg dig, min fine ven, det står måsket slet ikke så fint til med det flyvende tæppe'. Når man så sætter sig godt til rette for at give den en rigtig køretur efter den højere skole, så bliver den glad igen, og man kan med sin bedste vilje ikke afsløre en fejl. Man kan gå gennem et sving med alle fire hjul i skred og tage den op, nøjagtig hvor man vil ha' den, man kan balancere den gennem et sving på fuldendt måde, og man kan udnytte baghjulenes kraftoverskud efter behag — det er en fin vogn.

Bremserne er også i orden med lavt pedaltryk og effektiv bremsevirkning selv fra de højeste hastigheder.

Der er imidlertid en enkelt ting, jeg personlig aldrig har tilgivet Ford, og det er opfindelsen af de stålstøbte krumtappe, der giver en modbydelig, snerrende lyd fra sig, når man kommer op i et omdrejningstal, der ligger udenfor de mere beherskede rammer. Denne lyd er nu ikke længere særpræget for Ford-motorerne, for den høres efterhånden på den ene motor efter den anden,

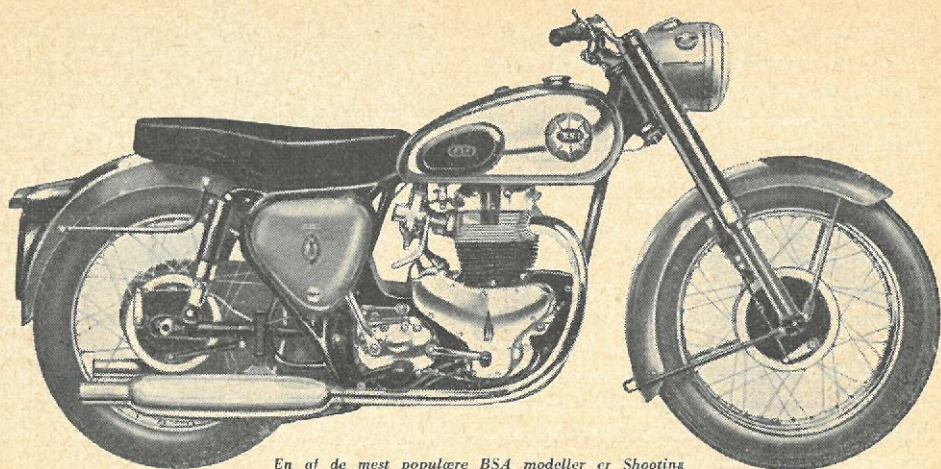


Forhjulophængningen, der først blev indført på de engelske modeller, senere på den franske Vedette og nu på Taunus 17 M.

efterhånden som den langsommelige sænk-smedning viger pladsen for den hurtigere stålstøbning, der ikke kræver efterhærdning. Elskere af god mekanik kan ikke forlige sig med denne lyd, og derfor vil fremtidens vigtigste tuningsudstyr sikkert blive gode gammeldags krumtappe. Den dag, man finder ud af at fremstille krumtappe i plastik, vil mange gamle mekanikere blive drankere.

Ved høje hastigheder er 17 M følsom for hård sidevind på en særpræget måde, for den springer ikke i de pludselige, velkendte sæt, men bliver i al almindelighed småuroelig på vejen, og det er måske forklaringen på den store udveksling i styretøjet, da den naturlige korrektion i hård blæst i modsat fald kunne give for store styreudslag.

Det er naturligvis først og fremmest en brugsvogn, og intet ligger fjernere fra Ford end tanken om at fremstille en sportsvogn, men når jeg alligevel fremhæver de sportsbetonede køreegenskaber, vil jeg endnu en gang fremhæve, at vi under prøvekørslerne ikke kører hårdt for at vurdere vognen som sportsvogn, men udelukkende for at finde frem til den sikkerhedsmargin, den kan byde på, når man ved almindelig kørsel kommer ud for en situation, der kræver blind adlydelse af kørerens manøvrer, hvis man skal have chance for at styre sig ud af det.

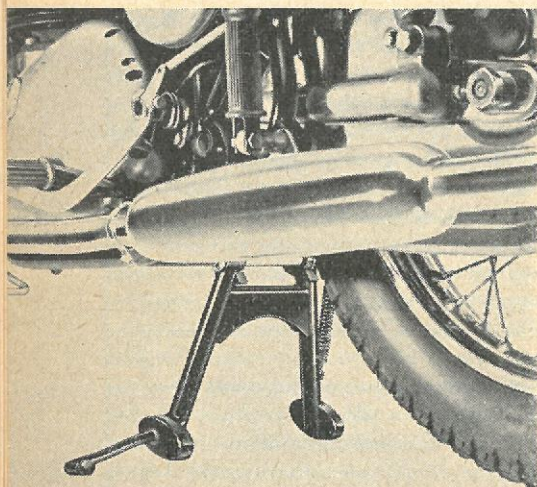


En af de mest populære BSA modeller er Shooting Star, der tilhører den ædle 500 ccm klasse.

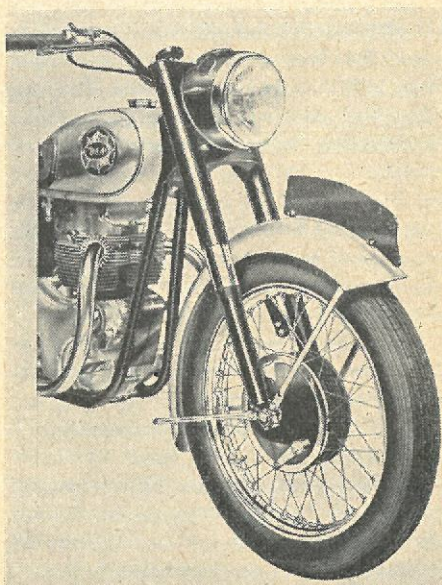
— OG SÅDAN SER DE UD

I sidste nummer bragte vi de væsentlige nyheder ved de nye BSA modeller, men disse oplysninger blev først frigivet samme dag, som SMJ udkom, og billederne var endnu ikke nået frem fra England. BSA meddeler nu, at man i alle de en-cylindrede modeller har indbygget en transmissionsstøddæmper med gummipuder, og man benytter

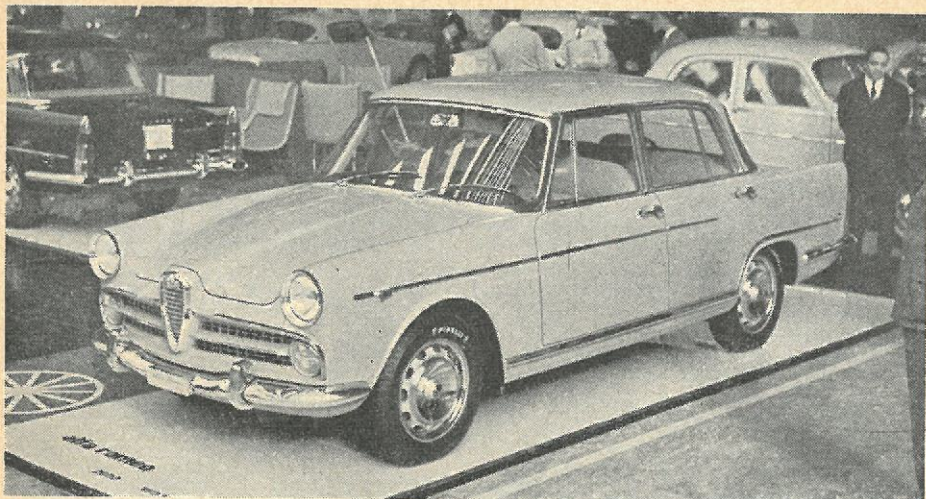
tillige påsvejet koblingsbelægning i et specielt kunststof. Desværre bliver de store BSA modeller — ligesom alle andre større motorcykler — uforholdsmæssigt dyre på det danske marked.



Det nye midterstativ er konstrueret på en sådan måde, at maskinen nærmest ruller i stilling, medens der kun skal anvendes et minimum af kraft for at stille maskinen på stativ.



Her ses det nye lygtehus og den nye forhjulsbremse. Læg mærke til, at hjulet er opspændt med radiøvre egere.



Alfa Romeo er mange bilisters ønskedrøm, og efterhånden er dette mærke også kommet inden for økonomisk rækkevidde. Fra de tidligere udprøvede sportskarosserier er man langsomt gået over til en mere hverdagsbetonet udformning.

NYHEDERNE FRA LONDON OG TURIN

AF VOLANT

Det 42. internationale Motor Show i London blev åbnet pompøst af premierminister Macmillan. Atmosfæren i Earls Court var præget af en ret tillidsfuld optimisme inden for den britiske bilindustri, der påny kan opvise fortrinlige eksportresultater og har genindtaget førstepladsen som verdens største bileksportør.

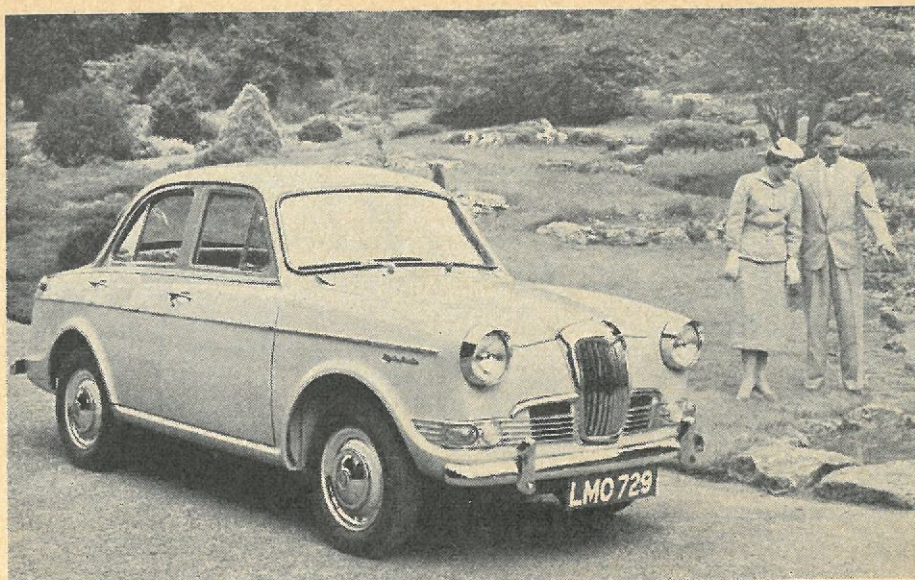
Nyheder blandt de gængse mærker var ikke at se, men alligevel var der nok at bemærke i det store udstillingskompleks, både blandt bilerne på gulvet og blandt tilbehøret i gallerierne.

Udstillingens interessanteste vogn var at finde på det lille firma Lotus' stand lige til venstre for hovedindgangen fra Warwick Road. En lille, lav, lækker, lukket to-personers vogn med en besnærende linieføring og så dristig specifikation, at det tager pusten fra en. Colin Chapman, den drivende kraft i Lotus-firmaet, har atter begået et frækt, men teknisk velberegnet mesterstykke, som fik alle andre vogne på udstillingen til at forekomme ynkeligt gammeldags.

