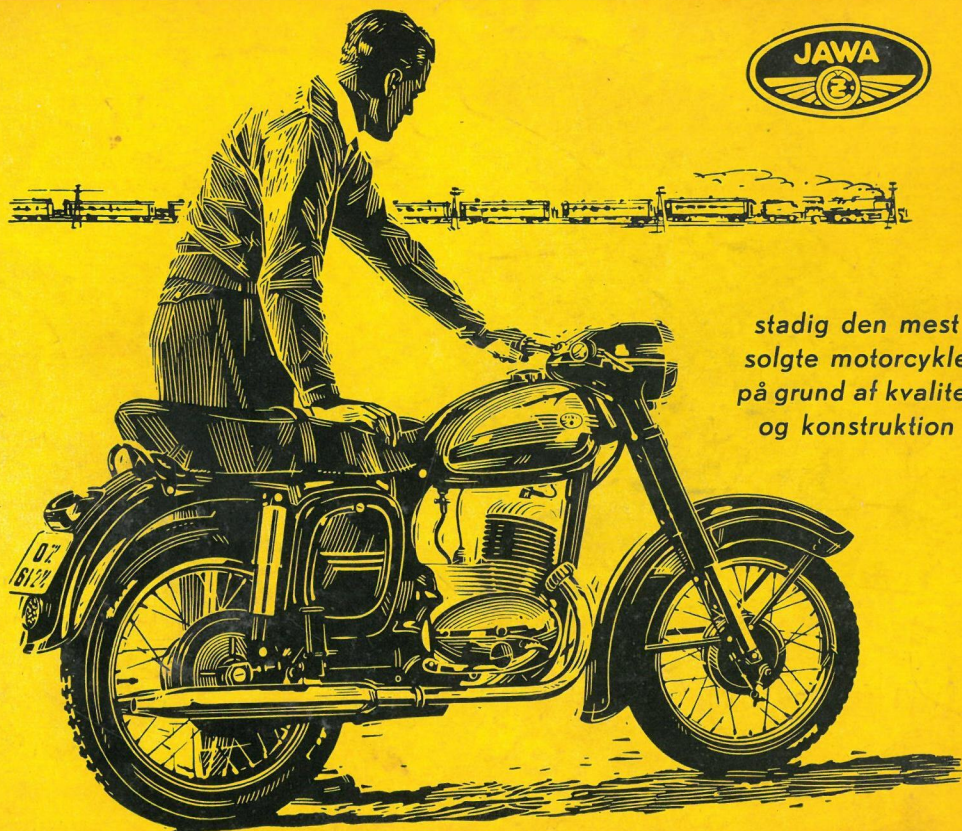


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

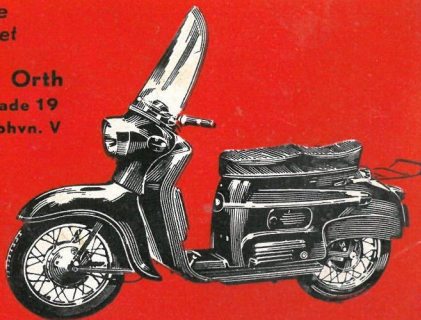
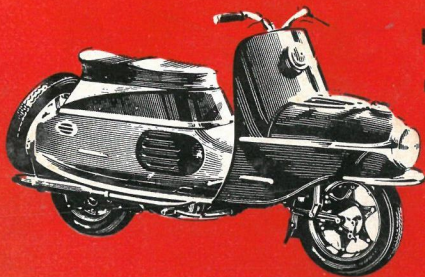
MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



stadig den mest
solgte motorcykle
på grund af kvalitet
og konstruktion

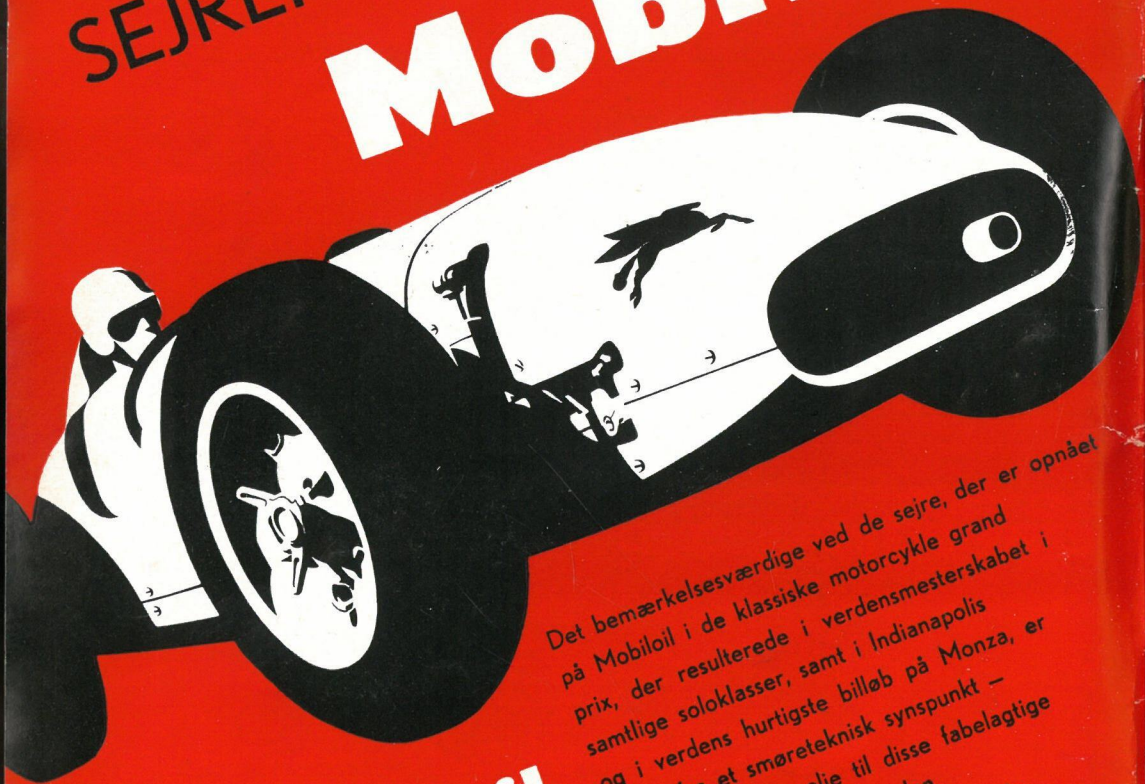
Se prislister
inde i bladet

Importer: Erik Orth
Vester Farimagsgade 19
Minerva 4801 . Kbhvn. V



EKSPERTERNE
SEJRER PÅ

Mobiloil



Mobiloil

ER OLIE MED
DEN STORE
SIKKERHEDSRESERVE

Det bemærkelsesværdige ved de sejre, der er opnået på Mobiloil i de klassiske motorcykle grand prix, der resulterede i verdensmesterskabet i samtlige soloklasser, samt i Indianapolis og i verdens hurtigste billøb på Monza, er – set fra et smøreteknisk synspunkt – at den anvendte olie til disse fabelagtige præstationer er nøjagtig den samme Mobiloil, som De køber, når De vil bevare Deres motor og give den ekstra liv.

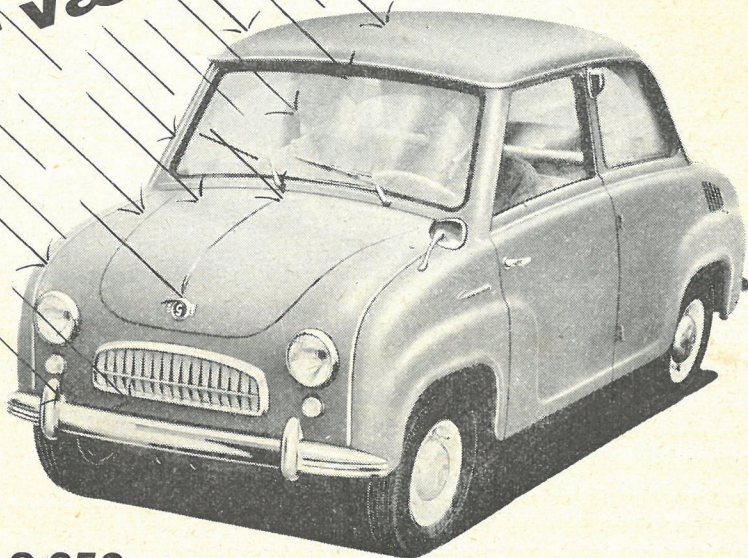


GOGGOMOBIL

Sedan



- værd at regne på ...



For kr. **8.650** excl. lev.

hurtige, tørre og lune transporter til og fra.

De får nye fritids- og feriemuligheder. De får kort sagt **bil!**

GOGGOMOBIL kører 100 km for ca. kr. 4.61

til benzin og olie. Regn på disse tal.

Se, hvor billigt De kan dække **Deres** kørselsbehov.

Forhandlere overalt i Danmark

- serviceværksteder over hele Europa

NORDISK DIESEL A/S



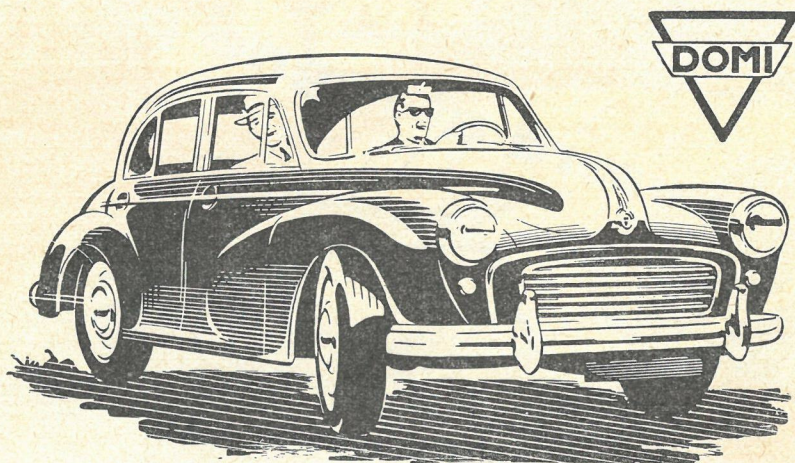
MORRIS 1000

stærkeste og hurtigste bil i sin klasse

med 38 HK motor, nyt friskluftsvarmeanlæg,

nyt automatisk loftslys . . .

12 mdr. garanti på alle MORRIS biler



MORRIS 1000 person

Tophastighed 122 km/t. 15-18 km pr. liter.
Pris excl. lev. omk. kr. **15.340,-**

MORRIS 1000 combi

Spar ca. 5000 kr., og kør nårsomhelst
og hvorsomhelst. Pris på sort/gule plader
excl. lev. omk. kr. **13.795,-**

MORRIS 1000 kassevogn

Rummer 2,2 m³, laster 425 kg. Fra 11-19,5
km pr. liter alt efter belastning.
Pris excl. lev. omk. kr. **8.560,-**

MORRIS 1000 pick up

Med samme økonomiske kørsel som kasse-
vognen. Laster ca. 450 kg.
Pris excl. lev. omk. kr. **8.400,-**

**Indsend nedenstående kupon,
så sender vi Dem omgående
ill. brochure m. alle oplysninger.**

Kupon til DOMI A/S Glostrup

*Send mig uden forbindende illustreret
brochure for*

- MORRIS 1000 person ☐
MORRIS 1000 kassevogn ☐
MORRIS 1000 combi ☐
MORRIS 1000 pick up ☐

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S - GLOSTRUP

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

13. ÅRG.

15. Marts 1959

NR. 3

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

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

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

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 20,00

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Redaktionelle strotanker ...	131
Når man skal vælge motor- cykle	134
Familie-albummet	142
Hvor lang tid kan en mo- tor holde?	149
Vi prøvefører Auto-Union 1000	161
Teknisk brevkasse	169
Tyndere olie på gearkassen om vinteren	175
Månedens nyheder	177
Tillæg til prøveførsel	184
Fra bane og vej	186
International løbskalender...	188
Lyse og mørke tanker	189
Løbskalender	192

Redaktionelle strotanker om

Sprit og skibsøl m. m.

Selvfølgelig er det forkasteligt at sætte sig i sadlen på en motorcykle eller bag bilens rat, hvis man er påvirket af spiritus — det er hævet over enhver tvivl, men tilbage står blot spørgsmålet, hvad det vil sige at være påvirket af spiritus. Der føres fra tid til anden en spagfærdig propaganda mod »spritkørsel«, og da der tilsyneladende ikke består noget alvorligt problem, er det meget naturligt, at denne propaganda er spagfærdig, men det kunne være gavnligt at få trukket lidt klare linier op. Man kunne selvfølgelig med en flot gestus kundgøre, at sådanne linier er ganske overflødige, for afholder man sig helt fra at drikke spiritus (som i forbindelse med motorkørsel omfatter både øl, vin og spiritus), er man ude over enhver form for diskussion, men hvis man påstod dette, ville man gøre sig skyld i en lige så stor fejltagelse, som »sprit-propagandaen« ofte bidrager med.

Betragter vi først statistikken, vil den fortælle os, at et mindre antal ulykker står opført under betegnelsen spiritus-ulykker, men man kan på stedet trække en del fra, fordi det har været cyklister eller fodgængere, der har været berusede. Det er naturligvis ikke mindre forkasteligt at være til fare for trafikken på grund af beruselse, fordi man blot bevæger sig til fods eller på cykle, men der skal i reglen en større promille til, før trafikanter af denne art bliver til fare for sig selv eller andre. Tilbage vil stå et vist antal ulykker, i hvilke berusede bilister eller motorcyklister er indblandet, og dette tal holdes så frem som skræmmebillede.

Vi har mange gange tidligere hævdet, at der er tre slags løgn nemlig løgn, forbandet løgn og statistik, og antallet af »spritulykker« fortæller i virkeligheden ikke andet, end at

der er sket dette antal ulykker med spirituspåvirkede motorkørere, *men man kan ikke fastslå, om samtlige disse ulykker skyldes spiritus, eller om de ville være indtruffet alligevel*. Vi kender et enkelt tilfælde, hvor spirituspromillen blev afgørende for en dom på otte måneder — en dom der i vore øjne tilmed var meget mild — men ulykken som sådan havde blot intet med spiritus at gøre, for ulykken skyldtes blankslidte dæk i forbindelse med styrtregn og forhjulstræk. Hvordan havde denne dom lydt, hvis ulykkesbilisten havde været total afholdsmand gennem flere år?

Man ville sikkert kunne opvise et langt større tal for »spritkørsel«, hvis man havde mulighed for at optælle de motorkørende, der i løbet af et år kørte i mere eller mindre påvirket tilstand, uden at der indtraf uheld eller ulykker af nogen art.

Nu vil De måske spørge Dem selv, om jeg er blevet splittergal, siden jeg øjensynligt forsvarer spritkørsel, og til Deres beroligelse eller min egen beroligelse kan jeg fastslå, at jeg er ved mine fulde fem, blot kunne det være på tide at få lidt korrekt oplysning om spritkørsel, samt at få fred i dette spørgsmål således, at hver eneste motorkørende ikke skal komme til at lide af forfølgelsesvanvid.

Lad os da se lidt nærmere på lovens bogstav — det er som sædvanlig meget flosset i kanten, fordi juristerne ikke kan udtale sig klart og bestemt. Det skulle være ganske tydeligt, når den danske lov fastslår den størst tilladelige spirituspromille som 1,0. Det er langt mere tolerant end i mange andre lande bl. a. Norge og Sverige. Sagen skulle med dette eksakte tal være klar, men er det alligevel ikke, for har man en promille på 0,7, så kan man også blive hængt ud som spritbilist. En promille på 1,0 opnår man f. eks. ved at drikke to pilsnere og to snapse, omtrent umiddelbart før man kører, hvilket må siges at være en large grænse. Selvfølgelig kan jeg køre bil eller motorcykle anstændigt efter at have indtaget to pilsnere og to snapse, men jeg ville absolut ikke bryde mig om det, og jeg ville i min vildeste fantasi ikke finde på det. Går

der et stykke tid efter indtagelsen af nævnte kvantum spiritus, skulle promillen være dallet, og man skulle være på den sikre side overfor loven, men i dette tilfælde er det så uheldigt, at jo længere man kommer bort fra spiritusparagraffens rækkevidde, des mindre egnet er man til at køre, for efterhånden som promillen falder, stiger træthed og døsigheid.

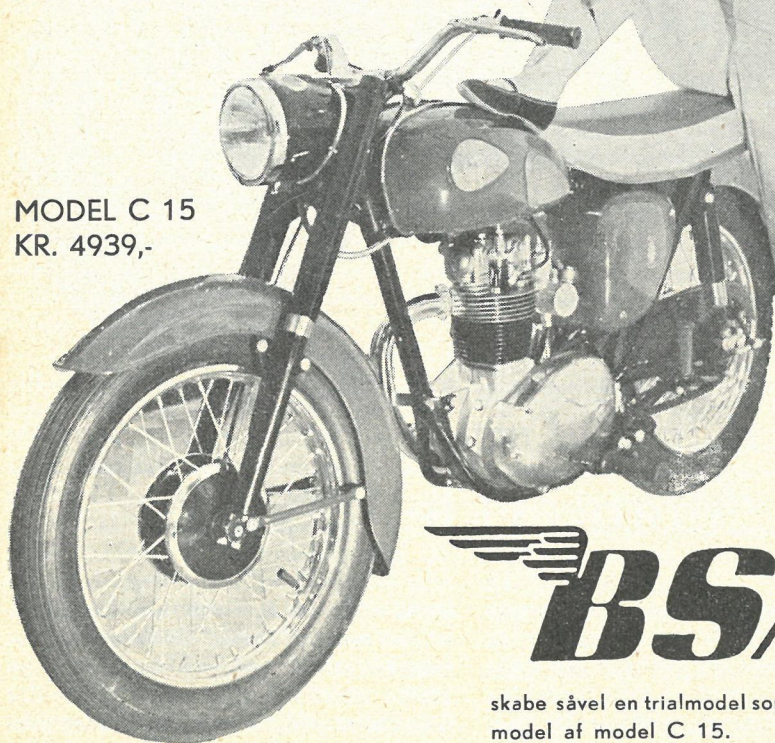
Men så en enkelt pilsner da — ja den kan ikke gøre hverken kørslen eller loven noget, men bliver man indblandet i et færdselsuheld, vil man stå ringere, hvis man har indtaget en enkelt pilsner, og den anden part ikke har indtaget noget. Det hævdes fra »pålidelig kilde«, at selv en enkelt »genstand« nedsætter reaktionstiden, men dette turde bero på et falsum. Når mandskabet på en bombemaskine på vej til aktion under krigen på et givet tidspunkt indtog et bestemt afmålt kvantum spiritus, så var det næppe for at videreføre traditioner fra den britiske marine, hvor mandskabet fra sejlskibenes tid har haft en bestemt ration af rom pr. dag, men snarere for at få hurtigere reaktion på musklerne og skarpere dømmekraft. Dette er måske også forklaringen på, at nogle bilister føler, at de kører bedre, når de har fået lidt at drikke. Hvis der med »lidt at drikke« menes adskillige genstande, vil en forbedring at kørslen blot sige, at visse hæmminger bliver kastet over bord, og kører den pågældende virkelig bedre i denne tilstand, så vil det kun sige, at han kører rædselsfuldt, når han er pinlig ædru.

Hvis man indtager det klare standpunkt, at man på ingen måde lader indtagelse af øl eller spiritus forene med motorkørsel, skulle man kunne føle sig tryk — ak, gid det var så vel! Jeg kan personlig lige så godt undvære en pilsner til min frokost, som jeg kan undvære at ryge lang pibe efter kaffe; men er man på rejse, vil man nødtig se sin daglige frokostthe fremstillet på et dansk eller skandinavisk, tysk eller fransk værtshus, for på det europæiske kontinent skal det nok lykkes at komme til månen med et rumskib, før man får lært at fremstille en kop drikkelig the. Og hvad så? Pilsneren må vi slå en streg over, og tør jeg spørge, hvad de mener

BSA

Med model C 15 på 250 ccm har BSA skabt en best-seller, fordi netop denne motorcykle helt og fuldt dækker den moderne motorcyclists kørselsbehov. Som andre maskiner i sin klasse har den en top-hastighed på over 110 km/t, men den har desuden en uhyre slidstærk motor, der helt igennem er præget af engelsk kvalitet. Den bløde og effektive gearskiftning finder man ikke magen til, og den smidige motor gør hver kilometer til en ren fryd.

MODEL C 15
KR. 4939,-



BSA

Den stabile svinggaffelaffjedring af baghjulet og den robuste, hydraulisk dæmpede teleskopgaffel giver ikke alene fremragende køreegenskaber, men man kan med denne maskine begive sig ud i et hvilket som helst terræn og på en hvilken som helst vej — derfor kunne BSA også uden større ændringer

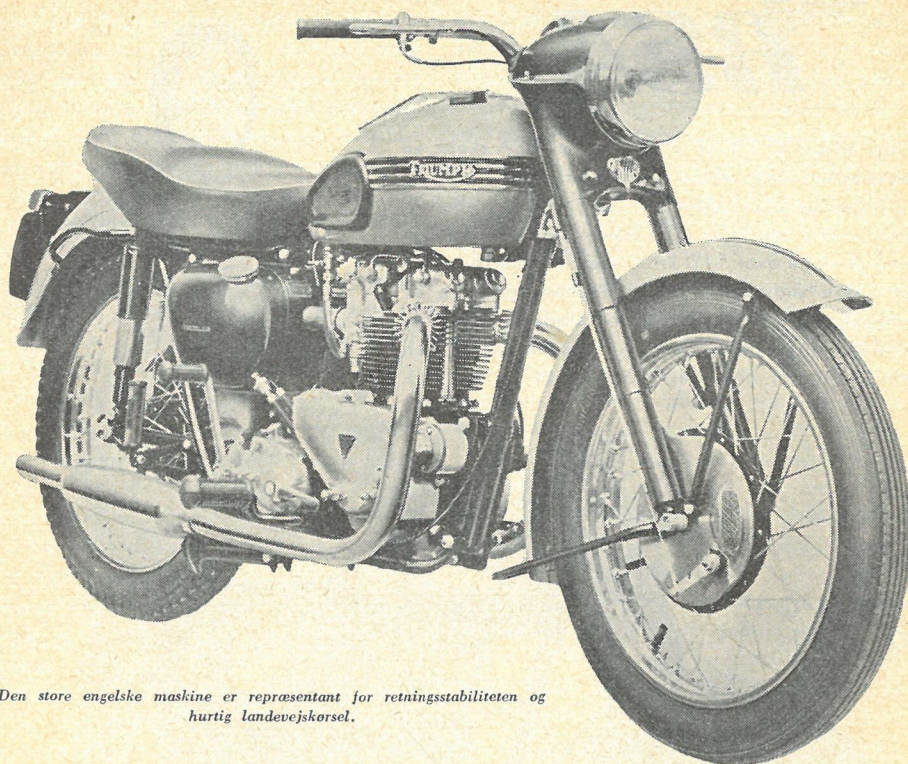
skabe såvel en trialmodel som en moto-cross model af model C 15.

De kan roligt støtte Dem til BSA, for dette navnetræk finder De hos forhandlere og specialværksteder overalt i verden. Er man ejer af en BSA kan man altid få hjælp og vejledning — derfor kommer ingen BSA-ejer forgæves til os med sine spørgsmål, for vi har alle oplysninger om alle BSA modeller, og vi kan hjælpe Dem med ethvert problem.

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. HANSEN . GL. KONGEVEJ 127-131 . KBH. V
HILDA 1860



Den store engelske maskine er repræsentant for retningsstabiliteten og hurtig landevejskørsel.

Når man skal vælge Motorcykle

Nogle tips
om de ting man bør have
klarhed over,
før købet afsluttes.

Indregistreringsstatistikken viser ganske tydeligt, at salget af nye motorecykler og scootere har været ret minimalt det sidste par år, medens en særdeles livlig handel har fundet sted med brugte maskiner. De store årgange — de 55.000 maskiner solgt i årene 1953-54 — har for en stor dels vedkommende skiftet ejere, men de fleste maskiner er nu kommet på faste hænder, og for de resterendes vedkommende kan man sige, at de er i en sådan stand, at de trods lave priser har hård konkurrence fra de fabriksnye maskiners side. Vi kan forvente en opgang i salget af scootere og motorcykler fra dette forår at regne, og man kan forudse et ret stort motorecyklesalg igen om nogle år. Visse

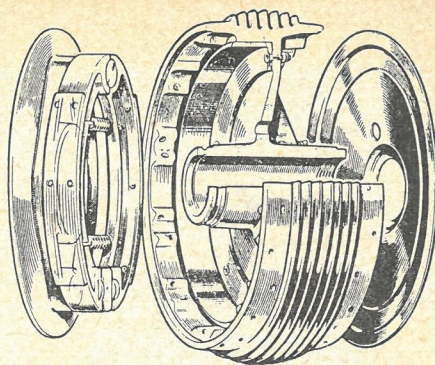
forestillinger om at motorcyklen har udspillet sin rolle er absolut fejlagtige, og det svigtende salg af nye maskiner har haft en ganske naturlig forklaring. Man har dog ikke endnu mod til at åbne en motorcykleudstilling, og af den grund vil vi forsøge at afhjælpe denne mangel ved at bringe en oversigt over samtlige maskiner på det danske marked i aprilnummeret. Indtil da skal vi se lidt på de faktorer, der spiller en vigtig rolle, når man skal vælge en ny motorcykle.

Selvfølgelig ved man lige på en prik, hvordan »drømmemaskinen« skal være: Den skal have en tophastighed på 160 km/t, en forrygende accelerationsevne, et benzinfor-

brug svarende til 40 km pr. liter ved tophastighed, den skal være så styrefølsom, at man kan smide den fra side til side på en kroget bjergvej, og retningsstabiliteten skal være som for et lyntog. Den skal have et smukt, gerne lidt opsigtsvækkende ydre, bremserne skal helst kunne pløje vejbanen op, den skal gå tomgang som et bornholmerur og starte ved mindste berøring af startpedalen. Prisen må nødigt overstige 2600 kroner, og hvis maskinen vil være i stand til at holde sig selv ren og velpoleret, vil det være en fordel omend ikke noget krav. Sådan er drømmemaskinen, som alverdens konstruktører til dato har snydt os for. Lad os derfor heller se på de eksisterende maskiner, og lad os undersøge, hvordan man foretager et fornuftigt valg.

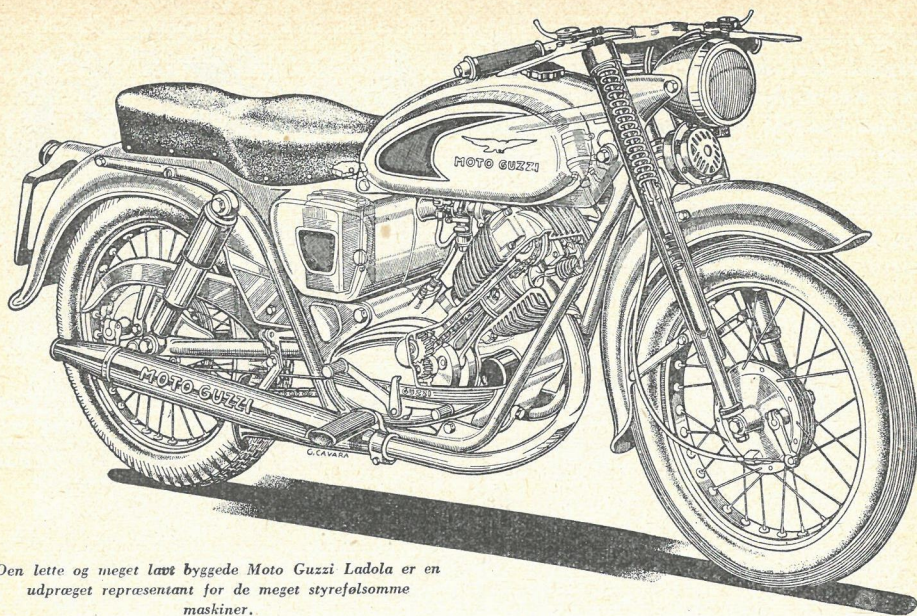
For de fleste motorcyklister betyder anskaffelsen af en ny maskine en investering foretaget af egne, private midler, og man må derfor forudse, at scooteren eller motorcyklen skal forblive i ejerens besiddelse gennem en årrække. Bilisterne er ikke så dygtige til at regne, og derfor mener man i mange firmaer, at det er skattevæsenet, der betaler, når man udskifter vognen hvert eller hvert andet år, medens skattevæsenet i virkeligheden maksimalt kan komme til at betale godt 40 procent af gildet. For de fleste motorcyklister gælder det imidlertid, at skattevæsenet ikke betaler en rød øre, fordi kørslen til og fra arbejde må ske for egen regning, og kun de motorcyklister, der benytter maskinen under arbejdet, kan fradrage indtægten den årlige afskrivning samt omkostningerne. Man skal derfor sørge for at få noget for sine penge, når man investerer dem i en motorcykle, og man må være omhyggelig i sit valg, da en hurtig udskiftning til et mere passende køretøj uvægerligt vil være ensbetydende med et økonomisk tab.

