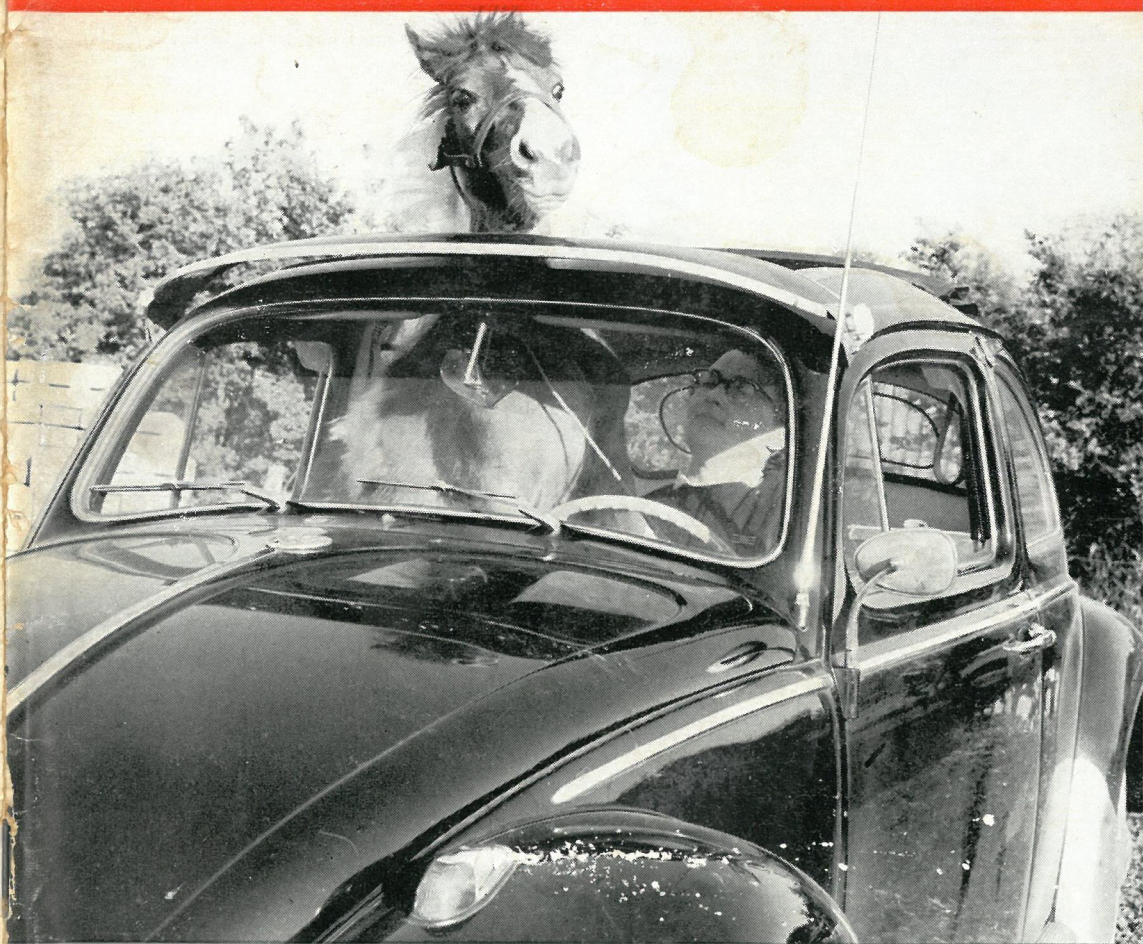


SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



NR. 10

OKTOBER 1965

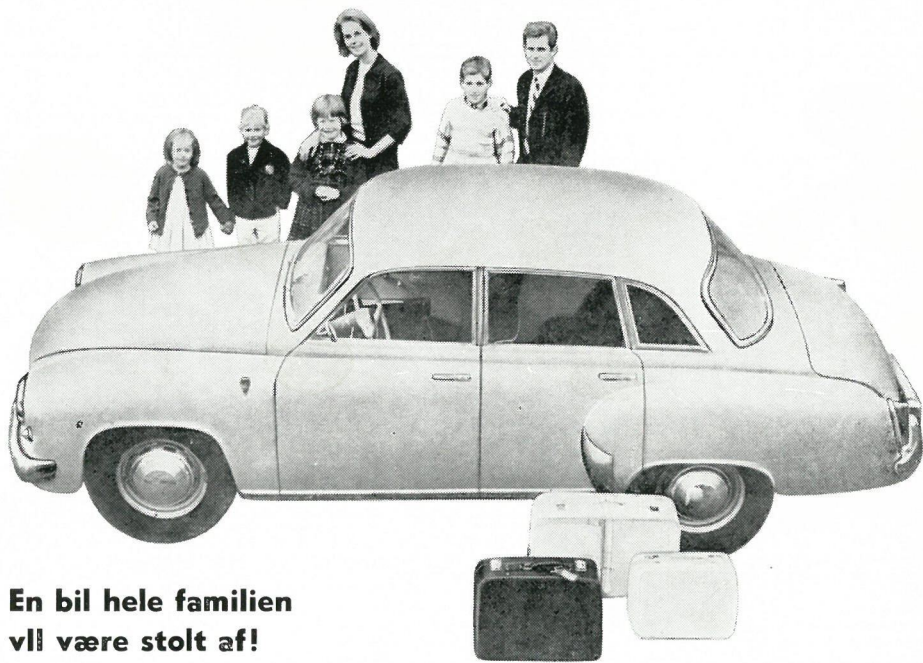
KR. 3,25 incl. oms.
(Pris i Norge: n.kr. 3,85)

Indhold af dette nummer bl. a..

- ★ Vi prøvekører Vauxhall Victor 101
- ★ Flere 1966-nyheder
- ★ Vi prøvekører VW 1300
- ★ Letvægtstøj til motorcyklister

Stor bil til små penge

Forhjulstræk. Fin vejbeligghed, 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 bagagerummet.



**En bil hele familien
vli 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

Forsiden

Selvfølgelig kan man have en hest i en VW – når bilisterne kan mase Europa igennem med en campingvogn på slæb eller med en båd på taget, hvorfor så ikke en hest? Men heste kan ikke lide at køre i bil, og det kan muligvis også medføre lidt komplikationer at have en hest i vognen. Men hvad gør en hest ikke for at more menneskene uanset hvor sindssyge indfald, disse kan komme med.



19. ÅRG.

15. OKTOBER 1965

NR. 10

REDAKTIONELLE STRØTANKER

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.

Løssalgsspris: kr. 3,25

Abonnementspris i Norge:
kr. 42,-

Løssalgsspris i Norge
kr. 3,85

Norsk postgiro 99356-TF A/S

*

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøttanker	683
Vauxhall Victor 101	686
Flere 1966-nyheder	692
VW 1300	714
Siden sidst	723
God beklædning	728
Bog anmeldelser	729
Teknisk Brevkasse	730
Sporten	737
Go-Kart nyt	745

Salget af indregistreringspligtige to-hjulere er faldet lidt, og der er desuden en mærkbar forskydning mellem motorcykler og scootere, idet salget af motorcykler er steget stærkt, medens salget af scootere er faldet endnu stærkere. Det beløb, omsætningsafgiften på scootere og motorcykler indbringer i statskassen, er derfor stadig af meget beskeden størrelse, og det bør derfor overvejes kraftigt at reducere omsætningsafgiften ganske betydeligt, da scootere og motorcykler i meget stor udstrækning benyttes af unge mennesker under en eller anden uddannelse – prøv blot at kaste et blik på parkeringspladserne ved vore højere læreanstalter og de tekniske skoler, så vil man få to-hjulede køretøjer at se i betydelige mængder.

Det er jo lidt tåbeligt, at man på den ene side taler om studiehjælp (selvom det i det store og hele bliver ved talen), medens man samtidig pålægger de studerende ublu skat på de befodringsmidler, der undertiden er helt uundværlige. Boligproblemet for de studerende er som bekendt af et uhyre omfang, og derfor må mange slå sig ned i omegnskommunerne, hvilket vil sige uforholdsmæssig megen tid til transport, hvis man da ikke har en scooter eller motorcykle.

En reduktion af omsætningsafgiften på scootere og motorcykler – i det mindste motorcykler op til 350 ccm – vil uden tvivl medføre, at mange andre vil foretrække motorcyklen frem for en brugt vogn, som den pågældende i virkeligheden slet ikke har råd til at holde, og provenuet til statskassen vil snarere stige end falde ved en reduceret omsætningsafgift.

Efter fremkomsten af de billige MZ 150, der har forårsaget stigningen i motorcykelsalget, ser man masser af vej- og bygningshåndværkere køre til og fra arbejde på denne maskine, hvilket viser, at motorcyklen ikke har udspillet sin rolle, blot den er tilstrækkelig billig i anskaffelse.

Som bekendt er staten en mester i at give med den ene hånd og tage med den anden, og vi har tidligere påpeget det helt urimelige forhold, at man først ophøjer ferieordningen med feriepenge til lov, og derefter forhøjer taksterne på statsbanefærgerne i sommermånederne. Bedre er det ikke, når man på den ene side fastslår, at uddannelse og stigende produktion er nødvendig af hensyn til landets konkurrenceevne, når man så samtidig lægger en helt ublu skat på de køretøjer, der i så udpræget grad tjener transporten – og ofte en lang transport, der tager helt urimelig tid med offentlige transportmidler – mellem de studerendes bopæl og læreanstalterne samt mellem hjem og arbejdsplads.

Staten er i det hele taget en dårlig administrator af den forretning, vi alle skal leve af. Hvis en selvstændig forretningsmand eller industrileder i sin virksomhed opdager et led i produktionen eller administrationen, der ved hjælp af en øjeblikkelig investering kan forbedres i en sådan grad, at pengene hurtigt kommer hjem igen, så vil han omgående føre denne forandring ud i livet, medens man indenfor det offentlige liv overser småtingenes betydning. I København, der på mange punkter og navnlig i trafikal henseende er en underudviklet by, må man stadig undre sig over, at der ikke i højere grad gøres noget for at synkronisere trafiklysene, hvilket vi har skrevet om tidligere – tilmed for mange år siden. Nu har vi på Nørrevold fået fem trafiksignaler i rækkefølge meget tæt efter hinanden – de to har været der i mange år, de andre er nye. En fodgængerovergang med fuldt trafiklys ligger midt mellem krydsene ved Gothersgade og Frederiksborggade, og det er blevet

synkroniseret med trafiklyset ved Frederiksborggade, men trafiklyset i Gothersgade har altid været en ophøjet enhed for sig selv. Man holder altså for rødt lys i krydset ved Gothersgade, og så kører man små 50 meter frem for atter at holde ved rødt lys foran fodgængerovergangen – det gør man de ni af ti gange (ikke et postulat, for vi har talt), og det føles som et velgørende mirakel, hvis de to systemer er kommet i takt, så man kan glide roligt igennem. Vi har for lang tid siden spurgt, hvorfor man ikke i højere grad synkroniserede trafiklysene, og vi fik det svar, at det var alt for kostbart. I det her nævnte tilfælde kan det ikke beløbe sig til ret meget at trække eller nedgrave de fornødne kabler, og tænker man endelig på omkostningerne, så kunne man jo begynde at spekulere på, hvad det koster at stoppe og starte mindst 1000 tons biler hver dag på dette sted sammenlignet med brændstofudgifterne, hvis man kunne glide lige igennem. For et samfund spiller småbeløb af denne størrelsesorden naturligvis ingen rolle, men det ville samtidig med at være en fornuftig investering i rent økonomisk henseende tillige fremme trafiksikkerheden, og frem for alt ville det lette trafikken, der hurtigt nok kan komme til at gå i en uløselig knude, hvis man ikke med det samme udnytter alle de muligheder og fordele, der byder sig.



– Nu De nævner det, kan jeg godt huske, at den fyr, der solgte mig vognen, var iført en sribet habit og med en kugle om benet

MOGENS H. DAMKIER

MOTOR CYKLE HÅND BOGEN

NY GENNEMARBEJDET UDGAVE

Denne bog vil kunne spare Dem for mange unødvendige ærgrelser og udgifter, og De vil tillige få langt større fornøjelse af Deres motorcykle, når De er fortrolig med såvel den mekaniske som den teoretiske side af sagen.

Vi søger slet ikke at uddanne Dem til mekaniker, men De får stor viden om de mekaniske elementers konstruktion og funktion, og dette vil forhindre, at De for fremtiden skal se hjælpeløs på motoren, når De kommer ud for et motorstop. Desuden vil de forskellige symptomer på fejl af forskellig art ikke længere være »et fremmed sprog« for Dem, og De vil hurtigt kunne afgøre, om fejlen er uden betydning, om det er noget, De selv kan rette, eller om De må på værksted hurtigst muligt.

235 SIDER med et væld af illustrationer og prisen er kun **KR. 25,25**

Bestil den hos Deres boghandler eller hos



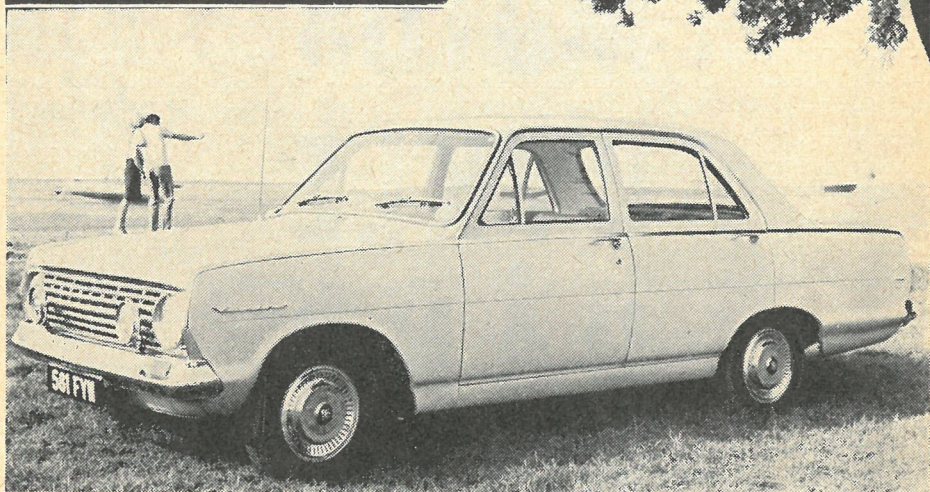
TEKNISK FORLAG

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

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER



Hvorfor det pæne forparti på den tidligere model skulle laves om til de kantede linier, ved man ikke, men de buede døre og vinduer giver bedre indvendig plads.

Vauxhall Victor 101

Det er hævet over enhver tvivl, at den indbyrdes konkurrence mellem bilfabrikkerne har bevirket, at publikum stadig får mere for pengene, men da de fleste bilhandlere afsluttes på basis af udseende og specifikationer, lægger fabrikkerne tilsyneladende uforholdsmæssig stor vægt på det visuelle, samt et smukt ciffer for motorens effekt.

Ved modelskiftet fra Vauxhall Victor til Victor 101 må man indrømme, at publikum får mere for pengene indenfor fornuftige rammer, idet man har fået en mere rummelig vogn indenfor bogstavelig talt de samme ydre mål, og det skyldes navnlig de buede sider på vognen

samt de buede sideruder, medens totalbredden kun er gået op med en enkelt centimeter. Totallængden er blevet forøget med 4 cm og højden reduceret med 3 cm. Samtidig faldt man desværre for fristelsen til at ændre det pæne forparti på Victor til en kantet, stilløs udformning for at kundgøre for alverden, at der her er tale om en ny model.

Ved modelskiftet blev motorens kompressionsforhold sat op fra 8,1:1 til 9,0:1, og dog opgives motorens oktantalbehov til 92, selvfølgelig med stigende tendens, efterhånden som motoren bliver ældre. Maksimaleffekten blev derved sat op til 70 hk SAE ved 4800 omdr/min

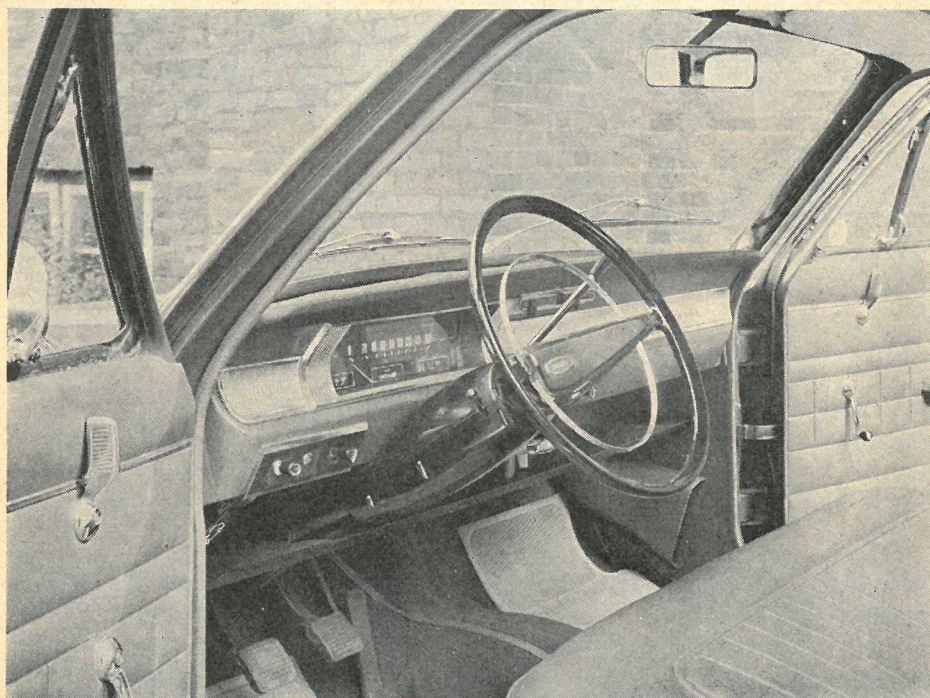
svarende til 61 hk DIN ved 4600 omdr/min. Samtidig blev drejningsmomentkurven væsentligt forbedret med et maksimalt drejningsmoment på 11,9 kgm DIN ved 2400 omdr/min. Dette kommer til udtryk gennem en forbedret accelerationsevne trods en vægtforøgelse og trods bibeholdelsen af det totale udvekslingsforhold incl. dækstørrelse. Vægtforøgelsen skyldes en betydelig kraftigere bærende konstruktion, der har gjort karosseriet over 70 % mere vridningsstabil. Den nye karosseriform har givet 10 cm større indvendig bredde i skulderhøjde med kun 1,0 cm i forøgelse af den udvendige bredde.

Karosseriets arkitektur er absolut vellykket, da der er rigelig benplads også således, at føreren kan strække sit venstre ben; der er fuld tilstrækkelig loftshøjde også ved bagsædet, og rattet er velplaceret således, at det både ligger godt i hænderne og giver fri passage ved ind- og udstigning.

Victor 101 leveres i to udgaver, nemlig som en standardmodel med tre-trins gearkasse, ratgear samt gennemgående sofaforsæde og som en supermodel med fire-trins gearkasse og gulgear samt to separate forstole. Interiøret er pænt, men man har valgt et vævet kunststof til sædebetræk, der ikke er meget bedre end et massivt kunststof – guderne må vide hvilken gallupundersøgelse, der ligger til grund for den betragtning, at nutidens bilister foretrækker at køre med en klam bagdel i de varme sommer måneder.

Instrumenterne er anbragt lige foran ratstammen, og de er let aflæselige med et stort speedometer, der nok har vandret skala, men en nål, der svinger som en urviser. Til venstre i det store speedometer sidder kølevandstermometeret, midt for kilometertælleren og til højre benzinstandsmåleren. Endvidere er der kontrollamper for blinklys, ladestrøm, olietryk og fjernlys.

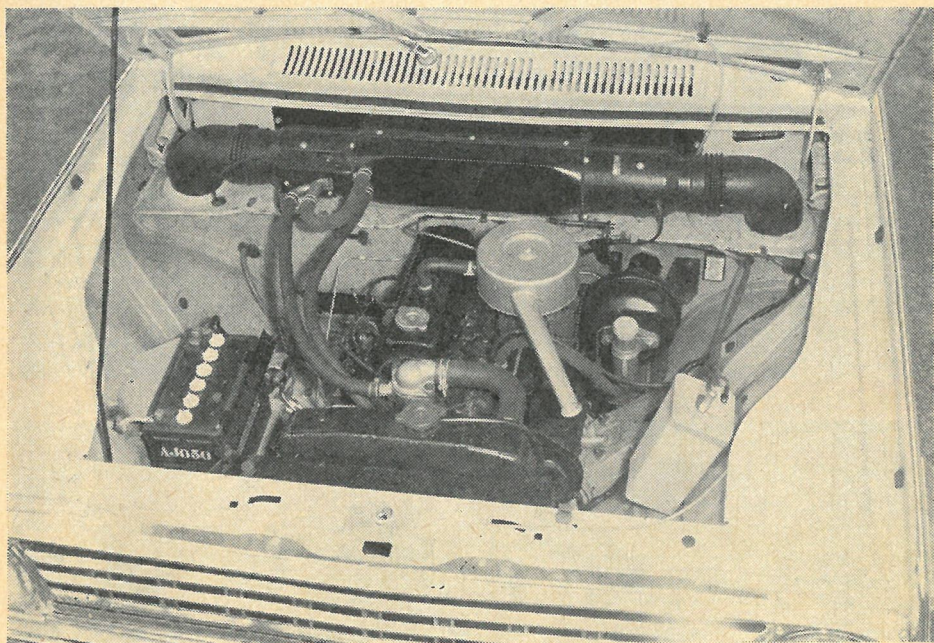
Til venstre på forpanelet sidder et kon-



Interiøret er praktisk og ordentligt, men et uldent betræk ville også i denne vogn være en fordel.

taktbord med kontakt til lygter og viskere samt en afblændet plads til endnu en kontakt, hvis man ønsker monteret fjernprojektør eller tågelygter. Viskekontakten giver ved fuld udtrækning også kontakt for den elektriske vindspejlsvisker. Til højre for ratstammen sidder chokerhåndtaget, midt på forpanelet et stort askebæger og til højre for

vindspejlet, ind- og udstigningsforhold er udmærkede, den gennemgående forsædesofa i tre-gears modellen er nøjagtig så ringe, som den slags sofaer plejer at være, medens de separate stole i fire-gears modellen giver udmærket støtte for ryggen. Motorrummet er velordnet og med god tilgængelighed til alle vitale dele, og bagagerummet, der åbner i vog-



Motorrummet giver god adgang til justeringer m. m. – bemærk det store varme- og ventilationsanlæg, der er anbragt i motorrummet.

dette en elektrisk cigartænder. På ratstammens venstre side sidder kontaktarmen til blinklyset og på højre side den kombinerede tændings- og startkontakt, der er bygget sammen med en ratlås. To håndtag midt på forpanelet regulerer det meget store og effektive varme- og ventilationssystem, håndtaget til luftfordeling tjener tillige som kontakt for blæseren, der kan køre med to hastigheder. Under hele forpanelet er der en pakkehylde, og afblændingskontakten er anbragt i gulvet. Udsynet er tilfredsstillende, viskerne renholder tilstrækkeligt areal på

nens fulde bredde, er både rummeligt og velformet.

Køreegenskaberne

Motoren starter let på den kraftige spole, der med formodstand først får primærstrømmen reduceret efter starten, og chokeren kan forholdsvis hurtigt sættes ud af funktion; men det skal dog bemærkes, at den prøvekørte vogn tilsyneladende havde ret høj svømmerstand, da man næsten ved hver varm start skulle træde gaspedalen i bund, før motoren

ville tænde. Dette skyldes normalt en »finesse« ved visse karburator typer, men da vi senere prøvede fire-gears modellen, startede denne uden videre efter stilstand med varm motor.

Accelerationsevnen føles absolut tilfredsstillende, men efterhånden, som man kører med vognen, kommer man til den overbevisning, at udvekslingsforholdene i tre-trins gearkassen ikke passer videre godt til motorens karakteristisk navnlig ved bykørsel, hvor andet gear i visse tilfælde føles for højt, medens første gear samtidigt er for lavt. På samme måde er det, hvis man har brug for ekstra acceleration under en overhaling, hvor man ikke finder nogen særlig hjælp ved at gå et gear ned, selv om andet gear først trækker ud ved ca. 90 km/t.

Styringen er præcis, med en karakter der ligger mellem neutral og svag understyring, og udvekslingsforholdet er passende. Desuden er Victor 101 glimrende underdrejet således, at man kan vende i ét tag uden at skulle bruge hele bredden på en tresporet vej. Underdrejningen hjælper naturligvis også til ubesværet kantstøparkering i et »hul«, hvor der lige akkurat er plads til vognen.

Retningsstabiliteten er udmærket, og selv i hård sidevind mærkes der kun lidt nervøse bevægelser, som man for eksempel kender fra kraftige vogne ved meget stor hastighed. Affjedringen føles ikke helt så godt afstemt som på den tidligere model, hvilket sikkert skyldes, at man uden videre har overtaget hjulophængning og fjedre fra den foregående model, uden at tage hensyn til, at karosseriet på Victor 101 er mere vridningsstabilt. Det lyder måske mærkeligt, men visse, navnlig amerikanske konstruktører hævder, at man ikke behøver at gøre så meget ud af affjedringssystemet, blot karosseriet er tilstrækkelig vridningsslapt, men det er i hvert tilfælde en kendsgerning, at jo stivere man gør et karosseri, des mere må man gøre ud af hjulophængning og affjedring, og man kunne sikkert nok finde en fjederkarakteristik, der forhindrede alt for mange hårde stød i

at gå igennem til den bærende konstruktion, uden at man af den grund behøvede at ændre hjulophængningen.

Vognen er udmærket sporsikker, og selv på dårlig vej med bølgeformet belægning og tværgående riller midt i svingene har man fortrinlig vejkontakt. Ved hård kørsel gennem svingene får man en jævn bagvognsudskridning.

Vauxhall har i mange år præsteret absolut glimrende bremses, der giver en meget effektiv opbremsning, selv fra de største hastigheder ved et yderst beskedent pedaltryk, og vognen er stabil under opbremsning. Indenfor betingelser, der har praktisk betydning, kan man ikke konstatere nogen fading i bremserne.

Ventilationsanlægget giver rigelig luftfornyelse i vognen, og tilsyneladende har man ikke bestræbt sig på at gøre karosseriet alt for tæt ved døre og vinduer, så derfor har det været nødvendigt med et særligt luftafgangssystem ved bagruden – trods de store luftmængder, der kommer ind ved høj hastighed, mærker man ved lukning af en ventilationsrude ikke noget stigende tryk i vognen.

Alt dette lyder jo såre godt, men så kommer vi til et punkt, der afgjort skæmmer helhedsindtrykket. Støjniveauet er alt for højt, når man lige ser bort fra de hastigheder, der praktiseres under bykørsel. Man kan strække sig så langt at sige, at støjniveauet op til 100 km/t er tåleligt, men så er det til gengæld også ganske utåleligt ved hastigheder over 100 km/t. Vindstøjen fra ventilationsruderne er endda ret behersket, men motorstøj, støj gennem kardanaxlens vibrationer og udblæsningsstøj gør det tilsammen umuligt at føre en samtale ved 110 km/t, uden at man skal råbe sig hæs. Når Victor 101 annonceres som »bredskuldret luksus«, så vil vi gå med til, at den er bredskuldret, men så længe den larmer på den måde, kan vi ikke finde nogen som helst luksus i den. Hellere en vogn med lidt unoder og tilpas lavt støjniveau, end en bil med god opførsel, men med en larm, der trætter køreren ganske unødvendigt. Spørgsmålet er så,

SPECIFIKATIONER

Fem-personers, fire-dørs sedan.

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 81,64 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1596 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 70 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 43,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltplade kobling, tre-trins gearkasse med syncromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse 3,18:1, 1,635:1, 1:1, ratgear. Fire-trins gearkasse: 3,285:1, 2,13:1, 1,355:1, gulvgear. Bagaksel: hopoidfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, langsgående bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Forhjul: 9" tromlebremser, Duplex. Baghjul: Simplex tromlebremser, totalt belægningsareal 656 cm², fabrikat: Girling.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 38 amp. timer/20 tim. afl.

