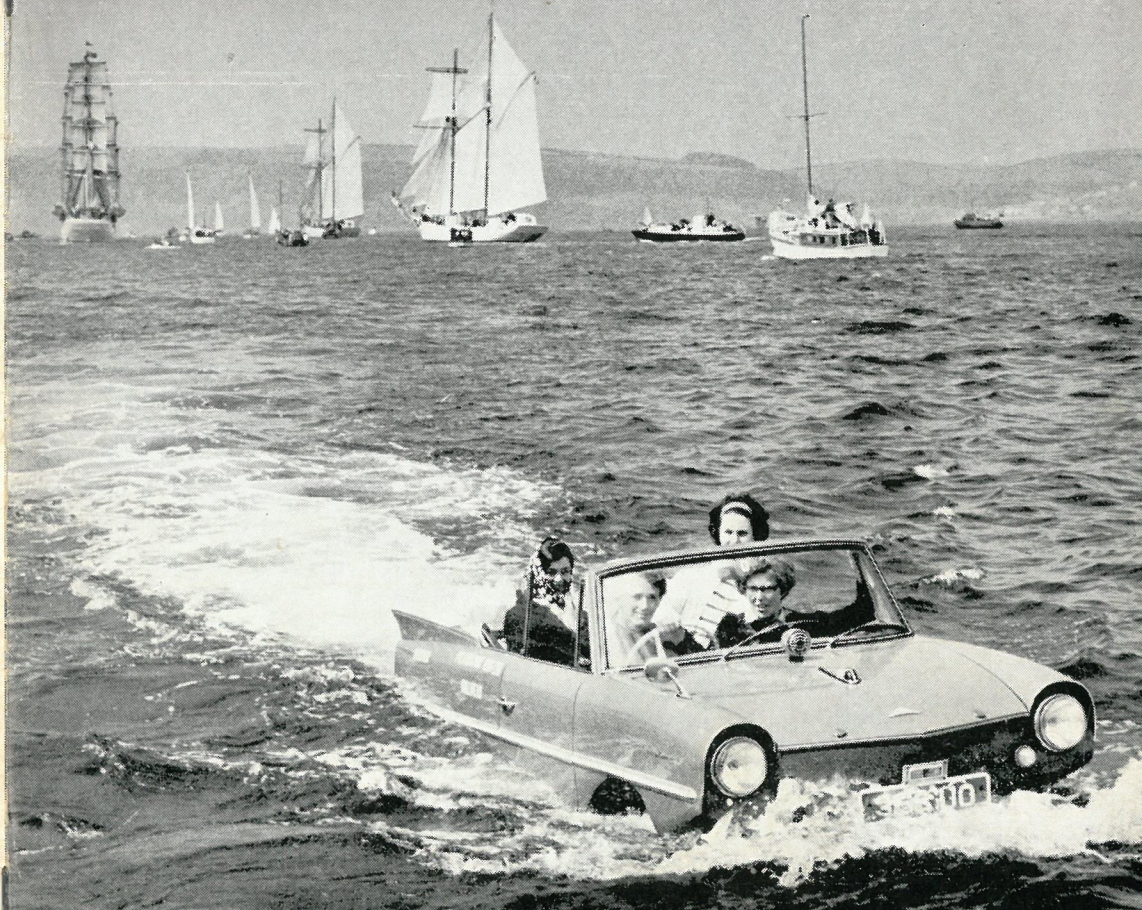


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



NR. 5

MAJ 1965

KR. 3,25 incl. oms.

(Pris i Norge: n.kr. 3,85)

Indhold af dette nummer bl. a.:

- ★ Vi prøvekører
Ford Cortina GT og
Hillman Super Minx Sport
Mark III
- ★ Interesserer vi os ikke nok
for bilens bremses?
- ★ Svensk slot bliver til nyt
bilmuseum
- ★ Monument over en
udvikling (BRM-racer)
- ★ Midler og metoder til
køretøjets vedligeholdelse



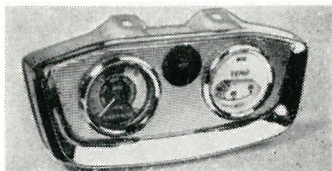
SMITHS
elektroniske
omdrejningstæller

- den tjener sig selv ind . . . og mere til!

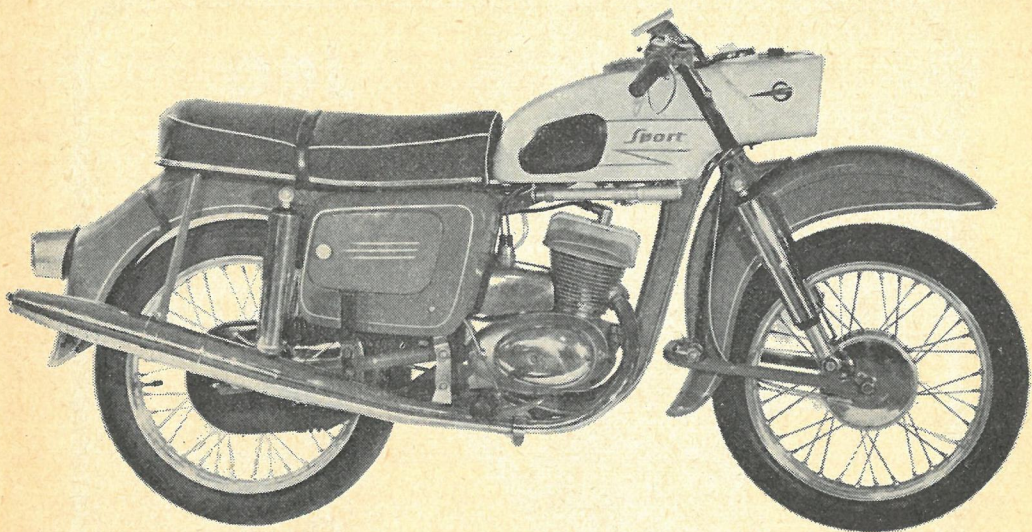
De sparer mange penge mellem år og dag, når De kan udnytte motorkraften fuldt ud, men undgå at overbelaste stempler, cylindre o. s. v. — alt det »dyre«, der slides uforholdsmæssigt.

Derfor betaler en omdrejningstæller sig, og den bedste er Smiths, fordi den arbejder efter helt nye elektroniske principper, der giver 100 % korrekt udsving. Tilmed er den nem at installere og praktisk talt uopslidelig — den passer til alle mærker, den er 100 % universal, uanset hvilket mærke De vælger, når De skifter vogn. Tal med forhandleren eller mekanikeren i dag — den koster excl. oms. kr. 248.50

Kig ved samme lejlighed på
Smiths instrumentbord
— en af de bedste løsninger
overhovedet på pladsproblemer
i instrumentbrættet Kr. 39.50



Vilh. Nellemann A/S - København - Randers



MZ

Sport

Nu også i »trimmet« tilstand med »tunet«, håndforarbejdet cylinder på 150 cc og med hele 13,5 hk, samt »six-days« pindsvine-topstykke udstyret med 2 tændrør.

10 til 1 kompression, 6000 omdrejninger, 13,5 hk, 4 gear.

Sports-nedadbojet styr, snap gashåndtag, oplagt lydpotte og hele køretøjet i Racer rød, creme og chrom.

Kr. 2847,- på gaden

Forhandlere i alle danske byer

C. REINHARDT A/s
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355

Forlang katalog og prøvekørsler tilsendt

KØBENHAVN V



Jeg
kører
nu
bedst
på
Esso
2-T

Esso 2-T indeholder en selvblandende specialolie - Esso 2-T Motor Oil - tilsat additiver, der modvirker koksdannelse, rust og korrosion. Esso 2-T sikrer Deres motor langt liv og fin økonomi. Kør ind og få Esso 2-T og en gratis nøgle-ring med det rigtige blandingsstal for netop Deres køretøj.

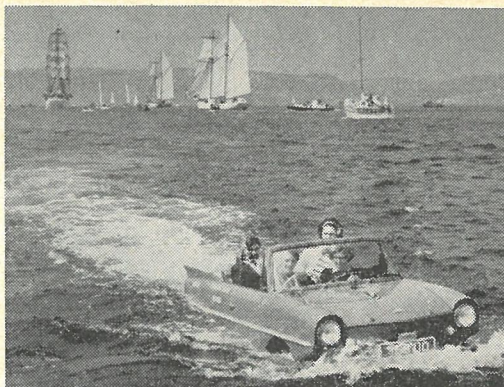
- kører De 2-takter

så kør ind til



Forsiden

Fire friske unge piger tager sig her en morgentur i deres amfibie-bil langs med den engelske sydkyst. Mon ikke mangen en dansker havde ønsket sig et sådant køretøj, da han holdt i kø skærtorsdag for at komme over Øresund?



19. ÅRG.

15. MAJ 1965

NR. 5

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

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

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

Skandinavisk Bogtryk

Abonnementspriser:
Kr. 38,- om året for 12 numre

Firmaabonnement
5-14 eksempl. kr. 34,- pr. stk.
15-24 eksempl. kr. 30,- pr. stk.
25 eksemplarer og derover
kr. 25,- pr. stk.

Lessalgspris: kr. 3,25

Abonnementspris i Norge:
kr. 42,-

Lessalgspris i Norge
kr. 3,85

Norsk postgiro 99356-TF A/S

★

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøtanker . 345	
Monument over en udvikling	348
Interesserer vi os ikke nok for bilens bremses? .	358
Svensk slot bliver til nyt bilmuseum	362
Ford Cortina GT	364
Midler og mål	370
Hillman Super Minx Sport Mark III	382
Teknisk Brevkasse	390
Siden sidst	398
Fra bane og vej	403

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Man vægrer sig næsten ved at tro det, men ikke desto mindre er det en kendsgerning, at motorkøretøjerne fik endnu en mærkbar prisstigning på grund af ekstrabeskatning. For de billigste motorcykler, der erfaringsmæssigt mest benyttes til transport til og fra arbejde, steg anskaffelsesprisen med ca. 100 kroner, de mindre biler steg med ca. kr. 1000,-, mellemklassevognene med et par tusinde, og de større vogne fik en prisstigning på ca. kr. 3000,-.

Egentlig burde vi her på SMJ juble over en sådan udvikling, for jo dyrere biler og motorcykler bliver, des længere skal de holde ved hjælp af omsorgsfuld pasning og indgående viden, hvilket burde komme vort oplagstal til gode. Alligevel kan vi ikke begejstres over denne endeløse tåbelighed, der uvægerligt må ende med inflation. Denne udvikling står vi midt i, og man kan ikke finde nogen egentlig opmuntring i, at processen er jævnt fremadskridende i modsætning til at tage lavineagtigt omfang – tværtimod. Der er jo ikke meget at stille op, når en situation udvikler sig med en sådan pludselighed, at man mister kontrollen over begivenhederne, men når man langsomt og sikkert styrer mod en afgrund med masser af tid til at afværge den endelige katastrofe uden dog at gøre noget, så er det ikke ligefrem oplivende at være tvangsindlagt til at være med i vognen. Det er fastslået, at lige så hurtigt pristalsreguleret og på anden måde forbedret løn opnås, lige så hurtigt stiger pristallet, og den lille skævhed, der kan blive mellem købeevne og produktionsmæssig formåen, skal så opsuges gennem ekstra beskatning af visse forbrugsgoder med oms i al almindelighed og noget i retning af blodskat på lidt mere luksusbe-

tonede artikler samt motorkørsel i særdeleshed.

Nutidens køretøjer er nok fremstillet med større holdbarhed for øje end de mere gammeldags konstruktioner, men i nutidens samfund må vore biler også køre mere, for at holde alle hjulene igang, og det er ganske givet, at den moderne bil ikke er konstrueret til at holde i den tid, som det danske prisniveau egentlig forlanger.

Det er også ganske mærkeligt at tænke på, at vestmotorvejen skal udsættes i endnu et år, hvilket selvfølgelig i den sidste ende vil koste unødvendige ofre i form af tabte menneskeliv og materielskader, rent bortset fra manglerne ved ineffektiv transport, og så er det ikke så mange år siden, at man ved såkaldte nødhjælpsarbejder ville afhjælpe arbejdsløshed ved at forbyde udbredt brug af maskiner til vej-anlæg.

Alligevel synes man åbenbart ikke at have presset citronen hårdt nok, for nu foreslår man også skat på brugte biler. Tænk hvad en enkelt bil med blot tre ejere og et par hundredre tusinde kilometer på bagen så vil kunne indbringe statskassen i alt. Da det meget ofte er brugte vogne, der købes til mere familiepræget transport af arbejdere og funktionærer, som ikke har udpræget brug for en bil i det daglige arbejde, er der grænser for, hvad en brugt bil må stå sin nye ejer i, og det vil sige et reelt fald i værdien af brugte biler, hvilket igen vil sige en yderligere beskatning ved udskiftning af erhvervsvognen, der igen med usvigelig sikkerhed påvirker pristallet, for et sted skal pengene jo komme fra. Og til alle disse skatter og afgifter kræves stadig flere embedsmænd til administrationen, og jo mere administration, des mindre produktion, og således kører skruen uden ende. Administrationen har yderligere en forbløffende evne til at pumpe sig selv op, og sparsommelighed udvises der sandelig ikke. Vi er alle i daglig kontakt med det tidsrøvende bureaukrati, og når det helt tager overhånd, er det blot med at komme ud af landet i en forrygende

fart. Her skal jeg blot give et enkelt lille eksempel. To unge mennesker arver fra en tante et lille beløb, der ifølge loven indsættes i overformynderiet på en konto til hver. Senere arver de igen et lille beløb fra en anden slægtning, og også dette skal ifølge loven i overformynderiet, men man kan ikke som i en normal virksomhed indsatte dem på en eksisterende konti.

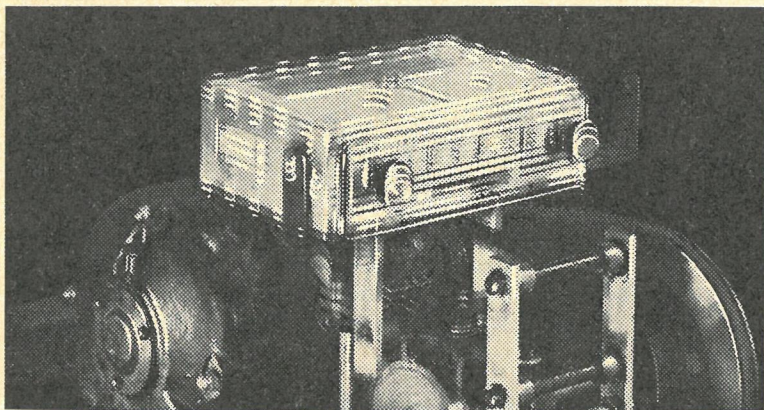
De to unge mennesker har på den måde tilsammen fire konti med et beskedent samlet indestående, og hvert år kommer der fire kontoudtog med kopier, der kan sendes til skattevæsenet, men dog på et tidspunkt, hvor de fleste har indsendt skattebilletten. Men hvorfor fire konti, og hvorfor kopier af kontoudtog til skattevæsenet – hvis dette væsen ønsker oplysninger eller kontrol, kan der næppe være noget mere tilgængeligt sted end overformynderiet. For en fuldstændigheds skyld skal det bemærkes, at der naturligvis ikke er tale om en samlet forsendelse af alt dette papir, men om fire forskellige forsendelser til samme adresse. Så effektivt arbejder vor administration – her blot antydnet med en bagatel.

Det ville sikkert på flere punkter være gavnligt, om vore folketingsmænd og ikke mindst vore ministre selv måtte sørge for den daglige transport og for egen regning. Det er jo så uhyre let at beskatte produktionslivets biler med uhyrlige summer, når man selv ganske vederlagsfrit bliver afhentet i ministerbil med privatchauffør. At den forrige justitsminister ikke selv er bilist, fik vi jo så rigeligt at føle. Der er ikke tvivl om, at det ville være gavnligt, om vore politikere på flest mulige områder skulle dele de øvrige borgeres vilkår, men det bliver nok en lovgivning, der meget vanskeligt vil slippe igennem – på det punkt er der vist en rørende enighed på Christiansborg. Udenfor det høje tings mure kan man så kun med en vis ængstelse finde stadig flere lighedspunkter med Ayn Rand's deprimierende fremtidsroman, Atlas rystede.

★



rystelser og vibrationer



Hård belastning for en autoradio. Ja, men ikke for en Philips. I alle Philips autoradio er der i konstruktionen taget højde for selv de kraftigste rystelser og vibrationer. Modellerne udsættes for de hårdest tænkelige afprøvninger i special-fremstillet måleapparat for at sikre Dem den bedste gengivelse under alle forhold. Dette er kun een af de mange kvalitetsundersøgelser, der løbende foretages i de store Philips laboratorier med det ene formål at give Dem den mest pålidelige og mest perfekte autoradio, der kan fremstilles.

Samarbejdet med Europas førende automobilfabrikker samt 30 års erfaring i autoradio-branchen har gjort Philips autoradio til Europas mest solgte.



PHILIPS FAVORIT

Virkelig prisbillig autoradio med både mellem- og langbølger. Fremragende fuld-transistoriseret teknik og enkel og sikker betjening. Kan omstilles fra 6 til 12 volt. Pris kun omkring kr. 400,- (incl. standard-monteringstilbehør).

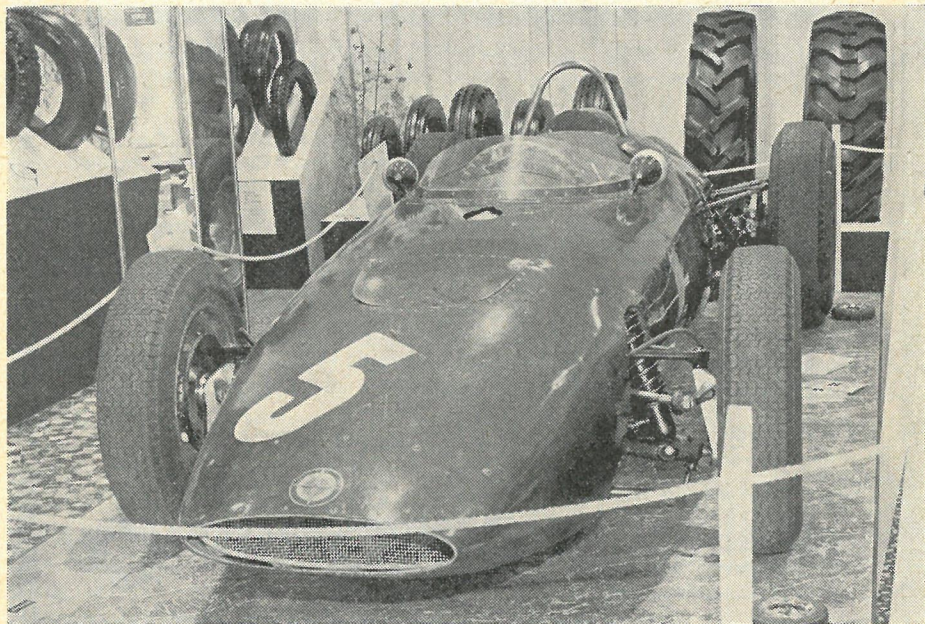
Op med antennen op med humøret.

PHILIPS AUTORADIO

MONUMENT OVER EN UDVIKLING

I forbindelse med den britiske uge afholdt Dunlop en separatudstilling, hvor man blandt andet kunne se BRM raceren som en meget naturlig udstillingsgenstand, da ikke mindst udviklingen inden for dækkenes område er blevet tvunget frem af motorsporten.

Da det er forholdsvis sjældent, at man kan få lejlighed til at fotografere en racervogn i fred og ro og med detailoptagelser, var det også ret naturligt, at vor fotograf blev sat i arbejde således, at vi havde en omfattende serie billeder til vort arkiv, men alt imens begyndte forskellige tanker og erindringer at føje sig sammen til et hele, og jeg blev klar over, at vi her stod ved monumentet over en ret bemærkelsesværdig udvikling for et bestemt projekt, der havde en hård tid bag sig, og udviklingsperioden betegner et ret afgørende kapitel i stempelmotorens historie. I næste nummer følger vi sagen op med en beskrivelse af den nye 16-cylindrede Coventry Climax.



BRM raceren ligner de øvrige racere – lav, tilsyneladende strømliniet og med ca. 2,0 kg egenvægt pr. hk, men om et år får den dobbelt så mange bestekræfter efter den nye formel.

Den fødte fiasko

Da motorsporten kom i gang efter den anden verdenskrig, stod englænderne i en situation, der kan betegnes som den stik modsatte af nutidens forhold inden for grand prix sporten. Engelske motorcykler og engelske køre dominerede helt og fuldkomment bl. a. ved at tage alle verdensmesterskaberne i 1949 med undtagelse af 125 ccm klassen, da ingen engelsk fabrik fremstillede en racer til denne klasse. Derimod så det ikke så godt ud inden for bilernes grand prix sport, for bortset fra nogle få sejre på hjemmebane med Bob Gerard bag rattet i sin gamle ERA, hentede man nederlag overalt.

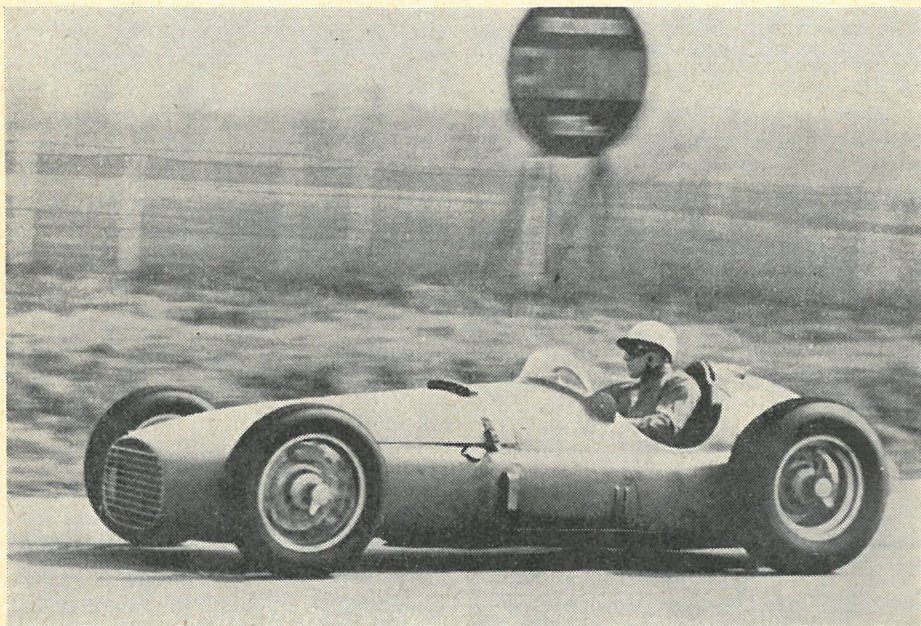
Den engelske bilindustri havde i høj grad brug for prestige, og det var ikke ligefrem nogen god reklame for industrien, når englænderne tappert stillede til start i det ene kontinentale løb efter det andet uden at opnå en hæderlig placering.

På den måde blev jorden gødet for

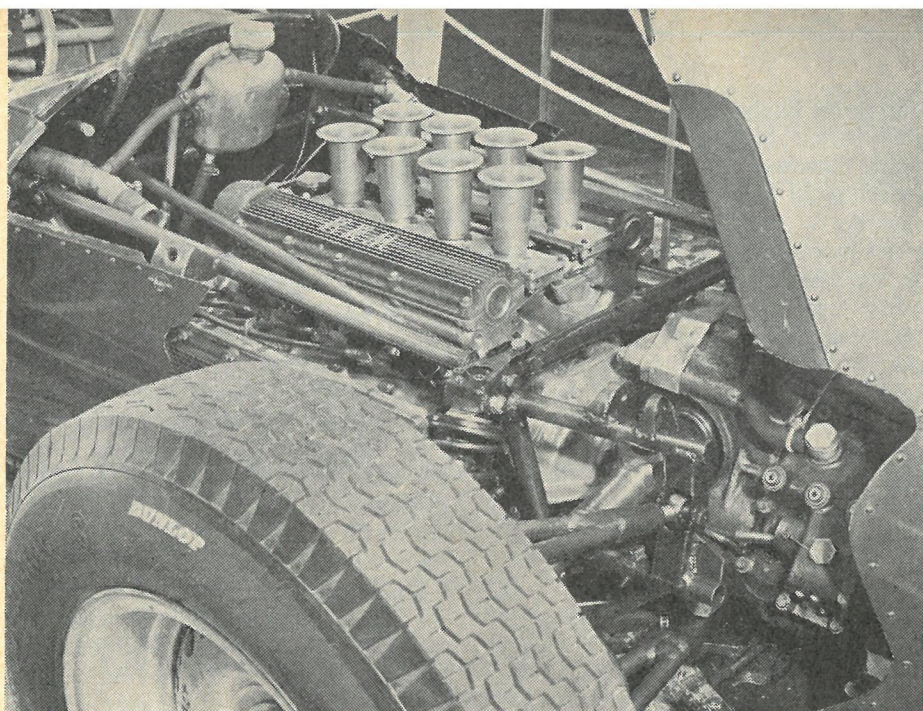
BRM. Man turde ikke gå videre med ERA, fordi den seneste type E havde vist sig at være håbløs næsten på alle tænkelige måder, og det er nu en gang ikke så godt at skulle henvise til en mislykket opgave, når man skal ud med hatten for at samle penge ind til en ny.

Allerede i 1939 havde Raymond Mays fået den idé, at man burde samle den engelske bilindustri og de dertil knyttede tilbehørsfirmaer i den ene opgave at fremstille en engelsk grand prix vogn. Den tidligere ERA-konstruktør, Peter Berthon, kom med på holdet, da BRM (egentlig British Motor Racing Research Trust) blev dannet i 1947, og man overtog resterne fra ERA i landsbyen Bourne i Lincolnshire, der også var hjemstedet for den angelsaksiske helt, Hereward the Wake, der som sidste mand holdt ud mod William Erobreren, så den historiske og geografiske baggrund var meget velvalgt.

Det tekniske projekt, man kastede sig ud i, var derimod mindre heldigt af



Her er den første udgave af BRM med 16-cylindret motor på 1,5 liter med kompressor. Her prøvekøres den af Stirling Moss på Monza i 1952.