Lotus »Elite«, som den nye vogn kaldes,

er en prototype på en »Gran Turismo« vogn, som agtes bygget i serier på 250 om året. Selv for så lille en virksomhed som Lotus skulle dette være muligt, da vognen er udformet som en selvhærende plastic-konstruktion, der kræver et minimum af værktøjsmaskiner. Karosseriet er sammensat af byggelementer, der er fremstillet i glasuld. Hvert enkelt byggeelement er omhyggeligt formet, så det bedst muligt modstår bøjning, vridning, tryk og træk. Elementerne er klæbet sammen med klæbestoffet Epoxide, der anvendes i vidt omfang af flyvemaskineindustrien, men koster ca. 3 gange så meget som almindelig polyester. Metal bruges kun til en højle, der afstiver konstruktionen omkring vindspejlet, og til to vanger, der bærer motoren.

Forhjulsophængning og -affjedring er direkte hentet fra Lotus F11, d.v.s. med en triangel fornden, en kraftig skruefjeder omkring en teleskopstøddæmper, og foroven en spinkel støttearm samt en torsionsstabilisator, der forbinder hjulene. Hvert baghjul føres for sig af en fremadrettet arm og den drivende aksel (en typisk Chapman-løsning,



Den nye Riley 1500 er det sidste medlem i BMC familien.

der sparer vægt) og fjedres af en skrue-fjeder omkring en teleskopdæmper.

Motoren er den gennemprøvede Coventry Climax, der optræder i en ny udgave på 1280 ccm (4 cyl. 76,2×66,7 mm) og afgiver 75 hk på koblingen. Den firetrins gearkasse er af samme type som MG A. En kort, stiv kardanaksel forbinder gearkasse og differentiale. Skivebremseser bruges for og bag.

Hele herligheden er 366 cm lang, 147 cm bred, 119 cm høj og giver antagelig bagage-plads for de to personer, den kan medføre. Egenvægten er ca. 550 kg og den anslåede top hastighed 180 km/t.

Pris af fabrik ca. 26.000 kr. — og det for en vogn af så fabelagtigt tilsnit.

Efter denne charmannte nyhed må de øvrige vogne uvægerligt forekomme lovligt hverdagsagtige, men der var nu flere bemærkelsesværdige ting.

Rootes-koncernens modeller (Hillman, Humber, Sunbeam og Singer) videreføres med små ændringer. Singer'en er sluppet for de lige så umotiverede som uskønne »pyntestribes« på forpartiet, og den nye Hillman Stationcar var meget net at skue. Den store Sunbeam model er nu udgået.

British Motors Corporation (Morris, MG, Riley, Wolseley, Austin, Austin-Healey og

det nu selvstændige mærke Princess) præsenterede intet nyt, og vognene fra BMC glider efterhånden jævnt over i hinanden, så de mister deres særpræg.

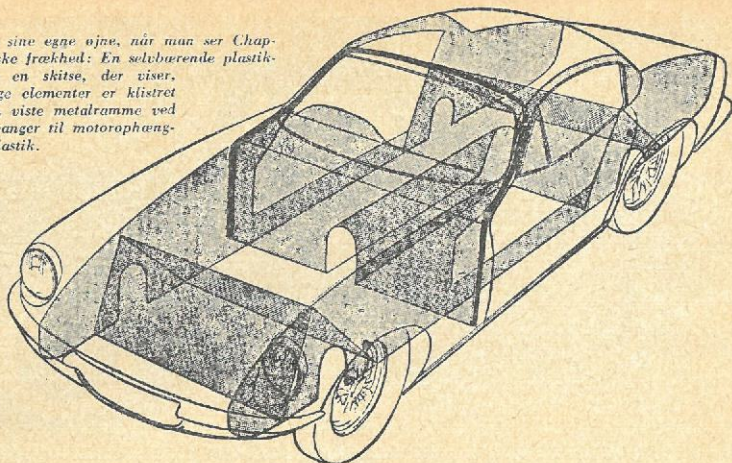
Standard havde forandret den hidtidige »Ten«-model (her i landet kaldet Vanguard Junior) til det bedre og omdøbt den til »Pennant«. Desuden er en lille Vanguard-model blevet introduceret under benævnelsen »Ensign«, der bl. a. har en firetrins gearkasse, hentet fra Triumph (der fortsætter uændret).

Ford har ikke ændret de gængse modeller væsentligt, men kan nu levere automatkobling (Newton-drive) til de to mindste vogne Anglia og Prefect.

Vauxhall fortsætter med Victor-serien, hvis vulgære udseende understreges af de rolige linier, der præger de nye Velox og Cresta modeller, som blev holdt over døben i Paris. Det er to nydelige, fornuftige biler, hvis specifikation dog skæmmes af en tretrins gearkasse.

Blandt de dyre mærker var der ikke epokegørende nyheder at se. Rolls-Royce udstillede en lidt længere model med adskillelse mellem førersæde og passagerafdeling (foruden den gængse model). Bentley mødte ikke med nogen overraskelser, da den nye

Man tror næsten ikke sine egne øjne, når man ser Chapman's sidste matematiske frækhed: En selvbærende plastik-konstruktion. Her er en skitse, der viser, hvorledes de forskellige elementer er klistret sammen. Foruden den viste metalramme ved vindspejlet er der to vanger til motorophængningen — resten af plastik.



4-dørs »Continental«, der går under navnet »Flying Spur«, var præsenteret inden udstillingen. Den er iøvrigt lige så dejlig som dyr. Rolls-Royce havde forresten den noget tvivlsomme fornøjelse at lægge chassis til den mest smagløse specialvogn i Earls Court. Den var at finde på karosserifirmaet Free-stone & Webb's stand og var en enorm, opulent og håbløst dimensioneret, toper-soners cabriolet »hvedebrøds-ekspressen«. Vognen var ækel i al sin gullash-luksus.

Mærker som *Alvis*, *Bristol* og *Aston Martin* viste de vanlige lækre vogne med små ændringer. *Jaguar*, *Jensen* og *Lagonda* ligeså, men det er værd at lægge mærke til, at samtlige *Jaguar*-modeller med undtagelse af Mk VIII nu kan leveres med skivebrems.

De specialiserede sportsvognsmærker som *Morgan*, *AC* og *Frazer-Nash* var det atter en fryd at studere, og *Allard* er påny ved at gøre sig gældende med en åben og en lukket model, der nærmest bygges efter mål og med forskellige motorer efter valg.

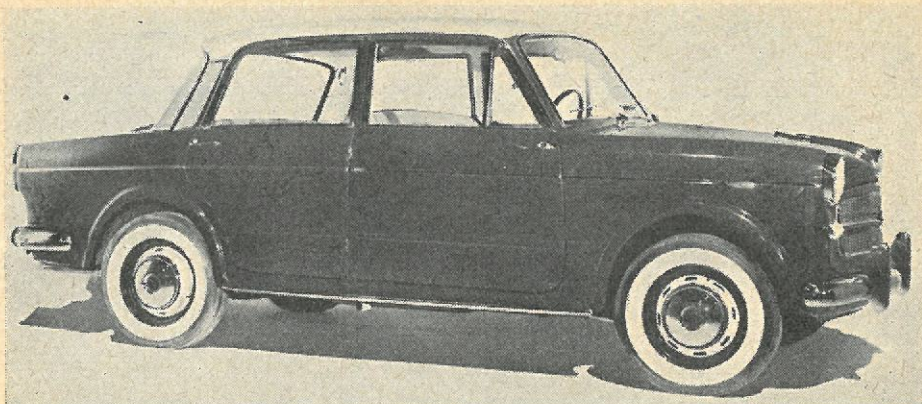
Miniature-vognene var de britiske udstilleres smertensbørn. Hverken *Fairthorpe* »Atomata« med en 646 ccm luftkølet, to-cylindret BSA motor eller *Fairthorpe* »Minor« med en lille Standard-motor virkede særligt overbevisende. Dog syntes de bedre end den så opreklamerede *Meadows* »Friskey«, der mildest talt er uheldigt udseende. En elskværdig kritiker mente, at den så ud »som en båd på hjul«, og pænere kan det vist ikke siges. Der er faktisk flere nette

detaljer i selve konstruktionen, men karosserierne er sørgeligt præget af et vulgært snobberi og en ynkelig trang til at give sig ud for mere end sundt er. Den lille *Berkeley* er der straks mere hold i, navnlig efter at den har fået en større trecylindret motor, der skulle give vognen en ydeevne, som rimer mere med det sportslige ydre.

Traditionen tro gemte de mest interessante tekniske nyheder sig i gallerierne og hos tilbehørsudstillerne. *Coventry-Climax* havde således udstillet en meget besnærende lille 650 ccm motor med fire cylindre og en overliggende knastaksel. Dette diminutive stykke legetøj, der oprindeligt var tænkt til både, vil antagelig være at finde i en *Cooper* sportsvogn næste år. Mere kompakt og velbygget lille motor skal der ledes ret længe efter.

Ellers var der en masse lækkert tuningsudstyr og alverdens tilbehør at købe sig fattig på — for ikke at tale om værktøj, der fik det til at krible i fingrene efter en bil at skille ad.

Som et ekstra punktum for udstillingen lancerede BMC en ny *Riley*-model på 1500 ccm. Der er tale om en relativt lille, lukket firepersoners vogn af yderst blandet oprindelse og uden nogen direkte forbindelse med tidligere *Riley*-modeller. Karosseriet er identisk med *Wolseley* 1500. Motoren er den vanlige firecylindrede BMC motor (73,02×88,9 mm) i den udgave, der kendes fra *MG Magnette*, men forbedret i visse henseender og med flere små raffinementer i udform-



Fiat viste på udstillingen i Turin den nye 1200, der skal afløse 1100 TV. Som det ses, har den nye model en meget stor bagrude og ventilationsvinduer i de forreste døre.

ningen. Gearkassen er identisk med Wolseley 1500, men da Riley-modellens motor er kraftigere (69 hk ved 5400 omdr/min. i stedet for 50 hk ved 4200 omdr/min. — forskelligt kompressionsforhold: 8,3:1 mod 7,2:1) er den langt livligere og trækker væsentligt højere op i gearene: 45, 80, 128 og 145 km/t i de respektive gear. Denne større ydeevne er der taget behørigt hensyn til ved bremsernes dimensionering, idet Riley'en har 800 kvadratcentimeter bremseflade, d.v.s. ca. 30 pct. mere end Wolseley'en. Gearstangen er — himlen være lovet — på gulvet, hvor en gearstang bør være. Instrumenteringen er god, og der er en omdrejningstæller, hvad burde være obligatorisk i biler.

Ydret kan diskuteres, og Riley-kølergitteret virker en kende påklistret. Det gør ej heller bilen til en Riley, men dette hæderkronede mærkes særpræg er blevet ofret på standardiseringens alter. Det kan beklages, men mest af sentimentale grunde, for arvtageren efter den gamle 1500 cc Riley er utvivlsomt både hurtigere og livligere.