Mål, vægt: Total længde 4437 mm, total bredde 1643 mm, total højde 1400 mm, akselafstand 2540 mm, sporvidde for 1300 mm, bag 1330 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 975 kg. Effektvægt 13,9 kg/hk. Tophastighed ca. 135 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 24,5 km/t. Venderadius 5,1 m.

Pris: Kr. 22.961,- tre-trins gearkasse. Kr. 23.898,- fire-trins gearkasse.

Tekniske oplysninger. Karburator: Zenith 34 IV. Tændrør: AC 44/5 V, elektrodeafstand 0,7-0,8 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventilspillerum: indsgugning og udblæsning: 0,33 mm=0,013" ved varm motor. Dæktryk forhjul 24 p.s.i., baghjul 24 p.s.i. Gearkasse rummer 1,2 lit. (tre-trins), 1,4 liter (fire-trins) SAE 80. Differentiale rummer 1,4 liter SAE 90 Hypoid. Typegodkendelse nr. 930 opgiver egenvægt 975 kg, totalvægt 1425 kg. Lasteevne 450 kg.

BENZINFORBRUG

60 km/t	8,46 l/100 km (11,8 km pr. liter)
80 km/t	8,74 l/100 km (11,45 km pr. liter)
100 km/t	10,3 l/100 km (9,7 km pr. liter)
120 km/t	13,76 l/100 km (7,27 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

	Tre-trins	Fire-trins
0- 40 km/t	4,2 sek.	3,5 sek.
0- 60 km/t	7,7 sek.	7,0 sek.
0- 80 km/t	12,2 sek.	12,6 sek.
0-100 km/t	22,1 sek.	19,9 sek.
0-400 m	21,3 sek.	21,4 sek.
50- 80 km/t i topgear	9,5 sek.	
60-100 km/t i topgear	15,8 sek.	

om det ikke havde været nok så godt at forfine den gamle Victor-model fremfor at investere i nye værktøjer til det bredskuldrede karosseri? I hvert tilfælde trænger denne model til en godt afbalanceret, todelt kardanaksel, et bedre udblæsningssystem med en ophængning, der ikke forplanter vibrationerne til den bærende konstruktion og i det hele taget en gennemgribende lydisolering.

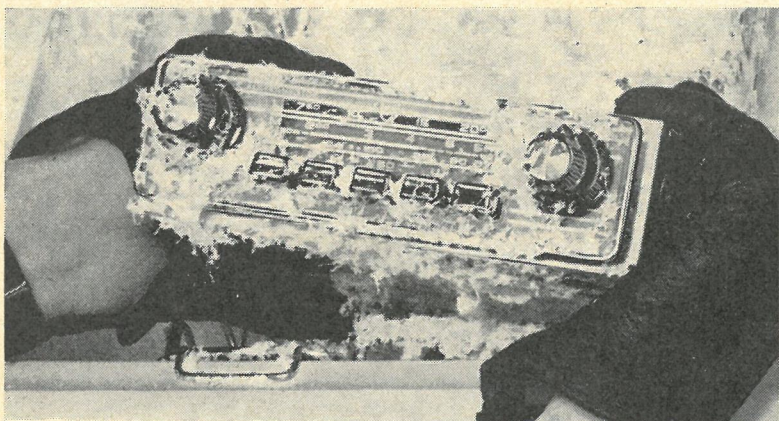
Når man skifter over til supermodellen med separate forstole og fire-trins gearkasse, kan man straks mærke, at det er en helt anden vogn, for her er udvekslingsforholdene i gearkassen afstemt langt bedre til motoren, gearskiftet er lettere og mere præcist, og man sidder fortræffeligt i forsæderne. Under bykørsel finder man let det helt rigtige gear til forholdene, og ved overhaling fra mo-

(fortsætt side 742)

PHILIPS AUTORADIO-INFORMATION



fra **40°** kulde
til **50°** varme



Deres autoradio skal fungere perfekt under alle forhold. Sommer som vinter. Derfor stilles en Philips autoradio over for langvarige afprøvninger under temperaturforhold svingende fra Nordpolens kulde til Ækvators fugtige varme. 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 autoradiobranchen har gjort Philips autoradio til Europas mest solgte.



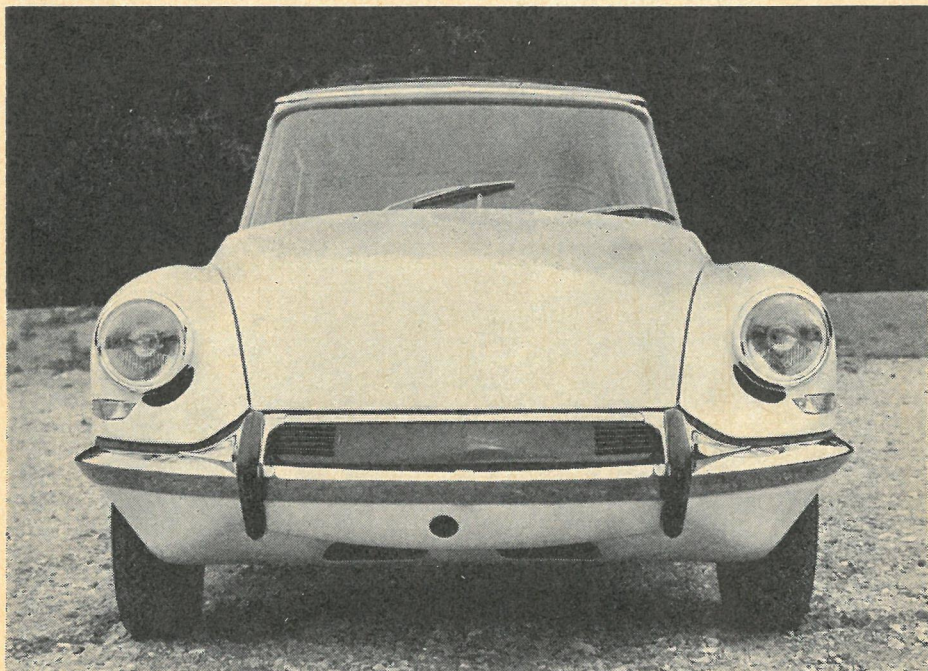
PHILIPS FAVORIT

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. standardmonteringstilbehør).

Op med antennen op med humøret

PHILIPS
AUTORADIO

Flere 1966-nyheder



I det ydre ligner DS 21 sine forgængere, og det varer nok en rum tid, før man føler sig fristet til at ændre på det vellykkede karosseri. Den lave luftmodstand skyldes bl. a. de yderst beskedent dimensionerede luftindtag, der selvfølgelig er fuldt tilstrækkelige.

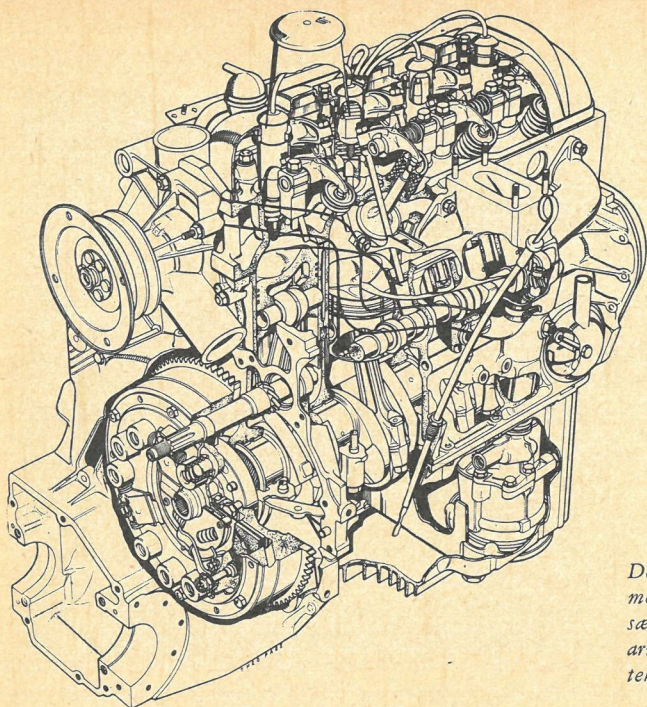
Citroën DS 21

Da Citroën DS 19 kom på markedet for ti år siden, var der tale om en så avanceret teknik og udformning, at fabrikken i de forløbne år har kunnet nøjes med mindre detailforbedringer, uden at denne model er blevet truet i sin førerstilling indenfor automobilteknikken, men nu har man fundet tiden moden til at komme med en ny, overkvadratisk motor med fem hovedlejer og en effekt på ikke mindre end 109 hk SAE ved 5500 omdr/min.

Ligesom den tidligere motorkonstruktion, som stadig benyttes til ID 19, har den nye motor våde cylinderforinger, halvkugleformede forbrændingskamre og skråtstillede ventiler. Vippearmerne er an-

bragt på to vippearmsaksler, og de aktiveres fra den højtliggende knastaksel ved hjælp af ret korte stødstænger. Stempelkronen har en facon, der i nogen grad minder om deflektorstemplerne til de ældre to-takt motorer, da man på den måde får en god gennemhvirvling af den indsugede gas. Knastakslen trækker ventilator, dynamo og olietrykspumpe til affjedringen og servoaggregaterne. DS 21 har en Weber register-karburator og som nævnt fem hovedlejer. Tophastigheden opgives for DS 21 til 175 km/t.

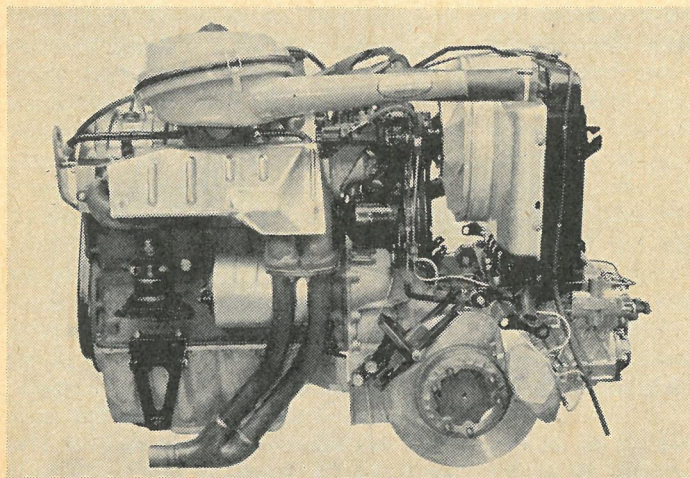
Citroëns store modeller er som bekendt temmelig lydløse, og man kører derfor ofte væsentligt hurtigere, end man egent-



Dette snit gennem DS 21 motoren viser stemplernes særlige udformning og ventilarrangementet. Se i øvrigt teksten.

lig regner med, navnlig indtil man har vænnet sig til vognen, og det er måske forklaringen på, at man har anført standsningslængderne på speedometerskalaen. Den danske importør oplyser ganske vist, at det er bremselængderne beregnet for tørt føre, men det kan ikke passe, da 80 meter fra 100 km/t i bremselængde ville svare til en friktionskoefficient på 0,49 svarende til en våd beton-

vej, medens 80 m passer til en tør betonvej, når der samtidig regnes med en gennemsnitlig reaktionstid, inden bremsen aktiveres. Selve ideen er imidlertid ikke fremragende, da netop føret og vejbelægningen har større indflydelse på bremselængden, end de fleste bilister er klar over, og den slags standardoplysninger kan derfor være mere vildledende end vejledende.



Det kompakte motor- og transmissionsaggregat til Citroën DS 21 er næsten et monument over den finere automobilteknik. Skivebremserne sidder inde ved differentialet, hvor de er godt beskyttede mod slibende støv, og hvor de indgår i den affjedrede vægt. Parkeringsbremsen sidder som et sæt selvstændige, mekanisk betjente bremseklodser på forhjulenes bremse-skiver.

En mere værdifuld nyhed er forlygterne, der automatisk indstiller sig i forhold til vognens hældning fremover eller bagover. Forlygterne er simpelthen hængslet om en vandret akse, og med en ganske simpel kabelforbindelse til forhjulsophængningen indstilles lygterne automatisk. Det besynderlige er imidlertid, at Citroën DS og ID hører til de meget få biler, der kunne undvære denne foranstaltning, for bortset fra nikbevægelserne under opbremsning og acceleration er vognen altid vandret ganske uanset den øjeblikkelige belastning. Det var mere ønskeligt, om de store amerikanske biler fik en sådan foranstaltning, for deres lygter peger mod himlen, når vognen er bagtung på grund af bagage og passagerer. Forhåbentlig vil amerikanerne og flere af de europæiske fabrikker optage arrangementet som en udfordring, for nu har Citroën vist, at det udmærket lader sig gøre med enkle midler, og navnlig amerikanerne, der altid råber op om sikkerheden i bilerne uden at gøre noget som helst alvorligt ved den side af sagen, bør føle skammens rødme brede sig.

DS 21 kan leveres med fuld hydraulik, hvilket vil sige hydraulisk gearskiftning foruden servostyring m. m., eller med konventionelt transmissionssystem, og desuden kan den leveres som Berline eller som den mere luksusbetonede Pallas, der har hjælpelygter som standardudstyr, 400 watt dynamo og mere luksusbetonet udstyr. Pallas kan desuden leveres med ægte læderindtræk. Som Berline koster DS 21 med hydraulik eller mekanisk transmission kr. 52.756,-, og Pallas koster med Jersey-indtræk kr. 59.249,- (med læderindtræk kr. 64.668,-).

Motorspecifikationerne for DS 21 er følgende: Boring 90 mm, slaglængde 85,5 mm, kompressionsforhold 8,75:1, maksimaleffekt 109 hk SAE ved 5500 omdr/min, og det maksimale drejningsmoment er 17,7 kgm i området mellem 3000 og 3500 omdr/min.

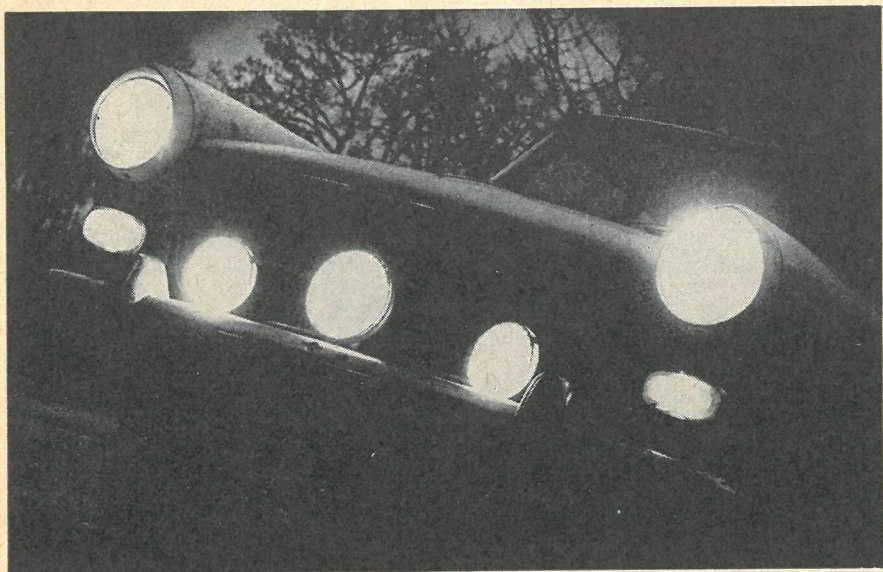
Citroën har aldrig sværget til de forhåndenværende søms princip, og da der

med den radikale ændring af motoren også er tale om en helt anden drejningsmomentkurve, er udvekslingsforholdene i gearkassen ændret i overensstemmelse med denne. Udvekslingen i gearkassen er for første gear 3,246:1, hvilket svarer til en lille opgearing, medens andet gear er lidt lavere, nemlig 1,941:1, tredje gear er med udvekslingen 1,272:1 ligeledes lidt lavere, medens fjerde gear er uforandret 0,85:1 i forhold til DS 19.

Det bemærkelsesværdige er imidlertid, at man trods den kraftigere motor og det forøgede drejningsmoment har en lavere totalgearing på 4,375:1 mod 3,87:1 i DS 19, og selv om de nye dæk har lidt større rulningsdiameter, er der alt i alt tale om en nedgearing, idet DS 19 (og ID 19) ved 1000 omdr/min på motoren kørte 37,3 km/t i topgear, medens DS 21 under de samme betingelser kører 33 km/t. Det er altså ganske åbenlyst, at man har været interesseret i at give den nye model en væsentlig bedre acceleration. Den lavere gearing vil i sig selv betyde et noget større benzinforbrug, der dog i nogen grad vil blive modvirket af det forøgede kompressionsforhold, så man vil antagelig stadig kunne påregne en fin benzinøkonomi.

NSU Type 110

En af de virkelige nyheder på Frankfurt-udstillingen var NSU Type 110, der kan betegnes som en forlænget Prinz 1000 med større og kraftigere motor, idet boringen er sat op til 72 mm (Prinz 1000 69 mm), hvilket giver et slagvolumen på 1085 ccm. Samtidig er kompressionsforholdet sat op til 8:1, og maksimal-effekten er 53 hk DIN ved 5500 omdr/min. Det maksimale drejningsmoment på 8,0 kgm udvikles ved 2500 omdr/min, og først ved 5000 omdr/min er det faldet til 7,3 kgm, der er det maksimale drejningsmoment for Prinz 1000 ved 2000 omdr/min. Trods en vægtforøgelse på 80 kg i forhold til Prinz 1000 er accelerationsevnen derfor blevet forbedret med ca. 2 sekunder fra stående start til 100 km/t, der for Type 110 opgives til 16,9

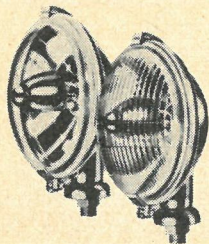


De orienterer
Dem bedre
med

LUCAS

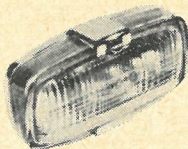
**LUCAS
tvillingsæt**

er udført i svært forchromet messing. Fås enkelt- eller parvis med klart eller gult glas. Pr. stk. incl. pære: „Junior” kr. 75,35 „Senior” som ill., kr. 92,40 „Grand” kr. 127,60



**LUCAS
baklygte**

med speciallinse giver en meget stor lyseffekt som letter manøvrering på mørke gader og veje. Forchromet messing model 661 med bagbespænding - kr. 48,65 incl. pære.

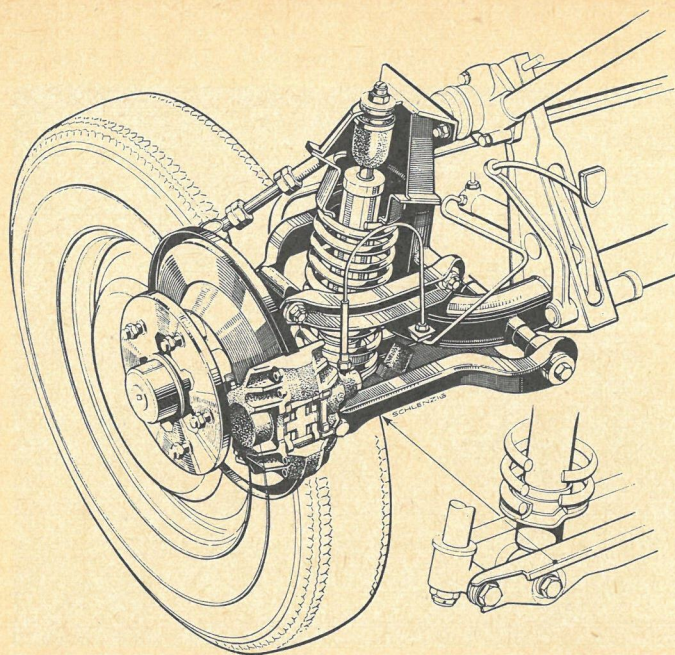


**LUCAS
tagprojektør**

til betjening indefra. Kan drejes 360°. Trykknopkontakt og ekstra pære i håndtag. Plade til senere afdækning af hul-ler medfølger. Model RMS 576. Kr. 432,85. Med dansk pistolgreb kr. 202,40



Priserne er vejl. udsalgspriser incl. statsafg. på pærer og oms.



Her ses forhjulsophængningen på Prinz 1000 med bredt anlæg ved den rørformede forbro.

sekunder. Da frontarealet bogstavelig talt er det samme for de to modeller, er top-hastigheden tillige gået op til 145 km/t.

Type 110 er forlænget fra vindspejlet og fremefter, hvilket ikke alene giver et større og mere regulært formet bagagerum, men forhjulene er også flyttet længere frem således, at skærnkasserne trods den større hjulstørrelse på 155 × 13" fylder mindre i vognens indre, hvilket giver en tiltrængt forbedring af benpladsen ved førersædet. Ved at gå over til hydraulisk aktiveret kobling har man været i stand til at hængsle pedalerne foroven, og dermed er der yderligere sket en forbedring navnlig med hensyn til pladsen for kørerens venstre fod.

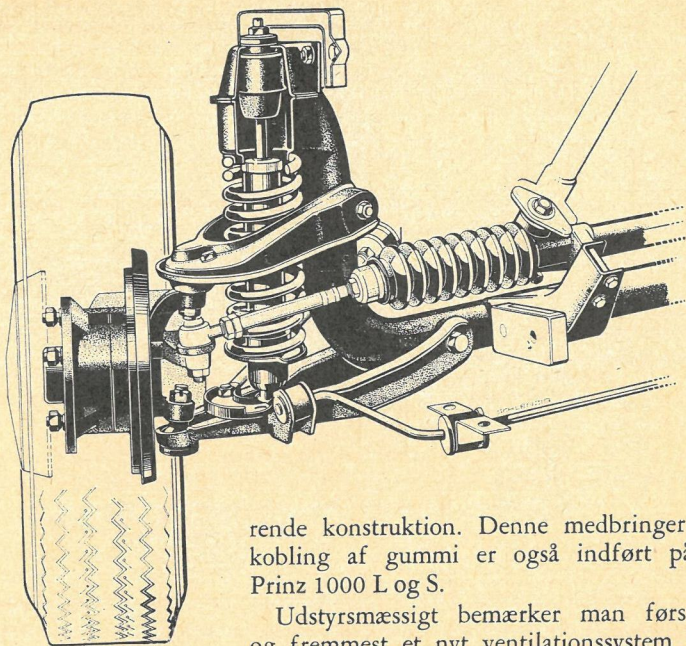
Med den større vægt på forpartiet er tyngdepunktet tillige kommet længere frem i vognen, hvilket har gjort den mindre sidevindfølsom. Vognens total-længde er 4000 mm, og akselafstanden er forøget til 2440 mm. En forøgelse af totalbredden på 10 mm må tilskrives den forreste kofanger, sporvidden er forøget fra 1246 for og 1235 bag til 1280 for og 1248 bag på grund af de bredere dæk.

Hjulophængningerne er overtaget direkte fra Prinz 1000 i princippet, men

der er andre elementer i forhjulsophængningen på Type 110. De trapez-formede arme på Prinz 1000, populært kaldet triangearme, da de rent geometrisk hverken danner et trapez eller en trekant, er nu blevet til rigtige triangearme, da styreboltene er blevet erstattet med kugleled, der er smurt for »livstid«. På både Prinz 1000 og Type 110 benyttes en rørformet forbro, og for at give de trapez-formede arme på Prinz 1000 tilstrækkelig magt over tingene, er de lejet i forbroen i et tværgående rør, der giver stor indbyrdes afstand mellem de to arme, der sammen med hængslerne danner trapezet. De nye triangearme er hængslet inde ved forbroen, og da de derfor har mindre styrke overfor forhjulenes bremse-reaktion, er der tillige en reaktionsarm rettet skråt fremefter på samme måde, som det kendes fra hjulophængninger med underliggende lasker og reaktionsarme. Dette har givet en usædvanlig stabil konstruktion med meget præcis hjulføring.

Ved de drivende bagaksler har man indskudt gummikoblinger mellem akslen og hjulnavet på samme måde, som man har benyttet det på mange moderne mo-

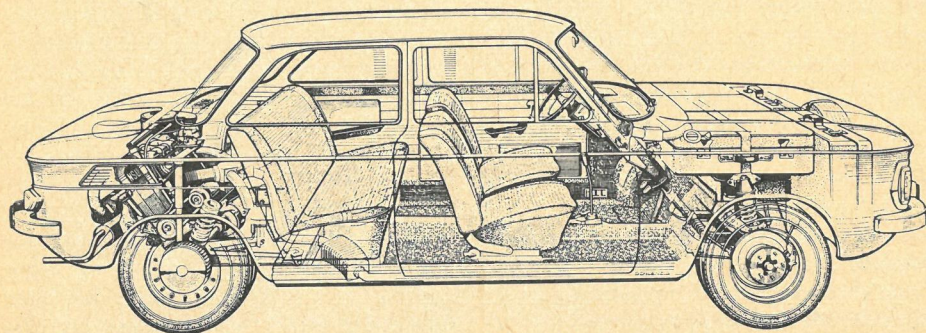
NSU Type 110 har i forhjulsophængningen smallere anlæg ved forbroen, men har desuden en reaktionsarm, der svagt kan skimtes bag underste tringelarm. Bemærk kugleleddene ved »styreboltens«.



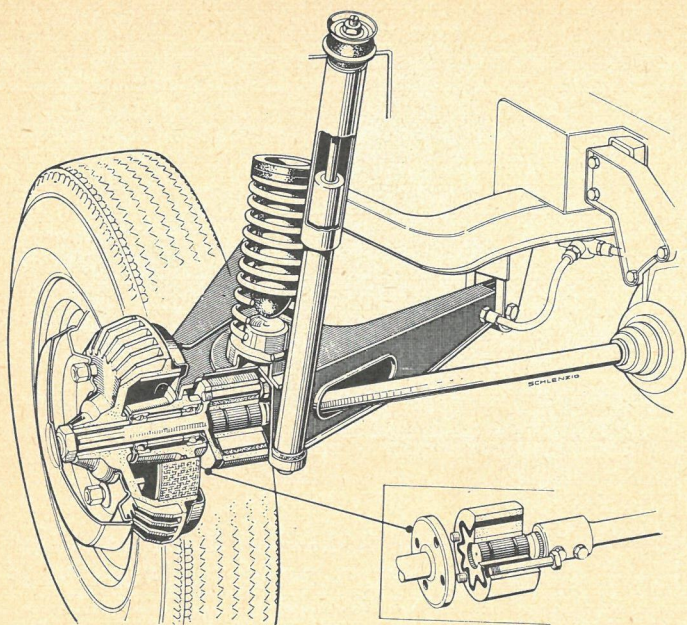
rende konstruktion. Denne medbringerkobling af gummi er også indført på Prinz 1000 L og S.

Udstyrmæssigt bemærker man først og fremmest et nyt ventilationssystem i Type 110. Transair ventilationen består af to friskluftkanaler mellem en udkæring lige over forlygterne og to regulerbare luftdyser med jalousi i hver side af forpanelet, og desuden er der det sædvanlige varmeanlæg, der kan tilføre defrosterspalterne og åbninger ved gulvet varm luft. Ved en blanding af kold og varm luft kan man opnå netop den temperatur, man ønsker i vognen, men der er også sørget for rigelig luftafgang på den måde, at afgangskanalerne for ventilationsluften ved bagruden er forbundet

torcykelkonstruktioner, hvor sådanne gummikoblinger har virket som supplerende eller eneste støddæmper i transmissionen. I dette tilfælde er det ikke så meget den dæmpende virkning af motorens uregelmæssige kraftimpulser, man er interesseret i, da den firecylindrede motor går særdeles jævnt, men en medbringerkobling af gummi vil i høj grad reducere hjulstøjen, der ikke så let kan transmitteres til differentialet og den bæ-



Snit gennem Type 110, der har et bagagerumvolumen på ikke mindre end 490 liter. De harmonikalignende kasser på varmeanlæggets rør tjener som lyddæmpere i systemet.



Ved bagakslerne er der på både Prinz 1000 og Type 110 medbringerkoblinger med gummipuder, der først og fremmest skal isolere mod hjulstøj.

med motorens blæser, der suger luften ud fra vognens indre også under stilstand med gående motor. Det er ganske vist også motorens blæser, der leverer den opvarmede luft, men der vil kun i beskeden udstrækning være tale om recirkulation, når varmeanlægget er i gang.