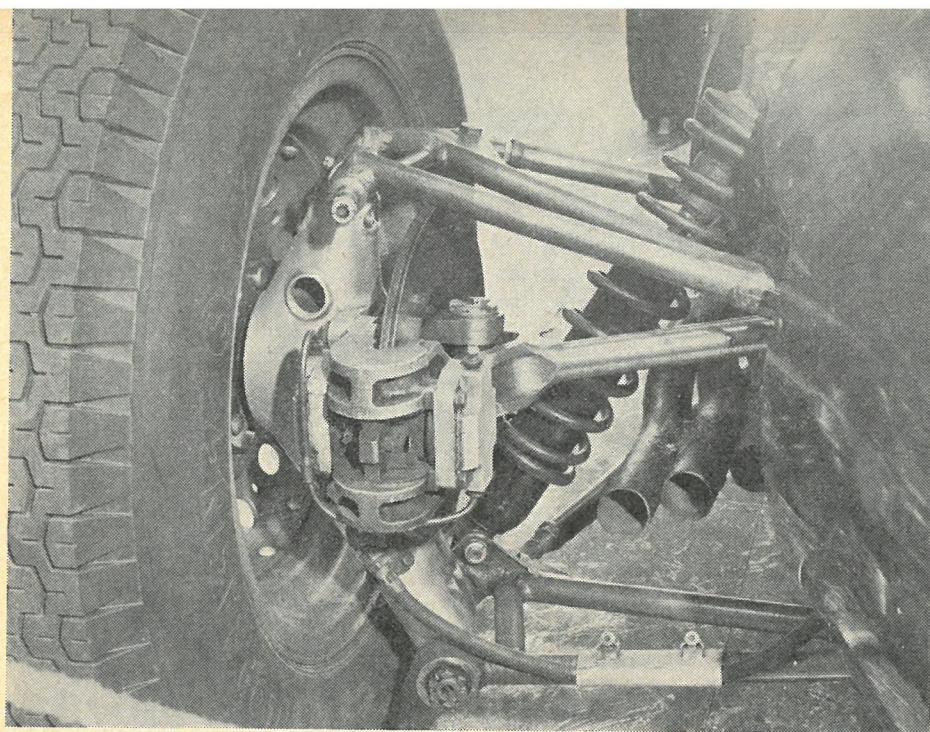
V8 motoren fylder godt i den nuværende BRM. Man ser kun de øverste knastakselhuse til ind-sugningsventilerne, men udblæsningsventilernes knastaksel er næsten vandretliggende. På den seneste udgave har man byttet om på ind-sugning og udblæsning, og de otte udblæsningsrør står som lodrette skorstene på ind-sugningstragtenes plads.

flere grunde. For det første byggede man en kompressormotor, medens formelen med kompressor var ved at hyle ud i sin svanesang, for det andet valgte man en centrifugalblæser, der først gav et ordentligt ladetryk ved de højere omdrejningstal, hvilket bevirkede, at BRM raceren kun var overlegen med hensyn til acceleration og hastighed ved over 240 km/t, og det kan nu være af temmelig underordnet betydning i et europæisk Grand Prix, medens vognen havde haft større chancer på Indianapolis.

Man sprang nu heller ikke over, hvor gærdet var lavest, da man valgte en V-16 motor udformet som to sammenkoblede V-8 motorer med kraftudtag gennem tandhjul ved de sammenkoblede krumtapaksler, og for ikke at få for stort omdrejningstal på gearkassen, der havde fem udvekslingsforhold, var der yderligere en nedgearing mellem motor og kobling. Det var imidlertid ikke så meget det komplicerede maskineri som den

uheldige hestekraftkurve, der fik den første BRM til at gøre en meget dårlig figur under løbene, hvilket vi her i SMJ var dristige nok til at forudsige, da vi ved præsentationen af vognen kaldte den: *Vidunderracer eller Regnefejl til 3 millioner kroner?* Vi afsluttede vor artikel med følgende: *Nu bliver det jo interessant at konstatere, om det er den engelske automobilindustri, der på ny skal til at indkassere en fiasko (ERA's type E i salig ihukommelse), eller om det er os, der skal have skolepengene tilbage.* Der blev ingen grund til at foretage sidstnævnte udbetaling.

Den første BRM blev bygget til den formel, vi overtog fra tiden før krigen, lydende på 1,5 liter med kompressor eller 4,5 liter uden kompressor. Det var ikke alene mærkeligt, at man valgte en centrifugalkompressor i stedet for en Rootes eller en Zoller kompressor, der begge giver stort ladetryk allerede ved de lavere omdrejningstal, men det var tilmed mær-



Baghjulsophængningen er meget stabil og væsentligt bedre end i de fleste personvogne, hvilket næppe kan overraske. Man ser de to omvendte triangelarmer og de to fremadrettede reaktionsarme samt den drivende kardanaksel. Alt er fremstillet som håndarbejde, og prisen er kr. 240.000 for en enkelt vogn svarende til prisen på to nye Rolls-Royce.

keligt, at man i det hele taget valgte en kompressormotor på så sent et tidspunkt, da det var ret tydeligt, at formlen ville blive afløst af en kompressorløs formel. Tilsyneladende arbejdede man med skyklapper på, for der skete forskelligt, der viste i retning af den kompressorløse motors store muligheder og større stabilitet.

En sundere konstruktion

Selvfølgelig var det et enkelttilfælde, da man trak en ældre 4,5 liters Delage frem i dagens lys, »gjorde lidt ved den«, og lod den banke alle kompressorvognene – den slags er i lige så høj grad beroende på tilfældigheder. Men Norton's gentagne sejre med samme mærke på anden- og trediepladserne kunne ikke bedømmes som tilfældigheder, og sammenlignet med den 16-cylindrede BRM betegnede Norton's racermotor til 500 ccm klassen noget så håbløst enkelt og primitivt som en en-cylindret, luftkølet motor, blot med den meget afgørende forskel, at den

havde generationer med tilhørende erfaring bag sig. Det primitive går imidlertid noget af Norton motoren ikke på grund af dens litereffekt på 115 hk, for det var et tal som de to- og fire-cylindrede maskiner så småt var ved at overgå, men fordi Norton motoren var tunet så fint, at den havde et effektivt middeltryk på 15,1 ato – en harmonisk motor med et behersket omdrejningstal.

Noget kunne tyde på, at der i det første BRM projekt har været for mange kokke til at fordærve maden, og hele kontrollen overgik til Owen organisationen med nuværende Sir Alfred Owen som leder. Man startede på en frisk og tog skyklapperne af – for at sige det lige ud fandt man det rimeligt og naturligt at fremstille en fire-cylindret motor, der i sine portdimensioner og ventildigram samt øvrige hovedmål kunne minde stærkt om 4×500 ccm Norton tillempet 2,5 liter formlen, og så skulle alt jo være såre skønt, men endnu en gang kom

man lidt bagud, og endnu en gang fik man bevis for, at man ikke uden videre kan overføre målene for en enkelt cylinder til en flercylindret motor, da der opstår andre problemer i forbindelse med varmeafledning, vibrationer i krumtapaksel og meget andet, der ikke kan ordnes som papirarbejde, men som kræver omhyggeligt udviklingsarbejde med materialerne og hele konstruktionen færdigbygget og under fuldt drøn på prøvebænken.

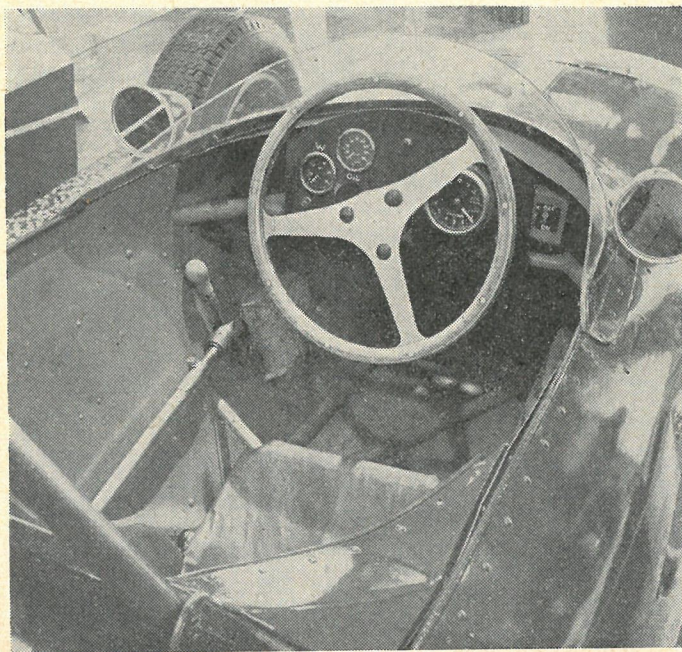
BRM fik samlet skuffelser igennem årene, men også mange og værdifulde erfaringer. Endelig i 1959 kørte mærket for første gang en sejr hjem, da Joachim Bonnier vandt i Hollands Grand Prix med en gennemsnitshastighed på 150,4 km/t. Men dermed var der slet ikke vendt noget nyt blad i BRM's historie, for sejren blev ikke fulgt op af andre.

Holdt man nu sideløbende et øje med Norton, kunne man måske få en forklaring, for Norton fik sådan set også lov til at sluge mange nederlag, hvis man ser strengt på løbsresultaterne. Det var de fire-cylindrede italienske maskiner, der tog sejrene hjem, men det må retfærdig-

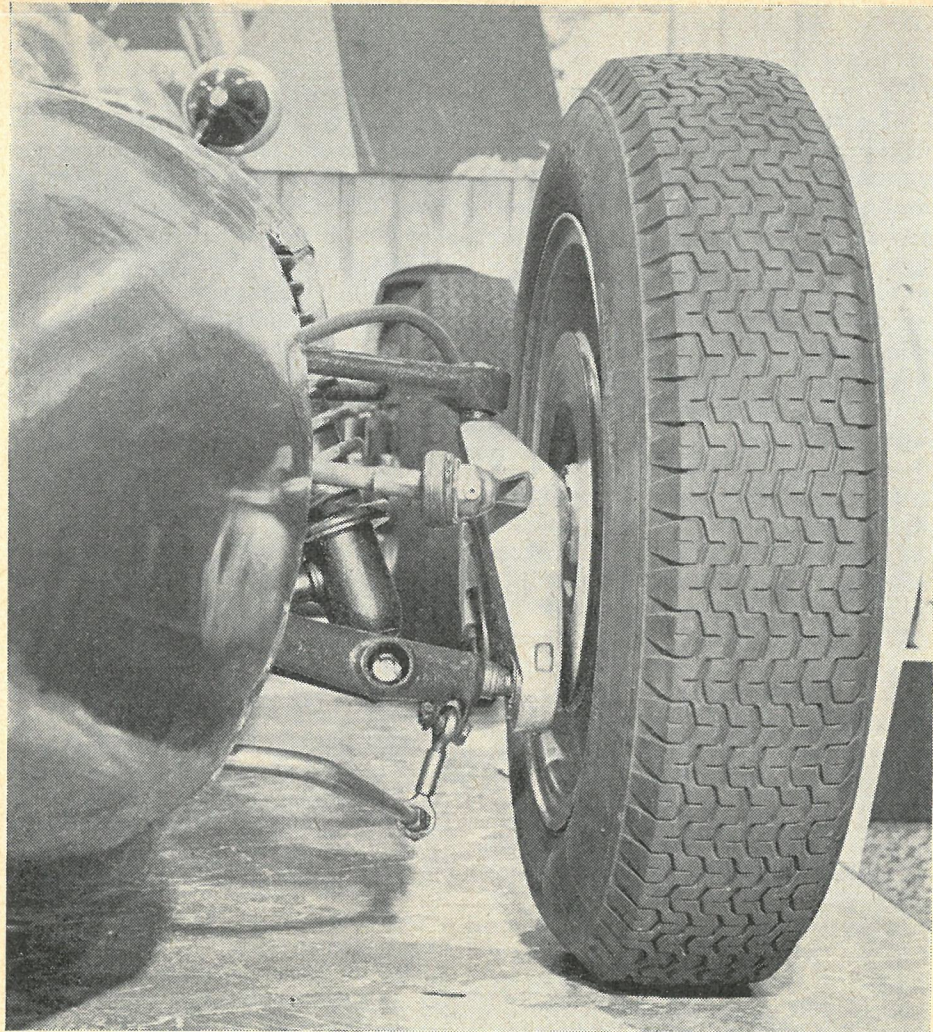
vis siges, at Norton simpelt hen ikke ville være med i racersporten på et plan, der overhovedet ikke havde noget med standardproduktionen af almindelige motorcykler at gøre.

Hvis man hos BRM eller for den sags skyld hos de andre »racerfabrikker« skulle kigge efter udviklingen inden for motorcyklerne, skulle man altså vende tilbage til den 16-cylindrede motor, da fire cylindre i 500 ccm klassen skulle svare til 16 cylindre og et slagvolumen på 2 liter, men både hos BRM og Coventry Climax valgte man den gyldne middelvej nemlig en V8 bygget på de mekaniske erfaringer, man havde indhøstet.

Og hvorfor så de flere cylindre – hvorfor otte cylindre og ikke seksten? Og hvorfor gik Ferrari pludselig over til seks? Den gyldne middelvej er altid de forsigtiges kurs, men der ligger også en anden og mere saglig begrundelse bag disse V8 motorer. For det første skiftede formelen til 1,5 liter, for det andet står konkurrencen foruden om køreegenskaber også stadig om en stor effekt, og når der er tale om kompressorløse motorer, må



Køreren sidder omtrent helt nede på bunden i den lave vogn, men for fremtiden kommer kørerne til at indtage en mere liggende stilling for på den måde yderligere at reducere vognens frontareal. Instrumenterne omfatter omdrejningstæller, oliemanometer og termometre for olie og kølevand. Det er ikke et gammeldags truthorn, men gearstangen, der sidder helt ude i venstre side.



Forbhjulophængningen er mere traditionel. Ligesom for baghjulenes vedkommende er akselkonsollen udført som en kasseprofil i en letmetallegering. Øverste triangelarm er hængslet til en universaltap, og der er kugleled ved den nederste triangelarm.

man balancere mellem modsat rettede størrelser, fordi effekten er så nøje forbundet med motorens omdrejningstal.

Mange har den opfattelse, at de store omdrejningstal er et spørgsmål om lejebelastning, og hvad man kan få lejerne til at holde til, men det er slet ikke der, problemet ligger. De store omdrejningstal bevirker selvfølgelig, at stempler og ventiler skal bevæge sig hurtigere frem og tilbage, og det vil igen sige, at de frem- og tilbagegående dele bliver accelereret voldsommere, simpelt hen fordi de på et kortere tidsrum skal nå fra bund-

til topstilling og fra lukket til åben tilstand og tilbage igen. Da en frem- og tilbagegående dels vægt og accelerationen af delen er bestemmende for inertikræfterne, må man i forhold til et stigende omdrejningstal sørge for at holde vægten på de frem- og tilbagegående dele nede, og det opnår man ved at benytte flere cylindre i forhold til et givet slagvolumen. Den mindre boring og slaglængde tillader også et større kompressionsforhold, og man får mindre stempelhastighed, så disse synspunkter peger i retning af så mange cylindre som muligt.

Man kan imidlertid kun komme op på de tilsigtede omdrejningstal, hvis hver cylinder kan blive tilstrækkeligt fyldt, og det kræver igen et passende tværsnitsareal for navnlig indsugningskanalerne, men også udblæsningskanalerne skal have et passende tværsnit, hvis udblæsningsgasen skal få tid til at strømme ud, så den ikke modarbejder stemplet i dettes opadgående bevægelse.

Løsningen på dette problem hedder kvadratiske eller overkvadratiske motorer, da den store boring giver mulighed for et stort ventilareal, og da man af hensyn til inertikræfterne ved de store omdrejningstal må holde vægten nede på ventilerne, »veksler« man den store ventil i to mindre, og får altså fire ventiler pr. cylinder, men det er jo absolut ikke nogen nyhed, da mange af de gamle, klassiske racermotorer havde tre eller fire ventiler pr. cylinder.

I tekniken vil løsningen af et problem ofte medføre et eller flere nye problemer, og det store ventilareal og også dobbeltventilerne har en uheldig indvirkning på gassens turbulens, hvilket vil sige gennemhvirvlingen af den indsugede, friske gas. Denne hvirvelbevægelse har afgørende betydning for forbrændingens forløb og for det valgte kompressionsforhold. Når mange standardmotorer har lige så højt kompressionsforhold som racermotorerne, skyldes det, at disse standardmotorer trods mere uensartede driftsbetingelser har bedre turbulens af den indsugede gas end racermotorerne, og når man ikke udnytter grænsen for kompressionsforholdet, der ligger på omkring 12:1 for en benzinmotor (et højere kompressionsforhold end 12:1 vil give forringet effekt), skyldes det, at den dårlige gennemhvirvling af gassen sætter en ret snæver grænse for det praktisk anvendelige kompressionsforhold i forbindelse med almindelig højoktanbenzin.

Der er dog intet i alt dette, der taler til gunst for otte cylindre i stedet for flere cylindre – 12 eller 16 f. eks. Når de otte cylindrede motorer er blevet valgt frem for flere cylindre, skyldes det for-

skellige grunde. For det første er en otte-cylindret motor mere enkel og robust end en 16-cylindret, for det andet har den en bedre mekanisk virkningsgrad, da den ikke har så stor indvendig friktion, og for det tredje (hvilket dog hænger nøje sammen med det første punkt) er den kortere, og man har derfor ikke de samme problemer med vibrationer i krumtapakslen, køling, smøring o. s. v.

Når man valgte otte cylindre i V-form, skyldes det naturligvis også, at man på den måde får den kortest mulige krumtapaksel med det færreste antal lejer og dermed med den mindste friktion. Der er selvfølgelig fire overliggende knastaksler, og der benyttes benzinindsprøjtning. En meget væsentlig del af udviklings- og tuningsarbejdet består i en afstemning af såvel indsugningstragtenes som udblæsningsrørens længde for at få den bedste fyldning af cylindrene i det brugbare omdrejningsområde. På den seneste udgave har man vendt gasstrømmen, idet indsugningstragtenene sidder på motorens udvendige side betjent af det næsten vandrette knastakselhus, medens udblæsningsrørene er anbragt i motorens V som otte lodrette skorstene på indsugningstragtenes tidligere plads. Dette arrangement gør det lettere at afstemme udblæsningsrørens længde, der kan variere fra bane til bane afhængigt af, ved hvilket omdrejningstal man vil have det bedste drejningsmoment, og det bliver langt lettere at indbygge motoren i vognen, da man ikke skal tage hensyn til udblæsningsrørens forløb i forhold til baghjulsophængning og transmission.

BRM adskiller sig iøvrigt ikke meget fra de øvrige racere i udseendet og konstruktionen. Sålænge de fire hjul ligger uafskærmet mod fartvinden, er der ikke så meget at stille op med hensyn til luftmodstandskoefficienten, og for at formindske luftmodstanden har der derfor kun været én farbar vej nemlig en reduktion af frontarealet, og derfor må køre- ren næsten ligge ned i den flade vogn. Nok ser en racer strømminiet ud, men dens luftmodstandskoefficient ligger sta-



BORON

stadig verdens mest moderne

MOTORBRÆNDSTOF

til benzin-motorer

KUN HOS CALTEX



850.000.000 km

er nu kørt på BORON i Danmark siden introduktionen i fjor. Ti-tusinder af danske bilister har efter at have prøvet BORON under alle kørselsforhold kunnet bevidne:

- **der er forskel på benzin**
- **og den er tydelig.**

BORON er nu verden over accepteret som det nye motorbrændstof, der er helt anderledes i sammensætning og i effekt. BORON er udviklet af rumfartsteknikere og baseret på en helt ny og sensationel raffineringsteknik.

CALTEX' landsomfattende opinionsundersøgelse blandt nye BORON-forbrugere viste, at

- 59% svarede JA** til meget bedre start på BORON
- 63% svarede JA** til jævnere motorgang på BORON
- 64% svarede JA** til forbedret acceleration på BORON
- 63% svarede JA** til større motorkraft på BORON og
- 52% svarede JA** til flere kørselskilometer på BORON



KØR BEDST - KØB BORON - KUN HOS CALTEX

dig oppe omkring 0,6 svarende til de ringeste værdier indenfor personvognene.

Motoren er anbragt mellem køreren og bagakslen for at få tilstrækkelig vægt på de drivende hjul og kortest mulig transmission, men da der aldrig kan være andre end køreren i vognen, er det alligevel ikke vanskeligt at opnå en passende vægtfordeling. Nogen egentlig hækmotorvogn er det heller ikke, da motoren ligger foran bagakslen og gearkassen bag bagakslen.

Baghjulene er ophængt i tværstillede triangelarmer med trianglens toppunkt som hængsling til rumgitterkonstruktionen, og da de derfor ikke kan give nogen nævneværdig stabilitet i vognens længderetning, er der både ved øverste og nederste triangel en kraftig, fremadrettet reaktionsarm. Hængslingen af triangelarmene til den bærende konstruktion sker ved hjælp af kuglelejer, og baghjulenes styrt kan indstilles ved at flytte den øverste triangelarms hængsling til en højtliggende konsol.

Forhjulene er ophængt i korte og lange triangelarmer »vendt den rigtige vej« og forbundet med en krængningsstabilisator. Der er skruedefjedre, teleskopdæmpere og skivebremser ved alle fire hjul.

Motoren har tørsumpsmøring med separat olietank for at få den bedst mulige køling af olien, transmissionen har sit eget smøresystem, radiatoren ligger altid foran i vognen, og benzintankene kan man flytte lidt med i forhold til den ønskede vægtfordeling, men den normale anbringelse er i vognens sider.

Med denne vogn vandt BRM verdensmesterskabet i 1962, og dermed var bladet for alvor blevet vendt i BRM's historie. De engelske vogne er igen blevet dominerende på banerne, men i motorsporten er der aldrig tid til at hvile på laurbærene, for 1965 sæsonen bliver afslutningen på den nuværende formel.

Til hvilken nytte

Det kan være både morsomt og lærerigt at se et godt motorløb – kan være – men i det store og hele er både bil- og

motorcykelløb som al anden konkurrence kedsommeligt, hvis det bliver hverdagskost. Efterhånden som man bliver lidt ældre, føler man også, at det er revnende ligegyldigt, *hvem* der går først i mål, hvorimod det altid er interessant at finde ud af, *hvorfor* han blev nummer et. For kørerne er motorløbet stadig lige interessant hver gang, og teknikken bag det hele bliver aldrig trætende.

Det er meget væsentligt for hele den tekniske udvikling, at motorsporten tvinger til fremskridt på alle punkter. Motorsport som »prøvelaboratorium« for standardbiler giver jeg ikke fem øre for, da der ikke findes et eneste element i en standardbil, der ikke langt bedre kan afprøves på et laboratorium, men motorsporten stiller krav om ny udvikling og nye ideer, som tilbehørsfirmaer, metalurger, olieindustrien og mange andre simpelthen må prøve at indfri, hvis de skal følge med i den merkantile konkurrence. Hvad der er godt nok til den almindelige forbruger er nemlig ikke godt nok til motorsporten, og er man kommet forud med dæk, olie eller støbeteknik ved at kunne opfylde et af motorsportens krævende ønsker, så kan man ved samme lejlighed også forsøge at komme forud på det merkantile marked. Skivebremserne gives i reglen som et eksempel på et af bilsportens gaver til standardproduktion, men i sandhedens interesse må det fastslås, at de oprindelige skivebremser til sportsvognene beregnet for Le Mans var uegnede til personvognene, og det var ikke mindst laboratorierne, der foretog den nødvendige »omskoling«. Men sportens »regnvejrslås« blev til de nu så almindelige højhysteresedæk, den første 16-cylindrede BRM havde to uafhængige hydrauliske anlæg til bremsene, før dette blev lov i sportsreglementet, og personbilernes to-kreds system er nok i højere grad af født af sportsreglementet end af forslaget til indførelsen af to-kreds system fremsat her i SMJ, men den tekniske landvinding kommer i nok så høj grad frem i masser af små detaljer.

(fortsættes side 388)

For Rygere

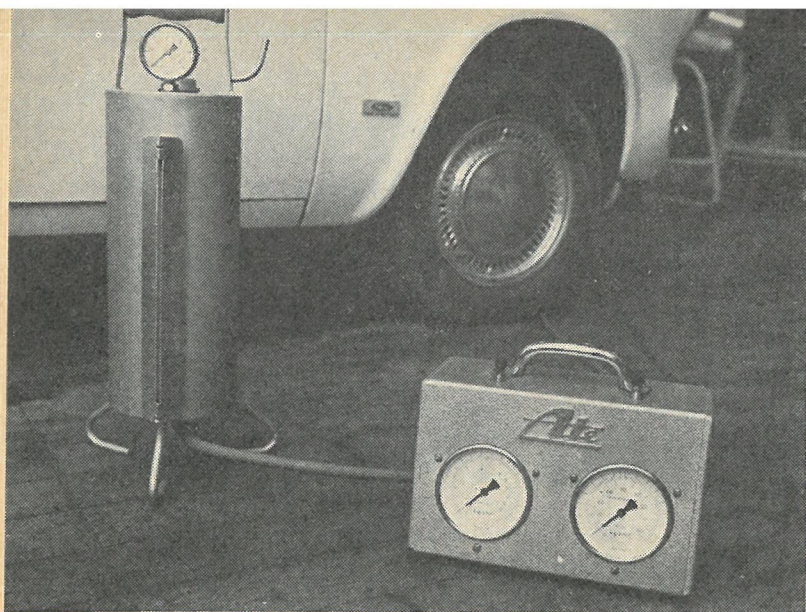


...nu
også
med
filter...

I den nye Pall Mall filter får De den samme gode, fyldige tobak der overalt har gjort Pall Mall til cigareten for rygere...

i al fald
Pall Mall





Ate udluftnings- og påfyldningsapparat til 5 l bremsevæske, og dobbeltmanometer til trykprøvning af hydrauliske bremssystemer.

Interesserer vi os ikke nok for bilens bremsler?

Apparat til afprøvning, justering og udskylning af hydrauliske bremsler burde være standardudrustning på ethvert værksted.

Mange bilister fortrinsvis vel nok i de yngre årgange er først helt lykkelige den dag, det lykkes dem at knibe 10 HK og 15-20 km højere topfart ud af deres køretøj.

Er man så naiv at spørge dem, hvad de har gjort for at øge vognens bremsekraft i samme takt, vil de fleste svare:

- Bremserne? De er gode nok. Det gælder jo om at komme frem.

Det er nok et lidt for flot og farligt synspunkt. Man skal i realiteten bruge en bremsekraft på 10-12 gange mere end motor-kraften, fordi et køretøj i fart repræsenterer en, man kunne fristes til at

sige uhyggelig bevægelsesenergi. Den regnes ud med denne formel:

$$A_E = \frac{1}{2} \frac{G}{9,81} \left(\frac{V}{3,6} \right)^2 \text{ i mkg.}$$

A_E er bevægelsesenergien, G køretøjets vægt og V hastigheden i km/t. Sætter vi f. eks. vægten til 2.000 kilo og hastigheden til 50 km/t, bliver bevægelsesenergien 19.685 mkg.

Nu er 50 km i timen som bekendt en ikke overdrevet anvendt hastighed. Vi passerer den ganske vist nogle gange i løbet af dagen, men de fleste har svært ved at få speedometernålen til at standse

der, selv hvor det er påbudt med skilte. Tager vi 100 km i timen i stedet for, vokser bevægelsesenergien til ca. 78.400 mkg. Det siger bedre end mange ord, hvorfor bremserne nødvendigvis skal tages med på råd, hvis man vil øge bilens motorstyrke og tophastighed.