Pris af fabrik ca. 11.500 kroner — men det slipper vi ikke med, for finansministeren skal først beriges, inden den kommer på danske nummerplader.

*

Udstillingen i Turin, den 39. i rækken, åbnede sine porte med vanlig pomp og pragt samt den italienske præsident, Signor Gronchi, i spidsen. Trods et nogen-

lunde mættet hjemmemarked og en relativt beskeden eksportproduktion (ca. 35 pct. af 280.000 biler) er det lykkedes at opretholde en betydende ekspansion inden for industrien, og der herskede en vis nøgtern optimisme i de italienske bilkredse, da udstillingens porte blev slået op.

Det var evident, at udstillingen i år var præget af større realitetssans end hidtil. De mere formidable væddeløbsvogne eller helt gudsforgående sportsvogne dominerede ikke i år. Interessen var i højere grad koncentreret om brugsmodeller, men selvfølgelig fornægtede den italienske kærlighed til en god vogn sig ikke. Mange uopnåelige herligheder var udstillet blandt hverdagskosten.

Landets største fabrik, Fiat, viste to nyheder, en ændret model 500 og en ny model »1200«, der skal afløse 1100 TV.

500 modellen leveres fremtidigt i to udgaver: den billige »Economica«, der nøje svarer til den hidtidige 500, men er blevet nedsat i pris, og så den nye »Normale«, der er en væsentligt forbedret model. For det første er motoren ombygget til 15 hk i stedet for 13 (dette gælder dog begge typer), så maksimalhastigheden øges til 90 km/t, og accelerationsevnen forbedres. For det andet er »Normale«-modellen, der bevarer den hidtidige pris, blevet pyntet lidt op med navkapsler og chrom-lister, har fået afviserkontakt m.v. på ratstøtten samt vinduer, der lader sig rulle op og ned.



En vellykket kombination fandt man i dette specialkarosseri på et Dodge chassis. Dodge og Plymouth har absolut gode køreegenskaber, og det italienske karosseri er både enkelt og smukt.

1200 modellen leveres som firedørs sedan »Gran Luxe« med stort vinduesareal og som topersoners »Spider«, hvis sæder kan drejes mod dørene, så man lettere kan komme ud og ind. I begge tilfælde leveres den noget større motor (1221 ccm), hvis boring er øget til 72 mm fra 69, så effekten bliver 55 hk. Bremsene er forbedret, også på 1100 modellen.

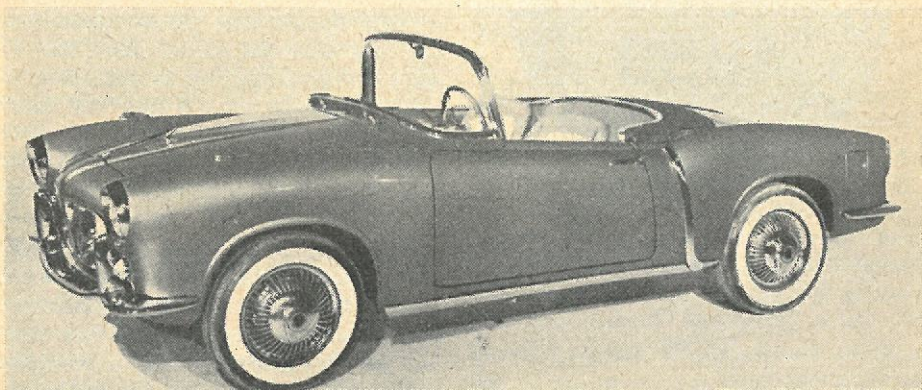
Modellerne 600, 1400 og 1900 fortsættes uden væsentlige ændringer.

Alfa Romeo bragte ligeledes to nyheder: en model 2000, der er en videreførelse af model 1900 og har en ganske parallel specifikation. Begge modeller agtes bygget foreløbig.

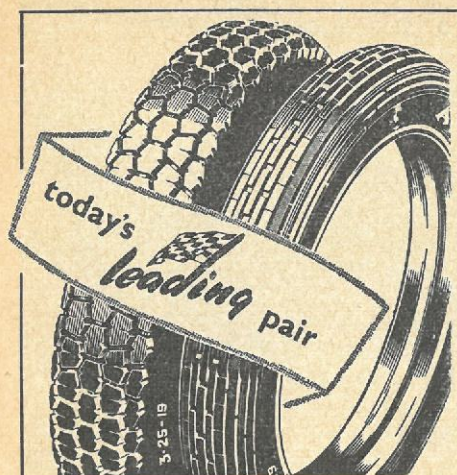
Model 2000 har den klassiske firecylindrede motor fra 1900 »Super« (84,5×88 mm, 1975 ccm), der afgiver 105 hk ved 5300 omdr/min. Kompressionsforholdet er hævet til 8,25:1.

Standardkarosseriet er enkelt og smagfuldt, men ærlig talt ikke særligt besnærende. Derimod er cabrioletudgaven fra »Carozzeria Touring« meget lækker.

Den 1290 ccm »Giulietta« motor må der åbenbart være endeløse muligheder i, for Giulietta-serien omfatter nu syv modeller fra »Berlina« med en 50 hk motor til Coupé Sprint Speciale med en 100 hk motor. Sidstnævnte model var iøvrigt noget af det mest henrivende, men desværre ret upraktisk.



Man troede først, det var et specialkarosseri, men det er den nye Fiat Spider 1200. En lækker lille sportsvogn, men også her er det dyrt at give afkald på de to af standardvognenes fire pladser.



Solidt træk på baghjulet, fuld bremsevne og sikker styring på forhjulet med verdens bedste motorcykeldæk.

AVON

Avon India Rubber Co., Ltd. Vester Fælledvej 6-8, Kbh. V



Tal
med os om
tryksager

Lancia har ikke ændringer på programmet, men viste de kendte, attråværdige biler.

Ferrari og Maserati afslørede ej heller noget nyt.

Specialkarosseriværkerne bølgtrede sig med vanlig virtuositet på de forskellige chassiser og med udnyttelse af alle effekter, somme tider også de forkerte.

Endelig var der nok at kigge på hos tilbehørsfabrikanterne, og Abarth havde tryklet med bl.a. Fiat 600 motoren, og en kraftigt ombygget udgave »Abarth 750 Gran Turismo MM« skal afgive ikke mindre end 46 hk.

Som altid var udstillingen smukt præsenteret i Turin, men nye tendenser eller ændrede signaler var ikke kendetegnet i år.

En god dugstift

Problemet med de duggende bilruder og de duggende motorbriller er aktuelt på denne årstid. Nu er der kommet en udmærket antidugstift i handelen, og den overgår så langt de tidligere, ret primitive hjælpemidler.

Dugstiften, der er emballeret i et hensigtsmæssigt plastikhylster af størrelse som en læbestift, benyttes som de tidligere kendte, mere primitive præparater, idet man først rengør ruden omhyggeligt, og derefter tegner man jævnt fordelt over ruden nogle små kryds, som man bagefter gnider ud med en ren klud, indtil ruden er helt blank. Efter denne behandling kan man med sin bedste vilje ikke få ruden til at dugge, og holdbarheden af denne behandling er ca. 4 dage. Den umiddelbare fordel ved antidugstiften i forhold til tidligere kendte metoder er den, at der ikke dannes et fedtet eller sløret lag på ruden, som navnlig under natkørsel kan give spejlreflekser. Ikke mindst til motorbrillerne er den lille stift af uvurderlig betydning, og det er nu engang lige meget, hvor blændende godt man kører — hvis man ikke har klart udsyn til alle sider, kan man umuligt køre sikkert. Prisen for en Antifogstift er kr. 3,50.

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til „Teknisk Brevkasse” besvares kun,
når der medsendes svarporto.

Kan man gå ud fra, at en kondensator fuldstændig hindrer gnistdannelse mellem »platinerne«, når disse er plane og ligger an mod hinanden med hele deres flade? Vil gnister betyde, at kondensatoren er defekt?

H. H., Hellerup.

Når afbryderkontakten og kondensatoren er i orden, vil der i reglen opstå en ganske lille gnistdannelse mellem kontaktpunkterne, men denne gnist er blåhvid og som sagt ganske lille. Hvis kondensatoren er defekt, vil gnistdannelsen være stor og »spruttede« samt rødlig af farve.

Hvis man observerer en sådan stor gnistdannelse, vil det i reglen være ensbetydende med, at kondensatoren er defekt, men en lignende gnistdannelse opstår, hvis den højspændte strøm ikke slipper af med en gnist i tændrøret. Hvis man f.eks. tager tændrørsledningen af eller afmonterer hovedkablet fra spole til strømfordeler på en flercylindret motor, vil en voldsom gnistdannelse finde sted mellem kontakterne. Det samme gælder i en encylindret motor, hvis tændrøret er kortsluttet enten direkte ved brodannelse eller ved stærke kulaflejringer inde i røret. I Lucas-magneter er der et fast gnistgab, der træder i funktion, hvis gnisten udebliver fra tændrøret.

★

Efter fornylig at have gennemgået et instruktionskursus eller rettere en gennemgang af en af vore hjemlige knallertmotorer, beder jeg SMJ kommentere følgende oplysninger, som har vakt en smule diskussion mig og mine medarbejdere imellem:

1. Man kan *aldrig* fastlægge helt korrekte mål for karburering, kontaktafstand eller fortænding (fabrikat og type er naturligvis givet). 2. Man må *aldrig* efter rensning af stempelringsnoter montere de gamle ringe igen (cylindrens og stemplets stand iøvrigt ufortalt). 3. Ferrari har overhovedet ingen tilknytning til Aarhus motoren (Ballantina udnævnes til fabrikant og eneste ansvarlige). 4. Syncroflexremme egner sig dårligt eller slet ikke til at føres som reservedele, idet de før montering ikke tåler den svageste mekaniske påvirkning. 5. Man bør aldrig henstille køretøjet (2-takter) med åben benzinhane, da benzinen i så fald kan løbe fra karburatoren ind i krumtaplejehuset og ved næste start slynge gennem skyllekanalerne op i forbrændingskammeret (ser man det!) Resultat: En plejlstang så deformeret, at den kun kan anvendes som hatteknaqe. 6. Når der dannes sig »bro« over tændrørets elektroder, er den sandsynligste årsag: defekt tændspole.

M. J., Kbh. S.

Med hensyn til det første spørgsmål kommer det jo fuldstændig an på, hvad der menes med helt korrekte mål, for naturligvis kan man opgive en korrekt indstilling for en hvilken som helst motor. At karbureringen ændrer sig i forhold til temperatur, luftens fugtighed, motorens øjeblikkelige belastning o. s. v. er en sag for sig, og hvis man med korrekt karburering mener et konstant korrekt blandingsforhold mellem luft og benzin, da kan påstanden siges at være rigtig. Tænker man derimod på en

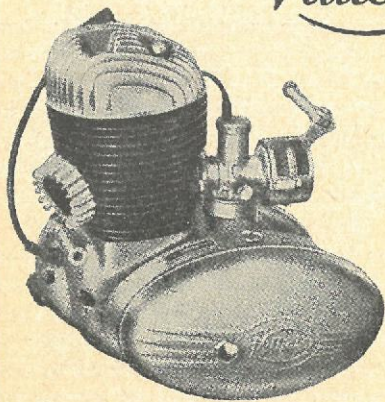
standardjustering, bør vel denne altid kunne fastlægges. Et absolut korrekt og nøjagtigt tændingstidspunkt vil i hvert tilfælde altid kunne fastlægges, hvorimod det kan være vanskeligt at sige, hvilken kontakt-afstand der er den absolut ideale.

