

MOTOR journalen

Kr. 4,85 - 1973

med

BIL-NYT
& MOTOR
SPORTEN

1

**Sensationel
sportsvogn
fra FIAT**

– Vi har
prøvet
den!

NB!
2 blade i 1

i stort format, men til
uændret pris



Verdens mest vindende stald præsenterer nyt fuldblod.



Ford er med i ca. 90 % af alle væddeløb og rallies verden over. Utallige sejre er kørt hjem.

Det gi'r en erfaring, der er uvurderlig, når vi forbedrer vore biler.

Escort '73 og Capri '73 er tilsammen fornyet på 226 punkter. Til glæde for dig og til gavn for din sikkerhed og komfort.

Escort '73.

Siden Escort'en kom frem i 1968, er dens ry som rally-vinder blevet forstærket med sejren i Safari-rally '72.

Dens holdbarhed og økonomiske kørsel betyder en lige så stor sejr i den daglige trafik.

Escort '73 er med 75 forbedringer, bl. a. bremsefor-

stærker, gjort endnu mere sikker og lettere at køre. Og mere komfortabel og luksuøs for passagererne.

Capri '73.

Det er en helt ny fornemmelse at køre Capri '73. Kraftoverskuddet er nøjagtigt så stort, som den frække motorhjulm lover. En sandhed mange bilister vil erkende, når Capri viser dem sine nye baglygter.

Også forlygterne er forbedrede. GXL modellen har dobbelte halogenlygter.

Den nye Capri '73 gør den mindste smuttur til en stor oplevelse.

Prøv fuldblod hos din Ford-forhandler.



Ford Escort '73: 2- og 4-dørs sedan og 3-dørs stationcar. Motorer: 1100 cc på 48 HK DIN, 1300 cc på 57 HK DIN og 1300 GT på 72 HK DIN. Mange udstyrsversioner. Fra kr. 26.688,- ex. lev.

Ford Capri '73: 2-dørs sportssedan med plads til 4 voksne. Motorer: 1300 cc på 57 HK DIN, 1600 cc m. overl. knastaksel på 72 HK DIN, 1600 GT m. overl. knastaksel på 88 HK DIN og 3000 GT V6 på 138 HK DIN. Mange udstyrsversioner. Fra kr. 36.089,- ex. lev.

Bliv dus med Ford



MOTOR journalen

1

JANUAR 1973
(udk. 29. dec.)
27. årgang

MOTOR-journalen udgives af
Forlaget Skandinavisk Motor Presse
Gladsaxe Møllevej 26 - 2860 Søborg
Telefon (01) 69 22 00 - Giro: 6 25 07

REDAKTION:
Mogens H. Damkier
Arne Forsberg Clausen (Ansvh.)
Frank Jerichau
Benny Christensen
Banesport: Carl Chr. Hansen
Rallysport: Jan Warkentin
Modelhobby: Mogens Bodholdt

Sats: Servisats I/S
Tryk: P. Hansens Bogtrykkeri A/S

MOTOR-journalen udkommer den 25. i
hver måned, sælges gennem kiosker
og øvrige bladforhandlere.
Pris: kr. 4,85 - Abonnement kr. 50,-
Norge: N.kr. 4,85.

INDHOLD

Kort fortalt	6
aktuelle nyheder i koncentreret form	
»Vi er skam i gang...«	8
debat om den manglende motorbane på Sjælland	
Så let er det at undgå startbesvær	10
overskuelig gør-det-selv-vejledning for bilister	
Hvad skal vi med den?	12
Vi prøvekører den nye Datsun 200 L	
Skriv til os - Teknisk Brevkasse	16
Orientering om læserbreve i MOTOR-journalen	
Drømmebil til hverdagspris	18
præsentation af den nye sportsvogn fra Fiat	
Verdens vildeste væddeløb	22
historien om Targa Florio - å propos Sicilien	
En sprælsk kamel	26
Vi prøvekører Suzuki T 350	
Fuldblod i fåreklæder	34
røntgentegning af Capri RS i racerversion	
Nyt standardvogns-reglement kræves	37
vurdering af banesportens muligheder i Danmark	
Hvad sker der i Formel 1?	38
en teknisk status ved overgang til en ny sæson	
En rigtig krudt-tønde	42
Teknisk portræt af vindervognen fra Can-Am	
Lykke er en lun bil	47
orientering om bil-varmere	
Fiat satser på Monte Carlo	53
Den italienske fabrik går aktivt ind i Rally	
Endelig engelsk sejr	57
rapport om RAC ralliet i England	
En af pionererne	58
fra vort album: Alvis 1,5 liter GP 1926-27	
Skønne krigsveteraner	60
omtale af nye, detaljerede plastic byggesæt	
Vi har prøvet	62
tilbehør og udstyr til vurdering	

FORSIDEN: Den nye sportsvogn »FIAT X 1/9«, som netop er præsenteret i Italien. Den er baseret på komponenter fra Fiat 128, men har motoren placeret lige foran baghjulene med træk på disse. Vi har prøvet vognen, se rapporten side 18-21.



Min mening

Strøtanker
af Mogens H. Damkier

En offensiv med gode forsyningslinjer

■ Så har vi præsteret endnu en lille ommøblering i vore blade. Man kan jo ikke arbejde med industrielle emner uden at tage lidt ved lære, og det gælder altså om at være forud for udviklingen, hvis man vil klare sig. Mon ikke vi efterhånden selv var begyndt at tro på de prædikater og etiketter, som var blevet hæftet på de to blade og deres medarbejdere? Den gamle redaktør af Skandinavisk Motor Journal er utallige gange blevet udnævnt til ypperstepræst for en menighed af mekanikbegeistrede sjæle, medens læserne af BIL-NYT skulle være en slags sportsbegeistrede legebørn. Vi har imidlertid set os selv og læserne i kortene, vi har ganske kynisk analyseret de to blades fremtid, og ligegyldigt hvordan man ser på tingene, pegede alt på at slå de to blade sammen til ét stort blad, der pludselig ad forskellige kanaler havde mulighed for et langt større oplag end summen af de to gamle blades. Alt i alt betyder det noget meget væsentligt; nemlig større mulighed for en forbedret kvalitet - beviset vil komme i 12 afdelinger gennem året.

Selvfølgelig ved vi, at man ikke kan gøre alle tilfredse, hvilket vi kan give et meget klart eksempel på: Lad os sige, man fremstiller et ganske udmærket blad på f. eks. 48 sider. Så udvider man f. eks. med 16 sider motorcykelstof - uden at sætte prisen op. Godt, så har man det gamle blad på 48 sider med 16 sider gratis tillæg om motorcykler, men der vil aldrig gå ret lang tid, før billæserne kunne ønske sig motorcyklerne smidt ud til fordel for ekstra bilstof, og motorcyklisterne kunne tænke sig noget af bilstoffet erstattet med mere motorcykelstof.

Der er selvfølgelig grænser for, hvor alsidig man kan være i et fagblad. Dagbladene skal være alsidige, og derfor har de ikke mulighed for at gå i dybden indenfor de enkelte rammer - det er det, man har fagbladene til. Vi skaber nu et fagblad med bred dækning af det tekniske stof indenfor biler og motorcykler og de tilsluttede sportsgrene, og vi vil beskæftige os med enhver, der har en logisk tilknytning til dette stof, men heller ikke andet. Der skal ikke være nogen fast fordeling af stoffet, da det er vor opfattelse, at et emne kræver det fornødne antal linier - hverken mere eller mindre. Til gengæld er vi overbeviste om, at den indvundne tid ved udgivelsen af et enkelt blad gør det muligt for os at koncentrere stoffet - nå ja, rent ud: at skrive bedre. Enhver forfatter kan jo med fordel holde sig den ældre romer Plinius' ord for øje - som De måske vil erindre, sluttede han en gang et brev med ordene: Undskyld mig, men jeg har ikke tid til at skrive kortfattet. Nogle husker det måske som: Jeg har ikke tid til at skrive kort. Men det var altså ikke postkort, der var tale om. I min familie havde vi en katolsk onkel, der under sine besøg i Rom udsendte en sværm af postkort til familien - der stod: Jeg beder for jer (plus underskriften) og det var fem ord, hvilket i Italien går for en billigere takst, men det var altså ikke den slags oplysende meddelelser, vi har i tankerne.

En offensiv

(Fortsat fra forrige side)

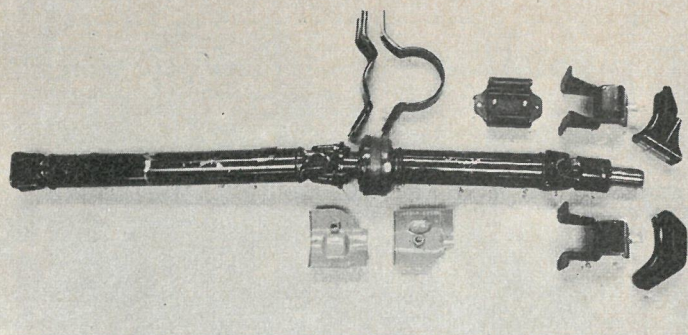
Med det større oplag får vore ord måske også lidt større vægt. De tanker, der gennem mere end 25 år er kommet på tryk i Skandinavisk Motor Journal, har for en stor del stadig aktuel interesse, og fra tid til anden bliver de genoptaget i dagbladene, der med de store oplag pludselig giver gamle ord mere vægt. Der er stadig grund til at drage en lanse i den ægte trafiksikkerheds og den reelle oplysnings tjeneste, og det område vil vi heller ikke forsømme.

Det er vel i grunden også et fagblads mission at videregive alle nye iagttagelser og erfaringer, og hver gang vi har fundet ud af noget nyt og betydningsfuldt, er det altid vort håb, at dagbladene vil citere os og bringe ny viden ud til det størst mulige antal trafikanter – jeg tænker her på tilfælde som montering af radialdæk på en bil med et bremsesystem, som er dimensioneret til diagonaldæk, hvilket kan være ensbetydende med, at man ændrer en tilforladelig bil til et livsfarligt køretøj. Det er da indlysende, at når vi ved eksperimenter indenfor vort specielle område finder ud af den slags ting på tværs af kommercielle interesser eller vel snarere kommercielt sløseri, så er det ikke tilstrækkeligt, at vi giver oplysningerne videre til en snæver kreds.

Vi har nemlig den opfattelse, at den såkaldte bladdød kan bekæmpes gennem den saglige oplysning, som radio og navnlig TV oftest forsømmer. Vi kan tillade os at give fyldestgørende besked om et emne som det ovennævnte, og dagbladene kan fiske pointen og advare sine læsere mod forkert dækmontering. Hvor dagbladet kan bringe nyheden aldeles omgående, kommer vi som månedsblad noget senere, men da vi ikke skal brede os over alverdens emner, kan vi uddybe historien, og det er overkommeligt at gemme 12 fagtidsskrifter, der senere gennem et register kan gøre nytte som opslagsbog.

Vi tror ikke på den endelige bladdød og det skrevne ords henvi-
ning til lærebøger og skønlitteratur, og derfor skal MOTOR-Journalen ikke opfattes som en nødløsning, men som en offensiv, der har for-
syningslinierne i orden.

Mogens H. Damkier



De nye komponenter til Datsun 180

Kritikken hjælp

■ Da vi prøvekørte Datsun 180B, kom vi til den overbevisning, at vognen var uanvendelig ved de større hastigheder på grund af en helt ulidelig larm, der ligefrem kunne smerte i ørene. Denne oplysning kom unægteligt til at bremse salget noget, men importøren var da også i fuld gang med nogle eksperimenter og lagde desuden pres på fabriken for at få problemet løst.

Denne løsning foreligger nu i al sin enkelhed. Gummiklodserne i motorophænget udskiftes til et blødere materiale, og den lange udelte kardanaksel udskiftes med en to-delt kardanaksel.

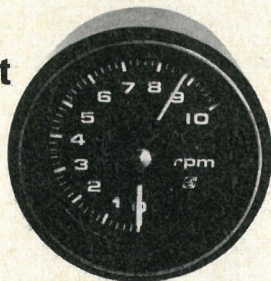
En forstærkning til kardan-
akslens støtteleje indbygges i

kardantunnelen, og det forunderlige er, at bolthullerne til støttelejet findes i vognbunden, hvor de blot var lukket med et par gummipropper. Noget kunne altså tyde på, at vognen oprindeligt var beregnet til den to-delte kardanaksel, men man har så muligvis fundet at denne var overflødig luksus til de eksportmarkeder, hvor man har hastighedsbegrænsninger.

Ændringen bliver nu foretaget på samtlige de vogne, der er på lager, og i fremtiden kommer Datsun 180 naturligvis i den ændrede skikkelse. Vi har prøvet vognen med de foretagne ændringer, og støjniveauet er nu ganske normalt. ■

SPEEDWELL rally

instrument serie



Olietryksmåler, vandtemperaturmåler, olietemperaturmåler, vacuummeter, amperemeter og omdrejningstæller.

Vor nyhed i serien er omdrejningstælleren »Sidewinder« – en lækkerbissen for enhver rallykører.

Med den nye opbygning af skalaen giver den hurtig og præcis aflæsning. Leveres med skala til henholdsvis 8.000 og 10.000 omdr. Alle instrumenterne leveres med ekstra rød viser, der med fingerskrue kan indstilles udefra.

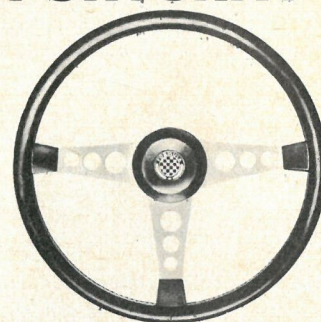
SPORTS LYDDÆMPERE

Det største og mest komplette program i støjkontrollerede sportslyddæmpere.

Leveres til:
AUSTIN . BMW
DATSUN . FIAT
FORD . MG
MORRIS . NSU
OPEL . PEUGEOT
RENAULT
SAAB . SIMCA
SUNBEAM
TOYOTA
TRIUMPH
VAUXHALL
VOLVO
VW



SPORTSRAT



Det største og mest komplette program i læderrat og trærat. Alle selvfølgelig med ubrydelig sikkerhedsstålring.

Lagerføres til:
AUSTIN, BMW, DATSUN, FIAT, FORD, MAZDA, MORRIS, NSU, OPEL, PEUGEOT, RENAULT, SAAB, SIMCA, SKODA, SUNBEAM, TOYOTA, TRIUMPH, VAUXHALL, VOLVO.

De finder hele det store program og en masse andet spændende udstyr for bil-
sport og hverdagskørsel i håndbogen »Alt for sportsbilisten«, der sendes overalt mod porto kr. 6.-.

Svend Olsen

Valhøjs Alle 179, 2610 Rødovre. Tlf. (01) 70 77 11
CITY DEPOT: Halmtorvet 13. Tlf. (01) 31 90 63

Send mig omgående
»ALT FOR SPORTSBILISTEN«

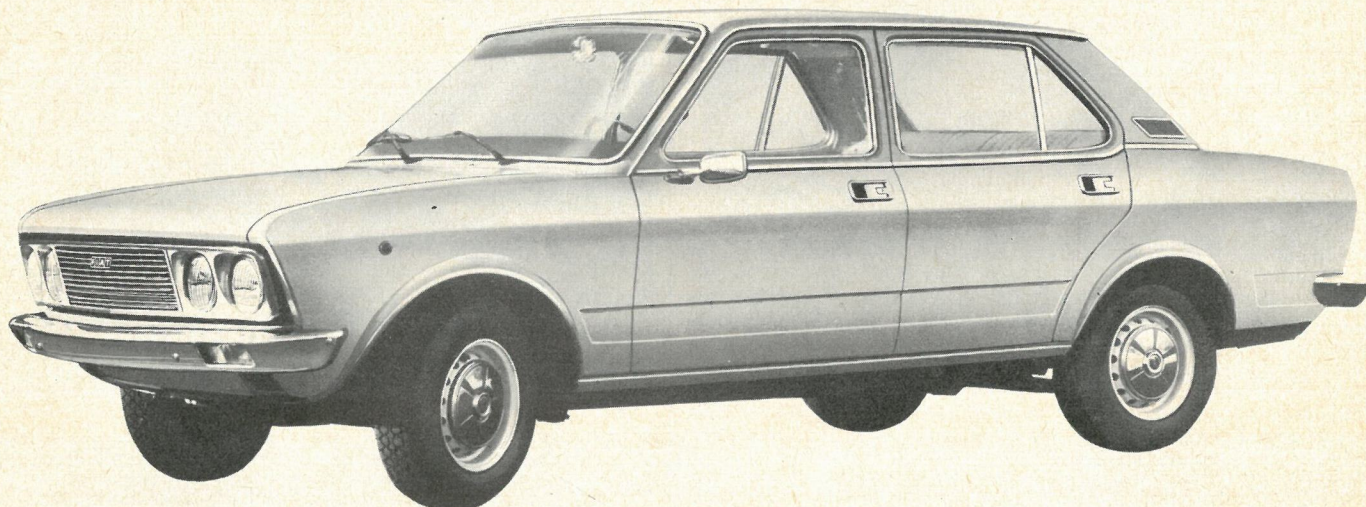
Jeg vedlæg. beløbet kr. 6.- i ☐ Frim. ☐ Check

Navn _____

Adresse _____

MJ 1/73

Nu får de fleste andre bilister i 40-50.000 kr. klassen noget at ærgre sig over...



Nu er den nye Fiat 132 endelig
kommet til Danmark.
Med helt ny køreglæde, komfort
og pladsudnyttelse
i 40-50.000 kr. klassen.

Oplev den selv.

Med den hurtige 1600 motor
med 2 overliggende knastaksler
og vertikal dobbeltkarburator
- eller med den magtfulde 1800
motor. Med 4 eller 5 gear.

Eller automatgear.

Glæd Dem over det elegante og
funktionelle udstyr og den
bequemme placering af
betjeningsgrebene. Over den
lydløse, afslappede måde,

De passerer klassens øvrige biler
på motorvejene på. Og over de
konsekvente sikkerhedsdetaljer.

Jo, De har noget til gode.
Se den hos Fiat-forhandleren.

Fiat 132 1600/1600 Special 98 HK (DIN)

Tophastighed: 165 km/t.

Acceleration 0-100: 12,5 sekund.

1000 meter m. stående start: 34,1 sekund.

Pris kr. 41.647. Special kr. 44.988.

Fiat 132 1800 Special 105 HK (DIN)

Tophastighed: 170 km/t.

Acceleration 0-100: 11,2 sekund.

1000 meter m. stående start: 32,8 sekund.

Kr. 47.230.

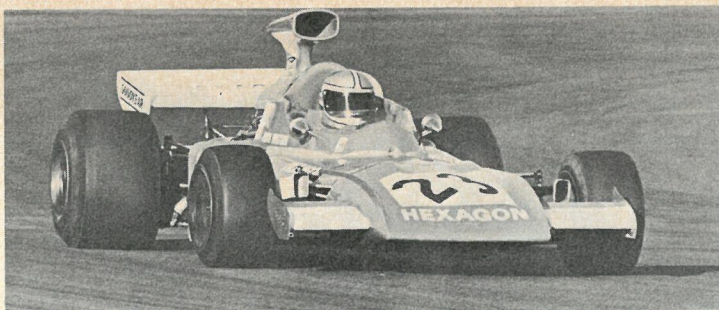
Alle priser er incl. ratlås og excl. lev.

FIAT **132**

KORT FORTALT

March tester på Goodwood

Jean Pierre Jarier har testet den nye March BMW med stor succes. Jarier kørte mange omgange på tider omkring 1 min. 11 sek., hvilket er meget fint for en F2 vogn. Graham Hill prøvede også den nye March, og meget tyder på at han til næste år skal køre en vogn af denne type med det tyske firma Jägermeister som sponsor. March havde også deres 721 G model med, og i løbet af de fire omgange Chris Amon kørte, inden motoren brød sammen, opnåede han en hurtigere tid, end nogen tidligere har fået på Goodwood.



John Watson i den Hexagon-sponsorede Eifel March under Victory Race, hvor han fik sit gennembrud.

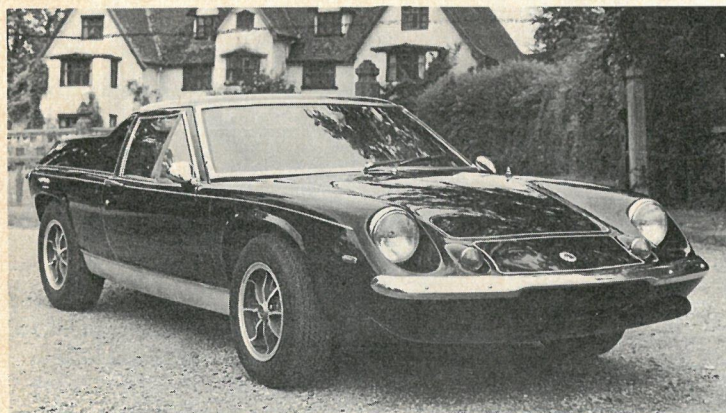
Hailwood i Ford Capri

Ligesom Amon skal Mike Hailwood også køre EM for standardvogne. Det er Ford i Köln, der har tilbudt Mike en plads i teamet, som allerede består af Dieter Glemser, Jochen Mass, Gerry Birrell og John Fitzpatrick. Ford vil også i 1973 satse på deres 2,9 liter V6 Capri, som efter de sidste modifikationer skulle komme op på en ydelse på over 300 hk.

Fem-trins gearkasse til Lotus

Lotus, der som andre, mindre engelske bilfabrikker startede med at bygge sine vogne af modificerede standardvogns-komponenter, er ved at vokse til et pænt format. Og samtidig bliver en stadig større del af Lotus-modellerne bygget op af originale komponenter. Fra 1. oktober i år er man også blevet gearkasse-producenter, idet man har præsenteret en ny, 5-trins gearkasse, der kan leveres som alternativ til den hidtidige 4-trins i modeller-

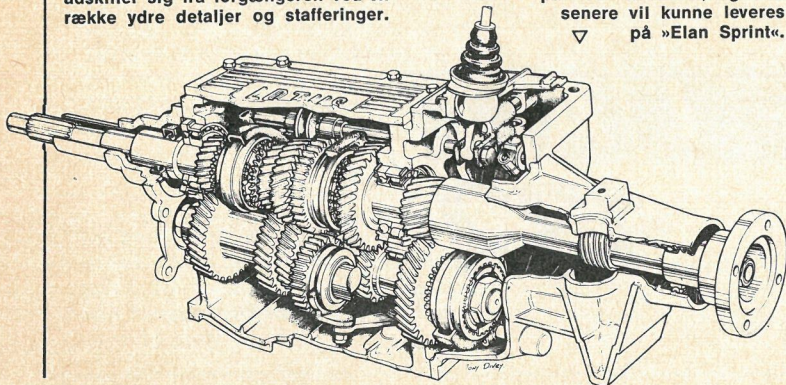
ne »+ 2« og »Europa Special«. Den nye gearkasses 5. gear er overgear, og udvekslingsforholdene er for »+2«: I 3,20:1, II 2,00:1, III 1,37:1, IV 1,00:1, V 0,80:1. Den nye udgave af Lotus »Europa« har fabrikens »twin cam« motor i den nyeste udførelse med større ventiler. Ydelsen er øget fra 105 hk ved 6000 o/m til 126 hk ved 6500 o/m. Med 5-trins gearkassen er tophastigheden ca. 200 km/t og vognen accelererer fra 0-80 km/t på knapt 5 sekunder.



△

Lotus »Europa Special«, der kan leveres med 5-trins gearkasse, adskiller sig fra forgængeren ved en række ydre detaljer og stafferinger.

Den nye Lotus 5-trins gearkasse, her i den udgave, der benyttes på »+2«-modellen, og som senere vil kunne leveres på »Elan Sprint«.



John Watson til MRD

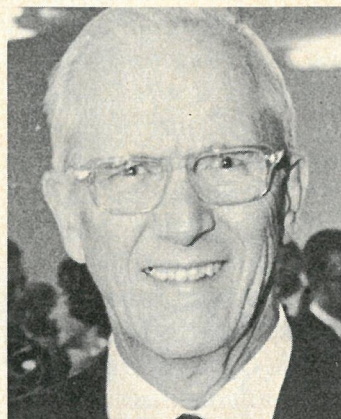
Den 24-årige John Watson har tegnet en tre-årig kontrakt med Bernie Ecclestone fra MRD. Watson skal i første omgang køre den helt nye Brabham BT 40 F2, men efter hans fine kørsel i »Victory Race« på Brands Hatch er der store chancer for, at han også vil få mulighed for at prøve F1. Watson har siden 1969 kørt i F2 klassen, men han har altid været forfulgt af uheld, og det er sikkert grunden til, at der er gået så lang tid, inden hans talent blev opdaget.



Sådan kan det også gøres

På en ophugningsplads ved München viste Hanomag fornylig, hvordan man nemt og effektivt får de mange bilrag til at fylde mindre. En af firmaets bulldozere, som er beregnet til udjævning af haver, anlæg og lign. blev sendt en tur hen over en stribe udslidte vogne. Den vejer 23 tons, og bilerne blev, som det ses, ret meget fladere. De forekommer os dog stadig at være ret uhåndterlige.

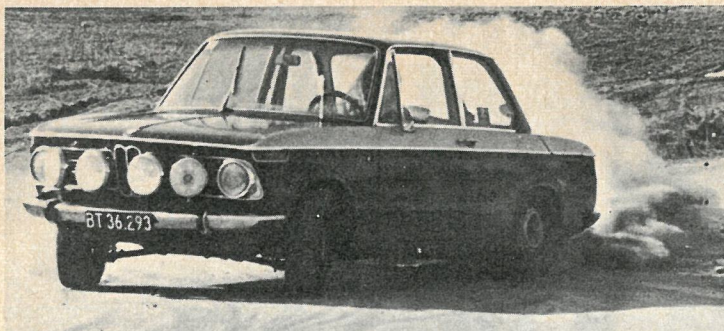
Hanomags kraftige dozer »jævner« en stribe bilrag.



En dansk bilmand har fået en engelsk orden. Hendes Majestæt Dronning Elizabeth II har hædret direktør Svend Nellemann, D.O.M.I. A/S, med ordenen Honorary Commander of the Civil Division of the Most Excellent Order of the British Empire (CBE)

Janspeed tuner Datsun 100 A til gruppe 2

Det kendte engelske tuningsfirma Janspeed som i mange år har lavet tuningsudstyr til BMC og Ford, er startet på at tune en Datsun 100 A til gruppe 2. Vognen vil blive forsynet med en 5 trins close-ratio gearkasse og spæredifferentiale samt specielle fælge. Disse dele fremstilles hos det kendte firma Jack Knight Ltd., som tidligere har lavet gearkasser til Mini'erne. Motoren tunes hos Janspeed, og vil blive forsynet med TJ indsprøjtning, og da topydelsen bliver ved 10.000 o/m, vil krumtap og plejstænger blive fabrikeret i stål. Gir-ling er igang med at udvikle et nyt bremsesystem, da vognen skal forsynes med 10 1/2" skiver på forhjulene og 8 1/2" på baghjulene. Det er meningen at bygge fire vogne, hvoraf de to skal køres af private, og de to med støtte fra Janspeed.



◀ Erik Berth i BMW 2002 ved sidste løb i Sjællands Cup turneringen.

Sjællands Cup 1972

Efter at Sports Motorklubben Roskilde havde afholdt sjette og sidste afdeling af Sjællands Cup i manøvreprøver, kunne man kåre de seks klassevindere. Der vil også blive kørt om Cup'en i 1973, og det er de samme seks klubber, der står for arrangementet. De seks klassevindere blev følgende:

Dameklassen:

1. Vibeke Barskov, ASK, Porsche 911.
2. Eva Sørensen, SAK, Renault Gordini.

0-850 ccm:

1. Jan Larsen, KOA, Morris Mini.
2. Jens Jensen, KOMO, Austin Mini.

851-1000 ccm:

1. Niels Johansen, HMK, Morris Mini.
2. Alfred Mindegård, KOA, Morris Mini.

1001-1200 ccm:

1. Jan Mortensen, SAK, Cooper S.
2. Niels Kofoed, SAK, Cooper S.

1300-1600 ccm

1. John N. Jensen, HMK, Toyota.
2. Åge P. Skov, SAK, Ascona.

Over 1600 ccm:

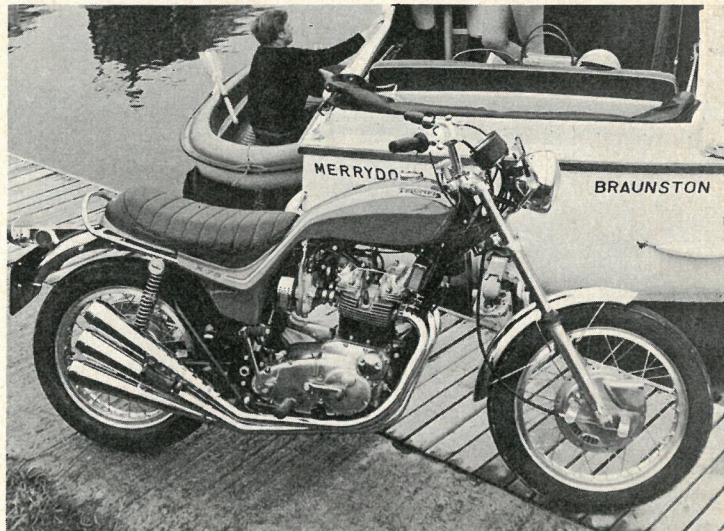
1. Torben Barskov, ASK, Porsche.
2. Erik Berth, HMK, BMW 2002.

Triumph Hurricane X-75.

Under denne betegnelse præsenteredes på Londons motorcykeludstilling en ny version af Triumph Trident. Det drejer sig om et stilstudie fra den amerikanske kunstner Wetter, der med dette indlæg vil deltage i debatten om fremtidige motorcyklers udseende.

Det tekniske grundlag er dog nok så jordbundet, idet motoren er en ordinær 5 gears, 750 ccm Trident motor, forsynet med oliekoeler. Ståltanken rummer 12,5 l (!) og er støbt i et med glasfibersadlen.

Produktionen er selvsagt begrænset og tager sigte på USA. Firma H. Reinhardt oplyser, at der på MC-udstillingen i Bella Centret til marts vil være et enkelt eksemplar. Modellen vil ikke blive lagerført herhjemme, men såfremt nogen skulle være interesseret, kan den hjemtages på bestilling. Prisen vil blive 24-25.000 kr. incl. afgifter.

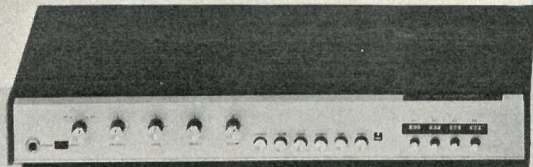
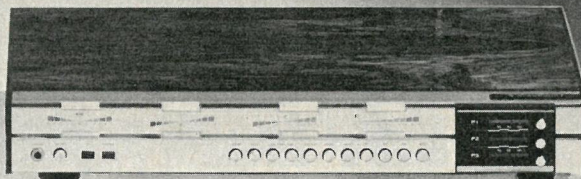


Den ret aparte specialversion af Triumph Trident, som produceres til USA. Vi vil få den at se til foråret.

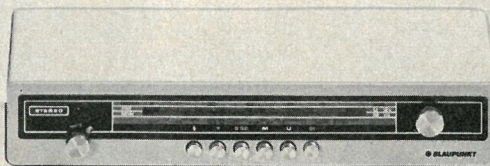
En raffineret ny kraftig HI-FI stereomodel med alle bølgeområder
STG 2091, kr. 2595,-



Et luksus HI-FI stereoanlæg med FM og 2 x 60 watt musikydel. STG 600
kr. 2745,-



HI-FI stereoradio med FM. STG 250,
kr. 1825,-



Granada, en stereoradio med
helt ny teknik, kr. 1275,

**Mere end 200.000 danskere
har allerede en Blaupunkt...**

**Ja—der er mange, der ved, hvad de gør
når de sammenligner pris og teknik.**

—og så vælger Blaupunkt.

Tænk blot på, hvor mange Blaupunkt autoradioer, der underholder danske bilister. Kvalitet.

Flere og flere finder nu også frem til alle de andre Blaupunkt produkter, TV, radio, pladespillere og kassette-båndspillere. Gennemarbejdet kvalitet. Den velassorterede radiofaghandler har de eftertragtede Blaupunkt apparater.

godt set—godt hørt

BLAUPUNKT
BOSCH gruppen

Får vi
den motorbane
på Sjælland?

DEBAT

Vi er skam i gang...

■ Det hårde angreb, Ib Hansen rettede på Automobil Sports Klubben i sit læserbrev i BIL-NYT nr. 12 har vakt megen harme og debat om dansk motorsports største problem, den manglende bane på Sjælland.