For at sige det med et mildt udtryk har vi en kæmpemæssig erfaring i emnet »valg af motorcykle«, fordi utallige motorcyklister har spurgt os til råds gennem årene. Lad os se bort fra den kategori, der fik kørekort for et par dage siden, og som nu skal have »en maskine der kan flytte sig«.



En fuldnabsbremse kan se overmåde virkningsfuld ud, men det er det effektive bremseareal, der tæller. For baghjulsbremsens vedkommende er det bedst, når bremse-skoene ligger i modsat side af kædehjulet, da man derved undgår, at bremsevarmen smelter kædens fedt.

Fælles for de fleste er frygten for at vælge et dårligt mærke, og vi hører ofte med en vis undren på en redegørelse for synspunkter i den retning samt et væld af fordomme og andre negative sider af sagen, men kun forholdsvis sjældent møder man den motorcyklist, der stiller med ganske bestemte krav dikteret af et bestemt kørselsbehov, så det, efterhånden som man trænger ind til sagens kerne fra den positive side, bliver muligt at finde frem til en enkelt eller nogle få maskiner, der kan være tale om. Glem derfor alt, hvad De har hørt for og imod de forskellige mærker og foretag en vurdering på egen hånd. Lad os understrege dette ved at give Dem et eksempel: Lad os forudsætte, at De er forholdsvis nybyggt motorcyklist, og nu skal De have en maskine. De har forelsket Dem i f. eks. en bestemt BSA model, men så siger Deres erfarne ven, som har kørt på motorcykle i nogle år, at de endelig ikke må vælge en BSA, »for det er noget værre møg«, og det må jo passe, når han siger det. En nærmere analyse af tilfældet vil måske vise, at Deres ven for 1½ år siden lejede en BSA, og han var så uheldig at knække en kæde, eller han var ude for et uskyldigt motorstop, han ikke selv kunne klare, og denne triste oplevelse har i den grad bidt sig fast i hans erindring, at han nu har sat fællesnævneren »møg« for alle BSA modeller, der er udstyret med de samme kæder som alle andre engelske mo-



Den lette og meget lavt byggede Moto Guzzi Ladola er en udpræget repræsentant for de meget styrefølsomme maskiner.

torcykler, og som har samme mulighed for forstoppelse i karburatoren, defekte tænder og en klat olie i afbryderkontakten som alle andre motorcykler. En ældre bekendt fastslår muligvis, at Royal Enfield er noget, man skal holde sig langt væk fra. Dette resultat kom han til allerede i 1932, da Royal Enfield fremstillede en model, i hvilken et fiberhjul ikke havde lang levetid, før man fandt frem til en anden profil på dette hjul. Denne erfaring holder sig levende i 27 år, så De kan høste udbytte af den. Disse to eksempler er nemlig ikke opdigtede — vi har været vidne til begge dele, og vi kunne spore os tilbage til den egentlige modvilje mod de nævnte mærker.

Lad os derfor begynde på bar bund og bygge sagens positive side op gennem de krav, der må stilles til maskinen. Hvor mærkeligt det end kan lyde, så må den første betingelse være, at De kan sidde bekvemt på den, hvilket vil sige, at De skal kunne indtage en naturlig og afslappet kørestilling, og der skal være plads til fødderne på fodhvilerne. Dette burde være en selvfølge, men er det ikke. Navnlig englænderne mener, at motorcyklisten skal være indrettet efter maskinen og ikke omvendt. Hvis De på forhånd har noget kendskab til den marchha-

stighed, De holder på landevejen, er det bedst, hvis maskinen kan præstere + 30 procent af marchhastigheden — kører De med 100 km/t, skal maskinens tophastighed være 130 km/t, og kører de ca. 80 km/t, vil en tophastighed på ca. 105 km/t gøre det.

Meget ofte skal valget falde indenfor bestemte økonomiske rammer, men man skal i dette spørgsmål passe på ikke at have nærsynsbrillerne på. Skal man køre rundt regnet 20.000 km årligt, må man have en maskine med et fornuftigt kraftoverskud og god slidstyrke, da det ikke vil kunne betale sig at købe en lille maskine, der kommer til at køre for fuld gas gennem hele sit korte liv. På den anden side må man ikke lade følelserne og den nedsatte udbetaling løbe af med sig således, at man vælger en sportsmaskine på 650 ccm, der hovedsagelig skal transportere sin ejer til og fra arbejde over en strækning på 10 km med trafik og hastighedsbegrænsning, for så vil den blive kvalt i sod og koks og slam. Lad derfor prisspørgsmålet hvile lidt, indtil De har fundet frem til idealmaskinen, og bliver den for kostbar, så se om De kan få det samme eller omtrent det samme for en mindre anskaffelsespris.

Vi har antydnet motoreffektens betydning,

men vi må blot give de helt nybagte motorcyklister endnu et råd. De bilder Dem ind, at De aldrig vil køre meget mere end 60 km/t, for De har sandsynligvis endnu ikke været over 50 km/t, hvis De har fået kørekortet i København, men har De et kørselsbehov af format, så læg roligt lidt til denne hastighedsbedømmelse.

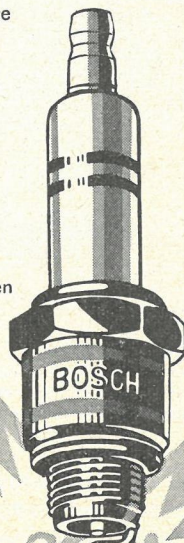
De fleste motorcyklister skal i det daglige bruge maskinen til ret korte ture, og om søndagen kommer den måske ud på en lidt længere tur over et par hundrede kilometer, hvilket selv det mindste køretøj kan klare. Har man først en motorcykle, vil man imidlertid også gerne udnytte den mest muligt, og ingen rejsemåde kommer på højde med langturen på motorcykle. Bilen er mere hensigtsmæssig med hensyn til bagageplads, og den er mere komfortabel i dårligt vejr, men jeg personlig har altid haft det største udbytte af rejsen på motorcykle, fordi man konstant er i kontakt med naturen, og man oplever omgivelserne på en helt anden og mere direkte måde. Derfor skal man ved sit kørselsbehov også have en tanke tilovers for en langtur om sommeren, og dette stiller igen visse krav til køreegenskaber og marchhastighed, hvis turen skal være en fornøjelse.

Begrebet køreegenskaber er naturligvis ikke så let at vurdere på forhånd, og i bedste tilfælde kan man hos forhandleren få lejlighed til en mindre prøvetur, der i virkeligheden ikke siger noget som helst, da selv den mest rutinerede prøvefører må kræve et vist antal kilometer til slet og ret tilvænning. En regulær prøvekørselsrapport vil være den mest værdifulde hjælp, men der er dog væsentlige hovedpunkter, man kan danne sig et begreb om på forhånd. Lad os tage styrefølsomheden først. At en maskine er styrefølsom vil sige, at den hurtigt kan bringes fra en retliniet kurs ind i et sving, samt at den hurtigt kan bringes fra et højresving direkte over i et venstresving. Stor styrefølsomhed bevirker, at man kan køre med stor hastighed på snoet vej, hvilket i sig selv kan være af ret underordnet betydning, da man på snoede veje må nedsætte hastigheden på grund af de dårlige oversigtsforhold. Med nedsat hastighed vil man imidlertid

Det er ikke nok at sige „tændrør,”

når dette uundværlige tilbehør til Deres motor trænger til udskiftning. Forlang udtrykkelig BOSCH.

BOSCH tændrør er det førende, og det forbedres stadig i takt med den tekniske udvikling.

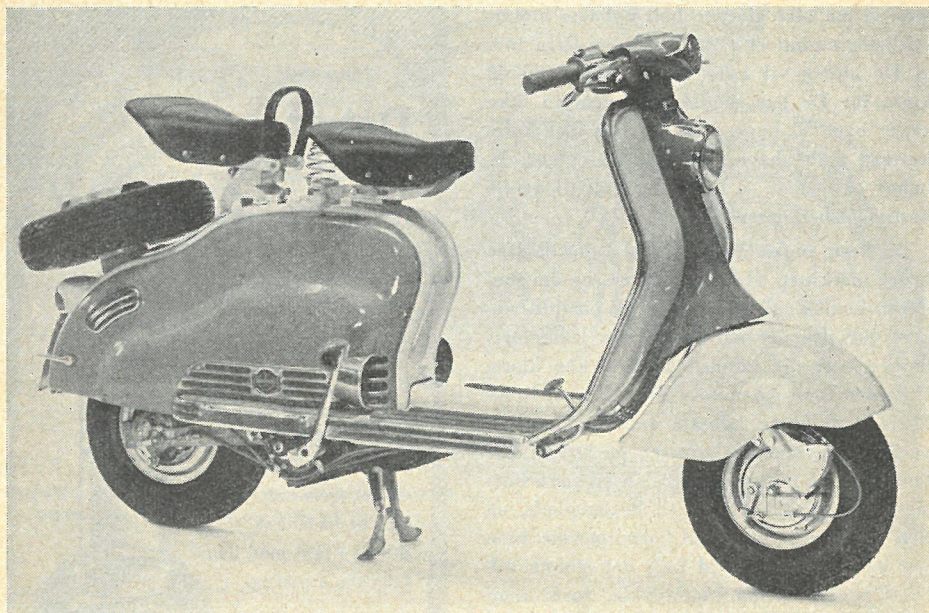


Det betaler sig at skifte tændrør for hver 15 000 km - ved to-takts motorer ved halvt afbrændte elektroder.

sig

BOSCH

en kvalitet man kender



Scooteren er med sit lavtliggende tyngdepunkt styrefølsom og meget let at manøvrere ved de små hastigheder i trafikken, medens det kniber med retningsstabiliteten ved højere hastigheder på landevejen. Konstruktionen indebærer den fordel, at begge sadler kan placeres i samme højde, men bagsædets placering omtrent over bagakslen giver en alvorlig forskydning af vægfordelingen, når maskinen belastes med bagsædepassager.

køre den styrefølsomme maskine på en meget ubesværet måde, der ikke virker trættende selv på de værste bjergveje. Styrefølsomheden er tillige en sikkerhedsfaktor, fordi maskinen bliver hurtigere i sine manøvrer, hvis man pludselig skal styre uden om en forhindring.

Flere forskellige faktorer har indflydelse på en motorcykles styrefølsomhed. Jo lavere det samlede tyngdepunkt for maskine og rytter ligger, des lettere kan man smide den fra side til side. Jo mindre gyroskopkræfter hjulene kan præstere, des mere styrefølsomhed, og endelig spiller forhjulets efterløb en rolle, som dog ikke må overvurderes. Scooteren har med sin særlige opbygning et lavtliggende tyngdepunkt, og ér den tillige monteret med små hjul på 8" eller 10", har man den størst opnåelige styrefølsomhed, men det er bare lidt for meget af det gode. Af samme grund har flere scooterfabrikanter monteret større hjul på maskinerne, hvilket dels løfter tyngdepunktet dels giver større gyroskopkræfter. Mange motorcykler er gået den modsatte vej,

idet en hjulstørrelse som 16" giver en fortræffelig styrefølsomhed på en mellemstor maskine.

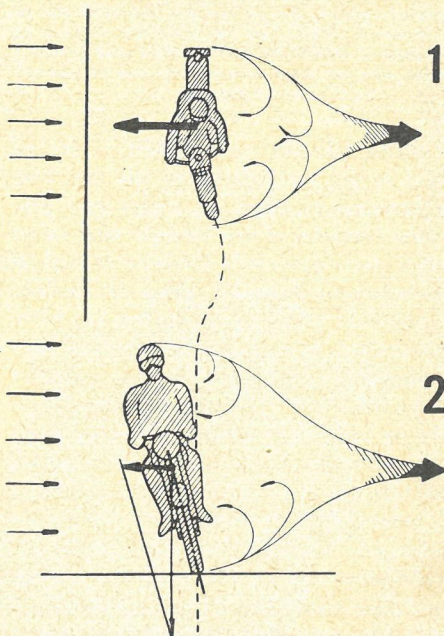
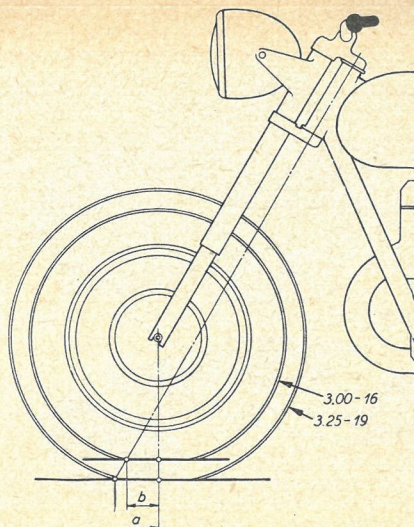
Dernæst kommer forhjulets efterløb, der er bestemmende for forhjulets evne til at rette sig selv op efter et styreudslag samt trægheden mod at blive bragt i styreudslag, blot har efterløbet ikke nogen reel indflydelse på den virkelige styrefølsomhed, men kan kun give visse fornemmelser i den retning, når man skifter fra den ene maskine til den anden. Skifter man således over til en maskine med stort efterløb af forhjulet, kan det føles som om maskinen ikke er styrefølsom; men har man kørt lidt på maskinen og vænnet sig til styrets modstand under de små, drejende bevægelser, har efterløbet ikke længere reel indflydelse på dette spørgsmål.

Den alt overskyggende faktor vil være maskinens egenvægt, når der er tale om almindelige motorcyklekonstruktioner. Når man skal gå ind i et sving, må man lægge maskinen ned i en passende vinkel, og jo tungere maskinen er, des mere træg vil den

være i bevægelsen fra lodret til den nødvendige vinkel, og det samme gør sig gældende, når man igen skal rette op i udgangen af svinget. Tyngdepunktet for de almindelige motocykkelkonstruktioner ligger nogenlunde samme sted, men på de store maskiner med stor benzintank til omkring 16 liter kan man ligefrem mærke tyngdepunktets vandring nedefter, efterhånden som benzinen opbruges, fordi benzintanken er anbragt over den tomme maskines tyngdepunkt — motorcyklen bliver derfor mere styrefølsom, efterhånden som tanken tømmes.

Retningsstabiliteten er en egenskab, der er modsat rettet styrefølsomheden, og en stor retningsstabilitet opnås gennem store gyroskopkræfter fra hjulene og et raltivt højtliggende tyngdepunkt — sidstnævnte bevirker, at maskinen ikke så let svinger ud fra det lodrette plan således, at man undgår korrigerende styreudslag. Forhjulsets efterløb har stor indflydelse på retningsstabiliteten, fordi efterløbet modvirker forhjulsets tendens til at flagre. Det er imidlertid så viseligt, at selvom forhjulsets efterløb tilsyneladende er fastlagt gennem styretøjets geometri, så forøges det reelle efterløb med hastigheden, fordi berøringsfladen rykker bagud på grund af slidbaneklodsernes større genembøjning.

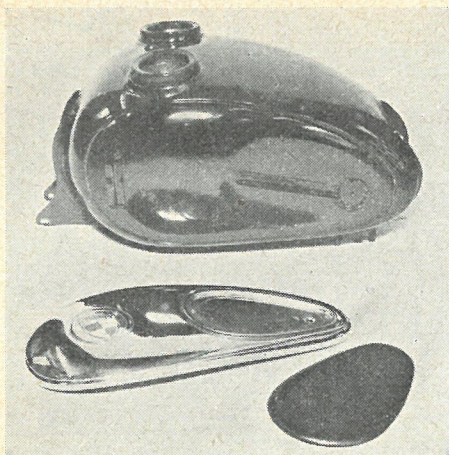
Man skulle ud fra foranstående umiddelbart tro, at man kunne råde bod på f.eks. visse scooterkonstruktioners manglende retningsstabilitet ved at etablere et større efterløb af forhjulet, men stiger dette over en vis værdi, bliver køretøjet komplet uhåndterligt ved ganske langsom kørsel i byens tætte trafik. Efterløbet har også direkte tilknytning til maskinens sidevindfølsomhed, idet et pres fra siden mod rytter og maskine på grund af efterløbet vil medføre et styreudslag. For at forstå dette rigtigt, kan man tænke på et tebord med de såkaldte klaverhjul. Skubber man bordet fremefter, vil alle fire hjul svinge bagud, og vi har et regulært efterløb. Påvirker man under kørslen bordet fra siden, vil hjulene svinge ud til samme side, »vindpresset« kom fra, og bordet vil styre bort fra vinden. Når et stort efterløb giver stor retningsstabilitet i vindstille,



Øverst ses forhjulsets efterløb a ved 19" dæk og b ved et 16" dæk. Som det ses, er efterløbet afstanden mellem forhjulsets teoretiske berøringspunkt med vejbanen (lodret under forakslen) og kronhovedets skæringspunkt med vejbanen. På situation 1 ser man, hvordan maskinen styrer bort fra sidevinden på grund af efterløbet, medens man på 2 ser, hvordan maskinen konstant må lægges op mod en vedvarende sidevind.

vil det samtidig give nedsat retningsstabilitet i sidevind.

Hvis man ofte skal køre med bagsædepassager, må dette forhold tages i betragtning, da der ikke i lige stor grad er taget hensyn



Man skal ikke overse de små ting, der kan få økonomisk betydning fremover. Her ser man den forkromede side på en benzintank (Puch), der kan afmonteres og rettes op uafhængigt af tanken. Da buleene næsten altid kommer i tankens side, kan denne foranstaltning være en udpræget hjælp.

til denne tekniske vanskelighed — for en sådan er der i virkeligheden tale om. Bagsædepassageren udgør en meget stor procentvis forøgelse af den samlede vægt og en endnu større procentvis forøgelse af baghjulets belastning. Samtidig rykkes det samlede tyngdepunkt bagud og op, hvilket kan blive så mærkbart, at maskinen ligefrem kan være vanskelig at køre, indtil man har indstillet sig på disse helt nye driftbetingelser. Jo lavere og jo længere fremme bagsædepassageren anbringes, des mindre indflydelse får den ekstra vægt på maskinens vægtfordeling og køreegenskaber. Baghjulsaaffjedringen får under alle omstændigheder helt andre arbejdsbetingelser, og det er derfor af stor værdi, om man på en let og hensigtsmæssig måde kan indstille baghjulsaaffjedringen til den forøgede belastning således, at baghjulets affjedringskarakteristik bliver nogenlunde ens, hvadenten der kun er rytteren, eller der er to personer på maskinen. Dobbeltsadlerne er en stor fordel i dette spørgsmål, fordi passageren kommer så langt frem som muligt, men på langture er en sving-sadel at foretrække, fordi den virker mindre trættende. Også af denne grund er det en fordel at montere en motorcykle med forholdsvis små hjul, da en eventuel sving-sadel

kan anbringes i højde med kørerens sadel.

De to egenskaber, styrefølsomhed og retningsstabilitet, danner to forskellige grupper maskiner med styrefølsomheden som samlingspunkt for scooterne med de små hjul og de lette motorcykler, medens de hurtiggående landevejsmaskiner kendetegnes af en udpræget retningsstabilitet. Det er imidlertid indlysende, at en konstruktør vil søge at gøre sin maskine retningsstabil op til tophastigheden samtidig med, at han så vidt muligt sørger for at fremtvinge styrefølsomhed. Derfor har vi en stor gruppe mellemstore maskiner og scootere (med store hjul), der udgør en passende kompromisløsning til all-round kørsel.

Motorens egenskaber kan man ikke aflæse gennem de almindelige specifikationer, der kun fortæller om boring, slaglængde og maksimaleffekt. Skal man køre meget i byens trafik, vil det således ikke være hensigtsmæssigt at anskaffe en maskine, der ikke kan gå rent og rykfrít i topgear ved hastigheder under 65 km/t, hvilket har mindre at sige, hvis maskinen næsten udelukkende skal køre på hovedveje. Motorens slidstyrke er så specielt et emne, at det er behandlet i en selvstændig artikel i dette nummer.

Når man har indkredset emnerne til at omfatte nogle få maskiner, der kan komme i betragtning, må man se lidt på den organisation, der står bag mærket. Der behøver imidlertid ikke at være forhandler eller specialværksted på hvert eneste gadehjørne, blot man er sikker på, at der hos importøren af det pågældende mærke findes et komplet reservedelslager, der vel at mærke bliver holdt komplet. Et par stikprøver vil også fortælle lidt om reservedelspriserne, der svinger ganske gevaldigt.

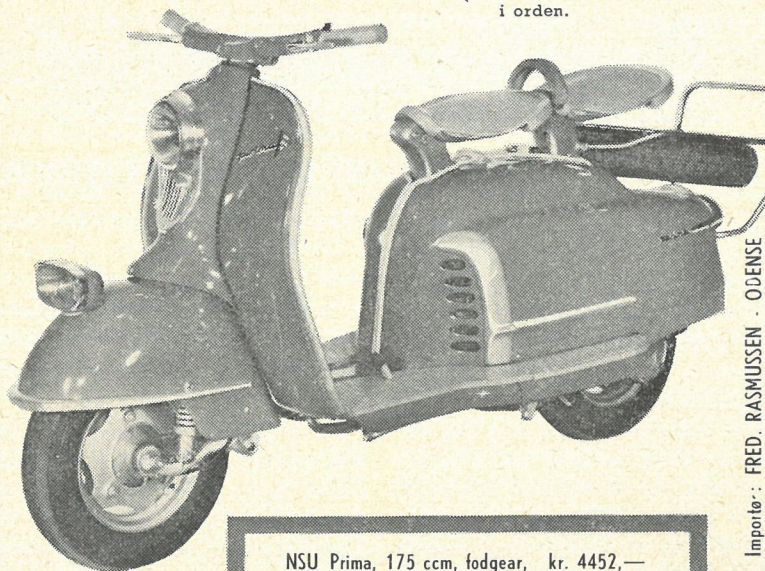
Alt dette lyder såre naturligt, og der skulle for så vidt ikke være noget nyt i det, men de 999 ud af 1000 motorcykler bliver købt under helt andre forudsætninger, nemlig hvor meget koster den, hvor meget skal der betales ud, hvordan ser den ud, og hvor hurtigt kan den løbe? — Forhåbentlig vil enkelte foretage indkøbet på et noget andet grundlag efter gennemlæsningen af denne artikel.

NSU *prima*

— har det hele

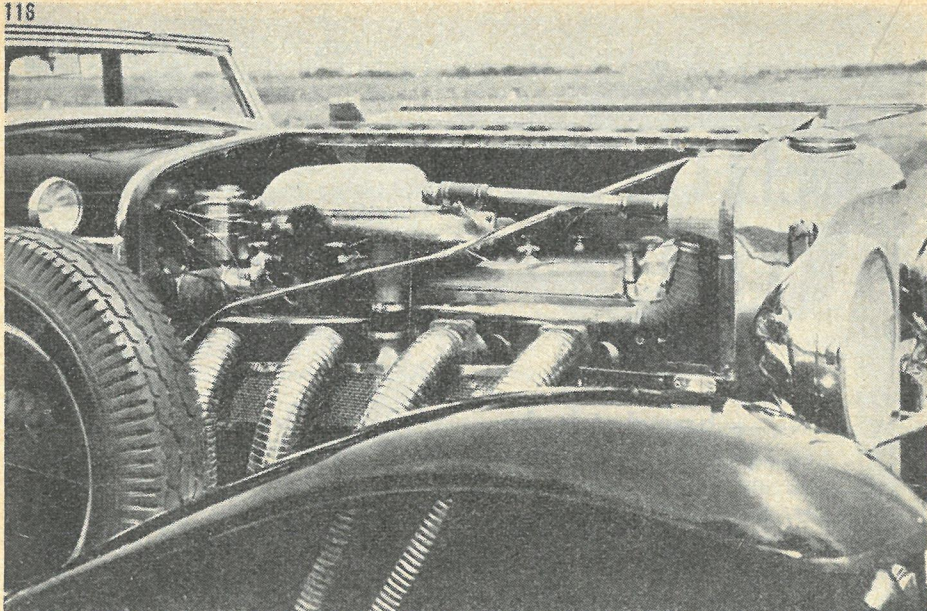
Gør alvor af det i år — køb Dem en NSU Prima, den fuldendte scooter. I 1959 leveres Prima med fod- eller håndgear, og udstyret er komplet med elektrisk starter, bagsæde, reservehjul og bagagebærer — alt sammen inkluderet i prisen. ★ NSU Prima bygges på verdens største motorcyklefabrik. Bed NSU-forhandleren vise Dem en prima scooter!

- ✧ Lysanlæg som på en bil med 35 watts forlygte.
- ✧ Prima V har oven i købet tågelygte på forskærmen.
- ✧ Prima har bagsædesom standardudstyr — og der er rigelig plads til benene.
- ✧ Det kraftige 12 volts horn er skjult bag den smarte grill.
- ✧ Hjulene ophængt i svingarme, komfort og sikkerhed i orden.



Importer: FRED. RASMUSSEN · ODENSE

NSU Prima, 175 ccm, fodgear, kr. 4452,—
 NSU Prima, 150 ccm, fodgear, kr. 3953,—
 NSU Prima, 150 ccm, håndgear, kr. 3775,—



Se det her, det er jo det, vi gamle drenge forstår ved en rigtig motor! Det er en Duesenberg SJ — for så vidt middelmådig i konstruktionen, men overdimensioneret på alle punkter. Når vi skal være ærlige overfor os selv, bedømmer vi den med barnlig glæde over de flexible udblæsningsrør, medens den ingeniørmæssige side af sagen ikke aftvinger større beundring, når vi tager de nøgterne briller på.

.....< Familiealbummet >.....

AMERIKANSK MELLEMSPIEL: DUESENBERG

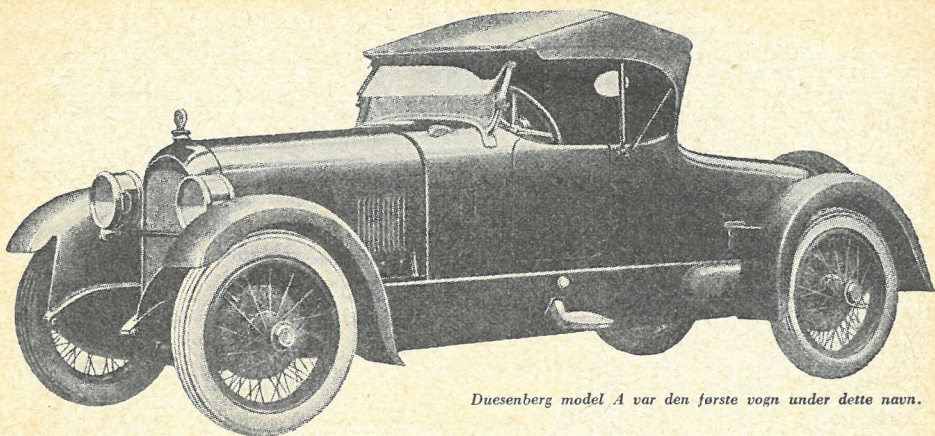
De tre bilmærker, der udgjorde finansfyrsten *Errett Loban Cord's* domæne inden for USA's bilindustri i tyverne og trediverne, havde hver sit særpræg. *Cord* var hans personlige kælebarn — og *Cord Corporation's* hovedpine på grund af den ukonventionelle specifikation. *Auburn* var den solide, mindre opsigtsvækkende, men dog elegante bil, der tjente pengene ind. Den tredje, *Duesenberg*, var en eksklusiv fabelvogn, der både i pris, specifikation og ydeevne var en udfordring til *Rolls-Royce*, *Hispano-Suiza*, *Isotta-Fraschini* og de få andre mærker blandt luksusbilernes sagnomspundne elite.

Duesenberg var en legende allerede, da mærket var i produktion — og legenden er ikke blevet mindre farverig med årene, for

af
Collecteur

mærket ragede himmelhøjt op over andre datidige og senere biler fra USA.

Sit ry skabte *Duesenberg* i væddeløb, inden mærket blev inddraget i *Cord Corporation*. Sejren i den franske automobilklubs *Grand Prix 1921* — eneste gang en amerikansk vogn har vundet et betydende løb i Europa — er et af sportshistoriens højdepunkter. Triumferne i *Indianapolis 500 miles løbet* (førstepladser 1924, 1925 og 1927 samt talrige placeringer) er andre blade i en laurbærkrans, der tæller mangfoldige løb i USA og fine rekordresultater.



Duesenberg model A var den første vogn under dette navn.

Her skal dog ikke berettes om Duesenberg væddeløbsbiler. De blev indgående beskrevet i SMJ's januarnummer 1948. I stedet var det tanken at gennemgå mærkets »civile« historie og beskrive de mest fremtrædende biltyper, der kom fra de to Duesenberg brødres hænder.

Frederick Samuel Duesenberg og hans broder *August* kom begge til staterne som mindreårige børn, da deres moder, som var enke, emigrerede fra Tyskland i 1880'erne. Som 17-årig kom Fred i lære og beskæftigede sig et par år med salg og reparation af landbrugsmaskiner, bl. a. vindmøller. Derfra gik vejen til cykler, og han blev en yderst habil cyklerytter, inden motorcykler og biler blev den overvældende interesse.