Hold dem i orden

Kan man ikke se nogen udvej til at forbedre bremserne, er det i hvert fald muligt at holde dem i forskriftsmæssig orden. Det er der ikke mange der gør. Hånden på hjertet? Hvor mange gange har De fået olien udskiftet i Deres bils hydrauliske bremsesystem? Nej vel. Men den skal i realiteten udskiftes hvert andet eller tredje år tildels afhængigt af, hvor meget man kører. Olien bliver nemlig træt, og den bliver snavset, der rives små gummi- og aluminiumpartikler løs fra hoved- og hjulcylindrenes stempler og sætter sig i klemme i bl. a. tilførselskanalerne fra udligningsbeholderen til hovedcylindren, herved kan der slippe luft ind i systemet, og så har vi miséren. Man kan pumpe som en rasende med pedalen, før bremserne virker, fordi luften i modsætning til olien lader sig trykke sammen. Når den situation opstår, kører de fleste bilister ind til deres værksted og får udligningsbeholderen fyldt op, og så tror de, alt er i den skønneste orden. Men næste morgen, når de mikroskopiske luftblærer i bremsesystemet er søgt sammen og har dannet større bobler, kan man igen få lov at optræde i rollen som orgel-bælgetræder. Det er altså ikke nok, at man sørger for at der altid er tilstrækkelig olie på bremsesystemet, den skal også skiftes ud med passende mellemrum, og ved den lejlighed skal hele bremsesystemet helst skylles igennem for urenheder.

Specialudrustning

Til dette arbejde er en specialudrustning nødvendig, en udrustning der desværre ikke findes på alle værksteder herhjemme. Men det er på vej. Blandt andre har Peter Skarring, Guldborgvej, Køben-

havn, forsynet en række værksteder med bremsemåleudstyr fra de tyske Alfred Teves værker i Frankfurt am Main, Ate Lockheed, hvis generalrepræsentant Skarring er i Danmark.

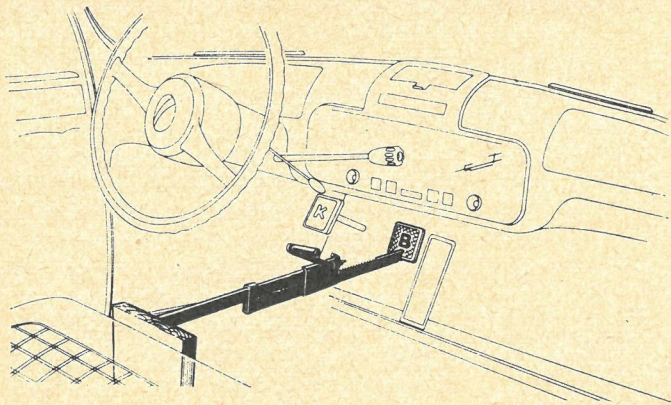
Bremsekontrol-instrumenterne består bl. andet af et trykprøveapparat, der tilsluttes en bils bremsesystem ved den lettest tilgængelige udluftningsventil, f. eks. ved venstre forhjul. Apparatet har såvel et lavtryks- som et højtryksmanometer spændende over henholdsvis fortrykket i bremsesystemet, det vil sige trykket i rørforbindelser og cylindre, når bremsepladen er i frigangsstilling. Fortrykket skal være fra 0,5 til 1,2 kg pr. kvadratcentimeter, ellers er der en fejl et eller andet sted. Det er i reglen en af tre ting:

*Bundventilen i hovedcylindren er defekt, eller der har sat sig et eller andet i klemme i ventilsædet,
fjederen i hovedcylindren er blevet for slap, eller der er en lækage et sted i systemet.*

Når måleapparatet skal bruges ved højere tryk, f. eks. ledningstryk under brug af bremserne, skiftes der automatisk fra lavtryks- til højtryksmanometret. Ledningstrykket prøves på omtrent samme måde, idet man trykker bremsepedalen så langt ned, at højtryksmanometret på instrumentet slår ud til maksimalt 100 kg/cm², og så sætter man en »Dovenlars«, eller som den mere teknisk korrekte hedder, en pedalstøtte i klemme mellem pedal og sæde. I løbet af 10 minutter må trykket være faldet maksimalt 10 %, og så må det ikke synke mere. Fortsætter trykfaldet, er der en utæthed i systemet et eller andet sted, og det skal selvfølgelig udbedres med det samme.

Vejpatruljeudstyr

I flere lande bl. a. i Frankrig er politiets vejpatruljer udstyret med Ate Lockheed bremseprøveapparat, og har man mistanke om, at en vogns bremses ikke er i orden, bliver de kontrolleret for tryk- og trykfald i systemet på stedet.



Bremsepedalen holdes i bund af den her viste spærre eller »dovenlars«.

Medens de nævnte apparater udelukkende bruges til kontrol af bremsesystemer, fremstiller Ate Lookheed andre til påfyldning og udluftning af hydrauliske bremsesystemer. Det største af disse, ARC 50 type 2 RN, har i øvrigt det hele i eet både manometre til trykprøvning af anlæg, pumpe til udskylning af bremses, og påfyldnings- og udluftningsudstyr. Andre typer kan kun lufte ud og fylde på.

Udluftning og påfyldning af bremsevæske med disse apparater foregår også via en let tilgængelig udluftningsventil, der med en slange forbindes til apparatets bremsevæskebeholder. Ventilen åbnes, og der pumpes bremsevæske ind i systemet, til det står 2 cm fra udligningsbeholderens top. Derefter lukkes udluftningsventilen, bremsepedalen trædes ned til et par centimeter efter frigangens ophør, og pedalstøtten sættes på. En efter én forbindes udluftningsventilerne med en slange, hvis anden ende stikkes ned i en glasbeholder med bremsevæske. Beholderen skal være et godt stykke over væskehøjden i udligningsbeholderen på bilen. Der åbnes enkeltvis for udluftningsventilerne, til der strømmer ren bremsevæske fra slangen op i glasbeholderen, altså til der ikke længere synes luftblærer i den. Det er vigtigt at huske på, at den bremsevæske, der pumpes ud i glasset, ikke må bruges igen, og at man passer nøje på, at bremsevæske, der skal bruges i systemet ikke kommer i berøring

med lakerede dele. Olien kan nemlig opløse forskellige lakker, og blot de mindste partikler af sådanne i bremsesystemet kan få katastrofale virkninger.

Det er måske også på sin plads at nævne, at når man skiller sin vogns hydrauliske bremsesystem ad, evt. for at rense det eller for at udskifte tærede stempler/gummimanchetter og lignende, skal man ikke anvende værktøj eller instrumenter med skarpe kanter. Blot den mindste lille ridse i en af bremsesystemets mekaniske dele kan senere føre alvorlige ubehageligheder med sig.

Den bedste olie

Det kan også få kedelige følger at spare et par kroner ved at bruge en billigere bremsevæske, ikke mindst hvis bilen er udstyret med skivebremser. Dårlig bremsevæske har ofte for lavt kogepunkt, og da man med skivebremser har varmen omtrent i direkte forbindelse med bremsevæsken – bremseklodserne bliver rygende varme, og stemplerne ligger lige bag dem – kan der let opstå »kogning« i dårlig bremsevæske. Det betyder det samme som at have luft i systemet, og den virkning kender de fleste. Af en virkelig god bremsevæske må man forlange, at den holder samme viskositet op til et par hundrede grader celcius og ned til minus 50 grader.

Læs her om den tekniske baggrund for den nye

shell **super** motor oil

I de senere år er der sket adskillige tekniske og videnskabelige fremskridt inden for området motorolie. - Nu introduceres den nye Shell Super Motor Oil, - olien der dækker de fire SAE-grader 10W, 20W, 30 og 40, hvilket - i forbindelse med en helt ny sammensætning af additiver - giver en hidtil uopnåelig beskyttelse af motoren mod alle følger af „motor-stress“.



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

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

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

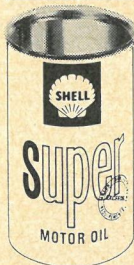
hvert enkelt tilfælde langt over gennemsnittet. Resultatet af slamprøven (sekvens V) var ikke alene tilfredsstillende - det var forbløffende: Shell Super Motor Oil opnåede 49 points ud af 50 mulige! Herefter blev der yderligere foretaget en tredobbelte sekvens V prøve samt en sekvens V prøve på en brugt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

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

Undgå følgerne af motor-stress, skift til



super

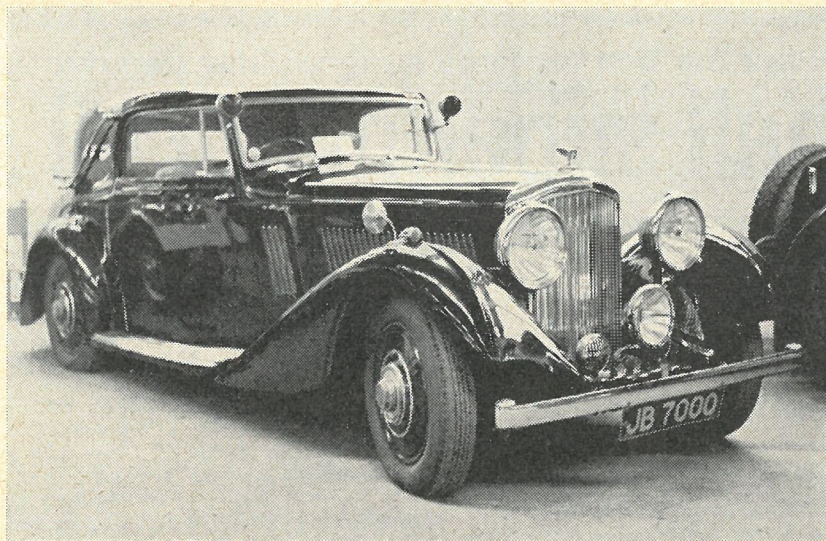


motor oil

fire olier i een dunk

Velkommen hos Shell

36A



Der er præg af skønhed og styrke over de kostbare førkrigsvogne – et præg, der aldrig vil kunne genskabes. (Bentley).

Svensk slot bliver til nyt bilmuseum

Glimt fra et besøg på det svenske Skokloster Museum. Der synes at være gået mode i, at grever, baroner m. fl. omskaber deres slotte til bilmuseer.

Den svenske baron Rutger von Essen, Skokloster, er en nær ven af englænderen, Lord Montagu de Beaulieu, der især er kendt for sit berømte bilmuseum.

Efter at den svenske baron har set, hvilken stor succes hans engelske ven har fået med sine gamle biler – måske har han også skelet lidt til vor egen baron Raben-Levetzau på Aalholm Slot – har von Essen besluttet også at indrette bilmuseum på Skokloster.

I kælderen er der allerede indrettet restaurant, og i år arrangeres kombineret bil- og bådture fra Stockholm til Skoklo-

ster, hvor man så dels kan betragte de store kulturhistoriske samlinger, der i forvejen findes, dels kigge på gamle biler.

Udtrykket gamle biler er måske ikke helt korrekt, da det foreløbig er begrænset, hvad der findes af veteranbiler på Skokloster.

De biler, der findes, er alle af høj klasse og alle meget interessante; men at det ikke alle er veteranbiler, vil De forstå, når vi fortæller, at man blandt de forskellige køretøjer finder en af de få elektriske biler, der findes i Sverige, en

Milburn Light Electric. Af andre ganske specielle ting huser man en Citroën B11, der har tilhørt afdøde generalsekretær Dag Hammarskjöld.

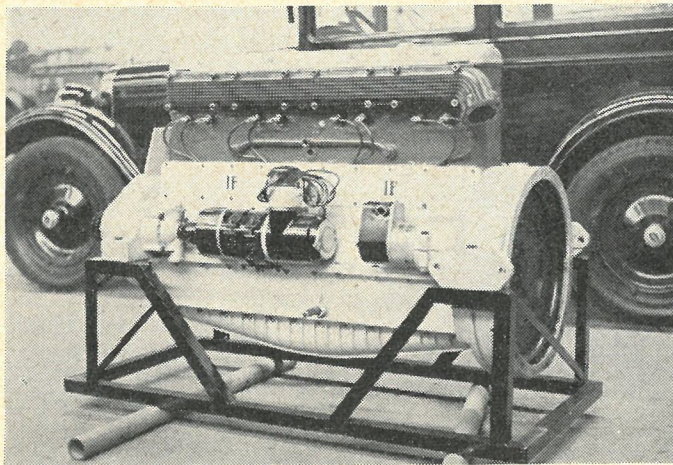
Museets Delage D8 er sandsynligvis et af de mest velholdte eksemplarer i verden. Sammen med en Alfa Romeo 1750 og en pragtfuld Bentley er disse vogne tre værdige repræsentanter for nogle af mellemkrigsårenes herlige køretøjer.

Museets ældste vogne er en Peugeot 1897 og et eksemplar af Oldsmobile

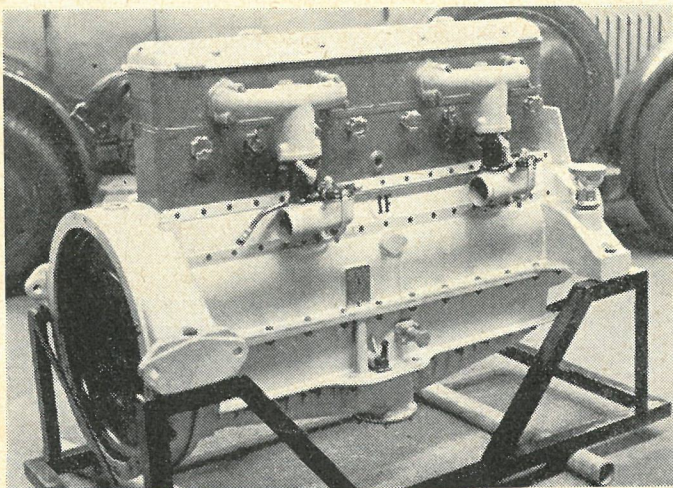
1903, der var verdens første massefremstillede bil, og som blev fremstillet i det dengang enorme antal af 3000 eksemplarer.

Af lidt nyere årgang kan nævnes en Locomobile fra 1914 og en Rolls-Royce 1926, desuden findes der modeller af Vauxhall og Dodge fra tyverne.

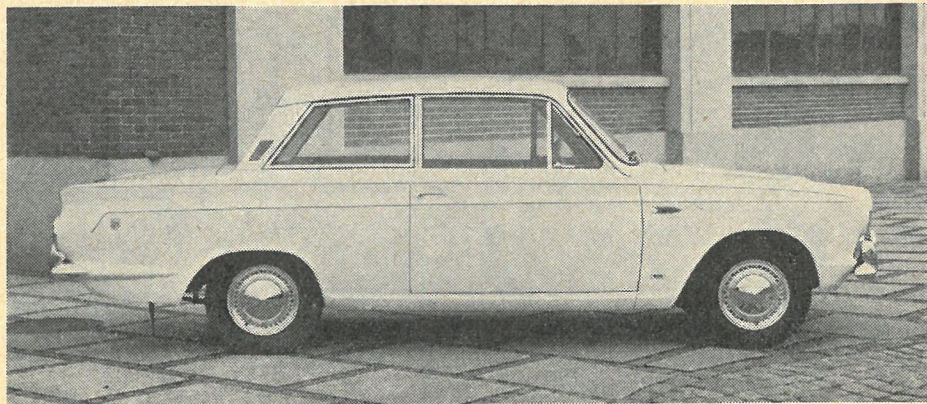
Et antal motorcykler indgår i museets samling, og blandt disse findes en af Husquarna fabrikkens berømte to-cylindrede TT-maskiner.



Skokloster Museet har en motor fra Isotta-Fraschini type 8A.



Der er virkelig gjort noget ud af motorens udseende.



Der er intet prangende eller usædvanligt ved Cortina GT, der i det ydre kun adskiller sig fra standardmodellen ved det lille GT emblem på bagskærmen og pyntefælgene – sidstnævnte er en teknisk uskik, men man kan jo altid pille dem af. På den nyeste model er der kommer pyntelister på siderne.

FORD CORTINA GT

Da de engelske Ford-fabrikker i 1962 sendte Cortina på markedet, blev man på mange måder overrasket af denne bil, fordi den på visse punkter virkede som et negativ af kendte normer. For eksempel virkede interiøret meget billigt og absolut blottet for enhver smag eller ethvert forsøg på at give et gedigent indtryk, medens den mekaniske finish tilsyneladende lå væsentligt over den almindelige standard. Køreegenskaberne levede ikke alene op til motoreffekten, men »overlevede« motorens præstationer, hvis De forstår, hvad jeg mener. I modsætning til tidligere Ford-modeller var støjni-veauet lavt, og motoren gav ingen mislyde fra sig selv ved de højeste omdrejningstal, og benzinforsbruget var overordentligt lavt for en vogn af denne størrelse. Kort sagt – det var en bil med mange udviklingsmuligheder lige fra interiøret til motoreffekten.

De mellemliggende år har fuldt ud retfærdiggjort dette synspunkt, da den yderst fornuftige familievogn ikke alene er blevet tunet af private, men også er blevet forsynet med en større og kraftigere motor under betegnelsen Cortina Super (1,5 liters motor på 65 hk SAE mod Cortina 1198 ccm og 53 hk SAE). Den sidstnævnte motor blev grundlaget for fabrikkens Rallye-vogn, der tillades tunet i ret væsentlig grad ifølge sportsreglementet. For en ordens skyld skal det nævnes, at 1,5 liters motoren på 65 hk er den samme, som benyttes til Corsair. En mere civiliseret form for tuning finder vi i Cortina GT, i hvilken 1,5 liters motoren er bragt op på 85 hk SAE ved 5200 omdr/min, men det er i forhold til den oprindelige standardmodel også en effektforøgelse på over 60 %, medens egenvægten kun er steget med under 4 % eller med 30 kg. Resultatet er naturligvis

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

blevet noget i retning af en ulv i fåreklæder, hvilket ikke mindst fremgår af accelerationstiderne – Cortina bruger 25,2 sekunder fra stående start til 100 km/t, medens Cortina GT klarer samme opgave på 13,8 sekunder.

Inden vi ser nærmere på det, der skjuler sig bag »GT«, må vi gøre nærmere rede for Corsair. Recepten til denne vogn må betegnes som en let og rummelig personvogn udført som to-dørs coach eller fire-dørs sedan. Al overflødig vægt er sparet, hvilket vil sige, at konstruktionen er blevet gjort tilstrækkelig vridningsstabil, men heller ikke mere, og der er ingen overflødige ornamentter. Selvfølgelig kunne der spares yderligere vægt ved brug af letmetal til topstykket i motoren og andre steder, men dette er tillige et prisspørgsmål, og Cortina sælges til en

yderst konkurrencedygtig pris, når størrelsen tages i betragtning.

Opbygningen er i øvrigt klassisk engelsk Ford, hvilket betyder forhjulene ophængt efter system McPherson og baghjulene ophængt i langsgående blad-fjedre. Den overkvadratiske 1,5 liter motor har samme boring som 1,2 liter motoren, men slaglængden er forøget til 72,74 mm fra 58,16 mm. I det almindelige transmissionssystem indgår en fuld-synkroniseret fire-trins gearkasse med guldgearstang.

Pladsforholdene kan simpelt hen betegnes som gode overalt og på alle leder – en langbenet person kan indstille forsædet til en passende kørestilling, og han kan derefter sætte sig om på bagsædet bag førersædet og også der have rigelig plads til sine ben.



Der er linie over en Cortina GT, men det er ubegribeligt, at man på vore moderne biler holder fast ved det unødvendigt store luftindtag. Sidespejlet og hjælpelygterne er ikke standardudstyr, men de københavnske Ford-forhandlere leverer bl. a. sidespejl for det beløb, der dækkes af leveringsomkostningerne.

Ser vi så lidt nærmere på GT-modellen er karrosseri og hjulophængninger uforandret blot med lidt ændret fjederkarakteristik af bagfjedrene, der også har kraftigere dæmpere. Motorens kompressionsforhold er sat op til 9:1 (8,3:1 i Supermodellen), der benyttes en Weber registerkarburator foruden et friere åndedræt for motoren, hvilket har sat effekten op til 85 hk SAE (78 hk DIN) ved 5200 omdr/min.

Den ret lange gearstang i standardmodellen er blevet erstattet af en kort gearstang og remote-control indbygget i en konsol over kardantunnelen, og i denne konsol er der bag gearstangen et rum, hvis låg tjener som armlæn mellem de to forsæder – på bagsiden af konsollen er der indbygget et askebæger til bagsædepassagererne.

Interiøret i GT-modellen virker alt andet end billigt med den gode polstring af sæderne (plastibetræk), et nydeligt forpanel og et ordentligt rat. Instrumenteringen omfattes af tre runde instrumenthuse foran ratstammen, og til venstre sidder omdrejningstælleren med indbygget kontrollampe for fjernlys, midt for ratstammen sidder speedometeret med kilometertæller og ladekontrollampe, og til højre er der i det runde instrumenthus indbygget benzinstandsmåler, kølevandstermometer og olietrykmanometer. På hver side af speedometeret er der en kontrollampe for blinklyset. Til venstre for omdrejningstælleren sidder kontakten til viskerne (drejende bevægelse), og når man trykker på kontaktknappen, pumper man tryk på vindspejlvaskeren. Til højre på forpanelet sidder chokeren, og både blinklyskontakt og lygtekontakten er anbragt til venstre på ratstammen – lygtekontakten dirigerer alle tre lygteføringer. Håndbremsen er udført som et paraplyhåndtag ved den gennemgående pakkehylde under forpanelet, men dette arrangement falder ikke helt i tråd med det øvrige, sportslige tilsnit. Til højre på forpanelet er der et aflukkeligt handskerum. Udstyret er ikke alene omfattende og pænt udført, men også hensigtsmæssigt

med kontakter, der kan findes i blinde, let aflæselige instrumenter, store askebægre og behagelig kørestilling.

Køreegenskaberne

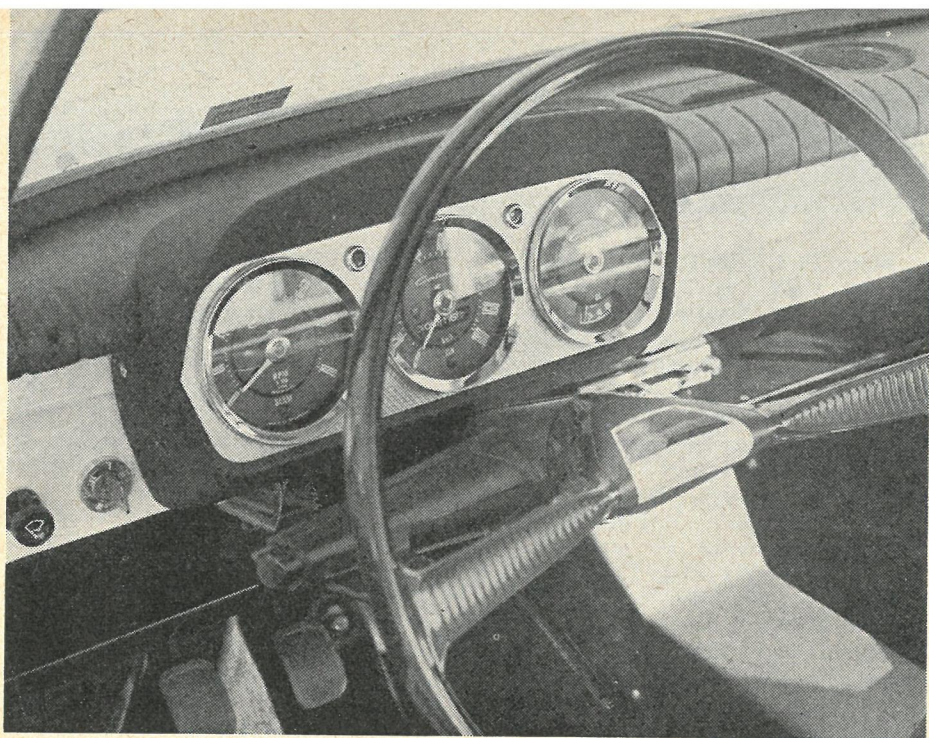
Motoren startes med tændingsnøglen anbragt til venstre for ratstammen, og chokeren kan næsten omgående sættes ud af funktion, uden at dette mærkes på motorens trækraft. Allerede ved den første start er man ikke i tvivl om, at accelerationsevnen ligger over middel, og når man prøver en virkelig kraftig acceleration, mærker man for en gangs skyld presset i ryggen.

Den korte gearstang er anbragt helt rigtigt, og den har så korte skiftebevægelser, at man kan hvile sin højre arm på armlænet mellem forsæderne og foretage alle gearskiftninger med små bevægelser i håndledet.

Styringen er præcis og svinger mellem neutral og let understyring, medens der ikke mærkedes noget til den svage overstyringstendens, der kunne optræde under visse omstændigheder med Cortina, men dette kan både skyldes den ændrede karakteristisk af baghjulaffjedringen og den specielle dækmontering, idet vognen var monteret med 590×13 Road Speed (standardmontering er normaldæk 5,60×13).

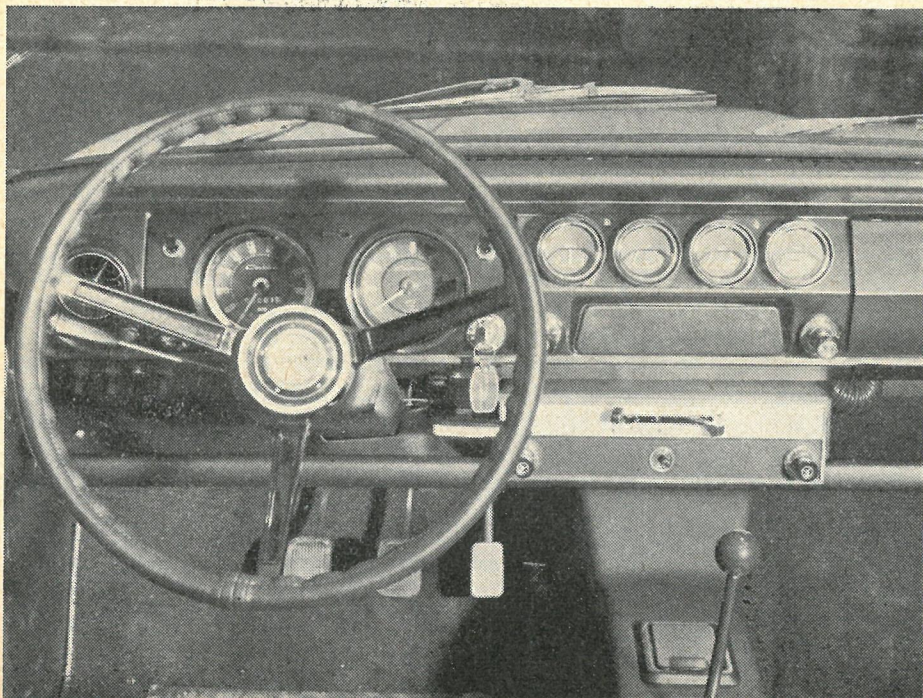
Cortina GT præges af udpræget sportsikkerhed uden udskridninger selv ved ret hård kørsel på en kroget vej, og denne egenskab i forbindelse med en præcis styring giver vognen en overlegen manøvreevne også under absolut vanskelige forhold.