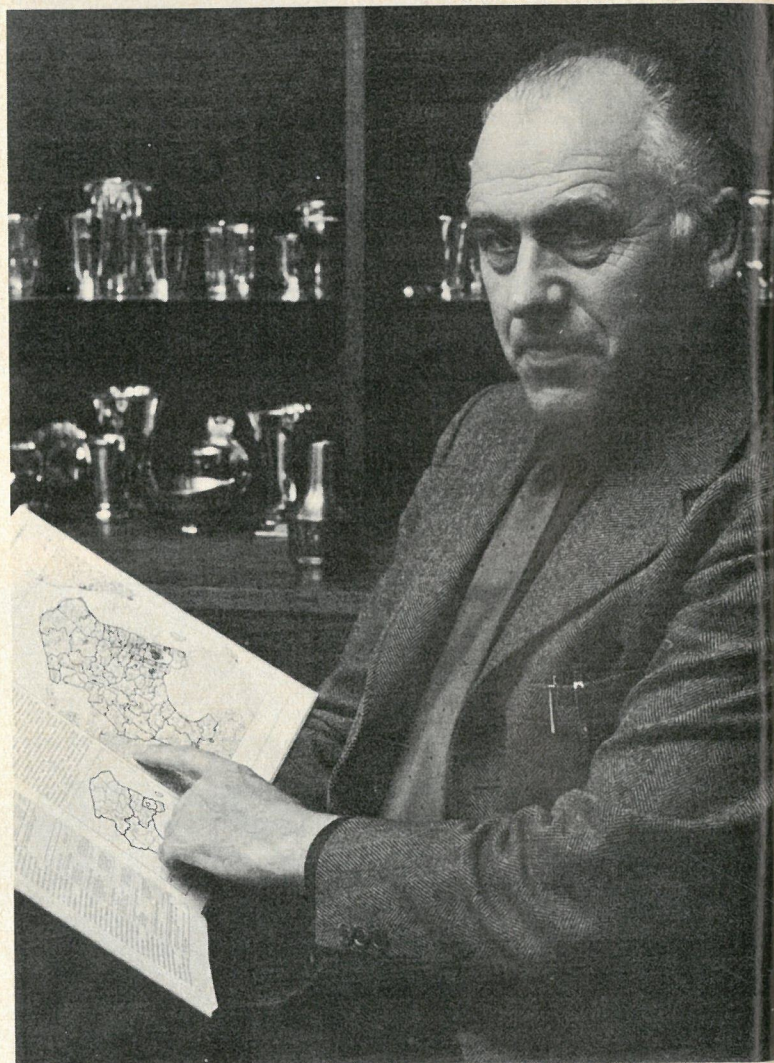
Der har igennem nogen tid været stilhed om ASK's arbejde for at skaffe en afløser for Roskilde Ring. MOTOR-journalen er blevet gjort bekendt med, at det hidtidige udvalg er blevet opløst, og at der 15. april 1971 er blevet dannet et baneudvalg bestående af repræsentanter fra ASK, Sports Motorklubben Roskilde og en række privatpersoner og firmaer. Dette udvalg har udpeget en tremandsgruppe bestående af Kristian Lundsteen, Aage Hjorth og Kjeld Bjørnholt. Det er disse tre, der nu er de direkte ansvarlige for undersøgelsen af arealer og projekter.

MOTOR-journalen har talt med Lundsteen, der er formand for den lille gruppe, og som bruger 10 timer om ugen i gennemsnit på at arbejde med det store og hidtil uløste problem. Vi spurgte: *Hvori har dette arbejde bestået og hvad er der kommet ud af det?*

Kristian Lundsteen: Primært består mit arbejde i at tage ud og se

— Hvilke konkrete projekter har man for tiden?

K. L.: Vi arbejder for tiden sideløbende på ikke mindre end 6 projekter. Det drejer sig om Nr. Jærnløse, hvor der foreligger tilladelse til at gå i gang. Men da arealet er for lille til en bane på 2 km, er det nødvendigt at erhverve mere jord, men købet blokeres for tiden af de tilstedende grundejere. Projekt 2 ligger i nærheden af Værløse Flyveplads, hvor vi kan erhverve 80 tønder, men da prisen ligger et sted mellem 3 og 4 millioner kr., er sagen af helt naturlige årsager sat i bero! Projekt 3 er ved Ejby i nærheden af Køge, men her er arealet for lille, idet vi skal regne med at anvende ca. 50 tønder land til banen og i hvert fald 30 til parkering. Projekt 4 er ganske nyt. Det er et skønt og velegnet areal ved Hegnsholt i Nordsjælland, men vore forhandlinger med ejeren er endnu ikke slut. Projekt nr. 5 er Nisseringen, og nr. 6 er Hedeusene grusgrav. Det sidste er meget interessant, for her vil vi givet få de nødvendige tilladelser, og det er et meget stort areal, hvor vi kan sælge en del fra. Men det kan vi desværre godt glemme, for det kan ikke



siger Kristian Lundsteen, ASK

”..og vi er hverken gamle eller trætte, men vi er ved at blive fredet ihjel”

på arealerne. Jeg kender fra min tid som aktiv kører så godt som hver eneste grusgrav på Sjælland, og dem har jeg prøvet at kigge nærmere på, ligesom en række entusiaster har ringet og fortsat ringer mig op for at foreslå mulige arealer. Den slags henvendelser er altid velkomne, for lokalfolk har ofte det kendskab som vi andre har måtte savne. Når jeg har studeret arealerne trækker jeg et stort kort frem, hvoraf de fredede områder fremgår, og så er det desværre hovedreglen, at jeg godt kan pakke sammen med det samme, for enten er der fredet eller også skal der fredes.

overtages før april 1976 og hvad der er værre, til en pris af 6 millioner kr.!

»Vi skal ikke have nogen losseplads her!«

— Hvordan er indstillingen hos myndighederne?

K. L.: Jeg kan mærke, der er en voksende forståelse for, at vi som alle andre grupper i samfundet også skal have et sted, hvor vi kan udfolde os. De lokale myndigheder er som regel velvilligt indstillet overfor de muligheder, en bane kan give. Det samme gælder Kulturministeriet, hvor jeg har haft flere møder. De mest positive er dog så

afgjort af finde i Egnspanrådet, som har været os en uvurderlig støtte.

— Hvad med fredningsmyndighederne?

K. L.: Det er vort største problem. De er i bedste fald ligeglade med at høre på os, i værste fald totalt afvisende og negative. Der er i hundredvis af fredede arealer her på Sjælland. Man fortæller mig, de er fredet af hensyn til offentligheden, men er vi måske ikke en del af denne? Vi repræsenterer trods alt 10.000 aktive motorsportsfolk og 100.000 tilskuere pr. år. Har vi ikke krav på, at der tages hensyn til os? Det ville jo intet betyde om motor-

sporten fik stillet et enkelt fredet areal til rådighed. Men når man efter at have opnået alle andre myndigheders godkendelse fremlægger sit projekt for de lokale fredningsmyndigheder bliver man brutalt afvist med: »Vi skal ikke have nogen losseplads her!« Det er en henvisning til, at naturfredningslovens højtærede fædre i § 43 har sat motorbaner i bås med lossepladser. Fredningsmyndighedernes adfærd er simpelthen det mest udemokratiske, jeg har oplevet i dette land.

— Kan denne holdning ikke skyldes, at motorsporten ikke forstår at sælge sig selv og det den står for på rette måde?

K. L.: Det ville jeg gerne tro, men det er desværre min erfaring, at der fredes for fredningens skyld, ikke for befolkningen, der ofte ikke har mulighed for at komme ind på de fredede arealer.

Hvad angår vor evne til at sælge vore projekter, så kan jeg oplyse, at det center, vi ønsker at bygge, er andet og mere end en motorbane. Der skal dels være en asfaltbane på 2-2,5 km med et fuldstændigt køretekknisk anlæg til brug for FDM, der er stærkt interesseret. Endvidere skal der være go-kart bane, knallertbane med værksteder, hvor den lokale ungdom selv kan reparere deres køretøjer m. v.

— Hvordan forestiller man sig dette anlæg skulle finansieres?

K. L.: Det er en udbredt opfattelse, at Automobil Sports Klubben selv vil binde an med dette, men det er ingenlunde tilfældet. Der vil blive dannet et aktieselskab, hvor alle Sjællands motorklubber og interesserede organisationer og enkeltpersoner kan tegne aktier. For det er simpelthen alt for stor en opgave at binde an med for en enkelt klub, idet vi regner med en anskaffelsessum for jorden på ca. 1½ million og bygning af bane og de nødvendige faciliteter 2 millioner kr. Den sportslige ledelse af centret skulle udpeges af selskabet, men iøvrigt have en række selvstændige beføjelser.

— Er De sur over den kritik, der er blevet rettet mod det hidtidige resultatløse arbejde for at få en bane?

K. L.: Nej, jeg forstår godt, at entusiasterne er kritiske og utålmodige. Det er vi også ofte selv. Men jeg er ked af, at der i det pågældende læserbrev var et angreb på ASK's formand Detlev Schönwandt. Skal der skydes på nogen, så er det mig, for jeg har hovedansvaret for det arbejde, der er gjort.

— Hvilke af de 7 projekter er der størst mulighed for at realisere?

K. L.: Det vil jeg meget nødig svare på, for undertiden dukker nye aspekter op, mens man arbejder med sagen. Men jeg kan sige, at Tølløse projektet ved Højholte gård ikke er skrinlagt, for vi har her det stærke argument, at arealet ikke er fredet, og som følge af højspændingsledningerne sikkert ikke vil blive fredet. Hvis vi skal have nogen chance for at komme igennem med vore planer hos myndighederne, er det imidlertid nødvendigt, at vore anstrengelser koordineres, således at der ikke kommer henvendelser om den samme sag fra flere forskellige klubber. Vi vil meget gerne samarbejde med alle bilsportsklubber på Sjælland, og jeg skal gerne påtage mig hvervet som koordinator, hvis man er interesseret i det.

Derfor er mit nytårsønske for dansk motorsport, at vi kan få bevæget fredningsmyndighederne til at overføre tilladelsen fra Nr. Jærnløse til Tølløse, og så kan vi gå i gang.

— Det var et fromt ønske, men er det realistisk?

K. L.: Hvis jeg ikke var optimist, så havde jeg græmmet mig ihjel over den fanatiske modstand, jeg har mødt hos såkaldt ansvarlige myndigheder!

Igen i 1972 blev BORRIS DM-mester!

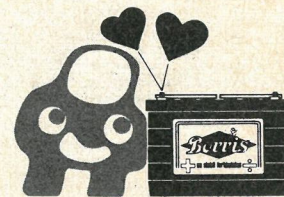


STEEN E. MIKKELSEN
DM på jordbane
0-850 ccm, grp. 2.

Også i 1973 er BORRIS-batterier med i dansk motorsport – fordi vi kan simpelthen ikke sætte vore batterier på en hårdere prøve – det er her, forsøgene på vort laboratorium afprøves i praksis. Bedre kan det ikke gøres. Forlang derfor BORRIS næste gang De skal skifte batteri. De er sikker på kvaliteten – den bygger på mange års erfaring, for BORRIS-batterier kommer fra Skandinaviens ældste og mest moderne akkumulatorfabrik.



— en stabil forbindelse



Så let er det!

**GØR
DET
SELV**

Af Frank Jerichau

Startbesvær er en forbandelse, som heldigvis både kan forebygges og helbredes. Det bliver hverken dyrere eller mindre interessant af, at man sagtens selv kan klare ærterne. MOTOR-journalens »gør-det-selv-departement« giver her anvisningerne – De sparer tid og penge. Hvis ingen af disse tips alligevel hjælper, må de hellere kontakte mekanikeren.

■ Startbesvær en mørk og råkold vintermorgen er simpelthen verdens mest irriterende oplevelse — spørg blot én, der sidder og maler fortvivlet på sit stakkels uskyldige batteri. Og så er det endda så let at undgå: Anvend et par af de ganske vist så sparsomme lyse timer førstkommande søndag og følg de enkle vejledninger på disse sider, så er der mindst 75 procents chance for, at vinteren gennemleves uden hjertetilfælde eller hvad der ellers kan følge af hidsighed over »den rådne kasse«. Hvis der alligevel ikke skulle blive tid, viser vi for en sikkerheds skyld, hvordan man klarer sig i en snæver vending, når situationen er opstået, og »dyret« nægter at reagere på ethvert oplivningsforsøg.

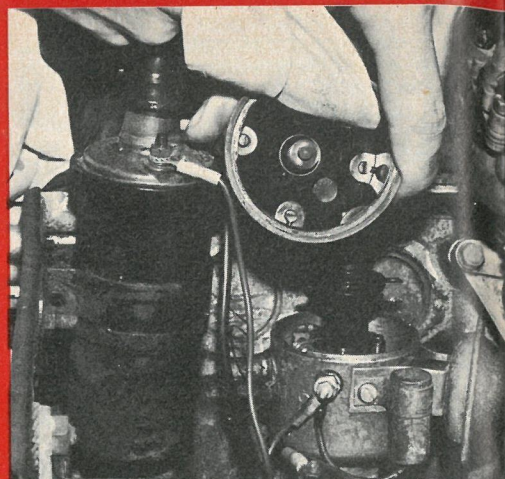
Fjenden hedder »fugtigt snavs«

Start med en rigtig rengøring af motoren (petroleum og varmt vand) specielt af tændingsanlægget med tilhørende ledninger. Mens det hele tørrer, er der tid til at efterse kølesystemet, påfylde antifrostvæske og frostsikre rudevaskeren. Dørenes låse og gummilister kan sikkert også nå at få en omgang, før vi atter er klar til at tage fat i motorrummet. Når det hele er tørt, får det en god gang Silicone fra en spray-dåse. Det hele skal have en omgang: tændrør, -hætter, ledninger, strømfordelerdækslet indvendigt og udvendigt og tændspolen. Hvis det er for fugtigt i vejret kan det blive nødvendigt at tage strømfordelerdækslet og ledninger med ind på et varmeapparat. Når nu dækslet er taget af, var det måske en idé at kontrollere kontakterne og deres afstand og eventuelt justere. Faktisk er alle de forebyggende øvelser aldeles illusoriske, hvis motoren er dårligt justeret — det gælder foruden tænding, også karburator og ventiler.

Hvis man ikke vil overlade disse justeringer til et værksted, kan vi henvise til side 62, hvor vi har prøvet et par fornuftige hjælpemidler til hjemmemekanikeren, så disse arbejder kan overstås lidt lempeligt. Derefter er der faktisk kun batteriet tilbage, og er det endnu ikke rengjort er det mildt sagt på tide. En syremåling fortæller om det er helt opladet og velforberedt til vinterens strabadser.

Sådan gør man

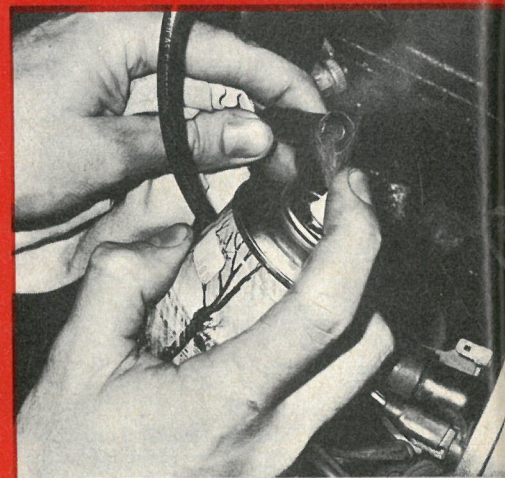
når man
gerne helt
vil undgå
start-pro-
blemer



Det allervigtigste er faktisk, at motoren og specielt tændingssystemet er rent, så fugtigt snavs ikke giver anledning til krybestrøm. Udvendigt er petroleum og varmt vand uforligneligt, men til de sarte indvendige dele som f. eks. strømfordeleren står man sig ved at nøjes med en ren klud.

Sådan gør man

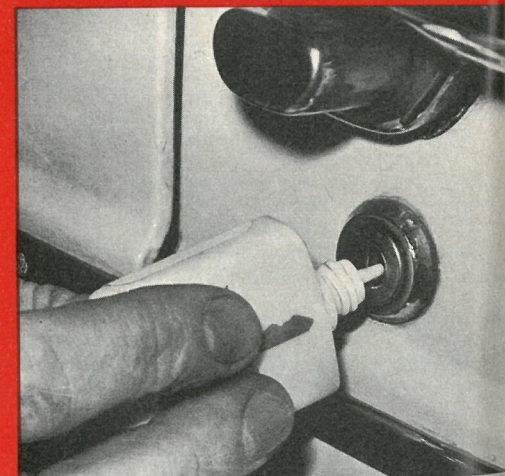
når
motoren
alligevel
ikke vil
starte



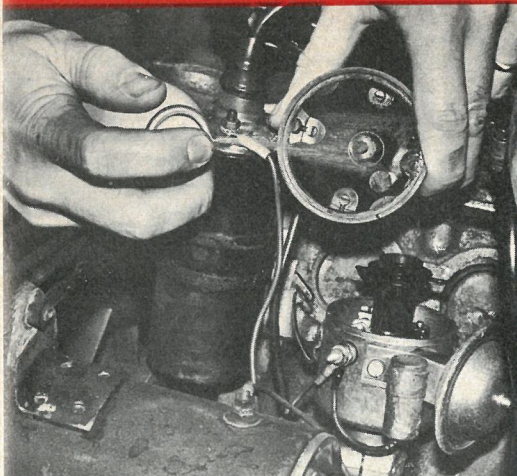
Hvis motoren efter de første få startforsøg stadig ikke viser tegn på liv, er en »douche« med en fugtfortrængende spray (f. eks. Pronto) ofte det, der skal til. Disse olier forveksles ofte med Silicone, men det er to helt forskellige ting, og de har slet ingen langtidsvirkning.

Sådan gør man

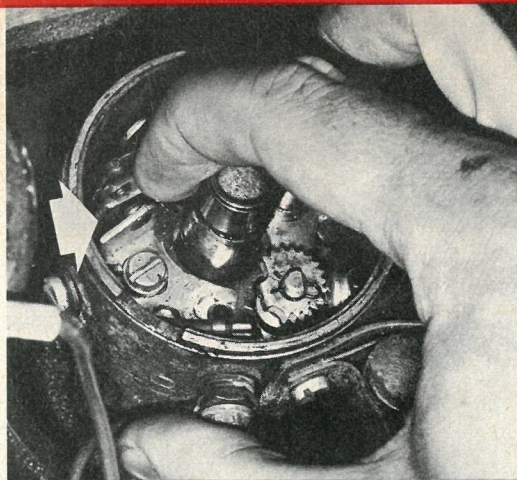
når man
vil være
forberedt
på vinter-
kvalerne



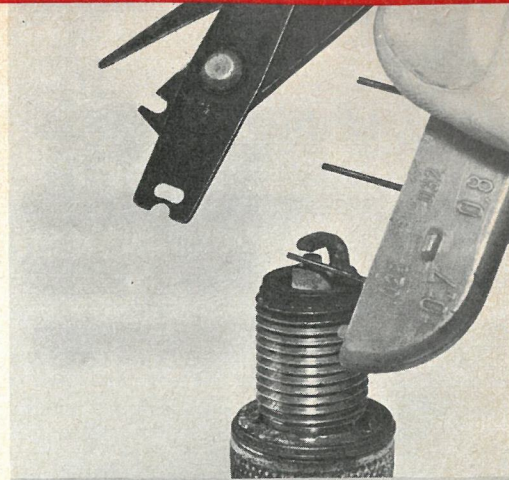
Den første betingelse for at komme afsted om morgenen er, at man overhovedet kan komme ind i vognen. På enhver servicestation kan man købe en lille flaske med et middel, der holder fugt og dermed is ude af låsetøjet. Olie og lign. skal undgås — det gør mere skade end gavn.



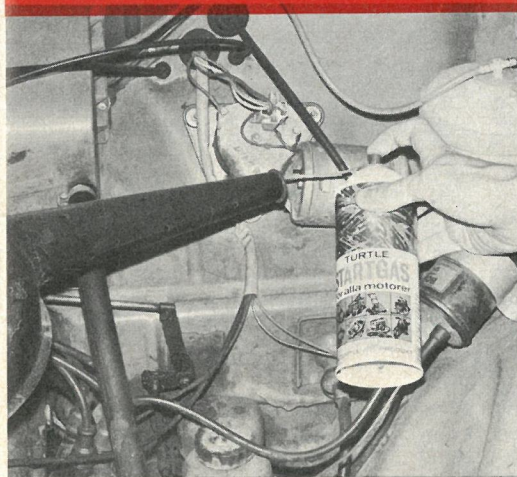
For at sikre tændingsanlægget mod fugten sprøjtes med en god siliconespray indvendig og udvendig, mens det hele er knastørt. Samtidig undersøges strømfordelerdæksel, rotor og kontakter for revner og altfor kraftig forbrænding. Er man i tvivl, er en udskiftning sikkert påkrævet.



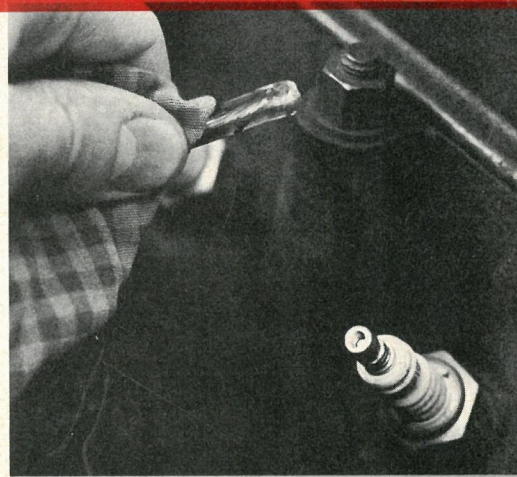
Kontaktsættet (»platinerne«) lever i det daglige en temmelig upagøet tilværelse, men spiller en væsentlig rolle for en sikker start. Skil dem ad med en finger eller skruetrækker og undersøg kontaktskiften. Er den sort eller meget ujævn, er en udskiftning nødvendig.



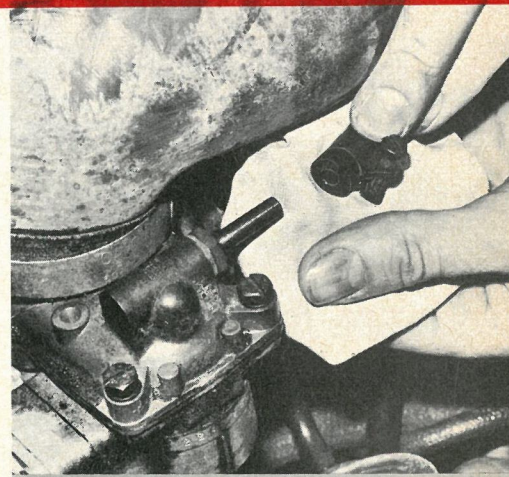
I gamle dage var tænderør noget, man rensede og justerede med jævne mellem rum. Moderne typer behøver ikke så meget omsorg og glemmes derfor ofte, men sikker start opnås kun, når elektroderne er skarpkantede og har det rigtige spil-
lerum. Her ses det rigtige værktøj!



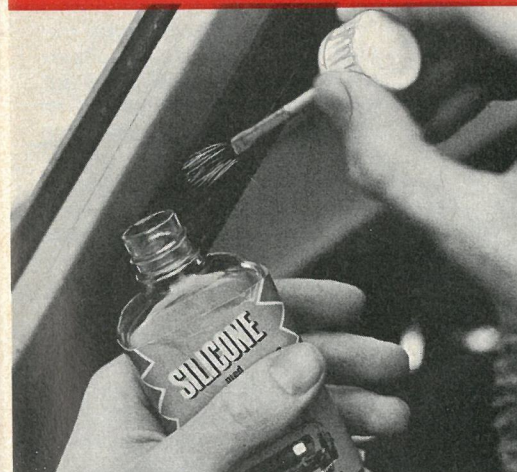
Har man ikke en fugtfortrængende spray ved hånden, eller er tænderne allerede drevdve af benzin (indvendigt, naturligvis) er en æterblanding, »startgas« måske en hjælp. Den sprøjtes ind i luftfilteret eller direkte i indsugningen, så motoren et øjeblik kan tænde uden en kraftig gnist.



Hvis intet hjælper, prøver man om der kommer spænding til tændrørene. Et af tændrørskablerne (uden hætte) holdes med en klud ca. 1 cm fra motorblokken, mens starteren aktiveres. Nu skal der springe en kraftig, blå gnist. Ellers må kontaktsæt og ledningsforbindelse kontrolleres.



Fungerer tændingsanlægget, er spørgsmålet, om motoren får benzin. Afmonter tilførslen til karburatoren, hold en klud under, og aktiver starteren (ved mekanisk pumpe) eller tilslut tændingen (ved el-pumpe). Kommer der ingen benzin, undersøges pumpen — for der er vel benzin i tanken?



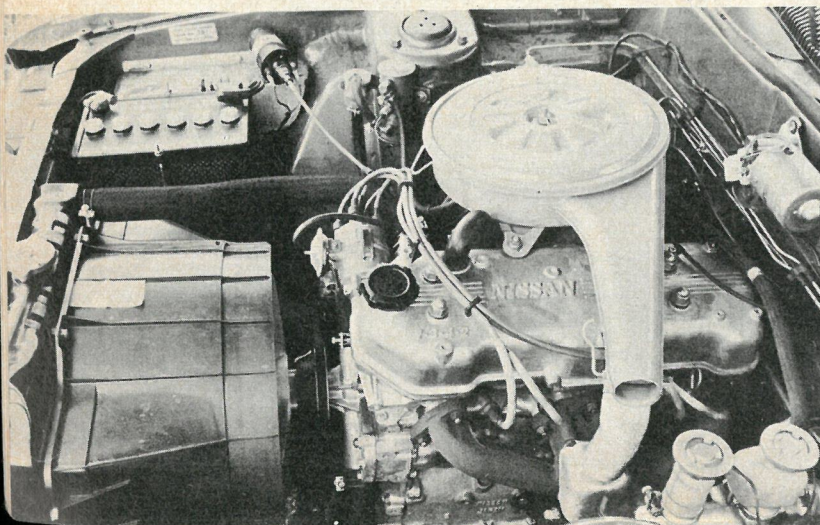
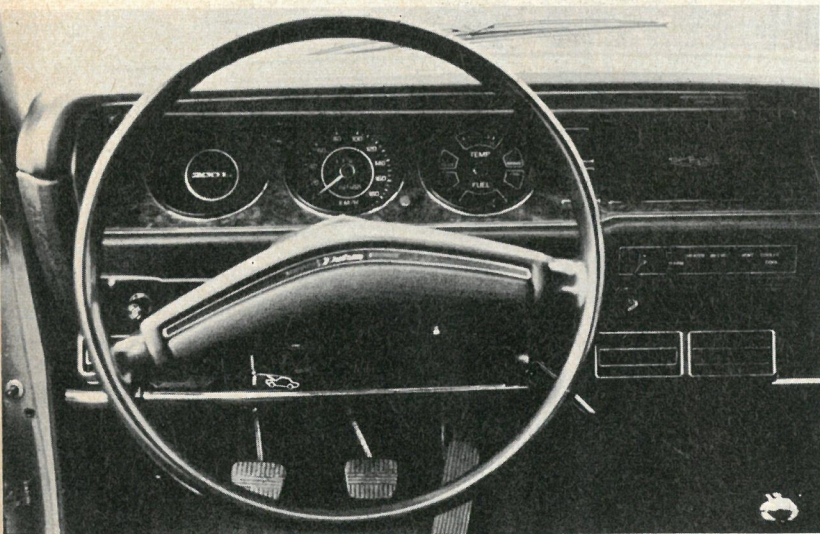
Gummilister kan have en kedelig tendens til at fryse fast. En god siliconeolie afhjælper denne gene, men lad være at bruge spray-flasken — der kommer for meget ved siden af, og det er fantastisk svært at fjerne igen. Brug hellere en lille pensel.



Vil man være velforberedt til de mange krævende vinterstarter, bør man pakke en »nødhjælpskasse« af disse udmærkede hjælpemidler. Fra venstre er det: Antidugmiddel enten som spray eller i en klud, frostsikker sprinklervæske, hjælpestartkabler (om ikke andet, så til den mindre forudsende nabo). Fugtfortrængende spray, siliconespray og silicone til gummilister og lign., startgas, en skraber eller optøningsmiddel til de tilisede ruder, et træktoiv, en lygte, der samtidig kan virke som katastrofeblink, og sidst men ikke mindst en stor ren klud til aflørring i motorrummet og af flengene.

Af Mogens H. Damkier

Hvad skal vi med den?



■ Datsun 200 L vil næppe komme på bilernes hitliste her i landet, da den blandt andet vil få meget hård konkurrence fra den kun lidt mindre Datsun 180 B – navnlig nu da støjen er dæmpet på denne vogn. Sammenlignet med Datsun 180 B er 200 L nok lidt større og en bagatel mere rummelig med lidt mere bagageplads, men den er knap så kvik i accelerationen, og den har betydelig større benzinforbrug. Spørgsmålet er så, om der vil være ret mange, som er tilbøjelige til at betale de ca. 13.000 kroner ekstra for de lidt bedre pladsforhold.

Hvis det endelig er plads, man er ude efter, er der jo et temmelig godt udvalg indenfor de 57.670 kroner, som Datsun 200 L koster.

Datsun 200 L findes både som sedan og coupé, og det mærkelige er, at sedan'en har stiv bagaksel, medens coupé'en har skråtstillede svingarme – det er sedan-udgaven, vi har prøvekørt.

Den følger i sin opbygning de tidligere modeller, og motoren på 1990 cc m har stadig en kædetrukket, overliggende knastaksel, men til forskel fra de øvrige motorer fra denne fabrik, har den V-stillede ventiler og indsugning og udblæsning på hver sin side af topstykket. Som tidligere omtalt er det til 200 L motoren, man benytter den nye, transistorstyrede benzinpumpe.

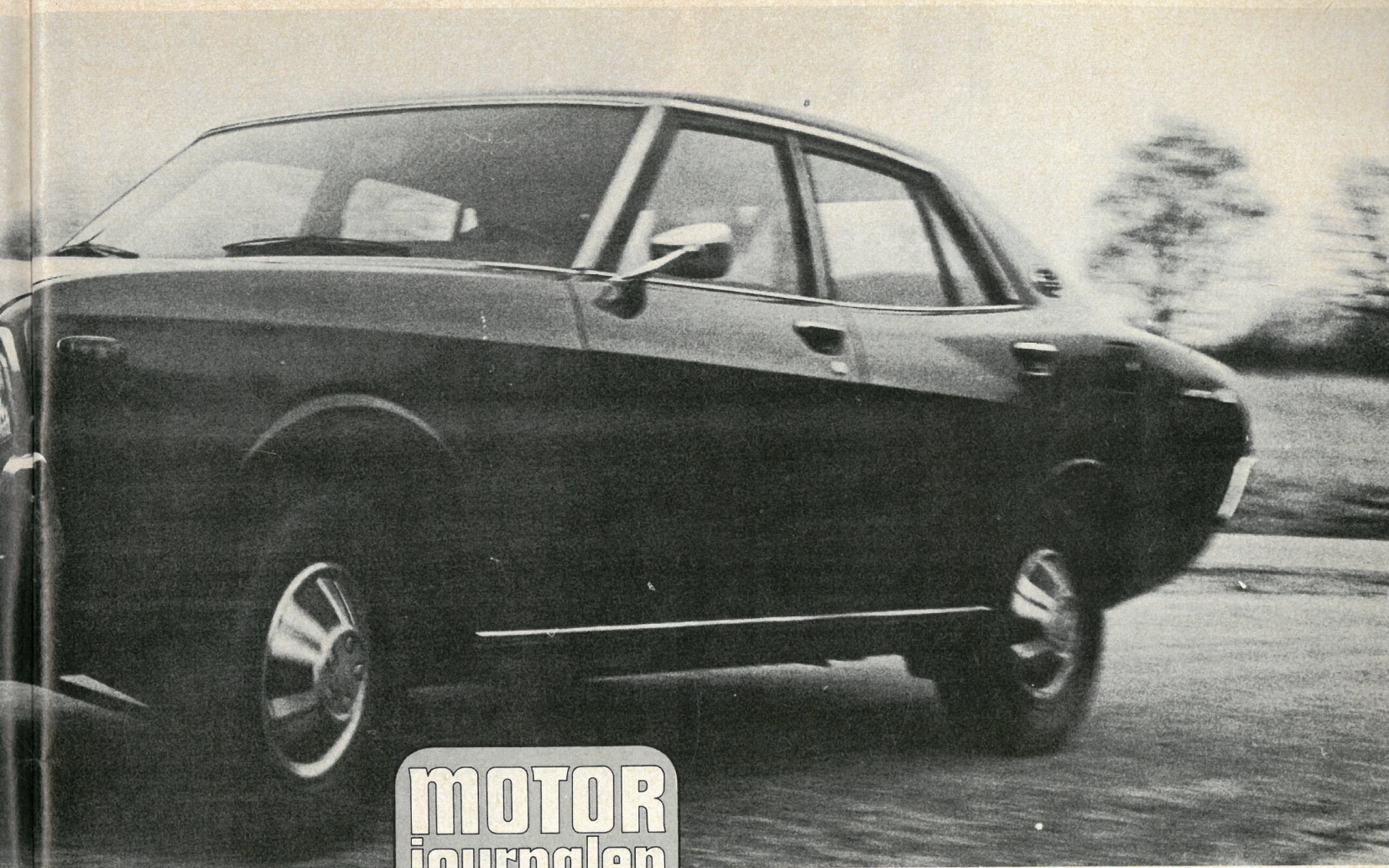
Medens forhjulsophænget traditionen tro er system McPherson, er det overraskende at finde en stiv bagaksel på en ny Datsun sedan – men den fungerer nu udmærket.

Interiøret er nydeligt i udførelsen, og betjeningen er hensigtsmæssig. Bilernes indvendige belysning hjælper ikke altid til at finde tændingslåsen, men i Datsun 200 L kan man blot dreje kontaktarmen til stilling for positionslys, og samtidig bliver tændingslåsen belyst.

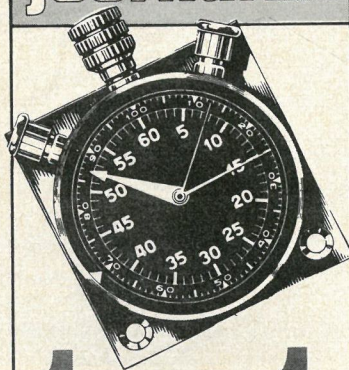
Samtlige kontakter findes under rattet. Viskerkontakten er an-

Instrumenteringen består af et kombi-instrument med temperatur- og benzinafskaler samt kontrollamper, i midten speedometer og til venstre en afblænder, hvor et ur kan monteres – det burde have været standardudstyr til den pris.

Motoren fylder ikke meget i det store badekar af et motorrum, der egentlig er beregnet til en 6-cylindret enhed. Det store rør mellem køler og ventilator indeholder ikke andet end luft.



MOTOR journalen



test

bragt som en cylindrisk drejekontakt til højre under rattet, og når man trykker ind på kontaktens endestykke, sættes den elektriske vasker i funktion. Denne kontakt kunne man imidlertid med fordel have gjort længere og eventuelt forsynet den med en lille vinge, da den så kunne betjenes, medens man stadig havde hånden på rattet.

Varme- og ventilationsanlægget omfatter separate friskluftdyser i begge sider af forpanelet, og midt på forpanelet sidder et par indstillelige luftdyser. Når håndtaget stilles på »Bi-level« sendes der opvarmet luft mod gulvet og uopvarmet luft gennem dyserne midt i forpanelet.