Prinz 1000 TT

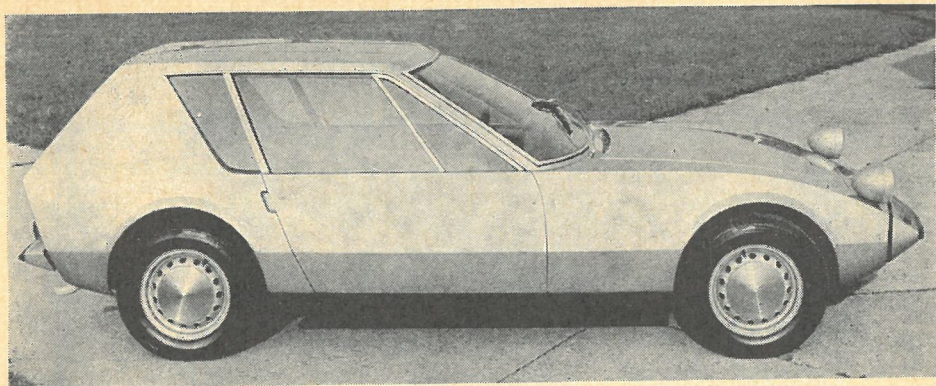
NSU har endnu en ny model at byde på, nemlig Prinz 1000 TT, der er en Prinz 1000 med den nye 1085 ccm motor. Her drager man nytte af den lavere egenvægt og får på den måde en lidt bedre acceleration, der fra stående start opgives til 10,5 sekunder for 80 km/t og til 14,8 sekunder for 100 km/t. Denne model afviger fra den almindelige Prinz 1000 i det ydre ved fire forlygter og 13" bæltedæk, og denne model kan kun leveres med skivebrems på forhjulene, medens Type 110 kan leveres med enten tromlebrems eller skivebrems på forhjulene. På instrumentbordet er der tillige en omdrejningstæller, og det almindelige sidespejl er blevet erstattet med

et såkaldt Talbot-spejl, der har aerodynamisk bedre udformning. Tophastigheden opgives til ca. 150 km/t.

NSU-Autonova GT

Medens Type 110 gik i serieproduktion allerede i slutningen af august, er NSU-Autonova er ren prototype, der på udstillingen i Frankfurt skulle afæske publikums mening om så utraditionelle linier. Vognen er fremstillet på basis af Prinz 1000 undervogn med 1085 ccm motoren, og den er blevet skabt i et samarbejde mellem NSU og Automobil-Gestaltungsgruppe Autonova. Den kantede og noget mærkelige facon har en lav luftmodstandskoefficient, der sammen med et noget reduceret frontareal har sat tophastigheden op til 170 km/t – eller endda noget over denne hastighed.

Der er ikke en eneste pynteliste eller andre overflødige ornamenter, og i stedet for den forreste kofanger har man fremstillet et kileformet forparti af plastic adskilt fra karosseriet med et kraftigt gummimellemlæg. Ved mindre sam-



Faconen på NSU-Autonova er unægtelig lidt særpræget, og man bliver ikke ligefrem forelsket ved første blik.

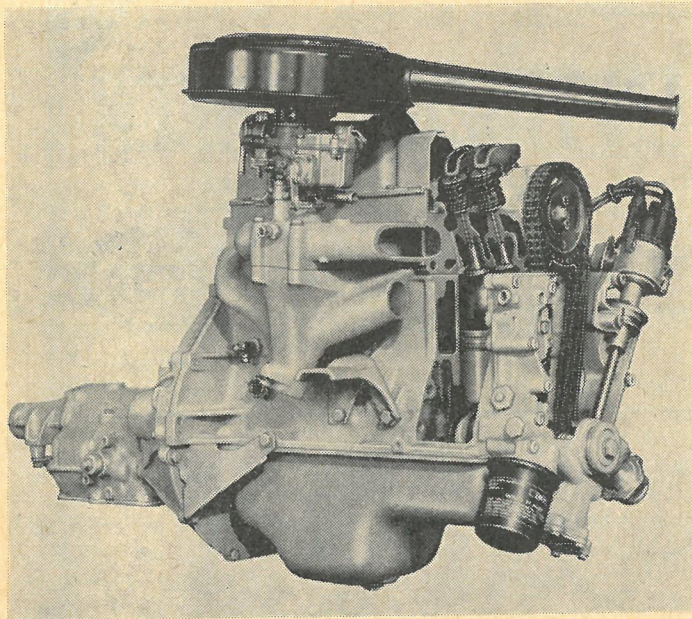
menstød kan plastic-forpartiet let og hurtigt udskiftes.

Det er en ren to-personers model med GT-udstyr, og da fodbrættet er helt fri af forhjulenes skærmmasker, har man fremstillet en hvileplads for kørerens venstre fod, hvilket også kunne tiltrænges på mange standardvogne – det var forøvrigt en af de detaljer, vi foreslog i forbindelse med Projekt FUO.

De nye Opel motorer

I sidste nummer omtalte vi løseligt de nye Opel motorer med overliggende knastaksel, og vi gav de vigtigste mål og data. I dette nummer kan vi give lidt mere udførlige oplysninger med tilhørende illustrationer.

Som nævnt har den overkvadratiske, fire-cylindrede motor fem hovedlejer, der ligesom plejstangslejerne har udskifteli-



Delvis snit gennem den nye, fire-cylindrede Opel motor med overliggende knastaksel.

**NU
skal der
EXTRA
skub i
Deres vogn**



KOM EN TIGER I TANKEN

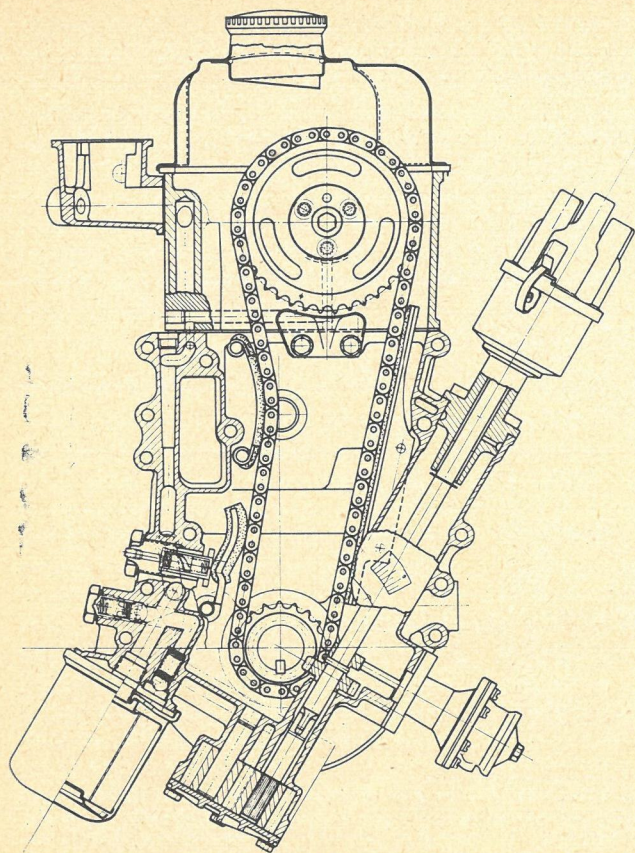
... så får De extra kraft til Deres motor, fuld udnyttelse af vognens accelerationsevne - den letteste start og behageligere kørsel. De får noget extra med den forbedrede Esso EXTRA Benzin. De får extra køreglæde, når De kommer en tiger i tanken.

Ind til



der er mere energi

65 Fa-9



Dette tværsnit af Opel motoren viser knastakselkæden med Weller spanner og hydraulisk aktiveret kædestrammer samt fordeleraksel, der også trækker oliepumpen og med en knast aktiverer benzinpumpen gennem en stødstang.

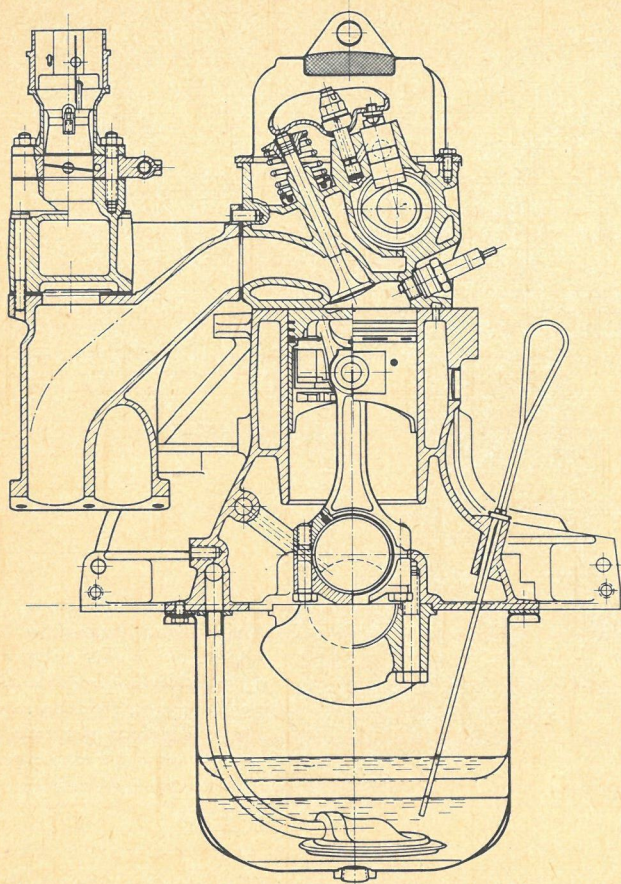
ge lejepander af trimetalypen. Forrest på krumtapakslen sidder et skråtskåret tandhjul, der er i indgreb med tandhjulet på fællesakslen for strømfordeler og oliepumpe, og over sidstnævnte tandhjul sidder en knast, der gennem en stødstang aktiverer benzinpumpen.

Bag krumtapaksels tandhjul sidder et dobbelt kædehjul, der gennem en duplex rullekæde trækker knastakslens kædehjul med udveksling 1:2. Foruden en fjederbelastet kædestrammer – en Weller spanner – er der en automatisk kædestrammer, der aktiveres af et lille olietrykstempel, der får sit tryk fra oliepumpen. Knastakslen er lejet i tre glidelejer i topstykket, og mellem knasterne og vippearmene er der indskudt cylindriske knastfølgere, der optager sidetrykket. Ligesom på tidligere GM-motorer er vip-

pearmene fremstillet af svær, presset plade hængslet i et kugleled på en bolt, der ved ind- eller udskruining besørger justering af ventilspillerummet. Mellem knastfølger og vippearm er der et halvkugleled, der tillige styrer vippearmen i sideretningen.

De skråtstillede ventiler sidder på række og danner et kileformet forbrændingskammer, der på to måder modvirker tændingsbanken. For det første får den **indsugede gas en vis hvirveldannelse** både under indsugningen og kompressionen, for det andet vil der, efterhånden som forbrændingsbølgen forplanter sig gennem forbrændingskammeret stadig blive mindre restgas tilbage, efterhånden som flammefronten nærmer sig kilens spids.

S-motorerne på 1,7 og 1,9 liter frem-



Ventilarrangementet og forbrændingskammerets facon i Opel fremgår af dette tværsnit.

stilles med roto-cap ventiler, og på samtlige motorer er udblæsningsventilen beskyttet mod forbrænding ved hjælp af en »panserring« fremstillet af en kobolt-krom-nikkel legering.

Smøresystemet er for så vidt ganske ordinært, da olien trækkes fra bundkarret gennem oliesien og oliepumpen, fra hvilken den trykkes gennem et udskifteligt fuldstrømsfilter forbi reduktionsventilen frem til galleriet, der giver ensartet smøretryk til de fem hovedlejer. Hvis filteret er forstoppet, åbner en sikkerhedsventil uden om filteret således, at man ikke får ophobet snavs fra filteret med ind i motoren. Fra hovedlejerne går olien gennem borer i krumtapakslen

frem til plejlstangslejerne, og overskydende olie sprøjtes op på cylindervæggene. En forgrening af oliekanalen går op til knastaksellejerne, der ligeledes får ensartet olietryk fra et galleri, og gennem indstillingsboltene føres olien op til vippearmenes kugleled. Overskydende olie fra topstykket falder gennem en kanal bagest på motorblokken tilbage i bundkarret.

Den fire-cylindrede 1,7 liter motor (88 mm boring, 69,8 mm slaglængde) udvikler 84 hk SAE ved 5600 omdr/min (de andre motortyper udvikler deres maksimaleffekt ved lavere omdrejningstal), og den tilsvarende stempelhastighed er 13 meter pr. sekund, hvilket er en meget

rimelig værdi, og motoren ser yderst fornuftig ud i sit lay-out. Det eneste, man umiddelbart vil sætte fingeren på, er de cylindriske ventilløftere, for er man endelig ude på at spare vægt i ventilmekanis- mens frem- og tilbagegående dele – hvad man forøvrigt altid bør være – så kunne man med større fordel have benyttet en hængslet arm til at optage sidekræfterne, navnlig da en sådan arm er lettere og billigere at udskifte ved slid.

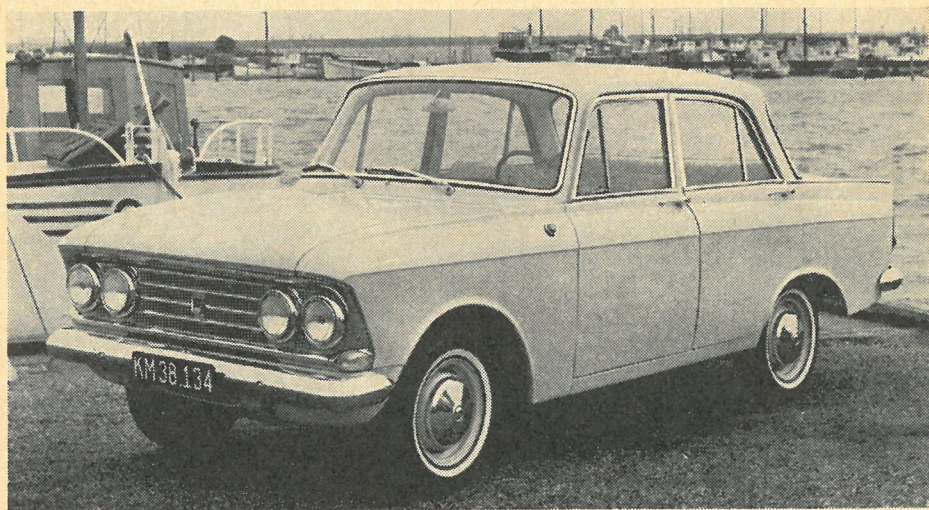
Moskvitch 408

De russiske bilkonstruktioner holder sig tæt til de vesteuropæiske på godt og ondt, hvad udformningen angår, og de medfølgende reklametekster er lige så åndsforladte som de vestlige landes lovprisninger. Dette kunne i nogen grad tyde på, at man interesserer sig for bileksport, men ikke i særlig grad for konstruktioner til hjemmemarkedet. Tænk hvilken bil netop Sovjetunionen kunne frembringe på streng teknisk basis uden påvirkning af køberopinionsundersøgelser! Eller er man i Sovjetunionen mere reaktionær, end man til daglig vil være ved?

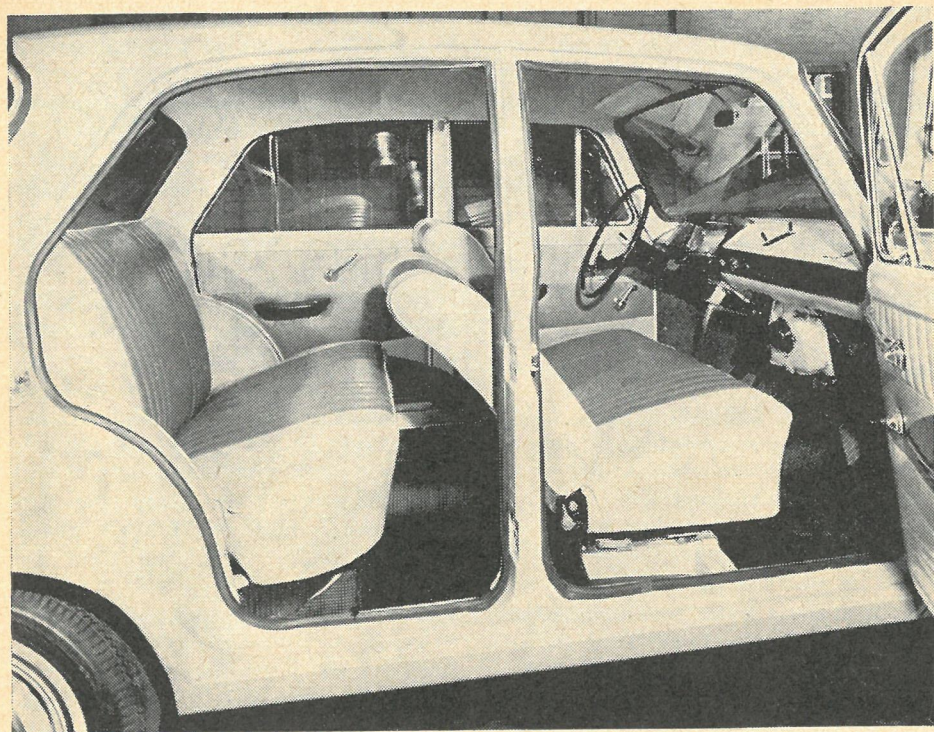
Moskvitch 408 ligner i sit ydre ganske en moderne vesteuropæisk bil, og den

har tilmed fire forlygter. Der er i det hele taget ikke sparet på udstyret, hvilket bl. a. fremgår af instrumenterne, der indeholder snart så usædvanlige ting som et rigtigt oliemanometer og amperemeter foruden naturligvis kølevandstermo- meter, speedometer og benzinstandsmåler – med russisk tekst. Som eksportservice kunne man jo godt anvende for os lidt mere velkendte bogstaver.

Af udstyret kan endvidere nævnes ind- stilleligt kølerjalousi, et varmeapparat, der ikke alene kan aflevere en forrygen- de mængde kalorier, men som også har omstilling til recirkulation foruden frisk- luftindtaget, hvilket vil sige, at man i de hjemlige, umanerlige kuldegrader ved en kold morgenstart tager luften fra vogn- ens indre i cirkulation gennem varme- apparatet, hvilket naturligvis giver den hurtigste opvarmning og nok så vigtigt den hurtigste defrostervirkning, men det- te kender vi forøvrigt også fra tidligere russiske biler. Forsædernes sovebeslag er sammen med en vinkelstilling af bagsæ- det indrettet således, at man får så plant et underlag, at man ikke (som ved de fleste vestlige biler) skal være uddannet fakir for at sove i bilen. Der mangler i det hele taget intet i udstyr.



Den nye Moskvitch 408 med fire forlygter ligner et moderne vesteuropæisk produkt.



Interiøret i Moskvitch 408 giver et gedigent indtryk, og vognen er absolut veludstyret.

Motoren har stadig et forholdsvis lavt kompressionsforhold på 7:1, men effekten er sat op til 60,5 hk ved 4750 omdr/min (SAE), og det maksimale drejningsmoment er 11,0 kgm ved 2750 omdr/min, men da vognens egenvægt er 990 kg, er det stadig ikke nogen sprinter, og tophastigheden er 120 km/t. Ifølge vor erfaring skal man ikke vente den fulde motoreffekt, før vognen er tilkørt gennem ca. 10.000 km. Den fabriksny vogn føles i det hele taget som noget i retning af en traktor, da det er overladt til bilisten at slide alt til efter de noget gammeldags principper, men til gengæld får man foruden det allerede nævnte udstyr elektrisk cigartænder, automatisk baklygte, hvide dæksider, dobbelt oliefilter, selvjusterende bremsesko med flydende bremsesko, vindspejlsvisker med to hastigheder, vindspejlsvasker, solskærme og armlæn på alle fire døre for kun kr.

14.989,-. Overraskende nok er første gear endnu ikke blevet synkroniseret i den fire-trins gearkasse med ratgear, men der er for så vidt moment nok til at starte vognen i andet gear, så første gear skal egentlig kun benyttes til start fra stilstand, men i visse situationer under bykørsel har man ved ganske lav hastighed brug for den forøgede accelerationsevne, som første gear kan give, og så må man altså benytte dobbelt udkobling. Det vil blive ganske interessant at møde et tilkørt eksemplar af denne vogn under en prøvekørsel.

Ny Rootes-motor på 1725 ccm

Til de forskellige Rootes-modeller er der blevet udviklet en ny motor på 1725 ccm til 1966 produktionen. Denne motor er nok en videreudvikling af den tidligere type, idet det forøgede slagvolumen er opnået ved at forøge slaglængden fra 76,2

mm til 82,5 mm, men der er alligevel tale om en nykonstruktion, da krumtapakslen er lejret i fem hovedlejer, stemplerne er stivere, knastakslen er blevet mere slidstærk gennem en særlig behandling, olie-pumpens kapacitet er blevet forøget med 25 %, og der benyttes en ny Zenith karburator og ændret udblæsningssystem.

Denne motortype findes i forskellige tuningsudgaver, og for Super Minx udvikler den 69,5 hk ved 4800 omdr/min, hvilket giver vognen en tophastighed på 137 km/t. Det maksimale drejningsmoment er blevet forøget til 13,5 kgm ved 2400 omdr/min. Hillman Super Minx er uændret i karosseriet, men baghjulenes tromlebremser er nu ligesom forhjulenes skivebremser selvjusterende og gearskiftet er blevet forbedret. Super Minx vil i denne udgave kunne leveres med automatisk transmission eller med overgear.

Den samme motor benyttes til Hillman Minx Series VI, der har fået helt nyt interiør, og ved at forøge sporvidden ved baghjulene til 1273 mm, undgår man skærnkasserne ved bagsædet, der derfor er blevet bredere og mere bekvemt.

I Sunbeam Alpine er motoren tunet til en maksimaleffekt på 100 hk ved 5500 omdr/min, og det maksimale drejningsmoment er 15,2 kgm ved 3700 omdr/min. I denne version benyttes en dobbeltkarburator og dobbelt udblæsningssystem. En nyhed er vekselsstrøms-generatoren på 35 ampere.

I Sunbeam Rapier, Singer Vogue, Super

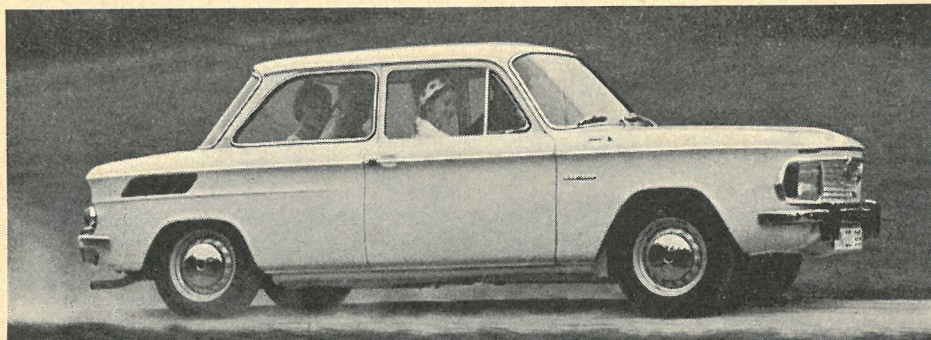
Minx Sport og Humber Sceptre er effekt-ten 91 hk ved 5500 omdr/min og det maksimale drejningsmoment 14,6 kgm ved 3500 omdr/min. I dette tilfælde benyttes en Solex registerkarburator af en særlig konstruktion, der sikrer let start ved de laveste temperaturer. Tophastigheden for Singer Vogue og Rapier er derved gået op til ca. 145 km/t.

Audi genopstår

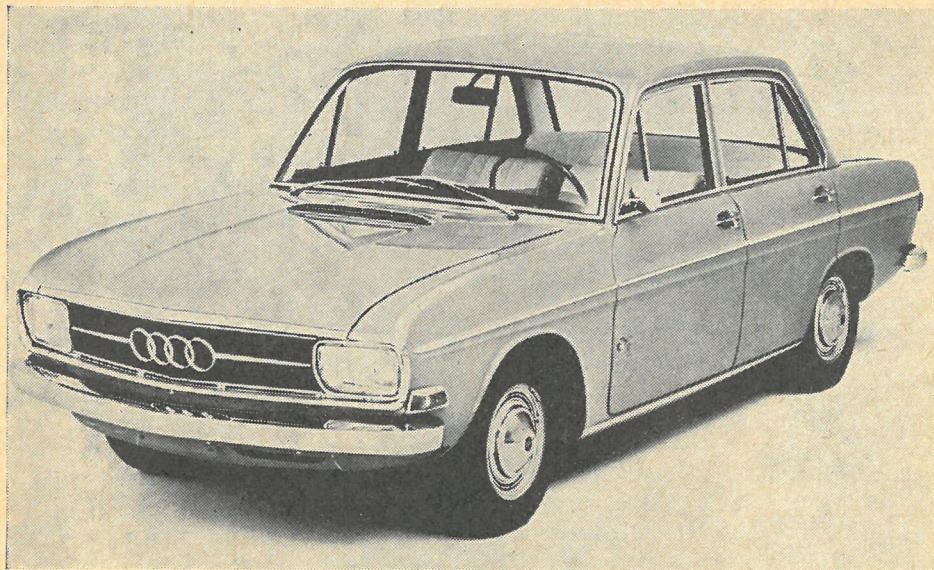
Et synligt resultat af samarbejdet mellem Daimler-Benz, Auto-Union og VW foreligger nu i form af en højst interessant bil under det gamle navn Audi, der sammen med DKW, Horch og Wandere udgjorde Auto Union før krigen.

Allerede ved en kombination af DKW F 102 og en Mercedes motor på 1,7 liter ville man selvfølgelig få en ret bemærkelsesværdig bil, men Daimler-Benz har ikke hevet en gammel 170 motor ud af skuffen, men har præsteret en helt ny og ret opsigtsvækkende motorkonstruktion, der minder en del om Rover 2000. Ved en særlig udformning af indsugningskanalerne har man sat den indstrømmende gas i en kraftig roterende bevægelse ned gennem cylinderen, og under kompressionsslaget forstærkes denne rotation, da forbrændingskammeret findes i stempelkronen ligesom i Rovers motor.

Nu er der så mange konstruktører, der har hævdet, at man ved en sådan roterende bevægelse af gasstrømmen har gjort motoren mere bankefast, men efter



Det forlængede forparti på NSU Type 110 både gavner og bynter.



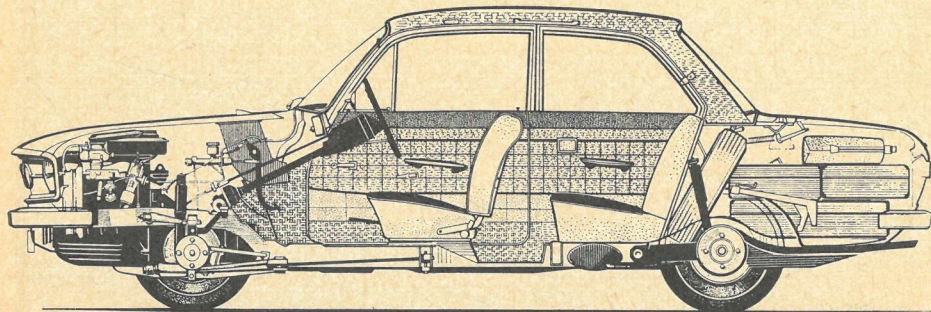
Nej, det er ikke en DKW F 102, men derimod den ny Audi. Forskellen opdager man imidlertid først for alvor, når man åbner motorhjelmen.

den anden verdenskrig fremstillede Texaco en særlig motortype, der på grund af en cirkulerende bevægelse af den friske gas så at sige holdt flammefronten på stedet under en jævn trykstigning, og derfor kunne man benytte et meget højt kompressionsforhold i forbindelse med benzin med abnormt lavt oktantal, hvilket nærmest skulle opfattes som en demonstration eller en opfordring til motorkonstruktørerne, der blot forlangte bedre benzin med højere oktantal. Texaco motoren var imidlertid ret kompliceret, og først nu ser man en produktions-

moden og ukompliceret motor bygget over samme idé.