Både Fred og Augie — for at bruge deres mest anvendte kaldenavne — kom hurtigt ind i bilbranchen. Den første vogn, som Fred Duesenberg var med til at konstruere, var en *Mason* fra 1904, og allerede den afveg fordelagtigt fra andre samtidige biler. Senere blev den til *Maytag*, og herfra gjorde Duesenberg-brødrene springet til selvstændigt at bygge biler under eget navn.

Duesenberg Motor Co. blev stiftet i St. Paul, Minnesota, 1913. Fabriken beskæftigede sig hovedsageligt med fremstilling af motorer og fik mere end nok at gøre, da krigen udbrød året efter, og ordrene på motorer til både fly, traktorer og militærvogne strømmede ind.

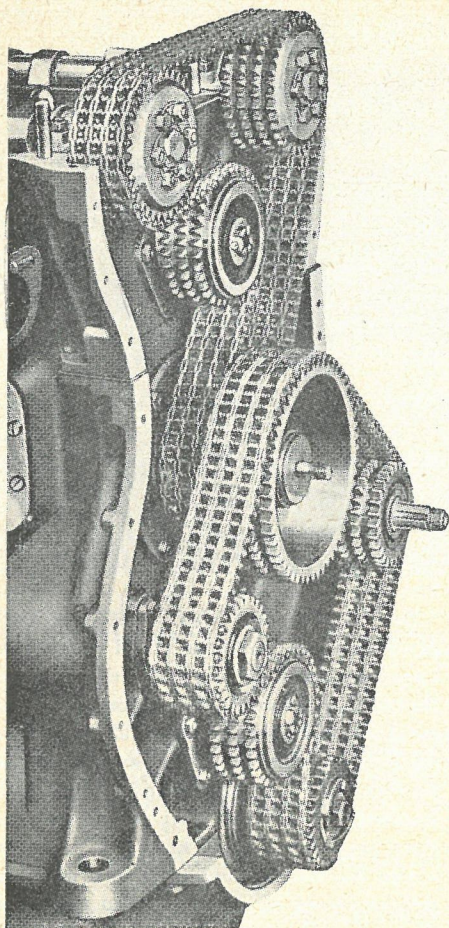
Krigen skabte det finansielle grundlag for virksomheden. Freden gav Duesenberg-brø-

drene mulighederne for at realisere planerne om en bil med eget navn — og ikke blot at fabrikere motorer til andre mærker, bl. a. Kenworth, Meteor, Revere, Roamer og Wol-verine.

Den første »ægte« Duesenberg-vogn, model A, var udstillet i oktober 1920 i New York. I modsætning til de fire cylindrede motorer, Duesenberg leverede efter krigen til andre mærker, var A-motoren en væddeløbspræget 4,2 liters 8-cylindret rækkemotor med topventiler og een overliggende knastaksel. Konstruktionen fulgte stort set gængs principer, men var af høj kvalitet. Nogle få, senere A-motorer, monteredes med centrifugalkompressor, og det er værd at notere, at Duesenberg A var verdens første standard-model med ottecylindret rækkemotor. Chassis og affjedring var traditionelt, men smukt udført, men hydrauliske firehjulsbremser var et dristigt fremskridt.

Med knapt 100 hk under motorhjelmene, en egenvægt af ca. 1.500 kg og den »specielle, forbedrede firehjulslieoliebremse«, som det hed i annoncerne, var Duesenberg A ingen sinke sammenlignet med andre 1920-21 modeller, og takket være en uhyre smidig motor kunne den køres i højeste (tredie) gear fra ca. 10 til 145 km/t.

Karosserierne var derimod ikke særligt charmerende. Selv om vognen med fabrikens egne ord var bygget til at »outclass, outrun and outlast« enhver anden vogn på vejene, blev den ingen salgssucces. Flere end ca. 100 blev næppe fremstillet, indtil modellen



Man kan blive helt rundtosset, når man betragter dette triplex kædetrak til Duesenbergs ventilmekanisme. Det var en ret elastisk transmission, men yderst dekorativ, når den blev afdækket.

udgik i 1926, da E. L. Cord erhvervede fabrikken, mærket og Duesenberg-brødrenes mekaniske evner og færdigheder.

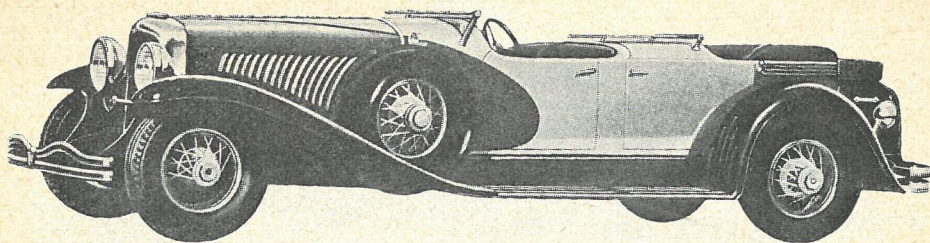
Duesenberg Motors Corporation ophørte at eksistere som firma, da Cord tog tøjlerne. I stedet dannedes *Duesenberg Inc.* i oktober 1926 til at videreføre det gamle firma i ny skikkelse og med en finansielt styrkende indsprøjtning. Næste skridt var at lade Auburn Automobile Co. overtage Duesenberg Inc. i 1927 sammen med flere andre af E. L. Cords selskaber, og derpå etableredes Cord Corporation som hele organisationens overbygning.

Mens disse indviklede finansmanøvrer stod på, var en ny Duesenberg ved at blive til. E. L. Cord havde straks ved erhvervelsen af det oprindelige Duesenberg-firma bekendtgjort, at transaktionen var »kulminationen af mine planer for at tilbyde verden et automobil af uomtvistelig rang — det bedste på fire hjul«, og han tilføjede, at »hr. Duesenbergs fremragende tekniske geni« nok skulle realisere disse planer.

Formentlig har Duesenberg Inc.'s nyudnævnte »Vicepræsident og direktør for teknisk afdeling samt forsøgslaboratoriet« fået opgaven stillet mere bramfrit såsom: »Kan du ikke bygge den største, hurtigste og stærkeste standardvogn, der endnu er set.« Og det kunne Fred Duesenberg, selvom han — som alle gode teknikere — egentlig hellere ville bygge let, småt og elegant med høj ydeevne.

For at stoppe hullet mellem model A og den nye Duesenberg blev der i 1926 og 1927 bygget nogle ganske få model X-vogne, der nærmest var en fortsættelse af model A med lidt fikseri, Auburn-lignende karosserier. Samtidig blev en ny fabrik anlagt i Indianapolis, og det første chassis af den nye type blev færdigt først på efteråret 1928. Det blev stadig brugt til eksperimenter, hvis resultater skulle med i den første lille serie, så det lykkedes ikke at levere helt færdige chassis'er til de karosserifirmaer, der skulle iklæde den nye vogn til New York udstillingen i december 1928. Duesenberg vognene var derfor udstillet med den klausul, at levering ikke fandt sted før i maj 1929.

Dette forbehold hindrede dog ikke vognen i at blive udstillingens sensation. Duesenberg model J var så overdådig i udstyr, så ødselt konstrueret og så imponerende at skue, at andre amerikanske vogne tog sig latterligt billige ud i sammenligning. Den blotte størrelse var overvældende: akselafstanden 3,90 meter, d. v. s. længere end det længste Cadillac-chassis i dag! Den tekniske specifikation tog ganske pusten fra både konkurrenter og publikum. Ikke mindst de 265 hk, d. v. s. 6 gange mere end den nye Ford A. En anden fabriks stolte krav på at være



Duesenberg model J var og er stadig en sagnomspundet vogn. Man kan nok se, at det er et stort køretøj, men hvor stort vil De få at se på næste side.

»Amerikas stærkeste bil« faldt ynkeligt til jorden med sølle 112 hk. Prisen var derefter: 8.500 dollars for det nøgne chassis og op mod 20.000 for en komplet vogn. Faktisk svimlede det lidt for USA, der ellers var vant til, at de hjemlige produkter var *bigger and better* end alt andet i denne verden. Men USA var rigt, højkonjunktoren havde endnu ikke toppet. Millionærer blev stadig skabt på børsernes samlebånd — og E. L. Cord frembragte den nye Duesenberg for denne verdens begunstigede. Det skulle være et privilegium at eje en Duesenberg.

Hvordan var så denne eventyrbil bygget? Chassiset var en umådelig solid ramme af legeret stål. Både godstykkelsen og dimensioneringen af sidevangerne viste, at Fred Duesenberg ikke bevægede sig på det forvarlige ydergrænse. Han overdimensionerede med åbne øjne, men gik ikke nye veje. De to sidevanger var forbundet med 6 rørtraverser, af hvilke den ene (under køleren) var støttet af diagonalforstærkninger. Motorens bageste montage indgik som en syvende travers.

Ophængning og affjedring fulgte samme tema, d. v. s. traditionel, men oversolid udførelse med to stive aksler og meget brede (6,4 cm) halvelliptiske bladfjedre, hvis bevægelser dæmpedes af dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere.

Trådjhulene med modificeret Rudgenavn bar dæk af dimensionen 7×31 — og med hvert chassis fulgte to reservehjul. Bremsene var en speciel Duesenberg konstruktion med en lodret monteret bremsecylinder, der aktiverede to aluminiums bremsesko, hvis belægning pressesedes mod de smedede tromler, der var forsynet med fem forstærk-

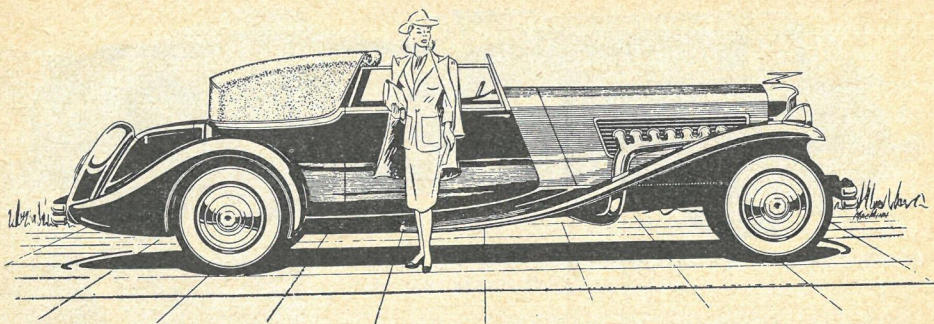
nings- og køleribber langs omkredsen. Hovedcylinderen i det hydrauliske system hævedes at »fylde sig selv og udligne temperatursvingninger«.

Alle enkeltheder var smukt udført og præget af gennemgribende kvalitet i materialerne.

Motoren var et betagende skue. Den fyldte det store maskinrum på overbevisende måde og tog sig virkeligt ud som ædel mekanik ved sin klare disposition og soignerede udførelse. Otte cylindre på række giver gerne en lang, elegant maskine, men når cylindrene måler 95 mm i boring, og der er rigeligt dimensionerede vandmasser imellem, bliver længden derefter. En Duesenberg J motor målte over en meter i længde. Slaglængden var 120 mm, og da et dybt bundkar i støbt aluminium og to svære, overliggende knastaksler indgik i opbygningen, var hele motoren ca. 80 cm høj. Blokken var støbt i eet med krumtaphuset, og hele motoren var emailleret i mørkegrønt med polerede ventildæksler.

De to overliggende knastaksler styrede fire ventiler per cylinder — men hvorfor Duesenberg sørgede for så fin en vejtrækning og samtidig nærmest kvalte motoren med een, ret utilstrækkelig dobbeltkarburator og en lidet hensigtsmæssig manifold med en forgrening til hver to cylindre, er en gåde. Udblåsningen var straks bedre disponeret.

Krumtappen var et overmåde svært stykke smedegods, som roterede i 5 hovedlejer og var omhyggeligt kontrabalanceret samt forsynet med en vibrationsdæmper. Plejlstænger og stempler var fremstillet i en aluminiumlegering, og knastakslerne blev drevet fra krumtappen via to, tredobbelte kæder,



Nu om stunder er fabrikanterne meget dygtige til at fremskaffe pygmæer som modeller for de personer, der optræder ved siden af vognene i brochurer og annoncer — gennemsnitshøjden for disse personer ligger i dag under 145 cm. Men her ser vi en Duesenberg SJ med specialkarosseri, der ikke på nogen måde er fortegnet i målene, og ud fra akselafstanden kan man regne ud, at kvinden er 180 cm høj.

som samtidigt trak vandpumpen, dynamoen, benzinpumpen og den automatiske chassis-smøring. Dette kædetræk tilsigtede et forholdsvis lydløst knastakseldrev, men kæderne var tilbøjelige til at strække sig, så ventiltbevægelsen blev upræcis.

Fabriken hævdede, at J-motoren med sine 6,8 liter afgav 265 hk ved 4.200 o/m. Skeptikere anser 200 hk ved 3.600 o/m for mere sandsynligt, men i hvert fald var det rigtigt, når en af Duesenbergs medarbejdere erklærede, at motoren var »stærk nok«.

Motorafdelingen var adskilt fra førersædet ved en kraftig væg, støbt i aluminium. Den kunne have afstivet chassis'et, men Duesenberg havde ikke lært af Bugattis erfaringer i så henseende. Instrumentbrættet var righoldigt: omdrejningstæller, speedometer til 250 km/t, otte dages ur med stopur, højdemåler (!), oliemanometer, ampèremeter, bremsemanometer, benzinmåler, køletermometer, de vanlige små kontrolgreb og endelig kontrollamper, der angav olieskiftning, batterifyldning og chassis-smøring.

Egentlig var højdemåleren — hvad end den dybere mening var med den — det gode, indbyggede stopur, de nævnte kontrollamper og den automatiske chassis-smøring en ganske logisk konsekvens af den filosofi, der lå til grund for vognen. Den skulle være uopslidelig, hurtig, smidig, stor, perfekt — og uopnåelig for andre end denne verdens mest fremtrædende.

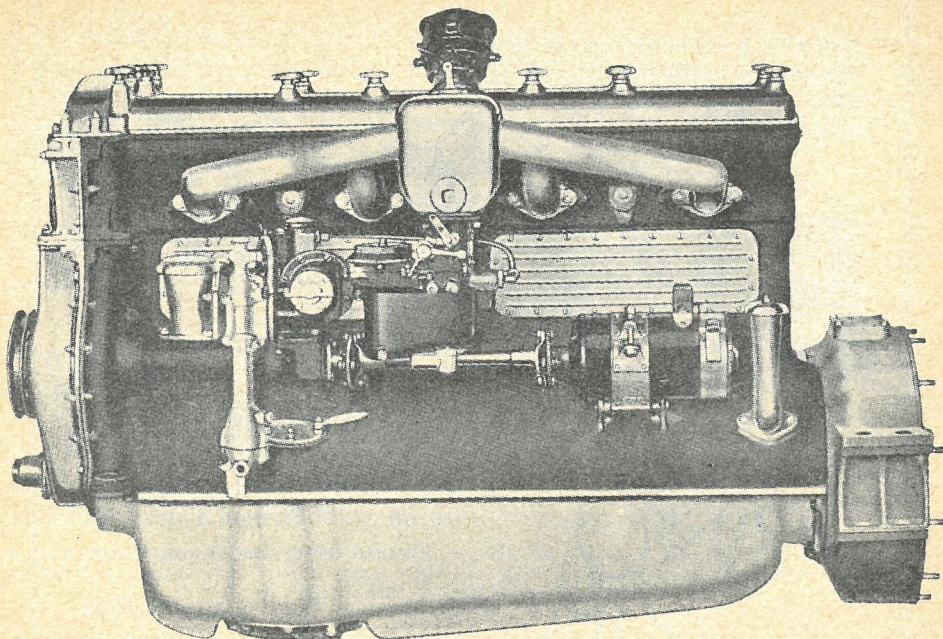
Chassis-smøringen var et typisk eksempel på denne omhu for at opnå perfektion. På

motorens udblæsningsside og drevet af den aksel, der trak benzinpumpen og dynamoen, var anbragt en tællemechanisme. En planetgearing var indrettet, så det langsomt drejende tandhjul i tælleren kun foretog een omdrejning for hver ca. 120 km, vognen tilbagelagde. En knast på dette tandhjul sørgede for, at en dosis olie dirigeredes under tryk til alle de smøresteder, der normalt skal »håndsmøres«. Når mekanismen trådte i funktion, lyste en rød lampe til venstre på instrumentbrættet. En grøn lampe nedeunder lyste, når der var tryk på smøresystemet, d.v.s. at den særlige oliebeholder endnu rummede tilstrækkeligt. Til højre på instrumentbrættet lyste en rød lampe hver 1.000 km for at minde om olieskiftning i motoren, og en grøn lampe hver 2.200 km for at erindre om, at batteriet (6 v, 21 plader, 160 amp-timer) kunne trænge til vand. Intet var overladt til det blinde tilfælde.

Transmissionen bestod af en kobling med to tørplader, en tretrins gearkasse og hypoidfortandet udveksling ved differentialet. Alle lejer var overdådigt dimensionerede, og alt var oversolidt.

Hele herligheden vejede mellem 2,2 og 3,3 tons — alt efter akselafstand og det monterede karosseri. Fabriken påtog sig at levere karosserier inden for en vis standardtype, men chassis'et var en drøm for de virkelige karosserispecialister, og såvel amerikanske som europæiske firmaer overgik hinanden med pragtfulde karosserier efter mål.

Kundelisten, som fabriken offentliggjorde



Her ses tælleværket, der passer chassismøring og advarselslamper for olieskift, akkumulatoreftersyn m. m.

i uddrag, var et tværsnit af datidens pengefyrster og et par kronede hoveder. E. L. Cord kælede bevidst for et utilsløret snoberi, der gav sig det mærkelige udslag, at vognens navn ikke fandtes nogetsteds uden på den. Intet kølermærke, intet præg i navkapslerne. En Duesenberg var så umiskendeligt en Duesenberg, at navneplader var helt overflødige!

J-modellen fik i 1932 en staldbroder med kompressor — en centrifugalblæser, der drejede med seks gange krumtappens hastighed — og den afgav 320 hk ved 4.000 o/m. Modellen hed SJ, og en standard firepersoners »Dusie« SJ var god for 200 km/t i topgear og 165 i 2. gear. På 20 sekunder gik den fra 0 til 160 km/t. En variant, »Super Short SJ« (SSSJ) var endnu voldsommere, men byggedes kun i meget få eksemplarer.

Den samlede produktion var ikke stor, ca. 470 ialt i årene fra 1928 til 1937, da E. L. Cord afhændede sine bilinteresser. En enkelt blev samlet på bestilling i 1938 af det firma, der havde overtaget Auburn, Cord og Duesenbergs reservedelslager og gav service på disse mærker, men selve Duesenberg-

fabriken ophørte at eksistere, da Marmon-Herrington købte bygningerne i oktober 1937.

Dermed forsvandt et bilmærke, der på en gang repræsenterede en epoke i USA's historie og et velment forsøg på at bryde masseproduktionens monoton. Målet var sat så højt — og E. L. Cord fik Fred og Augie Duesenberg til at ramme meget nær ved plettens centrum.

Endnu findes ret mange velholdte Duesenberg vogne i live i USA. I Europa var der kun få af dem. En har jeg set i Schweiz med et prægtigt Graber-karosseri, og i Sverige havde Åkerlund og en af Kreuger-brødrene Duesenberg vogne, men de er vist desværre forsvundne.

Fred Duesenberg døde i 1932 efter en bilulykke og Augie i 1955. Deres livsværk blev en fabel, mens de endnu var ved at skabe det, og E. L. Cord fik sit ønske opfyldt om at holde en udødelig bil over dåben. Nok er tekniken gået voldsomt frem i de mellem-liggende år, men der er ikke siden bygget biler så betagende monumentale som Duesenberg.

Collecteur.

Først til knallerter, nu til alle
tohjulede totaktere.
BP's grønne specialblanding
under nyt navn

BP-ZOOM



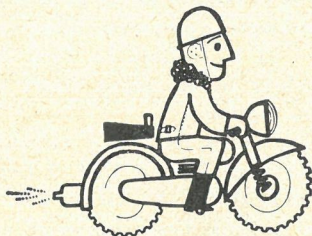
BP-ZOOM blandes på BP's depoter og består af to lige vigtige ingredienser, den specielle totaktsbenzin og BP Energol Totakt olie – absolut førende på markedet.



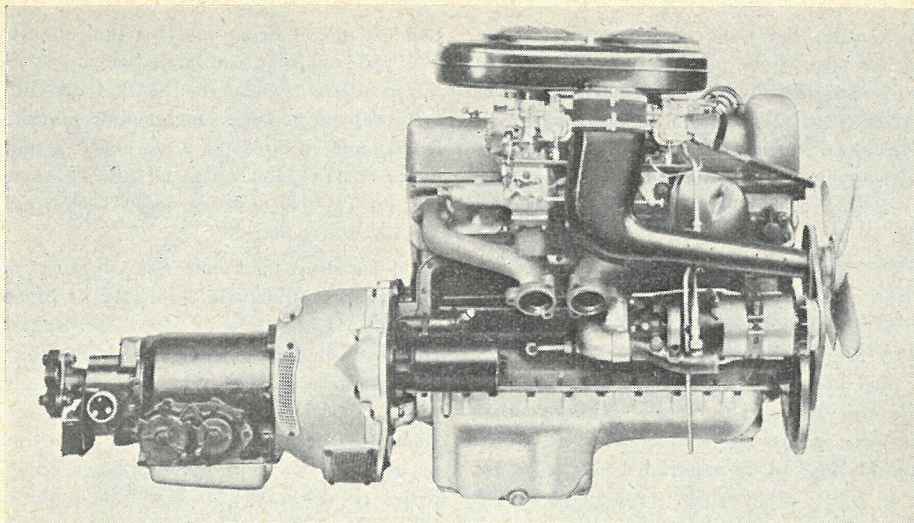
Resultater har vist, at *både* benzin og olie har afgørende indflydelse på totaktsmotorens trækraft, driftssikkerhed og økonomi.

120 scootere

af de mest kendte mærker har under streng teknisk kontrol kørt mere end 1 mill. km under alle forhold og derved skabt bevis for, at den internationale BP-ZOOM er alle andre blandinger overlegen.



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



Man kan ikke se på en motor, hvad den kan holde til, og man kan kun regne sig til meget lidt, da alt afhænger af dens arbejdsbetingelser. Konkurrencen i de „kapitalistiske“ lande er så hård, at ingen i dag vover at fremstille dårlig kvalitet, hvad materialerne og dimensionerne angår.

Hvor lang tid kan en motor holde?

Af »MECANIUS«

Et stadigt tilbagevendende spørgsmål ved anskaffelse af en ny bil eller motorcykle er motorens levetid, og navnlig i forbindelse med de små vogne under 750 ccm og motorcyklerne i 250 ccm klassen får vi stukket dette spørgsmål ud. Det er imidlertid lige så vanskeligt at besvare på utvetydig måde, som hvis man havde spurgt om, hvor lang tid en skjorte kan holde ren, men lad os se lidt på de forhold, der betinger en motors levetid.

Motorkonstruktionen og materialerne spiller naturligvis en afgørende rolle, men erfaringerne viser, at ejerens kørevaner og frem for alt hans forståelse af køretøjets tekniske behandling og vedligeholdelse er den mest afgørende faktor sammen med driftbetingelserne, der kommer til udtryk gennem kørselsbehovet.

Ved motorkonstruktionerne har mange bilister og motorcyklister helt forkerte forestillinger om holdbarhed og hensigtsmæssig udformning, og lad os prøve at vurdere

en fire-takt motorcykle på 175 ccm eller derunder. De fleste motoreyklistere, der sled deres første dæk før den anden verdenskrig, vil have en del skepsis tilovers for så lille en maskine, for »den gang« var en 500 ccm maskine en normal motorcykle og 350 ccm en let maskine ofte af sportsbetonet karakter. Den største mistanke vil rette sig mod de små ventiler, for »de må da umuligt kunne holde«. Dette er et ret typisk ræsonnement, der drøftes for alvor mand og mand imellem — endda blandt fagfolk — men her taler man sandelig om kejserens skæg. En moderne motor på 175 ccm har ofte lige så stor om ikke større boring end slaglængde, medens de engelske maskiner, der var eneherskende her på bjerget før krigen, havde større slaglængde end boring, og måler man nøjere efter, er ventilerne på en moderne 175 ccm maskine omtrent lige så store som på en tidligere 350 ccm model, blandt andet fordi der nu er bedre plads i topstykket, og de er f.eks. fuldt ud lige så store som

de ventiler, der sad i en fireventilet Rudge på 500 ccm. Alene på dette grundlag er diskussionen uden bund i virkeligheden, og den bliver yderligere slået i stykker, når man betragter materialerne i en god, moderne ventil og sammenligner med de bedste ventiler af årgang 1939. Det, der maner mistanken til de små ventiler helt i jorden, er den kendsgerning, at jo mindre ventilen er, des større levetid har den, fordi den repræsenterer en mindre vægt og dermed mindre massekræfter under sit arbejde.

Med hensyn til de øvrige materialer i en 175 ccm motor er der heller ikke grund til at nære ængstelse, da de i reglen svarer ganske nøje til de materialer, der anvendes i de større motorer, og ser man på lejedimensionerne, er disse i reglen valgt med en større sikkerhedsmargin end tilfældet er ved de større og kraftigere maskiner — reservekatalogerne afslører ofte, at der benyttes nøjagtig de samme lejer til et mærkes 250, 350 og 500 ccm modeller.

Tænker vi os nu, at denne fire-takter på 175 ccm stilles op ved siden af en 500 ccm maskine, og forestiller vi os endvidere, at der er benyttet de samme legeringer og materialer og samme konstruktion overalt, hvilken maskine vil så først blive slidt op, hvis vi lader dem køre ud på en jordomrejse side om side — altså under nøjagtig de samme driftbetingelser? Det vil den mindste maskine af den simple grund, at dens motor må rotere mere end den store motor.

Tænker vi os de to maskiner på landevejen kørt med en jævn hastighed på 80 km/t, må de udvikle omtrent lige mange hestekræfter — den store maskine må aflevere lidt flere hestekræfter på baghjulet på grund af sin større vægt og lidt større kørrmodstand, men bygger vi de to motorer ind i samme stel og sætter ryttere af samme vægt og størrelse til at køre, vil den eneste vægtdifference blive nogle få kg ekstra på den store motor, og da rulningsmodstanden kun andrager ca. 2 % af køretøjets vægt, medens luftmodstanden er den betydende faktor, kan vi tillade os at regne med lige stor motoreffekt for at opretholde de 80 km/t.

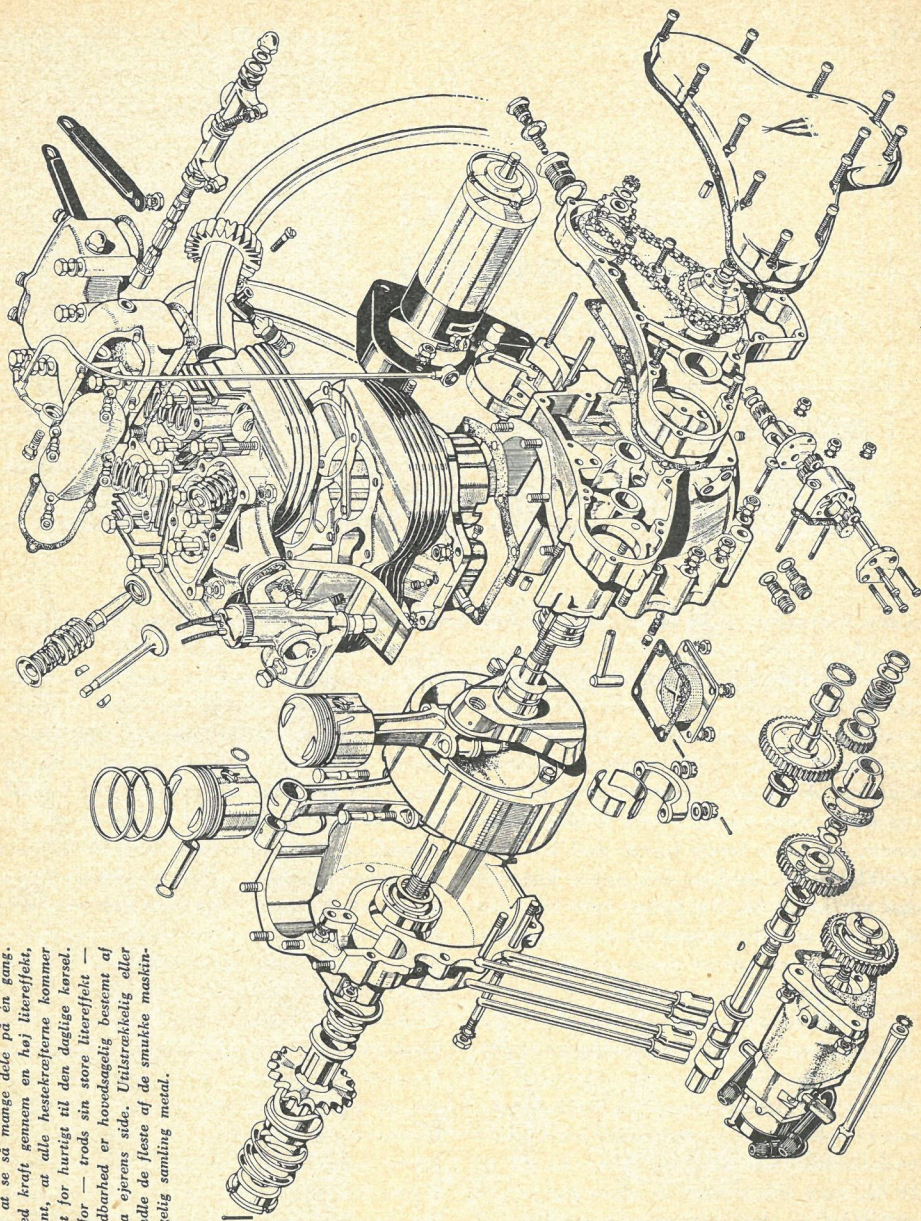
Lad os sige, at begge motorer skal aflevere 9 hk ved baghjulet, samt at de har samme tab i transmissionssystemerne, så skal den lille motor op på et langt større omdrejningstal for at opnå en effekt på 9 hk, end den store motor skal — sandsynlige tal er 4500 omdr/min for 175 ccm motoren og 3000 omdr/min for 500 ccm motoren.