Man må indrømme, at der er fortrinlige pladsforhold i denne bil, og det skyldes ikke mindst, at man er fri for generende skærmerkasser. Sæderne er også velformede og bekvemme, beklækket med vævet stof og kunststofforstærkninger.

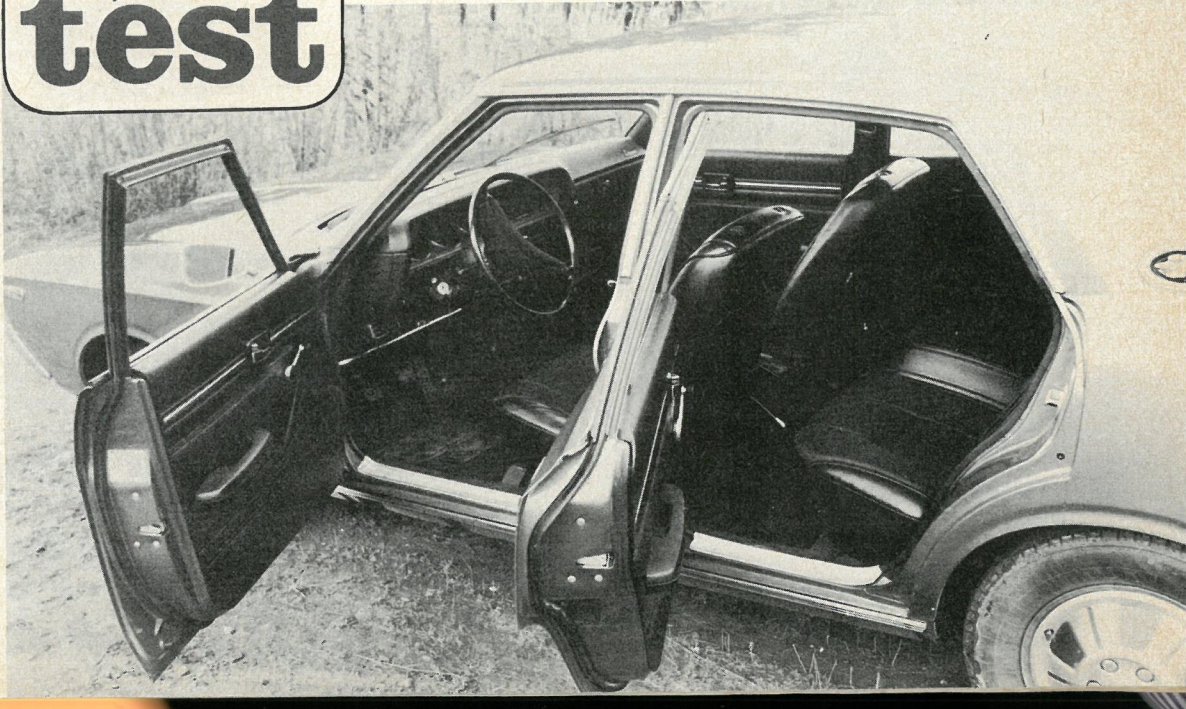
Man kan imidlertid ikke sige,

at det er nogen rasende interessant bil, skønt den i det store og hele opfører sig pænt. Der er som i de fleste andre japanske biler lidt for stor dødgang i styretøjet, og vognen er heller ikke særlig styrefølsom. Den dobbelte undvigemanøvre kunne klares med 85 km/t, hvor man med en mere styrefølsom og manøvre-villig bil kan komme op over de 100 km/t, og ganske mange bi-

ler er ukomplicerede ved godt og vel 90 km/t under denne standardprøve.

Retningsstabiliteten er tilfredsstillende, og vognen er passende sidevindsstabil op til ca. 110 km/t, men ved stigende hastigheder bliver den ret pludseligt mere følsom.

Ved de lave pedaltryk, der kræves under opbremsning på glat vej, fungerede bremserne



Datsun 200 L er kendetegnet ved virkelig gode pladsforhold i kabinen, og dørenes store åbningsvinkler giver bekvem adgang både ved for- og bagsæderne.

Den tekniske side af

DATSUN 200 L

Type:

4-dørs, 4/5-personers sedan med selvbærende karrosseri, front motor og baghjuls-træk.

Motor:

4-cylindret, vandkølet rækkemotor placeret over foraksellinjen. En overliggende knastaksel drevet af duplexkæde. V-stillede ventiler. Krumtapaksel i 5 hovedlejer. Boring: 89 mm. Slaglængde: 80 mm. Slagvolumen: 1990 ccm. Kompressionsforhold: 8,3:1. Maksimaleffekt: 114 hk SAE (100 hk DIN) ved 5.600 o/m. Maksimalt drejningsmoment: 17,2 kpm SAE (16,1 kpm DIN) ved 3.200 o/m. Litereffekt: 50,1 hk/l DIN.

Transmission:

Tør enkeltpladekobling. 4-trins manuel gearkasse med syncromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,592:1. 2,246:1, 1,415:1, 1:1. Tilbagetrukket gulgear. Drivakseludveksling: 3,889:1. Hypoidfortanding. Fælge: 4 1/2" x 14". Dækstørrelse: 165 SR 14. Hastighed ved 1.000 o/m i topgear: 28,5 km/t.

Målinger:

0-40 km/t: 3,4 sek.
0-60 km/t: 6,4 sek.
0-80 km/t: 10,3 sek.
0-100 km/t: 16,8 sek.
0-120 km/t: 24,9 sek.
0-400 m: 20,2 sek.
70-100 km/t i topgear: 11,6 sek.
80-110 km/t i topgear: 13,0 sek.
Tophastighed: 156 km/t.

Benzinforbrug

ved konstante hastigheder:

60 km/t: 7,95 l/100 km (12,7 km/l)
80 km/t: 9,71 l/100 km (10,3 km/l)
100 km/t: 10,10 l/100 km (9,9 km/l)
110 km/t: 11,25 l/100 km (8,9 km/l)
130 km/t: 15,45 l/100 km (6,5 km/l)
Gennemsnit efter DIN 70030: 8,6 km/l.
Rækkevidde på fuld tank: 520 km.



Hjulophængning og affjedring:

Forhjul i system McPherson, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagaksel, affjederet med langsgående bladfedre dæmpet med teleskopdæmpere.

Bremser:

2-kreds-system med reduktionsventil til baghjulene. Vakuumforstærker. Forhjul: 254 mm skivebremser, totalt belægningsareal: 155 cm². Baghjul: 228 mm tromlebremser, totalt belægningsareal: 351 cm². Håndbremse: Mekanisk, virkende på baghjulene.

Styretøj:

Styrehus: Kuglekredsløb. Udveksling: 19,8:1. Vendediameter: 11,6 m.

Elektrisk anlæg:

12 volt Vekselstrømsgenerator, 600 watt. Akkumulator: 50 Ah.

Mål og vægt:

Længde: 4,50 m. Bredde: 1,67 m. Højde: 1,42 m. Akselafstand: 2,67 m. Sporvidde, for/bag: 1,35/1,34 m. Frihøjde fra vej: 0,18 m. Vægt, køreklar: 1125 kg. Godkendt to-

talvægt: 1550 kg. Nyttelast: 425 kg, svarende til 5 personer à 70 kg + 75 kg bagage. Effektvægt, køreklar: 11,25 kg/hk DIN.

Tekniske oplysninger:

Benzintank: 60 liter (oktanbehov: 94). Olie-sump: 3,7 liter. Gearkasse: 1,6 liter SAE 80/90/140 EP. Bagtøj: 1,0 liter SAE 80/90/140 EP (afhængig af temperatur). Kølesystem: 8,2 liter.

Dæktryk, for/bag: 1,7-2,0/1,7-2,0 ato (24-28/24-28 p.s.i.). Karburator: Hitachi DCK 340 register. Tændrør: NGK BP 5 ES ell. tilsvarende. Elektrodeafstand: 0,8-0,9 mm. Kontaktafstand: 0,45-0,55 mm. Fortænding: 8° ved 600 o/m. Ventilspillerum, ind sugning/udblæsning: 0,25 mm ved varm motor.

Serviceintervaller:

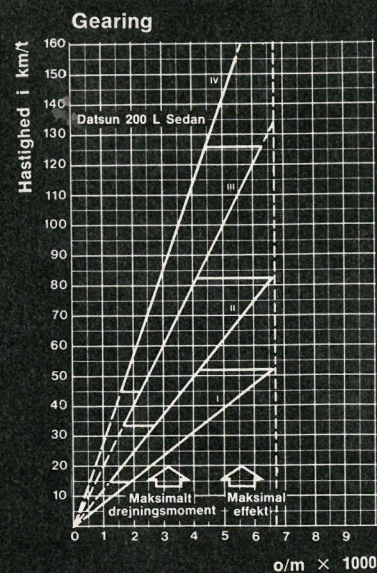
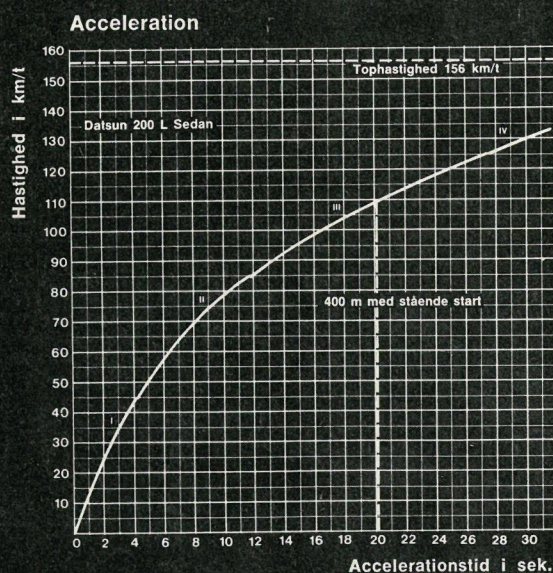
10.000 km. Olieskift: 5.000 km.

Importør:

A/S Datsun Danmark, Egeskovvej, 3490 Kvistgård.

Pris: 57.670 kr.

Datsun 200 L Hardtop: 62.887 kr.

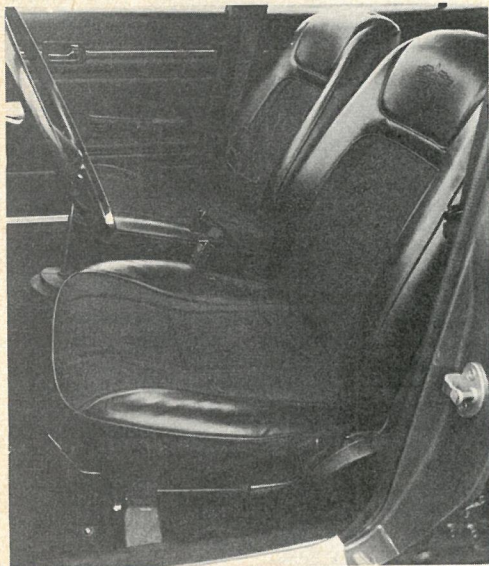


perfekt, og fra 60 km/t kunne vognen på glat bane bremses hver gang på mellem 40 og 45 meter. Ved de højere pedaltryk under katastrofeopbremsning på tør vej blokerede den højre forhjul øjeblikkelig – dette anføres blot for at understrege, at man næsten aldrig ser en prøvebil uden en eller anden fejl på bremserne.

Affjedringen er komfortabel og tilfredsstillende, og kun på meget ujævn vej kan der underti-

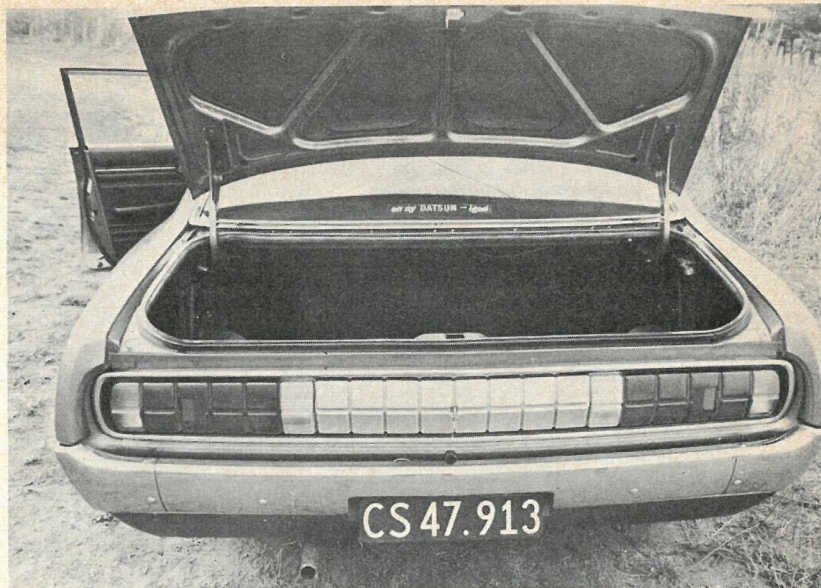
den opstå baghjulstramp. Styringen ligger mellem neutral og understyring skiftende til svag overstyring, hvis man slipper gassen midt i et sving.

Støjniveauet er rimeligt lavt, men man har på fornemmelsen, at denne bil vil vinde en hel del ved at få et femte gear eller et overgear. En totalgearing, der giver en hastighed på 28,5 km/t pr. 1000 omdr./min. virker ikke urimelig lav, men det fremgår af mellemaccelerationerne i top-



Det store bagagerum har en meget regulær facon, men læsehøjden er for stor. Om man bryder sig om det bageste »grin« er naturligvis en smagssag.

Sæderne er velformede og bekvemme. De er betrukket med vævet kunststof, der kan ånde og er let at rengøre, og kanterne er forstærkede. Forsæderne er desuden forberedt for montering af nakkestøtter.



gear og af benzinförbruget, at en højere totalgearing til landevejskørsel ville være en udpræget fordel. Det skal dog nævnes, at vognen på det japanske hjemmemarked leveres med diagonaldæk af dimensionen 6,45-14, der giver en højere gearing end de benyttede radialdæk.

Datsun 200 L giver ikke anledning til nogen særlig kritik, men der er heller ikke noget, der hæver den over mængden. Når

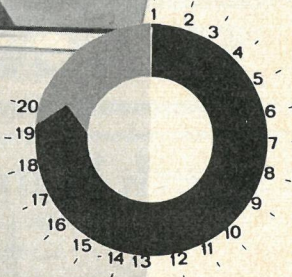
man ikke rigtig kan tage den helt alvorligt, er det fordi prisen er for høj. Man kan nemlig få en lige så rummelig bil, der i egenskaber absolut ikke står tilbage for Datsun'en – snarere tværtimod – hvis man f. eks. vælger en Opel Rekord 1,9 liter de Luxe, der er 9.000 kroner billigere end Datsun 200 L med manuelt gear, og så kan vi faktisk ikke indse, at den nye Datsun har så mange chancer.

Nogle kan begynde en kold morgen i en dejlig varm bil-de har en...

...Eberspächer bilvarmer. Det betyder meget for helbredet vinteren igennem og for trafiksikkerheden, fordi ruderne holdes fri for rim og fugt.

Der findes en Eberspächer bilvarmer til alle biltyper, benzin såvel som dieseldrevne. Alle modeller kan leveres med kontaktur, der kan indstilles op til 20 timer i forvejen. Priser fra ca. kr. 1500.- excl. moms og montering.

Eberspächer sælges og monteres af Bosch filialer og serviceværksteder over hele landet. (01) 97 86 11 opgiver nærmeste forhandler.

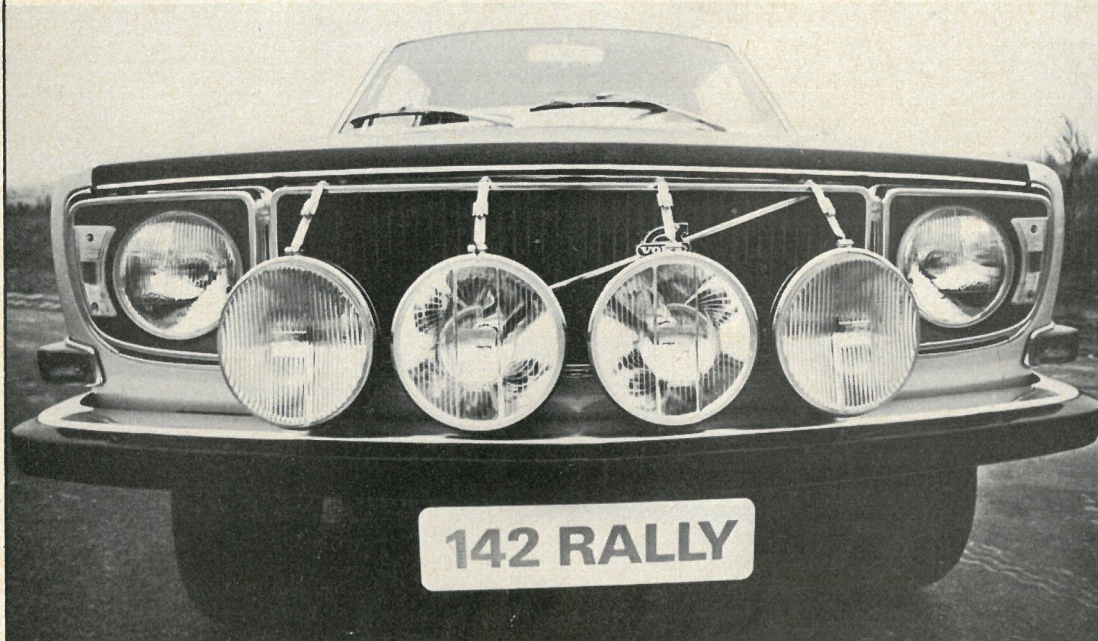


EBERSPÄCHER
bilvarmer fra

BOSCH



Sports - tilbehør til Volvo 142/144



GT-hjul



Understreger bilens sporty udseende. 5 tommers letmetalt hjul — Volvo er den eneste, der har dem. De vejer kun 8,8 kg og er lakeret i elektrotobad. Har desuden forkromede stålremme og stålnavkapsel med 5 smarte, forkromede metrikker rundt om.

GT-stribe



I fluoriserende hvid eller sort farve. Lavet af slagfast, holdbart materiale. Går ikke løs. Monteringsvejledning medfølger.

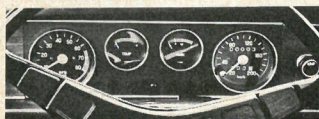
GT-rat



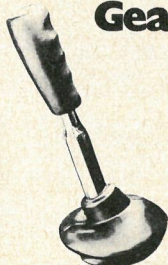
Mindre end det sædvanlige rat. Sort. Frækt. Med GT-mærke midt i. Energi-absorbierende — opfylder selv USA's strenge sikkerhedsbestemmelser.

GT-instrumentbræt

Enkle, runde instrumenter. Omdrejningstæller, speedometer, benzinmåler, temperaturmåler samt seks kontrollamper. Hele instrumentbrættet er lige til at sætte ind i stedet for standardpanelet.



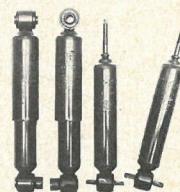
Gearstangs-hoved



Skindklædt — med pistolgreb. Ligger godt i hånden. Findes i to forskellige udførelser. Begge med smart Volvo-mærke.

GT-støddæmpere

Gi'r større stabilitet ved hårdere kørsel, fordi de støddæmpende kræfter øges med op til 0,2 m/sek. ved lave stempelhastigheder. Alle fire støddæmpere bør udskiftes på en gang.

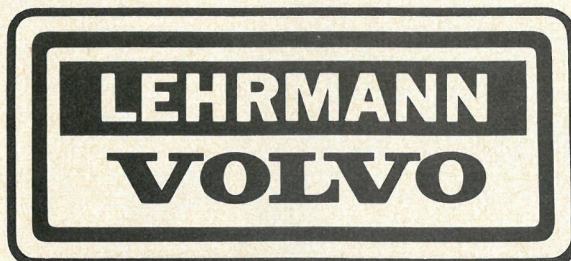


Vi kan nu igen levere det originale Volvo 150 hk tuningssæt for B20.

Kik ind — og se vort udvalg, hvis De ønsker specielt rally udstyr til Deres Volvo, f. eks. forstærkede for- og bagfjedre, støddæmpere, anti-spin, instrumentbordsindsatse, dæk m. v.

Også hvis De ønsker råd og vejledning vedrørende enhver form for specialtrimning af Deres Volvo, er De velkommen til at se ind eller ringe — vi er specialister på området.

RESERVEDELE & TILBEHØR:

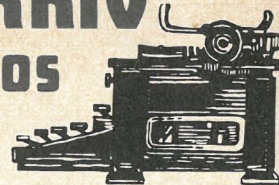


-en stærk kombination

GLADSAXE: Dynamovej 8 · Tlf. 91 33 33 · NØRREBRO: Jagtvej 16 · Tlf. 39 14 83

(Åbent lørdage til kl. 12,00)

SKRIV til os



Har De spørgsmål i forbindelse med nogle af MOTOR-journalens emner, en kommentar eller en mening, der bør frem til debat, så skriv til MOTOR-journalen. Breve af almen interesse bringes her i bladet — gerne under mærke, men anonyme breve medtages dog ikke. Ønsker De svar direkte, må frankeret svarkuvert vedlægges.

Kan De ikke tælle?

Hvordan kan det være, at der i point-tavlen i Motorsporten i tekst og billeder 72/73 side 32 står, at Jackie Stewart har fået 45 points og Francoise Cevert 15, hvilket tilsammen er 60 points, når der under konstruktørernes verdensmesterskab står, at Tyrrell har fået 51 points?

Ib Søby, Erritsø.

Ved tildelingen af point i kampen om konstruktør-mesterskabet, følger man den regel, at kun mærkets bedst placerede vogn tæller med. Det er da meget retfærdigt, for ellers ville de store teams med mange vogn have større chancer end de små.

Foruden dialogen med læserne i »Skriv til os« behandles alle de tekniske spørgsmål i en særskilt brevkasse. Vi gør alt, hvad der er muligt for at løse problemerne, men prøv alligevel først om ikke en bilimportør, et benzinselskab eller en anden serviceorganisation har svaret lige ved hånden.



Nødråb fra Norge

Hvilke grunner kan det være til at det lekkere olie fra bakerste lageret i en Ford V8 motor ca. 1934? Hvor kan jeg få nye og brugte dele til Ford 1928-40 i Danmark?

E. N., Oslo.

Grunden til utætheden må vel ret indlysende være en utæthed ved pakdåsen. Det kan så skyldes defekt i selve pakdåsen, eller der kan være meget stort slør i hovedlejerne — sidstnævnte giver i reglen en rumlende lyd fra motoren under let belastning.

Enkelte nye dele kan man endnu opdrive rundt omkring hos Ford-forhandlere, og brugte dele kan fås hos bilophuggerne.

Send et foto med!

Det vil ofte lette forståeligheden og gøre problemerne nemmere at behandle, hvis læserne medsender fotos, tegninger eller skitser med relation til de indsendte breve. Vi skal gerne returnere materialet efter brugen, hvis det ønskes.



Danmarks smukkeste bil.

De ved, hvad registreringsafgifterne betyder for bilpriserne her i landet.

De ved måske også, at afgiften er mindre for varevogne.

Men ved De, at De takket være det, kan få en Renault 4 Van for kun kr. 17.994?

Er det ikke smukt?

Den er ikke kun billig at købe, den er også billig at køre. Man behøver bare at skifte olie for hver 5000 kilometer. Og man kan køre op til 17 kilometer på literen.

Er det ikke smukt?

Den har individuelt ophængte hjul og torsionsaffjedring, som får de fleste af vejens ujævnheder til at forsvinde. Man sidder desuden i et typisk fransk sæde, som det er næsten umuligt at blive træt i. Og den har et varmeanlæg, som ingen vinter kan få bugt med.

Er det ikke smukt?

Men rust på en bil er absolut ikke smukt. Derfor er Renault 4 Van Dinitrol-behandlet. Og det er gjort så grundigt, at De får 5 års skriftlig garanti mod rust.

Hvis De nu åbner både døren og ekstraklappen bag i bilen, vil De opdage, at ingen anden bil i denne klasse kan gabe lige så højt som en 4 Van. Og hvis De blot een gang har forsøgt at få en

kasse ind i en bil, hvor døren er to centimeter for lille, så ved De, at en bil bliver smukkere jo højere den kan gabe.

Har De forresten nogensinde prøvet at køre en forhjulsdrevet bil med radialdæk? Ved De, hvad det betyder for vejbeliigheden og køreegenskaberne?

Postvæsenet, som skal frem hver dag uanset vejr- og vejforhold, har anskaffet Renault 4 Vans.

Og Landmandsbanken, som ved, hvor man placerer sine penge med mest udbytte, har investeret i et antal 4 Vans.

Og det er smukt. Ikke mindst for os.

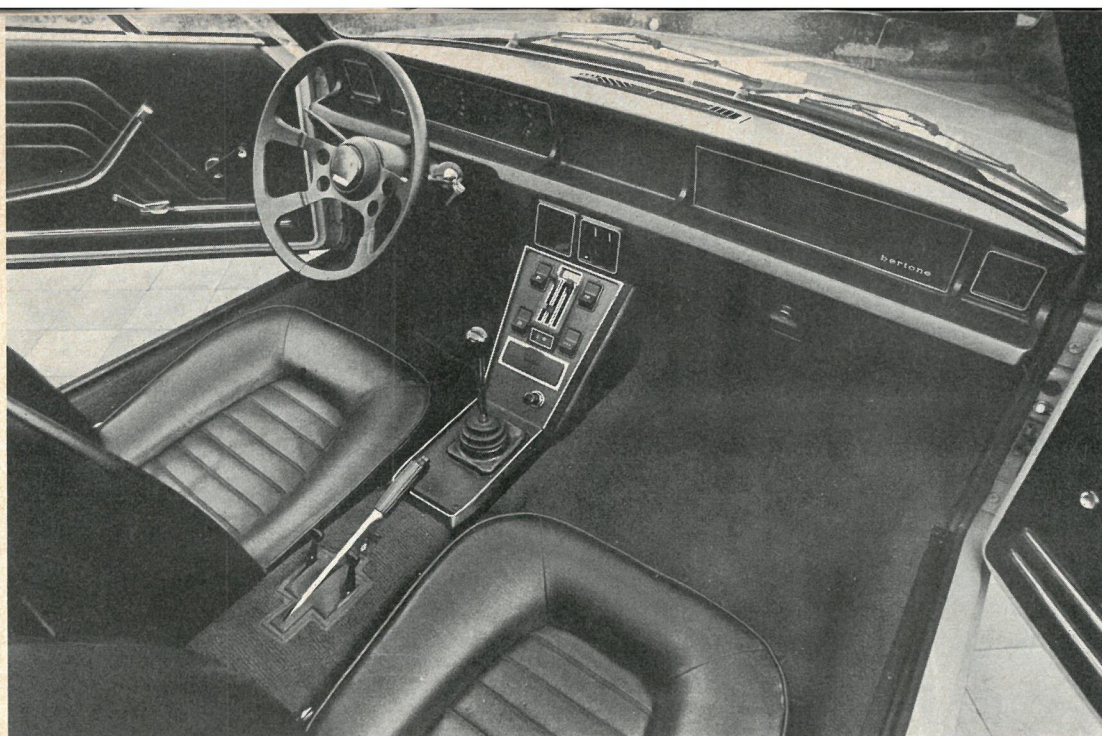
Men man behøver jo ikke at have et firma for at få glæde af en 4 Van. Flere og flere anskaffer sig Renault 4 Van til privat brug. Det er en fuldt ud lovlig måde at slippe for en del af registreringsafgiften.

Er det ikke smukt?



RENAULT

Brdr. Friis-Hansen A/S — 2600 Glostrup — tlf. (01) 96 52 00



◁ Interiøret er udført med Bertones sædvanlige elegance og sikre stilistiske sans. Rattet er læderbeklædt, meget behageligt og har en fiks handy størrelse, som passer til den direkte, kontante styring. Gearstangen er lige ved hånden, og man kan også nemt betjene kontakterne på konsollen i midten. Over denne sidder et par stilbare luftspjæld for varme og ventilation, og desuden er der tilsvarende friskluftdyser i siderne af panelet. Sæderne er nok ret skålformede, men yder dog ikke megen sidestøtte og slet ingen lændestøtte.

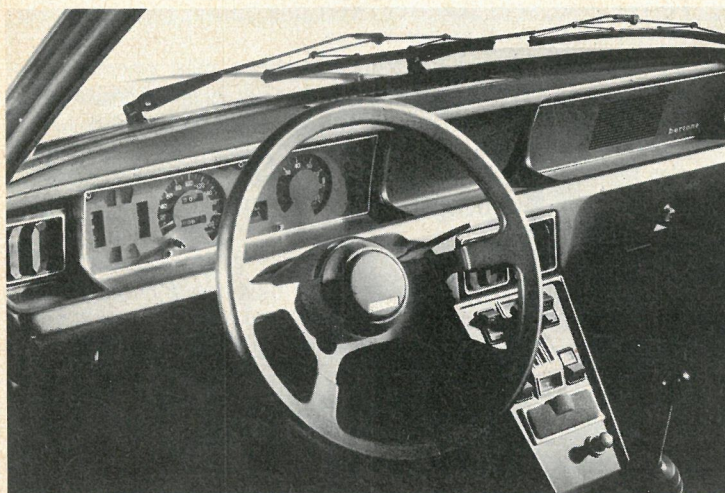
En fræk, skarp front med bugspoiler > og vippelygter er et kendetegn for den nye sportsvogn fra Fiat. Bertone har tegnet karosseriet, som følger hans elegante, let kantede stil med tendens til kileform. Taget kan på en fiks måde afmonteres og anbringes under frontklappen som »låg« på det forreste bagagerum. Bagruden og en kraftig styrtøjle bliver stående tilbage ligesom på Porsches Targa model.

FIAT har gjort et kunststykke: den nye sportsvogn »X 1/9« er en **drømmebil** til hverdagspris

Instrumenterne er samlet bag et svagt buet glas, hvor man også finder en masse kontrollamper. Speedometer og omdrejningstæller er desværre rykket fra hinanden til fordel for en lille benzinstandsmåler i midten med det resultat, at man alt for nemt dækker over dem med hånden. Det samme gælder olietrykmåler og kølevandstermometer, der sidder i venstre side. Løvrigt sidder hele gruppen for lavt for mere velvoksne personer.

Af Mogens H. Damkier

■ Det har næppe været den fremskredne årstid alene, der inspirerede Fiat til at præsentere sin nye spiderversion af Fiat 128 på Sicilien. Den valgte, prøvestrækning var nemlig Madonieruten til Targa Florio, og skønt den er afkortet til ca. 70 km med det mest barske skåret fra, er det stadig en af de mest snoede og vanskelige strækninger, man kan forestille sig. Fiat X 1/9 som nyheden kaldes, er netop skræddersyet til sådanne forhold.



I strålende sol ad Siciliens snoede bjergveje, som hvert år benyttes til det berømte landevejssløb Targa Florio, har vi prøvet den nye, sensationelle sportsvogn »FIAT X 1/9«. Den var ment som en Fiat 128 Spider, men har fået den noget kryptiske betegnelse på grund af sin spændende konstruktion med motoren umiddelbart foran bagakslen. Et lille mesterværk både med hensyn til udseende, indretning og køreegenskaber. Bertone har tegnet det elegante karosseri og bygger også vognene med en produktion på 20.000 pr. år. Prisen er måske det mest sensationelle: ca. 55.000 kr. med det nuværende prisniveau i Danmark.



Endnu en gang må jeg konstatere, at de motorer, der har fået en ekstra kærlig hånd på fabrikken, går omtrent som turbiner – helt uden vibrationer og mislyde. Gearskiftet er let og præcist, styringen sker med små bevægelser i håndleddene, og bremserne virker overbevisende. I nogle tunneler tænder jeg lyset uden synligt resultat og begynder så småt at blive halvvarig over, at en så vigtig detalje ikke er i orden, indtil vippelygternes eksistens rinder mig i hu

– med en kontakt til venstre på forpanelet vipper forlygterne op og ned.

Vi starter med et stykke motorvej, og vi kan fastslå, at retningsstabiliteten er god – blæst er der ikke, og indtil videre må vi så stole på forsikringen om, at sidevind næsten ikke mærkes i vognen. Tophastigheden på 170 km/t er også hjemme, og den opgivne accelerationstid på 18,5 sekunder for 0-400 meter kan vi sige god for. Vi sammenligner vogne med taget på og

vogne i åben tilstand, hvilket kun giver minimal forskel i accelerationstiderne for en stående kilometer, hvorimod tophastigheden går næsten 10 km/t ned, når taget er pillet af vognen.