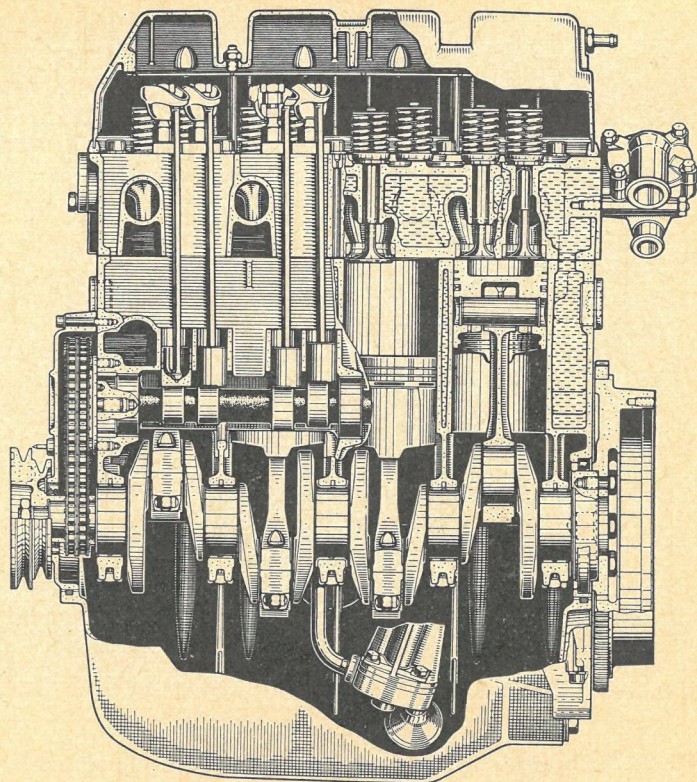
Mercedes-motoren i Audi har et kompressionsforhold på ikke mindre end 11,2:1, og da man får forbedret økonomi ved en forøgelse af kompressionsforholdet, kan man naturligvis vente sig noget særligt, og man bliver sandelig ikke skuffet, for standardforbruget målt ved 110 km/t opgives til 8,4 liter pr. 100 km svarende til 11,9 km pr. liter, og selv ved tophastigheden, der er 150 km/t, kører vognen mere end 10 km pr. liter.

Da netop forbruget ved de større ha-



Dette snit gennem Audi viser, hvordan motoren er anbragt foran foraksellinien.

På dette snit gennem Audi-motoren ser man ikke alene krumtappens fem hovedlejer og ventilmekanismen med kuglelejrede vippearme, men også forbrændingskammerets facon i det gennemskårede stempel længst til højre.



stigheder er det svageste punkt i DKW F 102, tør det nok antydes, at man har gjort noget ved den side af sagen, og da F 102 har virkelig fremragende køreegenskaber og helt usædvanlig gode bremses, har man lov til at vente sig noget særligt af denne kombination.

Trods det meget lave forbrug har Audi en benzintank, der rummer 53 liter, hvilket ifølge standardforbruget skulle give en aktionsradius på 630 km. Dette må ses på baggrund af den ofte store ventetid i køen på de tyske autobaners servicestationer.

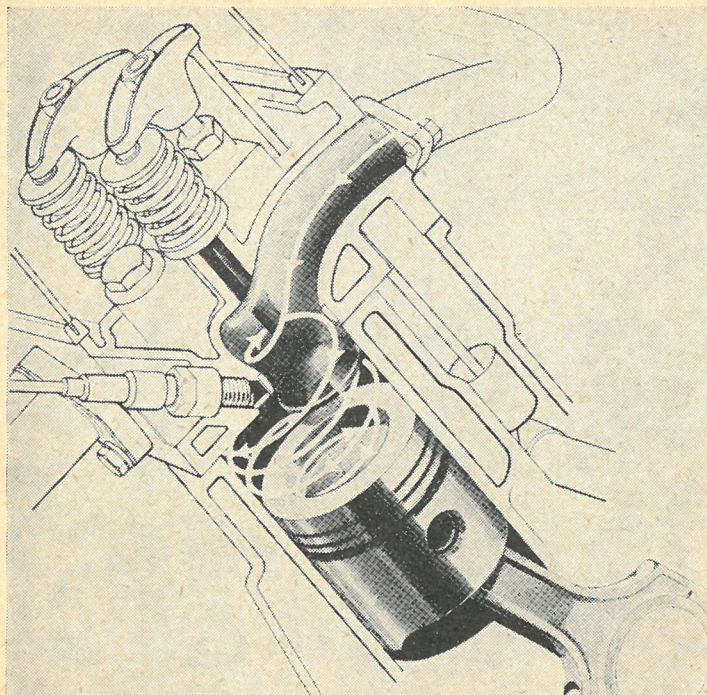
Den fire-cylindrede motor med fem hovedlejer er indbygget i en vinkel på 40° foran forakslen. Den har 80 mm i boring og 84,4 mm i slaglængde, hvilket giver et slagvolumen på 1696 ccm. Maksimaleffekten er 81 hk SAE ved 5000 omdr/min, og det maksimale drejningsmoment på 12,5–13,0 kgm finder man

i hele området mellem 2000 og 3500 omdr/min. Trods en egenvægt på 980 kg har Audi en glimrende accelerationsevne, der ikke skyldes lav gearing, men derimod det gode drejningsmoment også ved lave omdrejningstal. Tiden fra stående start til 80 km/t opgives til 9,2 sekunder, og fra stående start kommer man op på 100 km/t på 14,8 sekunder.

Der benyttes i denne model en Bosch vekselstrømsgenerator på 490 watt. Resten af vognen må siges at være overtaget fra DKW F 102, men der er absolut ikke tale om en prototype, da de første Audi ventes til landet i slutningen af oktober, og prisen skulle ligge i klasse med Volvo Amazon – vi glæder os til det nærmere bekendtskab.

Glas med V-8 motor

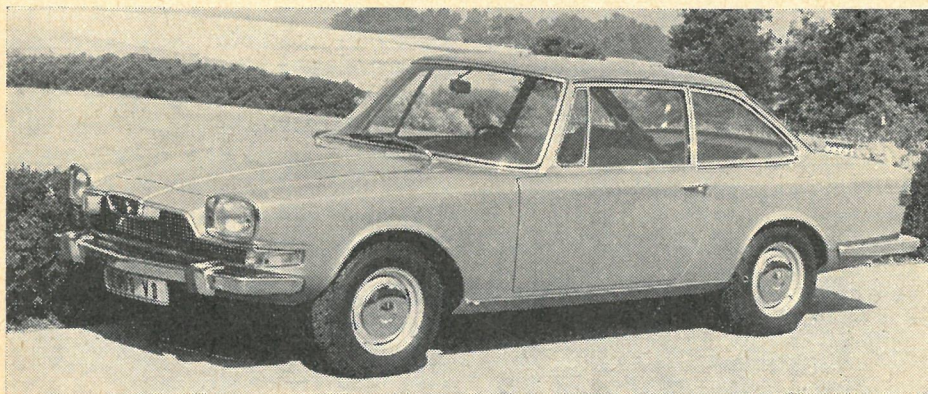
Hans Glas i Dingolfing er stadig overraskelsernes mand med ikke mindre end



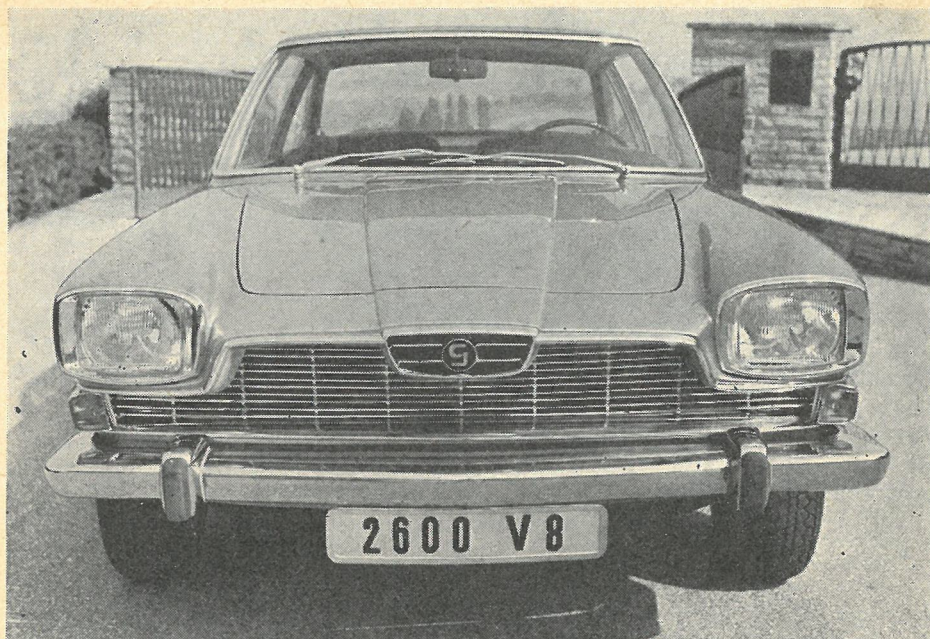
Den særlige udformning af indsugningskanalen sætter gasstrømmen i en roterende bevægelse, der forstærkes under kompressionslaget og accelereres yderligere, når gassen presses sammen i forbrændingskammeret, der er placeret i stemplet. Forbrændingen bliver på den måde jævnere uden lommer med frisk, uafbrændt gas, og derfor er der ingen tilbøjelighed til tændingsbanken, skønt kompressionsforholdet er 11,2:1. I benzinmotorer kan det ikke betale sig at gå over 12:1 i kompressionsforhold.

18 modeller på sit 1966 program. Den lille Goggomobil, der er bygget i mere end 250.000 eksemplarer fortsætter med 250 ccm og 400 ccm motor, medens 300 ccm motoren udgår. Glas Isar, der også kendes som T 700 udgår af produktion, og coupémodellerne af 1004 og 1204 ud-

går ligeledes. En nyhed er Glas 1304 med 1290 ccm motor på 60 hk og samme udstyr som model 1204. Motoren er den samme, som benyttes i 1300 GT, blot med en enkelt karburator. Glas 1700 har fået forøget motoreffekten fra 80 hk til 85 hk (DIN), og denne model kan le-



Glas 2600 med Frua karosseri er en af nutidens smukkeste biler – tilmed udført i en glimrende kvalitet og med mange fortrinlige tekniske detaljer.



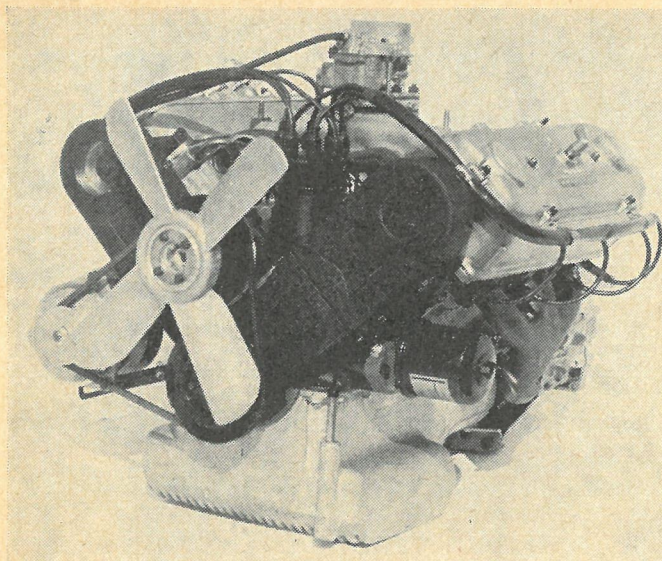
Forpartiet på Glas 2600 giver unægtelig et indtryk af det, man forstår ved en rigtig bil.

veres med Glas automatisk transmission. Model 1300 GT har nu 85 hk mod tidligere 75 hk, og for samtlige modeller er der mindre detailforbedringer.

Den helt store nyhed er imidlertid Glas 2600 V-8 på 140 hk og en tophastighed på 200 km/t. V-8 motoren kan betegnes som to motorblokke fra 1304 sat sammen i V-form (boring 75 mm, slaglængde 73 mm), og det nøjagtige slagvolumen er 2576 ccm, men kompressionsforholdet er lidt lavere nemlig 9:1. Denne motor får altså to overliggende knastaksler, der drives af hver sin tandrem, og der benyttes to dobbelte Solex karburatorer type DDIST og Bosch vekselstrømgenerator på 500 watt.

Det meget smukke karosseri er tegnet af Frua specielt til denne model, der er udformet som en to-dørs sedan, der ganske vist i Tyskland benævnes som en coupé. Det er en fire-personers model med separate forsæder både for og bag. Forhjulene er ophængt i triangelarme, lasker og reaktionsarme forbundet med en

krængningsstabilisator og affjedret af skruefjedre med dobbeltvirkende teleskopdæmpere. Baghjulene er ophængt i en stiv rørforbindelse (De Dion rør) og langsgående bladfjedre med yderligere stabilisering i tværetningen af en Panhard-stav. Differentiallet er boltet til den bærende konstruktion, og momentet overføres til baghjulene gennem kardanakslers med glidenoter. Skivebremserne er anbragt inde ved differentiallet, hvor de indgår i den affjedrede vægt, medens de samtidig får fuld køleluft og holdes borte fra de skarpe støvpartikler, hjulene kan hvirvle op. Parkeringsbremsen har selvstændige tromlebremser med mekanisk aktivering. Samtidig har det været muligt at give differentiallet en meget lang hals til lejrning af spidshjulsakslen, og der benyttes derfor en meget kort og velafbalanceret kardanaksel. Har man for resten ikke set denne baghjulsophængning før? Jo vist – den brugte Horch for næsten 30 år siden, men den er ikke blevet ringere i mellemtiden.



V-8 motoren i Glas 2600 er sammensat af to 1304 motorer. Naturligvis kan man ikke benytte de samme motorblokke, men topstykkerne inklusive knastaksler og ventiler er taget direkte fra 1304 motoren, hvilket naturligvis billiggør fremstillingen.

I stedet for almindelige støddæmpere ved baghjulene benyttes Boge hydromat hjælpefjedre med indbyggede dæmpere, der holder bagvognen i konstant niveau uanset belastningen.

I udstyret indgår servoforstærker til bremserne og servostyring. Der benyttes som på de fire-cylindrede modeller en fire-trins gearkasse med Porsche synchromesh.

De vigtigste mål ser således ud: Akselafstand 2500 mm, sporvidde for og bag 1420 mm, totallængde 4600 mm, bredde 1750 mm, højde 1400 mm, egenvægt 1130 kg, nyttelast 430 kg, venderadius 5,25 m, dækstørrelse 175 HR 14. Prisen er i Tyskland angivet til ca. 18.000 DM, hvilket svarer til kr. 31.000,-, men det bliver jo som bekendt en hel del mere end det dobbelte på det danske marked.

Glas Gearskifteautomat

I de moderne automattransmissioner indgår i det mindste en væskekobling, men i reglen en momentomformer foruden en planetgearkasse, og det kan ikke bortforklares, at der sker et lille krafttab i momentomformerens eller væskekoblingens, hvilket umiddelbart kan fastslås

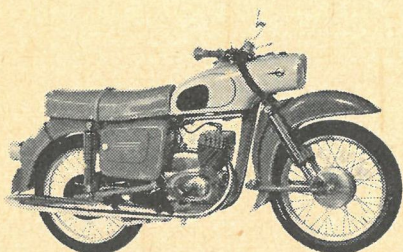
gennem opvarmningen af olien i disse aggregater. Det svage punkt, der forhindrer en mere almindelig udbredelse af automatisk transmission, er utvivlsomt, at bilisten må vælge mellem manuelt betjent gearkasse eller automatisk transmission – de fleste vil nødigt undvære deres gearstang, men kan indse fordelene ved automatisk transmission under visse forhold.

Glas har udviklet et system, der for det første ikke giver krafttab, og som for det andet giver bilisten frit valg mellem at betjene sin gearstang på normal måde eller at køre med automatisk transmission. Systemet har en tør enkeltplade kobling med centrifugaludløser, der automatisk udløser koblingen ved omdrejningstal svarende til tomgang på motoren, medens der automatisk kobles til, når motorens omdrejninger stiger – et sådant system kendes i forbindelse med både biler og knallerter.

Koblingen sidder på den indgående aksel i en almindelig fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, der betjenes af en kort gearstang. Desuden er der hydrauliske stempler til at dirigere gearstangens frem- og tilbagegående bevægelser ved automatisk betjening, og et hydraulisk dreje-

MAN FRISTES –

MZ er så sikker og pålidelig, at man fristes til at sige, at den har et hjerte af guld, men sandheden i ære, så kan man finde mange fornemme metaller i MZ 150 – blot ikke guld. I krumtapakslen finder vi det fineste stål, letmetal-cylinderen er fremstillet med en utrolig slidstærk støbejernsforing, de højglanspolerede letmetal-dæksler er korrosionsbestandige og pladekvaliteten vil kunne fremkalde misundelse på enhver bilfabrik.



MEN –

gode materialer er ikke nok. Mest tæller en generations erfaring med DKW to-taktsmotorer, og det mærker man, når man oplever den kraft og smidighed, der er et særkende for MZ 150. Bevares, konstruktionen med indkapslede bremsenøgler og speedometerdrev, 60 watt lysanlæg og verdens første lukkede stel uden indre spændinger og de mange andre tip-top moderne detaljer har vakt almindelig beundring, men det er motorens præstationer og maskinens køreegenskaber, der har begejstret Europas førende motorcyklejournalister uden undtagelse.

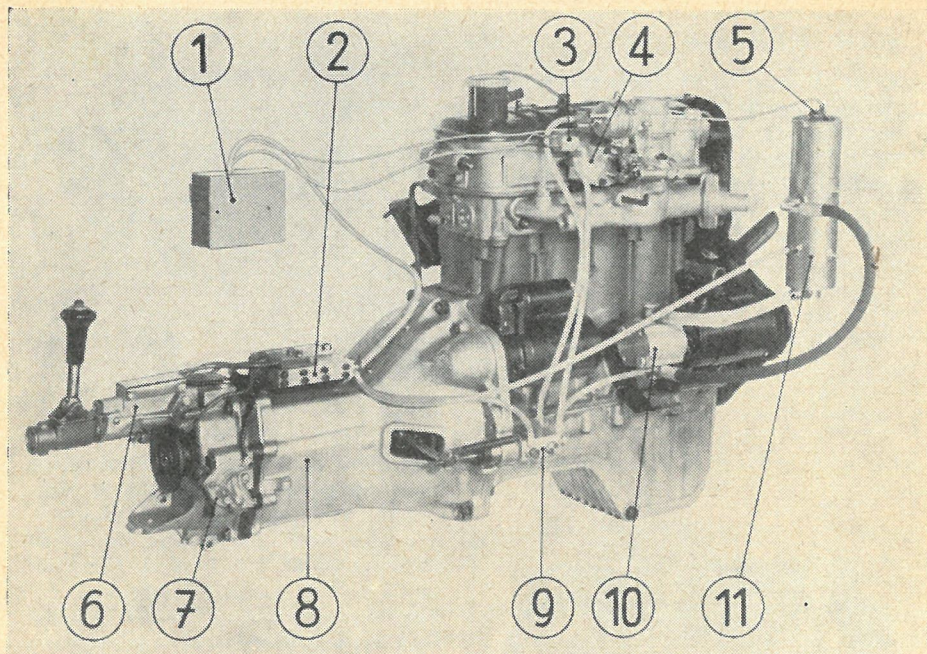
OG DOG –

kan den mest moderne af alle motorcykler leveres til en fantastisk billig pris, takket være yderst gunstige handelsbetingelser og vore store kontante forudbetalinger – så på en måde er der alligevel guld i MZ 150, for man har til dato endnu ikke fået så meget for sine penge i en motorcykle, som man får ved købet af MZ 150 – derfor sælges der i Danmark mere end dobbelt så mange MZ 150 som af alle andre mærker og typer tilsammen.

– OG NU

Ny 1966 teknik: Ny bredribbet cylinder og topstykke, værktøjskasselås, ny chokerstartkarburator, 11 HK, 4 gear, kraftigere bremsér, helpoleret motor og sidedæksler, alle EL-ledninger med fladstik og samle-muffer. Pris kr. 2497,- m. oms. lev. på gaden. Udbet. fra 797,- pr. md. fra 103,-. Forlang katalog og skriftlig prøvekørsel. MZ-forhandlere forefindes i alle større byer over hele landet. Vi opgiver gerne nærmeste adresse.

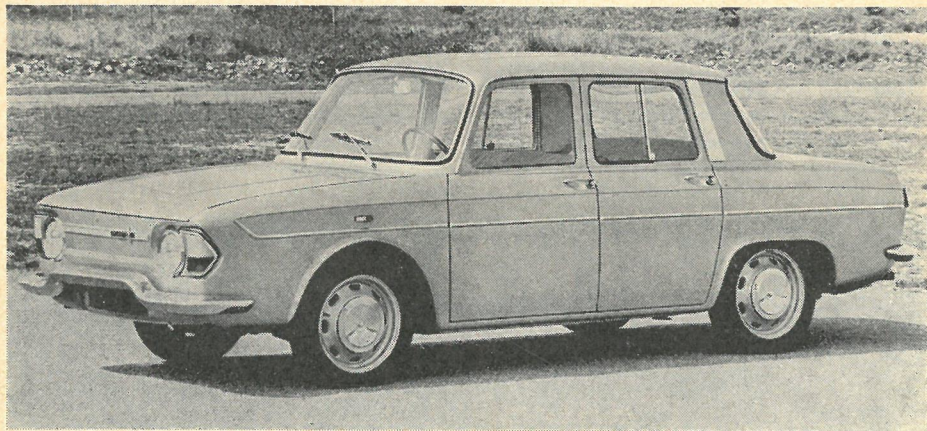
C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355



Et demonstrationsanlæg af Glas automattransmission. Tallene henviser til 1) Styreenhed med transistorer, 2) Elektrohydraulisk ventilstyring for de hydrauliske skiftebevægelser, 3) Indikator for gasspedalens stilling, 4) Hydraulisk regulator for gasspældets stilling, 5) Olietryksventil, 6) Hydrauliske skiftestænger, 7) Hastighedsindikator, 8) Fire-trins gearkasse, 9) Hydraulisk koblingsudløser, 10) Olietrykspumpe (tandhjuls-pumpe), 11) Oliebeholder.

stempel dirigerer gearstangens bevægelse til højre og venstre. Som i andre automatsystemer følges vognens kørehastighed af en regulator (centrifugal eller olie-

tryk), og en automatisk anordning indstiller gasspældet til rigtig åbning eller lukning under gearskiftningen i forhold til kørehastigheden. I dette tilfælde er



Renault 10 svarer til Renault Major, men er forlænget 20 cm i forpartiet.

der tillige et hydraulisk stempel til udløsning af koblingen under gearskifte. Alle funktioner styres fra en transistor-»tænkeboks«, der tilsluttes det elektriske system med stikkontakter. Hele det automatiske system kan ved hjælp af en enkelt kontakt sættes i funktion eller ud af funktion, og man kan ligeledes ved hjælp af en kontakt låse transmissionen i et bestemt gear f. eks. ved nedkørsel ad bjergveje. Det hydrauliske system står kun under tryk ved selve gearskiftningen og forbruger derfor ingen kraft under kørslen.

Indbygget i en sportsbetonet bil kan man f. eks. under vanskelig bykørsel benytte det automatiske system, så man helt kan koncentrere sig om vognens manøvrering gennem trafikken, medens man ved almindelig landevejskørsel kan benytte sin gearstang i overensstemmelse med sine egne ønsker.

Systemet hævdes at være yderst robust, og det kræver ingen service eller speciel vedligeholdelse, og desuden kan det leveres som ekstraudstyr til Glas for et forholdsvis beskedent beløb.

Renault 10

Tallene i forbindelse med bilmodellerne henviser i reglen til motorstørrelsen eller »skattehestekræfterne«, men Renault 10 har samme motor som Renault Major, der skulle have navneforandring til Renault 1100 på grund af varemærkerettigheder. Majoren forsvinder helt, og Renault 10 kan betegnes som en forlænget Major, idet der er lagt 20 cm til forpartiet. Dette har givet mere vægt på forvognen og større bagagerum – en forøgelse på 30 % til 315 liter, og desuden er der bag bagsædets ryglæn tillige 60 liter bagageplads. Ved at flytte akkumulatoren ned under bagagerummets gulv har man tillige fået en mere regulær facon på bagagerummet, der dog stadig kun kan tage kuffertyper af ret begrænset format. Priserne på Renault's 1966 modeller, der for personvognenes vedkommende nu alle vil blive monteret med Kléber-Colomes radialdæk, er følgende:

Renault 4 Luxe	pris kr.	14.745
Renault 4 Export	» »	15.745
Renault Gordini	» »	15.985
Renault 8	» »	17.486
Renault 8 Automatic	» »	19.996
Renault 10	» »	18.685
Renault Caravelle S	» »	34.994

★

Priserne på de nye Mercedes-Benz personvognsmodeller:

Model	Pris incl. afgifter excl. lev. omk.
200	46.178
200 D	49.767
200 D	27.951
(hyrevogn 20 % reg. afg.)	
230	52.475
230 S	62.941
250 S	69.539

(fortsættes side 743)

*-en stabil
forbindelse...*



Borriss

-et dansk
BATTERI
specielt beregnet for
det danske klima...

Batterier passende til alle vogn typer på lager, opladte og klare til brug.

MØLLER & CO. ODENSE A/S

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

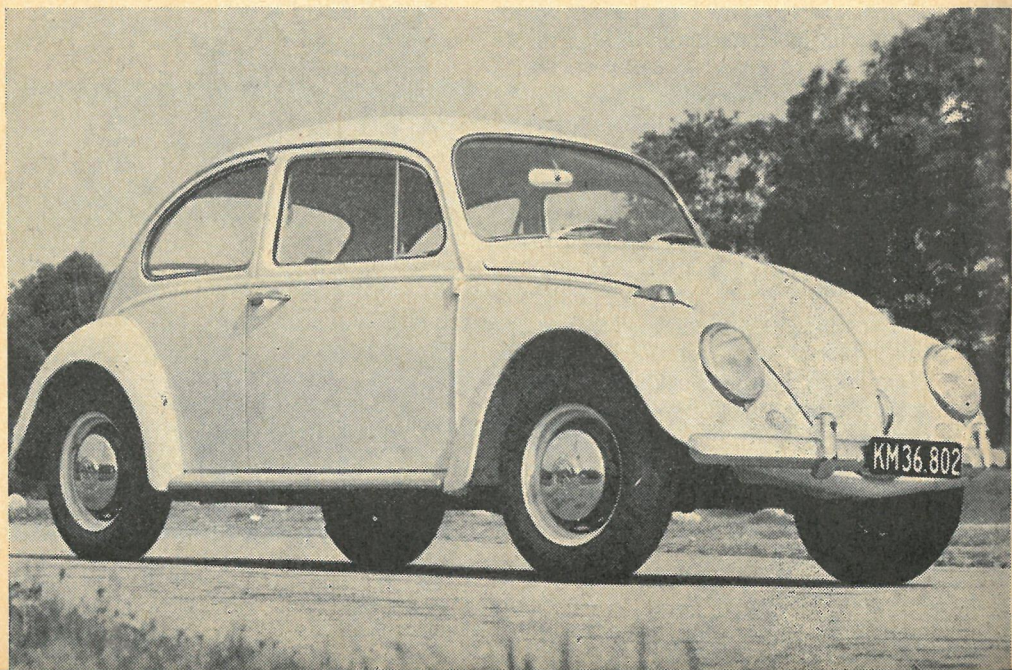
VW 1300

Hvordan er den nye VW? Dette spørgsmål stilles med usvigelig sikkerhed, så snart ens omgivelser opdager, at man har VW 1300 under prøve-kørsel, og man kan allerede på spørgere-ns tonefald gætte, i hvilken lejr han hører til – de mindre begejstrede tilhæn- gere spørger i en lidt nedladende tone, medens folkevognsentusiasternes spørgs- mål stilles på en sådan måde, at man af undertonen kan forstå, at spørgeren ikke finder sig i et hvilket som helst svar. Da en af SMJ's betroede kontordamer, der tilsyneladende har forskrevet sin sjæl til en VW, skulle have sit spørgsmål besva- ret, kastede jeg mig ud i et par bemærk- ninger om ventilationssystemet eller

manglen på samme, hvortil hun omgåen- de sagde: »Nu skal vi vel ikke til at være uvenner igen?«

Det er jo derfor med noget bange anelser, at man kaster sig ud i en beskri- velse af VW 1300, men jeg kan med det samme berolige entusiastene med, at jeg på flere punkter er ret positivt stemt for denne vogn og ideen bag den. På den anden side bliver jeg nødt til at komme med en fornærmende udtalelse om den

I det ydre er der ingen forskel på VW 1200 og 1300 – kun »1300« i forkromede tal på motor- hjulmen markerer den ny model, desuden er navkapslerne flade og hjulene har ventilationshuller.