Svar på spørgsmål 2: Vi kan ikke se, af hvilken grund man ikke skulle kunne montere de gamle ringe i rensede noter — spørgsmålet må udelukkende bestå deri, om ringene slutter tæt til cylinderen eller ikke. Hvilken tilknytning Ferrari i fabrikmæssig henseende har til Århus-motoren, kan vi ikke sige noget om, men vi ved, at motoren oprindelig blev konstrueret på en af Ferraris tegnestuer. Vi har erfaring for, at syncroflexremmen er meget følsom over for forket montering, og når denne rem benyttes, skal man være meget forsigtig med lejrernes dimensionering; vi har aldrig hørt, at remmen skulle kunne lide af at blive opbevaret som reservedel, men dermed være naturligvis ikke sagt, at dette ikke kan være tilfældet, vi er blot ikke alvidende.

Med hensyn til spørgsmål 5: Man bør i og for sig aldrig henstille noget køretøj, i hvilket benzinen falder til karburatoren, med benzinhanen åben, da en utæthed ved karburatorens svømmerventil vil bevirke, at der render benzin ind i motoren. Dette vil i langt de fleste tilfælde (og navnlig når det drejer sig om to-takter) medføre, at det bliver umuligt at starte motoren før krumtaphuset er blevet udluftet ved at træde motoren igennem nogle gange med afmonteret tændrør. I sjældne tilfælde kan det ske (og navnlig efter væltning), at der løber så megen benzin ned i krumtaphuset, at en forbrænding finder sted her, men det vil resultere i, at motoren splintres. For at muliggøre dette bedrøveligt resultat må motoren starte med en mager karburering i forbrændingsrummet således, at forbrændingen slår igennem til krumtaphuset og samtidig med, at gasblandingen tænder i krumtaphuset, skal stemplet stå i en sådan stilling, at der på det nærmeste er lukket for både skyllekanaler og indsugningskanal.

De nu frigivne

Villiers udskiftningsmotorer



MARK 9E/197 cc

Leveres i følgende modeller, alle 2-takts:

- 98 cc - to gear hånd- eller fodskifte.
- 150 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 175 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 197 cc - tre eller fire gear fodskifte, Sport og Trial modeller.
- 250 cc - fire gear, eencylindret eller Twin.

^A/_S BRD. P. & M. KLEE

KRYSTALGADE 3 - KØBENHAVN K.

TELEFON MINERVA 5242

Hovedforhandler i Jylland: Vilh. Nellesmann ^A/_S, Aarhus

På grund af disse forskellige faktorer er det sjældent, at tilfældet indtræffer, men vil man være på den sikre side, må man altid udlufte krumtaphuset, hvis der er trængt benzin ned i dette på grund af åbentstående benzinhane med utæt svømmerventil i karburatoren eller på grund af væltning.

En defekt tændspole kan absolut ikke siges at være den sandsynligste årsag til brodannelse på tændrøret. Brodannelse opstår i reglen i det øjeblik, man lukker for gassen, da der i det øjeblik vil blive løst forskellige partikler fra forbrændingskammerets indvendige side såsom sod, lak, blyaflejringer, kies fra luftens støv o. s. v. Disse småpartikler vil naturligvis for størstedelen blive ført ud af udblæsningsrøret, men en del af dem kan blive trukket ind i det felt, der ligger mellem tændrørselektroderne, og dér svejses de sammen til en tynd tråd. Hvis tændingsanlægget skal have nogen indflydelse på dette forhold, kan det kun være på den måde, at en ikke helt effektiv magnet eller spole nødvendigvis brugen af en ringe elektrodeafstand i tændrøret, da det er en kendsgerning, at jo mindre elektrodeafstanden er, des lettere opstår brodannelsen. Når nogle motorer er mere tilbøjelige til at danne bro i tændrøret end andre, mener vi, at dette skyldes tændrørets placering i forhold til udblæsningsporten.

★

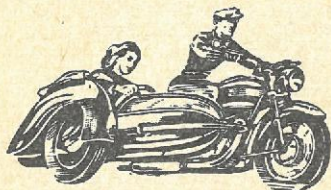
Jeg er ejer af en Zündapp K 800. Da jeg fik den, var det ene plejlstangsleje i stykker. Ved eftersyn af de øvrige lejer viste det sig, at lejebanen i plejlstængerne var ujævne og under nedbrydning. Ved betragtning af krumtaphuset kunne det tydeligt ses, at lejerne havde været i stykker før, idet plejlstængerne uden ruller havde slået imod dette.

Jeg besluttede da at få alle plejlstængerne ordnet, og da det var svært at skaffe ruller, fik jeg fremstillet lejer i blybronze. Det viste sig selv efter 2000 km kørsel, at de kunne klemme, når jeg kørte hurtigt og vedvarende (ca. 80 km/t), og i sommerferien gik de totalt i stykker efter yderligere 2000 km, og jeg måtte gå hjem fra Tyskland.

Steib

SIDEVOGNE

Var det ikke en god idé, om De anskaffede et 3-hjul i form af en STEIB sidevogn, som leveres i farverne sort, rød, blå, sølv og capri



passende for VICTORIA, NSU, DKW, ZÜNDAPP, JAWA, BMW, BSA, TRIUMPH, ARIEL, NIMBUS, AJS — kort sagt i 3 forskellige modeller for alle motorcykler og scooters fra 125—750 cc. Leveres med orig. bespændinger og også med helt lukket kaleche. Katalog og prisliste tilsendes gerne. Der findes kun et STEIB fabrikat, det leveres fra den tyske sidevognsfabrik, der grundet sin store produktion kan levere adskillige hundrede kr. billigere, bedre kvalitet og mere udstyr end nogen anden fabrik.

Priser - incl. alt - fra

kr. 1600.-

Lempelige bet. vilkår

Tal med Deres forhandler, der kan levere STEIB sidevogne omgående.

C. REINHARDT & Co

GL. KONGEVEJ 11 C - Central 3313

Maico

TAIFUN - TO-TAKTERNES KONGE

NU kr. 5435,-

inclusive afgift

Import:

MOGENS ØSTER, BORGERGADE 18
KØBENHAVN K . PALÆ 2133

Velocette

KVALITETS MÆRKET



Bladene vil blive indbundet med firkanter ryg og holdbar specialhæftning.

Indbind SMJ

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 8,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og bladene må derfor være os i hænde senest den 15. januar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. februar.

★

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

★

Ukomplette årgange af 1956 og 1957 kan suppleres op.

★

Indsend Deres blade til

Skandinavisk Motor Journal

Nikolaj Plads 5, København K.

Problemet er nu: Kan det repareres, så det holder? I så fald hvordan? Så vidt vides kan plejlstænger fås, men ikke krumtap. Skal man prøve hårdkrom? Ruller eller faste lejer? Hvad med olietrykket, når faste lejer benyttes?

Idet jeg håber, De har løsningen, siger jeg Dem på forhånd tak.

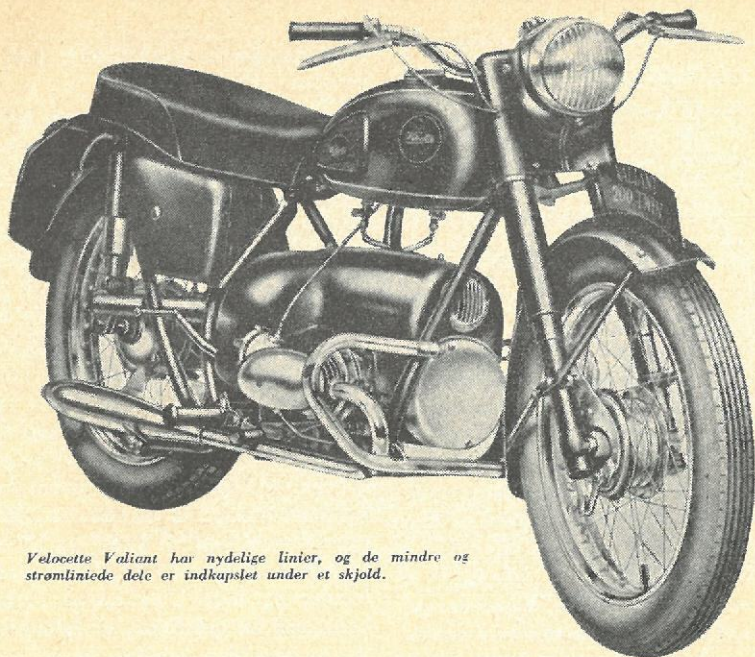
H. C., Kbh. NV.

Plejlstænger og plejlstangslejer til Zündapp K 800 er de samme, som benyttes i model K 500, og disse plejlstænger med nåleleje og nåleholder kan leveres fra importøren Brdr. Friis Hansen. Værre er det imidlertid med krumtapakslen, der ikke længere kan leveres som reservedel fra fabrikken. Destørre findes der ikke over størrelse i nålelejet således, at man blot kunne slibe krumtapslerne ned, og hvis ikke A/S Cyklebørsen i Horsens kan skaffe Dem en ny krumtapaksel, er der kun een udvej tilbage, og den består i at lægge hårdchrom på krumtapslerne, men det bliver en ret kostbar historie. Det er naturligvis en ringe trøst, at en ny krumtapaksel heller ikke er billig.

★

Jeg har et mærkeligt problem med min Opel Rekord, som jeg håber, SMJ kan klare. En gang imellem kommer der en bankende lyd, der følger hjulenes omdrejninger, og det mærkelige er, at jeg kun kan høre den, når et vindue er rullet ned. Så kan den holde op, lige så pludseligt som den kommer. Jeg var bange for, at det var et hjulleje, men selvfølgelig siger den aldrig noget, når jeg kører ind til mekanikeren, men alligevel blev hjulene taget af og lejerne undersøgt samt smurt, og alt var i orden. Det var bremserne også. Kan De klare den, vil jeg være glad.

Det er et drilsk fænomen, De er ude for, men vi kender det godt. Det er slet og ret et dæk, der fanger en sten, og den slår mod vejbanen, indtil den enten falder ud eller bliver hamret op i slidbanemønstret. Når De siger bankelyd, vil mekanikeren sikkert tænke på en metallisk bankelyd, og så bliver problemet uløseligt.



Velocette Valiant har nydelige linier, og de mindre og strømlignede dele er indkapslet under et skjold.