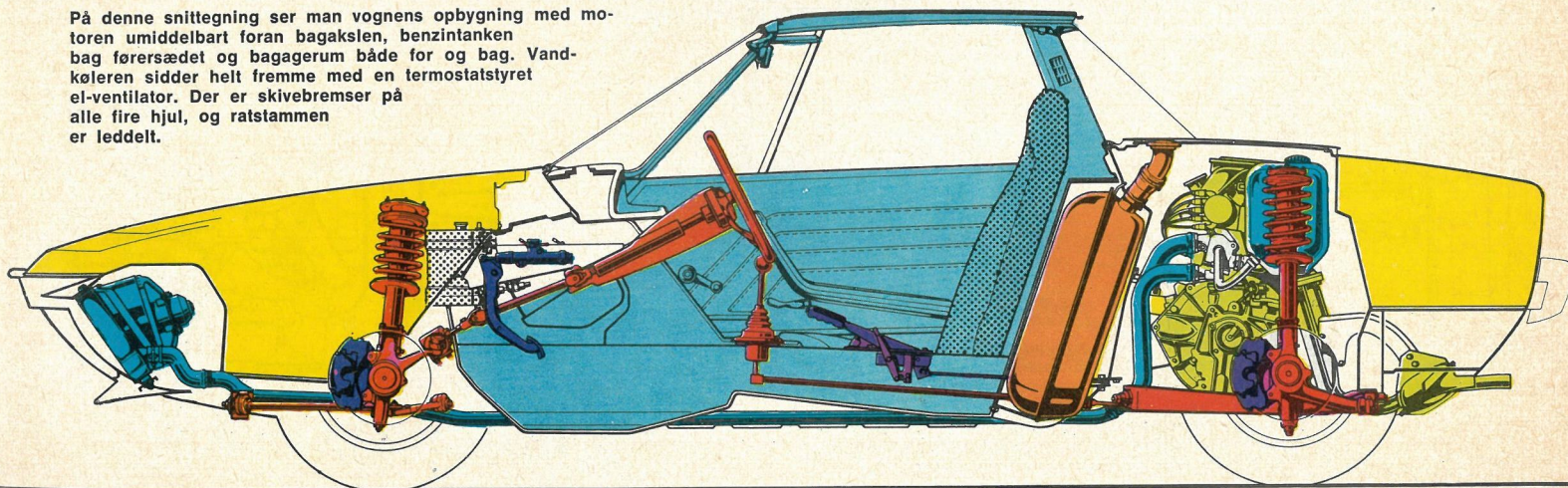
Den kan simpelthen det hele

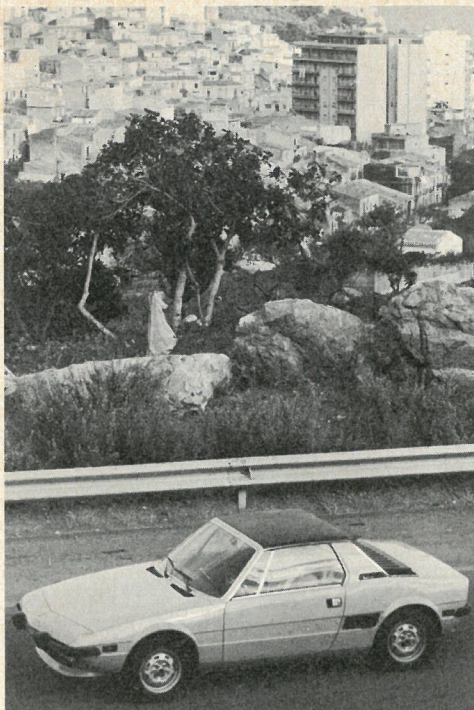
Det sagen egentlig drejer sig om er den snoede strækning over Madonie-banen, og bevar mig vel, hvor det er en fornøjel-

se at køre vognen her. Sporsikkerheden er faktisk imponerende, og styrefølsomheden er et godt stykke ud over det almindelige.

En gang imellem møder man et skilt, der kundgør et vinkelret knæk på vejen forude, og det varer lidt, inden man opdager, at der ikke er tale om 90°, men derimod om 180°. Nå ja, der er selvfølgelig ikke andet at gøre end at styre igennem – en gang imellem tænker man ved sig selv: »Så kom vi ellers nogen-

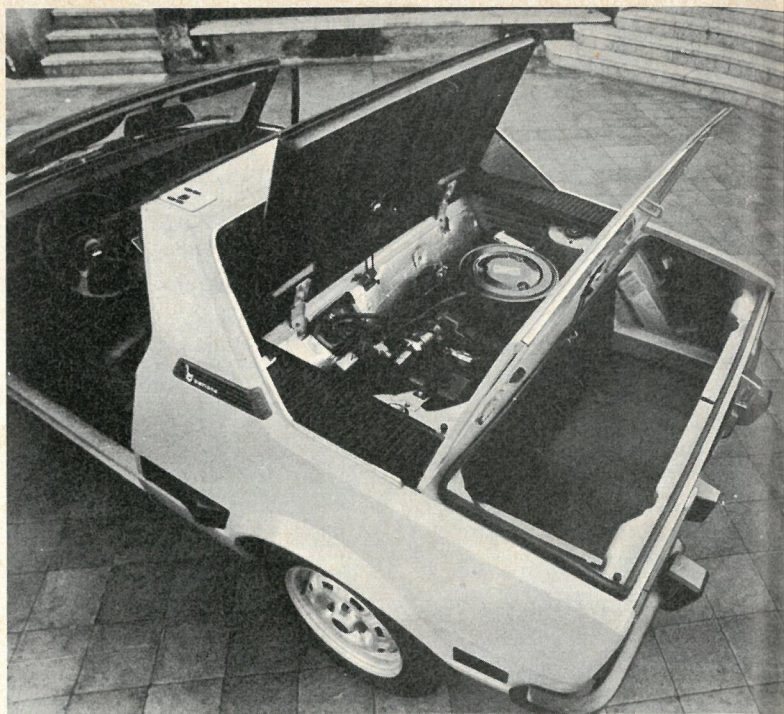
På denne snittegning ser man vognens opbygning med motoren umiddelbart foran bagakslen, benzintanken bag førersædet og bagagerum både for og bag. Vandkøleren sidder helt fremme med en termostattyret el-ventilator. Der er skivebremser på alle fire hjul, og ratstammen er leddelt.





◀ Prøvekørslen foregik på Sicilien i sommersonne og bjerglandskab. Turen indeholdt foruden motorvej og bykørsel den vanskelige rute fra det berømte landevejsløb Targa Florio.

De to klapper bagtil ▶ åbnes via to forsænkede greb i dørkarmen, og man finder bagest et ret rummeligt bagagerum og motoren foran dette. Trods placeringen er den forholdsvis let tilgængelig, men til større operationer skal man nu helst være akrobat.



drømmebil

► ting rundt her.« Sæderne giver ikke nogen imponerende side støtte, og ofte må man have albuen som støtte mod siden af ryglænet.

Trods de voldsomme sidekræfter er der kun minimal krængning og styretøjet er under alle forhold legende let, helt præcist og med neutral styring.

Da man ikke råder over noget enormt drejningsmoment, kan man ikke uden videre provokere en bagvognsudskridning på

tør vej – i et snævert sving og fuldtræk i andet gear lader det sig gøre. Et enkelt sted var vejen fedtet, og der kunne man fornemme, hvor varsomt man skal behandle denne levende vogn i glat føre.

Uden overdrivelse kan man sige, at det var en forrygende køretur, men vi prøvede naturligvis også promenadekørsel og almindelig landevejskørsel. Det kunne konstateres, at der kun ved meget lave hastigheder kunne optræde en rumlende hjulstøj i vognen, men ved alle normale kørehastigheder var der tale om et lavt støjniveau – når taget er løftet af, optræder der naturligvis vindstøj.

Motor mellem hjulene

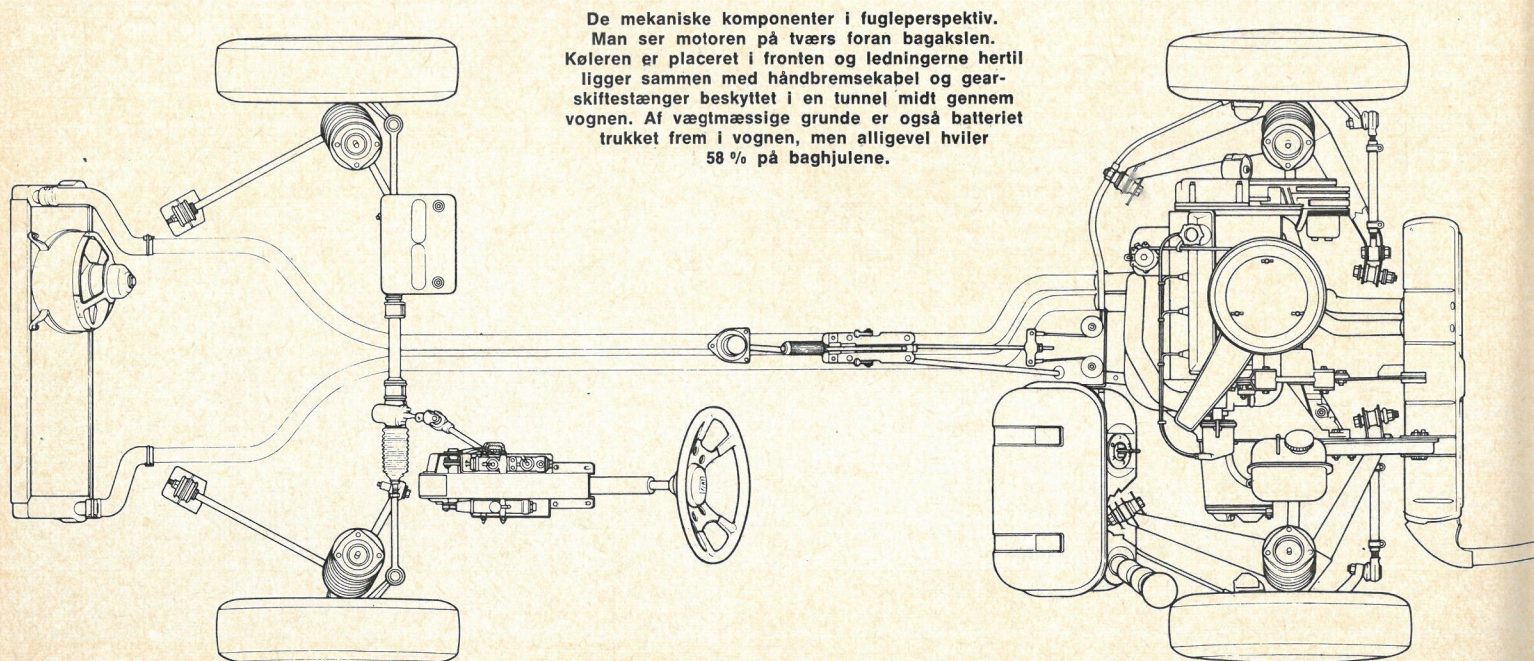
Fiat har altid haft forskellige sportsvogne på programmet, og »X 1/9« hører til disse. Den noget usædvanlige typebetegnelse stammer fra projektet, og man kalder den ikke 128 Sport eller Spider, fordi den på et meget væsentligt punkt afviger fra de øvrige modeller i 128-serien. Der er nemlig tale om en tværstillet centralmotor og følgelig baghjulstræk.

Ved det første blik på en snitte tegning må man uvægerligt forestille sig en temmelig sidevindsfølsom vogn, da man ikke kan lade være med at drage visse sammenligninger med NSU, der også benytter en fire-cylin-

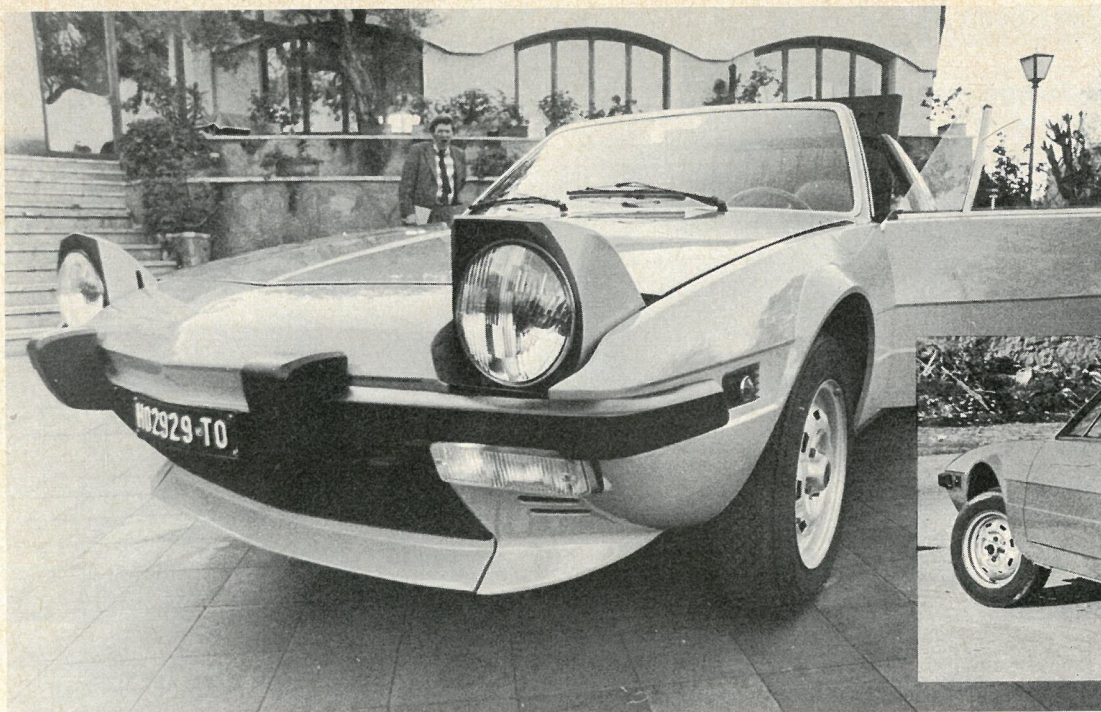
dret tværstillet række motor ved bagakslen. På NSU sidder motoren ganske vist lige bag akslen og hælder ind over denne, medens motoren sidder lige foran bagakslen på Fiat'en.

I X 1/9 har man søgt at samle de tunge dele indenfor akslerne – benzintank og reservehjul ligger mellem ryglænet på de to sæder og motorrummet, og sæderne ligger midt mellem akslerne med den virkning, at en passager ved siden af føreren kun ændrer vægtfordelingen med 1 %.

Da akselafstanden tilmed er ret beskeden, skal man ikke have den helt store erfaring for at regne ud, at man her har med



De mekaniske komponenter i fugleperspektiv. Man ser motoren på tværs foran bagakslen. Køleren er placeret i fronten og ledningerne hertil ligger sammen med håndbremsekabel og gearskiftstænger beskyttet i en tunnel midt gennem vognen. Af vægtmæssige grunde er også batteriet trukket frem i vognen, men alligevel hviler 58 % på baghjulene.



◁ Hovedlygterne vipper let og elegant op, når man trykker på en knap på panelet, men skulle el-motoren hertil svigte, er der også mulighed for manuel operation. Når lygterne er slået ned, savner man overhalingslys.

Vognen krønger lidt ved voldsom kurvekørsel, men holder hjulene i fornem kontakt med vejen. ▽



en meget styrefølsom vogn at gøre. Bagsiden af medaljen fortæller, at man skal passe på udskridning på fedtet vej, da vogne af denne type snurrer temmelig hurtigt rundt. For at imødegå sådanne snurreture er styretøjet hurtigtvirkende. Inden vi drager af sted kan vi lige fastslå, at motoren har samme tuningsgrad som i 128 Coupé med max. 75 hk DIN ved 6.600 o/m, der er McPherson ophæng og skivebremser ved både for- og baghjul og lidt andre udvekslingsforhold i fire-trins gearkassen.

Karosseriet fremstilles hos Bertone. Mellem vindspejlet og en kraftig styrtbjæle er det aftage-

lige tag fremstillet af plastic, og man kan altså køre i en åben eller lukket vogn efter ønske.

Ved rundspørge mellem de forskellige køreere fandt vi ud af, at tagarrangementet egentlig ikke var beregnet for personer med en højde over 180 cm, da man så mærkede fartvinden i pande og nakke. Der var også i vognens indre taget hensyn til personer med mere beskedne mål – for mit vedkommende var instrumenterne skjult af ratkransen. Udsynet var derimod godt, og kun ved udkørsel på anden vej i en spids vinkel, kunne den døde vinkel skråt bagud virke generende stor.

Motoren har samme specifikati-

oner som den motor, der anvendes i 128 Coupé, men drejningsmomentet er blevet forbedret lidt gennem brug af en anden karburator og andet udblæsningssystem. Af hensyn til motorens placering er strømfordeleren flyttet op i direkte forlængelse af den overliggende knastaksel.

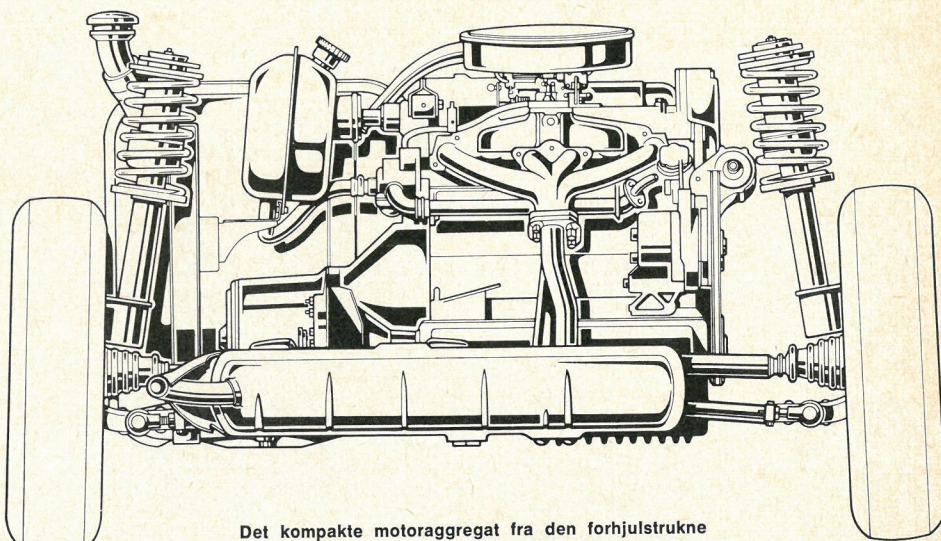
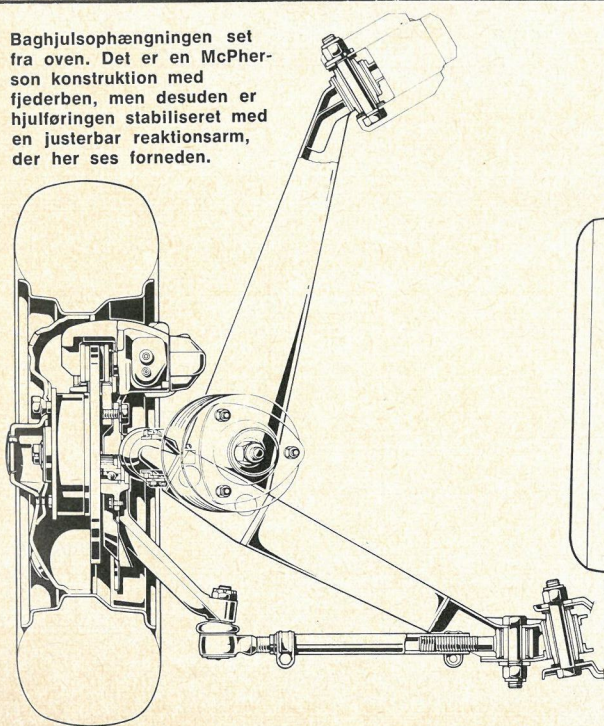
Raffineret teknik

Oprindeligt havde man tænkt sig at benytte nøjagtig samme hjulophæng for og bag, men det gik ikke – man måtte i det mindste foretage en ændring ved baghjulene, for at opnå den ønskede styregeometri. Som det

fremgår af skitserne, er det en McPherson konstruktion med fjederbenet boltet til hjulkonsollen og med den tværliggende triangellarm koblet til hjulkonsollen med et kugleled. Fra hjulkonsollen går en bagudrettet arm, der er hængslet til en tværstillet arm med sin anden lejrering i den bageste del af triangellarmen. Den tværstillede arm har gevindskåret justeringsmulighed til indstilling af baghjulenes spidsning. Med dette system får man meget beskedne camvariationer under affjedringen og baghjulenes stilling under krængning i sving bidrager til den ensartede styring.

(Fortsættes side 40)

Baghjulsophængningen set fra oven. Det er en McPherson konstruktion med fjederben, men desuden er hjulføringen stabiliseret med en justerbar reaktionsarm, der her ses fornedet.



Det kompakte motoraggregat fra den forhjulstrukne Fiat 128 er her anvendt ved baghjulene. Motor, kobling og gearkasse er placeret aksialt efter hinanden, mens differentiallet ligger bagved gearkassen. Karburatoren er placeret lige over udstødningsmanifolden, og det gav i forbindelse med motorens ret indeklemt placering med damplopper i benzintilførslen.

À propos Sicilien:

Som nævnt på de foregående sider var prøvekursen af den nye sportsvogn henlagt til Targa Florio strækningen på Sicilien, og vi benytter anledningen til at genopfriske historien om dette berømte, men oprindelig vanvittige og livsfarlige væddeløb, som krævede umenneskelige strabadser. Løbet køres endnu hvert år, og meget af den oprindelige stemning og atmosfære er bevaret. Nutidens skrappe racervogne farer stadig gennem landsbyer og mellem bjergsider, som er tæt besat med begejstrede tilskuere.



Her kørt

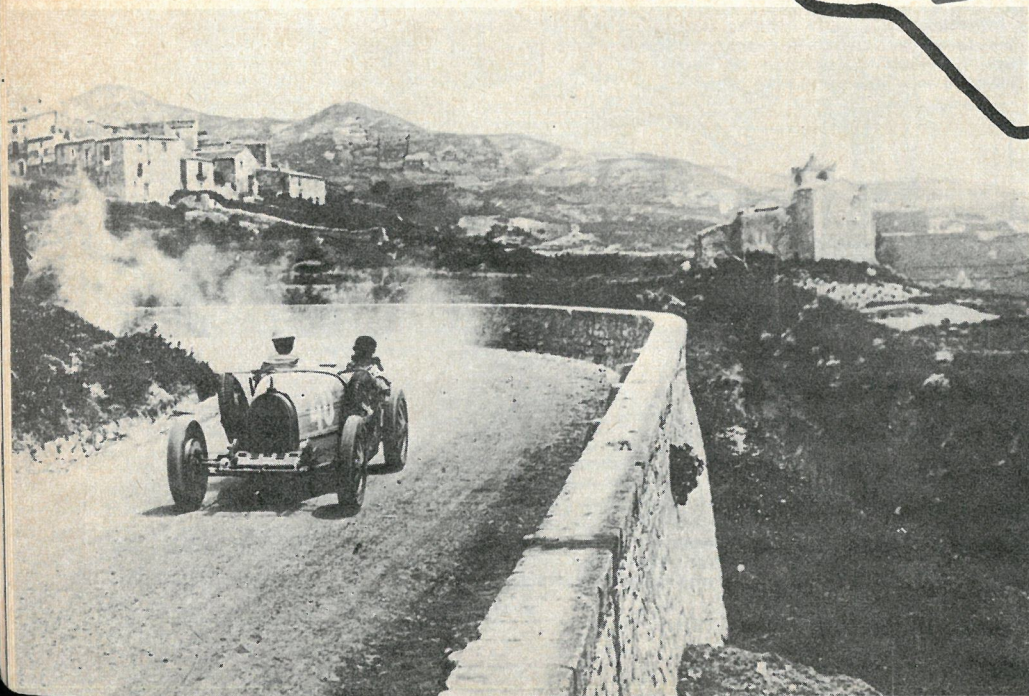
VERDENS

VILDESTE

VÆDDELØB

◀ Targa Florio er som regel kørt på banen, en bjergig rundstrækning nær Palermo. Oprindeligt var strækningen med højdeforskelle på 6-700 meter omkring 1000 sving. Enkelte gange kørt hele Sicilien rundt langs kysten.

At Mogens H. Dalk



◀ En Bugatti er her kommet gennem et af de utallige sving efter en lille bjerglandsby. Bugatti vandt en lang række sejre i dette løb. De lette og velkonstruerede vogne egnede sig godt til den vanskelige bane.



◁ I 1922 vandt grev Masetti Targa Florio med denne Mercedes. Han tilbagelagde de 432 km med en gennemsnitshastighed på 62,9 km/t — imponerende i betragtning af køretøjet og de vanskelige jordveje, der med utallige sving snoede sig gennem det vildsomme bjergterræn. Bemærk den enorme støvsky, som rejser sig bag vognen. Støvet hang ofte så længe i luften, at det næsten skjulte banen for kørerne og gjorde deltagelsen til en temmelig risikabel affære.

kørt i Madonie
teknisk nær
rækningen 149 km
000 meter og
te gage er løbet
langs ysten.

Ved nærmere eftersyn finder man på denne Alfa Romeo et mærke med en springende hest, og kørerne er da også selvstændige Enzo Ferrari, som i sine unge dage deltog i løbet. Han opnåede dog aldrig en sejr, men Alfa Romeo hjembragte laurbærrene seks gange i træk i årene 1930-35.

■ I dag forestiller mange sig, at billøb mellem århundredeskiftet og den første verdenskrig var en ret fredelig omend larmende dyst mellem mærkelige apparater, der rullede af sted på høje hjul. Man kan måske strække sig til at forestille sig noget i Gøg og Gokke-stilen, men sandheden er en ganske anden.

Bilerne var nok ret primitive sammenlignet med vor tids konstruktioner, men ofte var de udstyret med gigantiske motorer, der bevirkede en tophastighed, som køreegenskaberne absolut ikke kunne leve op til — bremserne var ofte af nærmest symbolsk karakter.

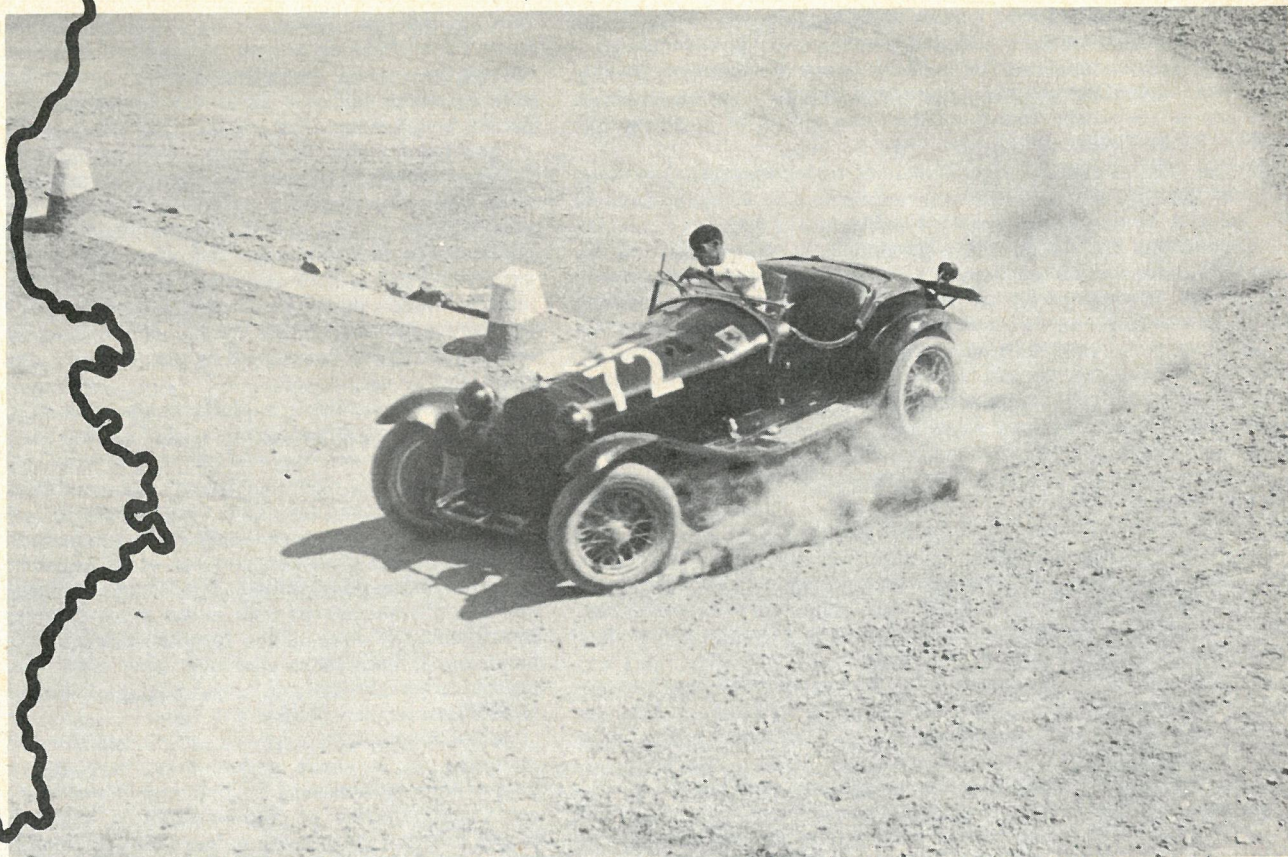
Ikke desto mindre var det ikke små opgaver, man kastede sig ud i. Et Grand Prix var skam en alvorlig sag, men endnu mere krævende var langtursløbene på uafskærmet landevej — for ikke at tale om Targa Florio.

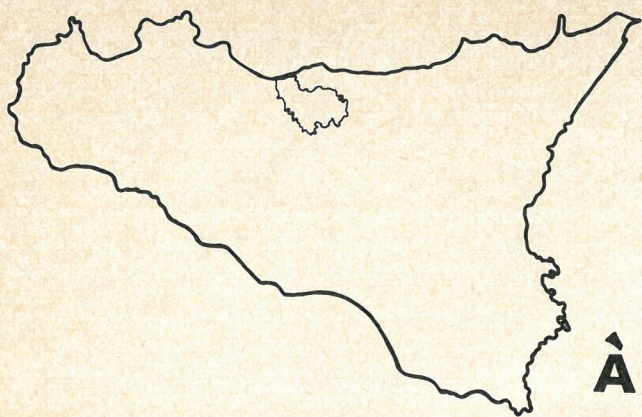
I 1906 måtte en vantro verden opleve, at Cavaliere Vincenzo Florio udskrev et løb i de sicilianske bjerge. Man vidste nemlig udmærket, hvordan vejene var — selvfølgelig uden ringeste afspærring mod ofte svimlende afgrunde, med masser af sving og med tonsvis af tørt støv, der lagde sig over landskabet som et tågeslør, hvis en bil blot kørte med almindelig hastighed. Vincenzo Florio havde imidlertid bestemt sig for en bane, der i al beskedenhed må siges at være den værst tænkelige, for nu agtede han at se køernes færdigheder og bilernes holdbarhed efter i sømmene. Le Madoni-banen ved Palermo talte på sin 149 km lange rundstrækning i al beskedenhed 1006 sving, af hvilke de fleste var skarpe hårnålekurver med løs grusbelægning og ikke til sportsautomobiler. På rundturen kom man ud for en højdeforskel på ca. 1.000 meter. Florio mente, at tre omgange på denne bane ville være passende, og til sejrherren udsatte han et skjold — en Targa.

Mange regnede så småt med, at den ekscentriske herre nok kom til at beholde sit skjold selv, da der ikke var store chancer for at gennemføre et sådant løb.

Ti modige køre stillede til start, og 9 timer 32 minutter og 22 sekunder efter starten kunne Cagno køre sin 40 hk Itala i mål som vinder. Det mest forunderlige var imidlertid, at seks af vognene gennemførte, samt at ingen mistede livet ved det vovelige forsøg.

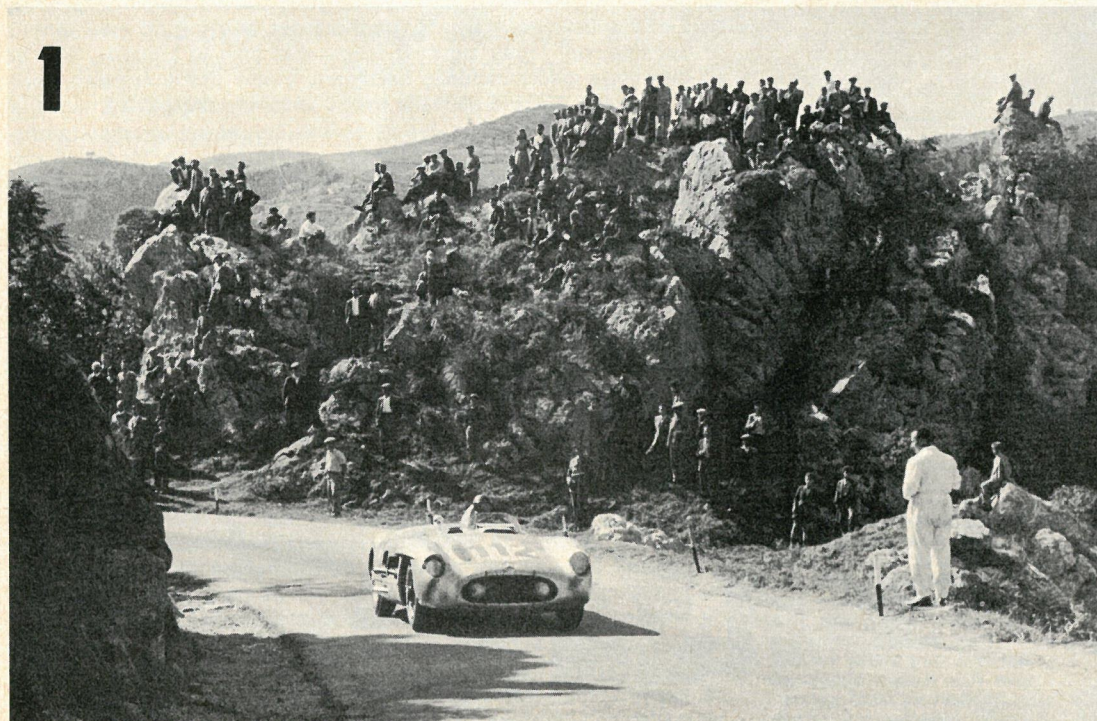
Det skærpede straks interessen, og næste år startede ikke mindre end 43 køre i 19 forskellige bilmærker. Madoni-banen er ikke ulig Isle of Man på den måde, at man på grund af længden og de mange sving ikke har store chancer for at lære den at kende, og de smalle veje gør det nødvendigt at starte vognene enkeltvis og med passende tidsintervaller — støvet skulle gerne lægge sig! Der skulle mere end sædvanlig dristighed til at overhale en konkurrent på vejen, for man skulle først indhente centrum i en støvsky, og så måtte man foretage overhalingen uden at kunne se en hånd for





À propos Sicilien

(Fortsat fra forrige side)



sig – på en ukendt vej med masser af sving. Foruden at passe den yderst vanskelige kørsel måtte kørerne tillige benytte en navigationssteknik på den måde, at de måtte foretage overhalinger på steder, hvor vinden var gunstig. Undertiden skjulte massive støvskyer et sving for de næste kørere, så man kom aldrig til at savne dramatik i Targa Florio.

Også i 1907 gik det godt uden alt for afskrækkende ulykker, og Nazarro vandt foran Lancia – begge i F.I.A.T. med fire-cylindrede 40 hk motorer. Vinderens gennemsnitshastighed var 53,9 km/t.