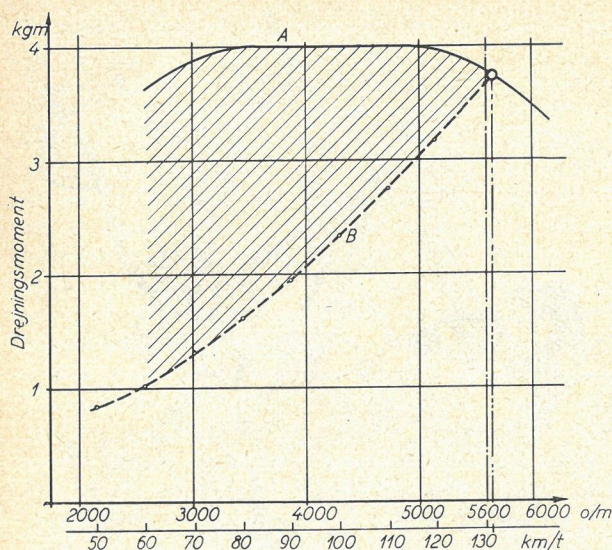
Ud fra disse tal kunne man slutte, at de to maskiners slidstyrke i forhold til hinanden var 3:4,5 — dette er blot ikke tilfældet. Den store motor skal i hvert forbrændingslag præstere et større arbejde (større moment), og derfor kommer der også et større sidetryk på stemplet og større belastning på lejerne. Hvis de to motorer kan sammenlignes på den måde, at den lille motor er en tro kopi af den store i den tilsvarende mindre målestok, holder forholdet 3:4,5 godt stik, fordi den store motor har tilsvarende større stempelflade på skørtet til at optage sidetrykket. En yderligere sammenligning mellem disse to ens maskiner under samme driftbetingelser vil blot være en fortabelse i intetsigende petitesser.

Lader vi i stedet den store maskine gennemkøre en bestemt strækning med sin tophastighed, der f.eks. kan være 150 km/t, må den tilsvarende konstant aflevere ca. 30 hk, og lader vi så den lille maskine køre den samme strækning under nøjagtig samme betingelser med sin tophastighed, der f.eks. kan være 90 km/t, så må den konstant aflevere ca. 10 hk, og den vil blive slidt mindre end den store maskine, fordi der nu sker en forskydning af belastningen, der procentvis ikke svarer til bærefladen for f.eks. stemplet, som ikke ændrer sig i overensstemmelse med den i øjeblikket udviklede effekt. For lejernes vedkommende bliver slitagen nogenlunde ens, hvis de er dimensioneret i forhold til maksimaleffekten, for de to motorers omdrejningstal vil være nogenlunde ens under topbelastning.

Lader vi to nøjagtig ens maskiner udføre den samme prøve, idet den ene kører med tophastigheden 150 km/t, medens den anden kun har åbnet så meget for gasspjældet, at den kører konstant 90 km/t, vil den første maskine blive slidt betydeligt mere end den

Mun får helt ondt i øjnene af at se så mange dele på én gang. Denne BSA motor er ladet med kraft gennem en høj litereffekt, men det er kun meget sjældent, at alle besætkræfterne kommer frem i lyset, dertil løber de alt for hurtigt til den daglige kørsel. En motor af denne art er derfor — trods sin store litereffekt — overdimensioneret, og dens holdbarhed er hovedsagelig bestemt af vedligeholdelse og forståelse fra ejers side. Utilstrækkelig eller dårlig smøring vil kunne forvandle de fleste af de smukke maskindele til en sørgelig samling metal.





Vi ved godt, at mange læsere betragter kurver og andre grafiske fremstillinger med en vis skepsis, men eksemplet her er meget interessant. Kurven A er den fra fabrikkens opgivne drejningsmomentkurve, der optegnes på grundlag af målinger med fuldt åbent gasspjæld. Kurven B er den drejningsmomentkurve, der kan konstrueres på grundlag af køremodstanden og forskellige jævne hastigheder — altså med delvis lukning af gasspjældet. De to kurver skærer hinanden i maskinens tophastighed, hvor gasspjældet er blevet helt åbnet. Det skraverede areal betegner et drejningsmomentområde, der kan bringes i funktion under acceleration, stigninger og hård modvind. Navnlig under hård acceleration nærmer man sig områdets øvre grænse, og da stemplets sidetryk i det store og hele følger kurven B, vil slitagen på motoren også forøges under hård acceleration og sejtræk med stor åbning af gasspjældet.

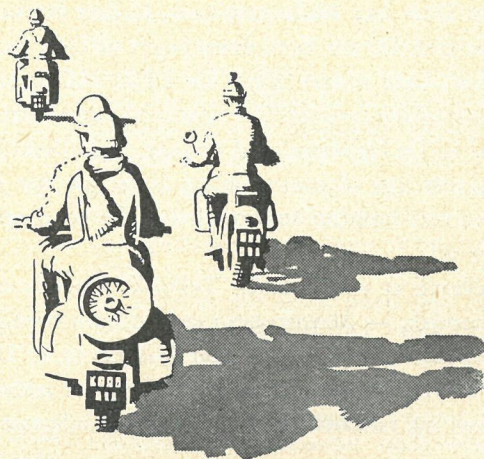
anden. Forestiller vi os de to maskiner som almindelige 500 ccm modeller af nøjagtig samme type den ene løbet af samlebandet lige før den anden og kørt over den samme strækning i topgear med henholdsvis 150 km/t og 90 km/t, vil den totale stempelvandring og det totale omdrejningstal på den ene motor være nøjagtig som på den anden motor, men den første motor skal konstant udvikle 30 hk, medens den anden konstant skal udvikle 10 hk. Det kunne være fristende at antage, at belastningen på den hurtigtkørende motor nu var tre gange så stor som på den langsomtkørende, men dette er ikke tilfældet, for belastningen må deles op i forskellige afsnit. Hvis vi først betragter stemplets sidetryk, der er meget afgørende for slitagen på stempelringe og cylindervæg, kan vi nok sige, at stemplet skal udføre »det tredobbelte«, når effekten stiger fra 10 til 30 hk, men sidetrykket er afhængigt af det øjeblikkelige drejningsmoment og ikke af effekten. Man må erindre, at drejningsmomentet er det arbejde, krumtappen udfører pr. omdrejning, og arbejde vil sige vægt gange vej. Vejen er i dette tilfælde fastlagt af krumtapslaget, og ændringer i drejningsmomentet finder derfor kun sted gennem en ændring af vægten, som i motoren er forbrændingsstykket. Drejningsmomentet er

forskelligt ved de forskellige omdrejningstal, og på grundlag af målinger får vi tegnet en drejningsmomentkurve, der i reglen når sit højdepunkt omkring det halve af motorens maksimale omdrejningstal eller måske endnu lavere. Drejningsmomentkurven optegnes på grundlag af målinger ved forskellige omdrejningstal med *fuldt åbent gasspjæld*, og drejningsmomentkurven kommer kun frem i praksis under den hårdest tænkelige acceleration. Stemplets sidetryk målt ved forskellige konstante hastigheder følger derfor heller ikke momentkurven optegnet på ovennævnte grundlag, men derimod den momentkurve, man kunne optegne i forbindelse med det øjeblikkelige drejningsmoment på motoren ved forskellige åbninger af gasspjældet svarende til forskellige, konstante hastigheder. En sådan momentkurve lader sig let optegne, da man med meget fin tilnærmelse kender en motorcykles samlede køremodstand ved forskellige hastigheder, og da der ved en hvilken som helst konstant hastighed på flad vej i vindstille må være nøjagtig balance mellem den udviklede motoreffekt og køremodstanden, kan man først optegne en hestekraftkurve og derefter omsætte denne til den tilhørende drejningsmomentkurve, og ud fra den sidstnævnte vil man kunne se, hvorledes side-

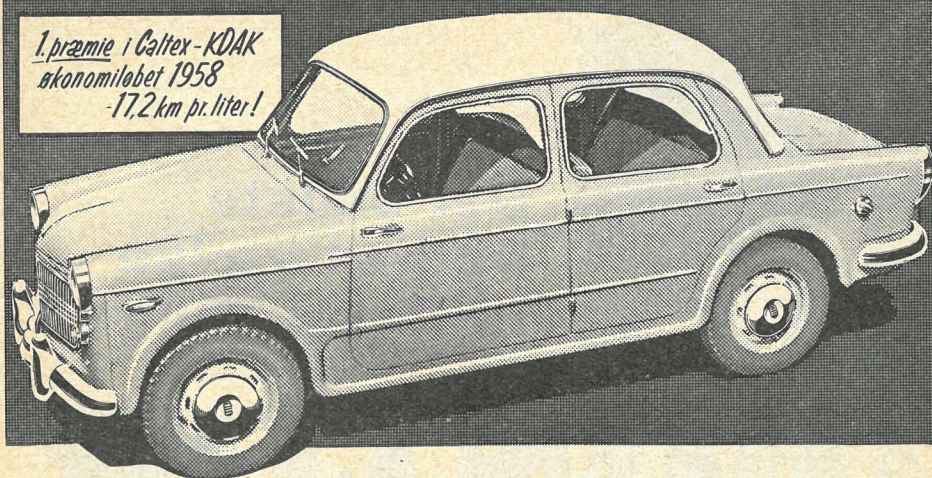
**Det bedste
De kan vælge
til Deres fælge**

DUNLOP

**Scooter og
Motorcykledæk**



*1. præmie i Caltex-KDAK
økonomiløbet 1958
-17,2 km pr. liter!*



Sund fornuft på fire hjul

Hører De til de få, der køber vogn for at køre vogn, skulle De prøve en Fiat Millecento (1100), før De træffer Deres valg.

Prøv blot så mange andre, De har lyst til, før De sætter Dem bag Millecento's rat. Jo flere forskellige vogne, De har kørt, desto bedre vil De kunne vurdere, hvor meget mere De i Fiat Millecento får i køreglæde, vejstabilitet og teknisk suverænitet. Og så vil De for resten også opdage, at Millecento er mindst lige så rummelig og byder på lige så megen reel komfort som modeller, der ser meget større ud.

Millecento er en klassiker. Teknisk, æstetisk og økonomisk. — *Mønstervognen* er sit tilnavn værdig. Først, når de har kørt en Fiat Millecento, er De klar over, hvad De i dag kan forlange af teknik kvalitet og rationel komfort for Deres bilkrone.

kr. 16.991,- med varme, aircondition og defroster, excl. lev.

Import: NORDISK FIAT A/S, Griffenfeldsgade 32, Kbh. N, Tlf. LU *5800

✓ 4-cylindret topventilet motor på 43 HK med speciel indsugningsmanifold (separat kanal til hver cylinder).

✓ Fire gear fremad (ratgear).

✓ Karburator med accelerationspumpe.

✓ Selvcentrerende bremses med ekstra stor effekt.

✓ Hastighed ca. 120 km — lynhurtig acceleration.

✓ 2-farvet karosseri er standard.

✓ Trækfrie Fiat-ruder i alle fire døre.

FIAT

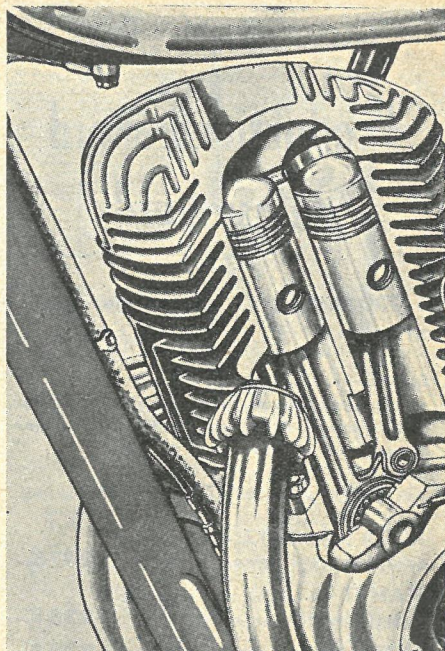
1100

Millecento

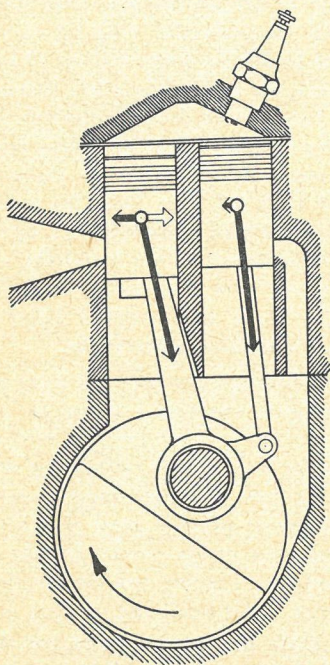
trykket på stemplet skifter ved de forskellige hastigheder.

Værre er det imidlertid med lejerne, fordi lejeanstrengelsen stiger med ca. tredie potens af omdrejningstallet, og derfor kan man ved ubetænksomhed køre lejerne ud af en motor, hvis man udsandselig jager den over det tilladelige omdrejningstal i de indirekte gear, og lejerne vil få nedsat levetid i den motor, der time efter time får lov at køre ved tophastighed på en motorvej, sammenlignet med den mere kyndige bilist eller motorcyklist, der lader motoren arbejde med 80 eller 90 % af tophastigheden.

Ved den stigende hastighed udsættes udblæsningsventilen for en flammepåvirkning, der i betænkelig grad minder om en blæselampe i konstant funktion, men erfaringen viser dog, at kørsel ved maksimalhastighed og korrekt justeret motor ikke er så nedbrydende for udblæsningsventilerne som mode-



På de dobbeltstemplede motorer med Zoller-plejstang op-hæver de to stemplers sidetryk til en vis grad hinanden, og to-takt motorer som Puch, Iso (tidligere model), EMC m. fl. slides derfor kun minimalt i cylinderboringerne, når blot de passes med smøring og justering.



For at drive den skråtstillede hovedplejstang ned må det venstre stempel „stemme imod“ cylindervæggen til venstre (sort, vandret pil), men påvirkningen fra den anden plejstang vil gennem vinkelstykket arbejde i modsat retning (hvid pil), og der opstår derfor ikke noget nævneværdigt sidetryk på stemplet.

rat kørsel med en motor, der har fejljustering på tænding eller karburator.

I det foranstående er draget visse sammenligninger med alt andet lige, og holder vi fast ved ensartede driftbetingelser, vil der være forskellige forhold i motorens konstruktion, der har indflydelse på levetiden. Forudsætter vi, at to forskellige motorer med forskelligt slagvolumen har samme maksimaleffekt, kan vi udregne litereffekten for hver enkelt motor. Hvis den ene motor har et slagvolumen på 2000 ccm (2 liter) og udvikler 35 hk, vil dens litereffekt være 17,5 hk, udvikler den anden motor med et slagvolumen på 500 ccm (0,5 liter) ligeledes 35 hk, vil den have en litereffekt på 70 hk — det er ikke vanskeligt at se, hvilken af de to motorer, der er hårdest belastet. Liter-effekten er et udmærket sammenligningsgrundlag mellem to motorer, men det kan kun blive en ret grov vurdering på dette grundlag alene. Når motorcyklemotorer me-

Produktionsrekord salgsrekord

1.000.000 JAWA motorcykler er ude at rulle.

Denne verdensrekord i motorcyleproduktion er årsagen til den overordentlig store særrabat (jubilæumsrabat) på køb af JAWA motorcykler og scootere i 1959.

Konkurrence udelukket såvel i pris som kvalitet.

JAWA scooter 175 cc, ideel til camping, incl. oms. 2976.-

MANET — 100 cc, den helt rigtige byscooter med selvst. . . 2232.-

JAWA 125 cc incl. oms. 2387.-

JAWA 175 cc incl. oms. 2790.-

JAWA 250 cc incl. oms. 3562.-

JAWA 350 cc incl. oms. 4580.-

Komplette fabriksnye motorer med 4 gear, enheds-pedal, autm. kobling, karburator og dynamo.

125 cc	175 cc
kr. 785.-	kr. 925.-

250 cc	350 cc
kr. 1090.-	kr. 1225.-

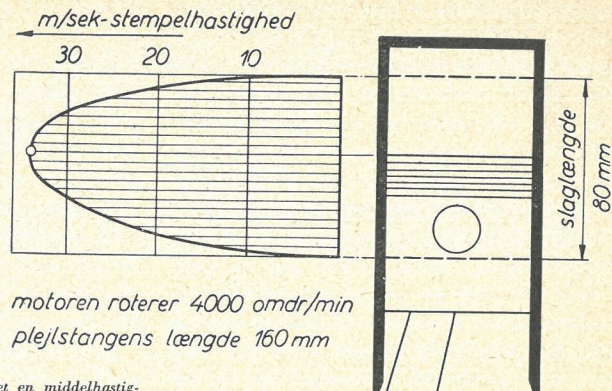
Import: **ERIK ORTH**

Vester Farimagsgade 19, Kbh. V., MI 4801

Kontakt søges med branchefolk for evt. autorisation.

get ofte skal hovedrepareres efter ca. 40.000 km, skyldes det for en stor del den relativ store litereffekt, der ofte ligger over 60 hk, medens bilmotorerne i de fleste tilfælde holder sig omkring 40 hk eller tit mindre. Når man sammenligner gennem litereffekten, må man erindre, at denne udregnes ved hjælp af maksimaleffekten, der stort set svarer til tophastigheden. Tager man derfor på den ene side en 250 ccm motorcykle på 15 hk med en tilsvarende tophastighed omkring 112 km/t og på den anden side en 500 ccm maskine på 30 hk med en tophastighed på 150 km/t, er det indlysende, at den lille maskine normalt vil køre nærmere sin tophastighed (og dermed maksimaleffekt) end den store maskine — det er endda sandsynligt, at de to maskiner vil blive kørt med samme hastighed på landevejen — og i så tilfælde fortæller litereffekten os ikke noget, men fører os snarere på vildspor, så længe vi kun betragter denne størrelse uafhængigt af kørehastigheden. Hvis man skal anskaffe en motorcykle eller bil og ved, at man på landevejen kører mellem 90 km/t og 100 km/t, når forholdene ellers tillader det, vil et køretøj med denne tophastighed ligge omkring maksimaleffekten, medens den vogn eller motorcykle, der har en tophastighed på 150 km/t, vil ligge langt fra maksimal-effekten, når man kører 100 km/t, og har de to motorer ivoirigt samme litereffekt, vil den store motor være mere slidstærk, fordi den ved den givne kørehastighed ligger langt lavere i øjeblikkelig litereffekt.

Stempelhastigheden har også noget at sige, da stemplets vandring i meter pr. sekund ved en given kørehastighed er medbestemmende for levetiden på cylinder og stempeling, og dette er blandt andet grunden til, at man ser et stigende antal af kvadratiske motorer eller endda overkvadratiske motorer med større boring end slaglængde. Nok så vigtigt er det imidlertid, at disse motorer giver plads til større ventiler og dermed mulighed for en større effekt, og samtidig giver den større boring større stempeloverflade. Når en tekniker skal sammenligne to motorer, vil han blandt andet også udregne effekten pr. kvadratcentimeter stempelkrone,



Når vi taler om stempelhastighed, er det en middelhastighed — et gennemsnit. Uanset hvor hurtigt motoren vil rotere, vil stemplet så stille ved hvert dødpunkt, inden det bevæger sig tilbage i modsat retning. Stemplet bevæger sig hurtigst midt i slaget (her over 30 m pr. sekund), og hastigheden aftager mod dødpunkterne, hvilket er tilkendegivet ved den viste kurve til venstre på illustrationen.

hvilket fortæller ham noget om varmeafledningen og den sikkerhedsafstand, der er til det maksimalt mulige, hvilket for racermotorer af i dag ligger i nærheden af 1 hk pr. kvadratcentimeter, medens man for mere normale konstruktioner med almindelige kompressionsforhold regner med 0,5 hk som sikkerhedsgrænse.

Endelig har materialerne naturligvis en afgørende betydning, men disse har man som køber til en bil eller motorecykle overhovedet ikke mulighed for at få kendskab til. Kun enkelte oplysninger gives, og blandt disse betyder det noget, om en motor har hårdforkromning af den øverste stempelring, da omhyggelige forsøg på videnskabeligt grundlag har godtgjort, at slitage på cylinder og de øvrige stempelringe nedsættes, når den øverste ring er hårdforkromet, medens man ikke opnår noget ved at give samtlige kompressionsringe hårdkrom. Hvis cylinderen er hårdforkromet, er stempelringene altid udformet i almindeligt støbejern uden hårdkrom, men sådanne hårdforkromede cylindre finder vi hovedsageligt blandt motorecykler og knallerter — den hårdforkromede cylinder har en levetid, der overgår den almindelige støbejerncylinder på en meget overbevisende måde.

Bortset fra disse oplysninger får man ikke

meget at vide om materialerne, og selv om fabrikkerne opgav kromindhold i legeringer, brinelhårdhed og meget andet godt, ville det ikke sige den almindelige køber noget som helst.

Men alt dette er af underordnet betydning sammenlignet med motorens driftbetingelser og ejerens omhu og forståelse. Den kolde starts indvirkning på slitagen har vi tidligere været inde på. Eksempelvis skal det anføres, at tænker man sig en vogn anbragt oppe i Lapland og starter den hundrede gange i $\div 25^\circ$ med efterfølgende 10 kilometers kørsel hver gang, vil motoren stort set være slidt op, selv om den ialt kun har kørt 1000 km. Lader man en tilsvarende vogn køre nonstop, vil den komme op i nærheden af 200.000 km, før et tilsvarende slid kan opvises. Dette er naturligvis to meget grelle og sjældent forekomne yderpunkter, men et eller andet sted her i mellem skal enhver almindelig benzinmotor placeres.

Dertil kommer ejerens omhu med at holde motoren veljusteret i tænding og karbura-

tor, hans forståelse af den betydning det har at rense luftfilteret og forny oliefilteret, og frem for alt hans føling med motoren, så den ikke bliver overbebyrdet. Dette lyder som den mest indlysende ting af verden, men hovedparten af navnlig bilisterne renser aldrig luftfilter, kører for længe med en tilstoppet oliepatron, holder sig slavisk til olieskiftning for hver 2000 km, selv om de i sommermånederne kunne tillade sig at køre f. eks. 4000 km på samme oliebeholdning, medens de om vinteren ved småture absolut ikke kan tillade sig at køre mere end 1000 km, lever i lykkelig uvidenhed om termostatens eksistens og er nærmest stolte af at fortælle, at »mekanik har jeg ikke forstand på« — det er sandelig en kostbar uvidenhed.

Denne oversigt ville være ukomplet, hvis man forbigik motorhypokondriet i tavshed. Den bilist eller motorcyklist, der uophørligt skal skille og samle motoren eller lade en mekaniker foretage denne legen puslespil, blot fordi man har en formodning om at et eller andet er galt (denne formodning hidrører i reglen fra, at den pågældende ved en betragtning af motorens indre dele overhovedet ikke forstår, at alt det kan fungere med så rasende en fart, men det forstår vi andre somme tider heller ikke), han vil i det lange løb plage livet af sin motor. Han har hørt om ventilslibning, og hvis motoren en dag ikke går helt normalt (måske på grund af vand i karburatoren), så finder han tiden for en ventilslibning moden og afleverer vognen på værksted hos mekaniker Herodes, der er samvittighedsfuld og dygtig, af hvilken grund han sætter et vacuummeter til motoren og konstaterer, at den ikke skal have slebet ventiler. Så drager ejeren afsted igen i let fornærmet lune over »den ugidelige fyr«, og så kører han ind til mekaniker Pilatus, der sliber ventiler, så det står efter, afprøver vognen på det omhyggeligste, finder anledning til at hælde en ordentlig sjat vand ud af karburatoren og afleverer vognen. Ejeren er glad og lykkelig, fordi hans motor nu er i orden, og han sender en hånlige tanke til den uduelige mekaniker Herodes, der åbenbart er helt idiot. Motoren er bare ikke glad og lykkelig, for ventilerne

dykker ved hver slibning længere og længere ned i kanalerne, olien hales i store mængder op i forbrændingskammeret og glødetænding bliver næste anledning til at pille puslespillet fra hinanden. I den forbindelse kan det anføres, at flagskibet Alberto stærkt nærmer sig de 100.000 km, og den har aldrig fået slebet en ventil eller i det hele taget haft topstykket afmonteret, bortset fra mellem anden og tredje service, da den slog en toppakning. Ikke desto mindre går den som en ny motor med fuld effekt.

Skal bilisten uendelig have noget at pille med, så er det uhyre formålstjenligt en gang imellem at pille bundkarret af og rense det for slam samt rense oliepumpens si, men det er vist et af de sjældneste servicearbejder på landets værksteder.

For motorcyklisten spiller det en meget stor rolle med motorens levetid, da den udgør en væsentlig part af det hele køretøj, og reservedele til motorcykler er urimeligt dyre i forhold til bilernes reservedele. Topstykket til en luftkølet, encylindret motorcykel er en temmelig ukompliceret maskindel, selvom det er fremstillet i letmetal med støbejernssæder til de to ventiler, men ikke desto mindre koster det kr. 500,—, medens topstykket til f. eks. Alberto, der også er fremstillet af letmetal med otte indpressede ventilsæder og vandkamre — altså straks et langt større og mere kompliceret stykke gods, kun koster kr. 340,—, og så kan man endda få en hel ombytningsmotor til en firecylindret vogn — en såkaldt shortmotor, der er fabriksny, men uden tilbehør som starter, dynamo og karburator for kr. 900,— eller mindre, medens en encylindret motorcykelmotor koster kr. 1200,— eller ofte mere — forstå det, hvo som kan!

For bilisten må motoren imidlertid komme i anden række, for den koster i ombygning eller vedligeholdelse langt mindre end de andre dele, og den holder i reglen længere end støddæmpere, differentiale, bremses o. s. v.

Hvor lang tid motoren holder, afhænger altså først og fremmest af Dem selv og den kørsel, som Deres arbejde betinger — det var bare det, vi ville sige.



-men de passer ikke rigtigt til hinanden. Det er muligt, at kapselåbneren kan fjerne mælkekapslen — men godt er det ikke, for den kapselåbner er lavet til en helt anden slags kapsler.

På samme måde med reservedele — selv om stemplet passer i cylinderen efter udboring, er det langt fra sikkert, at det har den rigtige vægt og varmeudvidelsesgraden kan være en helt anden, så det vil hverken gavne Dem eller motorcyklen at prøve på at montere en uoriginal reservedel et eller andet sted.

Men hvorfor skulle De også det, når den originale reservedel er på lager, til en pris, der ikke ligger over, hvad De skal betale for »en der ligner«, eller »der er lige så god«.

Reinhardt har fuldkommen komplet reservedelslager med over 100.000 originale reservedele på lager til motorcyklerne.