VI PRØVEKØRER VELOCETTE VALIANT

Af Mogens H. Damkier

Velocette Valiant må betegnes som en bror til model LE 200, der har sin egen sælsomme historie. For mange år tilbage kom man i engelske konstruktørkredse til at diskutere muligheden af et tohjulet køretøj for hvermand, og Velocette tog opgaven op på den alvorligste og sagligste måde, men samtidig stillede man ret store krav til problemets løsning. Den skulle være lydløs, den skulle kunne startes let med hånden, der måtte ikke være hverken reparationer eller vedligeholdelsesarbejde i nogen overskuelig fremtid for den nye ejer, og den skulle være absolut renlig af hensyn til det nye motorcyklepublikum, der under mere normale omstændigheder (dette var umiddelbart efter krigen) ville købe en vogn. Resultatet blev et stykke gudsbenådet mekanik med et besynderligt udseende, som begrænsede salget af model LE 150 og senere LE 200 til hovedsageligt at omfatte det

engelske hjemmemarked. Det er motorcyklen, der mere end noget andet køretøj repræsenterer den oprindelige scooteridé, men ved en overfladisk betragtning kunne man godt tro, at den var en vildfaren deltager i et veteranløb. Men de få maskiner, der kører af denne type i de skandinaviske og øvrige kontinentale lande, kommer så at sige aldrig på et værksted, og englænderne, der er vant til LE-modellerne, kan kun vanskeligt indse nogen fordel ved en scooter.

At det var Veloce Ltd. i Birmingham, der sendte denne maskine på markedet, er mere end slet og ret en tilfældighed, for næppe nogen anden fabrik kunne løse den mekaniske side bedre, og efter salig Bugattis bortgang fra denne jord finder man ikke i nogen anden virksomhed en så arrogant indstilling overfor den offentlige mening, pressen, forhandlerne og motorcyklisterne. Man konstruerer, fabrikker og sælger nøjagtigt,

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	3,6 sek.
0-60 "	8,2 "
0-70 "	12,9 "
0-80 "	16,9 "

som det passer til fabrikkenes øjeblikkelige sindsstemning, og det er vist kun metalurgien, man nærer ærbødighed for. Kunderne kan skrive så meget de vil, for man svarer tilsyneladende principielt ikke på breve, forhandlerne i de forskellige lande bliver ikke underrettet om nyhederne, for den slags kan de læse om i de engelske tidsskrifter, og iøvrigt kan der i de engelsktalende lande sælges flere Velocette'r, end fabrikken kan fremstille, så hvorfor anstrenge sig på noget punkt.

Det er en kendsgerning, at Velocette absolut er en af de allerbedste engelske maskiner, og i fagkredse betegnes Veloce Ltd. som fabrikken, der aldrig byggede en dårlig model. Hvilke kræfter, der har formået de gæve englændere til at bygge den luftkølede Valiant, er ikke godt at sige, men givet er det, at disse kræfter er kommet inde fra og ikke ude fra, selv om de engelske motorecyklister har råbt på en mere sporty udgave af model LE.

Den vandkølede boksermotor er i model Valiant blevet forvandlet til en luftkølet motor, håndgearet er blevet erstattet af det mere tidssvarende fodgear, stellet og den øvrige udformning er mere dagligdags, men til gengæld er det fremragende affjedrings-systems forbilligere indstilling af baggafflens fjederelementer forsvundet, og den besnærende lydløshed er afløst af et mere end velopløst motordrøn. På grund af den korte gearpedal er skiftningen meget vanskelig, men dog præcis, men alligevel kommer man til at holde af denne motorecykel,

BENZINFORBRUG

40 km/t	2,3 l/100 km
60 "	2,6 "
80 "	3,0 "
100 "	4,25 "

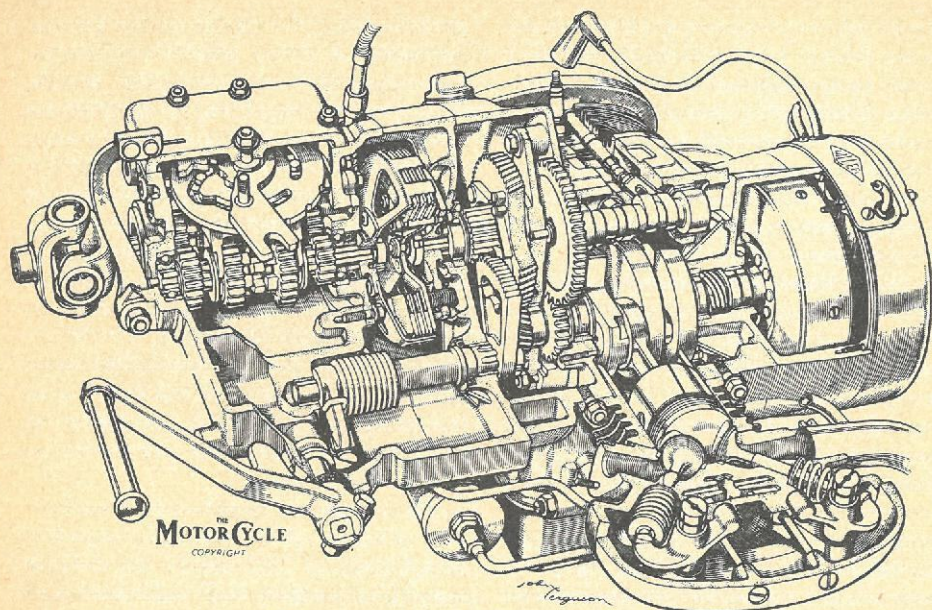
fordi den kører djævelblødt godt på landevejen.

Nu er der allerede afsløret en hel del om den gode Valiant, men skal vi begynde en mere normal beskrivelse, må vi fastslå, at den luftkølede boksermotor er på 192 ccm, og det må siges at være ganske typisk for Veloce, at man hverken finder slaglængde eller slagvolumen i servicebogens tekniske data, for det kan motorecyklisterne alligevel ikke ændre uden videre, og hvis han ikke er blevet klar over den slags, inden han købte maskinen, så er der ingen grund til at tro, at det vil interessere ham, når først den står hjemme i garagen — og det kan der jo være noget om. Derimod kan man ganske nøjagtigt få at vide, at cylinderboringen ligger mellem 1,969" og 1,970", samt at cylindrene er sat i to klasser med en tolerance på 0,0005", og største boring markeres ved en mærkning af cylinderen med +, medens den mindste boring markeres med -.

Motorens mekaniske opbygning fremgår tydeligt af snittegningen, der forklarer mere end mange ord, men det skal desuden bemærkes, at ventilernes vippearmer er monteret på ekscentriske aksler, hvilket letter indstillingen betydeligt.

Tilbehøret omfatter to Amal Monoblock karburatorer, men heller ikke den engelske tilbehørsindustri virker ret smidig, eller også er en boksermotor med to karburatorer simpelthen kommet bag på Amal. Tyskerne lader sig ikke overraske af sådanne finesser, og derfor finder man på en tysk boksermotor, når denne er monteret med to karburatorer, såvel en højre som en venstre karburator. På Valiant er de ens, og derfor er luftskrue samt spjældstøpper (begge fjederbelastede beregnet til indstilling uden værktøj) let tilgængelige på den ene side, men vise versa er de samme dele temmelig utilgængelige i henholdsvis den ene og den anden side — sligt generer ikke store ånder. Karburatorerne får benzintilførsel fra hver sin hane anbragt på tanken.

Det elektriske anlæg forsynes med strøm fra en Miller svinghjulsdynamo anbragt foran på krumtapakslen. Det er en veksels-



Et snit gennem Valiant motoren viser, at flere dele stammer fra LE motoren.

strømsdynamo med seks permanente magneter anbragt i et messingsvinghjul og adskilt med polsko af lamelleret, blødt jern. Dynamoafdelingen er anbragt bag kontaktmekanismens ankerplade, og den omfatter tre dynamospoler, der afgiver vekselstrøm til en ensretter, som viderebefordre jævnstrøm til akkumulatoren. Denne forsyner over tændingskontakten de to højspændingspoler anbragt foran på ankerpladen bag det aftagelige dæksel, og de to spolers primær-system har fælles afbryderkontakt og kondensator. Ligesom på model LE er der en nødindstilling af den kombinerede tændings- og lyskontakt, der giver direkte forbindelse mellem dynamospoler og tændspole, hvis akkumulatoren er afladet, men i så fald skal maskinen helst løbes i gang.

Gearkassen er udformet som på model LE, og kraften overføres selvfølgelig gennem en kardanaksel indkapslet i det ene gaffelben til baghjulet.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel med kraftig hydraulisk dæmpning og baghjulet i en svinggaffel, der er affjedret ved hjælp af teleskopisk indkapslede skruefjed-

re med hydraulisk dæmpning. Stellet er udformet som en dobbelt, svejset rørramme af en meget tidlidsvækkende konstruktion, men det føles i visse situationer ikke tilstrækkeligt vridningsstift til den ret kraftige boksermotor. Det er navnlig under en hård acceleration fra en stående start eller fra ganske lave omdrejningstal, at det føles, som om hjulene ikke føres sikkert, eller som om den simpelt hen logrer med halen. Denne fornemmelse var dog absolut værst, da maskinen blev udleveret med 6 lbs. for meget i forhjulet og 4 lbs. for lidt i baghjulet. Om denne lille mærkværdighed kan klares gennem et stivere stel, kan man ikke umiddelbart sige noget om, men i virkeligheden er det igen ens langbenede person, der kommer forstyrrende ind i billedet, for det er vægtfordelingen, det er lidt galt med. På grund af motoraggregatets udformning sidder man ret langt tilbage på maskinen, og jo længere ben man har, des længere tilbage må man anbringe sig på twinsadlen. I mit tilfælde kom det samlede tyngdepunkt til at ligge på en lodret linie lige foran bagakslen, og vægtforskydningen un-

der en hård acceleration bevirker, at der næsten ikke er vægt på forhjulet, og det er denne omstændighed, der giver den mærkelige dinglende fornemmelse, som iøvrigt kendes fra en lang række motorcykler, når disse belastes med passager på et selvstændigt bagsæde. En mere kortbenet og lettere person mærker intet til det her omhandlede fænomen.

Accelerationen er overraskende for en maskine af denne størrelse, og de fire gear er afstemt meget fint. Så snart man er på landevejen med Valiant, kan man ikke sige et ondt ord om maskinen — tværtimod. Køreegenskaberne er fortræffelige, og som ventet arbejder motoren fuldkommen uden vibrationer. Lydløs er den selvfølgelig ikke, men når der ikke direkte er tale om acceleration, er støjniveauet ikke unormalt. Kurvestabiliteten er fortræffelig, og på en snoet vej kan man glæde sig over en stor

styrefølsomhed, der tillader en høj gennemsnitshastighed, selvom speedometernålen bevæger sig i det mere beherskede område. Dette giver naturligvis en let og ubesværet kørsel, for der er i virkeligheden ikke noget så trættende som at skulle køre en maskine, der skal langt ned i hastighed i hvert eneste sving, medens tiden så skal indhentes på de lige strækninger. Den jævne, moderate hastighed giver erfaringsmæssigt den bedste gennemsnitshastighed og den mindst udmattende kørsel på langture.