På ujævne veje har man usædvanlig god kontakt mellem hjul og kørebane, når man tager i betragtning, at der er tale om en stiv bagbro. Den ændrede fjederkarakteristik har ikke ændret noget ved det forhold, at et baghjul kan slås mærkbart op fra kørebanen, når det rammer en skarp kant som et fremstående kloakdæksel eller lignende, men tværgående, bølgeformede riller anfægter ikke stabiliteten, og selv når man accelererer gennem et sving med en sådan vejbelæg-



Således er instrumenter og forpanel udført på den prøvekørte vogn, men det er ændret på den nyeste udgave, der hidtil kun er kommet til landet i nogle ganske få prøveeksemplarer.

Således er instrumenterne placeret på den nyeste model, der har fået amperemeter. Askebægeret er flyttet ned til konsollen over kardantunnellen, og der er kommet selvstændig friskluftventilation i begge sider af forpanelet, og lygtekontakter m. m. er flyttet ned under forpanelet i venstre side, hvilket må betragtes som et tilbageskridt. Det såkaldte Le Mans betræk på rattet er ikke standardudstyr.



SPECIFIKATIONER

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

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 80,96 mm, slaglængde 72,74 mm, slagvolumen 1498 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 85 hk (SAE) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,4 kgm ved 3600 omdr/min. Litereffekt 56,7 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,543:1, 2,396:1, 1,412:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,60-113.

Hjulophængning: Forhjul i McPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Fabrikat Girling, type: Forhjul skivebremser. Baghjul: Tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4267 mm, total bredde 1574 mm, total højde 1384 mm, akselafstand 2489 mm, sporvidde for 1260 mm, bag 1260 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 36 liter, oliesump rummer 3,6 liter, kølesystem 7,2 liter. Egenvægt 825 kg. Effektivvægt 9,7 kg/hk. Tophastighed 152 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 28 km/t. Drejeradius 5,2 m.

Pris: Kr. 24.998,-. (Fire-dørs kr. 26.052,-).

Særlige bemærkninger: DIN-effekt: 78 hk. Drejningsmoment DIN: 12,6 kgm. Oktantalsbehov: Minimum 95. Karburator: Weber 28/36 DCD 16/18. Tændrør: Champion N 4, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 10°, ventilsillerum I: 0,25 mm, U: 0,60 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 24-30 p.s.i., baghjul 24-30 p.s.i. Gearkasse rummer 1,0 liter SAE 80 E.P. Differentiale rummer 1,1 liter SAE 90 Hypoid.

ning, mærkes der ingen steppen med baghjulene.

Med den kraftige motor har man moment nok til at dreje baghjulene igennem i fedtet eller glat føre, og er det blot en smule glat kan man ved moderat gas få baghjulene til at spinde i andet gear. Dette kraftoverskud kan man naturligvis udnytte til at fremkalde en moderat bagvognsudskridning for at hjælpe vognen rundt i et skarpt sving, men kan man ikke lide nogen form for udskridning, skal man behandle gaspedalen med varsomhed, når man kører i et lavere gear gennem et sving. Det er naturligvis disse pålidelige og dog sportbetonede køreegenskaber, der har gjort Cortina GT til en foretrukket og sejrrig rallye-bil.

Med en litereffekt på 56,7 hk SAE og et effektivt middeltryk på 9,8 ato (efter SAE) er motoren ikke usædvanlig hårdt tunet, og skønt det maksimale drejningsmoment ligger ved 3600 omdr/min, er

motoren tilpas smidig til almindelig, daglig kørsel. Man kan gå ned til 40 km/ i i topgear med ganske ubesværet motor-gang, og vognen kører tilmed jævnt i topgear ved 35 km/t, men motorgangen er da lidt hård som tegn på, at den er spændt for hårdt for. Det er imidlertid indlysende, at man netop i en bil som denne benytter sine gear, og hvis man er ude efter en virkelig hård acceleration, tåler motoren et langt højere omdrejningstal, end det er hensigtsmæssigt at udnytte. Eksempelvis vil det ved en maksimal acceleration være lidt tvivlsomt, hvor man skal skifte fra andet til tredje gear, da man indenfor et ret stort omdrejningsområde kan foretage gearskiftet med næsten samme accelerationstid. Andet gear trækker først ud ved 80 km/t svarende til 6800 omdr/min, og derfor bliver man naturligvis i andet gear under accelerationsprøven til 80 km/t, da man derved sparer en skiftning, men un-

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,55 l/100 km (15,3 km pr. liter)
80 km/t	7,38 l/100 km (13,6 km pr. liter)
100 km/t	9,37 l/100 km (10,68 km pr. liter)
120 km/t	10,61 l/100 km (9,4 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	3,1 sek.
0- 60 km/t	5,8 sek.
0- 80 km/t	9,1 sek.
0-100 km/t	13,8 sek.
0-400 m	18,9 sek.
50- 80 km/t i topgear	9,2 sek.
60-100 km/t i topgear	12,3 sek.

der accelerationsprøven fra stående start til 100 km/t kan man lige så godt skifte ved ca. 5800 omdr/min, da man alligevel må tage skiftningen før eller senere. Det væsentlige er imidlertid, at der selv ved de højeste omdrejningstal ikke kommer en mislyd fra motoren, og man har på den måde et meget stort register at spille på. Under den daglige kørsel lader man dog sjældent motoren komme op over 5000 omdr/min.

Under almindelig kørsel kan man naturligtvis skifte gear uden videre, men ved lidt sportsbetonet kørsel med nedgearing fra større hastigheder bruger man naturligvis dobbelt udkobling, og det er en af de få gearkasser, med hvilken man for alvor mærker en lettelse i selve skiftebevægelsen, når man selv fungerer som synkronisator frem for at overlade arbejdet til syncromeshkoblingerne.

Retningsstabiliteten er perfekt lige til tophastigheden, hvor vognen er ganske ubesværet at køre, og tophastigheden er i medvind over 160 km/t. Da vognen er forholdsvis højt gearet og yderligere var blevet opgearet med ca. 5,3 % på grund af de lidt større dæk, blev med- og modvind mærkbar ved de større hastigheder, og trods svag vind blev tophastigheden noteret til 160 km/t i medvind og 144 km/t i modvind, hvilket giver en generel tophastighed på 152 km/t. Dette er lidt mere end fabrikken lover, men også her kan den højere gearing spille ind sammen med en gunstig barometerstand og lav temperatur, så man gør sikkert

klogt i kun at regne med de lovede 148 km/t.

Også i denne udgave er Cortina'en støjsvag, hvad motor og transmission angår, men i den prøvekørte vogn var der udpræget vindstøj ved de højere hastigheder, og støjen skyldtes ventilationsruderne og et særligt sidespejl. I den nyeste udgave, der endnu ikke er kommet til landet, medens disse linier skrives, er der selvstændige friskluftkanaler og afgang for ventilationsluften efter samme system som i de nye Taunus modeller, men alligevel har man beholdt ventilationsruderne, der er blevet helt og aldeles formålsløse – forstå det, hvo der kan.

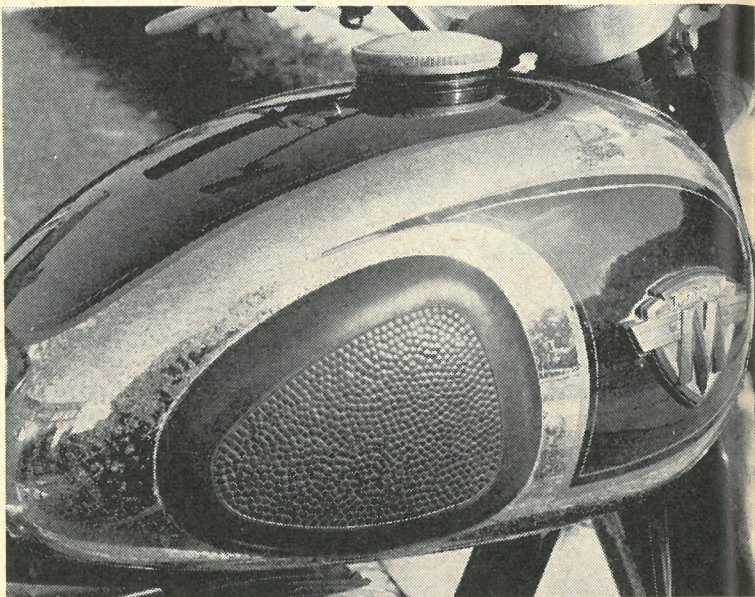
Bremserne er på GT modellen udformet som skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene, og de er effektive og pålidelige, men kræver et ret stort pedaltryk ved en maksimal opbremsning fra større hastigheder.

Varme- og ventilationsanlægget er fortræffelig og let at indstille til en passende temperatur, da kold og varm luft blandes i varmeapparatet efter ønske. Hvis man føler, at der pludselig bliver for varmt i vognen, slår man blot håndtaget over til koldt, og der kommer øjeblikkelig kold luft til defrosterkanalerne. Som i de fleste varmeapparater var omskifterspældet også i dette tilfælde utæt, så selv om man dirigerede luften – endda kold luft – til defrosterspalterne, kom der alligevel en strid strøm af varm luft ind ved fødderne, hvilket naturligvis kan være meget

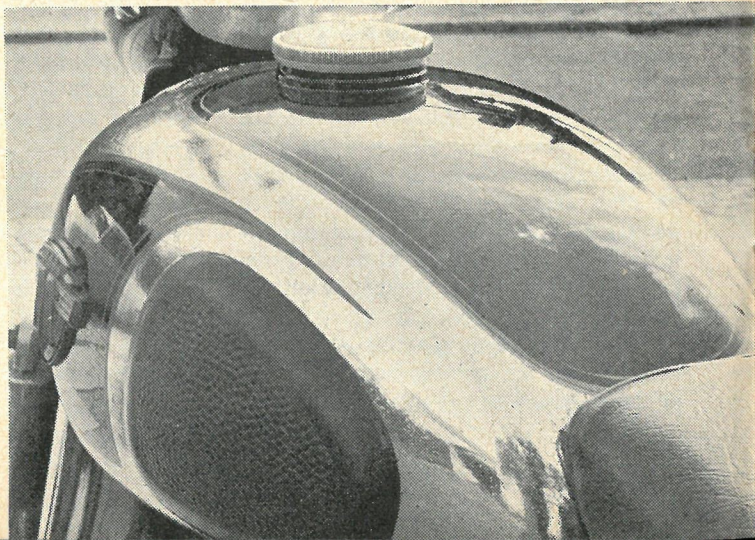
(fortsættes side 388)

Midler og mål

Gammel forkromning har tilbøjelighed til kraterdannelser, fra hvilke en rød rustmasse siver ud og dækker hele den forkromede flade, men et sådant rustangreb kan stoppes effektivt.



Når den løse rusthinde er vasket af med et rustfjernende middel og løse skaller ved »kraterne« er fjernet, påstryger man en gennemsigtig plastichinde, og der vil ikke vise sig den mindste smule rust.



Nogle betragtninger over ekstraudstyr og gennemprøvede midler og metoder til køretøjets vedligeholdelse.

Af Mogens H. Damkier.

Så længe vi har den tårnhøje afgift på motorkøretøjer her i landet, vil vore biler og motorcykler næppe blive betragtet som forbrugsvarer, der blot skal smides bort efter et bestemt tidsrum, men på den anden side har den stigende levestandard bevirket, at ikke så få bilister stikker sig selv en forfærdelig masse blår i øjnene ved at påstå, at skattevæsenet betaler, når de udskifter bilen. Selv hvis det er en 100 % forretningsbil kan skattevæsenet end ikke komme til at betale halvdelen af udgiften til en nyanskaffelse, men lige gyldigt hvilken betragtning man anlægger skal både biler og motorcykler være velholdte i den tid, man skal køre i eller på dem, og desuden skal de indrettes på en sådan måde, at de i videst mulig udstrækning passer til ejeren.

Selvfølger er der masser af mennesker, der aldrig afvasker en motorcykle, medens de udbedrer opståede skader ved hjælp af en kæmpemæssig rørtang og en hammer, og der er ligeledes masser af bilister, der blot fra tid til anden sender vognen til vask og almindelig rengøring, og ved en hensigtsmæssig indretning forstår de nogle henslængte puder med færdselstavler og bilens nummer i stramaj eller korssting, eller hvad det nu hedder. Blandt dette blads læsere er der imidlertid nok en del, som finder fornøjelse i at indrette og holde køretøjet på rette måde, og det er navnlig af hensyn til dem, at denne artikel er skrevet.

Vi har sikkert hver især vore egne ideer, specielt yndlingsværktøj og ganske

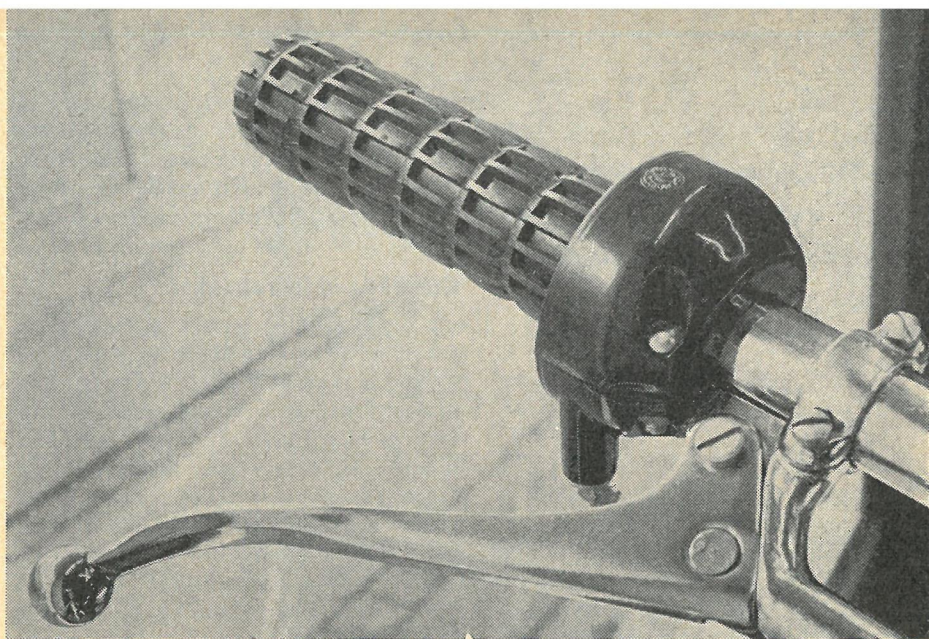
bestemte gennemprøvede midler, der har vist sig effektive. Når jeg derfor remser sådanne midler op, så er det ikke fordi, disse er de eneste saliggørende, men fordi de er gennemprøvede og fundet i orden.

Gør lidt ved indretningen

Det er i grunden ganske utroligt, hvad man kan vænne sig til. Man kan år ud og år ind sidde aldeles rædselsfuldt på en motorcykle eller i en bil, men nu har man en gang fundet sig til rette med forholdene, og så gør man ikke noget ved sagen, før man en dag er optændt af en ubændig energi, som ikke umiddelbart kan finde udløsning.

De fleste motorcyklister godkender uden videre fodhvilernes og styrets højst tilfældige indstilling, den dag de overtager maskinen, og selv om denne indstilling slet ikke passer til deres legemshøjde, arm- og benlængde med mere, så tager de det som givet, at sådan er nu den motorcykle, og så må man bare vænne sig til den. I mange tilfælde vil man både sidde og køre bedre, hvis man indstiller både styr og fodhvilere på en sådan måde, at man indtager en passende afslappet kørestilling, hvilket vil sige let foroverbøjet uden dog at hvile på armene og så vidt muligt med låret vandret og underbenet lodret. Desuden vil man føle sig væsentligt bedre tilpas, hvis man monterer et godt sidespejl, der vel at mærke viser et billede af den bagved liggende vej og ikke blot et spejlbillede af kørerens venstre skulder og arm.

Visse motorcykler, navnlig de store twin modeller, kan ved bestemte omdrejningstal opvise nogle højst ubehagelige vibrationer i styret, og forudsat at motoren er ordentligt fastspændt i stellet, er der ikke noget videre at gøre ved det, fordi det er motorens dynamiske afbalancering, der forårsager disse højfrekvente vibrationer, men man kan dog anskaffe et par af de nye håndtag fremstillet af en speciel plasticholdig gummilegering. Disse håndtag har en celleformet overflade, der ikke alene giver et godt greb om



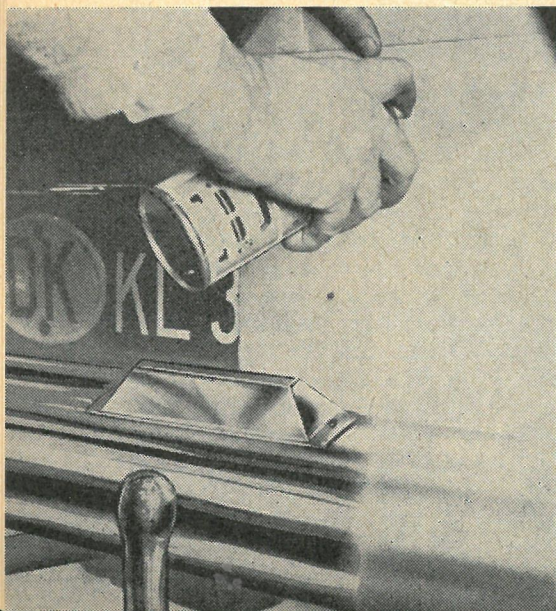
Denne type håndtag giver ikke alene et godt greb i styret for sportskørere, men gør også vibrationerne i visse maskiner mindre mærkbare.

styret, men som også i vid udstrækning formindsker generende vibrationer (fås hos BSA).

Noget lignende kan gøre sig gældende i bilerne, og det er navnlig førersædets stopning, der med tiden falder sammen, og i mange tilfælde kommer køreren til at sidde for lavt i forhold til rattet, hvilket kan give ømme skuldre og arme. Netop med siddestillinger er det ganske små ændringer af målene, der kan blive

udslagsgivende, og i virkeligheden skal man kun anskaffe en meget tynd hynde for at rette op på kørestillingen.

Bilernes sæder er blevet noget bedre i de senere år, men i reglen får man ikke tilstrækkelig støtte over lænden. Det er nu også en ret umulig opgave at fremstille bilsæder, der passer lige godt til alle personer uanset højde, benlængde og format iøvrigt, men der findes udmærkede indretninger til at støtte ryggen med,



Når BA-BU chrom spray skal sprøjtes på en kofanger, bør man holde et stykke pap eller en avis foran vognens lak. Plastichinderne er også udmærkede til at beskytte akkumulatorpoler og tændingsanlægget, men skal man beskytte højspændingskablerne mod fugt, skal arbejdet gøres omhyggeligt, og det er da bedre at benytte penslen og fremstille en forsejling rundt om højspændingsledningernes bøsninger i fordeleren. Silicone er imidlertid et bedre middel til beskyttelse mod fugt.

Et plasticmiddel i sprøjtedåse er stærkt fortyndet, og derfor må de dele, der skal påsprøjtes ikke være for kolde, da plasticbinden i så tilfælde bliver mælkeagtig. Midlet er derfor bedst til navkapsler og lignende, der kan afmonteres og tempereres passende.

og noget af det bedste og nemmeste er et lille rygstød på et beslag, som kan anbringes mellem sædehynde og rygstødet. Selve ryglænet ligner det ryglæn, som sidder på en almindelig kontorstol, og det kan indstilles til en passende højde, men det er ikke velegnet til to-dørs vogne med nedfældbart ryglæn til forsæderne.

Bilens indretning byder på utallige muligheder, og det har tit undret mig, at ikke en eneste bilfabrik har fundet ud af, at der i bilen indrettes et rum til eventuel indbygning af en radio, medens kun de færreste biler har bilradio monteret. Dette radiatorum er blot lukket med en klap, som simpelthen fjernes ved radioens montering. Det kunne imidlertid ikke blive så bekosteligt at erstatte denne klap med et skuffelignende rum, og da rummet i reglen sidder midt på forpanelet, ville man have et glimrende sted til solbriller, cigaretter og andre ting, som det er godt at have ved hånden, men som sædvanligvis anbringes i handskerummet, der i langt de fleste biler er anbragt længst muligt fra kørerens. Et sådant rum kan man imidlertid meget let fremstille som husflid, hvadenten man vil benytte sammenloddet blik foret med plastic, træ eller sammenlimede plasticplader.

Dækpladen til radiatorummet kan også benyttes som instrumentbord til ekstra instrumenter som olietryksmåler eller kølevandstermometer, eller man kan anbringe kontakter til hjælpelygter m. m. i pladen. Hvis pladen kun er et gitter med lidt stof på bagsiden, kan den naturligvis erstattes af en regulær plade, der er mere velegnet til montering af instrumenter eller kontakter.

I min egen vogn har jeg anbragt en skydemodstand i denne plade, og denne modstand er skudt ind på ledningen fra viskerkontakten til viskermotoren, og på den måde har jeg variabel hastighed på viskerne, der oprindeligt kun havde én hastighed, som var lidt for hurtig til tåge og støvregn. Man kan bruge en af de skydemodstande, der benyttes til at dæmpe instrumentlys, og udgifterne bliver kun en bagatel for denne store beha-

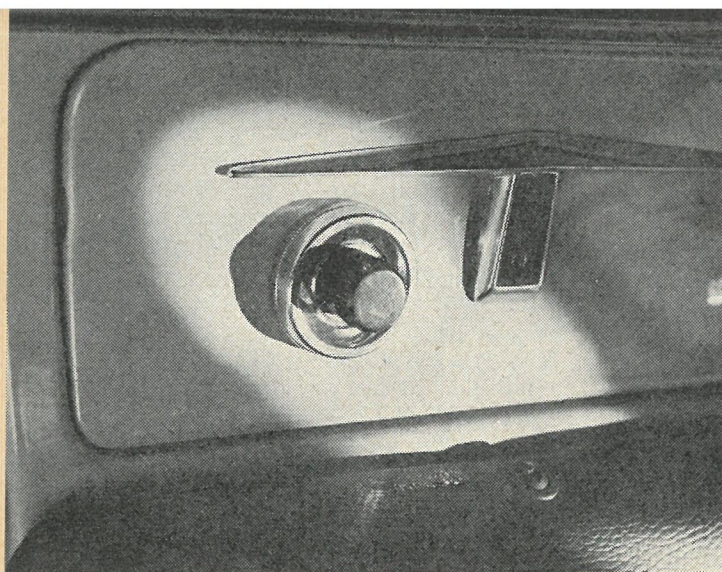
lighed – i let regn behøver man ikke mere ustandselig at tænde og slukke viskerne, men kan køre med konstant, lav viskerhastighed.

I mange biler er luftindtaget til ventilationssystemet ret beskedent dimensioneret, og i forbindelse med et tæt karosseri kræves der næsten et åbentstående vindue for at få tilstrækkelig luftgennemgang, men ventilationen bliver ikke altid ligeligt fordelt i vognen, og i visse tilfælde kan der opstå ubehagelig træk. Man kan fremstille en hensigtsmæssig afgangskanal for ventilationsluften i de fleste biler, hvis man ved hylden under bagruden anbringer et par kanaler med ca. 35–40 mm i diameter og ved hjælp af plastic- eller gummislanger forbinder disse til baghjulets skærmerkasser. Sådant set skulle det være tilstrækkeligt at føre forbindelsen ud til bagagerummet samt at forbinde bagagerummet med skærmerkassen, men bliver der lukket for ventilationsluften, kan der opstå et mindre undertryk i bagagerummet, og så får man vejsnavs ind i rummet. De nødvendige studse kan udformes som rørstykker med gevind i den ene ende og to flade møtrikker, der spændes sammen om baghylden. Undertiden kan det være lettere at føre slangeforbindelsen ned gennem vognbunden, så den udmunder under vognen eventuelt i den bue, der skal give en stiv bagaksel bevægelsesmulighed til affjedringen, men det afhænger naturligvis af de forskellige konstruktioner.

De mange former for færdigt udstyr behøver vi iøvrigt ikke at komme ind på her, for vi har tidligere omtalt Kenlowe's elektriske blæsere og forseglede kølesystemer, servoforstærkere til bremses med rigelig højt pedaltryk (kun i forbindelse med fire-takt motorer) og forskellige former for hjælpelygter og instrumenter.

Man har mange effektive hjælpemidler

Når man taler om en velholdt bil eller motorcykle, betyder det jo ikke udelukkende et strålende ydre og en god meka-



Lemmen over radio- rummet kan anvendes som instrument- eller kontaktbord, eller man kan simpelthen fjerne lemmen og fremstille et rum til solbriller og andre småting. Her vises en skydemodstand til regulering af viskermotorens hastighed, og en sådan kan monteres for et meget beskedent beløb, når bilens viskermotor kun er beregnet til at køre med én hastighed.

nik, men også en helt igennem ulastelig funktion. Hvadenten man kører på motorcykle eller i bil, kan dugdannelser være generende. Værst kan det være med motorcyklistens briller, der på en kølig og regnvåd dag kan dugges komplet til, medens man holder ved et trafiksignal. Dette kan modvirkes ved hjælp af de almindelige dugstifter, som benyttes til korrigerende briller, men skal et sådant middel være tilstrækkeligt effektivt, må der ikke blankpoleres helt og holdent, og derfor kan der ved natkørsel komme generende lysreflekser. Man kan derfor med større fordel benytte det dugmiddel, der har vist sig mest velegnet til bilernes ruder nemlig A-21-C, blot har det ikke så langvarig virkning i forbindelse med motorbriller på grund af de ret store fugtmængder, der skyldes fordampning fra øjnernes naturlige fugtighed.

Følger man brugsanvisningen, kan man holde bilens ruder fri for dug i to til fire uger ved en enkelt behandling, der kan udføres hurtigt. Det er blot vigtigt, at ruderne er omhyggeligt rengjorte eventuelt med sprit og rene klude, og det er også meget vigtigt, at det påsmurte middel får lov til at tørre i de foreskrevne fem minutter inden efterpolering, men den smule arbejde, man skal præstere, op-

vejes til fulde af den behagelighed, dugfri ruder giver.

Trafikfedt på vindspejlet kan være uhyre generende, da det fedtede lag af viskerbladene emulgeres sammen med regnvandet til en uklar hinde. Meget ofte gør servicestationerne bilisterne en bjørnetjeneste ved at rengøre forruden med et vaskeskind, der ikke er fri for silicone opsamlet fra polermidler med dette på mange måder udmærkede stof. Vindspejlet er rent og flot, indtil viskerne kommer i funktion, for så bliver ruden både stribet og mat. De almindelige tilsætningsmidler til vandet i vindspejlsvaskeren kan ikke klare en fedtet forrude, hvis der er rigeligt med silicone og olie (fra kørebanen), men et middel som Ka-allt (Bro's kemiske fabrikker) kan gøre ruden klar. Man stopper vognen, kommer nogle dråber af den ret tykke, mælkede væske på vindspejlet, og lader viskerne arbejde et øjeblik i regnvejret, så er ruden i orden. Hvis man polerer udvendige sidespejle og eventuelt sideruden udvendigt med dette middel, vil man også have fornøjelse af sidespejlet i regnvejr.