DKW VICTORIA

TRIUMPH



Diana - SCOOTER

og *Relb* -SIDEVOGN

Hvis De er den lykkelige ejer af et af disse fremragende køretøjer, vil De ikke behøve at lede for at få den originale reservedel, der er udført til den maskine, De kører — De kan henvende Dem til en af vore autoriserede forhandlere, der findes over hele landet — eller direkte hos os

IMPORT AF
NYE
MOTORCYKLER
SCOOTER
OG
KNALLERTER

C. REINHARDT A/S

GL. KONGEVEJ 11

KØBENHAVN V., TLF. CENTRAL 3313

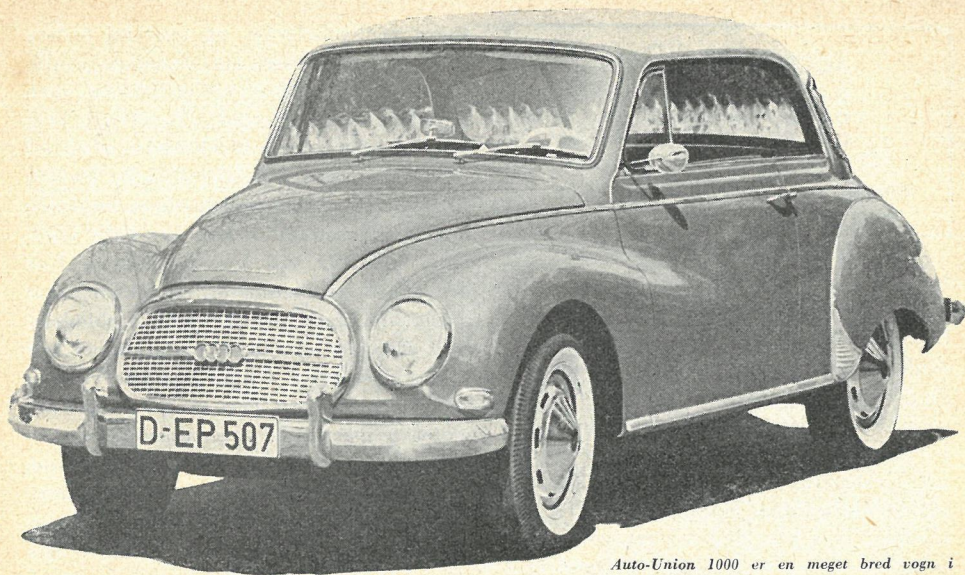
FÆRDIG MED FROSTEN
UD MED
KØLERVÆSKEN
RENS KØLESYSTEMET
MED **SMITHS**
BESKYT MOD RUST OG
TÆRING MED
SMITHS

SKIFT TIL **SMITHS**

SOMMERTERMOSTAT

Deres kølesystem er en part af motoren, og det kræver en passende vedligeholdelse, som De selv kan foretage med de effektive Smiths produkter, der fås hos forhandlere og på værksteder.

IMPORTØR: VILH. NELLEMAN, [^]/_s KØBENHAVN V.



Auto-Union 1000 er en meget bred vogn i forhold til længden.

Vi prøvekører

AUTO-UNION 1000

AF MOGENS H. DAMKIER

Når man skal prøvekøre en bil eller motorcykle, må det være en betingelse, at motoren er korrekt justeret, indkørt og i god mekanisk stand, dæktrykket skal være det af fabrikanten foreskrevne, og støddæmpere samt bremses skal være i tip-top stand, da grundlaget for hele prøvearbejdet i modsat fald vil blive så forrykket, at prøvekørslen vil være værdiløs som sammenligningsgrundlag. At de ovennævnte betingelser kun i sjældne tilfælde opfyldes, når man lægger ud med en prøvekørsel, er så en anden sag, der uvægerligt opstiller det spørgsmål, hvad det i grunden er for noget, folk kører rundt med på vore gader og veje. Når firmaerne, der skulle være interesserede i at få de bedst mulige resultater ved en prøvekørsel, tilsyneladende har så vanskeligt ved at trimme en vogn op i forskriftsmæssig stand, hvordan skal den menige bilist eller motorcyklist så

kunne føre en løbende kontrol med køretøjet? Det er naturligvis heller ikke blevet lettere at gennemtrumfe disse kvalitetskrav, efter at alle mulige og umulige foretagender »afprøver« de nye vogne på fuldkommen kritikløs måde, og de ansvarlige servicefolk hos importører og på fabrikker har efterhånden fået det indtryk, at det kun er en journalist, der skal have en køretur, så det spiller ikke nogen rolle, om vognen iøvrigt er i orden. Dette medfører, at man næsten altid må aflevere vognen med en liste over dens fejl og mangler, der må rettes, før man kan tage fat på arbejdet med den fornødne alvor. Lidt kontoriusseri gør sig også gældende, når den ene afdeling påstår, at vognen er i orden, medens den anden afdeling overhovedet ikke har haft lejlighed til at afprøve den.

Tilfældet Auto-Union var ikke nogen und-

ACCELERATIONSEVNE

0 - 40 km/t	5,2 sek.
0 - 60 " "	9,5 " "
0 - 80 " "	16,8 " "
0 - 100 " "	27,8 " "

Tiderne er opnået med rensset motor

tagelse, da motoren bankede, blot man ganske langsomt ville forøge hastigheden fra f. eks. 80 km/t til 85 km/t — sådan bare indenfor et par minutter — og da denne tændingsbanken først viste sig, når motoren var varm, kunne det tyde på voldsomme kulaflejringer eventuelt i forbindelse med for mager karburering eller for lav tænding, der gav overophedning. Motoren havde for lav tænding, men var alligevel ret umulig, så en kulafrensning var nødvendig. Da vi igen lagde ud med vognen, var det tydeligt, at den absolut ikke var i topform, men vi gennemførte alligevel prøvekørslen i dette tilfælde, fordi en to-takt motor ganske langsomt kan få det dårligere fra den første start, indtil en komplet kulafrensning — også af hele udblæsningssystemet — finder sted. Det vil derfor være lidt bedragerisk at foretage en prøvekørsel med en vogn i mønsterværdig stand, når man på forhånd kan sige, at denne tilstand kan være af forholdsvis kort varighed, medmindre der er særlig gunstige driftbetingelser til stede.

Hele dette forhold med kulaflejringerne i to-takt motoren bevirker, at det hævdevundne sammenligningsgrundlag mellem to- og fire-takt systemet i dag må tages op til en grundig revision. I den almindelige vanetænkning forestiller man sig to-takteren som et taknemmeligt apparat, der ikke kræver

BENZINFORBRUG

60 km/t	7,7 l/100 km = 13 km/l
	(forbrug uændret med koks i motoren)
80 km/t	8,4 l/100 km = 11,9 km/l
	(9,2 l/100 km)
100 km/t	11,0 l/100 km = 9,1 km/l
	(13,8 l/100 km)

Tallene i parentes viser forbruget med kul i motor og udblæsning.

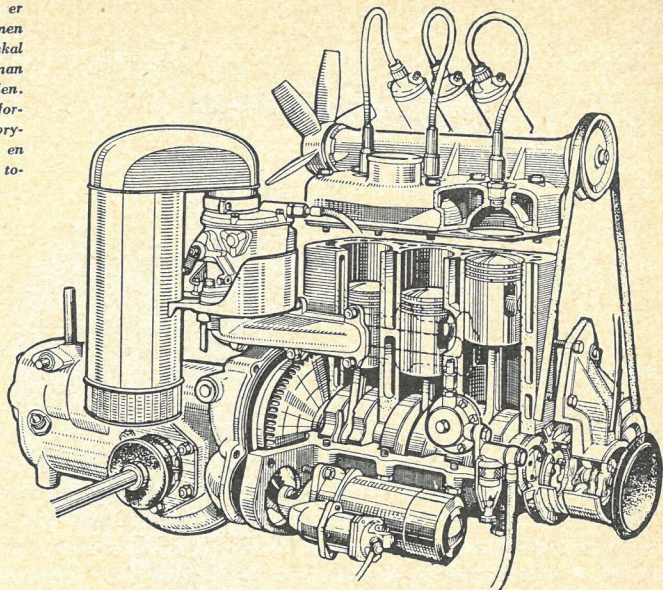
større vedligeholdelse, og samtidig forbindes man fire-takteren med konstante ventilslibninger og kostbar vedligeholdelse, men forholdet er stik omvendt: To-takteren kræver et omfattende vedligeholdelsesarbejde i form af besværlige kulafrensninger, medens fire-takteren er den fordringsløse, fordi den moderne konstruktion kun bør have ventilerne udskiftet ved hovedreparation, hvis det er en kvalitetsmotor. To-takteren har stadig sin store berettigelse i forbindelse med scootere og mindre motorcykler, ved hvilke den lavere fremstillingspris virkelig slår igennem, men den tre-cylindrede bilmotor er ingenlunde noget ukompliceret aggregat, og den er tilsyneladende mere kostbar at fremstille, simpelthen fordi den fremstilles i færre eksemplarer. Myten om to-takters lave benzinforgbrug må man også aflive, da den i forbindelse med de nu almindelige konstruktioner med karburatorer så langt overstiger fire-takters forbrug.

Trods disse meget væsentlige mangler har den tre-cylindrede to-takt motor en egen charme, og når den er i god form, kan den præstere det bemærkelsesværdige, men ellers ville vognen også være vanskelig at sælge på grund af den relativ store fremstillingspris, der under den danske omsætningsafgift svulmer til helt uforholdsmæssige normer. Det kan endda røbes, at den danske importør leverer vognen efter en temmelig uhørt kalkulation, der ikke levner ham mange øre i fortjeneste.

Man kan naturligvis ikke drage nogen sammenligning med førkrigsmodellerne af DKW, men intet sted dør mindet så langsomt som i motorens verden, og når DKW solgte en vogn før krigen for omtrent den pris, en stor motorcykle kostede, så var det, fordi man den gang arbejdede efter et »folkevognsprincip«, som simpelthen blev slået i stykker af »Kraft durch Freude«, der havde planer om at gøre den menige tysker motoriseret til en billig pris gennem et opsparringssystem — dette blev senere til VW, og sparerne tabte hver en pfenning, de havde lagt til side til indkøb af bil.

DKW havde derfor allerede før krigen en større vogn parat, og denne blev efter kri-

Den tre-cylindrede to-takt motor er tilsyneladende ikke kompliceret, men den er meget følsom, og man skal ikke være alt for sjusket, når man vil arbejde med krumtapakslen. Som det ses er der ingen strømfødel, men en spole og en afbryderkontakt til hver cylinder — en defekt spole vil altså ikke give to-takt motorstop.



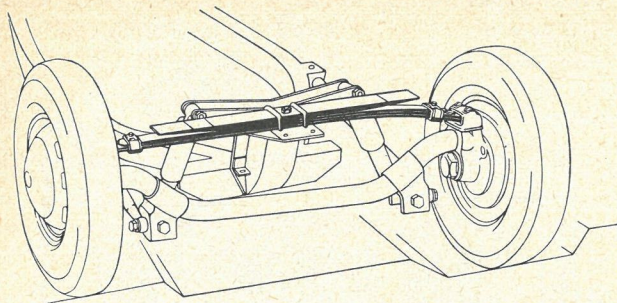
gen udviklet til DKW 3=6. Den oprindelige udgave voksede yderligere i bredden, og den nuværende DKW 3=6 er absolut ikke nogen lille vogn. Da et væsentligt salgsargument på det tyske hjemmemarked er vognens marchhastighed på autobanerne, var det en naturlig og nærliggende tanke at forsynne denne vogn med en endnu kraftigere motor, og resultatet blev Auto-Union 1000, der i alle detaljer undtagen slagvolumen og udstyrsmæssige finesser som skindkanter på polstringen og lignende er identisk med DKW 3=6.

Det skal her kort skitseres, at den tre-cylindrede motor har krumtapakslen parallelt med vognens længdeakse, og kraften overføres gennem en tør enkeltpladekobling til en fire-trins gearkasse med spærresyncromesh mellem de tre højeste gear, og den udgående gearkasseaksel trækker frem til et differentiale, der er anbragt mellem kobling og gearkasse. Den prøvekørte vogn var monteret med Saxomat automatkobling, der består af to koblingssystemer nemlig en centrifugalkobling, der er afhængig af motorens omdrejningstal således, at den automatisk kobler til, når motoren roterer hurtigere end tomgang, og en udløsermekanisme, der ad elektrisk vej dirigeres fra gear-

stangen, så snart denne berøres, og på den måde kobles der automatisk ud ved hver gearskiftning.

Forhjulene er ophængt i en tværliggende bladfjeder anbragt foroven og to triangelarme forned, og baghjulene er ophængt i en stiv bagaksel med højtliggende, tværgående bladfjeder og to fremadrettede reaktionsarme — den såkaldte »Schwebeachse«, der er bemærkelsesværdig på grund af det højtliggende krængningscenter. Krængningsaksen mellem for- og baghjul ligger meget tæt ved tyngdepunktet, og enhver normal vægtforskydning på grund af flere eller færre passager bevirker, at tyngdepunktet flyttes op samtidig med en forskydning bagover, og tyngdepunktet kan på den måde sammenlignes med en perle på en snor trukket mellem det forreste og det bageste krængningscentrum. Resultatet bliver, at vognen ikke krænger i svingene, og ved konkurrence kan man lægge mærke til den lille pudsighed, at DKW'erne letter på det inderste hjul i hårnålesvingene, hvilket giver dem en vis lighed med hunde, der har morderlig travlt med at afmærke de skarpe sving på den for hunde mest karakteristiske måde.

Når man stiger ind i A-U 1000, bemærker man med det samme de fortrinlige pladsfor-



På bagsakslen er der en hjælpefjeder, der giver stivere bagfjeder ved forøget vægtbelastning, og derfor er affjedringskarakteristikken upåvirket af passagerantallet.

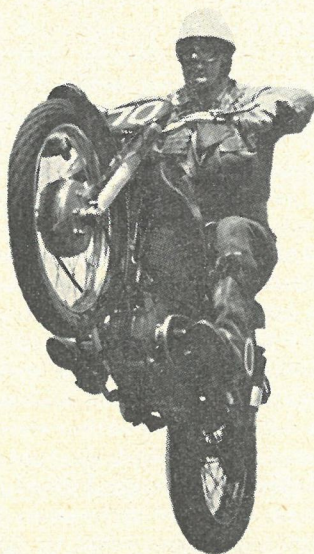
hold, og vognens bredde virker overraskende stor, når man har totallængden i erindring. Tre personer finder bekvem plads på bagsædet. Sæderne er blødt polstret, men de giver god støtte, så man bliver ikke træt i ryggen efter længere tids kørsel. Ved en umiddelbar betragtning kommer man til det resultat, at kontrolgreb og kontakter er lidt forvirrende og planløst anbragt, men efterhånden vænner man sig til placeringen i en sådan grad, at man kan finde det hele i blinde, og det er netop dette, der er formålet fremfor at etablere et monumentalt instrumentbord, som man kan fare håbløst vild i. Kun startkontakten virker konstant besværlig i sin placering, men dette er formodentlig tilsigtet, da tændingskontakten er kombineret med en ratlås som effektivt værn mod tyveri, og en sådan låseanordning må naturligvis ikke være så lettilgængelig, at et barn eller en uvidende passager for sjov drejer nøglen om under kørslen — det vil virke mere end generende.

Som omtalt er koblingspedalen borte, og naturligvis fægter man med det venstre ben i den tomme luft de første gange, vognen skal sættes i gang. Man kan sætte første gear ind, medens vognen holder stille, og først når man giver gas, træder centrifugalkoblingen i funktion med en blød igangsætning. Gearskiftningen finder sted på ganske normal måde, blot foretager man ikke nogen udkobling gennem en koblingspedal, men lader den automatiske anordning klare den side af sagen. Så længe man blot berører gearstangen, er der udkoblet, så man kan ikke under gearskiftningen holde hånden afventende på gearstangen, medens vognen ac-

celererer op til næste gear, men det er også nok så godt at have begge hænder på rattet. Udkoblingsmekanismen styres elektrisk, men kraften til udkoblingen hentes fra motorens indsugningsmanifold i form af det der herskende undertryk, som ellers ikke er af bemærkelseværdig størrelse i en to-takter. Foruden den undertrykscylinder, der betjener udkoblingen, er der endnu en lille vacuumbeholder med et stempel til betjening af gasspjældet således, at der bliver givet lidt gas, når gearskiftningen finder sted. Dette er naturligvis hensigtsmæssigt ved skiftninger ned gennem gearene, men ved skiftning til højere gear, virker det forstyrrende på de tilvante fornemmelser, og slipper man derfor gearstangen umiddelbart efter skiftning til et højere gear, vil vognen gå frem i et ryk på grund af motorens høje omdrejningstal. Man skal derfor vente, til motoren er faldet passende til ro, før man slipper gearstangen, og efter en kort periode kan man foretage gearskiftningen så blødt og glidende, som man overhovedet kan ønske sig.

Det er imidlertid vanskeligt at finde den store fordel ved dette aggregat, medmindre man er invalid på det venstre ben, for noget uoverkommeligt arbejde eller nogen vanskelig proces har det aldrig været at betjene en koblingspedal undtagen for nybegyndere. Skal man have automatik, må det helautomatiske system trods alt foretrækkes, da det for mange bilister er en afgørende fordel at kunne koncentrere sig om kørslen alene uden hensyn til vognens øjeblikkelige ønsker om gearskiftning, udkobling o. s. v.

Følg eksperterne...



Forlang altid

CASTROL
MOTOROLIE

Til 2-takt motorer anbefales CASTROL „2-TAKT XXL“

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S

Selv i den prøvekørte vogns »forstoppede« tilstand føltes accelerationen udmærket, men stopuret afslørede hurtigt, at den langt fra var oppe på sit fulde drejningsmoment, eftersom accelerationstiderne ikke var væsentlig bedre end tiderne for den mindre motor i 3=6. At udblæsningssystemet var forstoppet, kunne man mærke på den måde, at motoren var ret villig til tændingsbanken selv ved meget blød acceleration fra almindelige kørehastigheder, men når man ved relativ langsom hastighed som 60 km/t i fjerde gear trådte brutalt på gaspedalen op ad en stejl stigning, kom der ingen tændingsbanken — en sådan opførsel plejer at være kendetegnende for et forstoppet udblæsningssystem.

Tophastigheden blev da også kun målt til 116 km/t, men på de tyske autobaner kører denne vogn 130 km/t i marchhastighed, hvilket man har rig lejlighed til at overbevise sig om, når man kører i det sydlige udland. Kørselsbetingelser af denne art passer den tre-cylindrede to-takt motor langt bedre, da det giver mindre koksaflejring, og A-U 1000 er helt igennem en hurtig landevejsvogn. Motoren arbejder passende overlegent

og vibrationsfrit ved de høje omdrejningstal, og retningsstabiliteten er fortrinlig. Man kan næppe tale om nogen norm for sidevindsfølsomhed, da vognen selv i hård blæst direkte fra siden nærmest er ufølsom, hvilket i mine blakkede øjne er forhjulstrækkets største fortjeneste. Man kan her drage sammenligning med en anden konstruktionsform nemlig hækmotor med baghjulstræk, i hvilken man også slipper for kardanakslen, og her har vi den udprægede sidevindsfølsomhed, der kan gøre vognen så trættende at køre i blæsevejr, at man også for sikkerhedens skyld må holde sig til meget beskedne hastigheder.

Når man kommer ud på de snoede og vanskelige vejstrækninger, kan man glæde sig over absolut gode køreegenskaber med hurtig og præcis styring. Den prøvekørte vogn havde lidt tendens til understyring, hvilket må tilskrives vinterdækkene på de drivende forhjul, men med normal dækmontering på alle fire hjul må styringen ligge meget tæt ved det neutrale. På de ujævne veje kunne man tænke sig lidt lettere hjul, der på en mere ubesværet måde holdes i kontakt med

SPECIFIKATIONER

Auto-Union 1000 Coupe de Luxe.

To-dørs, chassisramme med kassevanger.

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 980 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 44 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,5 kgm ved 2100 omdr/min. Litereffekt 45 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med spæresynkromesh mellem 2-3-4. gear. Udvekslingsforhold (total) 18:1, 10,47:1, 6,18:1, 4,32:1. Friløb: standard. Differential: udveksling 4,72:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i tværliggende bladfjeder, triangelarmer. Baghjul i tværliggende bladfjeder, reaktionsarmer. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 678 cm², fabrikat A-U-Teves, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 66 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4225 mm, total bredde 1695 mm, total højde 1465 mm, akselafstand 2350 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1350 mm, fri højde fra vej 195 mm, benzintank rummer 45 liter, smøresystem: olie/benzin 1:40, kølesystem 8 liter. Egenvægt 910 kg (kørekklar). Effektivvægt 20,7 kg/hk. Tophastighed 128 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km.

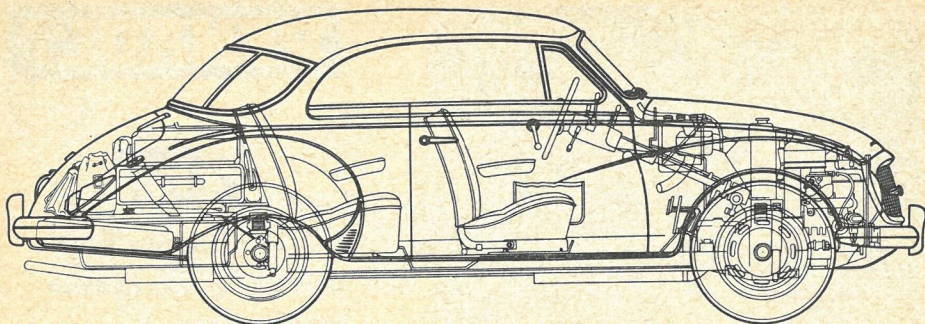
Pris: Kr. 21.260,—.

Særlige bemærkninger: Kan leveres med saxomat automatkobling.

Karurator: Solex 40 JCB. Tændrør: Bosch M 175 T 1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, maksimal fortænding 3,0 mm.

Dæktryk forhjul 17 lbs/sqi., baghjul 17-21 lbs/sqi.

Gearkasse og differentiale rummer 2¼ liter SAE 90.



Vognens lay-out er godt disponeret med udmærkede pladsforhold ved både for- og bagsæde.

vejbanen, men her er »autobanesynspunktet« igen fremherskende, idet man har ønsket den mindst mulige rulningsmodstand og den størst mulige levetid på dækkene i forbindelse med hurtig kørsel over store afstande, af hvilken grund man har valgt dækstørrelsen 5,60 — 15.

Bremserne er fortrinlige og langt over det tyske gennemsnit. Ved en opbremsning fra 100 km/t målttes en retardation på 5,5 m/sek.², og fra 80 km/t på 6,2 m/sek.² — vognen var stabil under alle opbremsninger, og ved gentagne forsøg kunne ingen fading konstateres.

Ved bykørsel har man fornøjelse af Saxomat koblingen, der i forbindelse med friløbet virker som en forvælgermekanisme. Når man endnu med god hastighed, men med motoren på tomgang ruller frem mod et stoplys, der hurtigt vil skifte til grønt, kan man sætte vognen i andet gear, så den er klar til acceleration, medens den stadig løber i friløb og tomgang, og koblingen skal hverken betjenes under skiftningen eller ved stop-start-kørsel.

Udsynet er godt, men viskerbladene efterlader et alt for stort upudset stykke på højre side af vindspejlet, hvilket virker meget generende, når man er blevet stænket til af forankørende vogne. Varmeanlægget er tilfredsstillende, men på grund af termosiphonkølingen varer det længere end normalt, før opvarmning af vognens indre kan begynde.

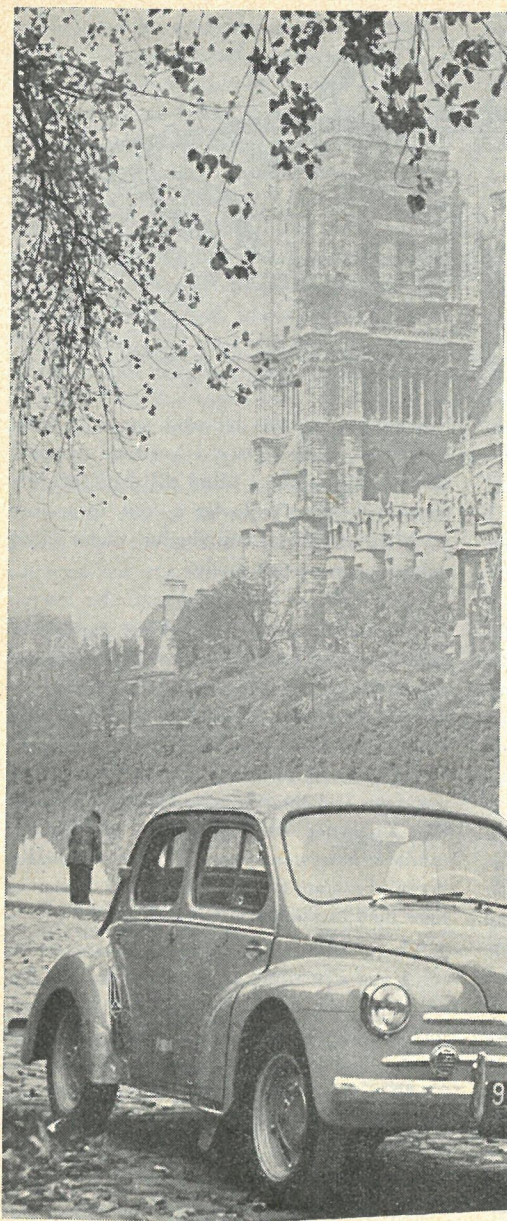
Auto-Union 1000 er velegnet til de bilister, der kræver god plads og en høj marchhastighed, gode køreegenskaber og pålidelige

bremser, men det skal samtidig være bilister, der har indsigt i kørselens dynamik således, at de ikke i blind tillid til forhjulstrækket begår dumheder i glat føre, men udnytter friløbets muligheder under disse ugunstige omstændigheder.

Den foretagne prøvekørsel var ganske besværlig, fordi man først forsøgte en forgæves tændingsjustering, derefter en kulafrensning af motor og manifold og til slut en total afrensning af udblæsningssystemet (med efterfølgende fejljustering af tændingen), men prøverne var interessante, fordi de giver et lille fingerpeg om vigtigheden af at holde udblæsningssystemet rent — i forbrugsmålningerne ser man tydeligt, hvad det koster at køre med forstoppet udblæsning.

Når vi ikke opgiver accelerationsresultaterne ved den tilkoksede motor, skyldes det, at accelerationerne ikke kunne foretages uden tændingsbanken. Den pågældende vogn havde kørt ca. 30.000 km., og da den indimellem har været udlånt som demonstrationsvogn, har man ingen garanti for, at den altid har været korrekt optanket med det foreskrevne blandingsforhold 1:40.

Som et lille kuriosum skal det anføres, at et eftermiddagsblad prøvekørte vognen mellem to af vore prøver og inden udblæsningssystemet var rensat, men ikke desto mindre blev alt fundet i orden og den livlige motor rost, selvom den på daværende tidspunkt råbte mod himlen om at blive rensat, men måske er det os, der ta'r for tungt på tingene.



RENAULT

4 CV

En prisnedsættelse
der udelukker enhver
konkurrence

Renault 4 CV koster nu
kr. 10.995, –
inclusive omsætning

Sæt Dem ind i en 4 CV – hvor
finder De en sådan plads på både
for- og bagsæde? De vil se, at 4 CV
er en ægte fire-personers vogn med
rigelig plads til fire voksne perso-
ner – og de har endda hver sin
dør til bekvem ind- og udstigning.

Med sin vandkølede motor på 750 ccm, og de fire cylindres jævne, men kraftige impulser, er 4 CV så helt overlegen i teknisk henseende, og det uhørt lave benzinformbrug samt den store slidstyrke sikrer Deres økonomi år efter år – en prøvetur vil overbevise Dem om det fornuftige og det fornøjelige i at vælge 4 CV.

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

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til

»Teknisk Brevkasse« besvares

KUN,

når der medsendes svarporto.

Jeg har lige købt en Ariel 350 cmm, motornummer BH 21809, som skulle være årgang 1946, men jeg synes ikke, det kan passe med så lavt nummer og papirerne siger intet om det. Hvis De ud af nummeret kan sige, hvilken årgang det er, kunne De så oplyse mig om, hvilken data karburatoren skal have samt ventil og platinspille- rum i mm. — Desuden ville jeg gerne vide, hvordan man afprøver, om dynamoen lader ved hjælp af et ampèremeter, uden at strømmen skal igennem relæet, og hvordan man afprøver om relæet er i orden.

V. B. C., Vrangstrup.

Motornummeret og bogstaverne BH viser, at det er en militærmodel fremstillet i 1939 eller 1940 — de pågældende maskiner blev senest fremstillet i 1943, så nogen 1946 model kan det aldrig blive. Specifikationerne følger model NG, der skal have ventilspillerum nul for begge ventiler ved kold motor og kontaktafstand 0,35 mm. Karburatoren er en Amal 75/014 med 7/8" boring, spjæld 5/4, nålen i 3. hak og dyse 110-120. Svømmerhuset skal have en hældning på 14° i forhold til blandekammeret. Dynamo og relæ skal de lade afprøve på et specialværksted, da man må kende det øjeblikkelige omdrejningstal på dynamoen for de forskellige måleværdier.

Jeg har en Goggomobil, som jeg gerne vil montere et fjerntermometer i, idet jeg så vil lave en form for regulering af køleluften,

men jeg har snart søgt land og rige rundt for at finde et sådant. Kan De hjælpe mig?

Hvor meget vil De tipse, en »Gogge« går i almindelighed inden hovedreparation.

K. Ø. M., Kjellerup.

Det er jo ikke første gang, vi har forespørgsel på et termometer til luftkølede motorer, men et sådant er ikke på markedet, hvilket sikkert skyldes, at et sådant instrument ikke umiddelbart vil kunne fortælle noget, da man mangler et rimeligt sammenligningsgrundlag. Installerer man et fjerntermometer, vil man dog efter nogen tids forløb have så stort et erfaringsgrundlag, at man kan kontrollere, om alt er i orden, hvad angår drifttemperaturen. Som flyvemekaniker skulle De have mulighed for at støve en gammel temperaturmåler fra en luftkølet motor op, men ellers kan De klare Dem med noget i retning af et stuetermometer anbragt i varmekanalen, hvilket dog hverken er særlig godt eller særlig præcist.