Det stod dog klart for de fleste konstruktører, at der krævedes noget særligt for at gennemføre og navnlig for at vinde dette Targa Florio. For de fleste fabrikker var det ensbetydende med, at man måtte fremstille specielle modeller til løbet, og så fandt man det mere lønsomt at bygge GP-modeller, der kunne benyttes mange steder. De fabrikker, der gik ind for Targa Florio, kom til at yde mange vigtige bidrag til forbedrede konstruktioner af både bremses, gearkasser og motorer, og med hensyn til køreegenskaber måtte man pludselig spekulere i helt andre og mere krævende baner.

De følgende år var der svigtende interesse for Targa Florio, skønt man forsøgte at puste nyt liv i løbet ved at forlade Madonie-banen for i 1912 at køre Sicilien rundt, hvilket var en tur på 1943 km. Heller ikke dette arrangement blev det store sus, undtagen for kørerne, der havde hænderne fulde på den snoede kystvej. Da den første verdenskrig udbrød, var der ingen, der rigtig regnede med Targa Florio som en sportsbegivenhed – det havde været et interessant eksperiment, der nu ville gå over i historien.

Men om forladelse. Det første løb, der overhovedet blev kørt efter våbenstilstanden, var Targa Florio den 23. november 1919. Det blev et løb, der kom til at stå gny om. Madonie-banen blev atter benyttet i lidt forkortet udgave, men kørerne skulle dog tilbagelægge 430 km på de fire omgange, der hver havde ca. 1500 sving.

Det var et broget selskab, hvad bilernes størrelse og konstruktion angik, men kørerne var nu heller ikke helt almindelige. Fiat stillede

med tre 4,5 liter GP-racere fra 1914, en ny otte-cylindret 4,9 liter Ballot, der udviklede 140 hk, blev kørt af René Thomas, og Peugeot stillede med to af deres lette 2,5 liter racere fra 1914 kørt af Réville og André Boillot – deres motorer udviklede 80 hk. For blot at nævne hovedpersonerne.

Da løbet startede, var man helt fri for støv, fordi det havde øsregnet hele natten, og var der undertiden fedtet på de lavere strækninger, så ventede der et tykt lag sne oppe i højderne. René Thomas spillede straks på sine hestekræfter, og trods startnummer 7, var han den første, der gik ind på anden omgang. Man kan ikke sige, at vognene kom strygende efter hinanden i tæt rækkefølge, men de mange og lange pauser nede ved tribunerne skyldtes utallige ture i grøften ude på banen – Antonio Ascari nøjedes nu ikke med en grøft, for han kørte ud over vejen og havnede i en slugt. Flere andre vogne udgik.

Den anden vogn, der fuldførte første omgang, var André Boillot's lille Peugeot, og det viste sig endda, at han var flere minutter hurtigere end Thomas. Allerede på dette tidspunkt var det ved at gå helt galt for den iltre franskmand, for kort efter depoterne skred hans vogn voldsomt ud, og det så ud, som skulle den til at slå en kolbøtte, da den som ved et dobbelt mirakel blev grebet og bragt på ret køl af en skærvebunke, der ellers plejer at have en helt anden indflydelse på en løbsk vogn. Samtidig forhindrede skærvebunken meget belejligt vognens videre fremfærd med den kurs – den førte nemlig ud over kanten til en 60 meter dyb afgrund. Boillot og hans mekaniker, der selvfølgelig kørte med i vognen, fik trukket Peugeot'en fri og fortsatte det vilde ridt, medens vejret så småt klarede op, og vejene begyndte at tørre.

Boillot kunne nok regne ud, at de bedre veje ville give Thomas mulighed for at slippe endnu nogle flere hestekræfter fri, og for ikke at tabe sit forspring på omkring 10 minutter, tankede han ikke op, da han gik ind på tredje omgang – han satte hastigheden så meget ned, at mekanikeren kunne gribe en dunk benzin, som det så

1 Her kommer selveste Fangio i den avancerede Mercedes 300 SLR gennem et af de utallige sving under Targa Florio i 1955. Bemærk hvordan befolkningen har taget opstilling langs ruten og i klipperne.

2 Grev Masetti i vindervognen fra 1921 en FIAT (S. 57/14 B). Han vandt med en gennemsnitshastighed på 58,2 km/t.

3 En situation fra 1952, hvor Musitelli med sin Ferrari kom lidt for hurtigt ind i et sving og skred ud i en jordvold.

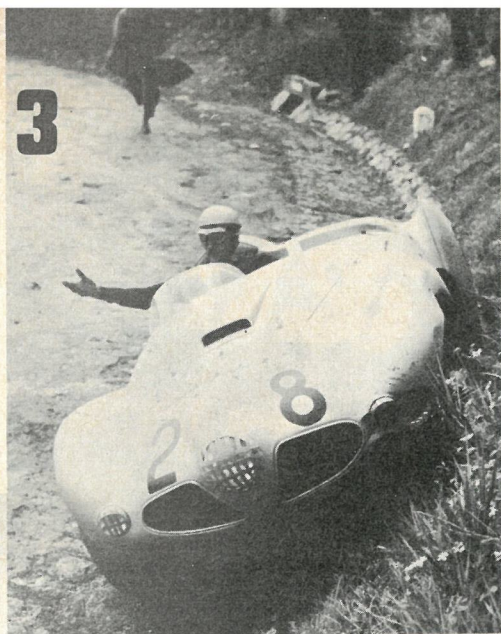
4 Befolkningen strømmer stadig til, når der køres Targa Florio. Her er en situation fra 1972, hvor Hezemans passerer et tæt besat sving i sin Alfa Romeo.

5 Vindervognen fra 1907 var knapt så avanceret, men Felice Nazzaro tilbagelagde dog med denne 40 hk FIAT de 450 km på 8½ time.

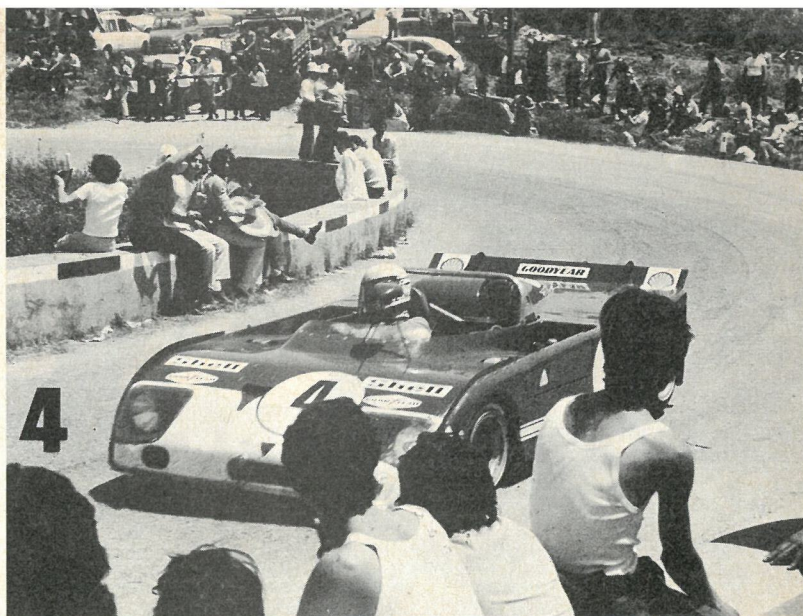
2



3



4



5



var hans opgave at få hældt på tanken, medens det i bogstaveligste forstand gik over stok og sten.

På den følgende omgang mødte han Thomas, der havde afsluttet sin deltagelse mod en vejsten, men det fik ikke franskmændene til at mindske tempoet. Efter et hurtigt hjulskifte begav han sig ud på sidste etape, som han også fuldførte med glans, men da han jog op mod målstrækningen, fandt han pludselig vejen til selve mållinjen blokeret af begejstrede tilskuere. For at undgå en påkørsel knaldede han bremserne i med det resultat, at vognen snurrede tre gange rundt og drøede baglæns op i tilskuertribunen. Tilskuermassen ilede nu til for at hjælpe franskmændene fri, og han måtte sammen med mekanikeren føre en veritabel krig for at undgå fremmed hjælp, der ville diskvalificere ham. Vildt kæmpende fik han og mekanikeren vognen vendt og startet og kom de sidste få meter frem til og over målstregen som vinder – hvorefter han med ordene »C'est pour la France« sank besvimmeligt sammen. Alt sammen så skrupforvirret, temperamentsfuldt og melodramatisk, som kun sydlandinge kan præstere det, når de tager sig sammen.

Nu begyndte de store navne og fabrikker at gøre deres indtog på Madonie-banen i Targa Florio. I 1920 stiller Alfa Romeo første gang, og en ung mand ved navn Enzo Ferrari kører den ind på andenpladsen. Endnu nogle år er det de gamle mærker Nazzaro og F.I.A.T. der vinder løbet, men i 1922 kører Masetti en Mercedes til sejr, Alfa Romeo vinder det følgende år, Mercedes kommer igen, men de følgende fem år vinder Bugatti. I 1930 tager Alfa Romeo fat for alvor ved at sejre seks år i træk, men her finder vi også navnene Varzi og Nuvolari. Bugatti's eneherredømme kunne først brydes, da Alfa Romeo satte deres P2 GP-model ind – den udviklede med kompressor 165 hk, som Varzi kunne tumle tilstrækkeligt til at holde Bugattierne nogle minutter fra livet.

Nuvolari sejrede de to følgende år, og i 1932 kørte han den samlede strækning – dette år på 576 km – med en gennemsnitshastighed på 82,5 km/t, hvilket er det hurtigste, der er blevet kørt på den

klassiske Madonie-strækning i årene før den anden verdenskrig.

Da 750 kg GP formelen blev indført i 1934 mistede man i nogen grad interessen for Targa Florio. I 1936 udskrev man løbet for sportsvogne indtil 1500 ccm, og det blev uden at vække opsigt vundet af Lancia.

Fra 1937 til og med 1940 kørte man på rundstrækningen ved Palermo og her sejrede Maserati hver gang – det sidste løb i 1940 blev udskrevet for sportsvogne, og både dette år og året før sad Villorosi ved rattet i den sejrende Maserati.

Targa Florio gik heller ikke i glemmebogen efter den anden verdenskrig, men da blev løbet udskrevet for sportsvogne, og ruten gik Sicilien rundt, hvilket vil sige en strækning på 1088 km. Da Bondetti vandt det første af disse løb i 1948 i en Ferrari, kunne man ud fra hans gennemsnitshastighed på 88,8 km/t regne ud, at han havde været gennem ca. 16 alvorlige sving hvert minut.

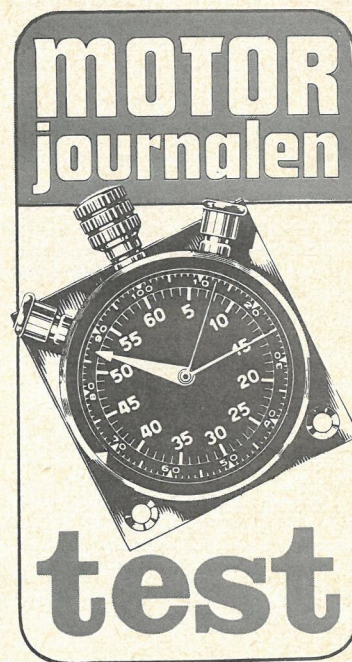
I 1951 gik man tilbage til Madonie-banen, der ikke var blevet meget mindre krævende – af 25 startende vogne gennemførte kun syv.

Når man kører Madonie-strækningen rundt, kan man kun beundre de gamle køre og de gamle biler, der har dystet her. Rundt omkring finder man små mindesten for de biler eller køre, der afsluttede løbet eller deres karriere her.

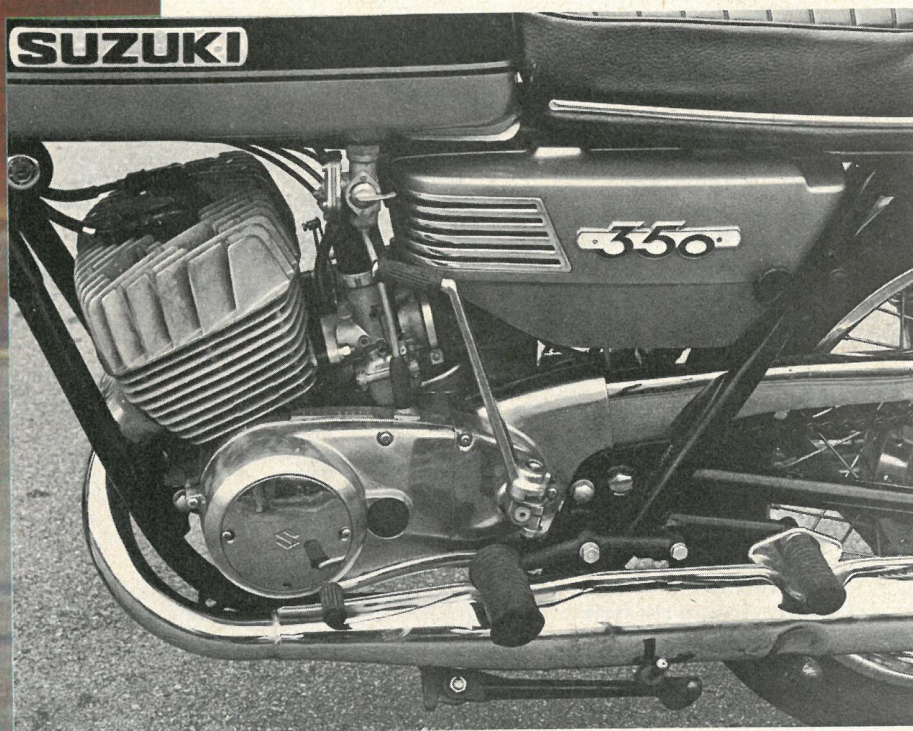
Man må også sende en beundrende tanke til den tjekkiske kvinde, Elli Junek, der er den eneste kvinde, som har fuldført det gamle Targa Florio. I 1927 måtte hun udgå med defekt styretøj, men året efter stillede hun op igen og startede så hårdt, at hun efter de første 150 km lå i spidsen med bedste tid – og vel at mærke i spidsen for et bemærkelsesværdigt felt af køre med bl. a. alle tider Nuvolari, Chiron og Campari. Hun kørte sin private Bugatti, og hun førte stadig løbet, da hun gik ind på sidste omgang, men så blev vandpumpen utæt – vand er ikke lige ved hånden netop på Madonie-banen. Kostbar tid gik tabt, indtil Bugatti'en igen var køreklar, og hun sluttede på femtepladsen. Dette var vel egentlig en af de største sportspræstationer.

En sprælsk kamel





Vi har omsider haft lejlighed til at prøvekøre Suzuki T 350, der må betegnes som en dejlig og hurtig cykel. Men ved sammenligning med forgængeren T 20, som nærmest var en halvracer, falder den noget igennem med hensyn til køreegenskaber. Det er synd, for der er ingen tvivl om, at man sagtens til samme pris og med stort set samme komponenter kunne have holdt dampen oppe. Man føler, at den kommercielle succes automatisk fører til teknisk forringelse. Fundamentet er dog »sundt«, der er mange fine detaljer, og bremserne er f. eks. nogle af de bedste, man kan finde.



Når man i næsten seks år privat har bevæget sig rundt på forgængeren til denne model, nemlig den af SMJ-læsere velkendte »redaktionelle« model T20, og har oplevet lidt af hvert på den lige fra stiltrial til landevejssløb, kan det ikke undre, at man imødeser den nye model med en vis interesse. Nu har Suzuki ikke for vane at lade den ene model afløse den anden med korte intervaller, og vi erindrer, at T20 blev produceret fra 1965-69 (herunder i en opboret version på 305 ccm) hvorefter den blev afløst af model T250 og en opboret version på 315 ccm, nemlig den foreliggende T350, som altså ikke er

en ægte 350'er. Siden de nye modelleres fremkomst har Suzuki dog i stigende grad underlagt sig det kommercielle markedes pres, ikke mindst efter en langvarig afsætningskrise, som nu er overvundet, og har ladet modellerne undergå ydre småændringer fra år til år.

Den eneste ændring af større omfang har været montering af en ny forgaffel med indvendig fjeder — en konstruktion, som lader til at have større kundeappel, men som i øvrigt ikke byder på fordele.

Denne historiske lyngennemgang af Suzuki's indsats i kvartliterklassen kan nok være på sin plads, idet Suzuki har været noget uregelmæssigt repræsenteret her i lan-

det indtil for nyligt. Således har den opborede T20'er ikke været hjemtaget og de første T250/350 med den gamle forgaffel heller ikke. Man vil derfor nok undskylde, at vi ikke før nu ser os i stand til at prøvekøre Suzuki, netop som T250/350 imødeser sin afløser. Dette bliver nu ikke, som nogle havde ventet, de trecylindrede modeller, men en, efter alt at dømme, moderniseret version med skivebremse.

Gammel vin på nye flasker

T350 fremtræder temmelig forskellig fra den gamle T20'er, men hvis man blader rundt i tegningerne, viser det sig, at forskellen ikke er så stor endda. Stel og hjul (incl. bremser) er uændret, hvilket vil sige et dobbelt lukket rørstel med en gennemgående bøsning til baggafflen og 7" bremser med to påløbende sko foran. Tank og sadel er forandret til ukendelighed, hvilket viser os, at den nye designer ikke nedlader sig til at køre på produkterne, ellers ville kørestillingen sikkert have været bedre.

Motoren har for så vidt ikke andre dele fælles med den gamle motor end gearpedal og kickstarterpedal, men i øvrigt er de to motorer meget lig hinanden, hvilket vil sige følgende:

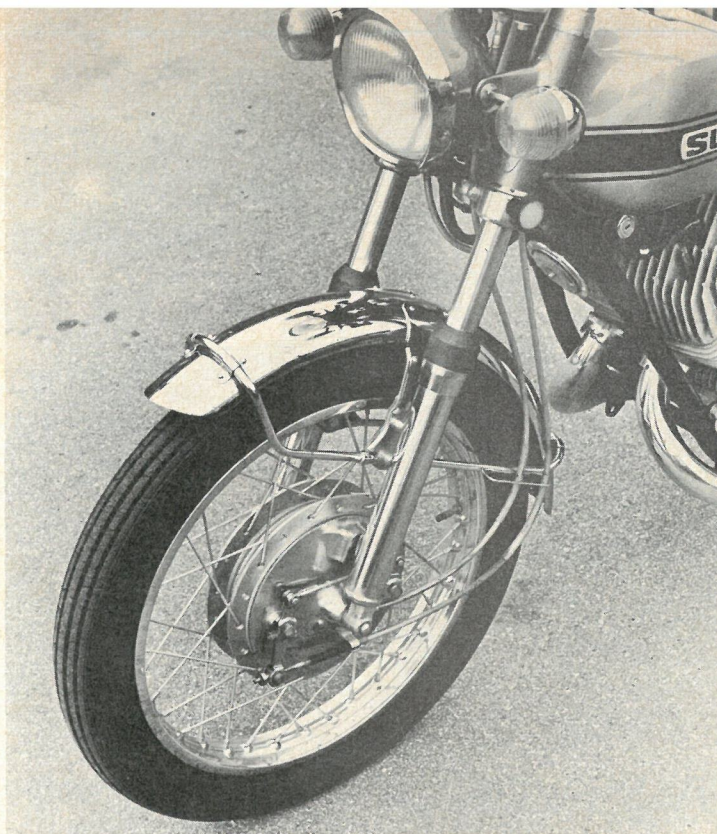
Motoren er en 180 graders twin med tre hovedlejer, hvor det midterste smøres fra gearkassen, mens de to yderste smøres af motorolien doseringspumpe, således at olien ledes ind i motoren gennem hovedlejerne og videre gennem slyngskive til krumtapsølen og plejlstanglejet, samt ved en forgrening også til indsugningskanalen. Krumtappen trækker koblingen over skråtskærne tandhjul, og koblingen igen den indgående gearkasseaksel, der har seks udvekslinger til den udgående aksel.

Tidligere udmærkede koblingen sig ved at blive udløst direkte fra koblingsdækslet, idet en ekstra bagplade »vendte« trykket fra koblingsfjedrene. Denne konstruktion er nu forladt til fordel for en trykstang gennem en udboring i akslen. Trykstangen aktiveres så af en skrue i et flerløbet gevind i motorens anden side, og dette er for så vidt ganske normalt. Det kedelige er blot, at vejen fra koblingsgrebet til koblingen er væsentligt forlænget og udvekslingen må på grund af større fjedring i udløsningsmekanismen formindskes. Der til kommer, at friktionen i den nye mekanisme er betydelig større, således at koblingen, der før notorisk kunne udløses af et tre-årigt barn (mit eget), nu kræver mere kraft end for de fleste andre cykler af samme art. Begrundelsen er sikkert, at udskiftning af koblingskabel, herunder afmontering af motorens højre sidedæksel, var for besværlig på den gamle motor.

Også gearskiftet er ændret. På den gamle motor var gearskiftet udformet som på en Albion gearkasse, som kendes fra de engelske totakter med f. eks. Villiers motor, hvor skiftegaflerne er lejret direkte

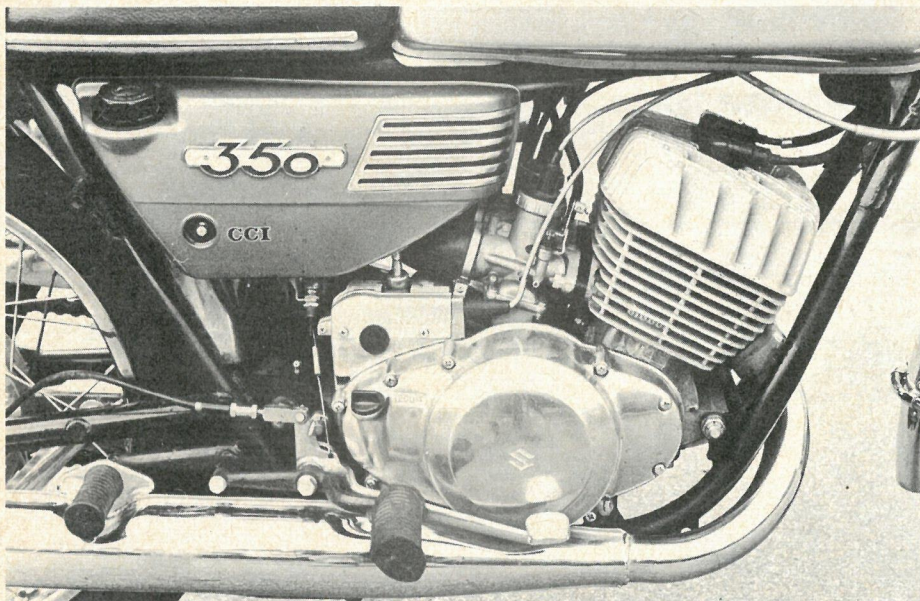
hævder, at dette har været tilstrækkeligt. Hvis ejere ikke skulle være enige heri, er Locktite til fastgørelse af tandhjul med enkelt not at anbefale (evt. nummeret stærkere til fastgørelse af tandhjul med prespasning uden not). En dråbe Locktite forhindrer effektivt tandhjulet i at gå løs, samtidig med at tandhjulet stadig kan afmonteres med en tandhjulsaftrækker.

T350 motoren på 315 ccm opgives at udvikle sin maksimaleffekt ved 7.500 o/m, hvor effekten efter visse opgivelser er 39 hk. Der er nogen uenighed om maksimaleffekten, og dette skyldes utvivlsomt, at der findes forskellige versioner, alt efter modtagerlandenes støjbestemmelser. Den danske version udvikler sikkert 39 eller 40 hk ved 7.500 o/m, og for denne version er det maksimale moment 4.0 kpm ved 6.500 o/m, hvilket er ganske bemærkelsesværdigt for en motor, hvis litereffekt nærmer sig 130 hk/l. Det effektive middeltryk ved 6.500 er da også så højt som 8,0 ato., hvilket er det højeste, vi har registreret for en konventionel totakter. Det kan altså ikke undre os, at vi har at gøre med en særdeles energisk motor med en god moment-



△

Forbremsen er (heldigvis) uændret siden 1965, og er sikkert den bedste tromlebremse på markedet i sin nuværende udførelse. Bremsen er komplet utilbøjelig til at blokere og har passende højt aktiveringstryk ved lave hastigheder. Ved opbremsning fra høje hastigheder er der praktisk taget ingen fadingstendens.



◁ Sidedækslet dækker over olietanken, og umiddelbart derunder ses oliepumpen. Denne sad tidligere under sidedækslet på motoren, men flytningen har bevirket, at den nu arbejder i vandret position. Dette giver betydelig mindre sandsynlighed for at få luft i oliepumpen. Dens stoppeknastr styrer af kablet, der kommer ud foran på pumpen, mens omdrejningstælleren trækkes af kablet på oversiden.

Instrumenter og betjeningsorganer byder ikke på overraskelser i forhold til markedets øvrige maskiner i denne klasse. Instrumenterne er lige så store og ulæselige, og forstyrres af vibrationer ved høje omdrejningstal, og alle kontakter er samlet i venstre side i et syndigt virvar. Kronen på værket er et par spejle, hvori man hele tiden kan se, om der kommer folder på jakkeærmet. Det hængslede benzindæksel er dog en god detalje — man kan simpelthen ikke glemme dækslet! ▽

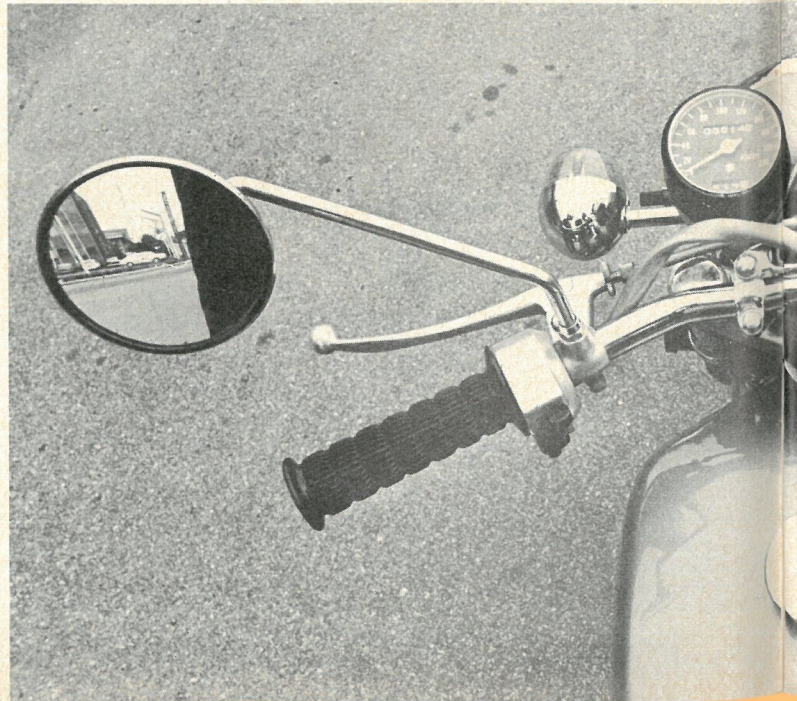
på den cylindriske skiftekulisse, og hvor denne er i direkte indgreb med gearpedalen. Dette giver det lettest mulige gearskifte, og T20 var også kendetegnet ved et gearskifte som en kniv gennem smør. Det ændrede gearskifte, hvor skiftegaflerne er lejret på selvstændige aksler giver mindre tilbøjelighed til fastlåsen mellem gearene, men gearskiftet er blevet kendeligt tungere.

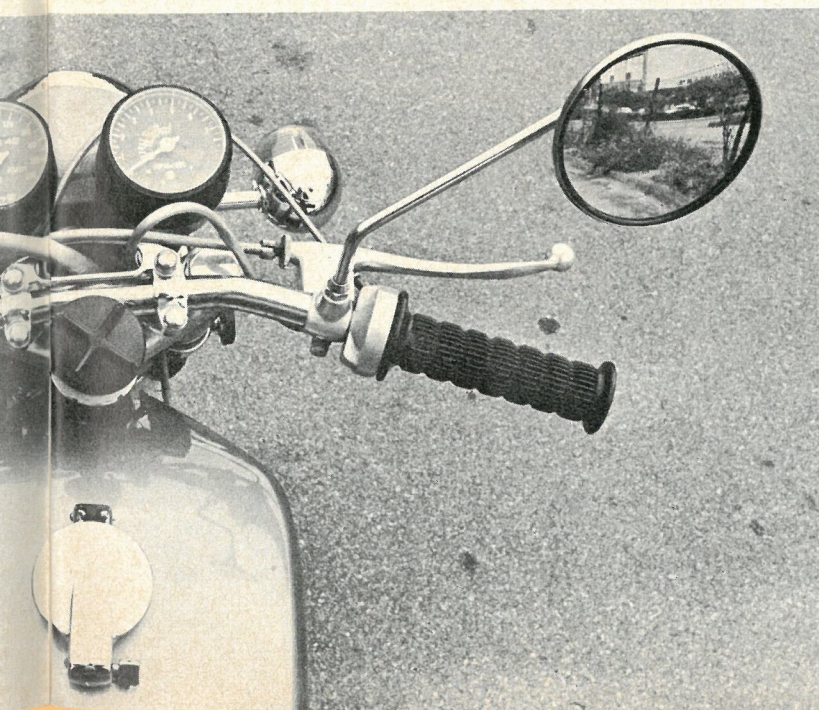
Man bemærker, at lejdimensionerne overalt er forøget, hvilket må ses som udtryk for, at man nu anser den opborede version for at være den egentlige sælger. Den gamle motors mest udbredte »sygdom« — at drivhjulet på krumtapakslen havde tendens til at rasle løs på den cylindriske aksel, så den kun var fastholdt af en enkelt halvmanøt — har man tilsyneladende ikke gjort noget effektivt for at kurere. Men akseldimensionen er blevet forøget med to millimeter og fabrikkens serviceteknikere

kurve, og vi må straks konstatere, at denne motor ingeniørlunde behøver en sekstrins gearkasse, at det måske var en fordel, om man ligefrem strøg det ene.

Gearingsproblemer

Dette leder os ind på gearingsproblemet. For T20 var en sekstrins gearkasse velanbragt (og den er det måske også for T250, som jeg ikke har prøvet), men for T350 vil man, hvis man overtager denne sekstrins gearkasse, hvilket stort set er sket, opnå et urimeligt lavt første gear, når man afstemmer totalgearingen efter sjette gear, hvilket måske er grunden til at T350 er noget overgearet fra fabrikken. På den anden side giver de seks gear en gevinst ved maksimal acceleration, men den er nu ikke stor. Med de leverede 14 tænder på gearkassen og 38 bagpå er sjette gear nærmest et overgear og femte det direkte gear, omend en smule lavt.





Vi skiftede til 13 tænder foran og fandt, at accelerationstiden over 400 m faldt fra 15,1 sek. til 14,8 sek., hvilket ikke kan siges at være nogen afgørende forbedring. Til gengæld blev sjette gear et overordentlig anvendeligt topgear, hvor motoren kunne trække ud til 7.500 o/m, hvilket svarer til ca. 145 km/t; vel at bemærke med køeren i oprejst stilling. Med den højere gearing var cyklen ikke til at drive over 140 km/t i oprejst stilling, men nåede til gengæld ca. 155 km/t i liggende stilling. Den ideelle gearing ville sikkert være noget i retning af 14:40, altså en svag overgearing i siddende stilling.

Trods den høje litereffekt virkede motoren driftssikker (redaktionens medlemmer har tilbagelagt mere end 4.500 km på cyklen), men det er givet, at der skal tages med fløjshandsker på motoren under tilkørslen.

Det er interessant at sammenligne Suzuki T350 med den nærmeste konkurrent, nemlig Yamaha R5, som er en ægte 350'er. Suzuki'en har noget højere effekt (maksimaleffekt), og er da også en ubetydelighed hurtigere, når det gælder topfart. Til gengæld accelererer Yamaha'en klart hurtigere, uanset hvordan man gearer Suzuki'en, selv om Yamaha R5 kun har fem gear. Det kan man nok undre sig over, men forklaringen ligger hovedsageligt i, at Yamaha'ens gearkasse er bedre afstemt efter motorens karakteristik end Suzuki'ens.

Den mest interessante forskel er imidlertid, at Suzuki'en helt savner Yamaha'ens utrolige gangkultur. Det viser os, at Yamaha betræder en sundere vej ved at nedføre en ægte 350'er til 250 ccm, end Suzuki ved at opbore en 250'er så meget, som man finder forsvarligt, her til 315 ccm. Vi er dog her ude, hvor fornemmelserne begynder at spille en væsentlig rolle, for på papiret står Suzuki sig glimrende i regnskabet.

Maksimalmomenterne udvikles ved samme omdrejningstal (6.500 o/m) og er nogenlunde lige store, Suzuki'ens maksimaleffekt 500 o/m højere end Yamaha's (7.500 o/m), hvorfor man ville forvente at finde Suzuki'en mere smidig og omdrejningsvillig, men man konstaterer faktisk det modsatte. Suzuki'en er ikke til at drive op over 8.000 o/m (og hvis det lykkes, vibrerer styret så kraftigt, at det begynder at dreje sig i konsollerne), hvor Yamaha'en snurrer frit og vibrationsløst. Man må konstatere, at selv om et middeltryk på 8 ato. er en imponerende teknisk bedrift, ville vi være bedre tjent med en nykonstrueret, ægte 350'er. Det ville så være interessant at sammenligne Suzuki T250 med Yamaha DS7, som er den lille version af R5. Her ville regnskabet måske gå mere lige op.

Konklusionen er noget i retning af, at forgængeren T20 var konstrueret for et forholdsvis lille og eksklusivt publikum, der ønskede en halv racer, der samtidig var udstyret til dagligdags persontransport, og at denne cykel ikke så let lader sig udvikle til et bredt publikum.

Man ville forvente stort set de samme køreegenskaber hos T350

som hos T20, da vigtige komponenter, herunder stellet, er identiske, og det er ganske lærerigt, at der alligevel er forskelle, idet køreegenskaberne afgjort er forringede. Den væsentligste grund her til er sadelhøjden, som er forøget med 7-8 cm, hvilket giver en væsentlig forringet kontrol over maskinen.