Medens vi taler om silicone, så fås dette middel i sprøjtedåser til forskellige formål. Gummilisterne holder sig bløde, når

de behandles med silicone, og de fryser ikke fast, hvis der skulle trænge vand ind ved dørene. Natparkerede biler kan om morgenen have startvanskeligheder, fordi der er fugt på højspændingskabler, tændrør og fordeler, men hvis man efter en rengøring giver disse dele et overtræk af silicone, vil man ikke blive generet af fugt – det samme gælder naturligvis for motorcykler og scootere. En smøring af dørlåsene med silicone vil også forhindre fastfrysning. MS 4 Silicone Spray er et udmærket middel.

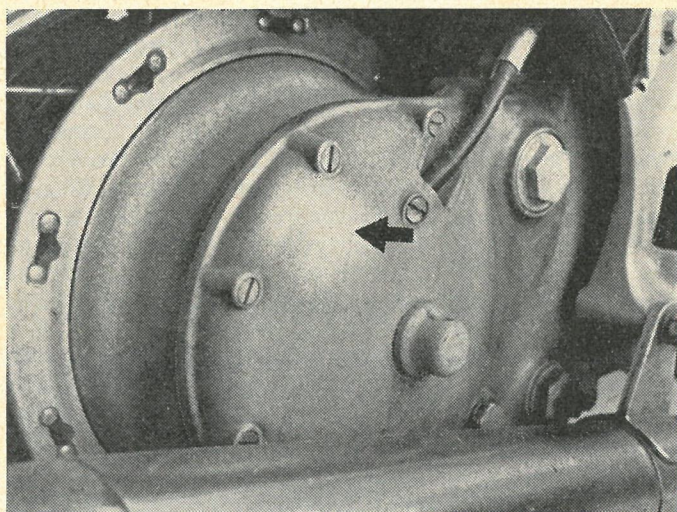
Startvanskeligheder kan bortset fra defekt eller afladet akkumulator samt for stor elektrodeafstand også skyldes snavset motorrum med et solidt lag olie og støv på tændrørsledninger og tændrør. Renlighed er også en god ting, når det gælder motoren, og en motorvask er ingen overflødig luksus. Til dette formål er der mange udmærkede midler som Gunk, Duncan og lignende, der sprøjtes eller pensles på de snavsede og fedtede dele, fra hvilke det hele spules bort helst med varmt eller lunkent vand. Disse midler giver tilstrækkelig affedtning og fuldstændig rengøring, og så er de komplet uskadelige i modsætning til de absolut farlige midler, der benyttes til total affedtning. Forøvrigt ser man ofte farlige

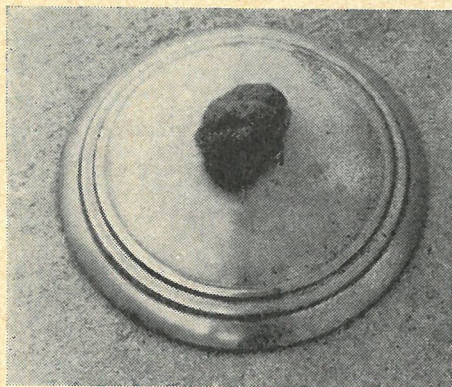
midler anvendt aldeles skødesløst på mange værksteder, skønt sådanne midler er beregnet til lukkede og sikrede anlæg. De ufarlige rensmidler er også udmærkede til at fjerne oliepletter på garagegulvet, hvilket dog kun vil sige den fedtede del af pletten. Resten fjernes med nogle granulerede korn ved navn MOP (Castrol).

Hvis man imprægnerer et betongulv med Junkers B2N – et plasticbindemiddel – vil olie imidlertid ikke kunne trænge ned i gulvet, der derfor bliver let at renholde, og vand vil ikke blive bundet af gulvet. I stedet for et fugtigt garagegulv får man vandet til at trille bort på grund af gulvets fald, og vognen kommer til at stå mere tørt, hvilket kan kaldes en primær rustbehandling.

Rustbehandling af biler og scootere har tidligere været beskrevet i selvstændige artikler, og vi har kun den bedste erfaring med et middel som Tectyl, der sprøjtes ind i alle hulrum og på undervognen – i vore øjne er det rent vanvid at tage en ny bil i brug, hvis den ikke har fået en sådan rustbeskyttende behandling, men det har vi jo sagt før. I ny og næ kan man komme lidt vandfortrængende olie ind bag pyntelisterne, og til dette formål er et produkt som Castrol's DW

Upoleret letmetal kan være vanskeligt at rengøre, navnlig når det er begyndt at korrodere. En let polering med fint ståluld renser metalfladen helt i bund. Det lille felt ved pilen er behandlet med ståluld.





Også anløbne navkapsler af letmetal kan poleres og renses med ståluld.

Fluid nr. 10 fortrinligt. Denne og lignende vandfortrængende olier giver også en god beskyttelse af forkromede dele, men der skal påføres et lag efter hver vognvask.

Den bedste beskyttelse af forkromede dele får man utvivlsomt ved at give de forkromede flader et overtræk med klar, gennemsigtig plastic, der kan fås strygeklart i dåser (Klaro fra fa: Suntra, Hvidovre). Ikke mindst forkromede dele, der allerede er angrebne, kan beskyttes med en sådan plastichinde, der skal påføres med en vis forsigtighed, da det kan beskadige lakerede dele. Et tilstrækkeligt tykt lag kan senere fjernes i hele flager, men iøvrigt kan man bruge cellulosefortynder.

En ældre motorcykle med ar på tankens forkromning kan være ret plagsom, fordi rustangrebene gennem hullerne i kromlaget giver et ræverødt overtræk på hele tanken. De rustbeskyttende olier, der tørrer til en fast hinde, slides for let af, og de fedtede olier er ikke behagelige at have på tanken. Derfor fjerner man rusten med Castrol's Flick easing oil, Mobil Penetrating eller lignende, og tørrer godt efter. De små kratere rundt om de angrebne steder fjernes – man kan med forsigtighed bruge blødt ståluld – og plastichinden påføres med to påstrygninger og mellemliggende tørretid. Derefter er en ellers umulig tank ikke alene pæn at se

på, men den kan også stå ude dag og nat, og der viser sig aldrig en rustplet.

På større flader som kofangere kan det være vanskeligt at påføre det hurtigt-tørrende plasticmateriale tilstrækkeligt jævnt med en pensel, medmindre man fortynder en smule med cellulosefortynder – der skal benyttes en flad pensel med fine og bløde hår. Hvis man ikke vil rustbeskytte en ny og pæn kofanger på denne måde, kan man med fordel påføre et lag af plastichinden på kofangerens underside, der er mest udsat for rust.

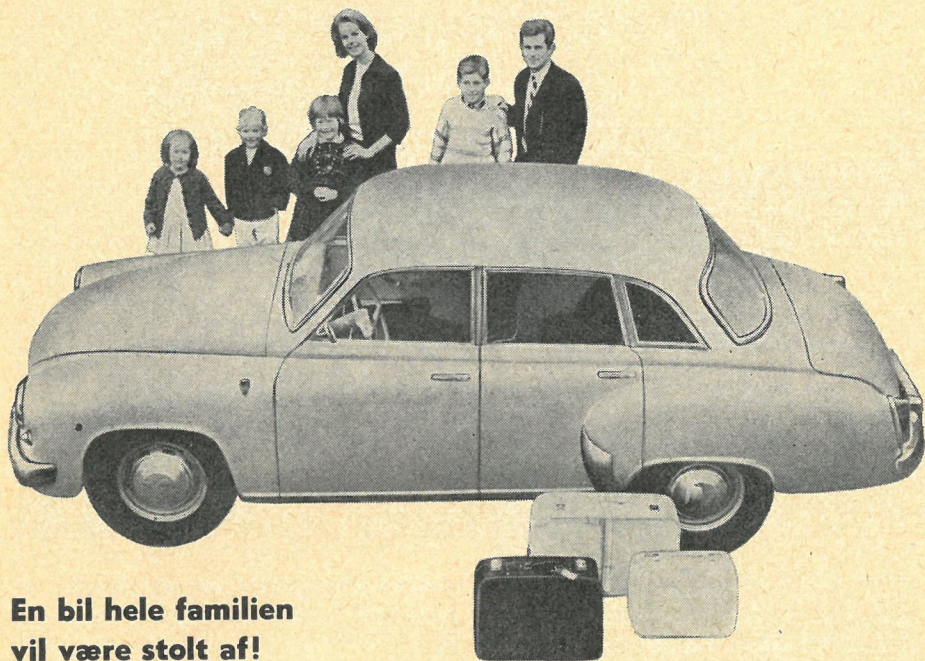
Et lignende plasticprodukt i sprøjtedåse er for nogen tid siden kommet i handelen under navnet BA-BU (J. C. Hempeles Skibsfarve-Fabrik A/S). Det er for så vidt lettere at have med at gøre, når det drejer sig om større flader, fordi det kan sprøjtes på i et jævnt lag, og det er lettere at fjerne i en samlet hinde. Det beskadiger ikke lakken, blot man ikke berører lakoverfladen umiddelbart efter påsprøjtningen, men man skal alligevel bestræbe sig på ikke at ramme de lakerede dele. Skal man gøre det helt rigtigt, må man foretrække at påstryge Klaro på kanter, tynde lister og f. eks. bagsiderne på kofangerne, medens man sprøjter BA-BU på de større flader.

Letmetal angribes også af fugt og luft, og der kan med tiden dannes et hvidt, pulveragtigt lag, som yderligere vil binde fugten. Man kan polere med ståluld, men en ny husholdningssvamp til aluminiumkøkkentøj er næsten endnu bedre til f. eks. letmetalfælge på motorcyklen – kluden hedder Scoth-Brøte, grøn.

Vi har sikkert hver især vore yndlingsprodukter til at polere lakken med, og visse lakeringer kræver tilmed en ganske bestemt polish, men jeg har i ganske særlig grad kastet mig over et produkt, der hedder PL 5. Det skal benyttes et par gange om året, medens lakken står pænt efter hver vognvask i den mellemliggende tid. Dette middel er efter min mening det bedste til at fjerne insektlig fra forpartiet og det bedste til at polere forkromede dele. Er lakken snavset, ikke

Stor bil til små penge

Forhjulstræk. Fin vejbeliggenhed, 590 × 15" dæk, 3:6 cyl., 2 takts spillevende motor, 1000 ccm, 48 hk SAE, 4 trins synkroniseret gearkasse med friløb i alle gear. Tophastighed 125 km. Chassisramme. – Lydisoleret karrosseri af 0,9 mm plade, 4 brede døre. Fin benplads. – Ingen kardantunnel. Behagelige formpolstrede sæder. Stort rummeligt bagagerum, vinduesvasker, cigartænder, indbyggede askebægre i ryggen af forstolene, kølerjalousi, lys i motorrummet og lys i bagerummet.



En bil hele familien vil være stolt af!

Import:

Sydfyns Auto Import A/S
Svendborg – Tlf. 1299

Import Norge:

Firma Eurobil A/S
Rådhusgaten 17, Oslo
Tlf. 42 72 81 – 41 22 63

WARTBURG
1000

Alle bilers krav kan imødekommes: Fra 90 til 100 oktan!



Det er bilens kompressionsforhold, der i det væsentligste er afgørende for, hvilke krav de forskellige motorer stiller til benzinsens oktantal . . .

Kun hos BP kan De vælge mellem 5 forskellige benziner med 5 forskellige oktantal til 5 forskellige priser.

Oktantalsbehovet for Deres bil kan De få oplyst på enhver BP Service-station.

Hvad sker der, hvis De ikke tænker i oktantal ved valg af benzin? Ja, enten køber De for dyr en benzin, eller også får De ikke fuld

glæde af Deres motor – alt efter om De kører med for højt eller for lavt oktantal.

De kører bedre – billigere med BP SUPERMIX . . . 5 benziner, 5 oktantal, 5 priser.



SUPERMIX

mindst på grund af industrirøg eller oliefyrenes fedtede sod, renses den fortræffeligt med et siliconeholdigt produkt ved navn Klaro, der også giver lang tids glans og holdbarhed. Den gode gamle polervoks i fast form giver måske en finere glans end noget af de mere moderne midler, men hvis man ikke ligefrem træner til verdensmesterskabet i sværvægt, er det et næsten uoverkommeligt arbejde at polere en bil på den måde, når først man er blevet forvænt af de mere moderne produkter.

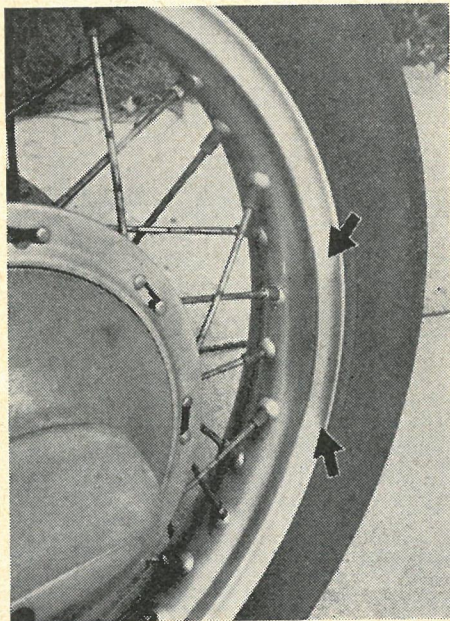
Foruden de regulære produkter finder man frem til mange mærkelige ting. I sin tid irriterede det mig voldsomt, at de oliemættede luftfiltre, der nu mest benyttes til motorcykler, i løbet af meget kort tid mistede olien, der ikke havde tilstrækkelig vedhængsevne. Under et besøg hos Mobil Oil gjorde jeg ihærdigt vrøvl over dette forhold, og ved fælles hjælp fandt vi frem til et specialprodukt beregnet for maskiner i tekstilindustrien, hvor det er af største vigtighed, at olien har en særlig vedhængsevne, så der ikke drypper olieklatter på de vævede stoffer. Ved forsøg med Etna Oil nr. 3 fra Mobil opnåedes en betydelig mere effektiv filtervirkning, og ved gentagne forsøg over en bestemt distance kunne jeg fastslå, at luftfilteret var 40 % mere effektivt, når denne olie benyttedes (målt i vægtenhed af støv efter udvaskning og indtørring). Til motorcyklen bruger jeg stadig denne olie, men De må ikke blive fornærmet på tankpasseren, hvis han ikke har den eller ikke kender den, for det er et industriprodukt, men han kan skaffe den hjem.

De molybdendisulfidholdige smøre-

Letmetalfølge har også tilbøjelighed til at korrodere, og man må være varsom under rensning for at undgå ridser, da selv små ridser kan blive begyndelsen til et udmattelsesbrud, hvor mærkeligt det end kan lyde. Til dette formål er Scotch-Brite (grøn) udmærket. Det er en stålsvamplignende klud beregnet til husholdningen. På det lille stykke mellem pilene er det hvide, pulveragtige lag fjernet.

midler er fortræffelige til mangt og meget. Til motorcyklens kæder kan de anvendes, hvis man ikke foretrækker grafitholdig olie (føres af Castrol), og til bowdenkabler er disse smøremidler absolut de bedste. Hvis man gør sig den ulejlighed at lodde et kabels nippel af, trække det indvendige kabel ud og smøre det rigeligt med molybdendisulfidholdigt fedt, så er det smurt mange år frem i tiden. Man kan til dette formål benytte Molykote G eller Moly Slip Grease – sidstnævnte er også fortræffelig til strømfordelere, fordi det simpelthen ikke kan smelte. Samme produkt benytter jeg til hjullejer, dørhængsler og meget andet, hvilket uden tvivl ville forarge en tysk tekniker langt ind i hans fornærede sjæl, da der findes langt billigere smøremidler til sådanne formål, men jeg synes, at det er herligt at have det hele i en enkelt tube.

Før sagde jeg noget om at lodde en nippel af, men jeg har erfaring for, at masser af motorcyklister (og også mere almindelige mennesker) er bange for no-



get med lodning, bl. a. fordi de hverken har det ene eller det andet til dette formål. Er der tale om større loddearbejder, skal det indrømmes, at man kan blive vanvittig af mindre end at bruge en elektrisk loddekolbe, der ofte viser en udpræget modvilje til blot at blive lunken, og er man tillige husejer, vil man før eller senere vandre til isenkræmmeren for at anskaffe en blæselampe. Loddevand kan ikke købes, men det fremstiller man ved at komme zink i saltsyre, indtil det simpelthen ikke kan fortære mere zink – små stykker ad gangen, hvis man skal undgå for voldsom kogning og ubehagelig dampudvikling.

Det bedste middel til rigtig vedligeholdelse er viden og indsigt, så glem ikke at læse

»Min bil og jeg« og
»Motorcyklehåndbogen«

Fås hos boghandlerne og



TEKNISK FORLAG

Skelbækgade 4 . København V . (01) 44 HI 16801

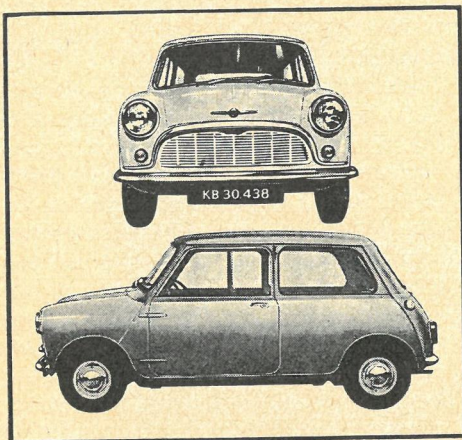


I det hele taget er det godt at råde over det nødvendige værktøj, og det kan skære langt ind i ens indre, når man ser biler og navnlig motorcykler, der er blevet trakteret med rørtænger og lignende uhensigtsmæssigt værktøj. Et sæt godt værktøj er ikke uoverkommeligt i pris, og med faste nøgler samt topnøgler fra 10 til 28 mm, speciel lang topnøgle til tændrør, momentnøgle og skralde kan man næsten klare alle reparationer på kontinentale køretøjer, medens man selvfølgelig benytter tilsvarende værktøj i tommemål til engelske biler og motorcykler.

Selvfølgelig gemmer der sig også mangt og meget i mit værktøjsskab, men samlingen af værktøj vokser i reglen frem med behovet, og selvfølgelig anskaffer man kun det værktøj, man kan bruge og har brug for. I skabet er der også en Kinsman pumpe med trykregulator til pumpning af dækkene i kold tilstand, og den betaler sig i det lange løb, fordi dækkene holder længere, når de altid er korrekt pumpet.

Hvis man kommer ud for at skulle rense et kølesystem i en bilmotor med letmetaltopstykke, skal man vogte sig meget, da mange af de i handelen værende midler angriber aluminium ret kraftigt. Til dette formål kan jeg anbefale Prestone's Heavy-Duty Cooling Cleaner, der er uskadeligt for letmetaltopstykke, blot man retter sig efter brugsanvisningen. Blot må man være klar over, at dødningehovederne på etiketten ikke blot er til pynt, for midlet er absolut giftigt, og det skal omgås med varsomhed eller endnu bedre: med yderste varsomhed.

Med disse ret enkle midler er man i stand til at holde sit køretøj i fin form, og man kan indrette det på en mere hensigtsmæssig måde. Dette skal som nævnt blot betragtes som erfaring med en række produkter, og forhåbentlig har læserne også fået et par ideer med på vejen. Hverken en bil eller en motorcykel skal pyntes op som et overlæst juletræ, men er der decideret noget, der ikke passer en, så skal det laves om.



Lige ud
ad landevejen..!

Rigelig plads, også til familien - Hydro-
lastic affjedring, der giver fremragende
køreegenskaber, vejbeliøgenhed og kurve-
sikkerhed - og en kørselsøkonomi på op
til 18 km på literen. Motoren foran - ben-
zintanken bagi. Intet under, at Morris
Mascot er populær i dag og vil blive ved
at være det. For den er allerede nu en
»klassiker«. Forlang en prøvetur i Deres
nye Mascot.

MORRIS MASCOT

54

VINDER AF MONTE-CARLO LØBET 1964 OG 1965



Til alle VW-ejere

Når De skifter tændrør, så gør Dem selv
den tjeneste at forlange CHAMPION
TYPE L-87 Y

CHAMPION

VERDENS MEST SOLGTE TÆNDRØR



Hillman Super Minx Mark III leveres med motoren i to forskellige tuningsgrader, nemlig enten med en effekt på 62 hk ved 4400 omdr./min., eller med 84 hk ved 5000 omdr./min., og det er den sidstnævnte version, vi har prøvekørt.

Trods en forholdsvis beskedne total-længde på 4220 mm og en egenvægt på 1065 kg køreklar, hører Hillman Super Minx til de mere rummelige mellemklassevogne, og tilsyneladende dikteres totalhøjden af ønsket om, at englænderen stadig skal kunne køre bil iført en eller anden voluminøs hovedbeklædning, en totalhøjde på 1460 mm i dag må siges at være en del over middel.

Opbygningen er helt igennem traditionel med et stift fire-dørs karosseri, for-

hjulophængning bestående af korte- og lange triangelarme affjedret af skruefjedre og den stive bagbro ophængt i langsgående bladfjedre.

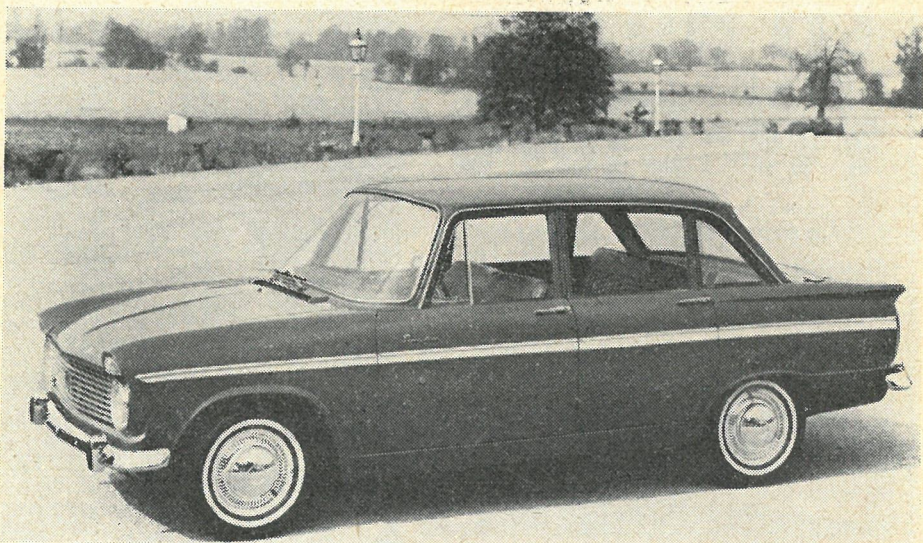
Den overkvadratiske motor med 81,5 mm i boring og 76,2 mm i slaglængde er for så vidt en gammel bekendt, men i den kraftige udgave er kompressionsforholdet sat op til 9,1:1, og der er en anden knastaksel, der lader indsugningsventilen lukke senere, medens udblæsningsventilen åbner lidt tidligere og lukker lidt senere end på 62 hk-motoren. Desuden benyttes en Solex registerkarburator, men indsugningsmanifolden virker lidt gammeldags med sine skarpe kanter. Ventildækslet er fremstillet af støbt letmetal, der giver en god tæthed for olie, og motoren holdt sig i det hele

HILLMAN SUPER MINX SPORT MARK III

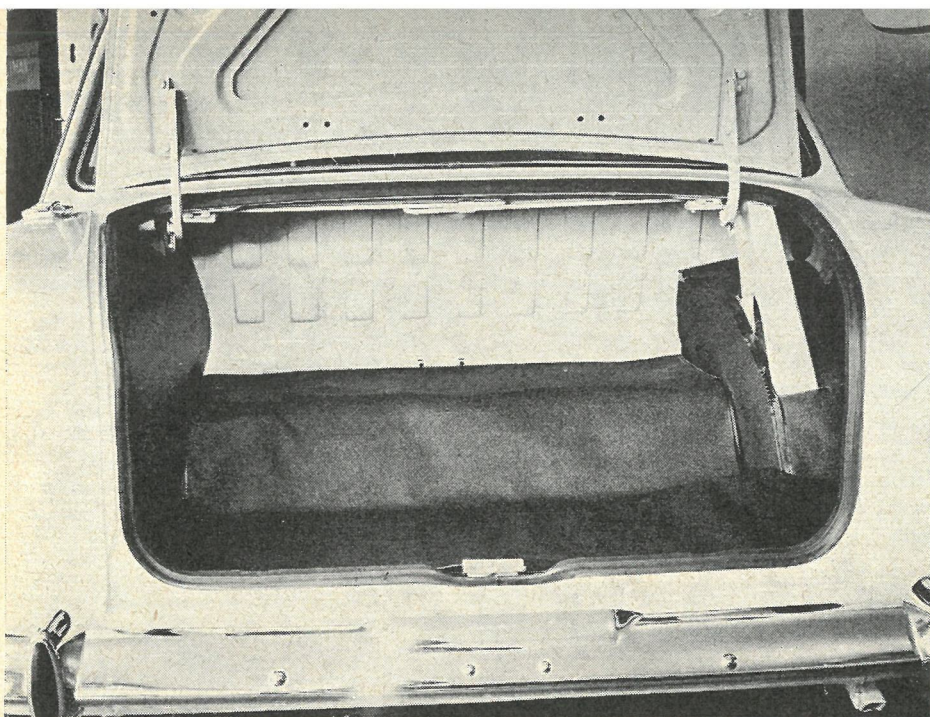
SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER



Hillman Super Minx er stadig lidt mere rummelig end de fleste mellemklassevogne.



Bagagerummet er både rummeligt og regulært i faconen.

taget pænt ren under hele prøvekørslen. Motorrummet er overskueligt, men det havde været en bedre løsning, om man havde anbragt akkumulatoren i motorrummets venstre side, hvilket ville give bedre tilgængelighed for benzinpumpe og fordeler, eller man kunne i det mindste have anbragt pumpen lidt længere tilbage på motorblokken.

I transmissionssystemet indgår en fortrinlig fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse med ringsyncromesh og gulgearstang med remote-control. Gearkassen optager en del plads i vognens indre uden dog at virke generende, selvom den er temmelig tæt på gaspedalen.

Bagagerummet har en regulær facon, og det er rummeligt. Benzintanken er indbygget i venstre skærmmkasse, og et aflåseligt quickfiller dæksel er anbragt øverst på venstre bagskærm. Reservehjulet er anbragt under bagagerummets gulv i en nedsænkkelig holder, der betjenes med hjulsvinget og en bolt under bagagerummets måtte.

Interiøret

Interiøret er nydeligt med velformede sæder, men også her er der plasticbetræk, der må anses for at være helt og aldeles uegnet til indtræk i biler. Personlig har jeg den indstilling, at skal jeg anskaffe en ny vogn, der på alle måder tiltaler mig, bortset fra at den er forsynet med plasticbetræk, så vil jeg forlange den leveret med uldent betræk, og kan det ikke lade sig gøre, kan forhandleren beholde vognen selv. De separate forsæder har rigelig indstillingsmulighed i længderetningen, og ryglænenes vinkel kan også reguleres i passende aftrapning.