Bremserne er fortræffelige, og det meget store forbremsesgreb giver mulighed for en følsom afstemning og tillige en kraftig aktivering af forhjulsbremsen, der har en ret beskeden diameter.

Affjedringen er udmærket med en halv-hård affjedring af forhjulet og en noget blødere fjedring af baghjulet — det giver en fortræffelig kontakt med vejbanen og en

SPECIFIKATIONER:

Fabrikant: Veloce Ltd., Birmingham.

Importør: Excelsior Henderson Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, Kbhvn. F.

Motor: to-cylindret, fire-takt, boring: 50 mm, slaglængde: 49 mm, slagvolumen 192 ccm, topventilet boksermotor. Kompressionsforhold: 8,5:1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: våd sump.

Transmission: Motor til kobling: skråtskårne tandhjul. Kobling: Tør flerpladekobling. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: fodpedal i højre side. Udvækslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,4:1, 2. gear 13,3:1, 3. gear 9,82:1, 4. gear 7,25:1. Gearkasse til baghjul: kardanaksel. Dækstørrelse: 3,25×18.

Stelkonstruktion: Dobbelt, svejset rørstel.

Hjulophængning: forhjul: teleskopgaffel, hydr. dæmpning, baghjul: svinggaffel, hydr. dæmpning.

Stativ: i midten.

Bagsæde: twinsadel.

Benzintank rummer 13,6 liter.

Oliesump rummer 1,0 liter.

Bremser: 5" tromlediameter, belægningsbredde 25,4 mm. Totalt bremseareal 120 cm².

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Miller. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: Vekselsstrøm 42 watt. Tænding: batteri: Tændrør: KLG TEN 100. Ladekontrol: ampèremeter.

Udstyr: speedometer, værktøj.

Dimensioner: akselafstand 1301 mm, sadelhøjde 736 mm, fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 723 mm. Egenvægt: 115,6 kg.

Tophastighed: 108 km/t.

Pris: Kr. 6200,— incl. omsætning.

Justeringsmål:

Tænding: Kontaktafstand 0,015", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,018"—0,023".

Karburatorer: Amal Monoblock, type 363, dyse 100, tomgangsdyse 15, spjæld nr. 3, nålen anbragt i 3. hak.

Ventiler: Indsugning 0,004", udblæsning 0,006" (ved kold motor).

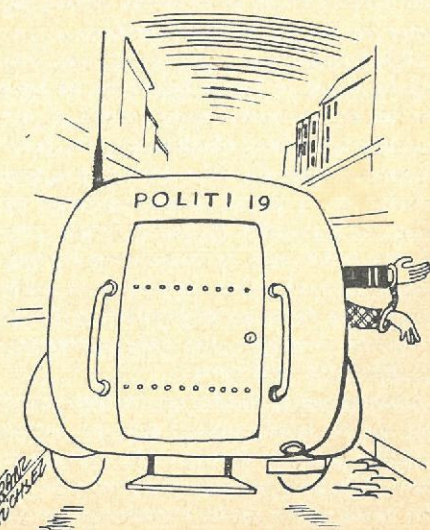
stor følelse af sikkerhed selv i de mest ujævne sving. Styringen er let og præcis, og da det af hensyn til tophastigheden, som ikke overskrider 108 km/t, er unødvendigt med et stort efterløb af forhjulet, er maskinen også ganske let at manøvrere ved den langsomste kørsel i tæt trafik. Der er al mulig grund til at fremhæve forgafflens kvalitet, for medens det er ganske almindeligt, at man ved en hård opbremsning mærker en dinglende, vibrationsbetonet fornemmelse i hele forhjulsophængningen, så er forgafflen på Valiant ganske fast og sikker under opbremsningen, og maskinen dykker ikke mærkbart ned på gafflen under en opbremsning.

Som bekendt ligger krumtapakslen parallelt med maskinens længdeakse, og svinghjulets gyrokopkræfter understøtter derfor ikke hjulenes stabiliserende gyrokopkræfter, og resultatet bliver uvægerligt, at maskinen lettere lader sig lægge fra side til side, men det bevirker også, at man lynhurtigt kan rette maskinen op, selv når man har ganske god fart på i et sving. Det er en egenskab, der ikke må undervurderes, for i det øjeblik en eller anden trafikal forhindring nødvendiggør en opbremsning i en kurve, må man først rette maskinen op, så den kører lige ud efter en tangent til en af de cirkelbuer, der ligger inden for vejbanen, inden bremsningen påbegyndes. Jo lettere maskinen lader sig »rejse«, des mindre standsningslængde får man, fordi bremserne hurtigere kan aktiveres. Ved gentagne forsøg viste det sig, at Valiant er rettet op omtrent så hurtigt som tanken, og i forhold til f.eks. de store, en-cylindrede maskiner sparer man mange meters standsningslængde på den måde — og hver meter tæller som bekendt i den sidste ende.

Noget kunne tyde på, at konstruktørerne af denne maskine har stirret sig blinde på rent mekaniske funktioner og overset de irriterende småtterier, der kan ankes imod. Lad os få et bredere, bedre stativ, for der er rigelig plads til det, lad os få et par kraftigere lyddæmpere og lad os evt. få stellet forlænget en kende, så er vi tilfredse.

Der er sikkert mange motorecyklister, der vil have betænkeligheder ved en fire-takt motor af så små dimensioner, for hver cylinder er jo på under 100 ccm, men der er ingen grund til nervøsitet. Det er nemlig en ganske forkert opfattelse, at ventilerne hurtigt vil blive utætte, hvis de i det hele taget kan holde. Sagen er nemlig den ganske enkle, at jo mindre en ventil er, des mindre frem- og tilbagegående vægt repræsenterer den, og følgelig bliver ventilens slagkraft også mindre. Erfaringen med andre maskiner af lignende størrelse viser, at ventilerne holder udmærket, og fordelen ved en fire-takt motor frem for en to-takt motor ligger i den bedre benzinøkonomi og den jævner trækraft ved lave omdrejningstal.

Sammenlignet med to-taktere af lignende størrelse er Valiant naturligvis lidt dyr, men sammenligner man med fire-taktere op til 250 ccm, må prisen siges at være yderst normal. Den gode kvalitet kommer blandt andet til udtryk gennem tandhjuleenes bearbejdning, der befrier maskinen helt for tandhjulstøj. Valiant er endvidere ret aktuell, for den repræsenterer den slagvolumenklasse (og dermed prisklasse), der under de nuværende forhold med de helt afsindige omsætningsafgifter har salgchancer på det danske marked.





BØGER

ADVENTURER'S ROAD af T. R. Nicholson. Forlag: Cassell (London). Pris: 21 sh. Tilsendt af Georg Juellner.

Ved et tilfælde, der kunne ligne en tanke, ankom den ovennævnte bog og min artikel om *Peking-Paris* på nøjagtig samme tid på redaktørens skrivebord. Det uundgåelige resultat var, at jeg blev sat til at anmelde Nicholson's »*Adventurer's Road*«, der handler om *Peking-Paris* færd i 1907 og løbet New York-Paris 1908.

»*Adventurer's Road*« er et veldokumenteret stykke journalistik, og på sine steder har forfatteren tegnet træfsikre skitser af de deltagende køreres personlighed. Desuden har han i næsten endeløse enkeltheder beskrevet de strabadser, deltagerne måtte udstå dels på vej gennem Asien, dels i løbet gennem Nordamerika i 1908.

På sin vis er beskrivelsen af *Peking-Paris* mere levende end kapitlerne om New York-Paris, hvilket sikkert skyldes, at den tilgængelige dokumentation om den første færd er bedre og bredere. Forfatteren har dog gjort skønsomt brug af kilderne og er ikke faldet i nogen af de mange fælder, der åbner sig for automobilhistorikere.

Billedmaterialet er fortrinligt om ikke nyt, og bogen er logisk bygget op, så læseren får et fremadskridende indtryk af deltagernes oplevelser, efterhånden som beretningen udfolder sig. Ikke uden en vis, sommetider grum humor bliver historien om disse to gigantiske bil-togter fortalt, men på den anden side er Nicholson's fremstilling præget af sober forståelse, et roligt sprog uden svulstige udskejelser og megen sympatisk forståelse for både arrangørers og deltageres problemer.

»*Adventurer's Road*« er en læseværdig bog om to mindeværdige episoder i automobilets historie. Den er ikke udtømmende, og lidt flere tekniske detaljer havde måske været på sin plads. Forfatteren har væ-

ret nok så interesseret i at opridsе baggrunden for de to så hasarderede foretagender, og hans beskrivelser af organisatorernes mangel på viden om de faktiske forhold er tankevækkende læsning.

Bogen kan anbefales SMJ's engelskkyndige læsere, og der er al grund til at sætte den på jule-ønskesedlen. Coll.

★

Hvis man skal ud at rejse, er det dejligt, inden man begiver sig af sted, at sætte sig lidt ind i de lande og de steder, man ønsker at besøge, og man føler næsten, at man får større udbytte af turen, når man her og der kan nikke genkendende til et landskab, en bygning eller seværdigheder i form af kunstværker, som man tidligere har set på billeder. Når man vender hjem fra rejsen, er ens egne fotografiske optagelser naturligvis de morsomste at se på, selv om kvaliteten ikke altid er helt på højde med de fotografier, man kan købe, men ingen rejse uden billeder det være sig før afrejsen eller efter hjemkomsten. Sandsynligvis ud fra dette motto har det schweiziske forlag Hallwag i Bern udsendt to dejlige små billedbøger, den ene omhandlende Østrig, den anden Tyskland.

I et væld af fotografier, der naturligvis alle betegner en fremragende kvalitet, føres man gennem alle seværdigheder og bemærkelsesværdige landskaber i de to lande, og alle, der har rejst eller skal rejse til Østrig eller Tyskland, vil have stor fornøjelse af at eje disse små bøger. De er tilsendt os af Hallwag's herværende repræsentant Georg Juellner, men de fås naturligvis hos boghandlerne. Prisen er kr. 8,30. Begge bøger er på 145 sider udelukkende med billeder og korte billedtekster.

★

Motor Lommebogen 1958 er udkommet, og den omhandler som sædvanlig mange nyttige vink for de motorkørende foruden det sædvanlige lommebogsstof. Skatter, omsetningsafgifter, cirkapriser på biler og motorcykler og mange andre oplysninger er samlet i den lille lommebog, der ligesom sidste år koster 4,85.

Spændende optakt til DANMARKS MESTERSKABET I TRIAL

Den sidste afdeling af danmarksmesterskabet blev kørt ved Nørre Vedby syd for Storstrømsbroen, og der var gennem de klimatiske forhold så rigeligt sørget for rytternes underholdning — godt med mudder og søle.