Dertil kommer to ting, hvor japanerne lader til at have en opfattelse, der går stik imod den her gængse. Det er nemlig en generel tendens blandt de nye japanske maskiner, at maskiner med en høj topfart forsynes med brede dæk og stive fjedre og hård dæmpning, hvilket f.eks. for de trecylindrede Kawasaki'er giver sig groteske udslag. Det skal straks bemærkes, at Suzuki'en absolut ikke er ondartet, men alligevel har stivere affjedring/dæmpning og bredere dæk givet en irriterende forringelse af T20's køreegenskaber, således at T350 må betegnes som acceptabel, men uinspirerende med hensyn til køreegenskaber.

Alt dette, inklusive sadelhøjden, er naturligvis ting, som den indsigtfulde ejer kan rette for større eller mindre summer, men det er ærgerligt, at en ejer med smag for inspireret kørsel skal bruge tid og penge på dette, når fabrikken kunne have fremstillet cyklen med disse egenskaber, uden at det havde kostet en øre ekstra.

Som man vil se, handler denne rapport ikke blot om en eller anden japansk motorcykel, men også om det almindelige forfald, der tilsyneladende følger ubrydeligt i hælene på kommerciel fremgang, men vi må jo heller ikke glemme, at det netop er den slags tilstande, der nu i en menneskealder har sammentømret og fastholdt MOTOR-journalens gamle læserskare, så det er selvfølgelig godt for noget.

Lad os vende os til de lyse sider og ikke glemme, at Suzuki T350 trods alt er en dejlig cykel. På landevejen bliver man hurtigt klar over, at man har at gøre med en cykel med kræfter. Et usvigeligt tegn herpå er maskinens opførsel ud over en bakketop. På en bestemt strækning, hvor jeg gerne kører, findes en sådan bakketop, hvor de fleste cykler vil lette og svæve omkring et sekund ved ca. 120 km/t, hvilket på grund af bakkens godartede natur i reglen kun bemærkes ved at omdrejningstallet stiger i det nævnte tidsrum.

Her skiller T350 sig klart ud som en kraftig cykel, idet baghjulet holder kontakten med vejen, når man giver gas ud over bakken, mens forhjulet holder sig svævende et stykke tid. Dette er forøvrigt noget mere risikabelt end et regulært svæv med begge hjul, hvilket herved er sagt til mindre kyndige læsers orientering. Forskellen viser sig i særdeleshed i sving, hvor det er betydelig mindre dramatisk end man skulle tro at svæve i kort tid, selv ved en betydelig hældning af maskinen. Derimod behøver man vist ikke meget fantasi for at kunne forestille sig, hvad der kan ske i et sving, hvis en bakketop slår forhjulet op, uden at baghjulet følger efter. Dette slipper man kun godt fra ved lave hastigheder, hvor for-

hjulet momentant letter på grund af ren og skær acceleration. Denne ubehagelige situation undgås effektivt, hvis man lukker ned, evt. helt af for gassen, mens man passerer det kritiske sted.

Dette er ikke sagt for at læsere med kraftige cykler skal fare ud til et egnet sted og efterprøve teoriens holdbarhed, men fordi man uventet kan komme i situationen og har en større chance for at gøre det rigtige, hvis man ved, hvad det rigtige er.

Glimrende bremsér

Et af de lyse punkter ved T350 er bremserne. De er egentlig beskeden af dimension (180 mm), men er forbløffende virksomme og giver anledning til et par betragtninger over bremsér i almindelighed. For det første siger loven om varmens mekaniske ekvivalent, at der udvikles så og så mange kalorier varme ved at bringe en motorcykel af en given vægt og kørende med en given hastighed til standsning, hvilket f. eks. for os vil sige, at to lige store bremsér, fremstillet af samme materialer vil blive nøjagtig lige varme under ens betingelser. Ganske vist vil en racerbremse med luftindtag køle hurtigere ned igen, men kølingen har ikke meget at sige under selve opbremsningen, der f. eks. fra 150 km/t næppe vil overstige 8-10 sek., forudsat at bremsen ikke går op i røg undervejs.

Vi noterer os nu følgende: 1) Den opnåede temperatur afhænger væsentligst af bremsens størrelse, idet en stor bremse opvarmes mindre af den samme mængde varmekalorier. 2) Den temperatur, bremsen kan tåle (gerne 400-500 grader) uden at friktionskoefficienten mellem belægning og tromle reduceres faretruende, og anlægstrykket ikke længere kan øges tilstrækkeligt, afhænger af belægningen. Eller sagt i jævne vendinger, når bremsen begynder at ryge kraftigt, slipper fingerkræfterne op. Den umiddelbare løsning er at vælge en passende stor bremse og belægning, der kan tåle en høj temperatur. En sådan belægning har imidlertid en friktionskoefficient, der ved alle temperaturer er ret lav — et forhold, man ofte afhjælper ved at udføre bremsen med to forstærkende sko.

At en bremsesko er forstærkende vil sige, at den er hængslet bagtil i forhold til tromlens omløbsretning, og at tromlen derfor hjælper til med at trække skoen udad, jo mere, jo længere inde mod centrum, skoen er hængslet. Det er klart, at man ikke ustraffet kan overdrive denne effekt, da den forstærkende virkning snart vil overtage hele arbejdet og låse hjulet totalt fast, blot bremsen aktiveres let.

En anden vej til at opnå det nødvendige høje anlægstryk er en stor udveksling mellem håndtag og bremsesko, men her sætter bremsetromlens varmeudvidelse hurtigt en grænse for udvekslingens størrelse, idet en stor udveksling giver utilstrækkelig vandring for bremsskoen til at følge efter tromlen, når den udvides.

Man ser, at der er to faldgruber, når man skal lave en effektiv

bremse, idet det jo først og fremmest er forbremsen, der her er tale om, da den dels udfører langt det største arbejde, dels har den mindste kraft til rådighed, da hånden er svagere end foden. For det første kan man overdrive den forstærkende virkning, så bremsen bliver ukontrollabel og tilbøjelig til at blokere. For det andet kan man overdrive udvekslingen, så håndtaget når styret, når man bremsér fra høj fart og bremsen tilføres meget varme på kort tid.

Disse faldgruber har Suzuki undvejet. Det har naturligvis sin pris, og prisen er et højere aktiveringstryk, end man er vant til ved japaneske bremsér. (Man kunne selvfølgelig lave en større bremse, men dette er dyrere, og forringer også vejkontakten på grund af den større uaffjedrede vægt). Bremsen forekommer derfor den uerfarne kører

mindre imponerende end de fleste andre i samme klasse, når en opbremsning fra 70 km/t med hyl fra fordækket ikke lader sig foretage med en finger på håndtaget og to fingre ikke kan fremkalde en kortvarig låsning af forhjulet. Den erfarne kører, derimod, finder bremsen imponerende, når han med et kraftigt, men konstant tryk kan stoppe maskinen fra 140 km/t uden at sidde med en svamp i hånden omkring 110 km/t.

Man må dog erkende, at man bevæger sig på det muliges grænse, når man vil stoppe 200 kg fra 140 km/t med en 7" tromlebremse, og det er væsentligt, at bremsen holdes i orden. Dette vil sige, at den udover den sædvanlige vedligeholdelse med omhyggelig smøring af alle bevægelige dele, (som skal være frie for slør) og passende afstøvnings, aldrig må nå at

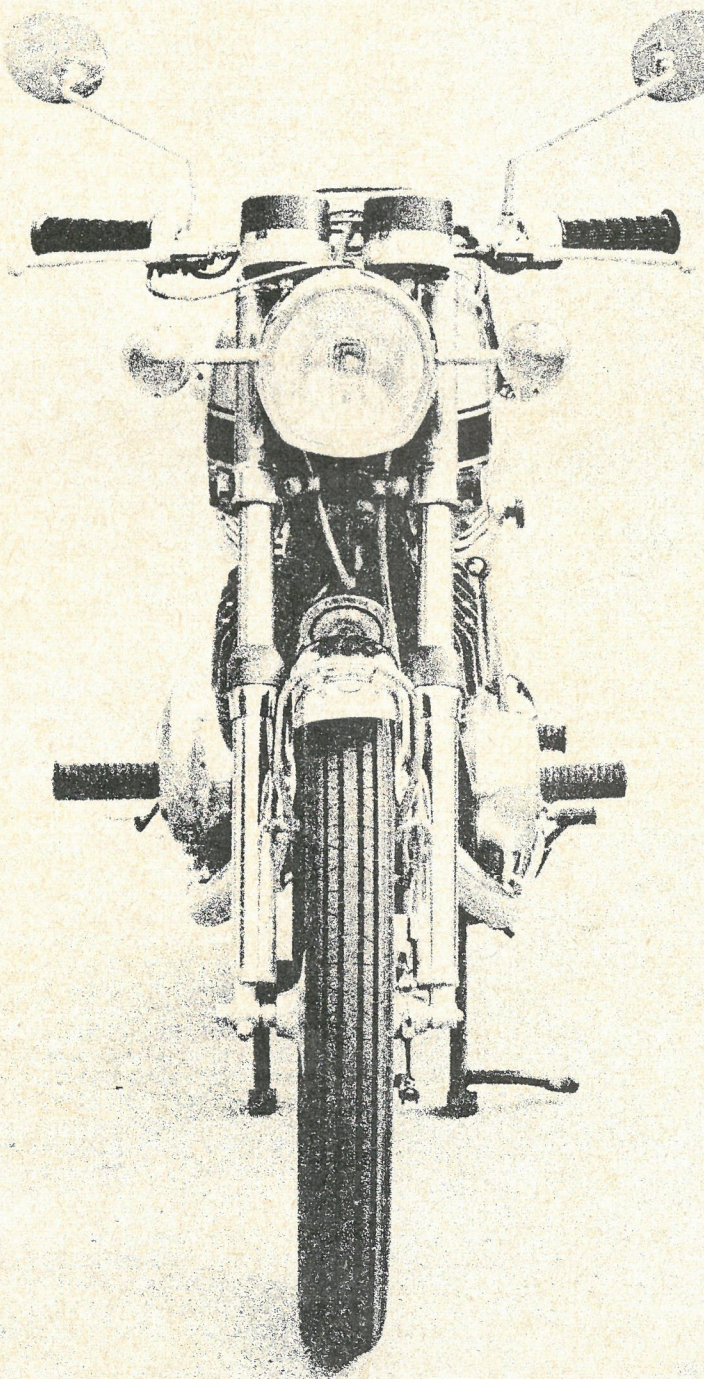
blive blankslidt på tromlens overflade, i hvilket tilfælde tromlen må afdrøjes, eller, når dette ikke mere er forsvarligt på grund af svækkelse af godset, udskiftes. Hvis man bruger bremsen flittigt, sker dette temmelig hurtigt, f. eks. efter 10.000 km's kørsel, hvorunder bremsen er afdrøjet en, højst to gange.

Ubrugeligt »gedebukkestyr«

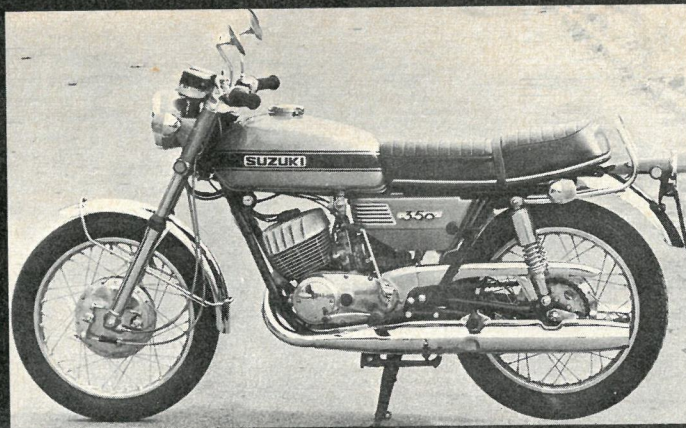
For endnu en gang at vende tilbage til udgangspunktet, Suzuki T350, skal jeg fortsætte lidt endnu med at brokke mig. Jeg kan f. eks. ikke forstå, at en cykel som denne, der trods det tidligere indførte, alligevel har sportslige intentioner, skal forsynes med et gedebukkestyr af enorme dimensioner, der tilmed er gummiophængt, således at styret i håndtagenes højde bevæger sig ca. 10 cm frem og tilbage under opbremsning og acceleration. Det er derfor komplet uegnet til at tjene det formål, som styret har, når man kører på asfaltveje, nemlig at tillade køreren at anbringe sine hænder i en behagelig stilling i umiddelbar kontakt med forgaffen. Der er åbenbart stadig nogen, som tror, at man bruger styret til at dreje forgaffen og forhjulet med. Nu er det selvfølgelig ikke helt skudt ved siden af. Styret har selvfølgelig sådanne funktioner, når man triller ind til kantstenen eller vender på en vej, men bevæger man sig mere end 50 km/t, ville de færreste vel ønske at tiltinge sig indflydelse på forhjulets stilling ved hjælp af styret! Formålet med gummiophænget er formentlig at hindre vibrationer fra stellet i at nå styret, hvilket også er muligt, men så skal styret, som har en ganske ringe masse, nærmest hænges op i elastikker. Da det jo er begrænset, hvor meget styret kan dingle frem og tilbage, må gummiophænget alligevel være ret kontant og kan selvfølgelig ikke levere nogen synderlig dæmpning, hvilket understreges af, at styret ved ca. 8.200 o/m på den prøvekørte cykel begyndte at rotere modsat hjulenes omløbsretning med uimodståelig kraft. Det originale bajadsstyr blev hurtigt udskiftet med et fladt styr, hidrørende fra en MZ ETS150, som blot led af den skavank, at det var 10-15 cm for bredt til at give en sikker kørestilling, men alligevel ikke bredere, end at de to nydelige spejle hovedsagelig viste køreren hans albuer. Spejle hører efter min opfattelse overhovedet ikke hjemme på en motorcykel, hvor man snart lærer at kaste et hurtigt blik bagud og orientere sig væsentlig bedre, end man gør på den fire-dobbelte tid i to spejle.

Den sidste beklagelse gælder nok en gang lysets omskifterkontakt, der sidder mindre end 1 cm fra blinklyskontakten og er af nøjagtig samme ydre beskaffenhed, hvilket let leder til forveksling!

Når jeg nu har brokket mig side op og side ned, skal man dog ikke forledes til at tro, at Suzuki T350 er nogen dårlig cykel. Den har et sundt »fundament« og kan opvise mange fine detaljer. Det er bare ærgerligt, at denne cykel kunne være blevet noget ud over det sædvanlige, uden at den havde kostet en krone mere.



Den tekniske side af Suzuki T 350



Motor: 180° stempelstyret totakter. Boring: 61 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen: 315 ccm. Korr. kompressionsforhold: 6,94:1. Max. effekt: 39 hk v. 7.500 o/m. Max. moment: 4,0 kpm v. 6.500 o/m. Største effektive middeltryk: 8,0 kp/cm².

Smøring ved doseringspumpe til yderste hovedlejer og plejlejer samt forgrening til cylindre. Midterste hovedleje smøres fra gearkassen.

Transmission: Primær, tandhjul, 3,05:1 (61/20). Våd flerpladekobling. 1. gear 2,33, 2. gear 1,50, 3. gear 1,16, 4. gear 0,90, 5. gear 0,78, 6. gear 0,71. Sekundæruddveksling: rullekæde 2,71:1 (38/14).

Stel: Dobbelt lukket rørstel.

Hjulophængning, forhjul: Teleskopgaffel m. hydrauliske dæmpere, baghjul: Svinggaffel med gennemgående bolt. Hydrauliske dæmpere.

Bremser, forhjul: 7" med 2 påløbende sko. Baghjul: 7" med 1 påløbende sko.

Elektrisk anlæg: Vekselstrømsgenerator. Batteri: 12 volt, 5 Ah. Tændingsindstilling: 2,88 mm før top, svarende til 24° før top. Kontaktafstand: 0,35 mm. Tændrør: NGK B-77HC. (På den afprøvede maskine gav det koldere B-9H bedre motorgang ved hård belastning).

Dimensioner: Længde: 1,975 m. Bredde: 0,825 m. Højde: 1,08 m. Akselafstand: 1,29 m. Egenvægt, tør: 142 kg. Dækmontering, for: 3.00-18", bag: 3.25-18". Dæktryk, for: 1,6 ato. (23 p.s.i.), bag: 2,0 ato (29 p.s.i) - 2,3 ato (30 p.s.i.).

Fabrikant: Suzuki Motor Co, Ltd., Hamamatsu, Shizouka, Japan.

Importør: C. Reinhardt A/S, Gl. Kongevej 11, København V.

Pris: 10.119 kr.

præstationer

(med gearing 15:38):

0-400 m 15,1 sek.

Tophastighed, siddende: 138 km/t.

» liggende: 155 km/t.

(med gearing 13:38):

0-400 m 14,8 sek.

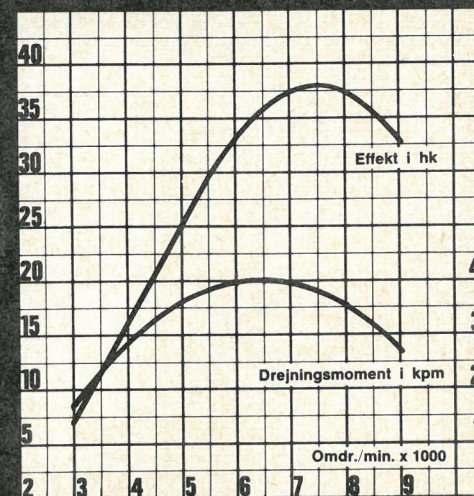
forbrug

Benzinforbrug,

gen.snit målt over 1670 km: 16,2 km/l

Olieforbrug,

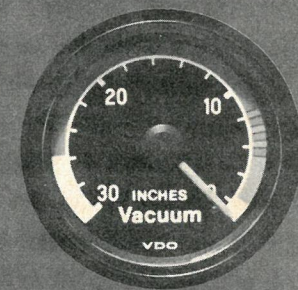
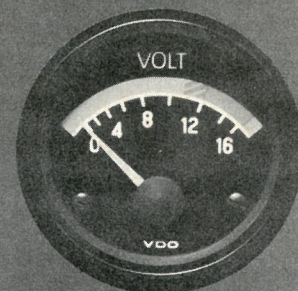
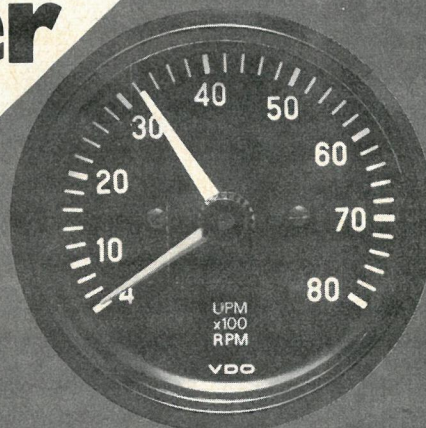
gen.snit. målt over 1560 km: 0,83 l/1000 km



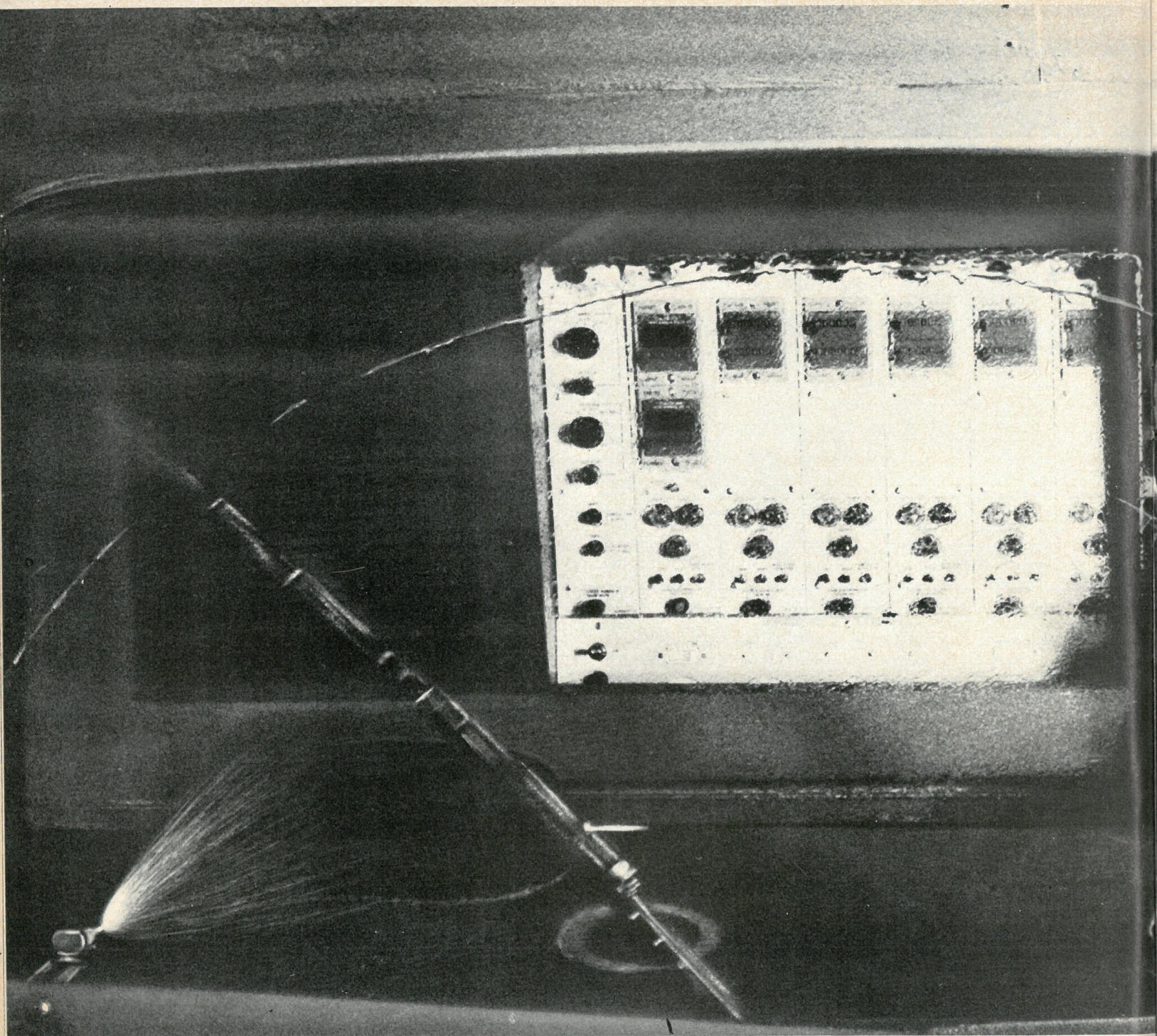
Kør professionelt med VDO præcisions-instrumenter

VDO er Europas største fabrik for auto- og båd-instrumenter. Her er vist omdrejningstæller, vacuummeter og voltmeter fra cockpit serien, der er en del af det righoldige program. Forlang specialbrochure hos Deres forhandler.

BOSCH



Import: Robert Bosch A/S, Telegrafvej 1, 2750 Ballerup. (01) 97 86 11.



Vi holdt disse viskere gående Først da sagde

Ti dage og ti nætter. Non stop.

Det svarer til fem års gennemsnitskørsel.

Da viskerbladene herefter stadig viskede helt rent – sagde vi OK. De var gode nok til at bære navnet Motorcraft.

Det gælder for en hvilken som helst reservedel, at før den bli'r indlemmet i Motorcraft's udvalg, skal den kunne tilfredsstille de

strengeste specifikationer og den højeste standard af ydeevne. Især fordi Motorcraft er originaludstyr på alle Ford-vogne. Vi hos Motorcraft vil gerne hjælpe Dem til at holde Deres vogn i bedste kørende stand. Derfor sikrer vi os, at Motorcraft-delene kan stå for det værste. Og siden viskerblade og -arme skal kunne stå for støv, snavs, is, sne, bagende sol og regn året rundt, må de være virkelig solide.



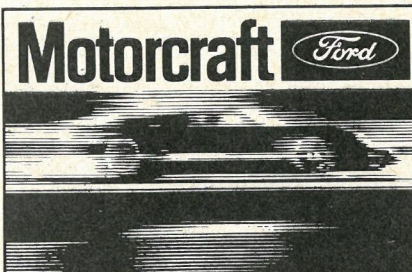
FMC 9

1 million gange uden stop. Mr. Motorcraft ja!

1 million gange frem og tilbage uden at svigte viser, hvor holdbare Motorcraft viskerblade og -arme er. Forlang Motorcraft næste gang De skal skifte.

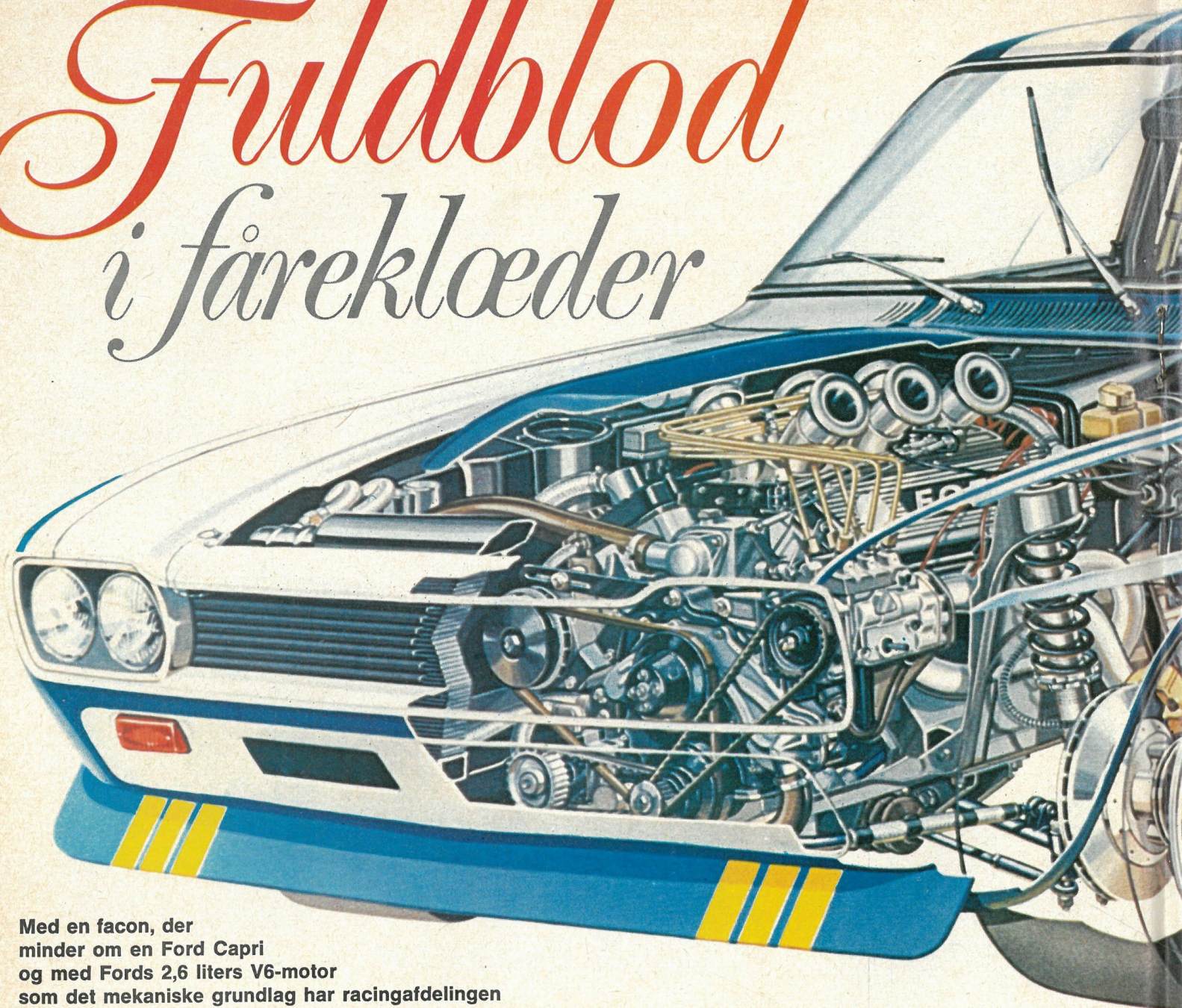
Motorcraft passer til alle populære bilmærker og sørger for, at De altid har helt klart udsyn.

Tændrør,
filtre,
tændingsdele,
»tune-up« sæt,
ventilator-
remme,
viskerblade,
kølerslanger,
autolamper,
termostater.



Reservedele, der gør biler bedre kørende.

Fuldblod i færekloæder



Med en facon, der minder om en Ford Capri og med Fords 2,6 liters V6-motor som det mekaniske grundlag har racingafdelingen hos Ford i Köln skabt denne »fuldblods« racervogn, som i de sidste to år har hjemført en lang række fornemme sejre.

■ ■ Har De lyst til at »peppe« Deres Ford Capri, kan De se på denne lækre, detaljerede tegning, hvordan man gør. Ja, De behøver såmænd dårligt nok eje en Capri i forvejen, for hvis man sætter sig for at »modificere« som her, er den ydre skal et af de mindste problemer. Denne racingversion fra Fords tuningsafdeling i Köln er efterhånden en fuldblods racervogn, og den er i stand til at hamle op med verdens hurtigste sportsvogne. Hvad mener De om en accelerationstid for 0-100 km/t på 4,8 sek. eller en tophastighed på 270 km/t? Det kommer man ikke ud for hver dag.

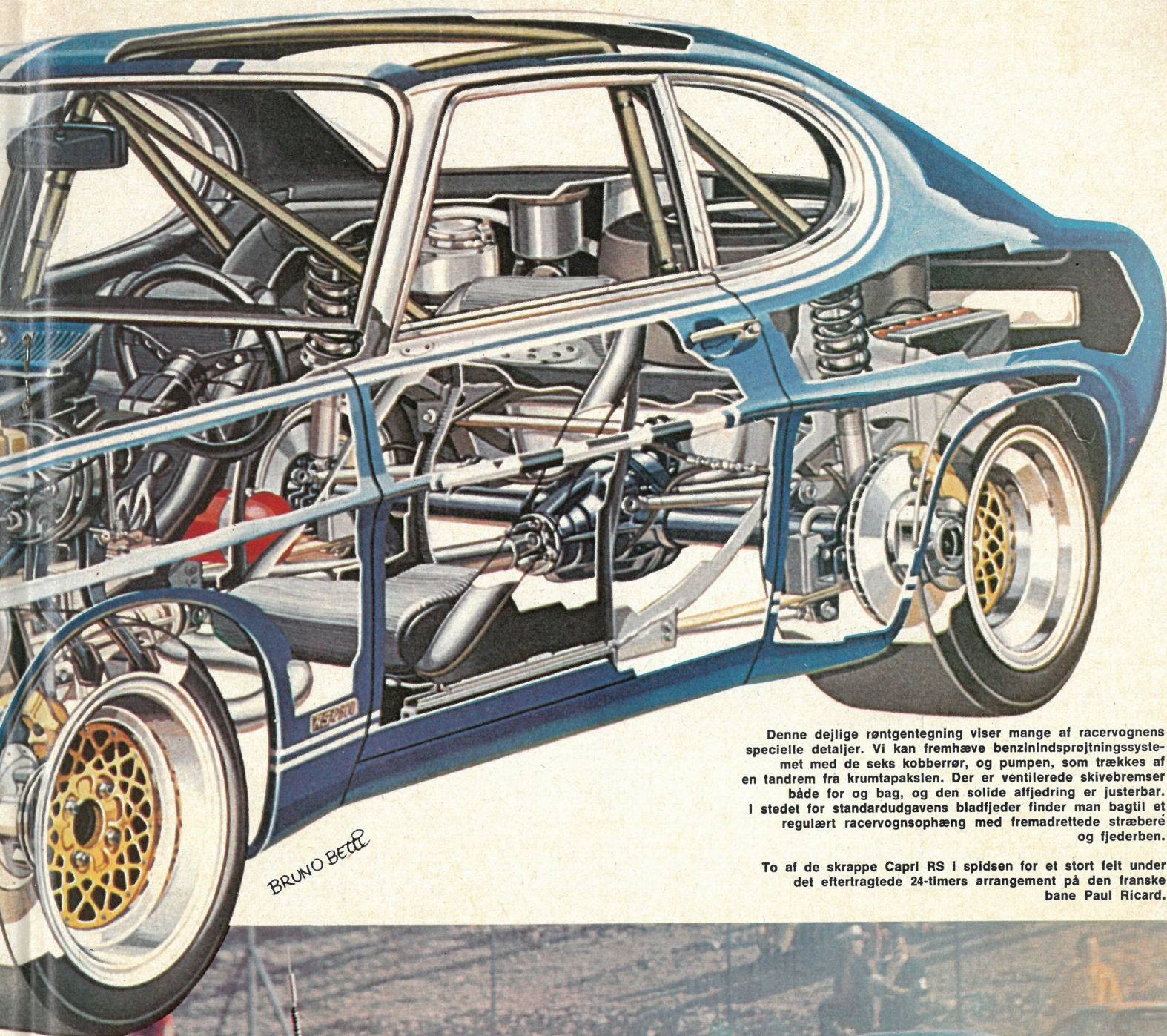
Motoren er oprindelig baseret på Fords 2,6 liters V6 maskine. Men den er boret op til 2940 ccm og med et kompressionsforhold på 11,5:1 yder den 290 solide DIN-hestekræfter ved 7.200 omdr./min. Topstykkerne stammer fra tunings-eksperten Harry Weslake, og der er elektronisk benzinindsprøjtning. Men der skal også noget brændstof til. Allerede ved 100 km/t bruges en liter benzin for hver tredje kilometer, og når det går rigtig stærkt, render »suppen« nærmest lige igennem.

For at kunne gøre brug af de kolossalt mange kræfter er hjulenes letmetalfælg forsynet med 30 cm brede racingdæk, og hjulop-

hæng, affjedring samt bremserne er bygget helt specielt til de enorme påvirkninger. Kabinen er forstærket med et kraftigt stålørsgitter, sæderne er skålformede og det lille rat har en tyk læderbetrukket kran.