En motors levetid afhænger mest af driftforholdene, så man kan ikke udtrykke levetiden mere præcist end mellem 30.000 og 80.000 for Goggomobil.

Da jeg med interesse læser Deres blad hver den 15., kunne jeg ikke undgå at lægge mærke til Deres svar til T.H. i Charlottenlund; for det første er det noget vagt og ikke særlig korrekt svaret. Der er opgivet, at der er taget 1/2 mm af topstykket, hvilket formindsker kompressionsrummet med 1,5

ccm; det hjælper ikke meget, men det skader heller ikke. Men Deres idé med at tage lidt af væggen mellem de to cylindre og tage lidt af stemplerne er ikke særlig heldig — den omtalte formindskelse af gennemstrømningsarealet skulle jo nok kunne ophæves af det forøgede kompressionstryk; gassen skulle jo nok kunne finde vej trods den lille formindskelse. Vil man hjælpe gassen her, ville en polering af topstykket nok være mere effektiv.

Den fabriksfærdige 175 SVS-57 motor har kompression på 1:5,8, giver bankefri kørsel med benzin ved 65 oktan, men da benzinen herhjemme vel er noget bedre, kan man roligt sætte kompressionen op til 1:6,5, med superbenzin måske højere; det skulle jo selv i en Kampmann-tid give bedre økonomi og en smidigere motorgang.

Men at De ikke slår ned på T. H. for hans bommert med at tage 1 mm af indsugningsstempellet, fatter jeg ikke. Det er mest sandsynligt, at det er grunden til, at T. H.s SVS ikke kommer nogen steder. Skal der endelig ændres på stemplerne, skal det være på udstødningsstempellet (forreste), men kun i forbindelse med ændring af portene — hvilket vil være for meget at omtale her. Det sidste er muligt rigtigt besvaret, selv om jeg hælder til den anden anskuelse, men det skal vi ikke komme ind på. Men et er givet ved en Puch motor, at alle funktioner må være korrekte, såsom tændrør og tændingsindstilling, alle pakninger må være i orden, ellers er en karburatorindstilling umulig.

Iøvrigt må både De og T. H. i Charlottenlund gerne komme herud og se min tuningsanvisning fra Puch fabrikkerne.

Jan Bjerregaard, Hellerup.

Det er ganske aldeles fortræffeligt, at De skriver til os, da der tilsyneladende er en del begrebsforvirring til stede, og det er muligt, at T. H. stadig har vrøvl med sin maskine, blot fordi vi taler om forskellige ting.

Begrebsforvirring kommer tydeligt til udtryk på den måde, at De ikke begriber, at vi ikke slår ned på den bommert, T. H. har begået ved at tage noget af indsugnings-

stempellet — skal der gøres noget, så skal der tages af udblæsningsstempellet. Stop så lidt. Indsugningsstempellet og udblæsningsstempellet er på en Puch 175 SVS det samme stempel — nemlig det forreste. Det bageste stempel — skyllestempellet — dirigerer udelukkende skyllekanalen. Med Deres brev sår De den mistanke i vort sind, at også T. H. betragter skyllekanalen som indsugningskanal (der er ikke tale om nogen sugevirkning, men som bekendt om en indpumpning af frisk gas), og at det derfor er af skyllestempellet, der er taget af. I så tilfælde har De fuldkommen ret i, at motoren ikke kan gå ordentligt.

Med hensyn til at tage lidt af væggen mellem de to cylinderboringer støtter vi os til praktiske erfaringer; men det fremgår af vort svar, at vi fraråder denne ændring. Derimod er det ikke rigtigt, når De hævder, at det forøgede kompressionstryk skulle give bedre gennemstrømningsmulighed, for trykket stiger i begge cylinderboringer, og gennemstrømningen kan kun være afhængig af gennemstrømningsarealet samt trykdifferencen i de to cylinderboringer.

Iøvrigt takker vi for Deres tilbud om at se fabrikens tuningsanvisning, men vi råder selv over en sådan. Da mange af vore læsere har bedt om en artikelserie om to-takt tuning i lighed med serien om fire-takt tuning, må vi lige anføre, at man kun kan give meget grove hovedregler, når det gælder to-taktere, og derfor vil vi hellere bringe en præcis anvisning for de mest almindelige to-taktere. Vi råder over tuningsanvisning for Jawa, Puch 175 og 250 ccm med flere, og disse vil blive bragt som en serie sammen med visse generelle anvisninger.

Jeg har et spørgsmål angående benzinforbruget på min 500 cm³ Ariel Twin, model KH 1952 (med støbejernscylinder), som jeg vil være Dem meget taknemmelig for, hvis De kan besvare mig.

Jeg købte maskinen brugt sidste år, og den kørte dengang 17 km på literen. Men på efteråret begyndte forbruget af stige samtidig med at forskellige mekaniske bilyde lod sig høre. Det viste sig da også, at moto-

ren var temmelig slidt, hvorfor jeg lod den hovedreparere.

Efter hovedreparationen mente jeg naturligvis, at forbruget skulle dale væsentlig; dette viste sig imidlertid ikke at være tilfældet, tværtimod, den har nu kørt 700 km siden hovedreparationen og forbruget ligger på ca. 12—13 km på literen. Nu da motoren er i tip-top stand overalt, mener jeg, at det høje forbrug kun kan skyldes karburatoren, som, efter hvad jeg kan se, ikke er original. Karburatoren er en Amal 276 EG/18, dyse 150, spjæld 6/3, nålen i 3. hak og strålerør 107. Mener De, at en anden karburator vil klare problemet? I bekræftende fald skulle det jo nærmest være en Monobloc, da den jo ifølge Motorcyklebogen skulle være mere økonomisk. Jeg vil gerne have at vide, hvilken type og hvilke justeringsmål. Jeg håber oprigtigt, at De kan klare problemet for mig, da min mekaniker lader til at have store vanskeligheder med at finde ud af det.

P.F.L., Aalborg.

Det er lidt for tidligt at vurdere benzinforbruget 700 km efter en hovedreparation, da stempelringene endnu ikke er blevet slidt tætte. Karburatoren er skam rigtig nok, men en utæt svømmerventil kan give et stort forbrug, og det samme kan forårsages af for lav tænding — disse to punkter bør De undersøge på det omhyggeligste. Hvis De vil anskaffe en Monobloc karburator, skal det være Amal 376/7 med dyse 200, tomgangsdyse 30, spjæld 376/3½, nålen i 3. hak og strålerør .106.

En læser skriver:

København, d. 15/2-59.

Hr. redaktør!

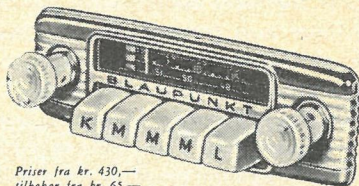
Det er med sorg i sinde, jeg mener at kunne konstatere, at nyhedsstof angående motorcykler bliver mindre og mindre i Deres udmærkede SMJ. Der er så at sige intet i februar nummeret, nogen motorcyklist kan have glæde af. Sammenlign venligst, hvad der er af stof angående motorcykler og biler, De vil så sikkert kunne se, at det hele faktisk drejer sig om biler; men det kommer sig vel af, at det ikke længere er fint

Herlige toner i bilen

de kommer fra

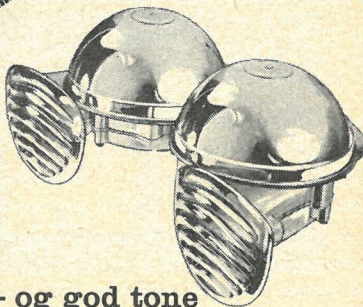
BLAUPUNKT autoradio

- hør den - gengivelsen er pragtfuld - De vil blive begejstret. Blaupunkt fås med speciel forplade til de allerfleste vognmærker. - Leveres også med transistorer.



Priser fra kr. 430,—
tilbehør fra kr. 65,—
efter vognmærke + afg.

BLAUPUNKT autoradio



- og god tone
i trafikken.

Priser fra kr. 99,—

er netop det, De får med **BOSCH** fanfarehorn en harmonisk, men kraftig dobbelttone, der advarer uden at skræmme, og så er det et smukt tilbehør, monteret udvendigt.

sig

BOSCH

- en kvalitet man kender

at køre på motorcykel? Flere og flere køber bil, men kun de færreste har råd til at køre i den, det kan mange tankstationer sikkert tale med om, når adskillige bilister kommer med en 5 krone seddel og skal have fyldt på en tom tank.

Så ser man på en af de første sider i bladet en Goggomobil, hvorpå der med store bogstaver står »Lunt inden døre.« Herregud, hvad er sådan en lille »blikspand« ved siden af en stor, flot BMW motorcykel med overskud af kraft og teknisk snilde? Nej, hr. redaktør, vi er endnu nogle mænd, som er glade for vores motorcykler, og skulle disse linier mod forventning røre Dem en smule, så lad os for fremtiden også få lidt gavn og glæde af de ting, som foregår i motorcyklistens lille verden. Dette er ikke skrevet for at være uartig på nogen måde, men De vil sikkert kunne forstå, at når man hver gang SMJ udkommer, styrter ned i kiosken for at købe det, ved en hastig gennemgang ser, at det hele egentlig kun er for bilister, ja — så bliver man noget skuffet og slukøret.

I. Iversen, Kbhvn. N.

— og vi svarer:

Gamle ven!

Hør så her. Vore medarbejdere har sommetider en forfriskende livlig fantasi, men det ligger udenfor opgaverne at digte nyhedsstof om motorcyklerne ved skrivebordet. Skal vi opdigte en ny Horex model, en ny Victoria eller en TWN — disse og mange andre navne tilhører historien. Nyhederne kommer i øjeblikket fra England, og hver en stump, der er sket, er blevet beskrevet i SMJ.

Vi venter som sagt nogle store engelske maskiner til prøvekørsel, og vi har en mindre englænder på 250 ccm stående klar, blot føler vi med de øjeblikkelige klimatiske forhold ikke trang til at køre 600 km non-stop, men ikke desto mindre er den på vej. Nogle scootere kommer der også i løbet af foråret.

Og lad os så kigge lidt på februarnummeret: Artiklen om Birini har naturligvis størst bud til knallertkørerne, men artiklen

om forøget fortænding på side 91 henvender sig i lige så høj grad til motorcyklisterne, og det samme gælder artiklen om bilyde på side 105, og det lidt, der er af nyhedsstof på motorcyklernes område, finder De på siderne 115 og 116. Motorcyklestoffet skal på ingen måde blive forsømt, men vi kan ikke fremtrylle nyheder, der ikke eksisterer. Iøvrigt er vi et dårligt forum til at lufte mindre-værdskomplekser for: Vi kører selv med stor fornøjelse på motorcykler, og vi kører på motorcykle, så længe det passer os, uanset om vi er eller bliver millionærer. Det har aldrig været fint og bliver aldrig fint at køre på motorcykle, og det har aldrig og bliver aldrig fint at køre i bil. Om en mand tilfældigvis bliver placeret på en motorcykle eller i en bil kan være så uendelig ligegyldigt; er han en fin mand med en fin karakter kan man placere ham hvor som helst, men en sjover vil altid være en sjover, selv om han bliver placeret i en Rolls-Royce — bevar os for vurderinger af den art.

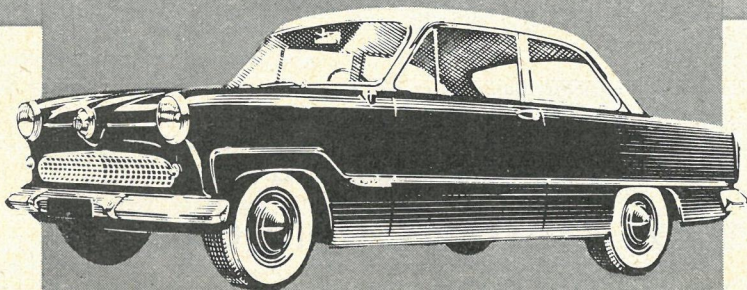
Det drejer sig om en Renault 4 CV, årg. 1957. Når jeg efter at have kørt en tur standser et øjeblik f.eks. 5—10 minutter og igen starter vognen, kommer der en stærk lugt af benzin inde i vognen. Hvorfra kan den komme, hvorledes kan det rettes? Kan det skyldes den automatiske choker?

E. L., Allingaabro.

Fejlen på Deres 4 CV består sikkert i en utæt svømmerventil eller for stram reduktionsventil i benzinpumpen — begge dele kan få karburatoren til at flyde over lige efter et motorstop. Benzinlugten vil først blive mærkbar i vognen, når motoren startes, og der bliver blæst luft fra motorrummet ind i vognens indre. Der skal iøvrigt ikke mange dråber benzin til, før lugten af benzin kan spores.

Jeg tillader mig herved at spørge Dem, om De kan anvise mig en olietrykskontakt, der ikke kræver så stort olietryk for at arbejde korrekt. Jeg har prøvet en »Lucas«, men den arbejdede ikke tilfredsstillende

Hvad si'r Hansen?



FORD

- og hvad si'r eksperterne?

Overkommelig pris — tiltalende, sobert ydre — interiør overordentlig smukt — der er tænkt på alle bekvemmeligheder — styringen uhyre let — accelerationen yderst tilfredsstillende — vognen arbejder smidigt og godt i trafikken — køreegenskaber 100% amerikanske — det store publikum vil begejstres . . .

- alt taler for Taunus!

med det lave olietryk på min Nimbus. Jeg har monteret den på røret til ventilhuset. Det har to gange sket, at pumpen har svigtet, iøvrigt efter at jeg har monteret nye tandhjul i denne (nye lejer). Derfor vil jeg gerne have en kontrol, der viser, hvis smøringen igen skulle svigte. V.H., Falster.

En almindelig olietrykskontakt skulle være følsom nok til at registrere trykket, selvom det på en Nimbus kun andrager omkring 0,3 at. Vi har imidlertid formodning om, at det er på afgangsrøret. De har monteret kontakten, og der er kun et beskedent faldtryk, der ikke lader sig registrere. Røret fra krumtappen til huset er et dobbeltrør, idet der inden i et 14 mm rør ligger et 6 mm rør, og det er gennem sidstnævnte, olien trykkes frem til ventilhuset, medens afløbet finder sted imellem de to rør. Hvis De tilslutter kontrakten foroven i ventilhuset, får De fat i trykrøret.

Jeg er ejer af en NSU Max 53, der på de sidste 11.000 km har givet mig grå hår samt

ødelagt min nattesøvn. Maxen blev hovedrepareret ved 65.000 km (boret, ombytningskrumtap, ventiler og styr, knastaksel, løftestænger, ekscentrikker, det 3. tandhjul i venstre side samt alle lejer). Nu kommer problemet: Efter 200 km begyndte den at smide olie ud af åndehullet, og da den røg som en to-takter, skilte jeg den straks igen, men kunne ingen fejl finde, satte for en sikkerheds skyld ny simmerring i huset ved den venstre sidetap; det hjalp ikke spor. Havde den adskilt i sidste uge (fjerde gang), isatte nye stempelringe samt udstødningsstyr (bronze), oliepumpe adskilt og undersøgt, også de to små ringe om krumtappen sidder som de skal. Slamsamlere i krumtappen rensat, heller ikke det har hjulpet, den bruger og smider stadigvæk olie ud af åndehullet 2½ til 3 liter pr. 1000 km. Nu har jeg fået den idé, at fejlen kan ligge ved krumtappen, idet den første var med glat bøsning omkring venstre sidetap, den ny er med to ringe i riller for smøringen.

K. J., Esbjerg.

B. M. W.'s enestående renommé er Deres garanti ...

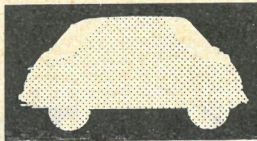
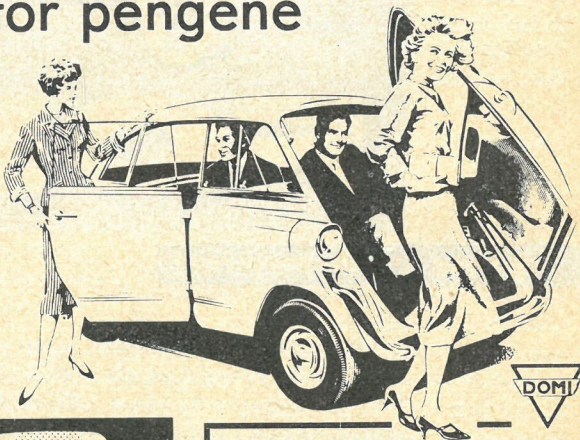
De får mest for pengene i BMW 600

B. M. W. 600 —

et teknisk mesterværk

Eneste bil til denne pris med fuldt synkroniseret 4-trins gearkasse ★ Overdimensioneret 23 HK boxermotor kører nemt 100 km/t ★ 22 km. pr. liter v/60 km/t. Pris excl. leveringsomkostn. kr. 11.790.—.

Rigelig plads til 4 voksne



De hvide felter angiver, hvor meget mere plads, de får inde i en B. M. W. 600

Kupon til DOMI A/S. Glostrup

Send uden forbindende brochure, prøvekørselsrapporter og presseanmeldelser for B. M. W. 600

Navn

Stilling

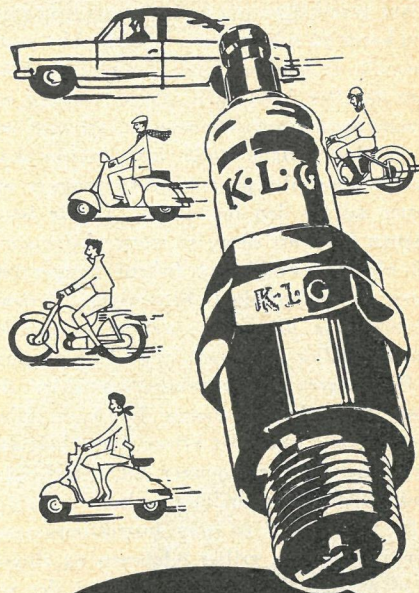
Adresse

Vi forstår udmærket Deres grå hår, men Deres tilfælde er desværre ikke enestående. Deres mistanke til krumtapakslen er tilsyneladende velbegrunderet, da der flere gange er blevet ændret på udluftningssystemet, og hvis de anvendte dele ikke er i overensstemmelse med et af systemerne, virker udluftningsventilen slet ikke. Når maskinen ryger som en to-takter, kan det skyldes, at ventilstyrene ikke er tætte (her er også to systemer), men vi vil dog også tilskrive dette den manglende udluftning, da kompressionen i krumtaphuset vil sende olieblandet luft op forbi stemplet. De må derfor tale med en NSU forhandler om problemet og lade ham sammenligne den benyttede krumtapaksel med motornummeret, så skal Deres problem nok blive løst. Endnu en gang kan vi fastslå, at et nøje kendskab til motorens konstruktion samt ændringer i denne er af mindst ligeså stor vigtighed som de mekaniske færdigheder.

Tyndere olie på gearkassen om vinteren

Der er ikke tvivl om, at der med de viscostatiske olier er opnået en væsentlig forbedring ved vinterkørsel, og man kan med en bilmotor mærke en betydelig forskel i starten ved de lave temperaturer om morgenen, når man skifter fra viscostatisk olie til almindelig vinterolie eller omvendt. Motoren er nok en vigtig del af vognen, men den er ikke alt, og ved vinterkørsel bliver det med al ønskelig tydelighed understreget, at man kunne have god brug for en viscostatisk gearkasseolie.

Når man efter en kold start skal køre, er gearskiftningen så træg, at man kan opnå at »børste tænder« i samtlige gear, og når man senere skal skifte ned gennem gearene, er det mindst lige så galt, selv om man kobler dobbelt, for det er helt umuligt at gætte sig til det rigtige omdrejningstal på motoren, så længe gearhjulene falder til ro på højst forskellige tider. Hvis vognen skal køre langt, kan man tage dette fænomen som en speciel



K. L. G. tændrør med det sensationelle isoleringsmateriale NEW CORUNDITE anvendes i flyvemaskinemotorer og i racervogne, hvor belastningen er størst!

Den kendsgerning, at K. L. G. tændrør også anvendes som førstemontering i over 94% af samtlige danskfremstillede knallerter kommer også Dem som bilist og motorcyklist til gode. Forlang derfor K. L. G. tændrør — de holder meget længere!

Import: Vilh. Nellesmann A/S
København — Randers

morgenspøg, for efterhånden som gearkasseolien bliver pisket igennem og opvarmet, bliver gearskiftningen normal, men hvis vognen kører på mindre ture, er den tykke gearkasseolie en konstant kilde til ærgrelser. Slår man så efter i sin egen instruktionsbog og mange andre instruktionsbøger, vil man se, at de fleste vogne ifølge instrukserne skal have samme olie på gearkassen sommer og vinter ud fra den betragtning, at når først vognen har kørt så og så mange kilometer, vil oliens sværelse og luftens temperatur være af underordnet betydning. Medens prototyperne bliver afprøvet på en fabrik, vil der heller ikke være grund til at gøre indvendinger fra prøvekørernes side, da disse tilbagelægger mange hundrede kilometer daglig, men det bliver noget helt andet, når vognene kommer ud i trafikken under helt andre driftbetingelser.

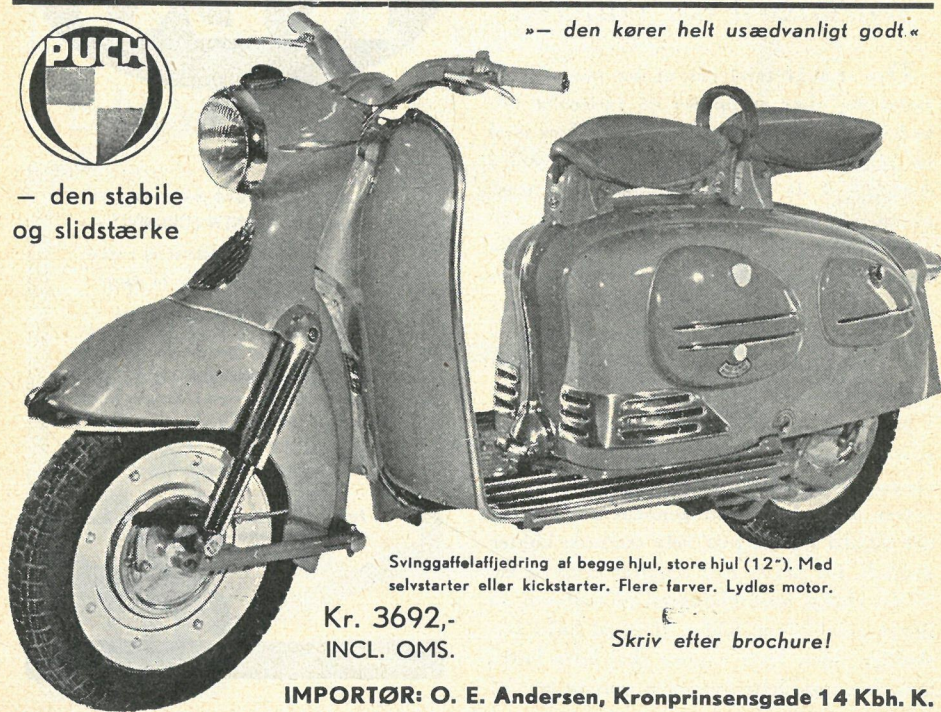
Så kyler man en dag instruktionsbogen hen i et hjørne, griber telefonen og ringer et af de store olieselskaber op. Nej, der vil ikke være det fjerneste i vejen for at skifte over til den tyndere olie. Hvorfor fabri-

kerne foreskriver samme olie på gearkasserne sommer og vinter, kan man ikke besvare på stående fod, men mon ikke det er sådan, at når der foreskrives den samme olie, så er det for at være sikker på, at der i det hele taget er olie på gearkassen. Det lyder ikke så overbevisende, da det er en god og velrekommanderet skik at skifte gearkasseolie mindst to gange om året. Hvad årsagen end er til denne mærkelige forskrift, så vil vi springe op og falde ned på smøreanvisningen i dette tilfælde, og da den tykke SAE 90 olie (svarer i viscositet til SAE 50 i motorolie) er blevet tappet af, og den tyndere SAE 80 (svarer til SAE 30 i motorolie) er blevet hældt på, går gearskiftningen som den skal, og der er ikke den fjerneste risiko ved at foretage denne udskiftning, så længe vognen går på mindre ture, medens gearkasseolien kan blive ubehagelig tynd, hvis man beholder den tyndere olie på i sommermånederne, eller hvis man begiver sig på langfart — så vil man for så vidt få lignende besværigheder, fordi gearkassenhjulene er for lang tid om at falde til ro.



— den stabile
og slidstærke

»— den kører helt usædvanligt godt.«

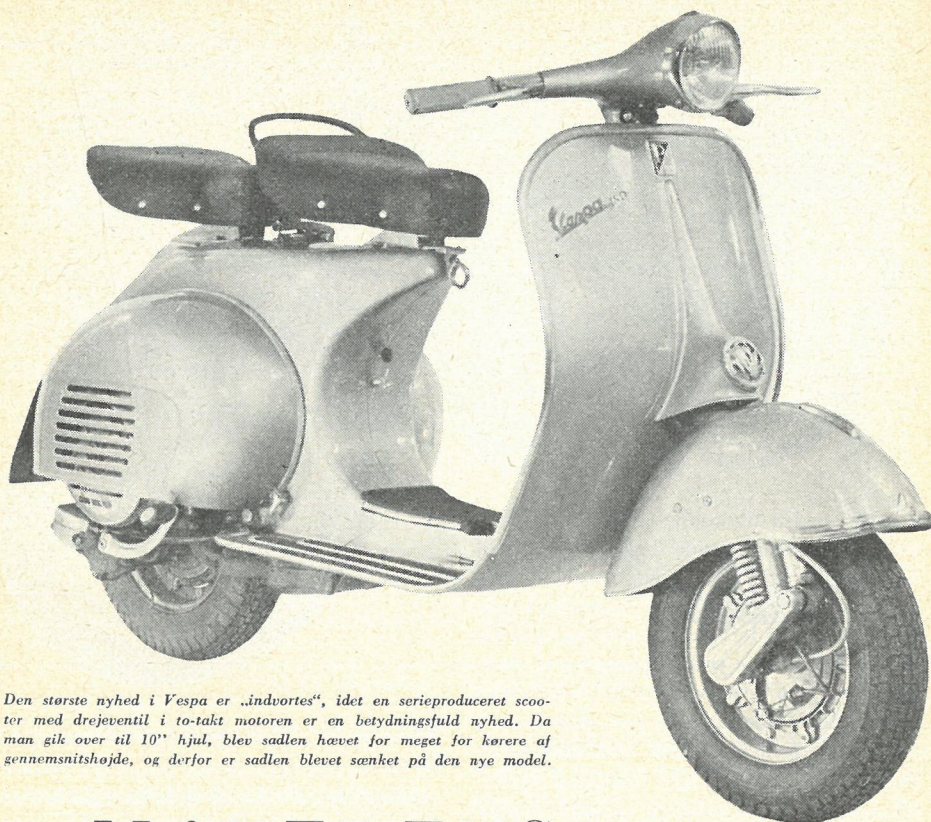


Svinggaffellaffjædring af begge hjul, store hjul (12"). Med selvstarter eller kickstarter. Flere farver. Lydløs motor.

Kr. 3692,-
INCL. OMS.

Skriv efter brochure!

IMPORTØR: O. E. Andersen, Kronprinsensgade 14 Kbh. K.



Den største nyhed i Vespa er „indvortes“, idet en serieproduceret scooter med drejeventil i to-takt motoren er en betydningsfuld nyhed. Da man gik over til 10" hjul, blev sadlen hævet for meget for køre af gennemsnitshøjde, og derfor er sadlen blevet sænket på den nye model.

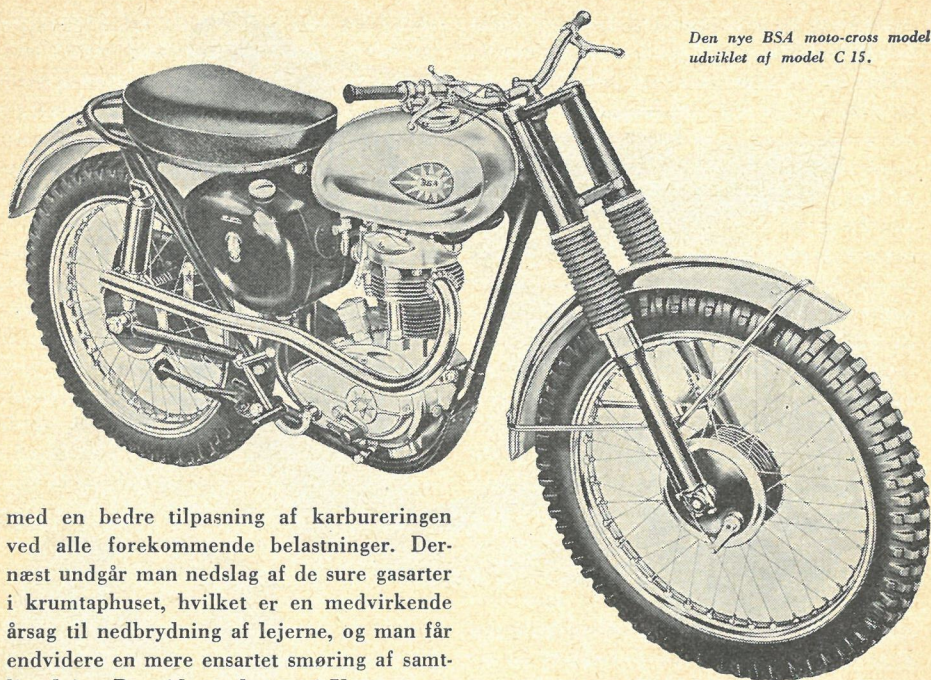
MÅNEDENS ★ ★ NYHEDER

Noget kunne tyde på, at to-takt motoren er på vej ind i en hårdt tiltrængt udviklingsperiode, hvilket blandt andet kommer til udtryk gennem den nye Vespa Gran Luxe, der i det ydre kun afviger ubetydeligt fra de tidligere modeller, men i det indre betegner en forfriskende nyhed.