Forpanelet er belagt med træfinér, der ellers er forbeholdt de noget dyrere engelske vogne, muligvis som en service for overtroiske englændere, der skal røre ved træ i situationer, hvor vi andre mere nøgterne mennesker banker under bordet. Hvis en englænder er så formastelig at konstatere, at det er lang tid siden, han har haft en punktering, må han samtidig røre ved noget træ, hvis der ikke umiddelbart efter skal melde sig et fladt hjul.

Tre runde instrumenter er anbragt foran ratstammen med kølevandstermometeret anbragt lidt til venstre for denne, benzinstandsmåleren midt for og speedometeret med kilometer- og triptæller lidt til højre for ratstammen. I den runde skive til venstre er der foruden kølevandstermometeret plads til to andre instrumenter som ekstra-udstyr – f. eks. oliemanometer og amperemeter. Over benzinstandsmåleren sidder fire kontrol-lamper til ladestrøm, olietryk, fjernlys og blinklys, men lyset i disse kontrollamper er absolut for svagt, og den grønne kontrollampe for blinklyset kan overhovedet ikke ses ved dagslys, men da der tillige er akustisk kontrol, spiller det ikke så stor en rolle, men både svigtende olietryk og ladestrøm burde markeres ved klart lysende lamper. Midt på forpanelet er der to kontrolgreb til varme- og ventilationsanlæg, og midt mellem disse håndtag er der afsat plads til et ur. Det højre håndtag regulerer lufttilførslen til defrosterspalterne, og med det venstre håndtag reguleres varme og ventilationsluft direkte ind i vognen. Til venstre på forpanelet er der en drejekontakt til vindspejlsvisker, og når man trykker på denne kontakt, kommer der to solide stråler fra vindspejlsvaskeren mod vindspejlet. Til højre for ratstammen sidder foruden på forpanelet chokerhåndtag, lyskontakt, blæserkontakt (to hastigheder) og den kombinerede tændingslås og startkontakt. Til højre på forpanelet er der et aflåseligt handskerum, og en pakkehylde går fra ratstammen til højre side af vognen under forpanelet.

Udstyret omfatter i øvrigt to solskærme med såkaldt madamespejl i den højre skærm, et stort og velanbragt askebæger midt på forpanelets underkant, askebægre og armlæn i begge de bageste døre og ventilationsruder i fordørene; desuden er der børnesikkerhedslåse, der forhindrer dørene i at blive åbnet indefra.

Køreegenskaberne

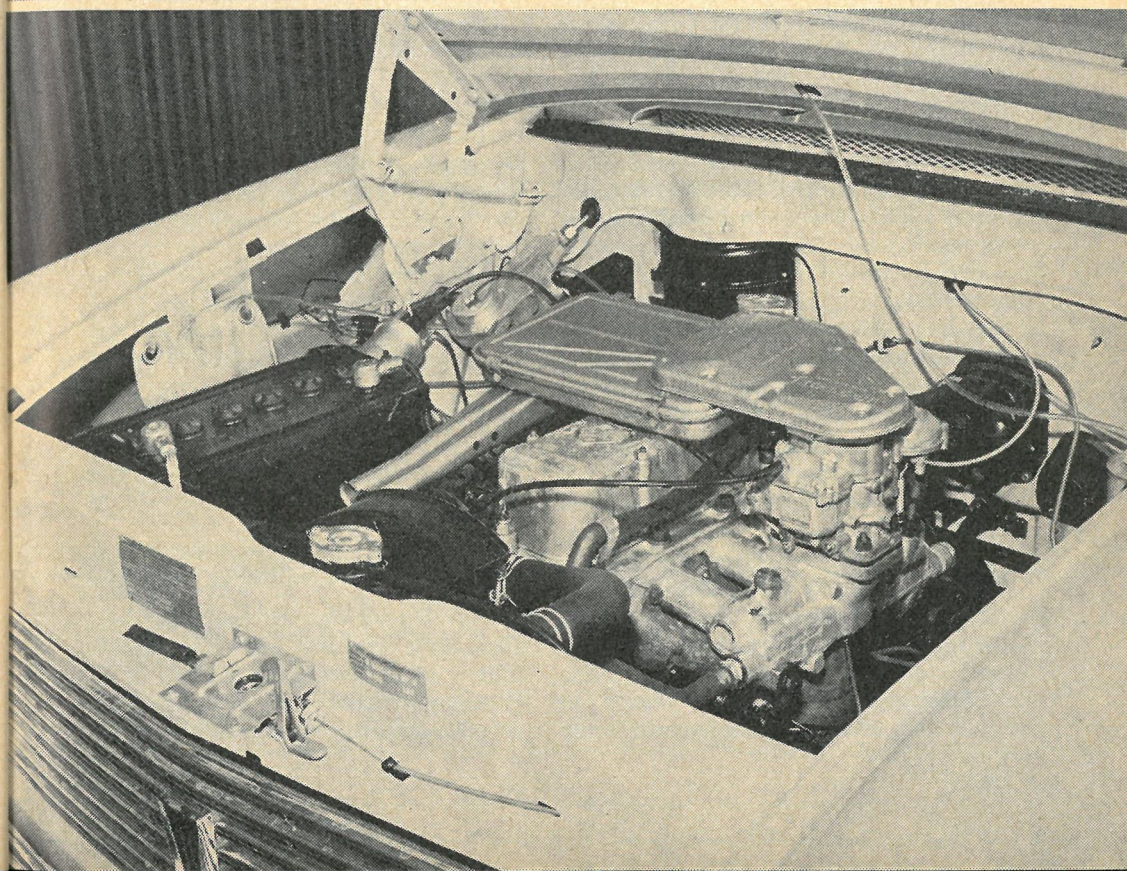
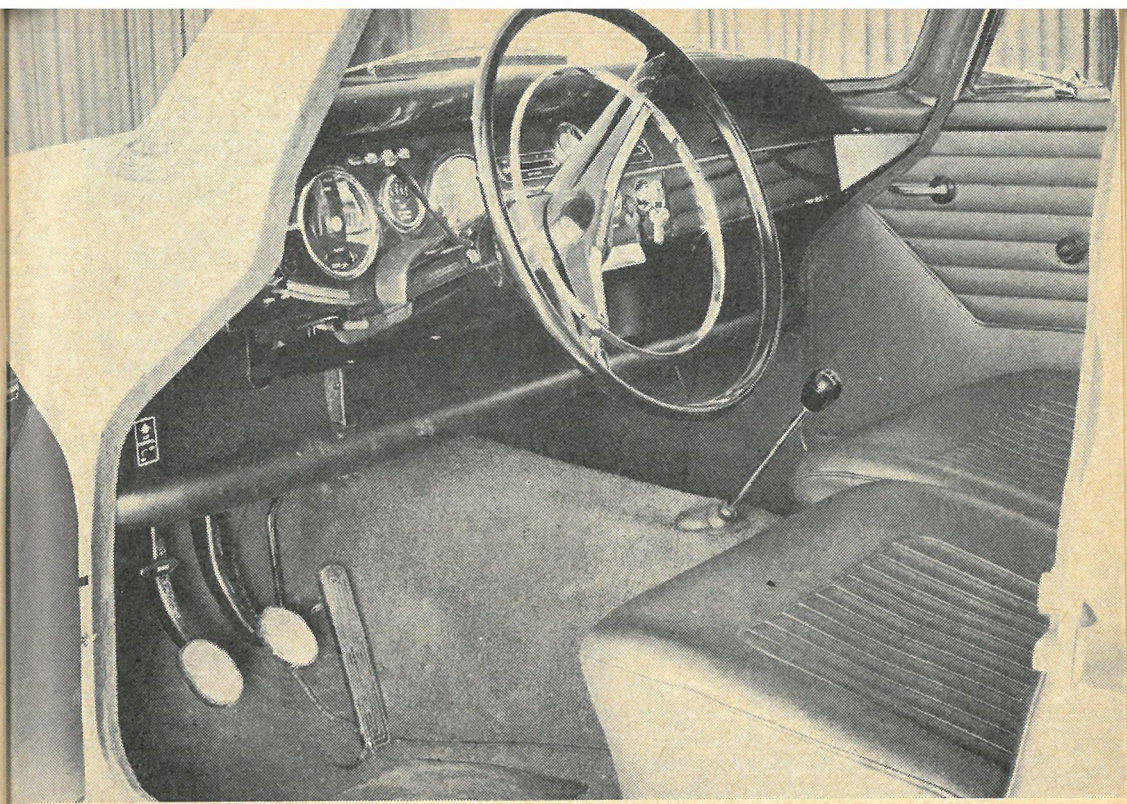
Man indtager en god kørestilling, og udsynet er under normale omstændighe-

der godt til alle sider, da vindspejlets sidesprodsler er trukket ret langt tilbage. Dette er imidlertid et tveægget sværd, for vindspejlet har en stærk krumning i begge sider, og dette forhindrer vindspejlsviskerne i at rengøre de yderste sider, af hvilken grund der kommer en betragtelig død vinkel i begge sider af vindspejlet, når man igennem længere tid har kørt i sjasket føre.

Den kolde motor er startvillig, men den kræver derefter en temmelig lang opvarmingsperiode med chokeren i funktion, før den kan trække jævnt. Det varer også forholdsvis lang tid, før varmeapparatet kan afgive en effektiv opvarmning. Gearskiftet er fortræffeligt med korte, præcise og lette skiftebevægelser, og det er lige så let at skifte til første gear som til nogen af de andre gear, hvilket langt fra altid er tilfældet med en fuldsynkroniseret gearkasse. Ratet ligger godt i hænderne, og styretøjet er præcist og passende let i sin funktion – man får simpelthen indtrykket af, at der her er tale om et godt stykke mekanik. Hornkontaktringen generede ikke udsynet til instrumenterne for mit vedkommende, men det er ikke udelukket, at en anden kører, med en anden højde vil foretrække at klippe det øverste af kontaktringen bort.

Til at begynde med virkede accelerationsevnen alt andet end imponerende, men efterhånden, som vognen blev rigtigt tilkørt, kom der overensstemmelse mellem motoreffekten og accelerationstidene, og som det fremgår af disse, er accelerationsevnen fuldt tilfredsstillende.

Ifølge de oplysninger, vi havde fået med på vejen, skulle vognen være lavt gearet i forhold til motoreffekt og vægt, men motoren føltes ikke fuldt så smidig, som vi havde ventet. Det viste sig imidlertid, at der er foretaget en opgearning på bagakslen fra 4,22:1 for 62 hk-modellen til 3,89:1 for 84 hk-modellen. Desuden afgiver motoren sit maksimale drejningsmoment ved så højt et omdrejningstal som 3500 omdr./min., hvilket i reglen er ensbetydende med et forholds-



SPECIFIKATIONER

Importør: British Motors A/S, Gl. Vartovvej, København Ø.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 81,5 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1592 ccm, kompressionsforhold 9,1:1, maksimaleffekt 84 hk (SAE) ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 12,5 kgm ved 3500 omdr/min. Liter-effekt 52,7 hk/l.

Transmissionssystem: Hydraulisk betjent tør enkeltplade kobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,353:1, 2,141:1, 1,392:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 6,00-13".

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Fabrikat Lockheed, type: 263 mm skivebremser for, 229 mm tromlebremser bag.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 230 watt, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4220 mm, total bredde 1620 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2565 mm, sporvidde for 1307 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 47 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 1065 kg (køreklar). Effektvægt 12,7 kg/hk. Tophastighed 144 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 28,3 km/t. Drejeradius 5,5 m.

Pris: Kr. 27.029,-.

Særlige bemærkninger: Samme motor som i Sunbeam Rapier serie IV. Karburator: Solex 32 PAIA. Tændrør: KLG FE 75, FE 70A, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,38 mm, fortænding 7°-9°, ventilspillerum I: 0,30 mm, U: 0,35 mm ved varm motor. Dæktryk forhjul 25-28 p.s.i., baghjul 25-28 p.s.i. Gearkasse rummer 1,9 liter SAE 10W/30. Differentiale rummer 1,0 liter SAE 90 EP.

vis beskedent drejningsmoment ved de lavere omdrejningstal. Man kan dog køre jævnt og ubesværet ved hastigheder omkring 30 km/t, men ved acceleration i topgear selv fra hastigheder fra 40-45 km/t føles det, som om motoren er ret hårdt spændt for. Naturligvis er der heller ingen grund til at foretage accelerationer fra denne hastighed i topgear, da gearkassen er så uendelig let at betjene. Motoren udfører imidlertid ikke sit arbejde for nogen besynderlig udgift, og et forholdsvist højt specifikt forbrug har altid været Rootes motorenes svage punkt. Dertil kommer vognens ret store frontareal, der giver en mærkbar køremodstand, og resultatet bliver, at benzinforbruget svarer til det, man finder i de større amerikanske vogne.

Styringen ligger mellem neutral og klar understyring, afhængig af vægtbe-

lastningen på bagakslen. På plan og god vej er vognens køreegenskaber udmærkede, der er besynderlig krængning i svingene, og manøvreringen og bevægelserne er lette. Kører man derimod lidt hurtigt rundt om et hjørne, bliver vognen tung i bevægelserne, hvilket blandt andet skyldes udpræget retningsstabilitet, der da også gør sig gældende ved hurtig kørsel på lige vej, hvor vognen ligger støt og ubesværet på kursen, selv ved hastigheder i nærheden af 150 km/t. Også sidevindsstabiliteten er upåklagelig, når der er to-tre personer i vognen.

Noget anderledes stiller det sig, når man kommer ud på en ujævn og dårlig vej, for der må man køre udpræget langsomt, hvis man skal have fuld kontrol over vognen. Sammenlignet med de fleste af nutidens biler, må køreegenskaberne på en ujævn vej simpelthen siges at

BENZINFORBRUG

60 km/t	9,75 l/100 km (10,25 km pr. liter)
80 km/t	10,92 l/100 km (9,14 km pr. liter)
100 km/t	11,85 l/100 km (8,44 km pr. liter)
120 km/t	15,2 l/100 km (6,58 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	3,7 sek.
0- 60 km/t	6,8 sek.
0- 80 km/t	10,9 sek.
0-100 km/t	17,3 sek.
50- 80 km/t i topgear	11,0 sek.
60-100 km/t i topgear	17,0 sek.
0-400 m	20,8 sek.

være dårlige med yderst ringe kontakt mellem hjul og kørebane, fordi hjulene hænger nok så meget i luften, som de er i berøring med vejbanen. Når der optræder ujævnheder i et sving, stepper vognen på alle fire hjul, og selv ved korrektioner på lige vejstrækninger, må man regne med kantende bevægelser og små bagvognsudskridninger. Det føles simpelthen som om, man har et helt afsindigt dæktryk på alle fire hjul, men der er ikke tvivl om, at vognen har for stive fjedre og for svage dæmpere. Hverken her i landet eller i England er der mange udpræget dårlige veje, men bivejene i det nordlige Skandinavien, i Tyskland og i Italien er ofte af en beskaffenhed, der stiller virkelige krav til en bils køreegenskaber og disse krav lever Hillman'en absolut ikke op til.

Støjniveauet må siges at være udpræget lavt, og selv hjulstøjen udebliver på brosten og dårlig belægning. Ved kørehastigheder omkring 100 km/t er vindstøjen den mest fremherskende, men man hører hverken noget til motor, transmission eller udblæsning. Kun ved påløb, når man slipper gassen, kan der komme en lille hyletone fra differentialet, der iøvrigt er lydløst under træk. Bremserne er fortrinlige, og selv om pedalytrykket ved katastrofeopbremsning er ret stort, vil det dog kunne beherskes af alle. Vognen er desuden fuldstændig stabil under en hård opbremsning.

Varme- og ventilationsanlægget er for så vidt udmærket i sin udformning, og

det er forholdsvis let at opå en passende temperatur i vognen, men det ville være en afgørende fordel at få et luftudtag bag i vognen i stedet for ventilationsruderne, da karosseriet er så tæt, at man får utilstrækkelig luftgennemgang med mindre en ventilationsrude åbnes, og dette går både ud over luftfordelingen og støjniveauet. Ved langsom til moderat kørsel må man have blæseren i gang på langsomste hastighed, for at få tilstrækkelig luftfornyelse og defrostervirkning. Til at begynde med frøs vi bravt om fødderne, fordi lufttilførslen til vognens indre tilsyneladende gik parallelt ned langs kardantunnelen uden at sende varm luft ud til forsædernes benpladser. Den mulighed kunne foreligge, at der var endnu et par lemme at åbne, men en nærmere undersøgelse viste, at der var to permanente luftkanaler, der skulle give varm luft ud til benpladsen, men disse kanaler lå uheldigvis bag bundmatten, og da denne blev bøjet til side, kom der varm luft til fødderne. Tilsyneladende er der et eller andet, der er kikset i produktionen på dette punkt, men det skulle ikke være umuligt at få bundmatten ind bag ventilationsåbningen, blot man tager sig den fornødne tid til arbejdet.

Hillman Super Minx efterlader derfor det indtryk, at der er tale om en rummelig og fortræffelig vogn med et alt for stort benzinforsbrug og med udpræget dårlige køreegenskaber på dårlige veje, men med gode køreegenskaber og god stabilitet også ved hurtig kørsel på veje med jævn belægning.

Ford Cortina

(fortsæt fra side 369)

behageligt i visse tilfælde, men næppe altid. Mærkeligt nok betegner varme- og ventilationsanlæg ofte topmålet af dårlig mekanik i forbindelse med sjusket udførelse, skønt anlægget har afgørende indflydelse på kørerens velbefindende og dermed også på sikkerheden.

Benzinforbruget er ikke væsentligt større end for Cortina med 1,2 liter motor takket være det ret store kompressionsforhold i GT-modellen. Ved 100 km/t kører Cortina 11,7 km pr. liter, og Cortina GT kører ved samme hastighed 10,68 km pr. liter, men hvis man under blandet kørsel gentagne gange udnytter GT-modellens kraftige acceleration, vil dette naturligvis sætte gennemsnitsforbruget op. På langtur med stor marchhastighed vil man imidlertid køre ret billigt med Cortina GT, da der ikke er så forfærdelig mange biler af denne størrelse, der kører 9,4 km pr. liter ved 120 km/t.

Sidevindsstabiliteten er tilfredsstillende, men den afhænger naturligvis af den

øjeblikkelige vægtbelastning, og med stor vægt i det yderst rummelige bagagerum kan man gøre vognen så tilpas haletung, at der vil mærkes nogen sidevindsfølsomhed i kraftig blæst.

Frem for alt er Cortina GT en fornøjelig vogn at køre, og man føler sig godt hjemme i den. Desuden har den et vist præg af sportsvogn uden på nogen måde at sætte pladsforhold eller komforten over styr, og desuden er den overkommelig i anskaffelsespris og fordringsløs i udgifter til benzin og vedligeholdelse, da der ikke findes smøresteder på undervognen. Er det i grunden ikke sådan en bil, mange har gået og drømt om?

Monument over en udvikling

(fortsæt fra side 356)

Den efterfølgende formel vil byde på helt nye problemer, da man med denne tillader motorer med dobbelt så stort slagvolumen, medens minimumsvægten kun går op fra 450 til 500 kg. Disse lette vogne kommer altså til at råde over en effekt på omkring 425 hk, medens frontarealet kun vil blive forøget en ubetydelighed gennem større benzintanke på grund af det større forbrug, og da der ikke bliver plads til alt for lange motorer, vil mange sikkert løse problemet ved at sætte to af de nuværende motorer ved siden af hinanden. Vanskelighederne bliver i nok så høj grad at slippe af med alle disse hestekræfter uden hjulspin, og en naturlig udvej er som tidligere nævnt her i bladet fire-hjuls træk – BRM har allerede en prototype med Ferguson fire-hjulstræk. Eller får kompressoren en chance, siden den er blevet favoriseret? Tidligere var det almindeligt med tre gange så stort slagvolumen til den kompressorløse motor, men i 1966 formelen bliver det 1,5 liter med kompressor og 3,0 liter uden kompressor. De fleste vil sikkert vælge den forholdsvis problem-løse motor uden kompressor, men uanset hvilken vej de forskellige konstruktører vil gå, er det ganske givet, at de får vældige problemer at slås med – men det var vist egentlig også meningen.

AVON »NEW SAFETY«

SIKKERHEDSDÆK
med **GRIBFAST**
SPECIAL-GUMMI
giver **BEDRE -VEJ-BID-**
på våde veje



- **Bedre styring**
- **Hurtige opbremsninger**
- **Større fartsikkerhed**
- **Større slidstyrke**
- **New Safety**
- koster ikke mere, men byder Dem ubetalelige fordele...

AVON RUBBER COMPANY LTD. KØBENHAVN
DEPOTER: ESBJERG - AALBORG - AARHUS - ODENSE



Jeg har SMJ nr. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 10 og 12 af årgang 1953 og nr. 1, 5, 6, 9, 10 og 12 af årgang 1954 og nr. 7, 8, 11 og 12 af årgang 1955 i overskud. Hvis jeg kan hjælpe nogen med dem, er de til at få for en rimelig pris.

Vagn Hjorth Hansen,
Rundingen, Torped - Ringsted.

★

Kan nogen hjælpe mig med et stk. baghjul til en motorcykel af mærket IFA RT 125, årgang 1954, (mod betaling).

Ove Hansen,
tlf. Jyderup 382, mellem 7 og 16,30.

★

Jeg vil gerne efterlyse en instruktionsbog for en B.S.A., 250 ccm 1954.

Bendt Vinther Pedersen,
Grumstrup pr. Hovedgaard.

★

Kalechestativ og vindspejlsramme til Ford A Touring søges. Ramme fra Ford A Roadster har også interesse.

P. E. Hansen,
Fabriksvej 13, Horsens.

★

Jeg savner et dæksel til gearkassen på en Villers motorcykel motor årg. 1955. Rimelig pris betales.

John Larsen,
Sjolte Strand pr. Tappernøje.

★

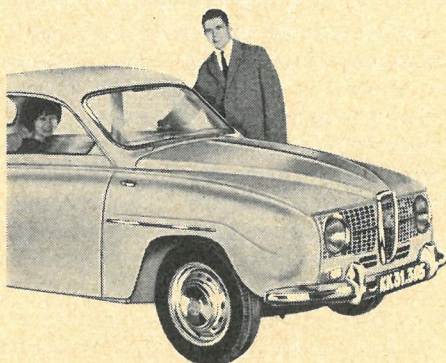
Hvis nogen af SMJ's læsere kan hjælpe mig med en instruktionsbog til en Victoria Capri 250 ccm 1954, bedes De sende den (pr. efterkrav) til

Preben Hjort,
H. C. Ørstedesvej 52, Herning.

SAAB

EN SIKKER INVESTERING

SAAB er ensbetydende med sikkerhed - sikkerhed for Dem og Deres passagerer, sikkerhed i konstruktion, kvalitet og køreegenskaber - og sidst, men ikke mindst - sikkerhed i økonomisk henseende. SAAB er en sikker pengeanbringelse, for De risikerer ingen uforudsete udgifter.



2 ÅRS GARANTI PÅ SAAB

SAAB garantien gælder motor, kraftoverføring og undervogn. - Garantien gælder i 2 år fra indkøbsdatoen eller indtil 40.000 kilometers kørsel (det først opnåede) og omfatter såvel materialer som arbejds løn. De er velkommen til en uforbindende demonstration og prøvetur.

Vælger De SAAB, er De helgardedet.



IMPORTØR:
Automobilforretningen Ici A/S
ICI
ald. MOTORS
Glostrup - Tlf. (01) 96 19 00



teknisk BREVKASSE

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

Meddelelse til »Abonnent 736«

Det sker stadig, at vi får breve, der blot er underskrevet »Abonnent 736«, og det er komplet umuligt for os at gøre noget ved ekspedition eller besvarelse, da vi har adskillige tusinde abonnenter med dette nummer – det er nemlig SMJ's nummer hos postvæsenet. Meningen med dette nummer er ganske simpelt den, at får De uventet »Dansk Ledvogtertidende« ind ad døren, så kan man på nummeret under abonnentnavnet se hvilket blad, der egentlig burde have været leveret, og adressepladen kan omgående komme på plads i den rigtige skuffe.

– Og en lille bøn til alle vore læsere

Vi hjælper Dem med glæde, når De trænger til teknisk bistand af en eller anden art, og selv om vi til tider kan føle os lidt overbelastede med dette servicearbejde således, at der kan opstå nogen ventetid på besvareelserne, beder vi Dem alligevel om at skrive til os frem for at ringe til medarbejdernes private bopæl. Til tider har man jo lidt forskudt arbejde og er ikke på pletten ved normal kontortids påbegyndelse, og jeg kender en mere oplivende måde at begynde dagen på end ved at springe fra badeværelset til telefonen nødtørftigt påført et håndklæde og med sæbe både her og der, for at fortælle en læser hvilket tændrør, han skal bruge til sin motor. I øvrigt er der ikke noget,

der smager så modbydeligt som sæbe, særlig når man får det i øjet. Når jeg sætter mig til middagsbordet er det næsten ensbetydende med, at telefonen ringer og en eller anden vil have et godt råd og en hyggelig lang samtale, for enten har han spist, eller også skal han have tiden til at gå, indtil han skal spise. Andre finder det ret naturligt, at jeg lidt før midnat afgør et væddemål pr. telefon. – Vær derfor venlig for fremtiden at skrive til SMJ, og lad som om jeg overhovedet ikke har nogen telefon.

Mogens H. Damkier.

★

Undertegnede ejer af en FIAT 1500 1963, som nu har kørt 32.000 km uden nævneværdige fejl og til min fulde tilfredshed, ville gerne om De kunne oplyse mig følgende:

1. Virker det i instrumentbrættet indbyggede termometer elektrisk, i bekræftende fald da på hvilken måde? Hvorfor jeg tror, det virker elektrisk, skyldes varierende viserudslag, altså som om ledningsforbindelsen fra føler til viser svigter. Viseren farer op og ned vel som følge af dårlig kontakt i den ene eller anden ende af ledningen. Sandsynligvis ved føleren på grund af motorens rystelser. Kunne nu tænke mig at skifte termometret ud med et andet, der ved tal angiver temperaturen. Findes sådanne elek-

trisk virkende termometre i andre fabrikater, f. eks. Smiths?

2. Kan man selv umiddelbart tilslutte en olietryksmåler på det sted, hvor trykventilen til advarselslampen er anbragt? (Er engang i et andet bilmærke kørt omtrent tør for olie, fordi olietrykslampens lys ikke kunne ses i stærk solskin.
3. Skal der aldrig skiftes olie i styrehuset? Ifølge instruktionsbogen skal der kun efterfyldes.
4. Kan man bruge sprit som kølevæske i overtrykskølere? Hvis man bruger sprit, bør man vel også tilsætte et rustbeskyttelsesmiddel?
5. Er det muligt at tilslutte et vacuummeter uden at skulle bore hul til dette i manifolden?
6. Kan det i de sidste modeller indbyggede vacuumspjæld i karburatorens sekundærblandekammer overføres til karburatoren i undertegnede model? (Vil karburatoren evt. kunne ombyttes for et mindre beløb?)
7. Endelig vil jeg gerne have oplyst, om det er normalt at motoren støjer temmelig meget i tomgang? Det har været der fra vognen var ny. Findes der en karakteristisk støj ved denne model i tomgang? Mener det kommer fra kæden, findes der ikke automatisk kædestrammer?