Kort sagt: Denne Ford Capri RS »Rennausführung« ligner ikke en Capri, medmindre den tilfældigvis holder parkeret, og man ser den på lang afstand i modlys. Men den ligner en racervogn, og som sådan gør den sig godt. Vi har herhjemme set Dieter Glemser tumle den på Jyllands Ringen sidste år, men det var dog ikke den helt store triumf. Derimod har vognen hjembragt en lang og fornem række sejre på de store internationale baner, hvoraf de fornemste var en 1-2-3 sejr i 24-timers løbet på Spa sidste år, og placeringen som nummer 10 og 11 på Le Mans i år blandt sportsvogne fra bl. a. Porsche, Ferrari og Matra.

Hvis De nu har mistet lysten til selv at gå i gang, kan De købe vognen færdig i Köln for med det samme 65.000 DM eller ca. 150.000 kroner. Og vil De så have den på danske nummerplader til promenadeturen op ad Strandvejen, bliver den samlede udgift nær en halv million – og turen bliver garanteret ingen nydelse.

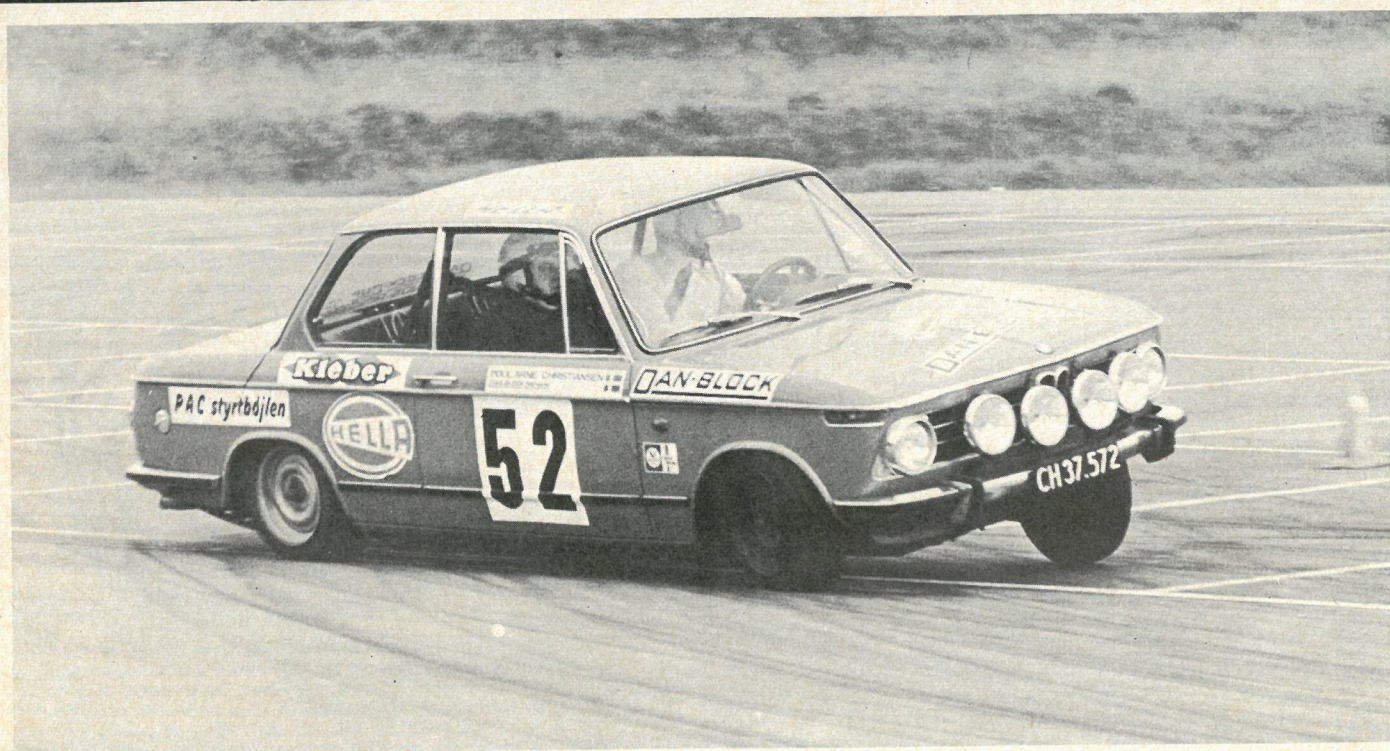


Denne dejlige røntgentegning viser mange af racervognens specielle detaljer. Vi kan fremhæve benzinindsprøjtningssystemet med de seks kobberør, og pumpen, som trækkes af en tandrem fra krumtapakslen. Der er ventilerede skivebremses både for og bag, og den solide affjedring er justerbar. I stedet for standardudgavens bladfeder finder man bagtil et regulært racervognsophæng med fremadrettede stræberé og fjederben.

To af de skrappe Capri RS i spidsen for et stort felt under det eftertragtede 24-timers arrangement på den franske bane Paul Ricard.



Dan-Block er med, hvor der sker noget...

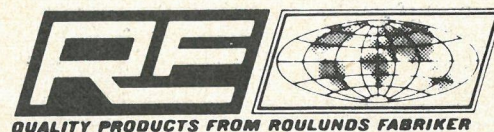


–for at der ikke skal ske „noget“..

i baneløb, i rally og ikke mindst i den
daglige trafik, der med sin stadig stigende
tæthed og højere gennemsnitshastighed
stiller større og større
krav til bilernes sikkerhedspunkt
nr. 1: bremserne.

For sikkerhedens skyld...

DAN-BLOCK
BREMSEBELÆGNINGER



A/S ROULUNDS FABRIKER • 5260 ODENSE - HJALLESE

Vi må have et nyt standardvogns reglement

Af C. C. Hansen

VM for sportsvogne bør erstattes af et mesterskab for gruppe 2 standardvogne. Til gengæld må gruppe 1 klassen suppleres med en ny standardvognsklasse, hvor tuning i begrænset omfang er tilladt.

Mærkeklasser er et sidespor og bør ikke blive andet end et forbigående kuriosum i dansk banesport.

■ Dansk Automobilsports Union har for længst fastsat klasseinddelingen til den kommende banesportssæson, og man har af hensyn til køernes investering klogeligt valgt at udskrive DM i de samme klasser som i 1972, d.v.s. 0-1300 ccm grp. 1, 1300-3000 grp. 1, 0-1300 grp. 2, og over 1300 grp. 2 samt Formel Ford.

Men her ved årsskiftet er det naturligt at sætte spørgsmålstegn ved det formålstjenlige i på længere sigt at bibeholde den enorme forskel, der er mellem grp. 1 og grp. 2, hvor den førstnævnte er en klasse for utunede standardbiler, mens den anden er for regulære specialbyggede racervogne med standardvognskarrosserier. Den rigtige klasseinddeling må opfylde to fundamentale betingelser, nemlig dels at give tilskuerne god valuta for pengene med spændende og farverig racing, og dels stimulere tilgangen af nye køere.

1972 var ikke noget helt dårligt år for dansk banesport, men spænding og fornyelser var det småt med. En helt utrolig konservatisme præger underligt nok banesporten. Rally/auto-cross ideen fusede hurtigt ud, ingen kendte navne udover Belsø og Nellemann har endnu villet sætte sig i Formel Ford, Special saloon cars vil ingen binde an med, og det samme gælder serieproducerede GT og sportsvogne, der for nogle år siden nød publikums bevågenhed på Roskilde Ring.

På den baggrund er det desværre spild af plads at foreslå en klasse for hjemmebyggede sportsvogne eller clubracere, som man har i England, f. eks. med Ford GT1600, Twin Cam eller BMW 2002 motorer. Det ville ellers være langt mere tilfredsstillende og kreativt at bygge sin egen racer i stedet for at

år med at stable et godt felt på benene, og det vil ikke overraske nogen, hvis Ford og BMW i Danmark trækker sig ud af denne dyre spøg. For sagen er, at denne klasse på internationalt plan er blevet enormt professionel med store fabrikshold fra Ford, BMW og Alfa Romeo.

Med dette engagement fra fabrikernes side må man forvente, at den nuværende grp. 2 klasse i en ikke fjern fremtid vil erstatte de 3-liter sportsvogne, der nu deltager i kampen om VM. Denne klasse, der jo ikke har noget at gøre med sportsvogne, trives i forvejen ikke særlig godt på grund af store omkostninger, og man har allerede

Det der er i vejen med den eksisterende klasseinddeling er, at der er for få begrænsninger i grp. 2. Dermed stiger omkostningerne til tuning, ombygning af undervogn, specialfælg, racerdek m.v. helt fantastisk. Man behøver blot at nævne, at den flotte Köln-byggede Capri 2600 RS, der kan ses på midtersiderne, koster ikke mindre end 150.000 kr. i racertrim!

Hvad angår grp. 1, så har vi set en del gode løb i den store klasse i den forløbne sæson, men mon ikke det er en udbredt opfattelse hos publikum, at der mangler lidt rigtigt race og larm i den, hvis den skal bære dansk banesport alene?



Den store gruppe 2 klasse domineres nu af kostbare fabrikstunede racervogne som Erik Høyers Ford Escort RS og Jens Winthers BMW 3.0 CS. De koster op mod 150.000 kr. og det har ingen private køere råd til. Vi må have en betydelig billigere løsning.

købe en delvis uegnet standardvogn, og det er givet, at vi har både den tekniske viden og den faglige kunnen til at realisere sådan en klasse. Den udgør selve ryggraden af engelsk motorsport, og de små racere, den lille mand får flikket sammen hjemme i garagen ved gode naboers og den lokale smeds hjælp, er nogle aldeles herlige vidundere.

Men da det er og bliver rent dagdrømmeri at tro, at man kan argumentere overbevisende for en sådan klasses indførelse, vender vi os derfor til de barske realiteter, der siger at de danske standardvognsløb i 1973 bliver for grp. 1, grp. 2 og to mærkeklasser (Ford og Volvo).

Gruppe 2 er uegnet til danske forhold

Hvad angår den store grp. 2 klasse må det anses for tvivlsomt, om den kan overleve 1973. Det kneb allerede stærkt sidste

nu tilladt grp. 2 vogne at være med i VM-løbene for at bøde lidt på de tynde felter. Man vil sikkert erindre, at Ford Capri 2600 RS besatte 7. og 8. pladsen på Nürburgring og 10. pladsen i 24 timers løbet på Le Mans.

Gruppe 2 som den er nu, er derfor en velegnet klasse til det opgør mellem bilfabrikkerne, som FIA har tilsigtet med at udskrive VM for sportsvogne, og fabrikkerne er mere end villige til at investere i denne klasse, fordi publikum kan identificere vindervognen med de biler, der findes på markedet.

Man må derfor konkludere, at der i og for sig ikke er noget i vejen med grp. 2 klassen, blot egner den sig slet ikke for danske køere. Denne betragtning gælder også den lille grp. 2, idet de danskejede vogne ingen chance har mod fabrikstunede Escort GT og Alfa Romeo 1300 GTA. Det måtte Erik Høyer sandede i 1971, da han forsøgte sig i EM med sin Mini Clubman.

Mærkeklasserne er et sidespor

De rene mærkeklasser vil sikkert skabe »close race«. Men spørgsmålet er, om publikum gider at se et ensartet felt først med Escort'er, så Volvo'er og senere måske med BMW og Datsun.

Ford og Volvos initiativer til den kommende sæson er naturligvis påskønnelsesværdige, hvis de kan skabe en fornyet tilgang af banekørere. Men alligevel er det vor opfattelse, at det er et sidespor at komme ind på rene mærkeklasser, og at hverken DAU eller banerne bør slutte op om tanken.

Det tiltrækkende ved standardvognsløb er jo for den enkelte tilskuer bl.a. om hans vognmærke kan slå naboens. Ikke om den ene Escort løber hurtigere end den anden. Motorsporten er en kamp mellem en kombination af forskellige kø-

(Fortsættes side 65)

■ GP-sporten regnes normalt for den yderste tekniske frontlinje; stedet, hvor tingene sker og nyhederne lanceres. Men GP-sporten har også haft sine tekniske glansperioder og sine svagere årgange. Ved slutningen af en sæson, og før vi tager fat på en ny, kan det være rimeligt at gøre en slags status. Var 1972 en af de »gode årgange«, og hvordan bliver 1973?

Det ser ikke alt for lyst ud. Ganske vist synes pengene at flyde ret problemfrit til sporten. Nye sponsorer er kommet til, og flere har meldt deres ankomst næste år, nogle af dem endda med ny »vognmærker«. Men de fleste sponsorer interesserer sig mere for effektive, rullende reklameskilte end for epokegørende teknik. Og paradoksalt nok har de mærker, der repræsenterer den største tekniske selvstændighed, ikke rigtig fået del i den økonomiske højkonjunktur; det gælder i større eller mindre grad både BRM, Matra og Ferrari.

Det hele begyndte i det små for nogle år siden, da forskellige firmaer — efter amerikansk mønster — fik deres navn hæftet et eller andet sted på vognen. I starten var det i hovedsagen reklamer for firmaer, der havde leveret dele til vognen: dæk, tændrør, bremses etc. Der var også normalt tale om en eller anden form for økonomisk støtte i form af gratis leverancer eller direkte finansiell støtte. Senere voksede reklamepåskriften, og »kunde kredsen« udvidedes til firmaer og produkter, der ikke havde noget med sagen at gøre: cigaretter, halspastiller, hårvand og barbersprit. Der tegnedes ikke alene kontrakter med bestemte vognmærker, men også med kørerne, der skaffede sig en pæn ekstraintægt ved at reklamere for mere eller mindre besynderlige produkter, både på banen og udenfor.

Næste skridt var, at hovedsponsoren stillede krav om, at firmanavnet ikke blot optrådte på vognen, men også indgik i selve typebetegnelsen. På den måde blev BRM til

Yardley-BRM og March til STP-March. I den seneste fase gled vognmærket helt ud. Betegnelsen Lotus 72 forsvandt, og i stedet fik vi en »John Player Special«.

GP-vogne efter standardopskrift

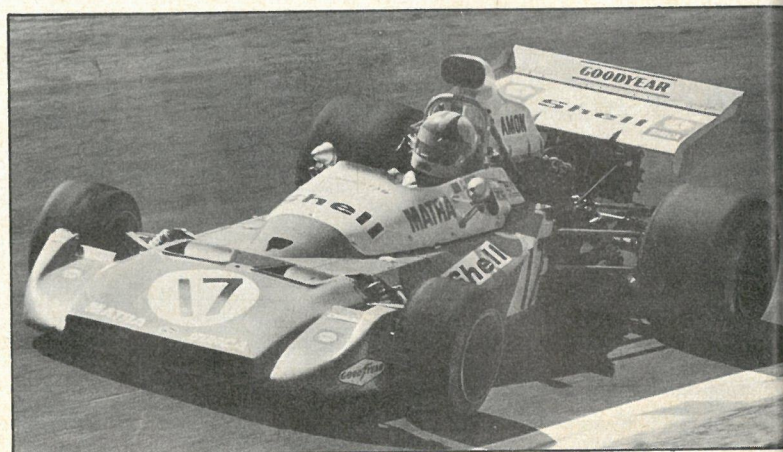
Man kan måske mene, at alt dette ikke har noget med teknik at gøre, men udviklingen har både en symbolsk og en praktisk betydning. Den næste og formentlig afsluttende fase i spillet er, at sponsorerne slet ikke henvender sig til de etablerede vognmærker, men skaber deres eget nye »mærke«. Det er blevet muligt, fordi GP-vognene i stadig højere grad er blevet opbygget af identiske komponenter, som er sat sammen på stort set samme måde. For ikke så mange år siden kunne man regne med, at en GP-vogn var del i en udvikling, og udtryk for en speciel tradition og en særlig konstruktionsfilosofi. Og den »filosofi« varierede meget fra fabrik til fabrik.

I dag er det enklere at skabe en »ny« GP-vogn. Man tager en V-8 motor (som leveres køreklar og konkurrencedygtig af Cosworth), kombinerer den med en flerpladekobling (Borg & Beck er leveringsdygtig) og en 5-trins racegearkasse (henvendelse hos Hewland). Dernæst allierer den interesserede sponsor sig med en chassiskonstruktør. I England findes der en håndfuld af den slags, som er i stand til at lave en vridningsstiv monocoque-konstruktion og et effektivt hjulophæng indenfor de — ret snævre — rammer, de moderne, brede racerdæk sætter. Resten af teknikken består af lidt aerodynamik — som ikke sjældent behandles ret tilfældigt og uden dybere teoretiske overvejelser. Og så er tiden ellers inde til at tegne kontrakt med en effektiv team-manager og en eller flere kørere. De tekniske løsninger, der kommer frem ad denne vej, afviger sjældent i særlig bemærkelsesværdig grad fra dem, vi har set før, men dermed er ikke sagt, at de ikke er effektive nok.

Hvad sker der i Formel 1?

Af Benny Christensen

En slags teknisk status ved årsskiftet, før en sæson, der byder på flere nye sponsorer og »mærker«, færre selvstændige konstruktioner samt nye sikkerhedsregler.



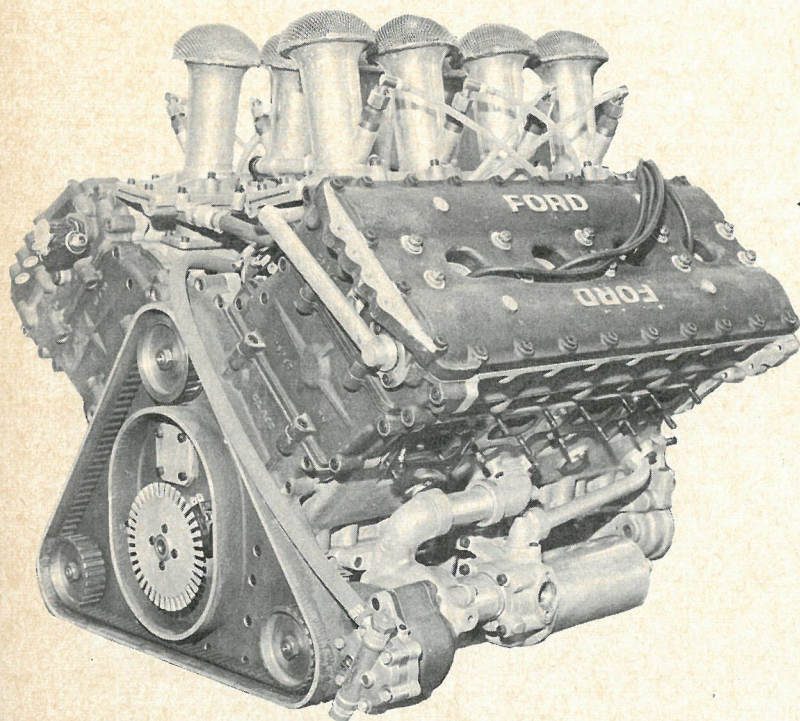
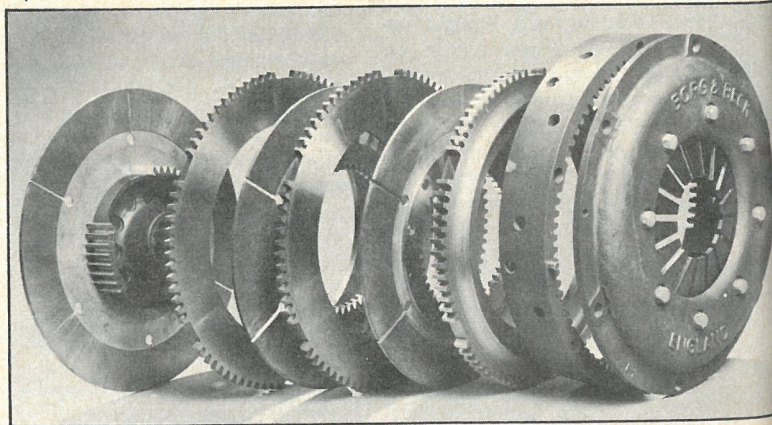
△

Matra, der i nogle år har kæmpet bravt for Frankrigs prestige på GP-banerne, trækker sig ud i 1973 af finansielle grunde.

De nye bestemmelser for benzintanke, pladetykkelse og beskyttelse af tanksektionen fremgår af denne skitserede Formel 1 vogn. De skal være overholdt i denne klasse fra nytår og i sportsvognsklassen fra 1974.

◁ Standardkomponenter til halvfjerdsernes GP-vogne: Ford Cosworth's V8 motor og Borg & Becks treplade-kobling.

▽



Uden den »standardisering«, man har kunnet iagttage, uden effektive komponentleverandører som Cosworth og Hewland ville vi formentlig kun have 3-4 konkurrerende vognmærker i GP-sporten. Flere ville næppe have råd til at ofre et selvstændigt udviklingsarbejde på at bygge motor og transmission til en konkurrencedygtig GP-konstruktion. Men prisen for de mange vognmærker og navnenes mangfoldighed er det lidt ensformige, tekniske billede, vi ser i dag. Seks af de ni vognmærker, der hentede points i VM-løbene 1972, benyttede Ford-Cosworth-motorer (Lotus, Tyrrell, McLaren, Surtees, March og Brabham) og syv af dem (de 6 førnævnte + Matra) har hentet gearkassen hos Hewland. Dertil kommer, at resten af konstruktionen — på enkelte detaljer nær — følger samme mønster.

De selvstændige

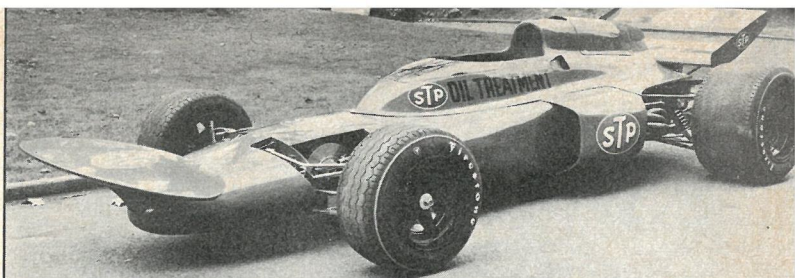
Enkelte af de konkurrerende fabrikker arbejder endnu efter »gammeldags« mønster. Ferrari og BRM fremstiller selv både motor og gearkasse til deres GP-vogne, og Matra har selv fremstillet sine motorer. Men i 1973 forsvinder Matra fra GP-sporten, og BRM skærer sine aktiviteter ned. Ferrari fortsæt-

ter dog nogenlunde uændret. Enslartetheden breder sig endnu videre.

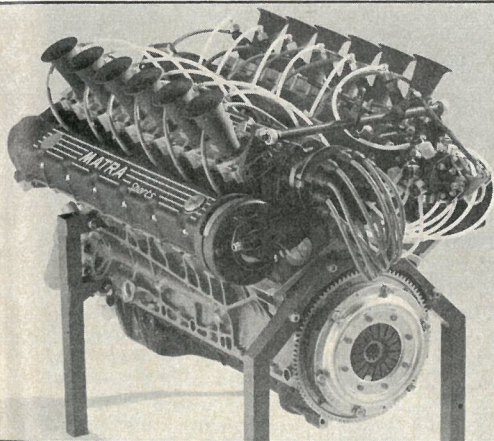
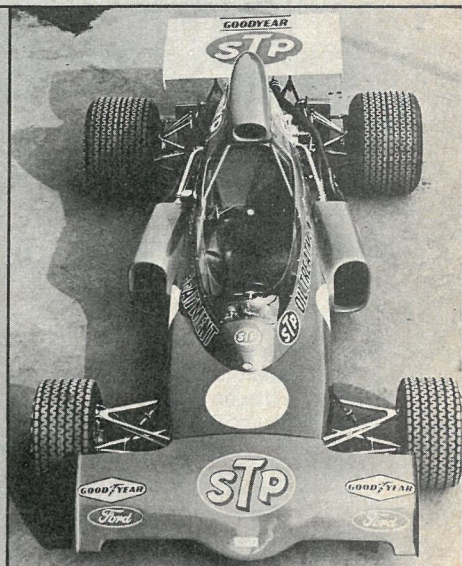
Som et enkelt teknisk lyspunkt optrådte den italienske fabrik Tecno i 1972 med en selvstændig GP-motor — en 12-cylindret boxer, der har et vist slægtskab med Ferrari's tilsvarende, men man skal næppe vente at se den spille en særlig fremtrædende rolle.

Den succesrige og dominerende Cosworth V8 blev præsenteret i 1967, og med mere end 5 år bag sig, kunne man forvente at den omsider var ved at blive overhalet af den tekniske udvikling. På papiret skulle de 12-cylindrede konkurrenter byde på større udviklingsmuligheder, bl. a. i kraft af det større stempelareal. De aktuelle effektal synes også at antyde, at mulighederne er ved at blive udnyttet, og hvis 12-cylinder-motorerne holder, hvad de lover i 1973, og chasis-konstruktionerne kan følge med, kan det give Cosworth-mærkerne noget at tænke på. Nogle af dem kan måske overveje at skifte hest i sæsonens løb. Og afløseren? Måske er der muligheder i den nye Weslake-Ford, der i første omgang er bestemt til sportsvognsbrug. En GP-udgave er annonceret, og kan blive et fristende alternativ til Cosworths V8.

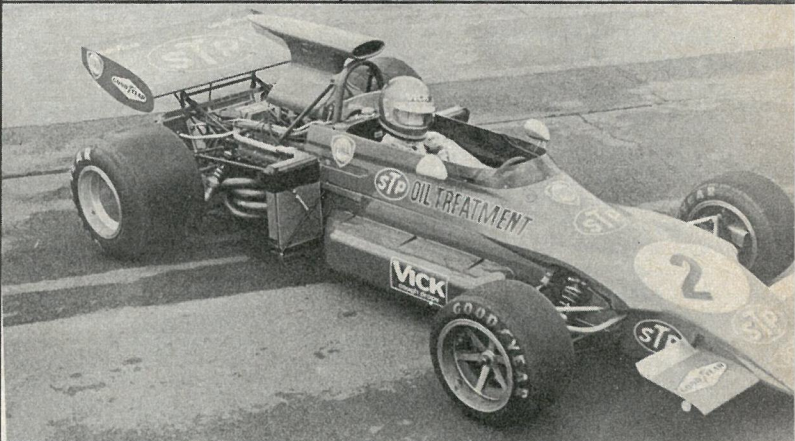
(Fortsættes næste side)



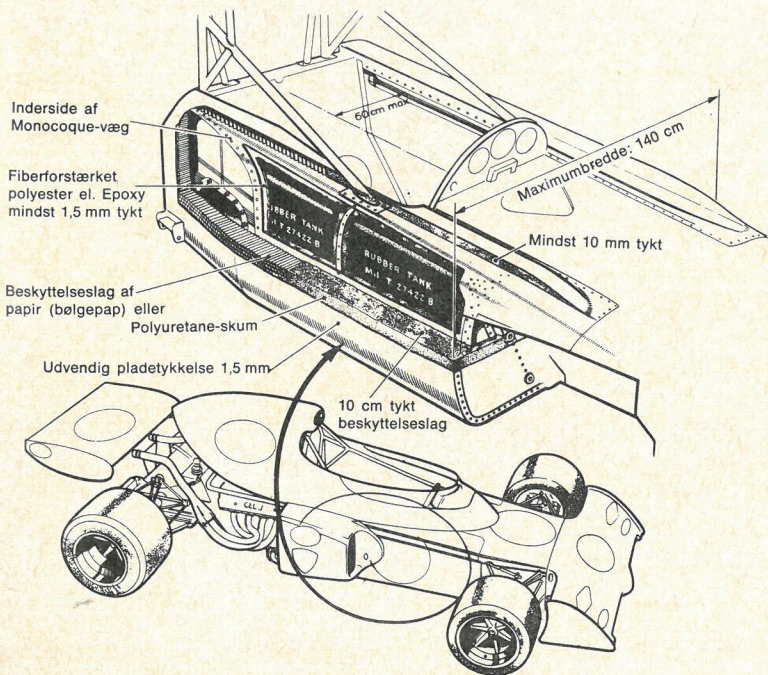
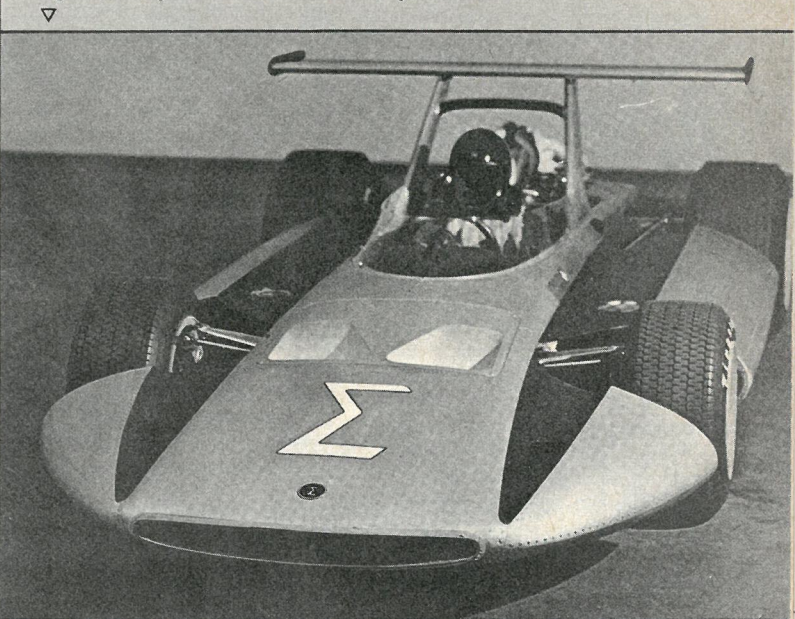
Fra radikale eksperimenter tilbage til det normale. Tre stadier i udviklingen hos March. Øverst 711-modellen fra 1971 med særpræget aerodynamik, sideluftindtag og indenbords forhjulsbremser. I midten 721X, der præsenteredes i begyndelsen af 1972-sæsonen, og som havde nye, utraditionelle træk, bl. a. i transmissionssystemet. Men forhjulsbremserne er anbragt ved hjulene. Nederst den enkle og traditionelle 721 G, baseret på F2-modellen, og sat ind i GP-sporten i 1972-sæsonens sidste løb.



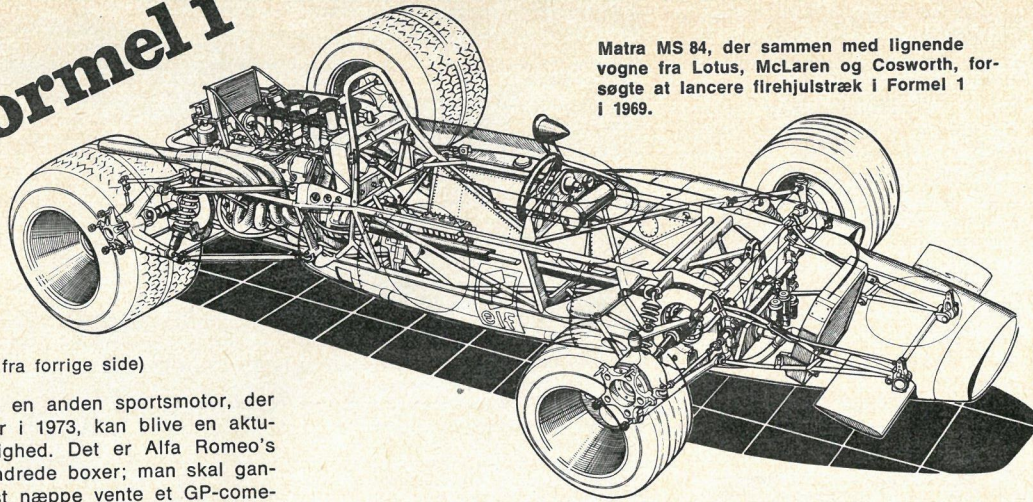
◁ Kun få af de senere års GP-mærker har benyttet selvstændige motorkonstruktioner. Her er den første version af Matra's V12, der har givet succes i sportsvognsløbene, men er blevet brugt med mindre held i Formel 1.



Pininfarina's »Sigma Grand Prix« blev bygget i 1968 i samarbejde med det schweiziske tidsskrift Automobil Revue, og har været inspirationskilde til nogle af de nyeste sikkerhedsforskrifter på GP-fronten.



Formel 1



Matra MS 84, der sammen med lignende vogne fra Lotus, McLaren og Cosworth, forsøgte at lancere firehjulstræk i Formel 1 i 1969.

(Fortsat fra forrige side)

Også en anden sportsmotor, der kommer i 1973, kan blive en aktuel mulighed. Det er Alfa Romeo's 12-cylindrede boxer; man skal ganske vist næppe vente et GP-comeback for det italienske mærke, men man har tidligere set Alfa's sportsvogsmotorer i GP-vogne fra McLaren og March.

Men nye, selvstændige GP-motorer skal man næppe vente sig. Dertil er omkostningerne ved udviklingsarbejdet for store. Ford ofrede mange millioner på Cosworth-motoren, og der er ikke noget at sige til, at de fleste GP-konkurrenter fortrækker at købe en færdig motor til et par hundrede tusinde.

Kan teknisk fornyelse betale sig?

Den sponsordominerede GP-sport er blevet en kontant affære, hvor det alene er resultaterne, der tæller. Der er ikke råd til at fascineres over tekniske outsiderpræstationer, og derfor skal man nok ikke vente nogen revolutionerende fornyelse lige om hjørnet. Sidst, der var til løb i den retning, var i 1969, da der eksperimenteredes med firehjulstræk. Lotus og Matra var ihærdigst, men begge måtte efter mindre end en sæson erkende, at firehjulstræk nok havde fordele, specielt på våd bane, hvor det knøb med at få motoreffekten overført, men at komplikationerne alligevel ikke betalte sig. Firehjulstrækket blev måske i en vis forstand over-

halet af den tekniske udvikling på andre fronter — nye, effektive dæk og forskellige aerodynamiske hjælpemidler, der gav større tryk på de drivende hjul. Men samtidig illustrerer eksemplet, at alt for radikale tekniske fornyelser ikke altid lever op til de teoretiske fordele. Og at det i de senere års GP-sport stort set har kunnet betale sig at blive på sikker grund.