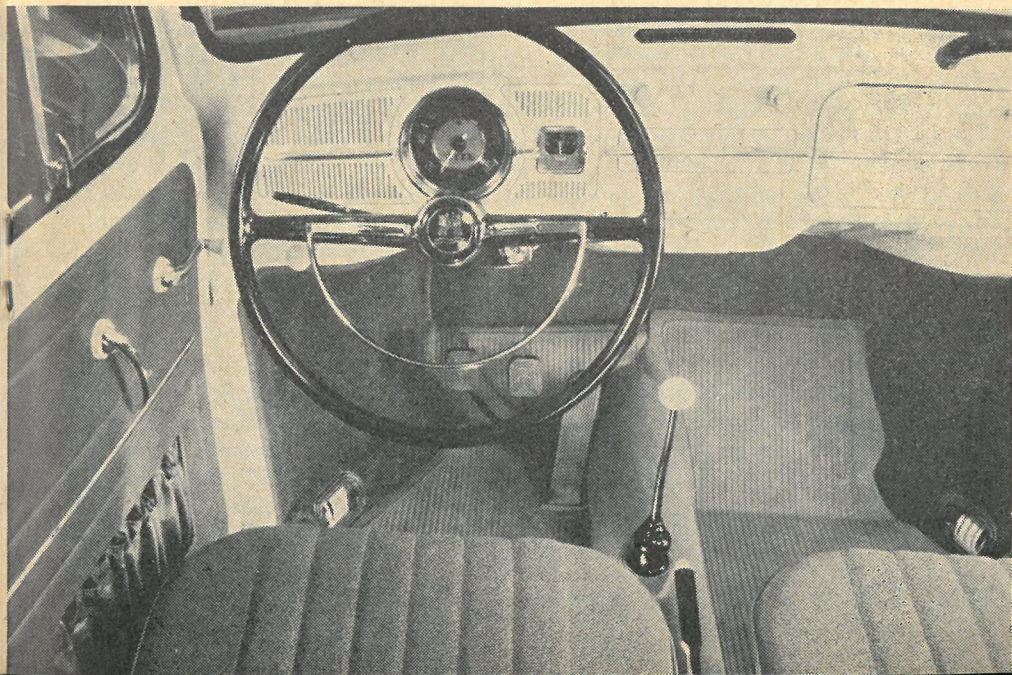
manglende ventilation i vognen, men skulle det mod forventning lykkes mig at påvirke professor Nordhoff i den grad, at han gjorde noget ved sagen, så havde jeg dog ydet endnu et lille bidrag til at skabe bedre biler.

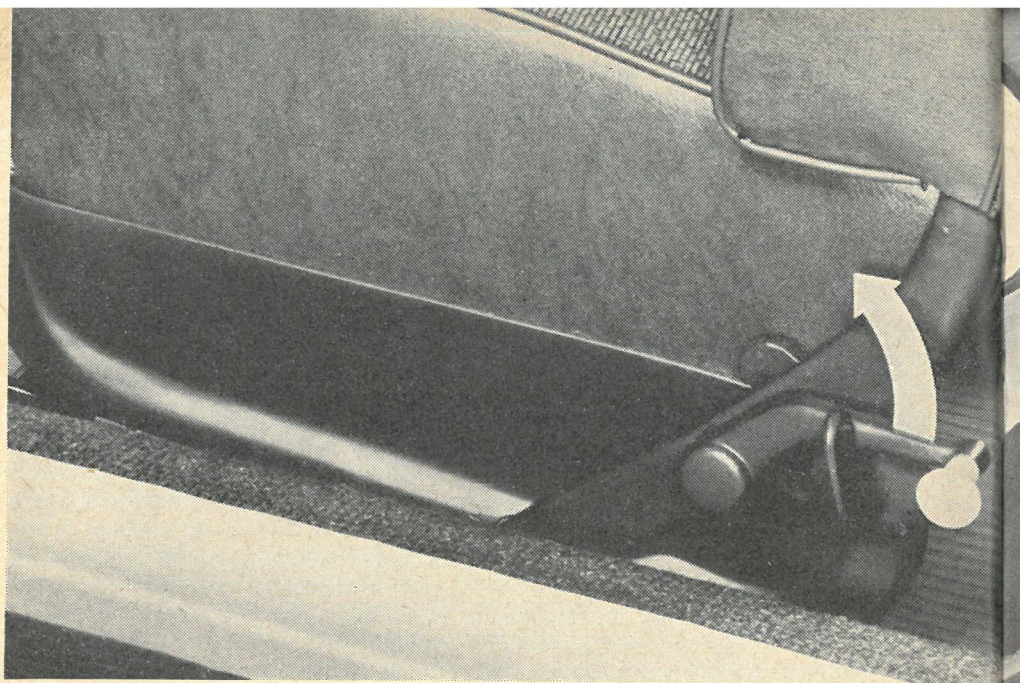
Hvis vi skal se helt nøgternt på emnet, så må det indrømmes, at VW 1300 er en ajourført antikvitæt, eftersom den blev konstrueret for 30 år siden, og mellem den første bil, der blev konstrueret til organisationen »Kraft durch Freude«, og den seneste model er der i virkeligheden kun en lang serie detailforbedringer, medens grundkonstruktionen er den samme. Ved påbegyndelsen af efterkrigsproduktionen slog det hydrauliske bremsesystem forholdsvist hurtigt de mekaniske bremses ud, en anden milepæl var den fuld-synkroniserede gearkasse, og af væsentlig betydning for køreegenskaberne var krængningsstabilisatoren ved forhjulene. Endvidere er motoren blevet forøget i effekt på den måde, at den ved hvert tegn på at sakke bagud i trafikken fik akkurat de flere hestkræfter, den skulle bruge, for at følge med på en naturlig måde, medens mange nye bilmodeller i mel-

lemtiden er kommet til verden med en effekt, som de kun meget sjældent udnytter fuldt ud.

Ud over disse tekniske forbedringer er der sket en del med udstyret og komforten. Det forbedrede varmeanlæg var en afgørende fordel, og vognens finish og udstyr er blevet stadig bedre. Man må indrømme, at en besynderlig nimbus omgiver dette køretøj, og professor Nordhoff har som chef for VW-fabrikkerne et yderst taknemmeligt publikum. Når Issigonis kommer med Hydrolasticaffjedring og lignende tekniske raffinementer, tildeles der ham behørig beundring, men når Nordhoff afskaffer bedstefars træmålepind til benzintanken og sætter en benzinstandsmåler på instrumentbordet, så jubler hele verden. Med et så taknemmeligt publikum bag sig har han tillagt sig en vis arroganse overfor den faglige verden, og navnlig overfor motorjournalister, der fra tid til anden kan få lov til at stille forskellige spørgsmål, der oftest afføder de mest besynderlige svar. For eksempel spurgte en kollega engang, om VW påtænkte at komme med en fire-dørs udgave, og svaret var, at man kom

Interiøret er enkelt og smukt, og alt fungerer perfekt.





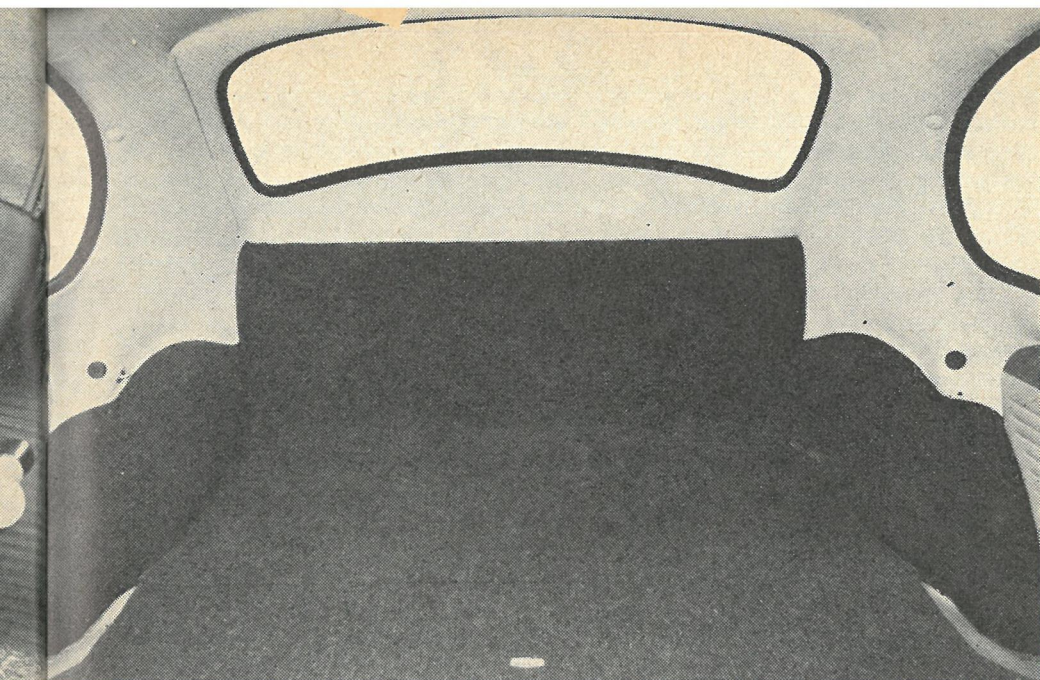
Låsen på forsædernes ryglæn er overordentlig solid, og den kan betjenes fra både for- og bagsæde.

lettere ud og ind i en bil gennem to brede døre end gennem fire smalle. Da man i sin tid spurgte, om der ikke var en svag mulighed for, at VW ville gå over til blinklys i lighed med alle andre bilmærker, lød svaret, at man på VW kendte svaghederne ved blinklys, så derfor blev man ved vingerne. Dette svar akcepterede de tyske myndigheder som bekendt ikke, og de satte simpelthen en dato, fra hvilken alle biler skulle være udstyret med blinklys. Ved det sidste pressemøde, jeg overværede, blev der spurgt, om ikke der kunne komme et ordentligt ventilationssystem i VW, og professor Nordhoff svarede, at man kunne jo bare åbne et vindue.

Lad os derfor som udgangspunkt tage dette svageste punkt i VW, og lad os se, hvad der sker, når man ifølge professorens anvisning åbner et vindue som eneste ventilationsmulighed. For det første er det umuligt at holde vindspejlet dugfrit, når det regner, og man samtidig må køre langsomt eller endda holde stille ved stoplys eller lignende. For det andet får man på forsæderne en hel del regn

i hovedet, når man med åbne vinduer kører gennem en kraftig regnbyge. For det tredje, og det er vel nok det værste, opstår der under sidevind visse trykbølgesvingninger i vognen, der ligefrem kan give smerter i ørene. Hvis man under disse forhold tager en barometerdåse med i vognen, vil man se, hvordan nålen svinger vildt i hysteriske udslag, og en sådan form for ventilation er hverken behagelig eller hensigtsmæssig. Endelig må det så tilføjes, at der trods åbenstående ventilationsruder ikke er tilstrækkelig luftfornyelse i vognen. Der siges mange grimme ting om VW, men ud fra mine betragtninger og mine erfaringer med den seneste model, må jeg sige, at det manglende ventilationssystem er den eneste grund til, at VW 1300 er et komplet uakseptabelt køretøj.

En af de grimme ting, der siges om VW er, at den støjer voldsomt, og det skal da også indrømmes, at de ældre modeller absolut ikke var lydløse, men allerede da man i sin tid reducerede blæserhastigheden, hjalp det voldsomt på støjniveauet, og jeg vil i hvert tilfælde skri-



Hvis man har brug for ekstra bagageplads, kan bagsædets ryglæn og bagsædehynden slås ud på denne måde, og så kan to personer næppe ønske mere plads til feriebagage eller campingudstyr.

ve under på, at mange betydeligt dyrere engelske biler larmer væsentlig mere end en VW. En anden grim ting om VW er dens tilbøjelighed til overstyring, men denne tendens blev betydeligt dæmpet ved hjælp af krængningsstabilisatoren, og VW 1300 har fået større trykdifferencen på for- og bagdæk således, at baghjulenes slipvinkler er væsentligt mindre end forhjulenes, hvilket i sig selv giver en klar understyrende tendens til modvirkning af den overstyring fra hjulophængningen. Når man kører VW 1300 ganske almindeligt, er vognen klart understyrende, men så snart man kører hårdt gennem svingene, skifter styringen fra understyring til overstyring, men ikke med den pludselighed som kendetegnede de tidligere modeller, og fænomenet giver ikke anledning til komplikationer. Når man har vænnet sig til denne skiftet fra understyring til overstyring, vil man under sin kørsel tilmed udnytte overstyringen, men det kræver så ganske afgjort, at man er en god bilist. Man må på det bestemteste advare mod nogen form for overmod på dette punkt, for

VW 1300 er ganske sporsikker, indtil et vist punkt, men så kommer bagvognen også ud med en sådan pludselighed, at en mindre rutineret bilist vil få hænderne fulde med at bringe vognen på ret kurs igen. Det mærkelige er imidlertid, at man i en blød kurve og i tredje gear nu har moment nok til at sætte baghjulene i en ganske blød udskridning.

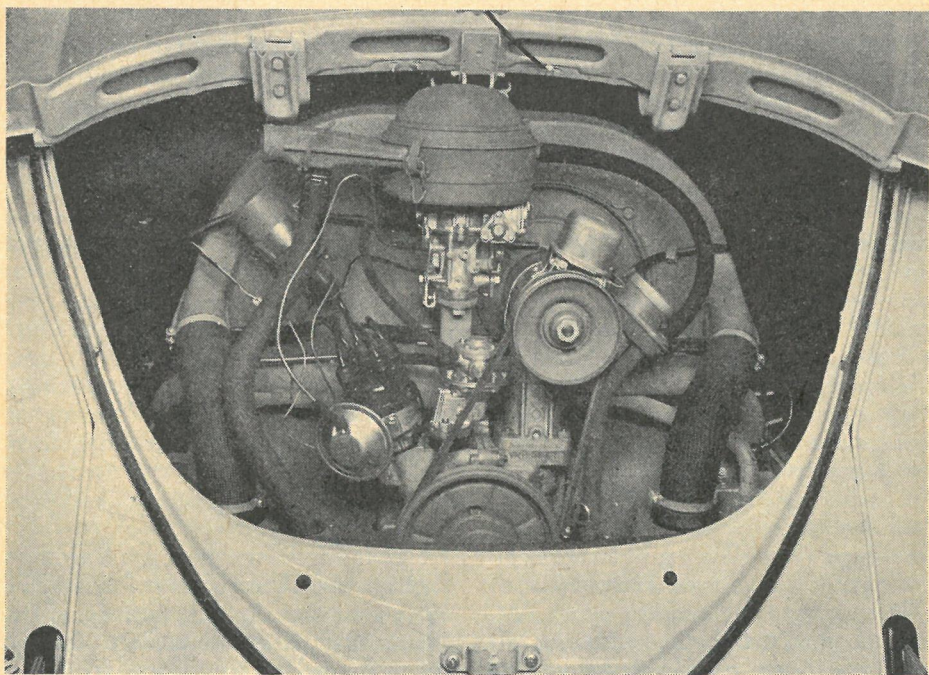
Der er ingen tvivl om, at man helt kunne fjerne overstyringstendensen, hvis man gav baghjulene negativt styrt, men derved ville frihøjden under motorens bundkar blive væsentlig reduceret, og da netop VW benyttes mange steder, hvor der er dårlige veje eller ret ufremkommeligt terræn, tør man ikke gribe til denne foranstaltning.

Sidevindsfølsomhed er også blandt de negative egenskaber, men det gælder selvfølgelig for alle hækmotorvogne. Da jeg under prøvekørslen havde en kraftig kuling, kunne jeg selvfølgelig fastslå, at VW 1300 er sidevindsfølsom, men bortset fra Fiat 500, der ikke er særlig haletung, er VW nu trods alt den mindst sidevindsfølsomme af de biler, der har

hækmotor. Den er mest følsom, når man er alene i vognen, men bliver allerede væsentlig mere stabil, når man har en passager på forsædet, og selv fuldt læs på vognen giver reduceret sidevindsfølsomhed på grund af baghjulenes negative styrt.

Den forøgede motoreffekt mærker man naturligvis ikke umiddelbart, men stopuret afslører en betydelig bedre accelerationsevne, og man mærker hurtigt, at vognen i mindre grad taber pusten op ad bakkerne, og det var netop den manglende evne til nogenlunde at holde hastigheden op ad de længere stigninger på de tyske autobaner, som man ville til livs. Er man vant til at køre i Tyskland, har man erfaring for, at hvis man holder en økonomisk hastighed på 110 ægte kilometer i timen og ligger i nærheden af en VW i et bakket distrikt, så kommer man til at overhale denne vogn op

ad alle bakkerne. På grund af den relativt høje gearing falder hastigheden mere mærkbart end i de lidt undergearede og kraftige vogne, hvilket burde være en selvfølge, men man har ikke mere noget indtryk af, at det kniber med at holde tempoet i bakket terræn. Drejningsmomentkurven er navnlig blevet forbedret ved de højere omdrejningstal, og derfor har man bedre accelerationsevne ved overhalinger. Man kan endda med fordel skifte et gear ned, hvis man ligger på en hastighed omkring 70-80 km/t, da tredje gear giver en god acceleration op til 90 km/t, og man kan i dette gear kortvarigt gå helt op til over 100 km/t, men det betaler sig ikke i udpræget grad, når det drejer sig om at opnå den maksimale accelerationsevne. Under bykørsel skal man stadig benytte sine gear en hel del, men da der som bekendt er en fremragende god gearkasse med en ab-



Strømfordeler, karburator, benzinpumpe, spole og dynamo med relais er usædvanlig lettilgængelige, medens tændrør og ventiler er lige mere besværlige at komme til. Ved vinterkørsel kan indsugningsluften forvarmes gennem slangeforbindelsen fra udblæsningssystemet til luftfilteret, og man er på den måde blevet fri for de værste vanskeligheder med karburator-is.

solut overlegen syncromesh i VW, byder dette ikke på noget problem. Motoren kan trække ned til ca. 45 km/t i topgear, men i tæt bytrafik vil man over lange strækninger holde sig i tredje gear, i hvilket man kan køre jævnt helt ned omkring 25 km/t.

Vejkontakten er absolut udmærket, og der er ingen tendens til at steppe med hjulene på ujævn belægning. Bortset fra den før nævnte overstyrede tendens, der kan frembringes ved hård kørsel, er der absolut ingen unoder i køreegenskaberne, og på udpræget dårlige vejstrækninger er VW 1300 mere komfortabel end mange nyere konstruktioner.

Bremserne er effektive med et tilpas lavt pedaltryk, men i den prøvekørte vogn var der ovalitet i bremsetromlerne, hvilket naturligvis er højst ubehageligt navnlig på den sidste del af en blød opbremsning, der får karakter af en grundstødning, og ved en kraftig opbremsning fra større hastigheder stampede vognen voldsomt med forhjulene, men dette er naturligvis kun et servicespørgsmål, og det er vel ikke mindst den effektive serviceorganisation i forbindelse med den store slidstyrke, som den rekordagtig lave belastning på motoren betinger, der har gjort VW til det, den er i dag.

Som nævnt i sidste nummer består en af de tekniske nyheder i forhjulsophængningens kugleled ved »styreboltene«, og i vognens indre er der kommet den nyhed, at forsædernes ryglæn kan låses fast. Forsæderne er fortrinligt udformede, og de giver glimrende støtte for ryggen. Der er udmærkede pladsforhold ved forsæderne, og selv om forhjulenes skærmerkasser tilsyneladende røver en del af benpladsen, mangler man på dette punkt intet i komfort. Når høje personer sidder på bagsædet, er deres hoveder lidt for tæt ved taget, når de læner sig tilbage i en afslappet stilling, men så skal man også være over de 180 cm. Udstyret er enkelt, men absolut nydeligt, og indtræk og finish står på højde med de dyreste vogne. Forarbejdningens kvaliteten er af meget høj standard, og det gælder lige

fra karosseriet til de mindste detaljer som dørlåse, rudernes hejseværk og front-hjelmudløseren. Midt for ratstammen er det runde speedometer anbragt, og det havde for øvrigt en misvisning på 10 %, hvilket kan være medvirkende til de evige diskussioner om, hvor hurtigt en VW kan køre. I dette tilfælde kan det fastslås, at den afprøvede vogn havde en ægte tophastighed på 124 km/t som gennemsnit af kørsel i begge retninger, men på grund af den høje gearing er vognen naturligvis følsom for med- og modvind, og såvel ned ad bakke som i god medvind kan man komme op på hastigheder i nærheden af de 140 ægte km/t. I speedometret er indbygget kilometertæller og kontrollamper for blinklys, ladestrøm, fjernlys og olietryk – sidstnævnte grønne lampe kan ved hård kørsel i svingene lyse glimtvis, når olien slynges over i den ene side af bundkarret. Midt på forpanelet sidder to håndtag. Det til venstre er lyskontakten, der har to trin for positionslys og fjern-/nærlys. Afblænding mellem fjern- og nærlys sker ved hjælp af en tangent på undersiden af kontaktarmen til blinklysene, og omskiftningen sker ved hjælp af et relæ. Når lygterne ikke er tændt, tjener denne tangent som kontakt for overhalingslyset. Håndtaget til højre på forpanelet er viskerkontakten, der omslutter en trykknop, og denne trykknop sætter vindspejlsvaskeren i funktion, så længe knappen trykkes ind med et ganske let tryk. Som det sikkert vil være de fleste bekendt, er VW udstyret med en både morsom og meget effektiv form for vindspejlsvasker, idet man i vognens forparti umiddelbart bagved reservehjulet har en plastictank, der påfyldes vand og pumpes op med et tryk svarende til maksimalt 35 p.s.i., og hvis man vil, kan man altså tømme hele beholderen op mod vindspejlet ved med let hånd at trykke den lille knap ind. Til højre på forpanelet er der et aflukkeligt handskerum, og over dette sidder et klamrehåndtag. Gearstangen er anbragt midt i centralrøret, og håndbremsen sidder mellem de to forsæder. Her er også

For Rygere



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

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

SPECIFIKATIONER

Motor: fire-cyl., topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 77 mm, slaglængde 69 mm, slagvolumen 1285 ccm, kompressionforhold 7,3:1, maksimaleffekt 40 hk(DIN) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,9 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 31,1 hk/l (DIN). Oktanbehov: 87.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med syncromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,80:1, 2,06:1, 1,32:1, 0,89:1, bundgear. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,375:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i langsgående svingarme, torsionsstave, krængningsstabilisator, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulaksler med vridningsslappe reaktionsarme, torsionsfjedre teleskopdæmpere.

Bremser: Tromlebremser, totalt belægningsareal 620 cm², fabrikat ATE.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulatør 66 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4070 mm, total

bredde 1540 mm, total højde 1500 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1305 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 2,5 liter. Egenvægt 780 kg. Effektivvægt (DIN) 19,5 kg/hk. Tophastighed 124 km/t. Standardforbrug 8,2 liter/100 km. Hastighed ved 1000 omdr./min i topgear: 29,5 km/t. Venderadius 5,5 m.

Pris: Kr. 17.494,-.

Særlige bemærkninger: Nyttelast 380 kg, 50 hk SAE ved 4600 omdr/min.

Tekniske oplysninger: Karburator: Solex 30 PICT. Tændrør: Champion L 87 y, Bosch W 175 T 1 eller BERU 175/14, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 7,5°, ventilspillerum ind sugning: 0,10 mm, udblæsning: 0,10 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 16-17 p.s.i., baghjul 24-25 p.s.i. + 3 p.s.i. ved længere tids hurtig motorvejskørsel. Gearkasse og differentiale rummer 2,5 liter SAE 90 hypoid.

anbragt to håndtag til varmeanlægget, og ved benpladserne er der tillige skydelemme over varmekanalerne således, at man kan åbne eller lukke for den varme luft, der blæses ind i gulvhøjde. På forpanelet sidder tre defrosterspalter, der let holder forruden fri for dug, når man vel at mærke åbner for den varme ventilationsluft.

Motoren skulle næppe behøve nogen nærmere beskrivelse, da den er opbygget ganske på samme måde som motoren i VW 1200, og som nævnt i sidste nummer er krumtappen blot blevet udskiftet med den krumtap, der benyttes til VW 1500, hvilket har givet det forøgede slagvolumen. Ventilerne stammer ligeledes fra VW 1500, og det har en vis betydning for hele servicesystemet, at man til de forskellige modeller skal operere med så få reservedelsnumre som overhovedet muligt. Karburatoren har automatisk choker med elektrisk opvarmning af termostat-

BENZINFORBRUG

60 km/t	5,62 l/100 km (17,8 km pr. liter)
80 km/t	7,23 l/100 km (13,8 km pr. liter)
100 km/t	9,70 l/100 km (10,3 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0- 40 km/t	4,5 sek.
0- 60 km/t	8,1 sek.
0- 80 km/t	14,4 sek.
0-100 km/t	24,1 sek.
0-400 m	21,8 sek.
50- 80 km/t i topgear	18,4 sek.
60-100 km/t i topgear	20,6 sek.

fjederen således, at denne ikke udsættes for sur gas fra udblæsningssystemet. Chokerspjældet er forsynet med et palsystem,

Bestil Deres

udenlandske tekniske bøger

og

udenlandske tidsskrifter

fra

importafdelingen

hos



TEKNISK FORLAG

Skelbækgade 4 . København V

Telf. (01) 44 HI *6801

der forhindrer spjældet i at lukke, når man for eksempel skal starte med lunken motor, og palsystemet udløses, når man træder gaspedalen i bund, hvilket man altså må gøre, inden den første kolde morgenstart, når man har brug for chokerens funktion.

Man må nu indrømme, at der er noget charmerende ved en boksermotor, for man mærker overhovedet ikke motorvi-

brationer i vognens indre. De fleste vitale dele er let tilgængelige, men til gengæld er det lidt vanskeligere at få fat i tændrørene end på en almindelig rækkemotor, ligesom en justering af ventilerne er lidt mere kompliceret.

Når man har kørt nogle dage i VW 1300, begynder man så småt at ærgre sig over, at andre bilfabrikker ikke kan give deres modeller den samme smukke finish og den samme fine funktion af hver eneste detalje. Man kan også ærgre sig lidt over, at Ferdinand Porsche i sin tid forlod frontmotoren i Steyer 55 til fordel for hækmotoren i VW, men det er der ikke noget at gøre ved nu. Man kan også mene, hvad man vil om professor Nordhoff, men man må indrømme, at han gennem forfining og forædling er den, der har fået mest ud af en fundamental misforståelse, som en bil med hækmotor unægtelig er.

Forvandlingen fra 1200 til 1300

Forvandlingen fra VW 1200 til 1300 er sket på følgende måde:

Slaglængde + 5,0 mm (samme krumtapaksel som VW 1500). Kompressionsforhold forøget til 7,3:1. Indsugningsventil 33 mm diameter. Manifolddrør forøget til 29 mm diameter. Indsugningsrør 28 mm i diameter. Knastaksellejer med udskiftelige lejepander belagt med hvidmetal. 19 køleribber (15 på VW 1200) på hver cylinder. Membranventilen mellem benzinpumpe og karburator bygget ind i benzinpumpen.

Karburator Solex 30 PICT med 24 mm forsnævringsring, hoveddyse 125, luftdyse 125 z, tomgangsluftboring 1,5, accelerationspumpevolumen pr. pumpe slag 1,3-1,6 ccm, tomgangsdyse med elektromagnetisk afspærringsventil til forhindring af glødetænding efter afbrydelse af tændingssystemet.