Drejeventiler er for så vidt ikke noget nyt i to-takt motorer, men kun i ganske få tilfælde har de været benyttet i seriefremstillede motorer — så sent som i sidste nummer omtalte vi Birini knallertmotoren, der i forbindelse med drejeventilen havde fået et helt nyt og epokegørende regulatorsystem, der gav fuld trækraft op til den tilladte maksimalhastighed, og vi skal erindre om en

anden motortype, der har benyttet drejeventiler, nemlig den østtyske udgave af DKW-raceren. I den nye Vespa er der også drejeventil, og ifølge de foreløbige oplysninger er det svinghjulet, man benytter som ventillegeme, idet en udfræsning i selve svinghjulet skulle regulere den indsugede gas fra karburatoren, som er monteret direkte på krumtaphuset.

Fordelen ved drejeventilen er selvfølgelig først og fremmest en regulering af indsugningsgassen, der får en mere konstant og en højere gennemstrømningshastighed gennem karburatoren. Den korte vej fra karburatoren til krumtaphuset giver også større overskuelighed i svingningssystemet og der-



Den nye BSA moto-cross model udviklet af model C 15.

med en bedre tilpasning af karbureringen ved alle forekommende belastninger. Dernæst undgår man nedslag af de sure gasarter i krumtaphuset, hvilket er en medvirkende årsag til nedbrydning af lejerne, og man får endvidere en mere ensartet smøring af samtlige lejer. Det sidste udnyttes i Vespa motoren på den måde, at man kun skal have 2 pct. olie i benzinen, altså et blandingsforhold på 1:50, hvilket igen medfører mindre tilkoksning af stempelringe og udblæsnings-system.

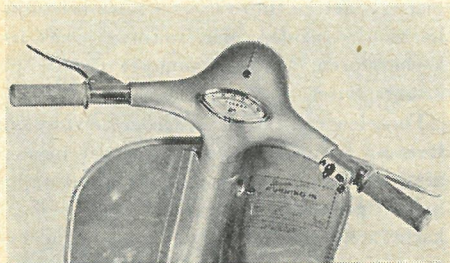
Indsugningssystemet er udbygget på en anden måde på den nye Vespa, hvor indsugningsluften gennem et nyt filtersystem kommer ind i en »kasse«, hvor også karburatoren er anbragt. Den rent praktiske virkning foruden den mindre oliemængde i benzinen er et meget konstant drejningsmoment, som gør motoren uhyre smidig og accelerationsvillig. Det er derfor velmotiveret, at

man kun har tre udvekslingsforhold i gearkassen.

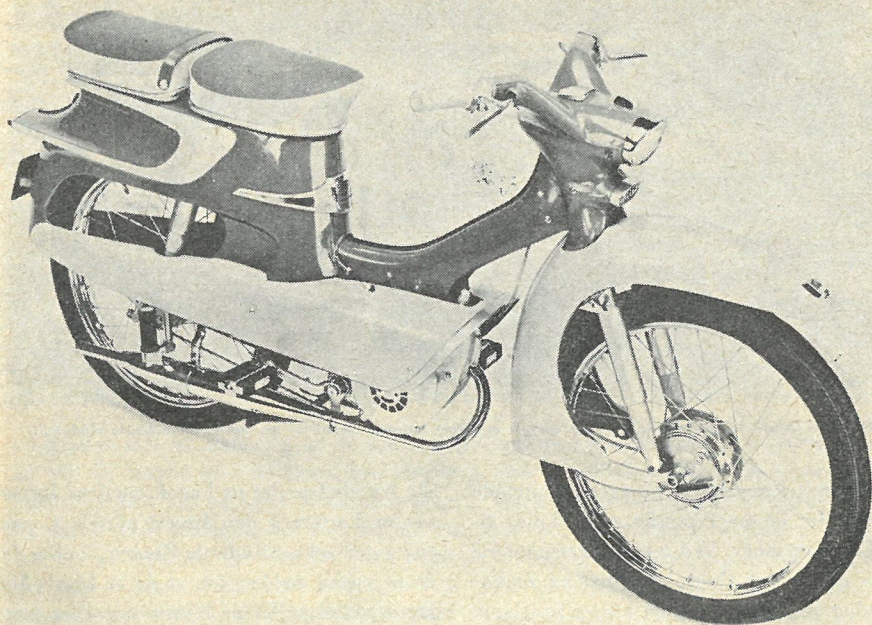
Af andre nyheder skal nævnes lavere sadelhøjde, nyt styr, kraftigere svinghjulsmagnet, den udvendige gearvælger er blevet indkapslet, og chokeren er blevet anbragt let tilgængelig under sadlen. Prisen er inklusive omsætningsafgift kr. 3941,00. Prøvekørsel vil meget snart finde sted.

*

BSA har udviklet en trial- og en moto-cross model fra den nye 250 ccm C 15, der i forvejen var ret gunstig til disse formål på grund af lav egenvægt og god motoreffekt. Større ændringer ved motoren er der derfor heller ikke tale om, men i de to sportsmodeller er der en »langsommere« knastaksel, der giver bedre fyldning ved de lavere omdrejningstal, og på den måde får moto-cross modellen bedre accelerationsevne fra stående start og langsom kørsel, medens trialmodellen bliver mere sej — man må erindre, at man i England udelukkende kører stiltrials, i hvilke hastigheden kun sjældent betyder noget. Til moto-cross modellen le-



Der er også kommet nyt styr og nyt speedometer på Vespa.



Quickley T-model, der ikke kommer her til landet på grund af den høje pris. Begge hjul er ophængt i lange svinggaffler, og den her viste maskine er beregnet til to personer.

veres endvidere et mere højkomprimerende stempel, og for at undgå akkumulatoren er maskinerne udstyret med svinghjulsmagneter.

Der anvendes en lavere totaludveksling på begge maskiner, og moto-cross modellen har mere velegnede udvekslingsforhold til formålet nemlig 21,13 — 13,93 — 10,13 og 7,92. Kun små forandringer er foretaget ved stellet, men der er naturligvis en skåneplade under krumtaphuset. Den fri højde fra jorden er forøget gennem større hjul, idet der anvendes dækstørrelsen 3,00-20 til forhjulet og 4,00-18 eller 3,50-19 til baghjulet. Moto-cross modellen, der vejer 120 kg, har fri udblæsning, medens trial-modellen (125 kg) leveres med lyddæmper og eventuelt med elektrisk udstyr til almindelig landevejskørsel og indregistrering.

*

NSU har fremstillet en T-model i Quickley, og dette T står for »Traum« — det betyder drøm, og det bliver også ved drømmen for det danske markeds vedkommende,

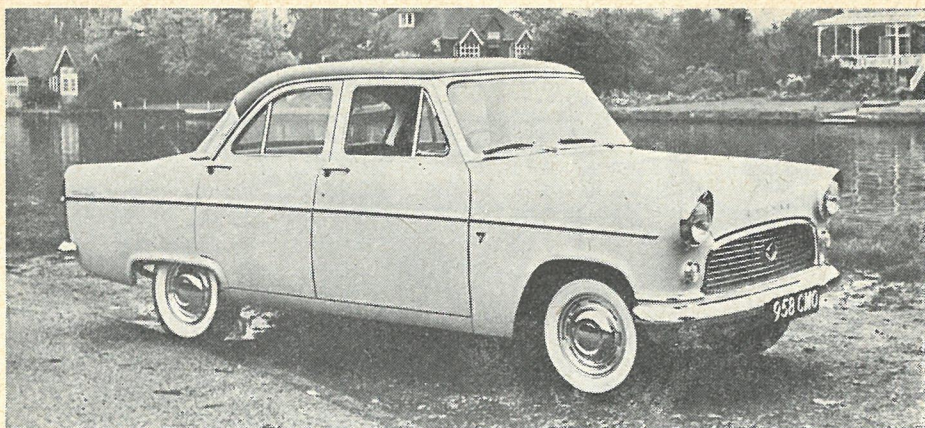
fordi Quickley bliver importeret på dollars, og prisen for den nye model vil komme op over kr. 2600,—.

Vi har imidlertid lov til at kigge, og som det fremgår af billedet, er der ikke større lighed med den tidligere Quickley, der naturligvis fortsætter i produktion. Den helt nye stelkonstruktion er iøjnefaldende, og man vil bemærke baghjulsaffjedringen, der ligesom forhjulsaffjedringen er etableret gennem ophængning i lange svinggaffler.

Motoren er i det store og hele uændret fra den almindelige model, men den er på T-modellen blæskerølet. Der er en tre-trins gearkasse, hvilket er formålstjenligt i forbindelse med den udroslede tyske model. Det er ret bemærkelsesværdigt, at T-modellen kan fås i en udgave med dobbeltsadel og kraftigere egere, og så er den beregnet til to personer.

*

I anledning af det danske Ford-selskabs beståen i 40 år arrangeredes en jubilæumsudstilling, der skal landet rundt således, at

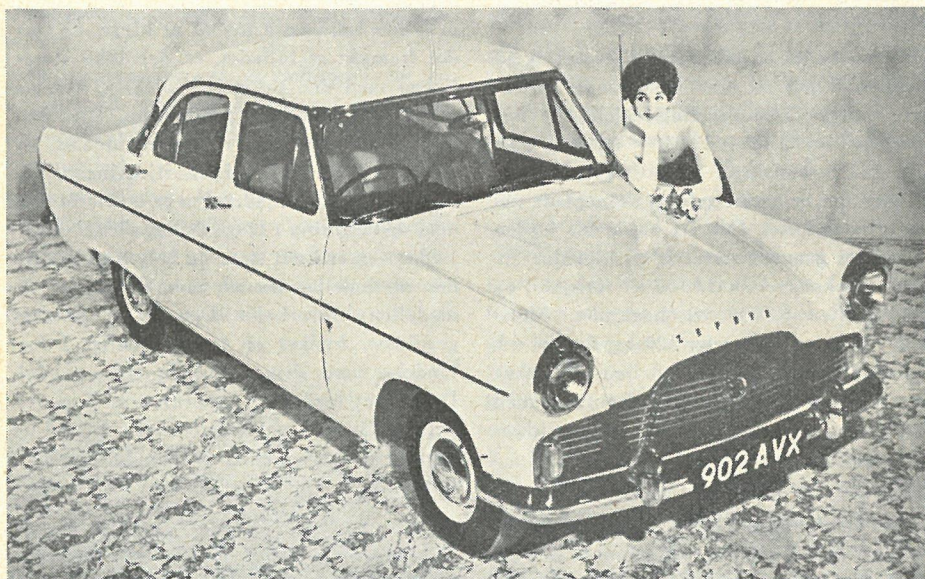


Den nye Consul er lettere i linierne, og udsynet er blevet bedre på grund af det større, mere buede vindspejl.

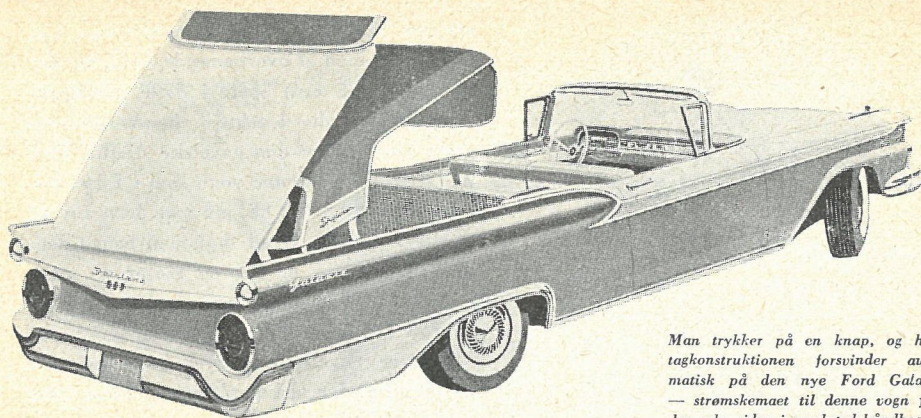
man overalt kan bese det meget omfattende program for de amerikanske, engelske og tyske Ford-fabrikker. Ved udstillingens åbning havde de tre nye Consul, Zephyr og Zodiac modeller premiere, og man kunne fastslå, at disse vogne er blevet smukkere, efter at italienske formgivere har haft mulighed for at ånde lidt på karosserierne.

Consul og Zephyr er som bekendt identi-

ske fra vindspejlet og bagud, medens forpartiet er kortere i den firecylindrede Consul end i den seks-cylindrede Zephyr. Fælles for de to vogne gælder det, at de er blevet lidt lavere, vindspejlet er blevet større og mere buet, hvilket giver et bedre udsyn, de forkromede lister ved vinduerne er blevet erstattet af rustfrit materiale, tagkonstruktionen er blevet lavere og fladere, men skønt de



Den nye Zephyr er ligesom de tidligere modeller identisk med Consul fra vindspejlet og bagud. Det er navnlig interiøret, der er blevet ændret på de nye modeller.



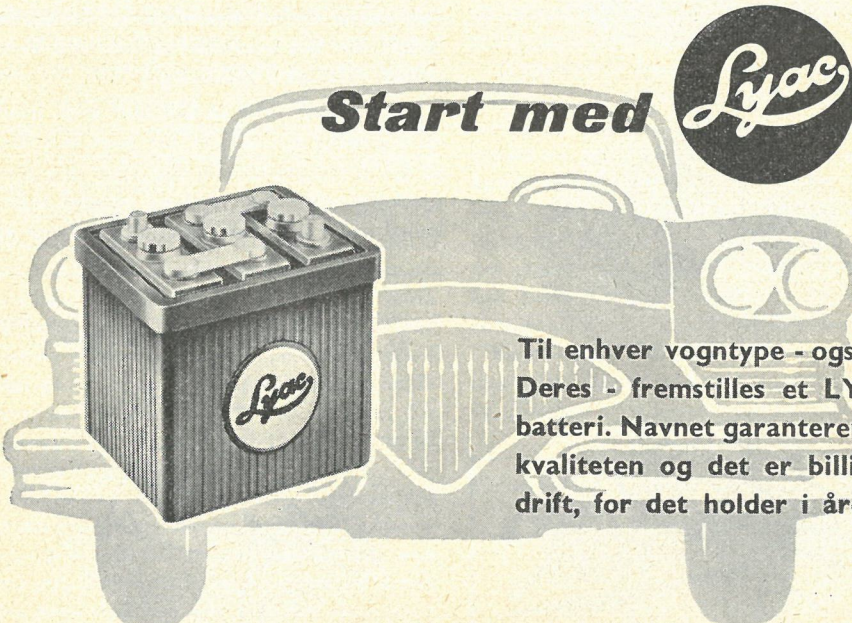
Man trykker på en knap, og hele tagkonstruktionen forsvinder automatisk på den nye Ford Galaxie — strømskemaet til denne vogn fylder seks sider i værkstedshåndbogen.

udvendige mål er ændrede, er de indvendige mål de samme som tidligere. Instrumentbordet er helt nyt og mere hensigtsmæssigt, og der er også puslet en del med betræk og det øvrige interiør, medens den rent tekniske side af sagen er uændret. Zodiac er som bekendt en mere luksuriøs udgave af Zephyr.

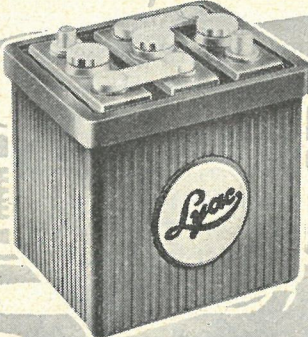
På udstillingen kan man endvidere betragte de velkendte tyske Taunus-modeller, og med store forundrede barneøjne kan man

beskue amerikanernes frembringelser — de amerikanske Ford-modeller er som de øvrige amerikanske vogne ikke konstrueret efter de højere matematiske lærebøger, men efter biblens ord: Uden I bliver som børn igen —. En overdådig udfoldelse af ligegyldigheder bevirker, at disse vogne trods deres kæmpe-dimensioner ikke byder på større indvendig rummelighed end en mellemstor europæisk vogn. Når amerikanerne kan kalde et køre-

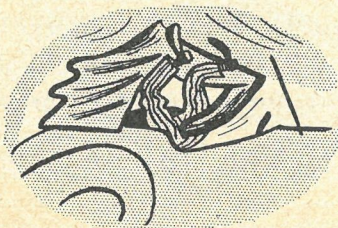
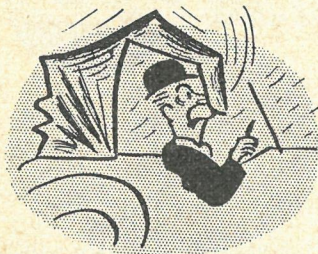
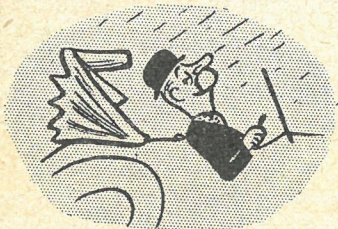
Start med







Til enhver vogntype - også til
Deres - fremstilles et LYAC
batteri. Navnet garanterer for
kvaliteten og det er billigt i
drift, for det holder i årevis.



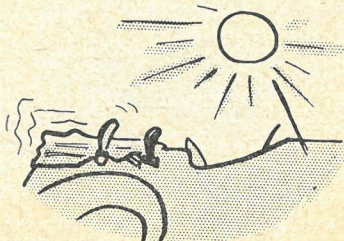
tøj som Thunderbird for en sportsvogn, kan man nøjes med et overbærende smil, for der er ikke for 5 cent sport i dette mærkværdige køretøj, der i teknisk henseende rangerer langt under den engelske Anglia, men når man i såvel denne vogn som i Edsel finder motorer på 300 hk, må man have lov til at spørge dumt: Hvad skal man bruge dem til? Og hvorfor er der en motor på mere end syv liter slagvolumen og 350 hk i en Lincoln? Nej så sandelig om den bilist, der vælger en engelsk eller tysk Ford, behøver at få mindreværdskomplekser overfor sine amerikanske kolleger!

Med jævne mellemrum bliver vi præsenteret for den ene eller den anden nyttige lille ting, som fabrikanter eller forhandlere absolut synes bør forefindes i alle køretøjer.

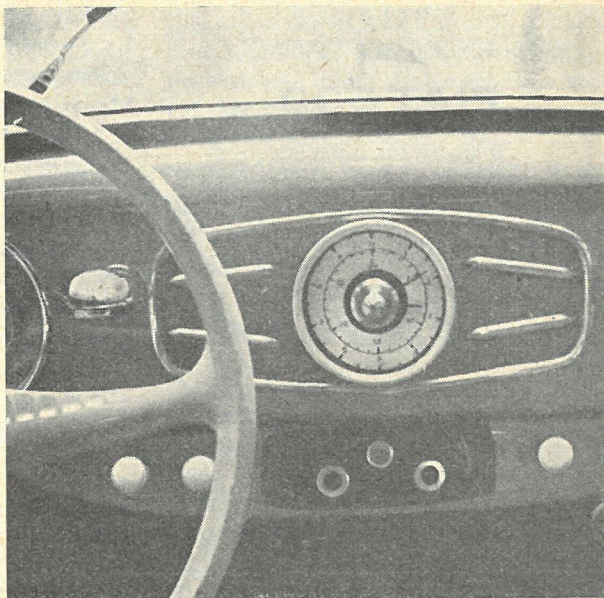
Det sidste, vi er blevet præsenteret for, var til en afveksling ikke noget, som alle bør anskaffe, men et fint hjælpeinstrument, der først og fremmest er beregnet for sportskørsel, enten det skal foregå privat — altså for egen fornøjelse — eller det foregår organiseret gennem en klub. Dette hjælpeinstrument er en triptæller af dansk fabrikat, idet det fremstillet af fabrikant Mortensen, »Hemo« i Silkeborg.

For den, der ikke er helt klar over, hvad en triptæller er, skal vi her kort fortælle, at det er et instrument, der viser den gennemkørte strækning med en mindre måleenhed end 1 km. For eksempel er mange af

Brockbank's opfattelse af kalecheautomatik. (Fra „Over the Line“, udgivet af Temple Press, London.)



Den danske triptæller indbygget i en VW. I forhold til de almindelige små tælleværker er instrumentet let aflæseligt.



de lidt dyrere vogne forsynet med 100 m triptæller indbygget i speedometeret, men selv en nøjagtighed på 100 m kan være for grov en aflæsning på en orienterings-, pålideligheds- eller rallyetape. I handelen har man kunnet købe specielle tælleværker, der ved en mindre ombygning o. s. v. kunne anvendes som triptællere med 10 m nøjagtighed. Disse tælleværker er imidlertid ret dyre, og ombygningen koster også en del, men det er nu lykkedes at fremstille en relativ billig og nøjagtig triptæller.

HEMO-triptællerens letlæselighed kan måske diskuteres, men da man, som det fremgår af billedet, tydeligt kan se den store visers vandring, hjælper dette på den ret grove inddeling på 50 m. Med lidt øvelse kan man sikkert aflæse den med samme nøjagtighed som på en tælleværkstriptæller, men en finere skalainddeling på 1 km skalaen, for eksempel en streg for hver 10 eller 20 m, vil givetvis lette aflæsningen.

Nulstilling af den store viser foretages ved at dreje på fingerskruen midt på instrumentet, og ved drejning »mod uret« er der stop ved nul. Skal begge visere midtstilles drejes den store viser hen over den lille viser, hvorefter fingerskruen trykkes ind og derpå drejes til nul. Den store viser tæller 1000 m på

en omdrejning, medens den lille viser tæller 30 km pr. omdrejning. Med denne nulstillingsmetode opnår man en stor fordel, idet man for hvert kørt distance kan nulstille den store viser og lade den lille viser foretage en opsummering af den totale distance eller den pågældende etape.

Triptælleren, der er cirkelrund og 100 mm i diameter, er udført i letmetal og forsynet med indbygget lys, og dens kabeltræk er tilkoblet en gearbox, der skydes ind mellem køretøjets almindelige speedometer og kabel. Triptælleren med gearboks kan leveres til næsten alle køretøjer således, at man ved det rigtige valg af udveksling og dæktryk kan holde afvigelserne indenfor et par procent, hvad der må kaldes et pænt resultat.

En pris på kr. 120,— er rimelig, og instrumentet er velegnet både til orienteringskørsel og til kørsel efter kort på udenlandsture.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

TILLÆG
TIL EN PRØVEKØRSEL:

FIAT 500

Af MOGENS H. DAMKIER

Fiat 500 har gennem forskellige udviklingstrin tilsyneladende nu fundet sin blivende skikkelse, og der er derfor god grund til at bringe et lille supplement til prøvekørslen med den oprindelige model (SMJ nr. 9, 1957).

Det er hovedsagelig motoren, der er blevet ændret fra den oprindelige udgave på 13 hk til den nuværende effekt på 16,5 hk, men grundkonstruktionen af såvel motor som den øvrige vogn er stadig den samme. Ved den oprindelige prøvekørsel skrev jeg frimodigt, at man måtte kalde mig Mads, om ikke motoren blev gjort kraftigere, for det var ret indlysende, at den manglede lidt i accelerationsevne. Medens jeg således kan beholde mit døbenavn, kan ejerne af Fiat 500 glæde sig over en betydeligt forbedret accelerationsevne, for der er ikke blot sket en forlængelse af motorens hestekraftkurve, men hele drejningsmomentkurven er så at sige blevet løftet op i et højere plan. Ændringerne er sket gennem udskiftning af kurburator, knastaksel og ventiler, men den bedre vejtrækning kan på ingen måde anstrenge motoren, der stadig har en behersket litereffekt på ca. 33 hk, og tiden har vist, at man med god ret kan forvente 100.000 km af denne motor, blot den har anstændige driftbetingelser.

Ved gensynet med Fiat 500 kunne man notere, at de faste ruder i dørene er blevet ændret til nedrullelige ruder, og den kombinerede tændingslås og lyskontakt er forsvundet til fordel for det mere hensigtsmæssige system, der kendes fra de øvrige Fiat modeller, nemlig selvstændig tændingskontakt, en hovedafbryder til lysnettet og en omskifterarm anbragt under rattet — sidstnævnte kan betjenes med en finger uden at tage hånden fra rattet, og man skifter mellem positionslys, fjernlys og nærlys i nævnte rækkefølge, medens det virker mere natur-

ligt, når man fra positionslys skifter til nærlys, før man kommer til fjernlyset.

Man mærker med det samme, at der er kommet langt mere liv i vognen, og stopuret viser da også, at accelerationstiden fra en stående start til 80 km/t er faldet fra 46,4 sekunder til 32,5 sek., og tophastigheden er gået op til 93 km/t.

Endnu en gang kan man fastslå, at Fiat 500 er et forbløffende køretøj, med køreegenskaber i topklasse og fortrinlige pladsforhold — man får noget for pengene i den vogn.

★

Redaktionelle strøtanker

fortsat fra side 132

om at drikke citronvand til et stykke med leverpostej eller apollinaris til et stykke ost? Man kan blive dårlig bare ved tanken. Men så har vi til alt held fortræffelige drikke som skibssøl, lys pilsner og lignende spiritusfri væsker, og så er vi på den rigtige side af loven, men ikke af vanskelighederne.

Sagen er nemlig den, at en geskæftig politianese ikke kan lugte forskel på, om man har drukket en enkelt lys pilsner eller tre menneskebajere, og lugter man af øl, kan man uden nogen anden påviselig grund blive taget med på politistationen, endda transporteret med bram og brask i salatfadet, og der kan man så tilbringe de næste seks timer. Et tilfælde af denne art kender vi, og det kan ske for enhver. Jeg har ikke noget imod at oparbejde en sund tørst til en pilsner ved at slå min græsplæne, men der er grænser for de ydmygelser og besværligheder, jeg vil gennemgå for en lys pilsner.

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

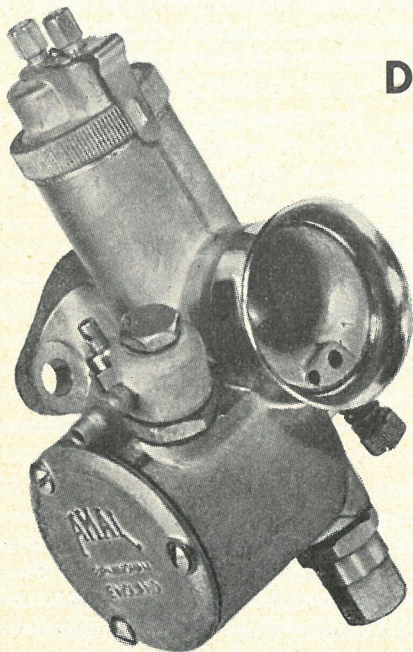
NØREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

Må jeg derfor spørge justitsministeren eller, hvem der ellers gider svare, om det er et forklædt pigespejderkorps, der gemmer sig bag det danske politis uniformer, eller vil man virkelig hævde, at en politimand — et voksent, modent menneske med aftjent værnepligt bag sig — ikke selv er i stand til at fastslå, om der kan være fjerneste grund til at anholde en bilist eller motorcyklist, der lugter af øl, og om han er ude af stand til at skelne mindre påvirkning fra absolut ædruelighed. Eller kan vi for fremtiden ved en konstateret spirituspromille på nul få en erstatning på 1/300 af vor sidste årsindtægt — altså en dagløn? Nej, vi kan hverken få erstatning eller undskyldning, men vi kan ved højlys dag blive puttet i salatfadet og tilbringe vor arbejdsdag på så glædesløst et sted som en politistation, blot fordi vi har været så letsindige at drikke en lys pilsner til frokost.

En helt anden side af »spritproblemet« er de anonyme anmeldelser, ved hvilke politiet ikke en gang har gjort sig den ulejligh-

hed at undersøge anmelderens identitet. Hvis man på grund af en sådan anmeldelse eller en navngiven anmeldelse bliver opsøgt i sit hjem, hvor man ankommet efter en travl arbejdsdag har drukket sig et glas portvin eller to, hvad så? Det vil i et sådan tilfælde være lige så svært for den anklagende myndighed som for den anklagede at føre noget afgørende bevis, med mindre man har vidner ud over sin familie, men hvad kommer dommen til at lyde på? En situation som denne kan blive skæbnesvanger for mange af os, og hvad nytter det os så, at vi som fast princip har holdt spiritus og kørsel skarpt adskilt i årtier? Disse anmeldelser for »mærkelig kørsel« af en hvilken som helst er tåbelige, for vi kunne anmelde 80 procent af alle motorkørende for mærkelig kørsel, uden at dette har noget med hverken spiritus eller loven at gøre.