Der var en del spænding i luften, da sidste års mester, Eivind Hansen, og den nye moto-cross stjerne, Mogens Rasmussen, stod lige i points efter de tre første afdelinger. Mogens Rasmussen vandt mesterskabet ved at gennemføre den sidste afdeling med 465 points foran sin nærmeste konkurrent, Svend Aage Hansen, der fik noteret 450 points.

I den store sidevognsklasse stod Leo Hansen/ Kjell Andersen stærkt efter de tre første afdelinger, og parret kunne hjemtage danmarksmesterskabet, skønt de kun blev nummer to i den fjerde afdeling.

I senior letvægt blev Søren Dons danmarksmester efter smuk og stilren kørsel. Resultatlisten fra fjerde afdeling ser således ud:



I danmarksmesterskabet blev Søren Dons mester på Husqvarna i letvægtsklassen — her ses han i fin og sikker stil.



Næstvedkøreren Mogens Rasmussen blev danmarksmester i senior solo, og her ses han i fuld gang på sin AJS. Arne Nielsen lå meget fint i konkurrencen, men han måtte udgå på grund af kædebrud.

Senior solo: 1. Mogens Rasmussen, AJS, 465 p. — 2. Sv. Aage Hansen, Hillerød, BSA, 450 p. — 3. Arne Nielsen, København, BSA, 405 p.

Senior sidevogn: 1. Egon Walther-Verner Poulsen, København, Triumph, 460 p. 2. Leo Hansen-Kjell Andersen, Køge, Royal Enfield. 3. Per og Ib Tipsmark, Sundby, Nimbus.

Junior sidevogn: 1. Erik Malberg Ovesen-Per Lund Larsen, Køge, Triumph, 480 p. 2. Jørgen P. Mortensen-Henning Hansen, København, Ariel, 470 p.

Junior B-solo, 750 ccm: 1. Ole Kæmpe Hansen, Køge, AJS, 475 p. 2. Jørgen Andersen, Næstved, Matchless, 405 p.

Letvægt, solo senior, 175 ccm: 1. Søren Dons, FAM, Husqvarna, 430 p.

Junior A-solo, 750 ccm: 1. Finn Mortensen, Nykøbing F., Matchless, 455 p. 2. Eigil Nielsen, »Rapid«, Ariel, 425 p.

Junior A, 175 ccm: 1. Bent Just Ovesen, »Odin«, DKW, 460 p. 2. Poul Anker Johansen, Næstved, DKW, 450 p.

Junior B, 175 ccm: 1. Henning Larsen, MSK, DKW, 450 p. 2. Jørgen Nielsen, Villiers, 440 p.



Så er den mindeværdige 1957-sæson ebbet ud med et sportsvognsløb, og allerede er de forskellige fabrikker i fuldeste gang med at forberede sig på det kommende års løb. Efter sportsskalendarer bliver der ikke færre løb, tværtimod. Spørgsmålet er blot, om der stadigvæk kan skaffes publikum til så mange foranstaltninger. Det må man håbe, for uden publikum ingen løb.

Venezuela.

Fabrikkmesterskabet for sportsvogne blev i år afgjort i så eksotiske omgivelser som vel muligt på Caracas-banen. Både Ferrari og Maserati var stærkt repræsenteret, for Ferrari lå knebent i spidsen med 28 points foran Maserati's 25. Der var således lagt op til et hårdt løb, navnlig fordi det ikke var så nødvendigt at skåne vognene i sæsonens sidste dyst.

Stirling Moss præsterede bedste træningsrunde med 160,8 km/t i en 4,5 liters Maserati foran Behra, der kørte samme vogn-type. Ferrari-kørerne var alle en hel del langsommere.

Det gik imidlertid ganske anderledes i løbet. Moss fik en elendig start, hvad han bestemt ikke plejer, og Hawthorn (Ferrari) lagde sig i spidsen fulgt af Collins (Ferrari), skarpt forfulgt af Behra. Denne udvikling passede absolut ikke Moss, som gik på med krum hals og efter 14 omgange nåede i spidsen. Her holdt han sig til 33. omgang, så blev han sat ud af spillet ved et sammenstød med en langsommere vogn. Dette uheld bragte Musso, som nu kørte Hawthorn's vogn, i spidsen foran de tyske Ferrari-kørere Trips/Seidel. Endnu lå Behra godt placeret, men ved benzinpåfyldningen gik der ild i hans vogn, og kort efter tabte

Bonnier's Maserati et hjul, kolliderede med Schell's vogn — og så var der ikke flere Maserativogne tilbage af fabriksholdet!

Dermed var kampen afgjort, og Ferrari sluttede på de fire første pladser samt sikrede sig mesterskabet med 30 points foran Maserati, Jaguar og Aston-Martin.

Resultater (101 omgange på 9,93 km, ialt 10002,9 km):

- 1) Collin/Hill, Ferrari, 6.41.55,6
(153,35 km/t)
- 2) Hawthorn/Musso, Ferrari, 1 omg.
bagved
- 3) Trips/Seidel, Ferrari, 2 omg. bagved
- 4) Trintignant/Gendebien, 4 omg. bagved

Klasserne under henholdsvis 2 og 1,5 liter blev vundet med Porsche-vogne.

Ret beset var det ikke nogen pyntelig afslutning på årets sportsvognsløb, og der indtraf alt for mange ulykker.

Rekordhjørnet.

Der har været travlt på Monza, hvor den snart alderstegne Piero Taruffi i september



Her kom Finn Vinther Hansen ud for en lille overraskelse under trialet i Skævinge den 17. november. I senior solo vandt Mogens Rasmussen foran Sv. Aage Hansen, og Egon Walther vandt senior sidevogn foran Carl Erik Jensen. Søren Dons gik af med sejren i senior letvægt, og Knud Johannesen blev nummer to. Junior A blev vundet af Poul B. Søndergaard og junior E af Erik Bonne Jensen. Junior letvægt A gik til Børge Christiansen, medens B klassen blev vundet af John Reedtz.

satte en række nye 350 ccm rekorder med sin todelte Tarf-vogn. Maskinen var denne gang en Gilera. Den mest imponerende af de nye rekorder er den på een time med 190,02 km/t — en forbedring på godt 15 km/t.

Senere tog *William Knight* flere rekorder i klasse K (250 ccm) med en Cooper (Norton-motor) og klarede bl. a. 156,52 km på een time. Derpå blev vognen forsynet med en 1100 ccm Climax-motor, men det indledte rekordforsøg måtte opgives på grund af maskinskade. I stedet monteredes en 350 ccm JAP-motor, som imidlertid også opgav ånden.

Derpå blev den istandsatte 1100 ccm Climax-motor påny lagt i vognen, og med den lykkedes det at hjemføre nogle klasserekorder med hastigheder omkring 190—200 km/t, men desværre endte kørselen i en ækel ulykke, der kostede *Ronald Searles* livet.

Løvrigt er det ikke til at få sikker rede på, hvilke rekorder Cooper-vognen faktisk fik sat inden ulykken. Fabrikken hævder 17, men 2 (over 1000 miles med 194,1 km/t



SMKK afholdt et stort trial den 24. november, og det talte som fjerde afdeling af sjællandsmesterskabet. Arne Nielsen vandt senior solo med 500 points foran Svend Aage Hansen (440 p.), medens Knud Johannesen vandt over Søren Dons i senior letvægt. John Havnbo vandt senior sidevogn med fem points foran Kurt Petersen. Her ses juniorføreren Hans Erik Jensen på vej ud i verdensrummet.



Erik Mølberg Ovesen/Per Larsen er kommet i „uføre“ under trial i Skævinge den 17. november.

og 2000 km med 194,4 km/t) er vistnok mere korrekt. Da FIA ikke har udsendt nogen rekordliste i syv samfulde år, kan det ikke klarlægges nærmere.

Efter flere mislykkede forsøg er det endelig lykkedes at sætte nogle rekorder med den af Carlo Abarth byggede specialvogn. Rekorderne faldt i klasse II (500—750 ccm) med en Abarth 750 ccm motor (ombygget Fiat 600) i det strømliniede Farina-karoseri. Den bedste var 200 miles med 202,347 km/t. Paul Frère og Mario Guarnieri var ved rattet. De tidligere rekorder tilhørte dels en kompressorfornyet DB, dels Abarth selv.

Højere skole.

Den lille italienske fabrik *Stanguellini* har bygget en ny væddeløbsvogn med en 1100 ccm Fiat TV motor. Ikke for at deltage i internationale løb, men for at give unge italienske køere muligheder for at uddanne sig i den ædle kunst at køre en væddeløbsbil.

Vognen vejer kun 300 kg, og rygtet vil vide, at Fangio, der prøvede en fornylig på

Modena-banen, tangerede den stedlige F1-rekord. I så fald må det være en helt forfriskende »skolevogn«, og var det ikke en idé at prøve på at få fat i et par stykker til Roskilde-banen.

★

ENDNU EN SCOOTER FRA NSU

For kort tid siden sendte NSU en ny scootermodel på markedet under navnet Fünfstern-Prima, og denne maskine, der er udrustet med en 175 ccm totakt motor, blev udførligt omtalt her i bladet. Nu kommer NSU med endnu en scooter, der kaldes Dreistern-Prima, og den svarer i den tekniske opbygning og udrustning ganske nøje til Fünfstern-Prima, blot er der ingen tåge-lygte, og det såkaldte lyshorn mangler ligeledes, men ellers er de to maskiner ikke til at skelne fra hinanden. Forskellen ligger i motorstørrelsen, idet Dreistern-Prima er udrustet med en 150 ccm motor, der udvikler 7,4 hk, maksimalhastigheden er med to personer 85 km/t, og det gennemsnitlige benzinförbrug med en gennemsnitshastighed på 50 km/t er 2,8 l pr. 100 km.

I Tyskland er der sparet ca. 100 Mark for hver stjerne, idet Dreistern-Prima koster 200 Mark mindre end Fünfstern-Prima, men de endelige priser på det danske marked er endnu ikke fastsat. Af de tekniske specifikationer skal motorens data nævnes: Boring 67 mm, slaglængde 57,6 mm, slagvolumen 146 ccm, største drejningsmoment 1,16 kgm ved 4100 omdr./min., kompressionsforhold 6,5:1 og maksimaleffekt 7,4 hk ved 5100 omdr./min., benzintanken rummer 12,6 l, af hvilke 1,9 l er i reservebeholdning. Maskinens egenvægt er fuldt optanket 138 kg, der fordeler sig med 48 kg på forhjulet og 90 kg på baghjulet. Når maskinen er belastet med to personer af mellemstørrelse, er vægtfordelingen 100 kg på forhjulet og 200 kg på baghjulet.

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG UDSTYR
Aut. Indian-forhandler



Tagsvej 101 . Tag 9926

Største specialfabrik for motorcykle-, scooter- og knallert- cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

— det ser tomt ud uden clichéer.
Sæt liv over Deres tryksager og
brevpapir med clichéer fra
Druedahls clichéanstalt, Sol-
krogen 3, Brønshøj, Bella 2409

Mangler De reservedele

KRUMTAPPE & TOPSTYKKER rep. på spec.
værksted fra dag til dag.

GEARKASSEDELE er på lager til St. Archer
Burman Albion.