Dæktryk - anbefales også til tidligere modeller af VW 1200 - 1-2 personer: forhjul 1,1 ato = 15,6 p.s.i., baghjul 1,7 ato = 24 p.s.i. Fuld last: forhjul 1,2 ato = 17 p.s.i., baghjul 1,8 ato = 25,5 p.s.i.

SIDEN SIDST

Den engelske biludstilling i Earls Court åbner den 20. oktober og holdes åben til 30. oktober, men ifølge engelsk lov er udstillingen lukket om søndagen den 24. oktober. Ved forevisning af ikke-engelsk pas er der fri entré. Der vil i år være ca. 500 stands med udstillere fra 68 lande deriblandt Japan for første gang i udstillingens 50 år.



Prisen på Fiat 850 Coupé, der tidligere er omtalt i SMJ, er fastsat til kroner 20.998,-. Der er endnu kun kommet få eksemplarer af denne model til landet.



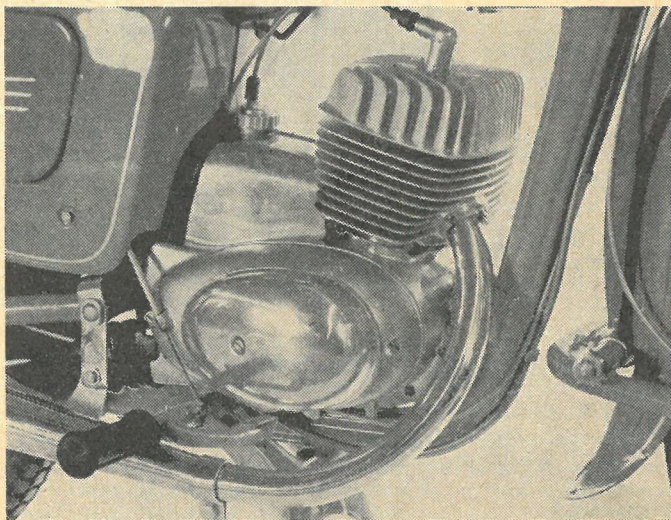
Af de ca. 450.000 Volvo PV-modeller, der er bygget siden 1944, er de 32.000 solgt i Danmark. Produktionen af PV

personbiler er indstillet, og PV-modellen fortsætter kun som varevogn.



Både i SMJ og i andre fagblade har der været rejst kritik af Elektricitetsrådets beslutning i sagen om motorvarmere, idet der kræves kostbare transformatorer til en reduktion af netspændingen, eller der kræves dobbeltisolation af motorvarmeren. Sidstnævnte mulighed har både FDM og vi set bort fra som nogen løsning, da det i vore øjne turde være en temmelig umulig opgave at dobbeltisolere en motorvarmer. Elektricitetsrådet skriver i en redegørelse til ministeriet for offentlige arbejder, at kritikerne ikke kommer ind på dobbeltisolering, hvilket formentlig må tilskrives »at der endnu ikke foreligger nogen dobbeltisoleret motorvarmer på markedet. Det har imidlertid den naturlige forklaring, at tilladelsen af dobbeltisolerede motorvarmere endnu er ganske ny, og det kan ikke udelukkes, at fabrikanter, da tilladelsen nu foreligger, kan se en interesse i at fremkomme med konstruktioner, der kan godkendes som dobbeltisolerede« – sådan siger altså fagfolkene i Elektricitetsrådet. Lidt anderledes ser fagfolkene indenfor

MZ 150 bliver nu leveret med en ny udformning af cylindernes køleribber, der danner en mere firkantet form. Desuden vil sidedæksler og karburatordæksel blive højglanspoleret, og karburatoren får startanordning med selvstændig dyse efter samme princip, som anvendes i Bing.



det praktiske liv imidlertid på sagen. Den elektromekaniske fabrik, DEFA, i Norge, der fremstiller motorvarmere, som importeres af Hans Lystrup A/S til levering til flådeejere (der hidtil har haft tilladelse til brug af motorvarmere i forbindelse med 220 volt), skriver i et brev: I Norge var der omtrent tilsvarende krav som i Danmark før 1960, at motorvarmere skulle være fremstillet til en ikke farlig spænding eller dobbeltisolerede. Vi undersøgte derfor problemet og henvendte os til de største firmaer med varmeelementer i England, Tyskland og Norge og bad om forslag til løsning, som kunne tilfredsstille kravet til nævnte isolationsgruppe, men samtlige mente, at dette ikke lod sig gøre indenfor rimelige grænser. Så vidt os bekendt findes der heller ikke på markedet vaskemaskiner med varmeelement, som er godkendt som dobbeltisoleret. Hvis dette havde været praktisk muligt, havde det sikkert været gjort, da det ville byde på mange fordele. Nej,

at dobbeltisolere et varmeelement er ikke så enkelt, som man skulle tro. (Ordret gengivet på dansk. Red.).

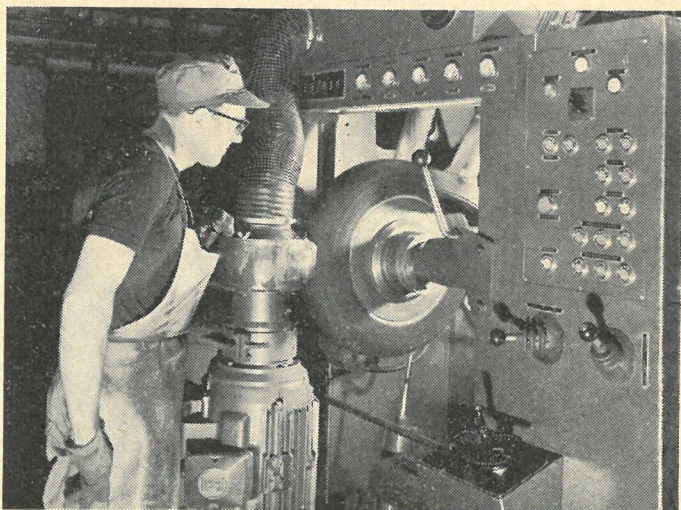
Vi står altså foran endnu en vinter-sæson uden en praktisk anvendelig tilladelse til at benytte motorvarmere, skønt disse kan øge trafikikkerheden på grund af fuld defrostervirkning mod dugdannelser lige fra starten, og skønt motorernes levetid kan forøges ganske betydeligt, når man slipper for de helt kolde starter. Man kan ikke ligefrem påstå, at Elektricitetsrådet har nogen praktisk indstilling overfor de opgaver og de muligheder, der løses og anvendes på udmærket måde i de øvrige nordiske lande.



Misforståelse omkring plastic-benzindunk

Benzinmålere i biler er ikke altid helt så pålidelige, som man kunne ønske sig, og man kan ikke altid tanke op, når det

Mange bilister nærer ikke større tillid til dæk med pålagt slidbane, når den første slidbane er slidt op, og til meget hurtig kørsel vil de fleste uden tvivl vælge friske dæk. Man kan sige både for og imod slidbanedæk, men er arbejdet blot korrekt udført, må man jo indrømme, at en kasse, der allerede har vist sin stabilitet, ikke forringes, fordi der bliver pålagt slidbane, medens dækskader oftest viser sig



på et ret tidligt tidspunkt af dækkets levetid. – I England ser man lidt anderledes på sagen. I 1964 blev der solgt 14 millioner dæk, og ikke mindre end 40 % var slidbanedæk. Dunlop har oprettet en hel fabrik til formålet, og ikke mindre end 500 personer er ansat på denne slidbanefabrik. De udvalgte dæk bliver grundigt inspiceret i fem forskellige trin, og 30 % af de oprindeligt udvalgte dæk bliver kasseret, inden de når frem til det stadie, hvor de får den endelige godkendelse. I 1967 regner man med at komme op på over seks millioner solgte slidbanedæk i England. På billedet ses et dæk under afslibning af den gamle slidbane, inden det er klar til at få ny slidbane påvulkaniseret på Dunlop's fabrik ved Speke, Liverpool.

er påkrævet, og derfor har mange bilister vænnet sig til at køre med en reservedunk i bagagerummet. Denne foranstaltning betegner uangribelig fornuft, blot den benyttede dunk er velegnet til formålet.

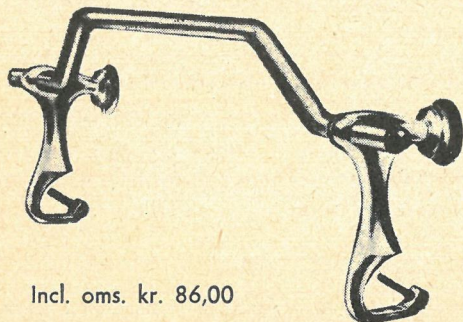
Man har hidtil benyttet blikdunke, der gør udmærket fyldest under normale omstændigheder, men der knytter sig alligevel visse bitre erfaringer til dunke af denne art. Hvis man fylder en blikdunk helt med benzin, vil lodningerne ved den mindste opvarmning springe, og dunken bliver utæt. Desuden rustner blikdunkene, og når man hælder de sidste kostbare dråber i tanken, får man rustpartikler med.

Derfor vil en benzindunk af et mere stabilt materiale være at foretrække, og mange bilister har derfor benyttet plasticdunke, der oprindeligt er beregnet til vand (til campingbrug) eller til eddike. Sådanne beholdere er dog endnu værre end blikdunkene, for nok rustner de ikke, og nok tåler de et vist overtryk uden at sprænges, og nok kan de ved et sammenstød deformeres i betydelig grad uden at revne, men til gengæld er det benyttede plasticmateriale ikke tæt overfor benzin. Der kan da ske det, at disse plasticbeholdere »sveder« benzin, der som benzindamp kommer til at stå tæt i bagagerummet på en varm dag, og eksplosionsfaren er overhængende.

Idealet af en reservedunk må forene blikdunkens tæthed med plasticbeholderens smidighed og bestandighed overfor korrosion, hvilket hidtil har syntes som en uløselig opgave. Ikke desto mindre har man nu fremstillet en bestemt type polyethylen, der er benzinfast og samtidig tilstrækkelig smidig, og dette materiale er benyttet til en ny benzindunk, der er kommet i handelen under navnet Non-stop can. Dunken er fremstillet på samme måde, som man blæser en glasflaske – altså i ét stykke – og formens samleflader er udfræset på en sådan måde, at de danner en ekstra forstærkning. Dunkens kapacitet er totalt 5,7 liter, men det gælder for denne som for alle andre dunke, at den ikke bør fyldes helt op. Når den fyldes med 5,0 liter, er der tilstrækkelig luft i dunken til en ganske betydelig deformation af denne uden sprængning, hvilket er vigtigt ved sammenstød. Man kan stå på dunken og endda hvile på hælene, uden at der trænger en dråbe benzin ud, man kan slå voldsomt på den med en hammer uden at deformere dunken og uden at frembringe lækage.

Non-stop can har været til undersøgelse gennem fire måneder på Statens Prøveanstalt, før den blev godkendt af Justitsministeriet til opbevaring af benzin, og den er på alle punkter blikdunken overlegen.

LYGTE- & HORNBJØLE MORRIS MASCOT/AUSTIN PARTNER



Incl. oms. kr. 86,00

Helforchromet udførelse.

4-punkt montering.

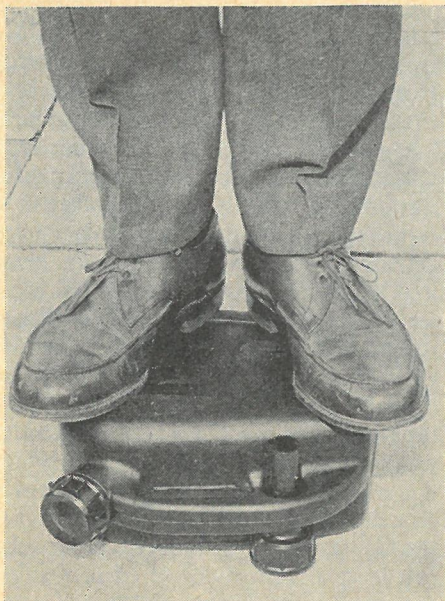
Sendes overalt.

Arkiv Auto

v/ H. NELLEMANN

Jagtvej 5-7 – København N

Tlf. (01) 34 32 92



En solid og hensigtsmæssig benzindunk.

Blot er det af den største vigtighed, at man ikke i dette tilfælde regner med, at plastic er plastic, for det er en fællesbetegnelse for vidt forskellige materialer, og man må derfor ikke tro, at man nu

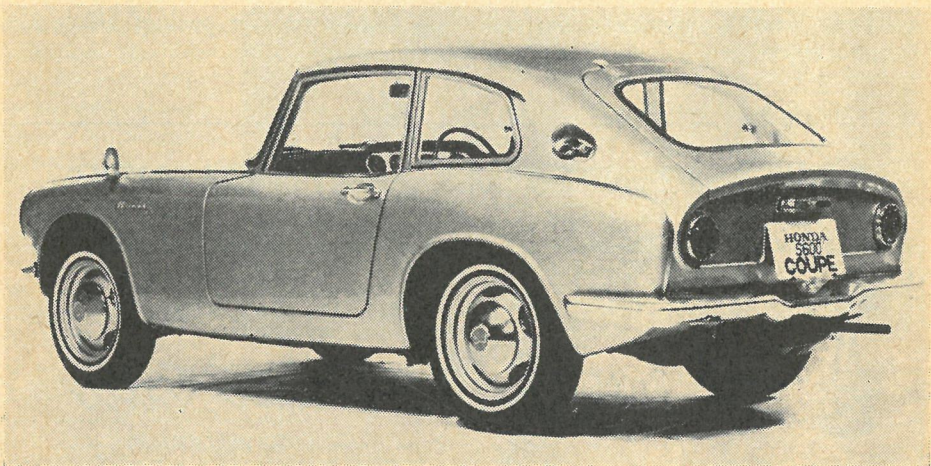
kan benytte andre plasticmaterialer til opbevaring af benzin – plasticdunke beregnet til drikkevand, eddike o.s.v. er stadig komplet uegnede til benzin, og det er et alvorligt faremoment at have en sådan beholder med benzin i sit bagagerum.

Non-stop can er hensigtsmæssigt formgivet med påfyldningstud, i hvilken der er et specielt luftrør således, at benzinen ikke sprøjter til alle sider under påfyldningen. (Forhandling: BSA Tilbehør & Reservedele, Gl. Kongevej 131, København V).

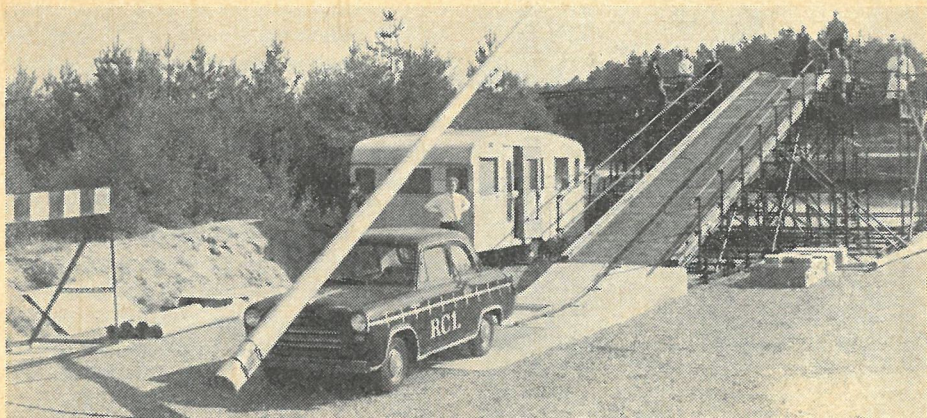


Først vejtræerne – og nu lygtepælene

Efter at vi nu har fået de fleste af vore vejtræer fældet, er tiden vel inde til at jage de næste hindringer for bilismens hæmningsløse udfoldelse. Her træder lygtepælene stærkt frem i billedet. Lad os få en statistik over, hvor mange der har slået sig i stykker ved at torpedere meningsløst anbragte lygtepæle – og lad os så gå i gang med at fælde samme pæle. Nej, det er for resten ikke nødvendigt, for nu har man i England konstrueret en letvægts-lygtepæl,



Som det fremgår af pladen på bagsmækken og af billedet i øvrigt, er det en ny coupé-model fra Honda. Bortset fra nogle nye kofangere og et andet frontgitter er den identisk med den model S 600, vi tidligere har omtalt.



der knækker over, hvis den kommer i vejen for en bil, og som er så let, at den kan lægge sig ned over bilens tag næsten uden at trykke buler i det.

Men hvis den nu ramler ned i en fredelig fodgængers hoved? Bliver der heller ikke buler i det? Det har man ikke eksperimenteret med endnu, men i øvrigt er lygtepælene i første omgang tænkt anvendt på motorveje.

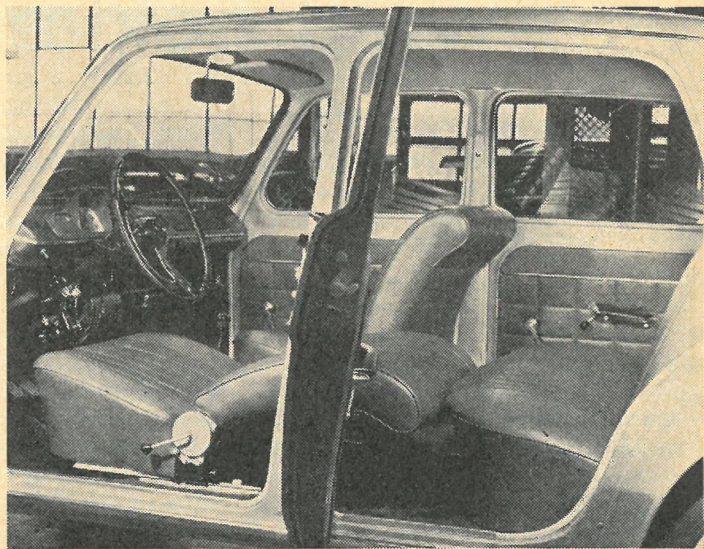


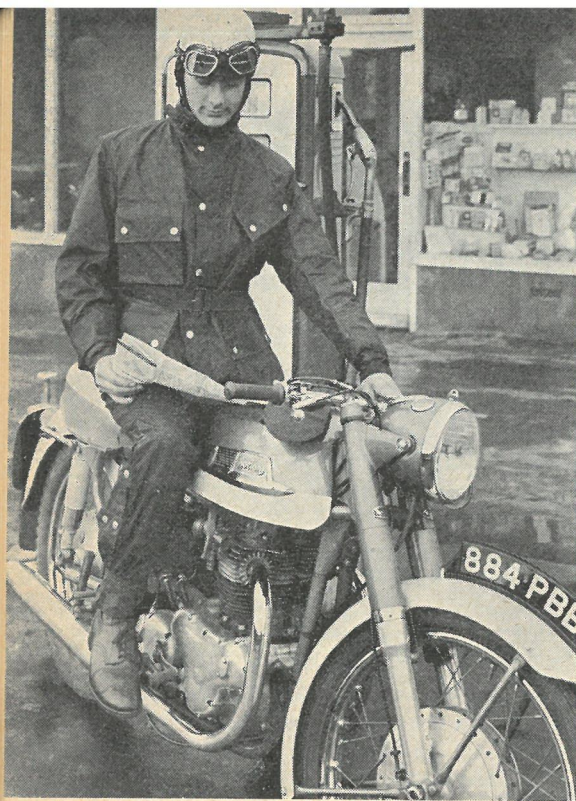
Mange smøremænd har måttet sande betydningen af advarsler mod at holde hånden foran en fedtsmørepistol. Det sår,

man får i hånden (fedtet trykkes frem med 4-500 atmosfæres tryk), er måske ubehageligt nok, men værre er det, at fedtets bestanddele *ikke* er opløselige i hudens væv, hvorfor der kan opstå betændelse, blodforgiftning og evt. koldbrand med følgende mulighed for amputation – CASTROL har fremstillet et *sikkerhedssmøremundstykke*, som kun kan fungere, når det er placeret på smøre-ripleen – ulykker kan ikke ske, og man risikerer altså heller ikke, at der i kåthed »skydes« med fedtpistolen.



*Der skal en vis dristighed til at demonstrere forsæder med sovebeslag i et land, der befolkes af bemærkelsesværdig få fakirer eller slangemennesker, men en af delene må man være, hvis man skal få sovn i øjnene på det underlag.
(Simca 1000 Grand Luxe S).*





Barbour International er skabt for motorcyklister af folk der ved, hvad det vil sige at køre motorcykel i al slags vejr også ved relativ store hastigheder.

en manerlig pris, bliver motorcyklisterne utidigt sparsommelige – for 25 år siden måtte vi betale over 50 kroner for et par ordentlige briller, og det skulle svare til mere end 150 kroner i dag! Selvfølgelig er der også masser af fornuftige motorcyklister, og BSA i København måtte en overgang melde udsolgt af sine Stadium briller efter omtalen i SMJ.

Med hensyn til en god motorbeklædning har der været en bestemt undskyldning for det danske publikum, for alt for mange manufakturfabrikanter, der tilsyneladende aldrig har siddet på en motorcykel, har i tidens løb fremstillet motorbeklædning, der i praksis viste sig at være helt og aldeles uegnet til formålet. Der har været og er stadig udmærket skindbeklædning, men den er dyr på den måde, at der skal lægges mange penge på bordet, men til gengæld holder lædertøjet også en menneskealder, hvis man blot passer det – min egen skinddragt er som ny efter 20 års brug, og brugt er den blevet, for den har i samme tidsrum overlevet 11 par handsker.

Skindtøj er tungt, selvom man nok kan holde en vægt på 6,0 kg ud, og desuden skal det holdes meget omhyggeligt, hvis

God beklædning

Når motorcyklerne fortsat trives så godt i Italien, skyldes det ikke mindst klimaet, der bevirker, at man kan sætte sig op på en scooter eller motorcykel og køre i den påklædning, man nu tilfældigvis har på. Ikke mindst de danske motorcyklister har et lunefuldt klima at slås med, og derfor må man endnu en gang undre sig over, at de fleste motorcyklister kører i en alt andet end velegnet påklædning her i landet. Man har tilsyneladende affundet sig med at sætte penge i en god styrthjelm, men allerede når vi kommer til et par velegnede briller, der nu om stunder kan leveres for

det skal være vandtæt. Lidt klodset bliver det også, hvis der skal være plads til en almindelig beklædning under dragten, men til gengæld yder skindtøj en glimrende beskyttelse, hvis man skulle komme ud for et styrt.

Det engelske Barbour motorcykelsæt har gennem nogen tid været importeret her til landet, og jeg har haft lejlighed til at prøve det grundigt – vort klima er jo som den fuldendte prøvebane til den slags.

Sættet består af bukser og jakke, men da bukserne når op over trøjens livrem, mærker man ikke så meget som et pust

indenfor tøjet, selvom man kører med stor hastighed. Materialet er kraftig, imprægneret lærred, der kun kan betegnes som 100 % vandtæt. I bukserne er der foruden det nederste spænde to stramme-re, der forhindrer, at bukserne blafrer under kørslen, og lynlåsen er anbragt i siden, hvor den er beskyttet mod regnvand.

Jakken lukkes med en solid lynlås, og der er et kraftigt overfald med gode trykhægter. Den stramme krave er indvendig beklædt med fløj, og den lukkes med et spænde. Ved ærmerne er der trykhægter, der kan lukkes til to vidder. Lommerne har store overfald, og de to sidelommer er syet som poser, der foldes ned sammen med overfaldet, og der kan derfor umuligt komme regn ned i lommerne. Højre brystlomme har lynlås og overfald, og den venstre, skråsiddende brystlomme har et regnfang, der ligeledes forhindrer vand i at trænge ind. Det er i det hele taget et sæt overtrækstøj, der er syet til motorcyklister af folk, der ved, hvad de har med at gøre. Den her beskrevne model hedder ikke rent tilfældigt »International«, for det engelske seksdageshold har benyttet denne Barbour model til hvert internationalt seksdages trial lige fra 1936, selvom det selvfølgelig med tiden er sket forbedringer navnlig med hensyn til materiale og imprægnering.

Barbour International er vindtæt, men det er ikke nogen varm dragt i sig selv, og derfor må man i de kolde måneder have den nødvendige beklædning under dragten, der altid virker yderst bekvem og let (vægt 3,0 kg).

Både forarbejdning og kvalitet er tip-top, men så længe dragten er ny, giver imprægneringen en særpræget, lidt stram lugt. Det besynderlige er imidlertid, at dragten er absolut lugtfri, når den hænger stille, men så snart man kører, og der kommer masser af luft til, kommer lugten – man er altså lugtfri ved afgang, og medbringer en særpræget duft ved ankomst. I England benyttes Barbour dragten forøvrigt også af fiskere og land-

mænd, der sætter pris på vandtæt beklædning. I Danmark importeres Barbour af A/S C. Reinhard, Gl. Kongevej 11, København V, og prisen er kroner 280,50 incl. oms.

Bog anmeldelser

Værkstedshåndbog for mekanikere

Ivars Forlag er kendt for en række udmærkede fagbøger, og Auto-Reparationer danner ingen undtagelse fra publikationernes kvalitet. Auto-Reparationer udsendes i to bind for henholdsvis personbiler og lastbiler/traktorer. Afsnittet om personbiler udsendes med to sæt pr. måned, og hvert sæt omfatter 20–50 sider om en enkelt model. Disse løsblade indsættes i et praktisk samlebind, og man har valgt denne form for at have mulighed for tilføjelser og ændringer, hvis der midt i en produktion sker betydningsfulde forandringer.

De givne oplysninger er et koncentrat af fabrikkernes værkstedshåndbøger, idet man ikke alene har medtaget de vigtigste justeringsmål og data, men også de punkter, på hvilke den omtalte model adskiller sig fra normen.

Eksempelvis gives der for en enkelt model oplysninger om motordata, ventil-mål som spillerum og sædevinkler, spillerum for stempler og lejer, tilspændingsmomenter og tilspændingsrækkefølge for topstykkets bolte. Desuden får man samtlige data for det elektriske system, kølesystem og karburator, justeringsmål for fortøj og differentiale samt målskitse af undervognen.

Disse oplysninger er naturligvis beregnet for værksteder, der påtager sig reparation af mange forskellige mærker, da specialværkstederne råder over de fornødne servicebøger. Oplysningerne er samlet af den militære motorsagkyndige, Elith Truelsen, og prisen inclusive samlebind er kr. 18,- pr. måned for personvogne og kr. 10,- pr. måned for lastbiler og traktorer.



teknisk BREVKASSE

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

BMW R 50, årgang 1958

Bageste krumtapslag er revnet nede ved sølen, og jeg har mulighed for – til en rimelig pris – at erhverve en komplet, helt istandsat R 51? krumtap, der er identisk med R 50'ens, bortset fra de øverste plejstangsojer, der på R 51 er mindre, passende til 18 mm ϕ stempelpind i modsætning til R 50'ens 20 mm ϕ . Er denne forskel så ubetydelig, at ombytningen er forsvarlig? Eller skal man kaste sig ud i teoretiske betragtninger over p/cm², mellem stempelpind og bøsning, og vægtforskelle mellem de to typer stempler og pinde?

Endvidere: Så vidt jeg kan se af konstruktionen, er det meningen, at krumtappen med forreste hovedleje skal optage trykkraften fra koblingen i sin længderetning; jeg mener ikke, at hovedlejet mellem krumtap og kobling kan virke som trykleje, da det sidder med så let en prespasning i huset, at det ved en moderat opvarmning af huset på reglementeret vis følger med krumtappen ud, når man demonterer denne. Hvis det er sandt, hvad jeg har hørt, at en revnedannelse som den før omtalte ikke er et enestående fænomen for BMW, så forekommer det mig at være en dristig måde at belaste krumtappen på, så meget mere, som man kan montere en ekstra svær tallerkenfjeder i koblingen. Skifter man ydermere ud med tuningssættet, så man får en R 50 S ud af det, så er der efter-

hånden en del spænding på derinde. Er krumtappen mon dimensioneret for lille?

De har mere end en gang skrevet at det var meget vigtigt at passe olieskiftene på grund af olieslyngskiverne; mine var aldeles fulde af skidt, så jeg skynder mig at fortælle, at jeg er den 3. ejer. Findes der nogen måde at rense dem på uden at skille motoren ad? Hvad med skylleolie med lidt Redex i?