Må vi få klare linier i dette pjattede spørgsmål. Må vi få en bestemt promillegrænse — gerne lav — men lad os slippe for al den anden heksejagt.



DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale reservedele

A/S BRD. P. & M. KLEE

Krystalgade 3 . Telefon Minerva 5242
(Lige ved Rundetaarn)



Februar måned bragte ikke mange nyheder. Den mere betydende internationale bilsport ligger stille, og løbene under fjerne himmelstrøg kan næppe siges at have klassisk status endnu.

New Zealand.

Da det blev omtalt i sidste nummer, hvor ringe det gik den enlige *BRM*, som var blevet sendt så langt væk for at hævde de britiske farver må det i retfærdighedens navn noteres, at det gik bedre i næste løb. På *Christchurch* banen sejrede Ron Flockhart (*BRM*) i tiden 1.41,04, d. v. s. 2,3 sekunder foran Jack Brabham (*Cooper*) efter et løb på 241,4 km. Faktisk førte Brabham's *FI Cooper* indtil sidste runde, og først da lykkedes det Flockhart at presse sig forbi til en kneben sejr.

Storbritannien.

De lidet overbevisende *BRM* præstationer og *Cooper*-vognenes forbavsende alsidighed har skabt en mærkelig situation i britisk bilsport. Egentlig er *BRM* det eneste hold, der råder over fuldt moderne *FI* vogne. Men det kniber med tilliden til dette mærke, hvis hidtidige historie ikke er alt for opmuntrende. Det er, som om de biler er forheksede, skønt den nuværende *BRM* intet har med den oprindelige *BRM*-fiasko at gøre. Vognen har en pæn specifikation, rummer mange nydelige enkeltheder og megen teknisk erfaring — men resultaterne er små.

Cooper er derimod en så enkel konstruktion af næsten hjemmelavet tilsnit, at dens hidtidige fine resultater forbavser. Det er fristende at afskrive dem som held — eller andres uheld, men de forklaringer holder ikke. I virkeligheden er *Cooper*'en en sund og robust konstruktion uden synderlige raffinementer, men med sejrsevnen indbygget.

Disse forskellige egenskaber har inspireret det i sidste nummer omtalte forsøg med en *BRM* motor i et *Cooper* chassis. Nu foreligger der meddelelser om, at Bob Walker desuden vil forsøge med *Borgward*-motorer i *FI* vogne, og *Borgward* 1500 RS maskinen med to overliggende knastaksler er ingen sinke. Fire cylindre (80×74 mm) med hver fire ventiler, velproportioneret »indmad« og direkte benzinindsprøjtning har gjort det muligt at hente over 160 hk ud af denne motor. Kombinationen med det lette *Cooper*-chassis lyder derfor lovende.

Walkers private væddeløbshold virker på denne måde som pioner, og rygterne vil vide, at de kommende eksperimenter kun er en indledning. *Borgward* skal nemlig have truffet aftale med *Cooper*-fabrikken om et samarbejde på en *Cooper-Borgward* til den nye formel I (fra og med 1961).

Også til Italien er *Cooper*-interessen ved at nå, for *Scuderia Centro-Sud*, som hidtil har kørt *Maserati*-vogne, vil nu prøve med *Maserati*-motorer i *Cooper*-chassis.

Der bliver altså *Cooper*-vogne nok — i forskellige versioner — til denne sæsons løb. Men briterne har endnu et par strenge at spille på. Om *Lotus FI* modellerne høres intet lige nu, men om *Vanwall* siges det, at Tony Vandervell nok har lagt op, men ikke opløst sin organisation. Giver lægerne lov, slås portene til væddeløbsgaragen op igen. Så der er håb om at se disse vogne i årets mesterskabsløb, hvis alt går vel.

Italien.

Ferrari er rustet til sæsonen, men *Maserati* deltager ikke med noget fabrikshold. Tilsyneladende koncentrerer italienske sportskredse interessen og kræfterne om Juniorformlen. Forhåbentlig kan den blæse nyt liv i den glørværdige italienske sportstradition, som er en kende afbleget i øjeblikket.

Iøvrigt skal *Monza* 500 miles løbet være blevet aflyst, men til gengæld har Vincenzo Florio's 26-årige dattersøn, Vincenzo Paladino, løftet arven efter sin bedstefar. *Targa Florio*-løbet skal fortsætte og i år tælle som den italienske runde til sportsvognsmesterskabet.

Monaco.

Siden Monte Carlo rallyet har diskussionens bølger gået højt, og hele tilrettelæggelsen bliver skarpt kritiseret. For at give et lille indblik i dette rallys »sværhedsgrad« er følgende tal ganske oplysende:

322 deltagere startede
220 nåede Monte Carlo
168 deltog i bjergprøven
129 fuldførte bjergprøven.

Hertil kan til den grundlæggende betragtning føjes, at enhver moderne vogn i for-svarlig stand kan køres til Monte Carlo i januar af en habil kører med det foreskrevne gennemsnit, hvis vejret er normalt. Er de klimatiske forhold usædvanlige, så is eller sne optræder i større mængde, bliver turen komplet hasardspil med eget og andres liv, førlighed og materiel. Den indledende køretur drejer sig om præcis navigation kombineret med nogen udholdenhed og et vist klimatisk held. Den afsluttende prøve beror på 100 pct. effektiv navigation, regnekunst, specialinstrumenter, nogen kørefærdighed og igen heldigt vejr og andet held.

Som teknisk kappestrid har konkurrencen ingen betydning, og den beviser intet i så henseende. Men ikke udviklingen i det hele taget er løbet fra rally-koncurrence?

USA

Lance Reventlows formel 1 projekt skal være ved at tage form. Som hans sportsvogne bærer FI modellen navnet *Scarab*, og for-håndsspecifikationerne ser helt oplivende ud: rumgitterchassis, for- og baghjul op-hængt i triangelarme og affjedret uafhæn-gigt med skruefjedre lagt om teleskopdæm-pere, tandstangstyring, tromlebremser på for-hjulene, én indenbords tromlebremse for begge baghjul (som BRM), men skivebrem-ser under forberedelse.

Motor fortil, 4 cyl. (95,2×85,6 mm) des-modromiske topventiler, to dobbelte Weber karburatorer. Maskinen er lagt på siden og ligner overfladisk en Indianapolis-motor, men konstruktøren, Leo Goosen har kigget efter europæiske tegninger og rystet en helt ny konstruktion ud af ærmet.

Fra den mangepladede kobling fører kar-

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. **78,—**

Prin a gummi. **106,50**

Dobb. stol, **128,—**

2 farver, **138,—**

100 pct. vandtæt

Imprægn. gebar-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

Blaagaardsgade 24

NOra 2536

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14

GENTOFTE

ved Kildegårdsplads

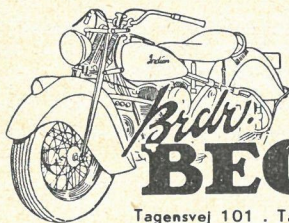
KØR BEDRE

Bogen der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel.

FÅS HOS
BOGHANDLERNE OG SMJ

Kr. 6,75

PUT DET HELE I EN SÆK
OG GÅ TIL BECH!



Er De selvrep-
arator, hjælper vi
Dem med udskift-
ning af ventil-
styr og lejer, op-
rivning af bøs-
ninger o.s.v. —
De skal ikke
være bange for
at komme med
"stumperne"
til os.

BECH

Tagensvej 101 . Tåga 9926

KLICHEERNE LAVER
BELLA 2409



danakslen forbi førersædet til en femtrins syncromesh gearkasse, der er bygget sammen med ZF-spæredifferentialt, på hvilket den fælles baghjulsbremse er monteret.

Vognen skal være uhyre lav og af nogenlunde samme størrelse som en BRM.

Monaco G.P. den 10. maj nævnes som dens første løb i Europa. Nu får vi se.

Observer.

Den internationale løbskalender for motorcykler

April:

11. 250 ccm Østrigs moto-cross G. P.
12. Østrigs moto-cross G. P.
19. Spaniens G. P. 125, 250, 500
26. Schweiz moto-cross G. P.

Maj:

1. Østrigs G. P. 125, 250, 350, 500 og sidev.
1. Mettet landevejsløb, 250, 350, 500 og sidev. (Belgien)
1. 250 ccm Østtysklands moto-cross G. P.
3. Danmarks moto-cross G. P.
10. Djurgårdsløppet, Helsingfors, 350, 500 og sidev.
17. Frankrigs G. P.
17. Frankrigs moto-cross G. P.
24. Tjecoslovakiet 250 ccm moto-cross G. P.
30. Formel I TT Isle of Man, 350, 500
31. Zandvoort landevejsløb, 125, 250, 350, 500 og sidev. (Holland)

Juni:

1. Junior TT, Isle of Man, 350
3. Letvægt og Sidevogn TT, Isle of Man, 125, 250 og 500 sidev.
5. Senior TT, Isle of Man, 500
7. Gellerasløppet, 125, 350, 500 og sidevogn (Sverige)
7. 250 ccm Tysklands moto-cross G. P.
14. Tysklands G. P. (Hockenheim)
14. Italiens moto-cross G. P.
21. Tysklands moto-cross G. P.
21. 250 ccm Italiens moto-cross G. P.
- 25.-28. Østrigske Alpe Trial
27. Hollands T. T., Assen, 125, 250, 350, 500 og sidev.
28. 250 ccm Frankrigs moto-cross G. P.

Juli:

5. Belgiens G. P., 125, 350, 500 og sidev.
5. Englands moto-cross G. P.
12. 250 ccm Hollands moto-cross G. P.
19. 250 ccm Englands moto-cross G. P.
- 25.-26. Sveriges G. P. (Hedemora), 125, 350, 500.
26. Hollands moto-cross G. P.

August:

2. Belgiens moto-cross G. P.
8. Ulster G. P.
9. Luxembourg moto-cross G. P. og 250 ccm Coupe d'Europe
16. 250 ccm Sveriges moto-cross G. P.
23. Sveriges moto-cross G. P.
30. Moto-cross des Nations, Namur, Belgien

September:

6. Italiens G. P., Monza
- 12.-13. Skåneløppet, 125, 250, 350, 500
- 14.-19. Internationalt Seksdages Trial, Tjecoslovakiet

Collecteur og redaktøren giver i to små "rejsebreve" udtryk for to forskellige vurderinger af den moderne personvogn, hvilket dog ikke er ensbetydende med uenighed, da begge er enige om, at den moderne personvogn er pålidelig og god, men at den uden større omkostninger kunne forbedres væsentligt.



Få hændelser i denne syndige verden er så gale, at de ikke er godt for noget. Det var bundærgerligt at se sine omhyggeligt lagte planer for en Skotlandstur med udgangspunkt i London gå delvist i vasken på grund af uforudseelige og uopsættelige forretninger, der krævede, at jeg blev i London længere end beregnet — men der var trods alt et lyspunkt — en himmelsendt chance til atter en gang at køre langt, længe og alene.

Mange vil anse det for en ret betinget fordel, men når man nu vitterligt godt kan lide at køre bil uden at skulle tage andet i betragtning, er det en chance at kunne opleve lidt rendyrket kørsel for kørsels egen skyld.

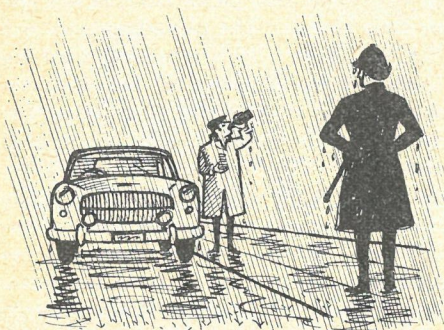
Kort sagt besluttede jeg at sætte normale bekvemmelighedshensyn til side og køre London-Oban i eet stræk ad den korteste vej, d.v.s. godt 800 kilometer. Vejen var mig stort set ukendt og gennemgående stærkt befærdet, især af svære lastvogne. Derfor kunne marchfarten ikke sættes meget over 80 km/t. Med de nødvendige ophold til at spise, navigere og tanke ville gennemsnitsrejsehastigheden så ligge omkring 40 km/t, d.v.s. en tur på henved 20 timer. Under de omstændigheder valgte jeg at sove meget længe, spise en let frokost, startede fra Hyde Park Corner i London ved middagstid og være i Oban til morgenmad.

Det øsede vande ned, da Hillman'ens køler blev vendt nord på kl. 12,15, og den første time blev der ikke tilbagelagt mere end 38,4 km, fordi udfaldsvejen mod nord fra London er ubeskriveligt tæt befærdet. Anden time var straks bedre, 67,2 km, og tredje time oplevedes kendeligt af en hård match med en Ford Consul, som det lykkedes mig at køre agterud. Efter fire timers kørsel i uophørlig regn, så der stod tomme højt vand på vejen, var der — med et ophold på 6 minutter for at fylde benzintanken — tilbagelagt 180,2 km, d.v.s. 45 km/t, og præcis kl. 19 nåede jeg Scotch Corner efter 387,2 km, som var kørt med 57,3 km/t, alt iberegnet.

Efter et to-timers hvil krævede jeg i førrørsædet igen, mæt, frisk og veltilpas for at takle slutetapen. Regnen fortsatte med ufortrøden kraft, og henimod kl. 10 begyndte det at blive mørkt, dog ikke mere, end at de barske højdedrag i Westmoorland kunne nydes i en blegnæbbet solnedgang. Den første time gav 48 km, men takket være opholdet i Scotch Corner var gennemsnittet for hele turen dalet til 44,2 km/t — og forude lå en aldeles ukendt rute ad temmeligt snoede skotske bjergveje. Indtil Glasgow, som nåedes ved to-tiden, er vejen god omend stærkt bebygget og med en livlig lastvognstrafik trods tidspunktet. Man skal dog køre både langt og længe for at finde så

hensynsfulde, korrekte og hjælpsomme bilister som britiske lastbilchauffører. De kører stærkt, men ufravigeligt korrekt, og blot man kender lyssignalerne, er det en ublandet fornøjelse at være på vejen med dem. Ønsker man at overhale, blinker man med det lange lys. Svarer lastvognen foran med et par blink, er vejen fri, og man kan roligt gå frem. Når der atter blinkes fra lastvognen, betyder det, at man kan svinge ind foran, hvorefter man kvitterer ved at blinke med bremselyset. Ingen anstændig, britisk lastbil fører blændende lys, og ingen chauffør ville drømme om at sætte langt lys på en foran kørende vogn. De private bilister er gennemgående også hensynsfulde, men når ikke samme høje standard som »the Heavies«.

Men tilbage til turen — efter at være fa-



ret grundigt vild i Glasgow fandt jeg vejen nordpå og fejrede begivenheden ved at tømme en termoflaske med kaffe og spise et par kiks. Dette festmåltid indtoges i den vedvarende regn stående ved siden af bilen på gaden, og det varede noget, før en stedlig betjent helt havde affundet sig med situationen!

Kursen blev sat mod Crianlarich langs »the bonnie, bonnie bank of Loch Lomond«. Disse højt besungne skønne skrænter så jeg intet til. En fed regntåge skjulte det omgivende landskab komplet, og vejen snoede sig uafsladeligt, så enhver retningsfornemmelse til sidst gik aldeles fløjten. I den strømmende regn var der kun tale om at holde vognen på den blanke, glatte vej. Sving fulgte på sving, stigning på stigning,

fald på fald. Lygterne flængede gennem mørket, pegede ud over kløfter, mod klippevægge, ind mellem træer. Alt antog fantastiske, forvredne former, og på et tidspunkt følte jeg mig aldeles ensom og forglemt, dømt til uden ophør at køre på en smal vej, der blot førte videre og videre uden ende. »Bend« stod der engang imellem på et vejskilt — som om det var noget at fortælle, når vejen svingede hvert 20. sekund. Gearkassen hylede trodsigt i de indrekte gear, dækkene protesterede i de skarpeste sving, bagenden dansede lidt i ny og næ, vindspejlsviskerne arbejdede taktfast på femtende time.

Vejen var øde og forladt. Kun engang imellem varslede skiltene »Beware of Sheep«, at andre levende væsener var ude i det silende regnvejr på så ukristeligt et tidspunkt. Der gik nogen tid, før jeg mødte de adviserede får, men pludselig fangede den længste lygte (et ondartet flammebundt på 100.000 koncentrerede lys) nogle grønne reflekser. Jeg skiftede ned og grundede på betydningen af dette ukendte skilt, da »skiltet« begyndte at flytte sig og samtidig formere sig. Et øjeblik stod det mig ganske klart, at jeg var blevet blød på bolden, »round the bend«, som englænderne siger, men så tonede en fåreflok frem. Vi kiggede lidt på hinanden. Fårene sagde »Bæ-æh«, og jeg svarede, hvorefter de lod mig passere og fortsatte mine ensomme snoninger.

Regnen tog efterhånden af, og da det grå morgenlys fik magten fra billygterne, var der kun få kilometer til Oban, som nåedes kl. 5,40. De 812,8 km var tilbagelagt på 17 timer og 25 minutter, så rejsegennemsnittet blev 46,6 km/t. Selve køregennemsnittet var 55,7 km/t.

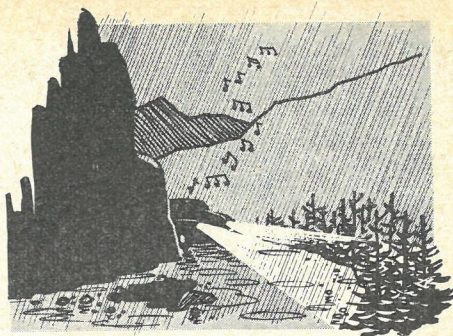
Selvfølge meldte trætheden sig kort efter morgenmaden, og spørgsmålet er så, om det var umagen værd. Svaret er ubetinget ja. Strækningen fra London til den skotske grænse er for kedsommelig til turistikørsel, medmindre man søger ad ukendte stier. Derimod var det sådan set synd at gennemkøre ruten Glasgow-Oban i mørke — og alligevel var det en oplevelse. Men det vigtigste er vel, at en selvvalgt opgave blev løst planmæssigt.

Det er ingen heltegerning at køre 800 kilometer solo, tilmed i et relativt beskedent tempo, men det kræver en vis indsats og navnlig uafsladelig koncentration og selvkritik. Mit hovedindtryk var beundring for en moderne standardvogns gode egenskaber under krævende forhold, og specielt sender jeg viskernes elektromotor mange taknemmelige tanker for dens utrættelige indsats i godt 15 timer.

Men hvad der stod mig allermest klart var, at min tur til Oban aldrig var gået så hurtigt og nemt, om ikke moderne biler havde draget nytte af de dyrekøbte erfaringer fra væddeløbsbanerne, hvor kørehastighederne ligger så langt højere, og hvor materiellet bliver så hårdt prøvet, at normale biler har en meget bred sikkerhedsmargin.

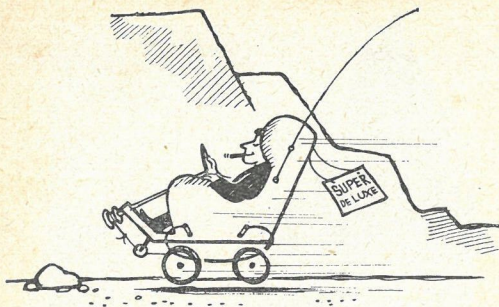
Collecteur.

Det kan ikke bortforklares: Når man har travlt, ligger bjerge mere i vejen, end de gavner sagen. Og hvor er de almindelige automobilkort bedrageriske i deres oplysninger. Første gang jeg kørte gennem Appenninerne, forregnede jeg mig grundigt på grund af disse bjerges lave vækst og mangelen på egentlige pas, men selvom strækningen nærmest må betegnes som en række højtbeliggende bakker, er det et af de vanskeligst kørte steder i Europa, for vejen er ret smal, og det ene uoverskuelige sving afløser det andet. Dolomitterne ser på kortet temmelig alvorlige ud, men hovedvejene holder sig i det store og hele til dalene, så det er der ikke mange ben i — og nu futter jeg rundt i Alperne, der som bjerge betragtet er stor-slåede og smukke, men fra et automobil-mæssigt synspunkt lidt upraktiske, for man skal hele tiden op og ned, og efter en times kørsel har man kun flyttet sig et fluebens længde på kortet. Noget større indtryk af højdeforskellen har jeg ikke, for det er mørkt som i en uåbnet konservesdåse, og hældningen på den nærmeste, belyste kørebane fortæller ikke noget — kun når jeg bliver stokdøv, er jeg klar over, at jeg er kommet langt ned efter at have været højt oppe eller omvendt. Sommetider har jeg det indtryk, at jeg kører på plan vej med en



motor, der er ved at opgive ånden, men den tiltagende døvhed og knalderiet i mine ører oplyser, at det går stejlt op. Under et fald gennem 20 hårnålesving ønsker jeg, at jeg havde taget motoreyklen, for den er meget nemmere og hurtigere at have med i bjergene, men da regnen begynder at strømme ned, er jeg meget tilfreds med vognen.

Jeg har ingen radio i, for jeg kan ikke lide noget, der kan overdøve en mislyd fra maskineriet, og når man er på langfart, er det mest betryggende at rette en opstået fejl med det samme. Jeg er alene i vognen, så jeg kan tillade mig at synge Rudolfes arie fra Boheme uden protester — under en lang lige strækning, der før eller senere må ende i et umanerligt sving, går jeg i gang med kvartetten fra Rigoletto, selvom den ligger lidt akavet for en enkelt, ikke særlig musikalsk stemme. At denne præstation blev brat afbrudt, skyldtes et enormt hul i vejen — jeg opdagede det i sidste øjeblik, og den noget brutale undvigemanøvre fik alle fire Rigoletto stemmer til at forsvinde gennem en faldlem, og i stedet listede en stilfærdig teknisk professor ind på scenen — »Unge mand, hvad ville De have gjort, hvis De havde brækket en bagaksel i det hul?« Jeg ved det godt, jeg ved det godt! Der var kun et valg, nemlig op i bjergvæggen på den mest skånsomme måde, for jeg er for gammel en rotte til at køre ind mellem de små grantræer der — ved nemlig, at det er toppen af nogle kammerater på 15 meters højde. Tænk at man i 1958 kører rundt i sådan noget primitivt værk, som den moderne personvogn i virkeligheden er. En knækket bagaksel på en bjergvej, og man skal hurtigt



muligt tage den beslutning at køre op i bjergvæggen på den mest skånsomme måde, og hvor skånsom den er, ved man alt om, jo mange tak. Hjul og bremsetromle vil forlade vognen, bremsebakkerne vil forlade hjulcylindren, trykket vil gå af det hydrauliske system, akselstumpen vil bare rende baglæns, når man benytter kardanbremsen eller motoren som bremse, og hastigheden vil bare tiltage. I min hjerne konstruerer jeg et andet bremsesystem, så jeg i det mindste ville have bremsevirkning på forhjulene, og det ville forøge vognens fremstillingspris med ca. 4½ krone. Men den slags er der naturligvis ikke penge til, for de skal bruges til forkromede ornamenter både her og der. Når man køber en moderne personvogn, skal man tvangsindlægges som mobilt reklameskilt for den pågældende bilfabrik, og i nogle tilfælde skal man tillige gøre en undrende omverden opmærksom på, at man kører med »Overdrive« — hvilket oplyses gennem de forkromede bogstaver — og er der noget, der er mig ligegyldigt i denne verden, så er det, om en forankørende vogn er forsynet med et overgear. Man kunne vel med lige så god grund køre rundt med et reklameskilt for Tuborg eller Houlbergs pølser.

Og hver gang man starter en vogn, begår man en mekanisk forbrydelse. Et lille hysterisk roterende tandhjul flyver lige ind i en stillestående tandkrans, så spånerne fræses af — undskyld jeg spørger, men er det en måde at starte en motor på i satellitternes tidsalder? Enten kunne man fremstille en oliepumpe, der først sendte smøreolietryk ud til alle lejesteder og derefter aktiverede en lille oliemotor, eller også kunne man fremstille et dobbeltaggregat for dynamo og

selvstarter med fast tandhjulforbindelse. Dynastarteren er selvfølgelig det eneste rigtige, men den er ret kompliceret, og sker der noget med den, er det altid en kostbar historie.

Tænker man på kølesystemet, kan man næsten skrike i vilden sky. På den mest generøse måde lader man en uhyrlig mængde luft mase ind i motorrummet, og samme luftmængde forlader på den mest ukontrollable vis vognen i form af en række benzinslugende hvirveldannelser. Hvis en kølekondensator er for uoverskuelig og kostbar, kunne man i det mindste fremstille kølesystemet på en nogenlunde hensigtsmæssig måde, og lade termostaten regulere luftmængden og ikke vandcirkulationen.

Noget uoverskueligt teknisk eller økonomisk offer ville det vel heller ikke være at indskyde en modstand på strømtilførslen til stop- og blinklys, når lygterne eller positionslyset er tændt — så ville bagved kørende bilister ikke blive totalt blændet, når navnlig en skal bremse eller markerer en foreløbig drejning.

Men trods alt kommer jeg meget godt af sted i mit primitive apparat, blot virker det lidt deprimerende, at i det øjeblik, man køber en ny vogn, køber man i virkeligheden en forældet museumsgenstand opbygget efter en sum af forældede tanker og uden virkelig sund sans i overensstemmelse med det tekniske fremskridts erkendelse. Bedre vil det ikke blive, for de fleste bilister ved stadig mindre om tingene, så hovedvægten vil blive lagt på polstrede armlæn, elektriske cigartændere, automatiske transmissioner og alt, hvad der kan gøre opholdet i vognen bekvemt, for komforten sælger vognen, og det kan vel være lige meget, om bilistens liv hænger i en meget tynd tråd, når han kører ned ad en bjergvej, blot han har betalt sidste afdrag.

LØBSKALENDER

Marts:

15. Nimbus Klubben, Trial, Jægerspris (1. afd. DM)

30. Vejle Motor Sport, Baneløb, Riis

April:

5. Fyens Motor Sport, Trial (2. afd. DM)



UD I NATUREN MED ISETTA

- ★ Den billigste bil i anskaffelse
- ★ Den billigste bil i drift
- ★ Den uovertrufne BMW-kvalitet
- ★ Rigelig plads også til bagagen
- ★ Fremragende køreegenskaber
- ★ Den letteste parkering

— OG HJEM MED TØRRE FØDDER

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67

Aarhus

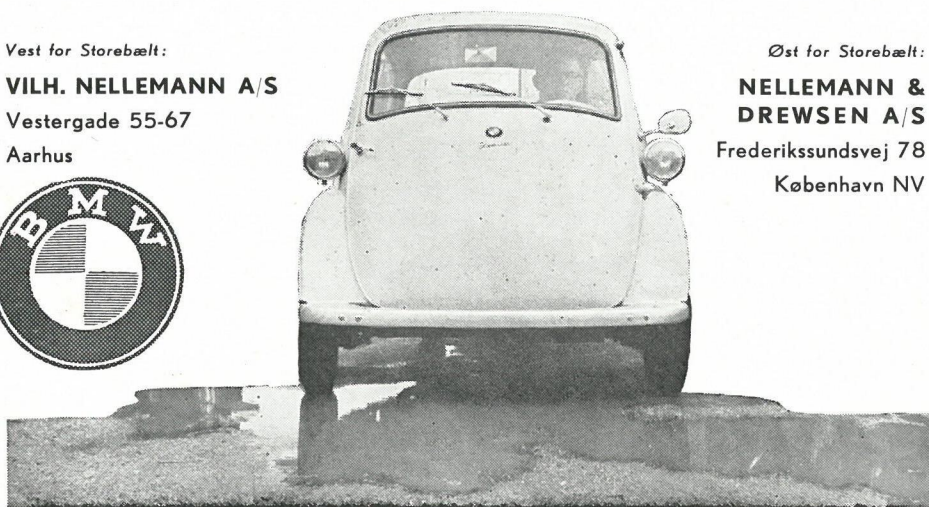


Øst for Storebælt:

**NELLEMANN &
DREWSEN A/S**

Frederikssundsvej 78

København NV



SJASKEVEJR er VASKEVEJR.

Den el-automatiske LUCAS rudevasker

klarar udsynet



De kender selv situationen fra det øverste billede, hvor en overhalende vogn lægger en film af snavs over forruden, så De kører i blinde ... Det undgås med Lucas el-automatiske rudevasker, der med et enkelt, let tryk på kontakten giver viskerbladene det nødvendige vand til rensning af ruden.

- ★ Eet sekunds kontaktryk giver automatisk 7-10 sek. afvaskning.
- ★ Automatisk refill.
- ★ Automatisk regulering af passende vædskemængde.
- ★ Let montering.
- ★ Let indstilling og rensning af dysehuller.
- ★ Ensartet ydelse uanset kørselsforholdene.

Kr. 96.— komplet
excl. montering.



Eet let tryk på kontakten er nok



LUCAS

EL-RUDEVASKER