RESERVEDELE til BMW - Zündapp - DKW
o. m. a. fra 1934-1957.

SIDEVOGNE til alle motorcykler.

PÅHÆNGSVOGNE til personbiler fra egen
fabrik. Opgiv mærke. Indhent tilbud.

Indsend de gamle dele for motorcykler og
gearkasser for hurtig expedition.

A/S CYKLEBØRSSEN, HORSENS

Telf. 23444

INDHOLDSFORTEGNELSE FOR 1957

TEKNIK

Amal karburatortabel 1933-34-35	452
Amal karburatortabel 1933-34-35	510
Amal karburatortabel 1933-34-35	557
Amal karburatortabel 1933-34-35	631
Amal karburatortabel 1936	696
Amal karburatortabel 1936	733
Benzinfiltrer til biler og motorcykler ..	633
Dansk plastik karosseri	677
De små måls betydning	750
Den røde tråd (tilbageblik på ti års udvikling)	326
Det er faktisk indviklet (bilernes af-fjedring og køreegenskaber)	12
Dine dæk, mine dæk, vores dæk	534
Effektiv kontrol med kølevæsken	627
Elektricitetens mysterier, jævnstrøms-dynamoer	36
Elektricitetens mysterier, tilbagestrøms-relæ, strøm- og spændingsregulering ..	103
Elektricitetens mysterier, Lucas kompen-serede spændingsrelæ	217
Et specielt tændingsproblem (når de for-skellige cylindre ikke får samme for-tænding)	250
Får strømlinekarosseriet praktisk betyd-ning for motorcyklen	567
Heli-Coil	158
Hjælpefjedre til amerikanske biler	493
Hovedreparation I	175
Hovedreparation II	203
Hovedreparation III	270
Hovedreparation IV	431
Hovedreparation V	546
Hovedreparation VI	671
Hvordan bygger man verdens hurtigste F-III racer	146
Hydrostatisk transmission	112
Karburatoris	10
Kølevæske (Glykol og sprit)	715
Lidt om olieforbrug	481
Lidt om platforming	495
Lidt teknisk snak om et par racere (CZ og Guzzi)	86
Molykote	53
Momentnøglen	615
Når DKW'en banker	362
Nardi (et besøg på den italienske fabrik for tuning og specialudstyr)	6
Newton automatkobling	300
Om hestekræfter og acceleration	589
Roterende ventil (dansk patent)	235
Slangeløse dæk af ny type	710
Små ting med stor betydning (sikker-hedslåse)	127
SMJ's lille leksikon	42
SMJ's lille leksikon	118
SMJ's lille leksikon	189

SMJ's lille leksikon	399
SMJ's lille leksikon	449
SMJ's lille leksikon	519
SMJ's lille leksikon (acceleration og re-tardation)	635
Stoplygtekontakt med dobbeltkammer ..	128
Teknisk brevkasse	56
Teknisk brevkasse	99
Teknisk brevkasse	169
Teknisk brevkasse	240
Teknisk brevkasse	306
Teknisk brevkasse	388
Teknisk brevkasse	438
Teknisk brevkasse	527
Teknisk brevkasse	571
Teknisk brevkasse	651
Teknisk brevkasse	705
Teknisk brevkasse	769
Tilkobling	646
Ulve i fåreklæder	743
Vanwall	663
Vanskeligt overblik (motorcykler jeg har kørt)	70
Vinterdæk	79

NYE MODELLER

Aston Martin	125
Automobiludstillingen i Geneve	226
Automobiludstillingen i Paris	690
Austin A 55	183
Biludstillingen i Frankfurt	599
BSA	762
Chevrolet 1957	11
De nyeste knallertmodeller	311
Den femstjernede Prima	490
Derby-Ferrari motoren	108
Diesella Nestor 1957	90
1.5 l Wolseley	365
Endnu en scooter fra NSU	782
Fiat 500	487
Folkevognen VW 1957	545
Ford USA	183
Husqvarna Guld-pil	186
Jaguar XK SS	125
Janus i produktion	512
Lambretta	366
NSU Prinz	579
Nyhederne fra London og Turin	763
Nyt fra BSA, Puch og Triumph	712
Opel Olympia 1957	542
Ouverture til udstillingen i Frankfurt (de nye Mercedes-modeller)	539
Porche le Mans	35
Puch MS 50 fra A til Z	46
Triumph Twenty-one	142
Vauxhall Victor	184

PRØVEKØRSLER

Ariel Huntmaster Star Twin	150
BMW R 50	344
BMW R 26	410
Dürkopp Diana	18
Fiat 500	560

Ford Consul	454
Ford Zephyr Mark II	162
Taunus 17 M	756
Heinkel cabine	92
Isetta 250	698
Morris 1000	23
Puch RLA	209
Vanguard Junior med Newton automat- kobling	369
Velocette Valiant	773
Zündapp Touring Super	475

SPORT

Åbningsløbet på den udvidede Roskilde Ring	553
Automobilløbene 1957	63
Det danske Moto-Cross Grand Prix	576
Fra bane og vej	60
Fra bane og vej	122
Fra bane og vej	157
Fra bane og vej	252
Fra bane og vej	316
Fra bane og vej	324
Fra bane og vej	459
Fra bane og vej	523
Fra bane og vej	581
Fra bane og vej	641
Fra bane og vej	718
Fra bane og vej	780
Grand Prix des Nation på Monza	639
Hollands og Belgiens Grand Prix (mo- torcykler)	514
Højbjerg er nu terrænbane	596
Isle of Man TT	419
Lys og skygge over Bremgarten	134
Løbskalender for motorcykler 1957	62
Løbskalender	320
Løbskalender	464
Løbskalender	528
Løbskalender	592
Løbskalender	656
Løbskalender	720
MG rekordforsøg	448
Nymølle banen genindviet	629
Skal Roskilde Ring ende som et Colos- seum	294
Spændende optakt til danmarksmester- skabet i trial	779
Ulster Grand Prix	586
Volk Mølle	400

HISTORISK

Det samme på en anden måde (Renault 1906 kontra Zephyr Mark II — 90 hk på forskellig måde)	262
Et kvart århundrede siden (automobil- løbene)	356
Familiealbummet (konstruktive jurister) ..	81
Familiealbummet (Serpolllets damp- vogne)	193
Familiealbummet (forbindelsen mellem Austin, BMW, Frazer Nash, Bristol, Veritas og Talbot)	470

Motorcykle-kavalkade	284
Motorcykle-kavalkade	498
Motorcykle-kavalkade	682
Om kap med uret (Edge's 24 timers re- kord)	406
Peking-Paris	726

DIVERSE

Akryl-lak	427
Automobil Revue's udstillingsnummer .	256
Benjafield, J. D.	256
Bentley, W. O. (berømthed privat)	381
Beundringsværdig rekord (lovovertræ- delse)	259
Brev til Z 20106	660
Bøger	778
De gådefulde ulykker muligvis opklaret	435
En besynderlig historie (om indkøb af biler)	131
Englands største dæk	463
Europa Touring (anmeldelse)	315
Farina, Giovanni	656
Faroux, Charles	458
Fejer for Eders egen dør (automobil- salg)	67
Forspildte muligheder (anmeldelse af teoribog skrevet af E. Groes-Petersen og P. C. Meldgård Larsen)	403
Groes-Petersen lægger et tågeslør	468
Gustav retter trykfejl	566
Gustav redigerer	654
Gustav	713
Gyldne tider (akkordpriser)	659
Hvad ved vi?	723
Ingen højere? (en sørgmodig fortælling om reservedels-priser)	551
King, Ethel Locke	22
Kort sagt	528
Kun én ejer (brugt motorcykle)	619
Meget afhænger af den amerikanske bil	278
Motorbriller	28
Motorbriller igen	192
Motorfotografering — en tilskuesport .	736
Mystik på Europas landeveje	248
Nerveslidende lydløshed	416
Nyt poleremiddel (One-step)	464
Redaktionelle strøtanker	3
Redaktionelle strøtanker	195
Redaktionelle strøtanker	467
Redaktionelle strøtanker over nogle lvi- de striber	531
Sådan overhaler man en skildpadde (an- meldelse af Matematikkens Eventyr) .	260
Sicilien-Stockholm non-stop (i en BMW Isetta 300)	298
Specielt dansk skilt mangler	595
Status på motorcyklerne	375
Ti år	323
Tucker's Torpedo (afslutningen på et be- synderligt kapitel i automobilindu- striens historie)	444
Wharton, Ken	127
Whisky uden vand	30

Min bil og jeg

— en virkelig håndsrækning
til de bilister, der vil køre
i en velholdt og selvholdt
vogn.



En helt ny udgave, der fortæller
det, som ikke står i instruktions-
bogen.

Sæt udgifterne ned gennem
større kendskab til vognen, og forlæng
motorens levetid betydeligt ved korrekt
behandling.

OVER 200 SIDER **Kr. 13,50** GENNEMILLUSTRERET

Udgivet af SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, Nikolaj Plads 5, K.

Sikker kørsel i mørke, tåge og fedtet føre...

med **LUCAS** sikkerhedsudstyr!

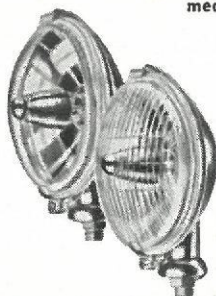


Som ansvarfuld bilist bør De gøre Deres til,
at Deres kørsel bliver så sikker som mulig. Forsyn derfor
Deres vogn med LUCAS sikkerhedsudstyr,
som forener den højeste nyttevirkning
med eksklusiv skønhed og kvalitet

Sikkerhed i mørke og tåge

Lucas fjernprojektorflanger, den farlige trafik i højre vejside uden at blænde modgående trafik, og tågelystens flade 'radarlys' kryber under disen.

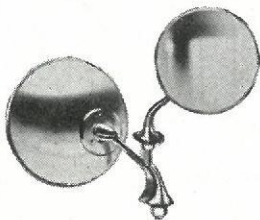
Lucas tvillingsæt leveres i 3 størrelser, incl. pære pr. stk.:
»Junior« kr. 67,50
»Senior« (som ill.) - 87,50
»Grand« - 115,-



Sikkerhed i trafikken

Lucas skærmspejlet er bilens øje i nakken, der med usvigelig sikkerhed afslører, hvad der nærmer sig i den farlige »blinde« vinkel mellem bag- og sideruder.

Lucas skærmspejle er udført i svært forchromet messing og fås i to udførelser, pr. stk.:
Normalspejl kr. 26,75
Konveksspejl - 29,75



Sikkerhed i fedtet føre

Med et enkelt tryk på kontakten renses Lucas el-automatiske »Screenjet« rudevasker på et øjeblik forruden fuldstændig for snavs og klarer udsynet.

Lucas el-rudevasker leveres komplet med motor, indbygget relæ, kontakt, holder, dyse og alle nødvendige ledninger: Model HC2 kr. 96,-



LUCAS

før sikkerhed
og sikker smag

LUCAS FOR OG LUCAS BAG