Tilsidst et uhyggeligt fænomen ved det øverste øje på forhjulets venstre støddæmper. Jeg kan kun tænke mig kontaktkorrosion og har lakeret det på forgaflen påsvejste øje, men det går nok af. Hvad med zinkkromat på letmetallet?

J.K., Kgs. Lyngby.

Vi forstår på Deres brev, at De vil benytte den istandgjorte krumtapaksel i forbindelse med de gamle plejstænger og stempler, og da boksermotoren er ret uforsømt overfor vægtdifference på de frem- og tilbagegående dele, skulle der ikke kunne ske noget ved det. Vi har ikke hørt, at det skulle være almindeligt med revner i krumtappen på BMW, men vi får naturligvis ikke alt at vide. Derimod ved vi, at alle motordele på BMW bliver magnaflux kontrolleret inden montering netop for at undgå indvendige, usynlige revner. På et oversigtskort over identiske dele for de forskellige BMW modeller kan vi se, at krumtapaksel og kobling er

ens i R 50 og R 50 S bortset fra tallerkenfjederen, der kun findes i S-modellerne. Vi har desværre ikke nogen teknisk tegning over BMW motoren, men vi mener, at der bagest på krumtapakslen sidder et sporkugleleje, der skal optage aksialtrykket, men koblingen har ikke særlig indflydelse på dette spørgsmål, da den så at sige hviler i sig selv med både aktion og reaktion, og ved udkobling er det alligevel relativt beskedne kræfter, der er tale om. Problemet kan jo stilles op på den ganske enkle måde, at de uden at opvarme krumtaphuset skulle kunne trykke lejet ud ved hjælp af Deres fingerkræfter og den udveksling der er fra koblingsgreb til koblingens stødstang - så let går det nu heller ikke.

Der er filosoferet en del over, hvordan man kunne rense slyngskiverne uden at demontere motoren, men selv om det kunne lade sig gøre, hvordan skulle man så forhindre, at det løsnede snavs kom ind i motorens lejer? Der er kun én vej frem, og det er demontering. Da de til-

syneladende er påpasselig og har en del indsigt i tingene, kan De efter en rensning eller udskiftning undgå bekymringer, når De passer olieskiiftet. Blot er det mærkeligt at tænke på, at masser af motorcyklister anskaffer så kostbare maskiner, som de udsætter for sammenbrænding, blot fordi de vil spare nogle få kroner til frisk olie, eller fordi de ikke gør sig den ulejlighed at læse instruktionsbogen.

Vi har ingen erfaring med zinkkromat på letmetal, men vi har udmærkede erfaringer med klar plasticlak på aluminium og letmetallegeringer, for det er både holdbart og fuldt beskyttende mod korrosion.

★

Ford Cortinas nyttelast

Tillad mig at komme med en lille bemærkning i anledning af Deres artikler »prøvekørsel« i det ellers udmærkede blad »Skandinavisk Motor Journal«.

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



MOLYKOTE®

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

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

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

Det synes mig at være en alvorlig mangel, at De i Deres specifikationer over de nye biler, ikke nævner et ord om bilernes lasteevne.

Lad os se f. eks. på Ford Cortina. I en af Deres sidste artikler fremhævede De den for dens store rummelighed, og gav den prædiketet »en yderst fornuftig familiebil«. Lad mig straks sige at jeg var enig med Dem i denne bedømmelse; vel at mærke, indtil jeg faldt over en oversigt udarbejdet af det svenske »Motormännens Riksförbund«, (udklip fra Familie-Journalen), hvoraf det fremgår, at Ford Cortinas lasteevne kun er på 305 kg, hvilket vil sige, efter de svenske beregninger, at den end ikke kan læsses med 4 personer + 15 kg bagage til hver person, uden at blive overlæsset.

Til sammenligning kan nævnes, at Morris Mascot må laste 340 kg, Hillman Imp 350 kg, N.S.U. Prinz 1000 390 kg, Ford Anglia 353 kg; alle små biler med en større lasteevne; – og skal vi tage størrelsen i betragtning, falder Cortina jo helt igennem.

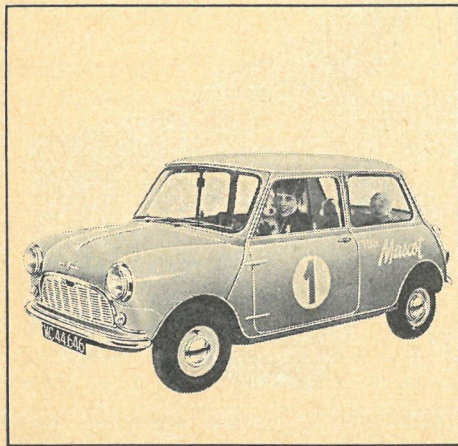
Hr. redaktør Damkier, vil De stadig fastholde at Ford Cortina er en yderst fornuftig familiebil, når man ikke kan udnytte rummeligheden uden at overlæsse den? Er de svenske beregninger forkerte, eller findes der en anden forklaring?

Jeg tror det vil glæde mange, hvis De fremover i Deres specifikationer kan få plads til et par ord om de nye bilers lasteevne.

H.S., Vejle.

Vi skal med det samme indrømme, at det kan være en værdifuld oplysning at opgive bilernes lasteevne i forbindelse med prøvekorserne – en forbedring vi har noteret os.

De oplysninger, der gives i Familie Journalen er imidlertid ikke rigtige for flere modelleres vedkommende. Holder vi os til Cortina, opgives egenvægten til 850 kg, totalvægten til 1155 kg og lasteevnen følgelig til 305 kg, hvilket ifølge samme blad vil sige, at vognen overlæsses med 120 kg, hvis den skal bære fem personer à 70 kg hver medbringende 15



Verdens kvikkeste brugsvogn

Morris Mascot går fra sejr til sejr i internationale motorløb. Det er rart at vide, at den vogn, man vælger, har køreegenskaber langt ud over det almindelige. Mascot er skabt som moderne brugskunst, alt er sat ind på at sikre Dem og Deres passagerer en behagelig, hurtig og økonomisk transport. Motoren foran – benzintanken bagi. Priser excl. leveringsomkostninger fra kr. 15.442,-.

MORRIS MASCOT

VINDER AF MONTE-CARLO LØBET 1964 OG 1965



kg bagage. Egenvægten på 850 kg svarer imidlertid til Cortina GT, der har en lasteevne på 375 kg, da totalvægten er tilladt til 1225 kg. Standardudgaven, Cortina type 114 E har ifølge typegodkendelse 560 en egenvægt på 775 kg, tilladt totalvægt 1150 kg, og altså en lasteevne på 375 kg. Den kan altså bære fem fuldvoksne personer hver med en vægt på 75 kg, og så er der ikke noget til bagage, men i den situation betragter vi heller ikke vognen som en familiebil. Redaktøren, der har skrevet artiklen, har en familie bestående af hans kone og to døtre på 18 og 20 år, og disse fire personer vejer tilsammen 246 kg, og denne familie kan med en Cortina tillade sig at medbringe ikke mindre end 129 kg bagage, men samme families bagage til et par ugers sommerferie i udlandet overskrider aldrig 45 kg, idet samme redaktør holder på, at der er en væsentlig forskel på at holde ferie og at træne til flytte-mand, og selv med opbydelse af al deres fantasi, kan samme redaktørs kone og døtre ikke finde på at stuve så meget ligegyldigt stof sammen, at vægten på feriebagagen kan komme op over denne værdi. En Cortina vil i denne situation altså kunne medbringe endnu en femte person ved godt held, for der er 84 kg til overs. For folk med Campingudstyr vil der naturligvis være god brug for disse 84 kg, men forhåbentlig kan det fastslås, at Cortina er en fornuftig familiebil også hvad bæreevnen angår – hvis folk stopper alle slægtninge og pårørende ind i bilen og slæber rundt med flere hundrede kilogram beklædning og bohave, så er det familien og ikke bilen, der er ufornuftig.

★

Støj i bilen

Jeg har en Taunus 17 M 1961–62, der har kørt 66.000 km. Nu har jeg opdaget at de senere 63–64 modeller er betydelig mere lydløse mekanisk, og så ville jeg gerne vide, om en effektiv rustbehandling er det eneste, man kan gøre for at hjælpe

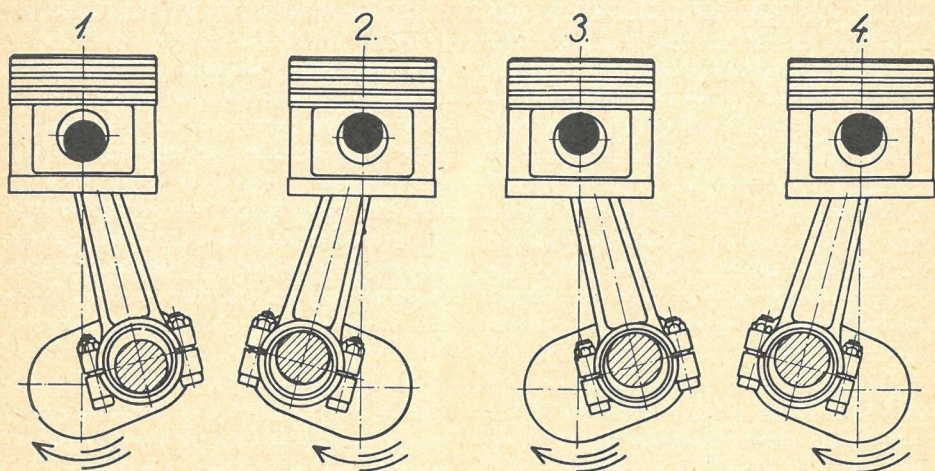
på lydløsheden, evt. på hvilken måde det kan gøres mest effektivt. Vognen er som ny, så det skulle jo nok kunne betale sig.

Jeg har monteret ny oliekolet tændspole og ny kondensator, nye tændrør, nye platiner, men alligevel går motoren ujævnt ved bestemte lave omdrejninger. Mekanikeren siger, at det er i det øjeblik, hvor den slår over på den anden dyse, den ujævne gang opstår, hvad kan jeg evt. gøre ved det, for det er ret ubehageligt ved bykørsel. Kører jeg hurtigt, er der ingenting at mærke. Jeg har haft vognen 1 års tid, og den har haft det hele tiden.

K.J., Grindsted.

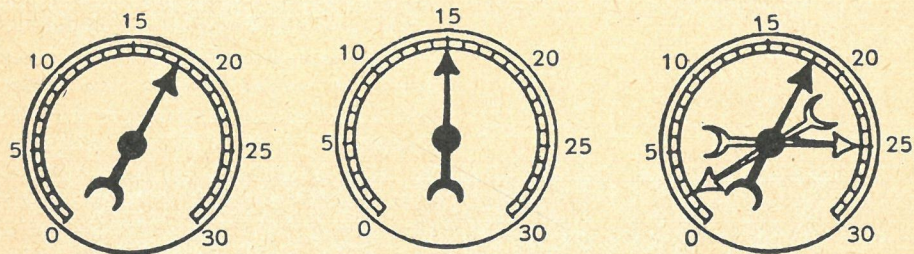
Vi må først fastslå, at det kan være et lidt misvisende grundlag at sammenligne støjniveauet i en 66.000 km gammel bil med en tilsvarende ny model, men derfor kan man godt dæmpe støjen en del. Inden man påbegynder en lydisolering, må man sikre sig, at der ikke er slør i kardanleddet, da selv et ret beskedent slør vil sætte kardanakslen ud af balance, hvilket giver yderst støjende vibrationer i bilen, selvom disse i reglen kun optræder ved bestemte hastigheder. Dernæst må man sørge for, at motorophænget er i orden – ofte skyldes transmissionsstøj et defekt eller et for hårdt tilspændt motorophæng, fordi lyden forplanter sig for villigt fra bagakslen gennem kardanakslen og motoren til den bærende konstruktion.

Lydisolering kan foretages ved at beklæde det størst mulige areal af den indvendige plade med filtmatter, der kan sættes på med kontaktklim. I vognbunden bør man dog lægge matten i Tectyl, der ganske vist ikke har så stor en klæbeevne, men det er heller ikke nødvendigt i bunden – til gengæld undgår man rustangreb under matten. Bagvæggen i motorrummet er i de fleste biler ret utilgængelig, men undertiden kan man opnå en virkelig god lydisolering ved at påklæbe bløde asbestplader på så stor en del af pladen, som muligt, da man ikke alene opsætter en »stødpude« for lydbølgerne, men også ændrer pladens svingningstal således,



EN KLOG INVESTERING – PÅ HELE 20 KRONER!

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



at den bliver uvillig til at opfange og videresende navnlig de generende høffrekvente svingninger. Generende udblæsningsstøj, der forplanter sig fra udblæsningsrøret til vognbunden kan ofte fjernes i ganske betydelig grad ved at spænde en asbestbeklædning over udblæsningsrøret (helt eller delvis).

De nævner ikke, ved hvilket omdrejningstal motoren går ujævnt, og derfor er det lidt vanskeligt at fastslå fejlen. De skal først få pumpetrykket kontrolleret, da forkert pumpetryk er den hyppigste årsag til den nævnte fejl, og dernæst skal De konferere Deres dysestørrelser med Ford's serviceafdeling, da der kan være kommet en ændring, som ikke er udført på Deres model. Hvis en bil er sund og god i den bærende konstruktion, vil en rustbehandling altid betale sig, men den støjdæmpende virkning er af begrænset omfang.

★

Matchless G 80

Jeg er for 3 måneder siden blevet ejer af en Matchless årgang 1953. Det har ikke været muligt at fremskaffe en instruktionsbog, så jeg ville gerne her have så mange af dens data som muligt.

Der er så vidt jeg kan se blevet sat ny motor på i 1956. Den gamle motor havde nr. 54G9-18672. Den nye har 52/G 80 S 19644, i papirerne står dog 52-6805-19649. Stel nr. 6302. Motoren er på 500 cm³. Boring 66, slaglængde 72,8. Så vidt det er til at læse, står der på toldattesten, at det er en model G 9 twin. På karburatoren, der er en Amal, står følgende nr. 64-303. Gearkassen har følgende nr. GB2. M51. C8-1.

På toldattesten står der først ud for cylinderantal 2, som er streget over og derefter 1. Har den første motor evt. været to-cylindret, eller er det blot en skrives fejl?

Jeg vil gerne have oplyst, hvad olietype der skal anvendes til motor, gearkasse og kædekasse. Justering af karburator, dyser, spjæld, strålerør og nål.

Numre og indstilling af disse. Tændingsindstilling og platiner, tændrør, dækstørrelse og tryk samt ventilindstilling. Den går kun ca. 10-16 km pr. l. Er det ikke lige lovlig lidt? Der er et vældig godt optræk i maskinen, og jeg regner med, at dens tophastighed må være ca. 160-170 km. Ved 70-80 km/t går den ca. 16 km pr. l, men jeg har en kammerat med en B.S.A., tilsvarende årgang, der hævder, at hans maskine går ca. 25 km pr. l. Den er også på 500 cm³.

Hvem har importeret maskinen? Mon det er muligt der at få en instruktionsbog, eller skulle Teknisk Brevkasse kunne hjælpe mig med det?

Min broder, der har en folkevogn årgang 1956, har for nylig haft denne til eftersyn. Ved kompressionsmålingen viste den fra 5,5-6. Er dette tilstrækkelig? Den har nu gået 160.000 km. Ca. 50.000 km efter en hovedreparation. Hvor meget mon den ca. kan gå til næste hovedreparation? Kan det så betale sig at hovedreparere eller sætte ombytningsmotor i? Hvad er bedst af disse to ting? Værkstedet hævder, at der ved hovedreparation er isat ny cylindre, krumtap m. m., mens det ved ombytningsmotor er udborede cylindre og afslebet krumtap. Hvad skal man vælge? Det første er vel nogle hundrede kr. billigere, og der beholder man dog de originale mål. Han har fornylig monteret Gislaved dæk med slange, som han er godt tilfreds med. Er disse ligeså slidstærke som andre, trods det at de er billigere? Før sad der Good-Year på. Vinterdæk bagest. Kan det betale sig at lade lægge slidbane på disse? Karkassen ser ud til at være god.

A.S.R., Øksendrup.

Bare man har godt med papirer, så er det tilsyneladende ligegyldigt, hvad der står i dem. Deres Matchless er født som en to-cylindret Super Clubman årgang 1954, og der er senere sat en en-cylindret 500 ccm motor i stellet. Denne motor er årgang 1952 beregnet for model G80 med baghjulsaffjedring (markeret ved S). Målene for boring og slaglængde

gælder for den to-cylindrede motor, medens den nuværende motor har 82,5 mm boring og 93 mm slaglængde, så det er alt i alt et besynderligt stykke papir, toldvæsenet har udfærdiget.

Nummeret på karburatoren er blandedekammerets nummer. Den originale Amal karburator hedder 89B/LAK med dyse 180 uden luftfilter eller dyse 160 med luftfilter, spjæld 29/4 og nålen i andet hak fra oven.

Fabrikken opgiver ventilspillerum nul for begge ventiler ved kold motor, men erfaringen viser, at man er på den sikre side, når man giver ind sugningen 0,10 mm og udblæsningen 0,20 mm. Kontaktafstanden er 0,30 mm, fortændingen er maksimalt 39° svarende til 12,7 mm før top. Tændrør KLG FE 80 med 0,5 mm i elektrodeafstand. Dæktrykket afhænger af belastningen, men til ren solokørsel for en kører af gennemsnitsvægt kan man regne med 18 p.s.i. på forbjulet og 24

p.s.i. på baghjulet. Dækstørrelsen er 3,25 × 19 på forbjulet og 3,50 × 19 på baghjulet. Motorolien skal om sommeren være SAE 50 og om vinteren SAE 30. Gearkassen skal have motorolie SAE 50 året rundt, teleskopgafflen SAE 20, 185 ccm på hvert gaffelben. Kædekassen påfyldes motorolie til underkanten af inspektionslemmen.

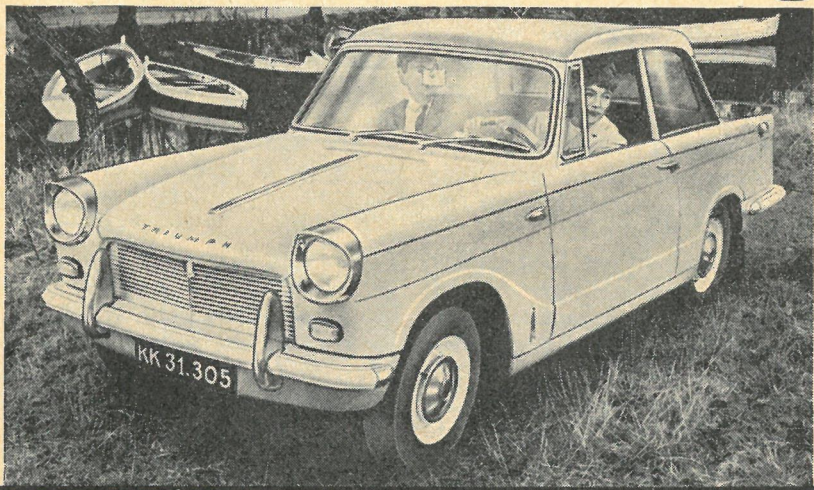
Når maskinen har et alt for stort forbrug, men fin accelerationsevne, skyldes det sikkert, at gearingen ikke er original. Totaludvekslingen skal være ca. 5:1 mellem motor og baghjul.

Med hensyn til VW vil vi foretrække en ombytningsmotor, der er afprøvet på fabrikken og med fabrikkens garanti. Vi har ikke hørt, at Gislaved skulle være mindre slidsterke end andre dæk. Hvis man har brug for vinterdæk, kan det i reglen betale sig at fremstille disse som slidbanedæk, men de skal både på for- og baghjul – ikke mindst på en VW.

-sæt Dem ind i

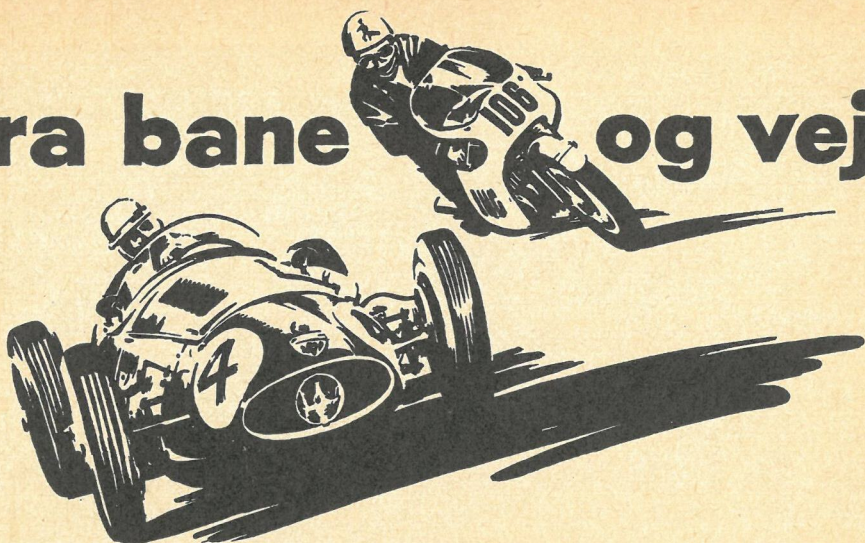
TRIUMPH HERALD 1200 E

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



DANSK AUTO IMPORT A/S, GLOSTRUP

Fra bane og vej



Den indenlandske bilsport

Ring Djursland

Det er den kendte danske racerfører, proprietær Jens Chr. Legarth, Søholm, der står som indehaver af den nye danske racerbane, Ring Djursland.

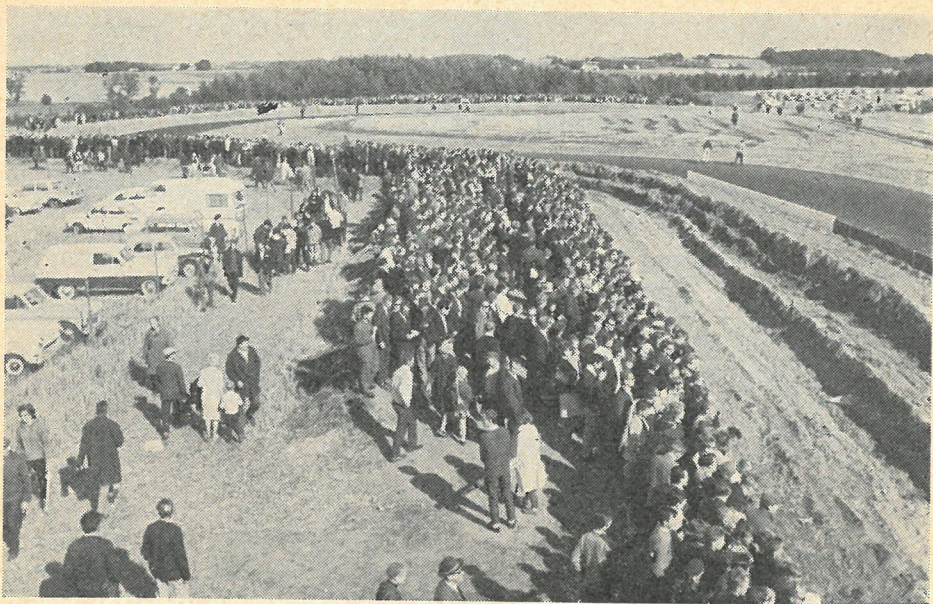
I en tid, hvor man kan øjne nedlæggelsen af vor første asfaltbane, den velkjente Roskilde Ring, hvis dage er forbi, når 1967 sæsonen er overstået, er det bestemt opmuntrende at erfare, hvad den unge Legarth på rekordtid har formået at stable på benene, og det så at sige ene mand – jo jyderne kan stadig! For medens man blandt folkene fra Roskilde Ring endnu kun er ved snakken om et nyt baneprojekt og det til store og svimlende tal, så har Legarth egenhændigt skabt et yderst fortrinligt baneanlæg for en brøkdal af de beløb, der har været nævnt i forbindelse med en eventuel afløser for Roskilde Ring. Lad os håbe, at molboernes præstation kan få andre op af start-hullerne. Vejen er vist, og den succes Ring Djursland foreløbig har haft, vil givetvis også give helt andre og nye folk blod på tanden. Undertegnede vil for eksempel ikke blive spor overrasket,

hvis man pludselig begynder at røre på sigovre i Esbjerg. Det er heller ikke nogen hemmelighed, at K.D.A.K. tumler med store planer om et motorsportsstadion placeret kun 25 kilometer fra hovedstaden.

I modsætning til Roskilde Ring er den nye jyske bane en fladbane uden dosserede sving. Dette betyder ikke, at banen er plan, tværtimod indeholder banens ene hjørne et charmerende og interessant »dyk«.

Selve banen var i sin første udførelse 800 meter lang og 8 meter bred, men når dette læses er den allerede gjort et par meter bredere, hvad man kun kan glæde sig over, da det ved åbningsløbet var tydeligt, at den var for smal, hvilket vanskeliggjorde overhalinger. Banelegemet består af fire højresving og et venstresving samt en langsidesving på omkring 250 meter. Der er mulighed for med tiden at udbygge banen og gøre den længere. I sin nuværende størrelse er den meget velegnet til den nye formel Vee, som sikkert herhjemme vil begynde at vise sig allerede fra næste sæson.

Da banen skulle anlægges, foregik det efter naturmetoden. Legarth tog nemlig blot sin store Mercedes og kørte ud over marken, og med hans hjulspor som afmærkning kunne bulldozerne begynde! – Keine hexerei, nur behändigkeit!



Der var mange tilskuere til åbningsløbet på Ring Djursland. Billedet viser det ene hjørne af banen, den effektive beskyttelsesvold ses også tydeligt langs banen.

Med hensyn til beliggenhed og tilrejseforhold kan man ikke her i landet finde noget mere ideelt end Ring Djursland. Ser man godt efter på kortet, er banen med sine kun 14 kilometer vest for Grenå placeret lige i landets centrum. Tilkørselsvejene til Perstrup, som stedet hedder, er udmærkede, og der er store og gode parkeringsforhold. Jernbanestation finder man en kilometer fra banen. Både for svenskere og danskere gælder det, at der er færgeforbindelser til både Grenå og Århus. Foretrækker man luftvejen, så ligger Tirstrup flyveplads få kilometer fra banen.

Før åbningen havde vi lejlighed til at prøvekøre banen. Selvom belægningen var helt ny, og banen var våd, lagde vi ikke fingrene imellem. Efter en 10-15 omgange var det vort indtryk, at banen var både krævende og morsom, de mange flade sving holder en i uafbrudt aktivitet.

Det samme sagde de kørere, der deltog i åbningsløbet, samtidig med at de udtrykte deres glæde over, at en længe

ønsket bane endelig var blevet en realitet.

Vi ønsker jyderne og Legarth til lykke med Ring Djursland, og håber at meget god motorsport må komme til udfoldelse der.

jeb.

★

Åbningsløb på Ring Djursland

Jyllands første og landets anden permanente asfaltbane for automobilsport startede med stor succes. I overværelse af næsten 20.000 tilskuere indviede Jens Chr. Legarth sin bane med en række spændende og velkørte løb. Selvfølgelig var der enkelte nittere imellem, for eksempel en formel 3 klasse med kun tre deltagere, resten stillede ikke til start. Men lad os se gennem fingre med disse bagateller og i stedet hædre Legarth for hans one man show, hans initiativ og vovemod. At han fik succes var bestemt velfortjent, og det store tilskuerantal vidner jo stærkt om, hvilket behov der har været for sådan en bane i hovedlandet.

Løbene blev hele tiden afviklet i hurtig rækkefølge og næsten inden et

løb var færdigt, havde man resultaterne i højtaleren.

Formel 3 klassen er allerede nævnt. Her var Legarth meget suveræn, men som den galante vært lod han en af sine gæster vinde sidste afdeling, efter at han selv havde taget sig af den første. Men da løbslederen vedtog, at sidste afdeling alene skulle være afgørende, blev det svenskeren Gunnar Peterson, der løb af med sejren i sin Lotus 22. Legarth blev nummer to foran endnu en svensker.