B.W.J., Kastrup.

Kølevandstermometeret i Fiat 1500 virker elektrisk, hvilket fremgår af nulstillingen ved afbrudt tænding (et ætertryk-termometer viser temperaturen også når tændingen afbrydes). Fejlen kan selvfølgelig ligge i ledningen eller tilslutningerne, men den kan også ligge i selve følerlegemet. Termometre med temperaturangivelse har man i reglen kun besvær med, hvilket der tidligere er gjort rede for her i brevkassen.

Man kan benytte et oliemanometer fra en Fiat 2300 med tilhørende følerlegeme,

der ikke sætter advarselslampen ud af funktion. Den slags kan man i reglen ikke gøre selv, da man bl. a. mangler presseklodser til at skære det nødvendige hul til instrumentet i forpanelet.

Man skifter ikke olie på styrehuset. Sprit kan anvendes i nogle trykkølesystemer, blot det påfyldes rigtigt som tidligere beskrevet her i SMJ. I forbindelse med sprit vil vi fraråde at bruge tilsætningsmidler medmindre man kender disse kemiske bestanddele og indflydelse. Visse beskyttelsesmidler kan omdanne spritten til eddikesyre, hvilket naturligvis er yderst uheldigt. Der skal bores hul i manifolden, hvis man vil montere et vacuummeter.

Man kan ikke uden videre indbygge vacuumspjældet i den ældre karburator type — en ombytning til den nye karburator vil kunne ske for et betragteligt beløb.

Det burde ikke være normalt, at motoren i Fiat 1500 støjer i tomgang, men det høres alligevel ret ofte. Det er imidlertid sjældent motoren, men derimod dynamokullene, hvor mærkeligt det end kan lyde. Lyden fremkommer i reglen kun ved opvarmet motor (når dynamoen har kørt et stykke tid), og de kan forsøge at afmontere dynamorennen, så vil støjen sikkert være borte. Er dette tilfældet skal De montere nye kul. Denne støj er i mange tilfælde blevet forvekslet med kædestøj, og mange knastakselkæder er blevet udskiftet uden resultat.

★

Jeg har en række spørgsmål, som jeg håber De vil besvare.

1. Hvad brug har jeg for en fører og passagerforsikring, jeg har alm. kasko i M.L.U. Jeg har to tilbud, hvis jeg tegner hos Hastor, som uanset anden forsikring dækker fuld tegningssum, vil det ikke betvirke at anden forsikring vil blive reduceret, da man jo ikke må have fordel af uheld.

2. Hvis jeg monterer Kenlowe ventilator vil motorrumstemperaturen da ikke

stige i de perioder, hvor ventilatoren ikke er i funktion, således at benzinförbruget stiger. Hvis man da ikke fører indsugningen frem til kølgeritteret.

3. Er Golden Lodge gode nok nu, vil De anbefale dem i Vauxhall 4, 1962.

4. Jeg skal snart skifte dæk skal jeg købe høj hysterese, almindelige, eller de billige japanske. De japanske siges at være tungere, er slidbanen tykkere, ordner det sig, ellers vil det vel påvirke benzinförbruget og acceleration.

5. En svensker har lavet forsög med körsel ved lys og mener at farten ved nedbländet ikke må være over 60 km/t. Under krigen var cyklister og fodgængere pålagt at gå med hvidt armbind. Tror De ikke at mange fodgængere i dag ville redde livet, hvis de bar reflex armbind (fodbind).

6. Var det ikke på tide at forbyde cyklister at færdes 2 og 2, af hensyn til cyklisterne, cyklesti måske undtaget, ligeledes at knallerter var henvist til den yderste meter af kørebanen, der er mange, især ældre, der kører nærmest på midten af vejen. Dem kommer man lige tæt nok på under overhaling.

7. I prøvekörsel Opel Kaptajn omtaler De forringede köreegenskaber i vådt före, vil det være rettet ved höjhysterese-dæk. I prøvekörsel Vauxhall Velox omtaler De friskluftklapper, når luftindtaget er lukket og friskluftklappen åben vil blæseren til varmen tage luft derigen-nem og give hurtigere varme og defrost i meget koldt vejr.

P. M. K., Viborg.

Den almindelige kaskoforsikring dækker kun køretøjet, medens den lovpligtige ansvarsforsikring dækker erstatningskrav fra tredieperson, men man er ikke selv dækket under nogen forsikring. Den af Hastor foreslåede forsikring svarer altså til en almindelig ulykkesforsikring, og kun hvis De i forvejen har en sådan, der også dækker automobilkörsel, medens man selv er ved rattet, kan der blive tale

om dobbeltdækning. I Deres brochure fra Mejeriernes & Landbrugets Ulykkesforsikring står, at »motorkøretøjets ansvarsforsikring dækker mod erstatningskrav fra passagerer eller andre«, så De har tilsyneladende en passagerforsikring.

Temperaturen i motorrummet stiger ikke, når en Kenlowe blæser ikke er i funktion – bortset fra ganske lave hastigheder.

Vi har kun hørt tilfredshed med Golden Lodge. Vi har selv et sæt, der ikke er blevet rørt de sidste 20.000 km, og motoren er yderst startvillig samt perfekt i alle retninger. Man må regne med en tilkøringsperiode på ca. 600 km med disse rør – man skal blot køre ganske almindeligt, men være lidt varsom ved overhalinger, da motoreffekten kan dale, når man træder lidt hårdt på gaspedalen. Først når rørene efter denne distance har fået lidt indvendig belægning, kan man ikke »blæse gnisten ud«.

Vi må blankt erkende, at vi ikke har større kendskab til eller erfaring med de japanske dæk. De fleste dæk har nu slidbane med höjhysterese gummi, og vi ville i hvert tilfælde ikke vælge et sæt dæk med anden form for slidbanemateriale, da man i vort våde klima har udpræget fordel af at få bedre friktion i vådt före.

Man er ofte meget kategorisk i færdselsbelæringen. Under visse omstændigheder må man ned på omkring 60 km/t på nærlys, men kører man på en lige, overskuelig vejstrækning med fjernlyset tændt, vil man ofte kunne konstatere, at der ikke er andre trafikanter mellem den modgående vogn og en selv, og under sådanne omstændigheder kan man tillade sig en betydelig større hastighed. Denne fremgangsmåde kan naturligvis ikke anvendes, når lygteføringen bruges helt tankeløst, hvilket uhyre ofte er tilfældet – man behøver nemlig ikke at blände ned for modgående færdsel på flere kilometers afstand. En meget stor del af landets bilister er af den opfattelse, at i samme øjeblik man møder en vogn med tændt fjernlys, så bør man stirre ind i de modgående lygter, medens man selv

skifter hysterisk mellem nær- og fjernlys for at få den »modgående« til at blænde ned. Holder man sine øjne ude i højre vejside, kan nedblændingen ske meget sent, og det er den sikreste metode.

Arm- eller fodbind for fodgængere er sikkert for primitivt, men det ville være glimrende med en art reflekslugler helt nede ved de gåendes ankler – man kan jo blot se, hvor stor hjælp man har af cykelpedaler med refleksglas, der ses længe før katteøje eller cyklisten selv.

Hvorfor man ikke forbyder cyklister at køre to og to, må De ikke spørge os om. Cyklisterne betaler ganske vist ikke vejskat, men de skal naturligvis have ret til at færdes på alle veje undtagen motorveje. Cyklisterne fremhæver ofte som motiv, at to cyklister ved siden af hinanden ikke fylder så meget som en bil, men dertil kan siges, at bilhjulene i højre og venstre side plejer at følges nogenlunde parallelt hele tiden, medens cyklister,

der kører ved siden af hinanden ofte slår et voldsomt og uventet slag ud på kørebanen, simpelthen fordi de var lige ved at ramle ind i hinanden. Med hensyn til de ældre knallertkørere ville det være bedst, hvis man helt kunne få dem til at lade være med at køre knallert, hvor praktisk dette køretøj end kan være for et ældre menneske, der måske ikke går så godt. Kunne man i det mindste få dem til at stå af og trække over vejen i stedet for umiddelbart inden en drejning at række hånden ud uden at se sig tilbage. Hvor mange »mirakuløse« redninger har man ikke måttet foretage i den anledning? Og hvornår slipper miraklerne op?

Opel Kaptajn er på grund af sin store retningstabilitet tilbøjelig til at skride på forhjulene i smævre sving med vådt føre. Hvis man benytter højhysteresedæk i stedet for de gamle dæktyper, vil det naturligvis hjælpe, forudsat at man ikke sætter hastigheden op.

Hirschmann AUTOANTENNER

Et kvalitetsprodukt

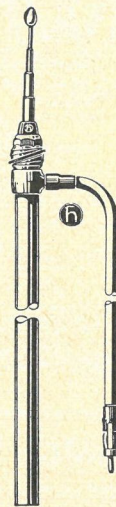
Hirschmann autoantenner fremstilles i 60 forskellige typer, og der vil derfor altid være en type, der passer til deres bil.

Forlang katalog

Tage Schouboe^A_S

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI

Skyttegade 7 . København N
Telefon: (01) 39 25 00



Jeg henvender mig til Dem i håb om, at De kan hjælpe mig med nogle problemer med min Fiat 1100 D årg. 1964. Vognen har kørt 5.000 km.

1. Ventiljustering. Motoren har altid haft ventilstøj.

Jeg har justeret ventilerne til fabrikkens opgivne mål, 0,10 mm. Jeg stillede på knastens hæl, og motoren var fuldstændig kold. Støjen var der stadig. Når motoren er kold hører man ikke ventilerne, men når den har gået lidt, kommer støjen og bliver kraftigere, er kraftigst umiddelbart før motoren når sin normale arbejdstemperatur. Når motoren er rigtig gennemvarm høres kun svag ventilstøj.

Ved 4900 km fik vognen sit andet eftersyn ifølge garantibogen. Da stillede mekanikeren ventilerne til 0,25 mm med varm motor. Nu er støjen svagere og næsten helt forsvundet når motoren er gennemvarm. Det forekommer mig mærke-

ligt, at fabrikkens foreskrift lyder på justering med *kold* motor, når man så skal høre klappende ventiler med varm motor. Jeg har mistanke om at der er fejl et andet sted, selvom Fiat-mekanikerne siger, at det ofte er tilfældet. Min tidligere 600 D havde aldrig ventilstøj, når ventilerne blev stillet kolde. Topstykkerne i 1100 og 600 er da fremstillet af samme materiale.

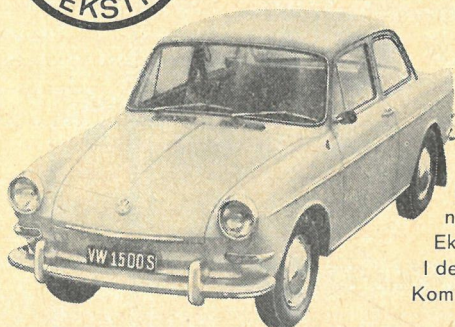
2. Da jeg købte vognen fik jeg monteret Smiths olietryksmanometer med skalaen 0-7 kg/cm². Jeg har bare aldrig fået det til at virke, og nu viser det sig, at man ikke kan fremskaffe det stykke, der skal skrues ind i motoren. Man siger at disse er fremstillet i tommemål og målene på Fiat'en er i mm. Kender De et olietryksmanometer, der passer til min vogn?

3. Jeg har lige fået monteret VDO vacuummeter, og nu lugtes der benzin inde i vognen. Benzinen løber gennem



Ekstra...

SMC



Alt det De kan forestille Dem - og en hel del De ikke kan forestille Dem - har VW 1500 S ekstra. - En karburator ekstra. - Ekstra mange og ekstra godt udnyttede hestekræfter (66 HK SAE). Ekstra god indvendig plads o. s. v. I det hele taget et ekstra godt udstyr. Kom og se det.

SMC: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

SMC: Centrum
Rådhuspl. 14
MI 8085

SMC: Østerbro
Østerbrog. 135
Tlf. 29 22 33

SMC: Nørrebro
Lundtofteg. 106
ÆG 501

SMC: Ballerup
Industriparken 21
Tlf. 97 43 33

SMC: Tåstrup
Roskildevej 24
Tlf. 99 26 66

slangen ind i instrumentet, der sidder under forpanelet. Der er sat en speciell skive med slangestuds mellem indsugningsmanifolden og karburatoren, hvorpå slangen sidder. Er denne tilslutning forkeret? Kan vacuumeterslangen sættes på overløbsrørets plads, eller er det bedre at sætte den ind i manifolden i forgreningen, hvor der fra fabrikken er lavet en ring med fordybning indeni.

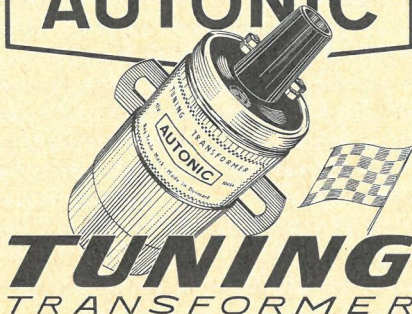
Til slut har jeg et par problemer angående efterspænding af topstykke og motorens fuldstrømsoliefilter. Da vognen var til det første gratis serviceeftersyn, havde jeg en kraftig diskussion med mekanikeren for at få ham til at efterspænde topstykket, han sagde, at det var blevet efterspændt før jeg modtog vognen som ny, og at der ikke var nogen grund til at gøre det igen efter 1500 km's kørsel. Så er der bare fuldstrømsfilteret. Der står i instruktionsbogen at det skal renses efter hver 10.000 km's kørsel. Fiatmekanikerne siger imidlertid, at der er ingen grund til at rense det overhovedet, fordi der ikke sætter sig noget snavs i filteret. Jeg vil være meget taknemlig for at kende Deres mening om disse to ting.

K. B. J., Rø.

Normalt skal der ikke være ventilstøj i en Fiat 1100 D, og fejlen skyldes måske, at Deres mekaniker tilsyneladende ikke er rigtig klog. Da De købte vognen fik De samtidig et garanti- og servicebæfte, og kupon A for service ved 2500 km omfatter også efterspænding af topstykket. Bliver dette arbejde ikke gjort, vil De få ventilstøj som beskrevet i Deres brev. Da Deres mekaniker tilsyneladende har særprægede synspunkter, vil vi for en sikkerheds skyld anføre, at denne efterspænding skal ske, medens motoren er helt kold. Hvis De har afleveret servicekupon A til Deres mekaniker (forudsat at han er Fiat-forhandler), har han også fået betaling for efterspænding af topstykket.

Oliefilteret er ikke et fuldstrømsfilter.

AUTONIC



En højeffektiv elektronisk pulstransformer, som vil sikre Dem større acceleration og tophastighed, mindre benzinforbrug og ubesværet koldstart.

(NB: også til VOLVO og SAAB med tyverisikring).

LEVERES MED 12 måneders garanti.

Pris kr. 86,- incl. OMS.

Bestillingskupon

Til
JØRGEN SCHOU DISTRIBUTION A/S
Industrivej 10, København, Glostrup
Undertegnede bestiller herved tilsendt pr. efterkrav (portofrit)
1 stk. TUNING-transformer, kr. 86,- incl. Oms.

Bilmærke: årg.:

Navn

Adresse

By

Skriv venligst med blokbogstaver.

men et sidestrømsfilter, der derfor også tillige fungerer som en art oliekoiler. Det skal ikke renses, men filterpatronen skal udskiftes – også dette skal gøres i forbindelse med et af de første serviceeftersyn, og tillige vil det være klogt at skifte filter ved hver 10.000 eller senest hver 15.000 km. Selvfølgelig afsætter der sig partikler i filteret, hvad skulle det ellers være der for? Skifter De ikke filter, vil det en skønne dag være helt koldt, medens motoren i øvrigt er gennemvarm, og det er tegn på, at det er komplet forstoppet.

Oliemanometeret fra en af de større Fiat-modeller kan også bruges til en 1100. I vore øjne er det bedst at have en tilslutning til vacuummeteret, der kan lukkes med en skrueprop således, at instrumentet kun benyttes ved justeringer og eftersyn. Man kan ved periodisk brug af denne art benytte overløbsrøret, hvis man ved en eventuel karburatorjustering blot husker, at man har spærret for et luftindtag (gennem overløbsrøret), og tomgangsblendingen vil derfor blive mere mager, når vacuummetertilslutningen fjernes. Deres tilslutning er tilsyneladende kommet til at fungere som overløbsrør – det egentlige overløbsrør sidder nede i manifolden, der har vandkamre til forvarmning, så pas på hvor De borer.

★

Jeg er ejer af en Morris Mascot, der har kørt 63.000 km. Problemet er, at den for nogen tid siden begyndte at gå ujævnt i tomgang. Jeg sendte den på værksted, hvor man udskiftede tændrør og platinen og rensede karburatoren. Det hjalp, vognen gik godt de næste 50 km, men siden har den villet gå i stå, når jeg slipper speederen; jeg stillede den til at gå noget hurtigere i tomgang, hvorefter den kunne »fange sig selv«. Det, der sker nu, når jeg slipper speederen, er, at ladelampen og oliekontrollampen lyser et lille øjeblik, hvorefter den går normalt (hurtigt) i tomgang. Kan SMJ

klare problemet, og kan det have så stor betydning, hvis blandingen er bare lidt for mager, hvilket jeg har på fornemmelsen?

J. K., Middelfart.

Det ser jo lidt mærkeligt ud, at vognen går normalt 50 km, før derefter at lave knuder. Der er jo den mulighed, at De på de første 50 km ikke har sluppet gaspedalen pludseligt, og der kan være tale om skiftende atmosfæriske betingelser. Isdannelser i karburator-klokken kan være generende, og derfor er der en forvarmer. Efter kilometerstanden på Deres vogn kan vi regne ud, at det må være den ældre type forvarmer, der slår til ved ca. 11°C. Prøv inden en kold morgenstart at slå tændingen til uden at starte motoren, og føl efter et øjebliks forløb på karburator-klokken, der skal føles varm. Er den stadig kold, er forvarmeren ikke i funktion. Hvis De af en eller anden grund skulle have fået en nyere karburator-type, så slår forvarmeren først til ved et par minusgrader, og det skal derfor være flere graders frost, før man kan benytte ovennævnte fremgangsmåde

Der kan også være den mulighed, at der ikke er korrekt dæmperolie SAE 20 på karburatoren, og så vil stemplet lukke for hurtigt. Det samme kan gøre sig gældende ved forkert fjeder, eller hvis der ved demontering er trukket i den fjeder, der hjælper med at trykke stemplet i bund.

Desuden må man ikke se bort fra en lille fejljustering. Når man slipper gaspedalen pludseligt, kan der et kort øjeblik opbygges en trykbølge mellem gas-spjæld og karburatorstempel, og sidstnævnte vil blive trykket ned. Hvis dæmpningen er i orden, og hvis nålen er monteret rigtigt, vil fejlen sikkert kunne afhjælpes ved en justering af strålerøret i forhold til spjældåbningen. Fremgangsmåden er nærmere beskrevet i »Min Bil og jeg«.

Vil SMJ venligst oplyse mig følgende, hvilket oktantal har benzinen i olieblandet benzin og er det ens for alle selskaberne.

J. C. J., Odense.

Til olie/benzinblandingen fra pumpe på servicestationerne benyttes standardbenzin, der har oktantal 87 for nogle selskabers vedkommende og oktantal 90 for de selskaber, der sælger superbenzin med oktantal 100. Ved iblanding af olie reduceres oktantallet noget, men det afhænger af blandingsforholdet og til en vis grad af oliens sammensætning. Noget bestemt oktantal for blandingerne har vi ikke været i stand til at fremskaffe, men fra en benzinkemiker har vi en gang fået den tommelfingerregel, at oktantallet reduceres med samme procentdel, som blandingsforholdet lyder på.

★

Vil De venligst svare mig på følgende spørgsmål: Hvormeget udgør en vejs stig-

ning på 100 pct. udtrykt i grader med vinklens ene ben i det vandrette plan og det andet ben som vejen, og – hvis det er muligt at forklare kortfattet – så hvorfor?

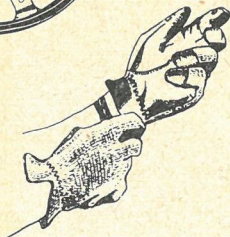
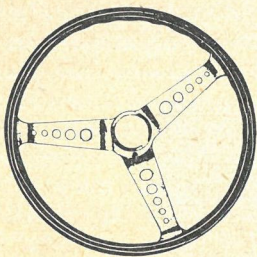
K. A. A., Gentofte.

Stigningen målt i procent vil sige den lodrette stigning i forhold til den vejstrækning man tilbagelægger i det vandrette plan (som målt på et landkort). En stigning på 100 % svarer derfor til en stigningsvinkel på 45° efter den fremgangsmåde, som De skitserer – og den er i øvrigt fuldstændig korrekt.

Den lodrette stigning skal altså være lige så stor som den tilbagelagte strækning i det vandrette plan, og dermed har De en retvinklet, ligebenet trekant, der som bekendt har lige store spidse vinkler på 45° ved benene. De største stigninger i Europa på de almindelige veje er 32% svarende til en stigningsvinkel på ca. $17\frac{1}{2}^\circ$, der igen svarer til en stigningsmodstand på 44 bk pr. ton ved 40 km/t.

SPEEDWELL

NYHED



ORIGINALE SPEEDWELL TRÆRAT

– Uovertruffen kvalitet og elegance
BMC 850 = kr. 225,- + oms.
BMC 1100 – Fiat 600 – Ford Cortina og Corsair – Imp
– MGA og Midget – Saab – Triumph – Volvo – VW =
kr. 250, + oms.

GEARSTANGSKNOP I TEAKTRÆ

– Den foretrukne facon
Kan leveres til næsten alle bilmærker,
kr. 7,00 + oms.

GRAND PRIX KØREHANDSKER

– i fineste forarbejdning
Anvendes af bl. a. Graham Hill, John Surtees og Jim Clark. Størr. 7-9½ kr. 44,-
+ oms.

SVEND OLSEN

City depot:
Halmtorvet 13, CE 9063
En gros:
Valhøjs Allé 179, Vanl. (01) 70 77 11

SIDEN SIDST

Ny type hard-top

Ingen kan nu med rette påstå, at en hard-top er en hard-top, for selv om alle tidligere fabrikater måske har lignet hverandre til forveksling, så er der nu i alle tilfælde én, der afviger stærkt fra de øvrige.

Den nye hard-top, der er af engelsk fabrikat, hedder »Classic Bermuda«, hvilket ikke rigtigt harmonerer med udseendet, da dette ikke er spor klassisk.

Hard-top'en, der leveres til MGB og MG Midget/ Austin Sprite, er støbt i glasfiberarmeret plastic. Ved konstruktionen har man bestræbt sig på at fjerne de såkaldte døde vinkler bagud, hvilket må siges at være lykkedes ved hjælp af sideruder, smalle sprosser og en bred indadbuget bagrude. For at give mere lys inde i vognen er der monteret to ruder i taget, om sommeren kan disse forsynes med filtre eller udskiftes med mørke glas.

Da konstruktionens styrke bliver brudt af de mange ruder, er selve toppen støbt

ekstra tyk. Hard-top'ens linier har man tilstræbt at få til at harmonere med vognens egen linieføring.

Indvendig er den beklædt, og finishen er i det hele taget fin. »Classic Bermuda« monteres eller fjernes på 45 sekunder. Dansk forhandler af den nye type hard-top er KAC Racing Team's nye tilbehørs- og tuningsfirma H.S.L. Auto I/S, Lergravsvej 57, København S. AStA 5571.

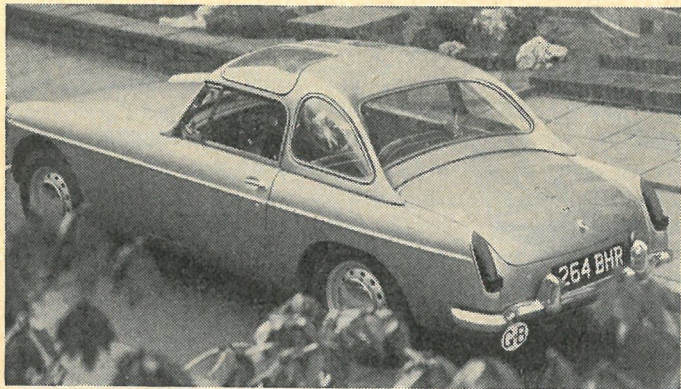
★

SMJ har tidligere omtalt den amerikanske bilindustris eksperimenter med autotomatiske biler og tilhørende motorveje.

At man er langt fremme med forsøgene viser en demonstration, som Ford Motor Company og Curtiss-Wright Corp. forleden arrangerede for 700 amerikanske politichefer, der var samlet til kongres i Louisville, Kentucky. En Ford Galaxie cabriolet styredes fartmæssigt over en længere motorvejsstrækning af radiosendere placeret langs vejkanterne.

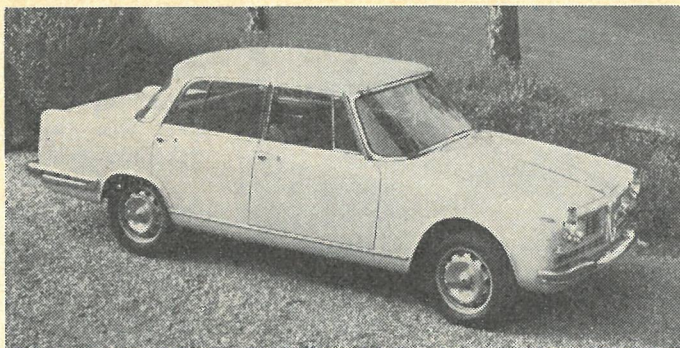
Radiosignalerne blev opfanget af en modtager i vognen, og samtidig med at føreren gjordes opmærksom på de forestående ændringer med en bip-bip lyd fra modtageren, sørgede denne selv for at regulere farten i henhold til signalerne fra senderne langs vejkanterne.

Man regner med i løbet af ganske få år at sende biler med sådanne modtagere og fartregulatorer på markedet som et vigtigt skridt mod at gøre kørslen på



»Classic Bermuda«
en ny type hard-top
til MGB.

*Alfa Romeo
Berlina 2600.
Fjernelsen af nogle af
pyntelisterne på siden
bører til de få ydre
ændringer, der er
foretaget på den
italienske fabriks
største standardmodel.*



de lange motorveje mere behagelig. Det kræver blot, at det første skilt ved begyndelsen af en strækning med fartbegrænsning udstyres med en radiosender, der kontinuerligt skal afgive signaler svarende til den påbudte hastighed, ligesom senderen på det sidste skilt på strækningen skal afgive signal, der frigiver farten eller fører den tilbage til det niveau, føreren fra starten havde indstillet sin kørsel til.

Kontrolapparatet er nemlig udviklet fra den automatiske hastighedskontrol, som allerede nu kan fås på 1965-udgaverne af Ford's Galaxie og Thunderbird-personvogne. Her vælger førere selv den hastighed, han ønsker at køre med ved at indstille en viser på en urskive. Vognen passer selv farten, indtil føreren igen ønsker at overtage kontrollen, men der er indkoblet en hukommelsesanordning, så man til enhver tid kan gå tilbage til den oprindeligt valgte hastighed. I den nye konstruktion, som demonstreredes forleden, erstattes viseren på instrumentet med radiosignaler, som udfører nøjagtigt de samme funktioner. Signalerne fra apparaterne i vejsiden kan i øvrigt sendes enten pr. mikrobølge, pr. lysstråle eller pr. magnetisk kabel.