Veteranen Elo Sørensen vandt i sin gamle hæderkronede Lotus Le Mans klassen for racersport, gruppe 4, indtil 2000 ccm. På andenpladsen kom svenskeren Lennart Strandberg i en stærkt modificeret BMC Cooper, Ole Vejlund blev nummer tre i Lotus 23.

Åge Buch Larsen, Ford Cortina GT, der i år er meget stærkt kørende, tog sig sikkert af klassen for standardvogne 1.301–2000 ccm, gruppe 3. Her blev Tom Belsø, Volvo, nummer to og Steffen Nielsen, Ford Cortina GT nummer tre. I denne klasse kom Jørgen Nielsen ud for en kraftig lufttur, da han i det første højresving efter startstregen fik et skub bagfra af svenskeren Bo Persson, Volvo Amazon. Cortina'en endte på taget, men Jørgen Nielsen slap uskadt.

I klassen for standardvogne 0–1300 ccm, gruppe 3, gik det samme sted også galt for John Lundberg, da hans Morris Cooper røg rundt. Også her skete der kun materiel skade. Klassen blev vundet af Poul H. Pedersen foran Gunnar Andersen, begge i Austin Cooper.



Under åbningsløbet på Ring Djursland oplevede man sikkerhedsvoldens effektivitet, da Ole Vejlund i sin Lotus 23 for enden af langsiden for lige ud og ind i denne. Der skete kun materiel skade, og Vejlund kom senere til start igen uden frontparti på vognen.

Den udenlandske bilsport

Pergusa Grand Prix

For andet år i træk lykkedes det den schweiziske kører Josef Siffert at vinde Pergusa Grand Prix på Sicilien. Sejren i år blev vundet i Rob. Walker's Brabham-B.R.M., og det var den første sejr til en Walker-vogn i over tre år.

Verdensmesteren Jim Clark, Lotus, kiksede et gear i starten, og det tog ham næsten halvdelen af løbets 60 omgang at nå frem til Siffert i spidsen. Disse to køre skiftedes lidt om føringen, idet Clark dog kun fik lov til at føre i 8 omgange. Da disse to køre gik over målstregen, var der kun tre tiendedele sek. imellem dem. På tredjepladsen kom Frank Gardner, Brabham-BRM.

★

Dansk sejr på Ring Knutstorp

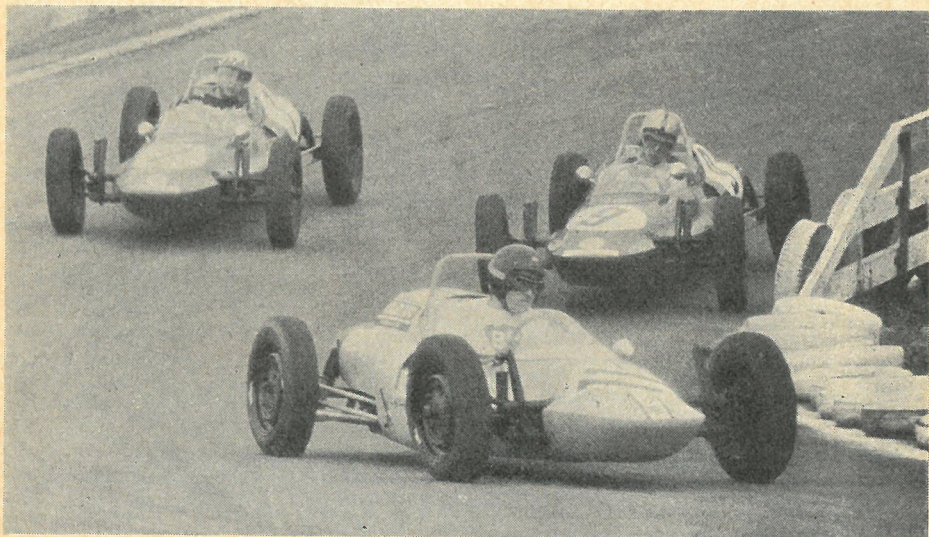
Der var mange danskere, der deltog ved det internationale løb på den sven-

ske bane Ring Knutstorp. Grunden hertil var, at nogle af løbene oprindelig var udskrevet som landskamp mellem Sverige-Danmark, men denne blev dog annulleret.

Der var mange spændende løb, og flere af de danske køre opnåede fine resultater. Således vandt Jan Heggov en meget overbevisende og fornem sejr i klassen for standardvogne, gruppe 2 over 1150 ccm. Heggov, der havde hurtigste træningstid, førte løbets 15 omgange fra start til mål og vandt sikkert foran svenskerne Lars Elgén, Ford Cortina Lotus og Lars Tärby, Volvo.

Ove Scharff blev nummer 2 i klassen for standardvogne, gruppe 2 indtil 1150. Der var over 30 deltagere i denne klasse og Scharff var noget handicappet på grund af en lille motor.

Formula Vee klassen fik ved dette arrangement sin debut i Skandinavien. Man havde arangeret en improviseret landskamp Holland-Sverige. Det svenske hold bestod af hollandskejede vogne med svenske top-køre som Picko Troberg og Gunnar Carlsson ved rattet.



Formula Vee klassen fik sin debut på Ring Knutstorp. På grund af vognenes motormæssige ensartethed er konkurrencen hård i denne klasse. Det er mere føreren end vognen, det kommer an på.

Østrigs Grand Prix

Det østrigske grand prix på flyvepladsbanen i Zeltweg var i år udskrevet for racersportsvogne. Tidligere har løbet jo ellers indgået i afviklingen af VM for formel I vogne, men disse vogne har haft svært ved at stå distancen på den ujævne bane.

Den unge Jochen Rindt gentog succesen fra Le Mans og sejrede med en gennemsnitshastighed på 156 km/t. Løbet gik over 100 omgange og med sin Ferrari Le Mans tilbagelagde Rindt de 320 kilometer på 2 tim. 02 min. 53,22 sek. På andenpladsen fulgte Mike Parkes, Ferrari P2. Frank Gardner blev nummer tre med en Lotus 30 Ford efterfulgt af Chris Amon, Iso Grifo.

Motorcyklesporten

DM på jordbane

★ På Ørnedalsbanen ved Frederikshavn afviklede man i overværelse af 5000 tilskuere de danske jordbanemesterskaber for 1965.

I klasserne solo 500 ccm og senior sidevogn 500 ccm var man vidne til nogle spændende løb, hvor der virkelig var kamp om udfaldet. I soloklassen sejrede Bent Svenningsen foran Henning Thomadsen, medens resultatet i sidevognsklassen blev, at parret Günther Bomme/Erik Petersen sejrede foran H. C. Callesen/Erik Skovshoved.

Senior solo, 250 ccm, blev vundet af Finn Pauli Thomsen. Nummer to blev Poul Jørgensen.

★

EM på langbane

Europamesterskaberne på langbane endte i Finland med en sejr til svenskeren Björn Knutsson foran finnen Timo Laine. Sidste års mester, vor egen Kurt W. Petersen, der i det indledende heat opnåede stævnets hurtigste tid, måtte i finalen udgå med maskinskade.

★

DM i moto-cross

Traditionen tro afvikledes sidste afdeling af DM i moto-cross på Roskilde

SPEEDWELL

NYHED

SUPERTONE LYDDÆMPERE



	inc. oms.
BMC 850 - Triumph Herald - Volvo 544	
SAAB	128,00
Fiat 600 - Renault Dauphine & Gordini -	
Ford Anglia - Austin A 60 - Morris Ox-	
ford V1 - Hillman	160,00
Austin Sprite - MG Midget	172,00
Austin Futura & A 55 - Morris 1000 &	
Oxford V - Triumph Vitesse	182,00
MG A - MG B - Ford Consul 315	192,00
BMC Mini Cooper - BMC 1100 - Triumph	
Spitfire	208,00

SUPERTONE LYDDÆMPERE

kombinerer frit-gennemgående absorberende lyd-dæmpning med et ekspansionskammer til at modvirke resonanslyde og at fjerne modtryk, og tillader derved motoren at udvikle fuld kraft, uden mindskelse af økonomien. De er forsynet med to forkromede rørhaler, der klæder bilen og giver udblåsningen en »sporty« tone uden at gøre den irriterende støjende.

SVEND OLSEN

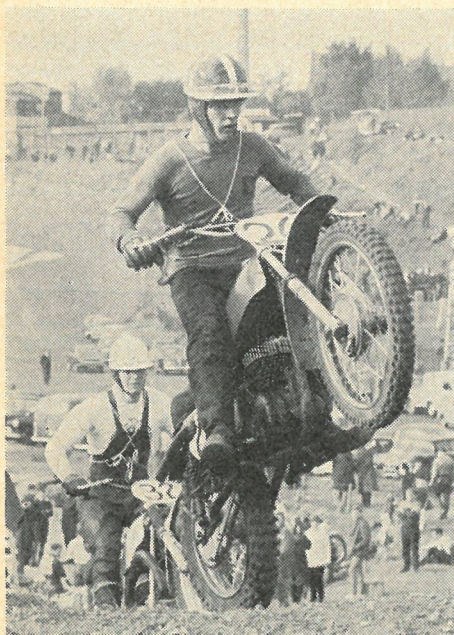
City depot:
Halmtorvet 13, CE 9063
En gros:
Valhøjs Allé 179, Vanl.
(01) 70 77 11

Ring, der for denne anledning en gang om året omdannes til moto-cross bane.

Der var i år stor spænding om udfaldet, idet flere kørere før løbene havde chancer for at drage hjem med titlerne.

I klassen senior solo 500 ccm sejrede Mogens Rasmussen suverænt trods et styrt – ingen andre danske kørere har for øjeblikket hans klasse. Nummer to blev Mogens Petersen, Odense, foran Jørgen Jønsson, Hillerød.

Jan Møller, HVA-CZ, vandt en meget populær sejr – og dermed et DM, i klassen senior 250 ccm. Han førte fra start til mål og formåede at holde sin værste konkurrent og den tidligere mester Arne Nielsen, HVA, stangen.



Danmarksmesteren Jan Møller, HVA, fører her på Roskilde Ring med Randers-kørerens Peter Yde lige i hælene.

I junior 500 ccm blev resultaterne følgende efter protester, modprotester og DMU møde:

1. Danmarksmester Jørgen Blacha, FMS
2. Finn Ingemann, MMS
3. Jørgen Holm Nielsen, GOMK

Vauxhall Victor 101

(fortsat fra side 690)

derat hastighed får man den rigtige hjælp ved at skifte ned til tredje gear. der har et udvekslingsforhold på 1,355. medens andet gear i tre-trins gearkassen har et udvekslingsforhold på 1,635. Tredjegearret i fire-trins gearkassen bringer vognen helt op på 105 km/t, før det har trukket helt ud, men ved maksimal acceleration betaler det sig at skifte lige inden 100 km/t. Da der er mindre end 1000 kr. i difference på de to modeller, vil vi råde alle fremtidige købere til at vælge supermodellen med separate forsæder og fire-trins gearkasse, og GM kunne uden at genere nogen lade tre-trins modellen udgå af produktion. Når der tales om sikkerhed i bilerne, så spiller støjniveauet også en afgørende rolle. Det er absolut påskønnelsesværdigt, når General Motors skænker 1.000.000 \$ til det tekniske institut i Massachusetts for »en langtrækkende, dybtgående og kvantitativ analyse af alle sikkerhedsproblemets faser – bilen, vejen, føreren, og af, hvorledes disse griber ind i hinanden«, men vi vil da ganske gratis fortælle GM, at sikkerheden i Vauxhall Victor 101 vil kunne forøges på den måde, at støj fra bilen ikke griber ind i førerens mentale tilstand, hvis man blot vil foretage sænkning af støjniveauet. Det vil selvfølgelig koste nogle udgifter pr. bil, men mon bilisterne trods alt ikke hellere vil betale lidt mere og få en meget bedre bil fremfor at stirre på konkurrencepriser?



Hvis nogen kan hjælpe mig, mod rimelig betaling, med SMJ nr. 2 1962, hører jeg gerne fra dem.

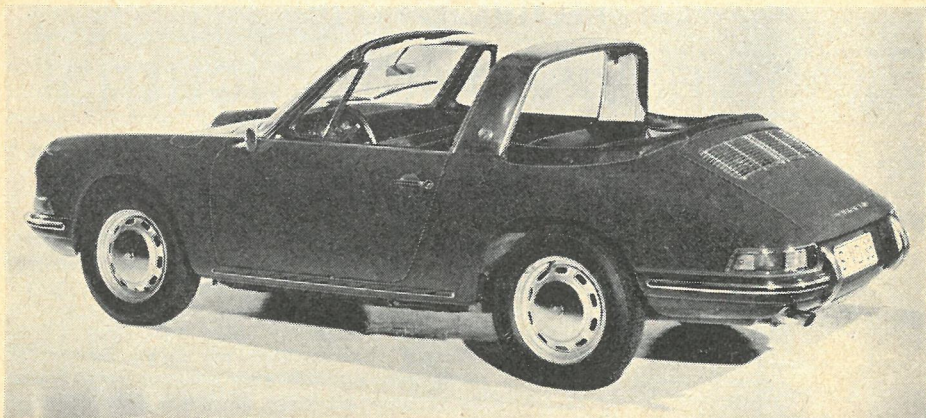
I overskud haves nr. 1-7 og 8-1963. Disse numre sendes for kr. 2,50 + porto.

Vilfred Jakobsen,

Lyhne pr. Ølgod, tlf. Lyhne 139.

Flere 1966-nyheder

(fortsat fra side 713)



Porsche Targa 911. Her er både tagstykket og bagruden fjernet og sikkerhedsbøjlen ses tydeligt.

250 SE	77.732
250 SE coupé	131.242
250 SE cabriolet	143.818
300 SE	111.309
300 SE cabriolet	181.813
300 SE cabriolet aut.	186.407
300 SE lang aut.	149.100
600	299.491
600 lang	339.093

Porsche Targa med sikkerhedsbøjle

På biludstillingen i Frankfurt introducerede Porsche fabrikken en ny version af typerne 911 og 912. Den nye modeltype har fået betegnelsen Porsche Targa. Den er opkaldt efter det store sicilianske landevejsløb Targa Florio.

Der er det specielle ved den nye model, at tagstykket, der er ét stykke, og det store bagvindue begge kan fjernes, enten samtidig eller hver for sig. Tilbage står så det brede karosseristykke, der går op og danner en solid »styrtbøjle« – et princip, man kender fra visse italienske

racersportsvogne. Det har desuden den fordel med sådan en bøjle, at det styrker konstruktionen.

Den nye Porsche giver fire-fem anvendelsesmuligheder. Man kan enten køre den som coupé med både tag og vindue på plads, men fjernes begge disse dele, har man pludselig en spyder. Desuden kan man få fornemmelsen af soltag, ved blot at fjerne taget. Videre kan man, hvis der blot ønskes lidt rigelig med frisk luft, tage bagruden ud. Som sidste mulighed medfølger der desuden et kalechestykke, som passer mellem vindspejlet og »styrtbøjlen«, dette benyttes, hvis man har ladet tagstykket blive hjemme og så pludselig bliver overrasket af regnvejr.

Ideen med det aftagelige tagstykke er før set hos for eksempel Triumph TR4 og Toyota Publica Sport, men Porsche Targa er den første serieproducerede bil med sikkerhedsbøjle og en bagrude, der kan fjernes.

Porsche fabrikken oplyser, at model Targa vil kunne leveres til foråret.

Regler for annoncering i Skandinavisk Motor Journal

1. Betaling

Annonceprisen er eksklusiv klicheer, tegnearbejde etc. Såfremt intet andet er anført, erlægges betalingen, når bladet er udkommet. Udebliver betalingen efter påkrav, kan det resterende annoncebeløb kræves forudbetalt, og bladet forbeholder sig ret til at standse annoncens indrykning, til betaling er indgået. Korrektur af nyopsatte annoncer fremsendes inden trykningen. Ekstra korrekturaftryk, væsentlige ændringer i korrekturen og andet, for hvilket trykkeriet måtte beregne sig særlig betaling, debiteres annoncøren. – Bladet forbeholder sig ret til i tilfælde af unormalt store stigninger i pristallet at kunne annullere en annonceordre.

2. Fejlagtige annoncer

For fejl i annoncer indrykket i overensstemmelse med annoncørs eller bureaus angivelser påtager bladet sig intet ansvar. For fejl og mangler, som annoncør og bureau ikke bærer ansvar for, ydes kun reduktion efter bladets eget skøn over annoncens værdiforringelse. Indrykkes en annonce flere gange med samme fejl, uden at bladet modtager reklamation, ydes der kun eventuel godtgørelse for den første indrykning. Reklamationer, rettelser og standsninger må indgives skriftligt. For telefonisk besked tages intet ansvar.

3. Udskydning

Bladet kan uden særligt varsel flytte annoncen til et andet nummer eller anden placering end den bestilte, såfremt bladets ombydning kræver det, medmindre annoncen ved udtrykkelig bemærkning på ordresedlen er bestilt til indrykning i et bestemt nummer eller med en bestemt placering, for eksempel ved, at der på ordresedlen er anført: »...eller udskydes«.

4. Annoncernes tekst

I læsernes, annoncørernes og bladets interesse kontrolleres alle modtagne annoncer, og bladet forbeholder sig ret til at nægte optagelse af en hvilken som helst annonce. Eksempelvis optages der ikke annoncer, der ikke er i overensstemmelse med lovgivningen. Annoncer med politisk eller religiøst indhold eller med angreb af personlig karakter optages ikke. Optagelse kan i øvrigt nægtes for:

- annoncer, som skønnes at være vildledende, tvivlsomme eller uærlige
- annoncer, som skønnes at være usømmelige, simple eller fornærmende
- annoncer, som skønnes at skabe åbenbar mistillid til ærlig reklame
- annoncer, som i øvrigt skønnes at stride mod bladets interesser.

GO-KART *nyt*

Sverige bekræftede igen i år, at de er den ubestridte førende Go-Kart nation i Norden ved at vinde den nordiske landskamp i Laxå for tredje år i træk.

Landskampen blev i år afviklet i silende regn fra første til sidste løb, men dette hindrede ikke svenskerne i at tage både førstepladserne og holdsejrene i samtlige klasser.

Den bedste danske indsats stod Jørgen Back Poulsen for ved at besætte en andenplads i C International klassen efter den fantastiske all-round kører Ronny Petterson, som stillede op i sin ottende nybygning konstrueret af hans fader efter et nyt princip med begge motorer i samme side. I denne klasse kørte foruden Jørgen Back Poulsen, Poul Anthony, Børge Jensen og Bent Bigum Mortensen.

I A International bestod den danske deltagelse af Henrik Petersen, John Sørensen, Hans Erik Mortensen og Arne Laulund. Henrik Petersen gjorde det bedst ved at besætte en anden og en ottende plads, medens resten ikke kunne gøre sig gældende i det skrappe felt som blev ledet og vundet af Rolf Skoghag (Sverige). Den store overraskelse kom her fra Finland, idet Per Henrik Söderling besatte den samlede andenplads.

I klassen for motorcyklemotorer indtil 200 ccm stillede Danmark kun op med tre kørere, idet den fjerde var identisk med Jørgen Back Poulsen, som fik at vide, at han ikke kunne repræsentere sit land i mere end én klasse (hvilket man godt vidste inden afrejsen). Den forsøgte erstatning med vores holdleder Erik Jørgensen ved rattet var naturligvis kun et ringe surrogat for Jørgen Back Poulsen, og da Peter Engstrøm endvidere måtte trække sig tilbage med krumtaps-be-

sværligheder, var der Hans Højrup og Holger Hansen tilbage til at forsvare de danske farver i pågældende klasse.

Den samlede danske indsats rakte dog til en andenplads i det samlede resultat, med Finland på tredje og Norge på fjerdepladsen.

Samme dag kørtes i Malmø en miniature-landskamp, mellem de fire byer Stockholm, Gøteborg, Malmø og København.

I modsætning til i Laxå, blev dette løb afviklet i strålende vejr, og alle fik en hyggelig dag ud af det med meget fin kørsel fra alle sider.

Det københavnske hold var mest af alle svækket af landskampen samme dag, idet 66 % af vort landshold kommer fra hovedstaden, men de resterende gjorde, bistået af to »lånte« svenskere Kaj og Olle Bornebusch, et tappert forsøg på at overvinde overmagten, men da tre af vore kørere, Hans Beyer Clausen, Thorkil W. Hansen og Niels Nygård på et tidligt tidspunkt blev mekanisk afskåret fra at score points for deres hjemby, måtte Jac Nellemann, Per Amundsen og Mogens Banke gøre deres bedste i de to klasser, hvor det mærkværdigvis gik bedst i 200 ccm klassen. Jac Nellemann og Per Amundsen kæmpede med deres 100 ccm vogne sammen med vore »lånte« svenske venner, som samlede 51 af Københavns points.

Topscorer for Danmark, og i hele landskampen blev Jac Nellemann med

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapsreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER SERVICE

NØRREBROGADE 211

(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

66 points, men en fjerdeplads til København var ikke til at undgå, og den endelige stilling blev:

Stockholm 299 points
Malmø 245 points
Gøteborg 201 points
København 159 points.

Den 12. september kørtes det første Danmarksmeesterskab i Go Kart øst for Storebælt og det femte i serien på seks.

Københavns Go-Kart Bane stod for arrangementet, og man havde sine bange anelser før løbet, idet de hidtil afviklede stævner havde været af mindre god kvalitet. Men at folkene bag banen gerne vil lave gode løb, har man længe vidst, og til dette løb så det også ud til, at de havde samlet den fornødne erfaring, bl. a. ved at iagttage løb i Sverige, til at kunne lave et godt stævne.

Specielt til banen var blevet bygget et elektrisk tidtagningsapparat til træningstider, som bestemmer startopstillingen, og dette fungerede perfekt og klarede tidtagningen af de ca. 60 kørere på 1 time.

Efter en frokostpause på to timer startede løbene kl. 14.00, og de 14 starter afvikledes meget nøjagtigt efter et tidskema, som var udarbejdet af banens leder Jørgen Busted.

I klasse A National var det som sædvanligt John Sørensen, der som favorit tog sig af førstepladsen. Han kom dog ikke så let til denne, idet han undervejs havde motorhavari, men på trods af dette kørte han over strengen som nr. 1 med en defekt motor. Kampen om andenpladsen var til tider meget hård, men da Jan Kurt Christensen måtte af og skubbe sin kart igang efter en konfrontation med en halmballe, kunne Arne Laulund køre hjem på andenpladsen, medens Jan Kurt Christensen udviste meget fin kørsel og besatte tredjepladsen. Man lægde mærke til, at Bent Forst viste lovende kørsel i denne klasse, og at Mogens Banke er ved at få lidt af det »gå på« mod, som han

mangler for at blive top-kører. Toppen i denne klasse lover fint, medens bunden dannes af mange kørere, som kunne gøre det bedre på et løbehjul, og som skulle vente med deres debut i et Danmarksmeesterskab, til den elementære baneteknik var i orden.

A International havde igen de tre Valvoline-kørere Henrik Petersen, Finn Louring og Jac Nellemann i spidsen. Henrik Petersen havde i et forsøg på at hente endnu en halv hk ud af sin motor fået monteret elektronisk tænding à la Formel 1, men da denne efter få omgange i første heat svigtede, valgte han at udskifte det meget tekniske system med et konventionelt tændingssystem. Dette viste sig da også at tjene ham meget bedre, og han kørte hjem til en førsteplads, efter at Finn Louring og Hans Beyer Clausen i starten havde haft en kortere skovtur, som endte med, at de begge måtte skubbe igang og tage jagten op fra den bageste ende af feltet. Denne startposition havde Jac Nellemann også fået tildelt efter at have haft vrøvl med sin kæde i begge de indledende heats. Han var dog snart i hælene på Henrik Petersen, men inden han overhalede denne, studerede han en halmballe i den fjerne ende af banen, men nåede at køre sig op til en tredjeplads efter Henrik Petersen og Finn Louring.

C International gav igen sejr til Jørgen Back Poulsen med Poul Anthony og Helmuth Carlsen på anden- og tredjepladsen.

I klasse D gentog Jørgen Back Poulsen sin sejr, denne gang over Hans Højrup og Holger Hansen. Peter Engstrøm var gået ud efter at have kørt rundt på en andenplads det meste af løbet igennem.

Stævnet havde besøg af fjernsynets sportsredaktion, som tog en del gode billeder, der blev vist samme aften til stor reklame for vores sport.

Stævnets eneste mangel var ... publikum!

Besøg den internationale

HOBBY- OG GØR DET SELV Udstilling

i Frederiksberg-hallen, Jens Jessensvej, Kbh. F
i dagene 15.-24. oktober 1965 (kl. 11-23)

Entré: Kr. 2,50 - Børn: Kr. 1,25

HOBBY *bladet*

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

GO KARTING

GØR DET SELV-arbejder
bl. a. bådebyggeri

MINI-RACING

MODEL-FLYVNING

MODEL-JERNBANE

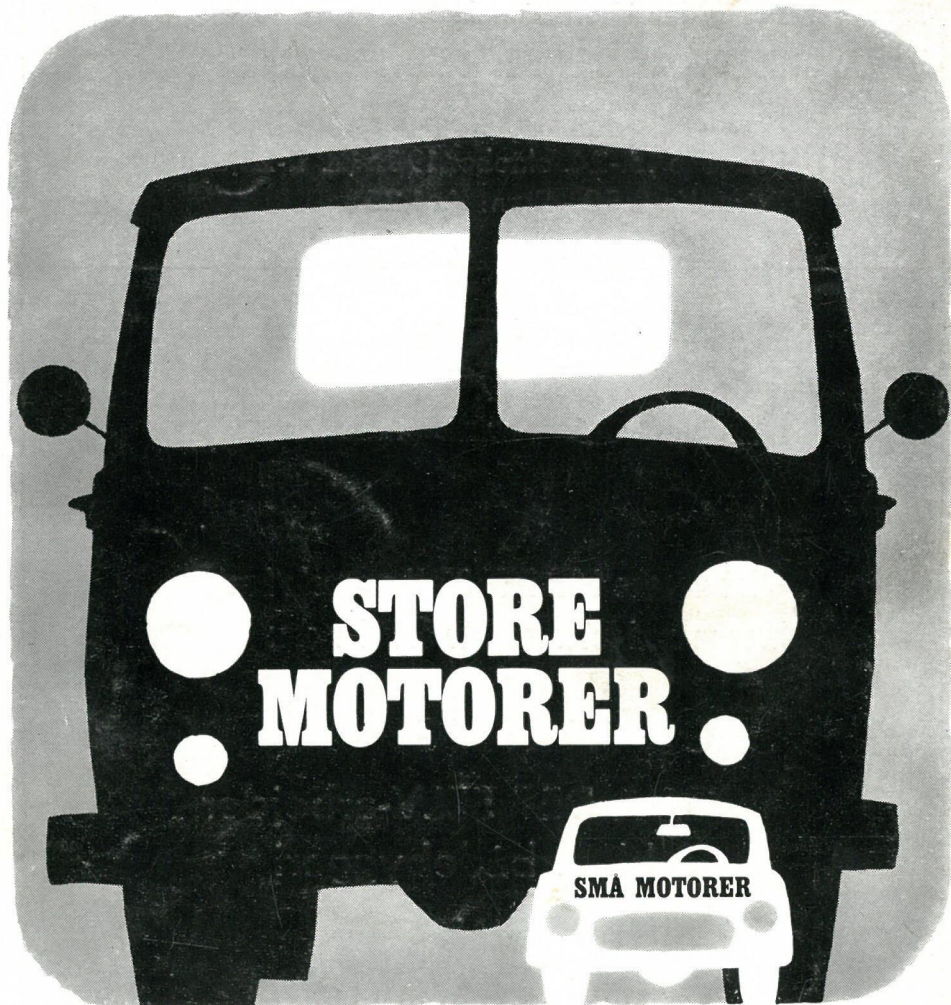
RADIO-FJERNSTYRING

68 sider

Kr. 2,50

Deres bladhandler har det!

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



**-alle
motorer
kræver**

CASTROL

Der står respekt om navnet Castrol overalt i teknikens verden... Castrol har altid været førende i forskning, og ofte været »først«, når det sidste nye skulle bestå sin prøve. Sådan vil det også være for fremtiden...

Der er mere end 60 års erfaring i hver dråbe Castrol! Derfor kan De altid trygt vælge Castrol.



6510

-man er godt smørende med Castrol