★

Alfa Romeo Berlina 2600

Alfa Romeo fabrikkens største standardvogn fremtræder nu i en lettere revideret 65 model.

Udvendig er modellen stadig identisk

med den tidligere udgave. Det eneste, der er ændret, er fjernelsen af de tidligere på siderne monterede pyntelister.

Det rent mekaniske er kun ændret med hensyn til bremserne. Berlina 2600 har nu Girling skivebremser på alle fire hjul.

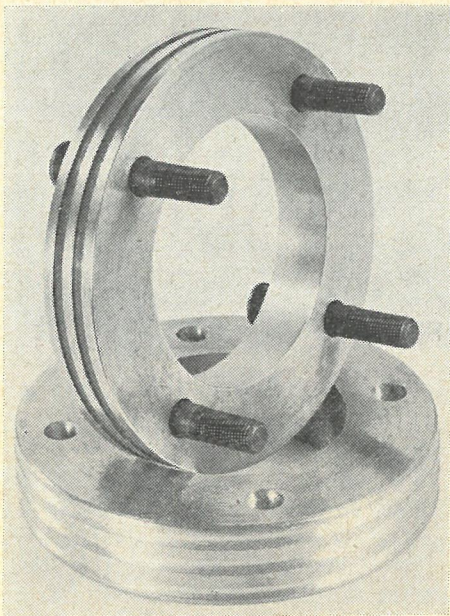
De væsentligste forbedringer er dem, der er foretaget med interiøret. Her er der kommet nye separate forsæder med god facon og sovebeslag til erstatning af det tidligere bænksæde. Forsædernes indstillingslængde er forøget med fem centimeter.

På instrumentbrættet har man tilføjet et elektrisk ur. Vognens specifikationer er følgende:

Seks-cylindret motor med to overliggende knastaksler. Skråtstillede ventiler og halvkugleformede forbrændingskamre. To karburatorer. Boring 83 mm, slaglængde 79,6 mm, samlet cylindervolumen 2.584 ccm. Effekten ved 5.900 omdr./min. er på 148 hk. Tophastighed 175 km/t.

Alfa Romeo forhandles for tiden ikke herhjemme. Grundene er selvfølgelig flere, og desværre har det desuden vist sig, at vognene på flere punkter er kvalitetsmæssigt ringe. Karosseriets rustbehandling er for eksempel fuldstændig utilstrækkelig.

Efter en tragisk ulykke i Sverige, hvor en Alfa Romeo havde tabt hele bagakslen, konstaterede man, at bagakselbeslagenes punktsvejsninger simpelthen var knækket. – Et sådant tilfælde vidner jo ikke direkte om gennemgribende kvalitet.



Større sporvidde

Ved hjælp af afdrejede flanger (på billedet er disse vist i to tykkelser), der fungerer som mellemlæg, kan man øge en bils sporvidde, hvilket betyder bedre køreegenskaber, og desuden giver det mulighed for montering af bredere dæk.

Skiverne eller afstandsstykkerne leveres i tre bredder ($\frac{1}{2}$ "– $\frac{3}{4}$ " og 1") passende til følgende vogne: Anglia, Corsair, Austin Healey Sprite, MG Midget, Morris Minor, Austin A40, Triumph Herald og Spitfire, Hillman Imp, Vauxhall Viva samt alle udgaver af BMC Mini.

Leverandør: Pit-stop, 9-Carlton Parade, Orpington, Kent, England.

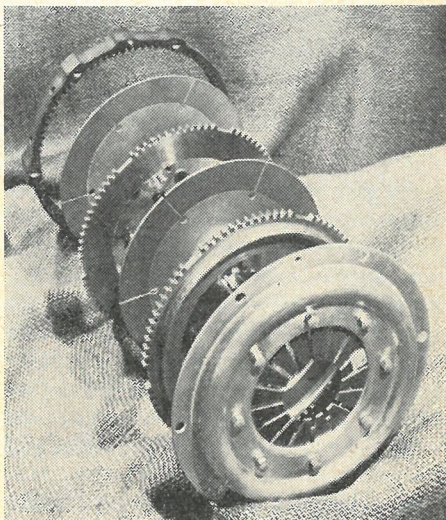
★

Borg & Beck racerkoblinger

Alle britiske formel I vogne, der i de sidste tre år har vundet en grand prix-sejr, har været monteret med en kobling af fabrikat Borg & Beck.

Med så fine resultater at fremvise udstillede det britiske firma, der er medlem

af den store Automotive Products Group, sine specielle racerkoblinger på Racing Car Show'et. Blandt disse kan vi nævne tre interessante typer. »Formel I koblingen« med to $7\frac{1}{4}$ " koblingsplader og trykplade med membranfjeder.



Ford i Detroit har til deres Ford GT vogne bestilt en $7\frac{1}{4}$ " kobling med tre koblingsplader. Denne og en $8\frac{1}{2}$ " dobbeltpladet BMC Mini kobling blev også vist.

★

Nyt om Ferrari Dino 168

Den tidligere periferisk omtalte nye Ferrari GT-model er nu for alvor ved at tage form. Det oplyses, at den vil blive til på basis af et samarbejde mellem Fiat og Ferrari, idet Ferrari blot leverer selve motorkonstruktionen, hvorefter motorer, karosseri og de øvrige vogndele vil komme fra Fiat, der også skal samle vognene.

Motoren vil være baseret på VM-motoren fra 1961, som var en 1500 ccm, V-6 cylindret, 120 graders motor. Slagvolumen vil så blot blive hævet til 1600 ccm.

Den nye model, der får hækmotor, bliver i det store og hele en reduceret udgave af den succesrige Ferrari model 250

LeMans. Dino 168 vil i første omgang blive produceret i et antal af 500 eksemplarer. Desuden vil private kunne erhverve motorer hos Fiat.

★

BMC 1100 fås nu som stationcar

I forbindelse med ombygning af kendte standardvogne til cabriolet-udgaver har vi tidligere omtalt det engelske firma Crayford Engineering Co., der er specialister i den slags ændringer. Dette firma har for nylig præsenteret en interessant nyhed i form af en stationudgave af Morris Marina, Austin 1100 og MG 1100.



I England kan man bestille denne ombyggede model gennem B.M.C. Ønsker man en brugt vogn ombygget, henvender man sig blot til fabriken.

Ved ombygning bibeholdes bagruden og monteres i en ny opslåelig ramme. Bagsædet ændres, så det kan klappes fremover, desuden beklædes bagpanelerne med læder og bagklappens lukketøj ændres.

★

Skoda 1000 TS på vej

Man har hos Skoda fabriken en speciel TS version af den nyligt introducerede 1000 MB model under opsejling, den er blandt andet forsynet med to karburatorer og en anden knastaksel. Maksi-

maleffekten menes at ligge på omkring 70 hk.

★

Vinge på vinduesviskerne

Ved større hastigheder har vindspejlsviskerne ofte tilbøjelighed til at løfte sig bort fra vindspejlet, når fartvinden rammer dette, og Trico fremstillede derfor for nogle år siden en visker med U-formet bladprofil, der dannede en lille kasse med de åbne sider ind mod vindspejlet. Huller i »kassens bund« bevirkede et vist undertryk i viskerbladet på grund af den forbigående fartvind, og bladene sugede sig på den måde ind mod vindspejlet. Dette system er imidlertid kun anvendeligt i visse tilfælde afhængigt af fartvindens forløb dikteret af karosseriets facon.

Ford i Köln har på viskerne til Taunus 17 M og 20 M anbragt en lille vinge på viskerne, der på den måde trykkes mod vindspejlet ved større hastigheder. På den måde undgår man de kraftige fjedre og hård belastning af viskermotoren.

★

Fra 1. april er alle amerikanskbyggede Chrysler, Dodge og Plymouth blevet monteret med sikkerhedsseler også til bagsædet som standardudstyr.

★

Trods modsætninger mellem Øst- og Vesttyskland finder der dog samarbejde sted på flere områder. De østtyske bilfabrikker har således fået licens på Wankelmotorer, og MZ moto-cross maskiner samles i Vesttyskland – nærmere betegnet i Nürnberg. Det drejer sig om MZ 250 ccm moto-cross, der udvikler 25 hk med bækprøvegaranti for hver motor. Stel, forgaffel, tank og sadel fremstilles i Vesttyskland, medens motor, nav, dæmpere og ialt 41 dele er af østtysk oprindelse. Grunden til denne ordning er, at man på MZ simpelthen ikke har tid og plads til denne specialopgave, da den årlige produktion nu er oppe på 120.000 maskiner.

Hver sit...



Skandinavisk Motor Journal

Hvis et blad som dette skal give muligheder for en bedre intern udveksling af gode ideér, så skal det helst læses af alle på samme tid. Det opnås, når hver enkelt medarbejder har sit eget blad... en gensidig fordel!

Gode ideér kommer oftest fra noget man har læst - og tit er det læst netop i dette blad!

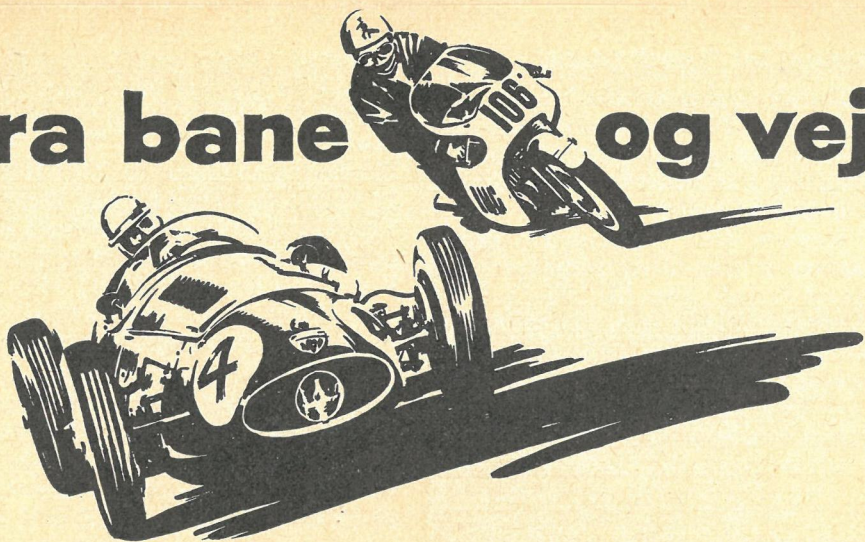


ideer

Abonnementsrabat		
Skandinavisk Motor Journal		
12 numre - kr. 38,00		
5 stk. ca. 10%	15 stk. ca. 20%	25 stk. ca. 33%
34,00	30,00	25,00

N.A.B.

Fra bane og vej



Den udenlandske bilsport

Stjernerne blegnede

Det første store engelske F-1 løb i år, Race of Champions på Brands Hatch, blev en triumf for to unge andenkørere hos henholdsvis Lotus og BRM. De to kørere har tidligere opnået gode resultater; men her sejrede de foran hele den gamle garde. De to kørere var Mike Spence og Jackie Stewart.

Blandt favoritterne var Jim Clark den mest uheldige, idet han i andet løb fuldstændig smadrede sin Lotus, dog uden selv at komme noget til. Verdensmesteren John Surtees havde vrøvl med maskineriet, hvilket også var tilfældet med Jack Brabham og Graham Hill.

Løbet blev afviklet i to løb af 40 omgange. Første løb blev vundet af Jim Clark, Lotus, der sejrede suverænt foran Dan Gurney, Lotus, samt Mike Spence.

Andet løb gik til unge Mike Spence foran svenskeren Joakim Bonnier, der her kørte et fint løb. På tredjepladsen og som nummer fire kom henholdsvis Frank Gardner, Brabham og Jackie Stewart, BRM.

Det samlede resultat af disse to løb blev, at Mike Spence sejrede foran Jackie Stewart. På tredjepladsen kom Joakim Bonnier, Cooper, fjerdepladsen gik til Frank Gardner.

Også i standardklassen havde Jim Clark uheld, i en sikker førerposition tabte han et hjul på sin Lotus Cortina. Nu blev denne klasse vundet af Roy Pierpoint i Ford Mustang foran Mike Salmon også i Mustang.

Det Svenske Rally

Tredie afdeling af europamesterskabet i Rally blev kørt i vort svenske broderland. Dette arrangement, der tidligere hed Midnatssolsrallyet, er nu omdøbt til Svensk Rally.

Som det fremgår af resultaterne, blev løbet en stor svensk succes. Sikker sejrherre blev europamesteren Tom Trana, Volvo. Dameklassen blev vundet af Pat Moss-Carlsson, SAAB foran Sylvia Österberg, Volvo.

Resultaterne:

Generalklassement: 1. Tom Trana, Volvo. 2. Aake Andersson, Saab. 3. Björn Waldegård, SAAB. 4. O. Skogh, Volvo. 5. Ove Eriksson, Opel.

Barbara kør Renault Gordini

Den dygtige og smukke svenske standardkører Barbara Johansson, som vi herhjemme flere gange har set på Roskilde Ring, har i år skiftet fra BMC Mini til Renault R8 Gordini.

Sammen med landsmanden Berndt Jansson er hun blevet firma-kører hos svensk Renault, hvor man råder over tre af disse hurtige vogne, den tredje har man som reservevogn. Forhåbentlig kommer de to svenskere til start på Roskilde Ring, hvor det i givet fald vil blive spændende at se dem dyste med de tidligere uovervindelige BMC Cooper vogne.

Første afdeling af EM for standardvogne

På Monza banen i Italien har man afviklet første afdeling af europamesterskabet for standardvogne. Løbet blev en stor succes for de hjemlige farver, idet Alfa Romeo og Abarth dominerede stærkt. De engelske køreere Sir John Whitmore og Henry Taylor, begge i Cortina Lotus, og tyskeren Hubert Hahne måtte alle udgå med maskinskade.

Resultaterne blev:

850 c.c. 1. Giampiero Raffa (Fiat-Abarth 850 TC), 96.36 m.p.h.; 2. Achille Marzi (Fiat-Abarth 850 TC); 3. Leo Cella (Fiat-Abarth 850 TC). 1000 c.c. 1. Herbert Demetz/Hans Herrmann (Fiat-Abarth 1000), 97.32 m.p.h.; 2. Mario Acquati (Fiat-Abarth 1000); 3. John

Fitzpatrick (Mini-Cooper). 1000-1300 c.c. 1. John Handley/John Terry (Mini-Cooper S), 100.52 m.p.h.; 2. Corrado Manfredini (Alfa Romeo TI); 3. Terry/Handley (Mini-Cooper S). 1301-1600 c.c. 1. Andrea de Adamich (Alfa Romeo TI Super), 109.48 m.p.h.; 2. Roberto Bussinello (Alfa Romeo TI Super); 3. Enrico Pinto (Alfa Romeo TI Super). 1601-2000 c.c. 1. Gianni Sartori (Lancia Flavia Sp.), 95.90 m.p.h.; 2. Paulo Ronier (Lancia Flavia Sp.); 3. Lorenzo Bandini (Lancia Flavia Sp.). Over 2000 c.c. 1. Romasso Cappio/Paulo de Leonitrio (Alfa Romeo 2600), 107.75 m.p.h.; 2. Luciano Selva (Alfa Romeo 2600); 3. Alessandro Braga (Alfa Romeo 2600).

Japanerne kommer!

Den japanske fabrik Isuzu Motor Company meddeler, at man allerede i denne sæson vil deltage i europæiske billøb, både med standard- og GT-vogne. Det bliver med henholdsvis en Bellet 1500 ccm og en GT-vogn på 1600 ccm. Vognene vil blive anmeldt af englænderen John Sprinzel.

Danskerne sneede inde

Det russiske vinterrally blev vundet af det finske par Eino Rüali/Veikko Inka-leinen i Volvo.

De to danske deltagende hold gik det ikke så godt for, idet man simpelthen sneede inde på vej øst på, hvorefter det ene hold straks satte kursen hjemad, medens det andet hold fik held til at komme videre og også nåede frem tids nok til at overvære afslutningen på løbet som tilskuere.

Sunbeam Tiger sætter ny 24-timers rekord

Med en gennemsnitshastighed på 120,163 km/t. har Rootes fabrikkens nye store V-8 motorede sportsvogn, Sunbeam Tiger, sat ny hollandsk 24-timers rekord på Zandvoort banen. Den gamle rekord var på 107,250 km/t.



i alle VW

den nyeste bagrude

forlæng monteringsvejledning

„HENO“ SØHUS ST.-Fyn

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

Rekordvognen blev kørt af Rob Slotemaker og David Van Lennep. Undervejs forbedrede de rekorden for 3, 6 og 12 timers kørsel.

Sammenlagt tilbagelagde man en distance på ialt 2883,93 km, hvilket svarer til 678 omgange på den 4,18 kilometer lange Zandvoort-bane.

Vandkamp på Silverstone

På en bane, der sejlede af vand, og i et løb, der mest af alt mindede om en regatta, vandt Jim Clark i en Lotus 30 racersportsvogn B.A.R.C.s Senior Service 200 på Silverstone-banen. Andenpladsen »sejlede« John Surtees hjem i sin egen Lola Traco. På trediepladsen kom Jack Paterson, Lola Climax. Trevor Taylor blev nummer fire i en nykonstrueret Aurora-BMC.

Mange af de store navne såsom Salvadori, McLaren, Hobbs, Hulme og G. Hill måtte alle udgå.

12-timers løbet i Sebring

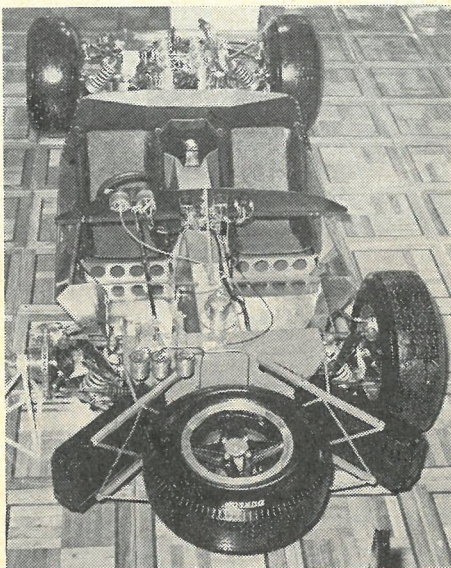
Anden afdeling af VM 1965 for gran turismo vogne blev afviklet ved 12-timers løbet i Sebring i Florida. Løbet blev kørt på den 8,3 kilometer lange bane, der er en kombination af en flyveplads og almindelige veje.

Løbet, der for det meste blev kørt i styrtreg, blev en amerikansk triumf, idet generalklassementet blev vundet af de to amerikanske kørere Jim Hall og Hap Sharp i den amerikanskbyggede racersportsvogn Chapparal. Der er det specielle ved denne vogn, der forøvrigt er konstrueret af Jim Hall, at den har automatisk gearkasse.

Det sejrende hold tilbagelagde 196 omgange med en gennemsnitshastighed på 136,34 km/t. På andenpladsen kom endnu en amerikansk vogn, det var en Ford GT prototype med amerikaneren Ken Miles og Bruce McLaren ved rattet. Trediepladsen blev besat af David Piper og Tony Maggs i en Ferrari LeMans. Ford Cobra GT kom ind som nummer fem med Boudurant/Jo Schlessers som kørere.

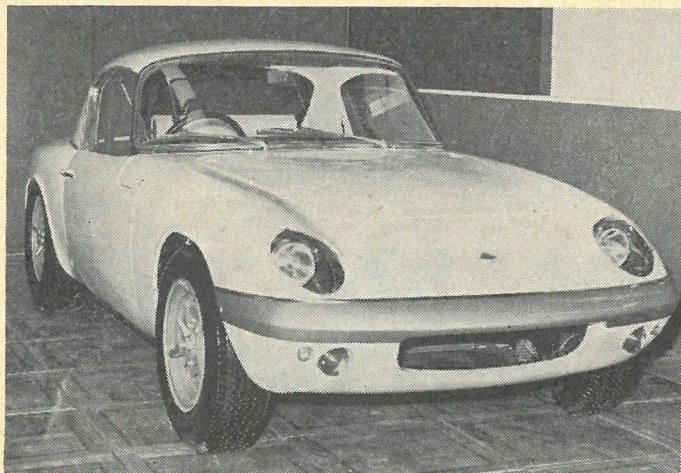
Disse to kørere vandt den samlede GT-klasse foran Klass/Underwood i Porsche GTS 904, der igen vandt GT-klassen indtil 2 liter. Endelig blev prototypeklassen indtil 2 liter vundet af Gerhard Mitter/Herbert Linge i en toliters, 8 cylindret Porsche.

Lotus 30 og Elan



De traditionelle bilbilleder siger normalt ikke så meget om det mekaniske; men her, hvor hele karosseriet er fjernet, kan man rigtig studere hele herligheden. Rygraden i chassiset er samtidig brændstoftank.

Det er nu godt et år siden, Lotus præsenterede sin nye store racersportsvogn Lotus 30. Først nu er denne model for alvor blevet sat i produktion, efter at man, på grundlag af de erfaringer man sidste år gjorde ved vognens løbsdeltagelse, har foretaget en hel del ændringer og forbedringer. Eksempelvis er blandt andet bremserne blevet forbedret. Motoren, der er en Ford Fairlane V-8 motor på 4,7 liter modificeret hos Lotus, har nu en maksimal effekt på 360 hk. Motoren er monteret med brændstofindsprøjtningssystem af typen Tecalemit-Jackson. Selve konstruktionen, der er yderst interessant, fremgår tydeligt af hosstående billede.



Racerudgaven af Lotus Elan med magnesiumhjul og brede racer-dæk.

1965-udgaven af Lotus Racing Elan er efter fabrikkens udsagn endnu hurtigere end sidste års udgave. Dette har man opnået ved at benytte en motorversion, der nøje svarer til racerudgaven af Lotus Cortina. Effekten er nu på 145 hk ved 6.500 omdr./min. Desuden har man foretaget ændringer ved både chassis og karosseri. Baghjulsophængningen har fået ændret lay-out, der giver mulighed for justering passende til den enkelte kører, desuden er der kommet nye bredere magnesiumfælge og racerdæk. Bremsesystemet har fået to hovedcylindre.

For at spare vægt har man erstattet det tidligere forlygtesystem, hvor lygterne kunne vippe ind i skærmene, med små tilbagetrukne lygter, derved undgår man vacuumpumpe og tank.

Indvendig er der kommet bucket-sæder, læderbetrukket rat og styrtøjle svarende til det amerikanske reglement.

Alfa Romeo giver klar besked om fremtiden

På grund af forskellige misforståelser og allehånde oplysninger vedrørende Alfa Romeo's planer om deltagelse i automobil-sporten har fabriken nu udsendt en informationsskrivelse, hvori man klart gi-

ver besked om fabrikkens fremtidige virksomhed indenfor bilspporten. Fabriken oplyser, at rygterne, om at Alfa Romeo igen skulle deltage i formel eller prototype løb, intet har på sig.

Af tekniske, sportslige og kommercielle grunde fortsætter man med deltagelse i standard- og GT-løb. Indenfor disse to kategorier vil man yde støtte til racerhold og køreere.

Desuden har Alfa Romeo overført alt vedrørende de fabriksvogne, der skal benyttes til konkurrencebrug til datterselskabet Autodelta, der med teknisk assistance vil være tilstede, når vognene kører løb.

Hjælp til private hold og køreere vil fortsat blive ydet direkte af Alfa Romeo fabriken.

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

HOBBY

bladet

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

BÅNDOPTAGERE

ELEKTRONIK

FOTOGRAFERING

GO KARTING

GØR DET SELV-arbejde

bl. a. bådebyggeri

MINI-RACING

MODEL-FLYVNING

MODEL-JERNBANE

RADIO-FJERNSTYRING

SMALFILM m. m.

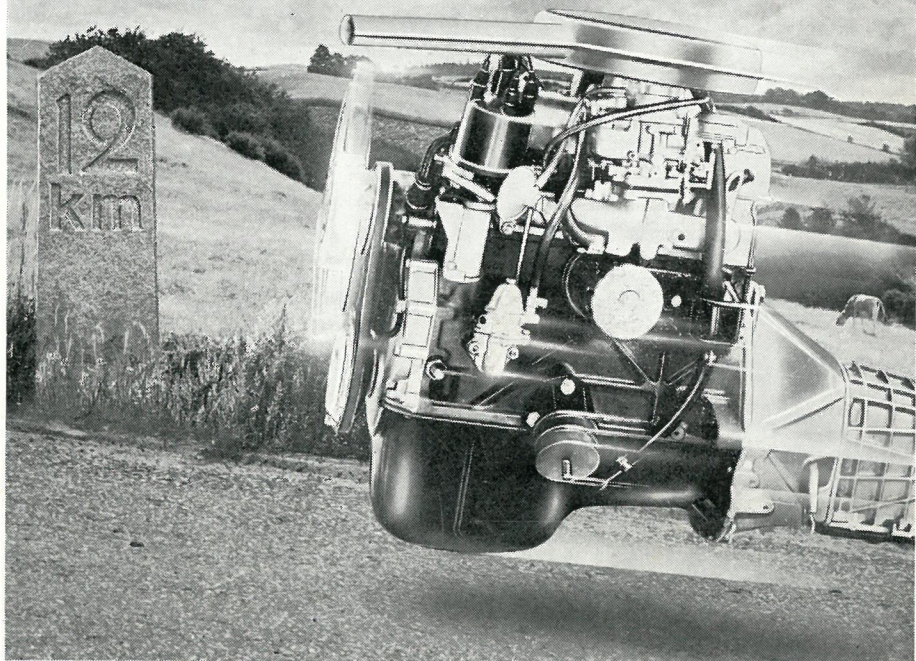
68 sider

Kr. 2,50

Deres bladhandler har det!

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

Deres bilmotor går en travl tid i møde...



Foråret er starten på motorens travleste tid. Forude ligger kilometer efter kilometer af arbejdskørsel, søndagskørsel og feriekørsel. De lange veje lokker ... vi pudser bilen ... og tager afsted.

Men de øgede krav til motorens ydeevne stiller øgede krav til den benzin, vi kommer i den. Det er derfor, De skal skifte til Mobil benzin med Tetramel.

Mobil benzin er Deres garanti for effektiv beskyttelse af alle motorens vitale dele og for-

længelse af bilens levetid. Det ensartede, høje oktantal i alle cylindre forhindrer tændingsbanken og garanterer hurtig start og fuldstændig forbrænding. Den hurtige start og opvarmning formindsker motorslid og slid på batteriet og nedsætter risikoen for motorstop og kraftspild. En række additiver i Mobil benzin beskytter mod rustdannelse og aflejringer i benzinsystemet. Mobil benzin's lave svovlindhold formindsker korrosion og tæring i udstødningssystemet. Ja, Mobil benzin gør godt overalt, hvor den kommer frem i motoren.

Skift til..



benzinen der beskytter