Det er dog en sandhed med visse modifikationer. Lotus 72, der har sikret fabrikken to VM-titler, var en radikal fornyelse, da den blev præsenteret i 1970, og den er stadig et hestehoved foran konkurrenterne. Ganske vist er det mekaniske udgangspunkt det samme, som for de fleste andre: Ford-Cosworth V8, Hewland gearkasse, men fornyelsen ligger i chassiskonstruktionen. 72-modellen lancerede »indenbords« forhjulsbremser, og skruerfjedrene var skiftet ud med en speciel, kompakt torsionsfjederkonstruktion (en idé, der var hentet fra Mercedes' GP-vogne fra 1954-55). Vognens ydre afveg også fra konkurrenternes, med udpræget kileform og med sidemonterede kølere. Det sidste træk er det eneste, der har dannet skole; resten af nyhederne har man fået lov til at

være ene om, og de er stadig med til at sikre Lotus den overlegenhed i koreegenskaber, der tilsyneladende skiller den fra de motormæssigt jævnbyrdige konkurrenter.

Lotus-konstruktøren Maurice Philippe er iøvrigt engageret til at konstruere en af 73-sæsonens nye vogne — en »American Express Special«. Måske kan man der vente lidt ud over det sædvanlige — hvis han da får frie hænder...

March har også forsøgt sig med fornyelse, men har haft mindre held. Efter en ret fantasiløs start med 701-modellen præsenterede man i foråret 1971 »711«, der havde lånt flere træk fra Lotus 72, bl.a. indenbords forhjulsbremser og sidemonterede kølere. Karrosseriets aerodynamiske udformning med vidtgående afdækning af motoren afveg også fra konkurrenternes. På motorsiden eksperimenterede man både med Cosworth's og Alfa Romeo's V8. Den nye model fik ingen bemærkelsesværdig succes, men linjen fortsattes i 1972 med »721 X«. Her havde man ganske vist igen flyttet forhjulsbremserne ud til hjulene, men til gengæld mødte man med et utraditionelt transmissionslayout, med gearkassen anbragt mellem motor og differentiale. Det

komplette aggregat var hentet hos Alfa Romeo's sportsvognsmodel 33 TT 3. Heller ikke X-modellen fik medvind, og sidst på 72-sæsonen tiltrådte man det tekniske tilbagefald og præsenterede en let og ukompliceret model »721 G«, baseret på mærkets F2-vogn.

Nye sikkerhedsbestemmelser

Den løbende tekniske udvikling finder til stadighed sted indenfor de rammer, GP-reglementet sætter. I 1973 er der indført en række reglementsændringer, der især tager sigte på at øge sikkerheden på bane.

Forskrifterne for karrosseriets ydermål byder på enkelte ændringer. Den maksimale bredde mellem hjulene er ændret fra 110 til 140 cm. Foran forhjulene må bredden maksimalt være 150 cm, stabiliseringsplanet ved baghjulene må højst være 110 cm, og højden her maksimalt 80 cm. Omkring brændstoftankene foreskrives anvendt sandwichmateriale i mindst 10 mm tykkelse med yderbeklædning af 1,5 mm aluminium. Brændstoftankens kapacitet begrænses til 250 liter. Den tilføjede minimumsvægt, der i 1966 fastsattes til 500 kg, er senere steget i takt med de vægtrævendende sikkerhedsforanstaltninger. I 1970 blev den 530 kg, i 1972 550 kg og i 1973 vil den være 575 kg. En del af de nye forskrifter er inspireret af den »sikkerhedsracer«, Pininfarina byggede i samarbejde med det schweiziske blad Automobil Revue i 1968, men man er ikke gået helt så radikalt til værks. Også på sportsområdet bliver der ofte tale om kompromisløsninger.

GP-sporten kunne måske, med lidt god vilje, også blive et prøveområde for ny sikkerhedsteknik, men så vidt skal man ikke forstå de nye bestemmelser. Og sporten går videre — med hæmningsløs kørerforgudelse og hårdkogt reklame som dominerende elementer. En vis teknisk interesse kan GP-vognene vel aftvinge, men man skal ikke satse på 1973 som en »god årgang«, snarere som en af de jævne i en jævn periode. ■

drømmebil

(Fortsat fra side 21)

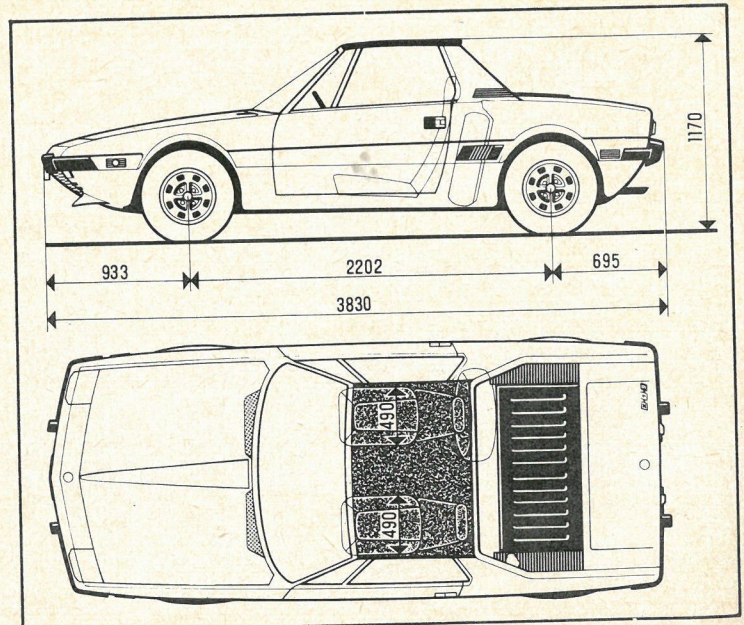
Vægtfordelingen med én person i vognen er 42 % på forhjulene og 58 % på baghjulene. Med fuld belastning bestående af to personer og bagage både i forreste og bageste bagagerum er der 43 % på forhjulene. Vognens egenvægt er 880 kg køreklar, og den tilladte nyttelast er 200 kg.

Radiatoren til kølesystemet ligger foran i vognen, og der benyttes naturligvis en thermostatstyret elektrisk ventilator. Foran på vognen under luftindtaget sidder en spoiler, der skal

forhindre, at forvognen løfter sig ved de større hastigheder.

Selvfølgelig er det en såkaldt egoistvogn med plads til kun to personer, men det er både en hyggelig og fornøjelig bil, og under normale betingelser også en sikker bil. På glat vej skal man være ekstra forsigtig, men jeg tror nu også den er til at tumle på en vintervej, blot man ikke bærer sig helt tåbeligt ad. Ifølge de italienske priser skulle prisen i Danmark også ligge mellem 128 Coupé og 124 Coupé, formentlig ca. 55.000 kr.

Den nye FIAT sportsvogn er forholdsvis lille, som det fremgår af disse målkitser, men pladsen i kabinen er meget passende. Dog kan det knibe med lofthøjden for de granvoksne, som nemt kommer i berøring med styrtøjens kant.



Simpelthen suveræn!

Toyota Corolla nu Danmarks mester for 4. gang.



Danmarks bedste bil til under 30.000 kr.

Ved hurtig beslutning kan De gøre et kup og få en Corolla til gammel pris - eneste bil til kr. 29.974 kr., med fuldt sikkerhedsudstyr. 73 heste, 150 km/t, el-opvarmet bagrude, vekselstrøms-dynamo. FDM's testrapport vil overbevise Dem.

Det er aldrig sket før. At DM for 4. gang er gået til samme bilmærke. Men TOYOTA COROLLA med Henning Christensen og Poul Erik Møller blev igen i år nr. eet.



Vinderlisten for de 4 år ser sådan ud:

1968

Gruppe 1: 0-1150 cc
Nr. 1: TOYOTA COROLLA
Nr. 2: Austin Cooper
Nr. 3: Austin Cooper

1969

Gruppe 1: 0-1150 cc
Nr. 1: TOYOTA COROLLA
Nr. 2: Austin Cooper
Nr. 3: Austin Cooper

1970

Ingen deltagelse

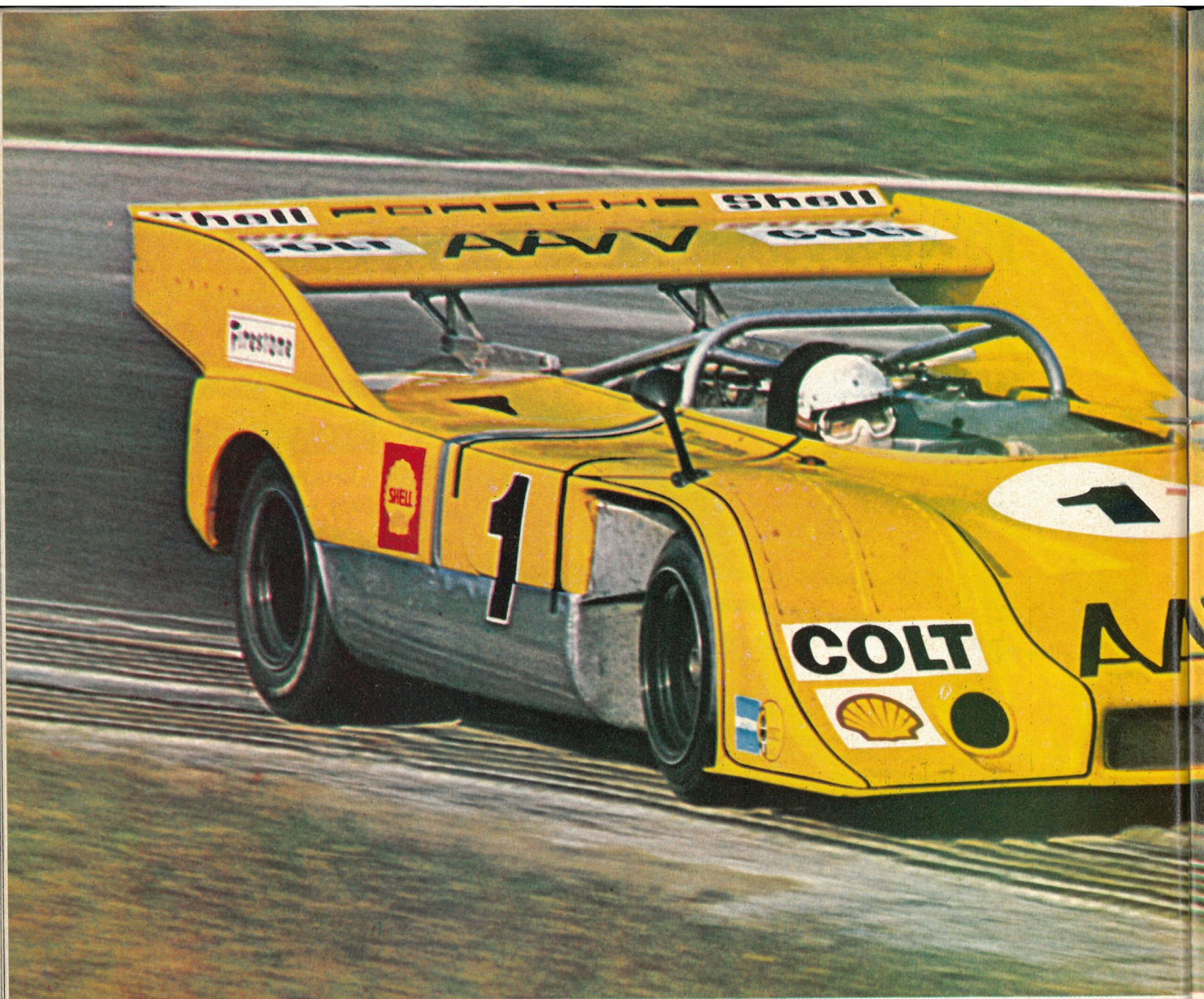
1971

Gruppe 1: 1150-1600 cc
Nr. 1: TOYOTA COROLLA
Nr. 2: Datsun 1600 SS
Nr. 3: Alfa Romeo 1600 Super

1972

Gruppe 1: 1150-1600 cc
Nr. 1: TOYOTA COROLLA
Nr. 2: Ford Escort Sport
Nr. 3: TOYOTA COROLLA

TOYOTA COROLLA



En rigtig krudt tønne

■ Porsche's 5-liters »917«, der præsenteredes i foråret 1969, og sikrede mærket VM-titlen de to følgende år, gled definitivt ud af sportsvognsmesterskabet, da motorernes slagvolumen fra nytår 1972 blev begrænset til 3 liter. Mange var dengang tilbøjelige til at afskrive modellen og overlade resten til historien. Dens overlegne præstationer i to sæsoners VM-løb var også nok til at sikre den en præsentabel plads på det sted. Porsche trak sig officielt ud af bane-sporten, og overlod det til privatkørere at benytte de tiloversblevne 917-modeller i Can-Am-løbene og i den europæiske »Interserie«, hvor der var frit slag for motorstørrelsen. Noget skulle vognene jo bruges til...

Men i det lange løb kunne fabrikken alligevel ikke lade det blive ved det. Så tidligt som i august 1969 havde man fremstillet en speciel, åben »spyder«-version til Can-Am serien. I 1971 sikrede Jo Siffert sig flere pæne placeringer, trods vognens underlegne effekt overfor konkurrenternes 7- og 8-liters V8 motorer, og i 1972, da sportsvogns-VM var lagt på hylden, kunne fabrikkens teknikere koncentrere anstrengelserne om at tage kampen op for alvor.

Resultatet så man på den canadiske Mosport-bane i juni, hvor Mark Donohue stillede til start med en helt ny 917-version. Motorens slagvolumen var stadig 4,5 liter, men effekten var ved hjælp af to turboladere øget fra 560 til 850 hk, og Porsche var for første gang jævnbyrdig med konkurrenterne. Den nye vogn tegnede sig for den bedste træningstid foran de hidtil næsten altdominerende McLaren-vogne, og kun et langvarigt depotstop tvang Donohue til at nøjes med en andenplads. I sæsonens andet løb, Road Atlanta,

TEKNISK PORTRÆT

Porsche 917-10

Med omkring 1000 hk og en vognvægt på 8-900 kg har Porsche's seneste turboladede 917-model placeret sig hinsides tredivernes gigantiske GP-racere og der er mere effekt i vente til 1973-sæsonen. Men der er andet

end chokerende effekttal og halsbrækkende accelerationsværdier i den nye »turbo-917«. Den placerer sig også teknisk som en af de senere års mest bemærkelsesværdige konstruktioner.

blev Donohue sat ud af spillet af et træningsuheld, og en ny og i denne sammenhæng uprøvet kører, George Follmer, måtte overtage vognen. Han kørte den til gengæld til en sikker sejr, og det blev indledningen til en lang række triumfer, der endte med at give Follmer og Porsche en sikker sejr i årets mesterskab.

På den europæiske front deltog Leo Kinnunen og Willi Kauhsen med tilsvarende vogne, og Kinnunen sikrede sig Interserie-mesterskabet.

Turboladeren

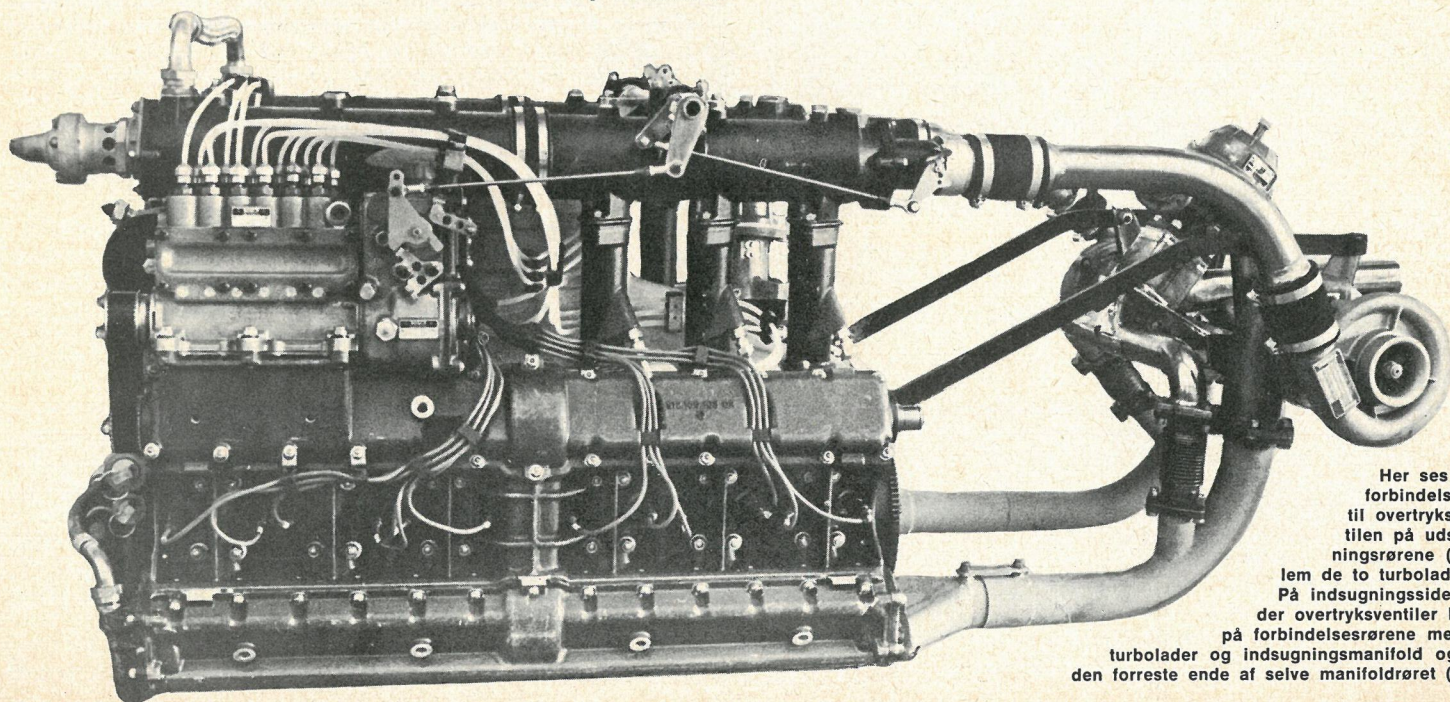
Kompressormotorer hører med i bilsportens lidt ældre historie, men har været trængt i baggrunden i en årrække på grund af de gældende begrænsninger og regler for motorstørrelsen. Turboladeren betegner i virkeligheden en ny udgave, hvor kompressoren ikke drives mekanisk, men er koblet sammen med en turbine, der trækkes af motorens udstødningsgas. Turboladere er også set før, bl. a. på Indianapolis, men Porsche's væsentligste fortjeneste i den sammenhæng er, at man har afstemt turboladeren således, at motoren er blevet anvendelig til baner med »landevejskarakter«, med mange sving og hyppige gearskift.

Den side af sagen, og turboladerproblematikken i det hele taget, vender vi tilbage til i en artikel i næste nummer; her skal det blot nævnes, at Porsche's hemmelighed øjensynligt er et moderat lade-tryk (1,0-1,4 atmosfærer) og et nøje afstemt system af overtryksventiler, der afbøder noget af den træge reaktion på gaspedalen, som ellers er turbolader-motorens væsentligste svaghed.

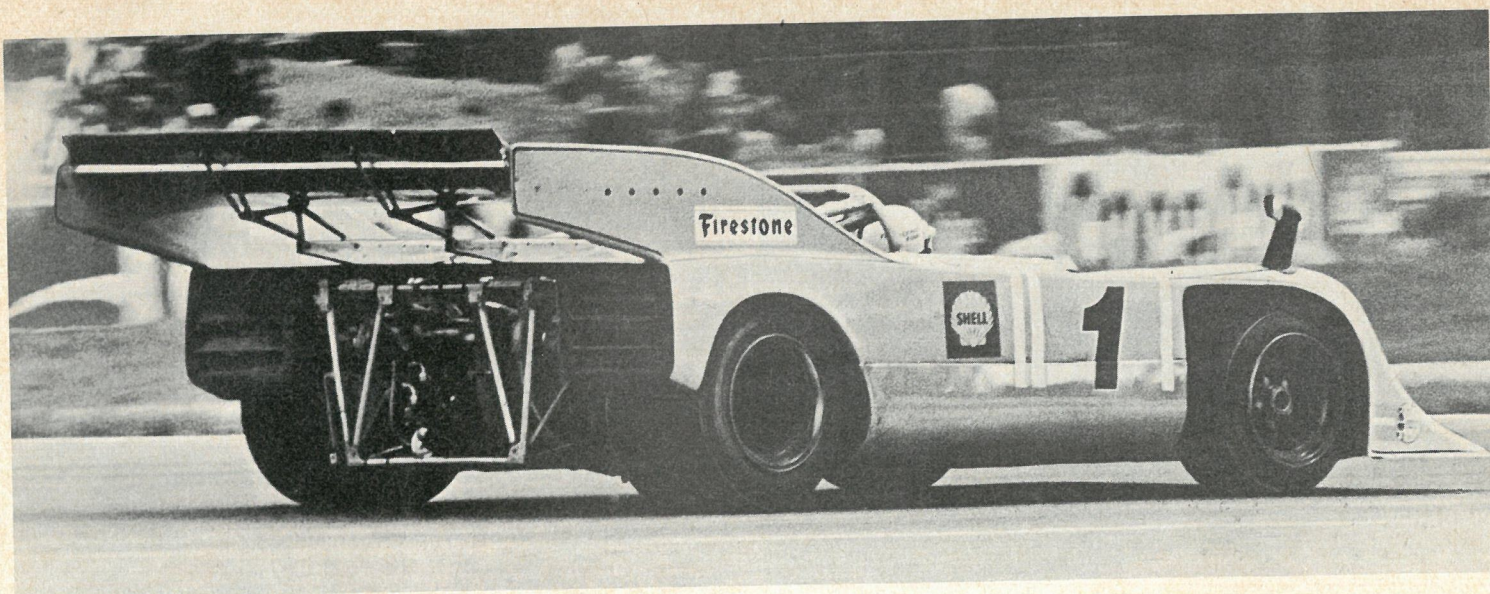
Fabrikken opgiver selv en maksimaleffekt på 850 hk ved 8.000 o/min. og et maksimalt drejningsmoment på 85 kpm ved 6.600 o/min, men det forlyder også, at effekten ved passende indstilling af ventilerne kan presses op på omkring 1050 hk; formentlig går det så i nogen grad ud over drejningsmomentet i den nederste del af



Af Benny Christensen

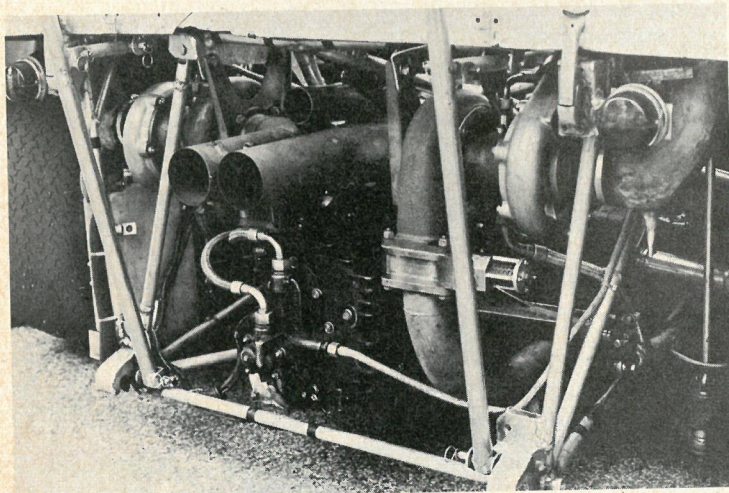
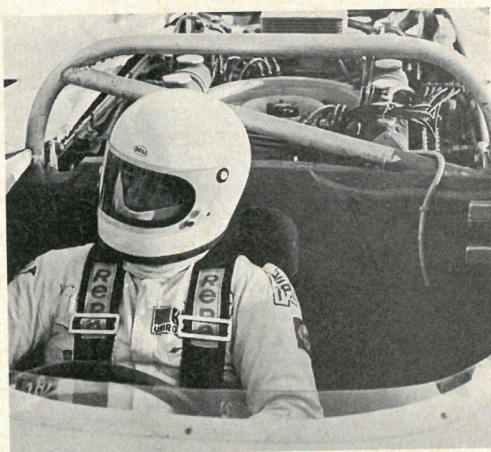


Her ses rørforbindelserne til overtryksventilen på udstødningsrørene (mellem de to turboladere). På indsugningssiden er der overtryksventiler både på forbindelsesrørene mellem turbolader og indsugningsmanifold og på den forreste ende af selve manifoldrøret (t.v.).



Efter reglementet er disse vogne 2-personers, men der er nu ikke meget plads i det lille »badekar« foran den store motor.

Sådan sidder turboladerne monteret i hver side bag motoren. Bemærk også gitterværket til stabiliseringsplanet, som er justerbart.



Motor: 12-cylindret boxer, boring 85 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 4494 ccm. Motoreffekt 850-1000 hk. Luftkøling. 4 overliggende knastaksler, 2 ventiler pr. cylinder. 2 stk. Eberspächer turboladere, direkte benzinindsprøjtning.

Transmission: Tør tre plade-kobling, 4-trins gearkasse med Porsche ringsyncromesh. Spærredifferentiale.

Chassis: Gitterramme i aluminiumrør. Forhjulsophæng med dobbelte tværsvingarme, baghjulsophæng med tværsvingarme og langsgående reaktionsarme. Skruetjeder ved alle 4 hjul. Tandstangsstyring. To-kreds bremsesystem med skivebremsere på alle hjul.

Mål og vægt: Akselafstand 2316 mm, sporvidde 1620 mm/1586 mm, total længde 3950 mm, bredde 2100 mm, højde (u. styrbøjle) 730 mm, frihøjde 100 mm. Vendediameter 13 m. Vægt (tør) 750 kg. Brændstofbeholdning 300 liter.

En rigtig krudt tønne

(Fortsat fra forrige side)

omdrejningsområdet. Til 1973-sæsonen regner man med at have en ny 5,4-liters version klar, og 1200 hk skulle i så fald være indenfor rækkevidde.

Da vognvægten samtidig er holdt nede på omkring 750 kg (i tom tilstand) eller 900-950 kg med kører og brændstof, kommer der ret usædvanlige præstationer ud af det. Fabrikken angiver nogle (beregne) accelerationstider, som ikke helt ligner dem, man er vant til at se i mere fredelige prøveførsler her i bladet eller andetsteds:

0-100 km/t: 2,2 sekunder

0-200 km/t: 5,3 sekunder

0-300 km/t: 11,2 sekunder

Tophastigheden er med den normale udveksling 330-340 km/t og benzinforbruget ligger på lidt over 1 km/liter.

Aerodynamisk assistance

Det siger sig selv, at en så høj motoreffekt ikke lader sig overføre til vejbanen helt uden problemer. Selv om en væsentlig bid af vognens 8-900 kg hviler på de drivende baghjul, kan det være lidt nok, når effekten skal udnyttes fuldt ud. Derfor har man her, som andre har gjort det tidligere, måttet gribe til aerodynamiske hjælpemidler for at få det fornødne tryk på drivhjulene. Et karakteristisk træk ved den nye 917 er det velvoksne »stabiliseringsplan«, der er anbragt allerbagest, et godt stykke bagved baghjulene. Ved denne placering langt tilbage opnår man, at det ekstra tryk ved baghjulene bliver større end den påvirkning, der virker på selve planet under kørslen. Til gengæld vil kræfterne på planet også på denne måde forsøge at vippe forhjulene i vejret, og der må derfor sørges for en omhyggelig aerodynamisk udformning af frontpartiet for at sikre, at der også bliver ved med at være tilstrækkelig megen belastning på de styrende hjul.

Ved 250 km/t giver »planet« en ekstra baghjuls-belastning på omkring 600 kg, ved 300 km/t er den omkring 1000 kg – altså højere end vognens egen vægt. Og som vanligt er de tal, Porsche opgiver, ikke blot udtryk for formodninger. Tingene er prøvet i vindtunnel.

Dækkene er også et kapitel for sig, og vistnok indehavere af øjeblikkets bredderekord med 19 tommer – eller knap en halv meter.

Gammelkendt konstruktion

Trods den voldsomme effektforøgelse er det bemærkelsesværdigt lidt, der har måttet ændres på konstruktionens grundbestanddele. Det afspejles også i vægten, der ikke er nævneværdigt højere end for den første Can-Am vogn fra 1969. Den bærende rygrad er fortsat en gitterkonstruktion i svejste aluminiumrør, hjulophængene følger det gængse mønster. Gearkassen, der har 4 trin, er blevet forstærket, og det har nødvendiggjort en beskedne forøgelse af akselafstanden (fra 2300 til 2316 mm). Men disse kendsgerninger siger også en hel del om de reserver, der lå i den oprindelige 917-konstruktion.

Kan De se fuldtstop tavlen



12

S.E.V. MARCHAL

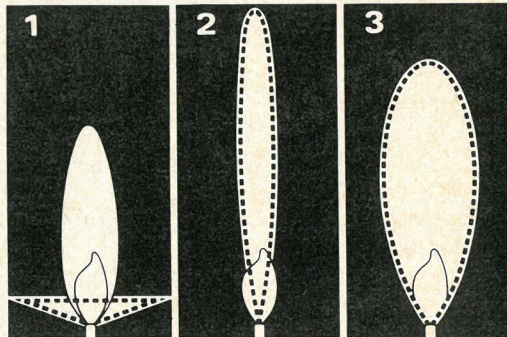
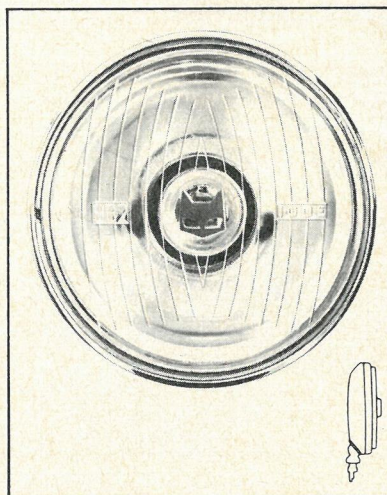
Nej vel? Men den er der. Længere fremme og længere ude i siden end Deres lygter rækker. Med S.E.V. Marchal ekstralygter kan De nå at se cyklisten, fodgænger, vejsvinget, færdselstavlen osv. - i tide. Det er ekstra sikkerhed.



S.E.V. MARCHAL

- også sportskørere vælger Marchal

ENEIMPORT: SIMONSEN & NIELSEN



1. Kurve/tågelyste: Med ekstremt godt lys, stor sidespredning på 122°.
2. Fjernprojektor: Giver et enestående langt og kraftigt lys med en rækkevidde på ca. 500 m.
3. Langtlyslyste: Langtrækkende lys med stor sidespredning. 42° lysvinkel, rækkevidde 400 m.

Tre Danmarks mestre



Erik Høyer, Danmarks mester for syvende gang. Klassen over 1300 cc Gr. 2, Ford Escort.



Leif Petersen, nybagt Danmarks mester. Klassen 0-1300 cc Gr. 2, NSU 1200 TT.



Castrol GTX 20W/50 med flydende Wolfram. Castrol A/S, Esplanaden 7, 1263 København K.

Lykke er en LUN BIL

Mange har sikkert skulet misundeligt til den forudseende bilejer, der selv i den strengeste frost kan sætte sig ind i en varm vogn hver morgen.

En iskold og tilsneet bil er noget af det, bilister frygter mest. Det er både ubehageligt, usundt og farligt at skulle køre med sådan et »apparat«, men på vore breddegrader er det uundgåeligt, hvis man ikke tager sine forholdsregler. En opvarmet, ventileret garage er naturligvis en god løsning, men problemerne kan også klares med en bilvarmer. Læs her hvilke muligheder, der er.

Af H. Raahauge

■ Har De problemer med koldstart? Er De træt af at skulle sætte Dem i bilen med overfrakke på? Kniber det med at holde vinduerne fri for is? Hvis disse eller lignende problemer forfølger Dem om vinteren, er det måske værd at overveje, at få installeret en motor- eller bilvarmer i vognen.

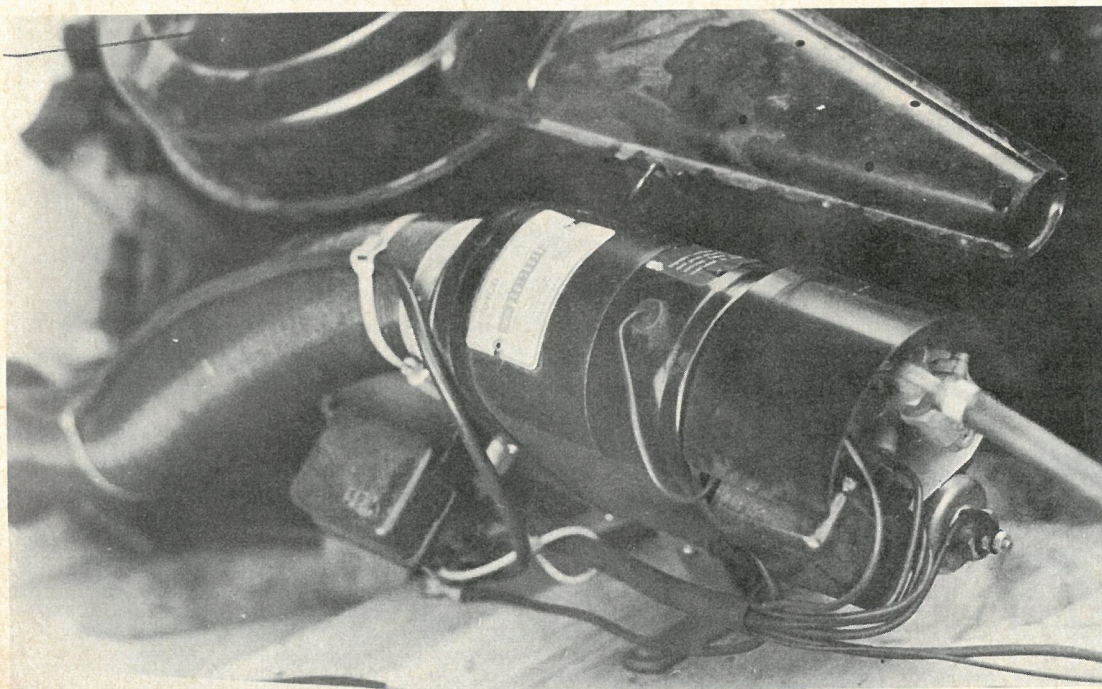
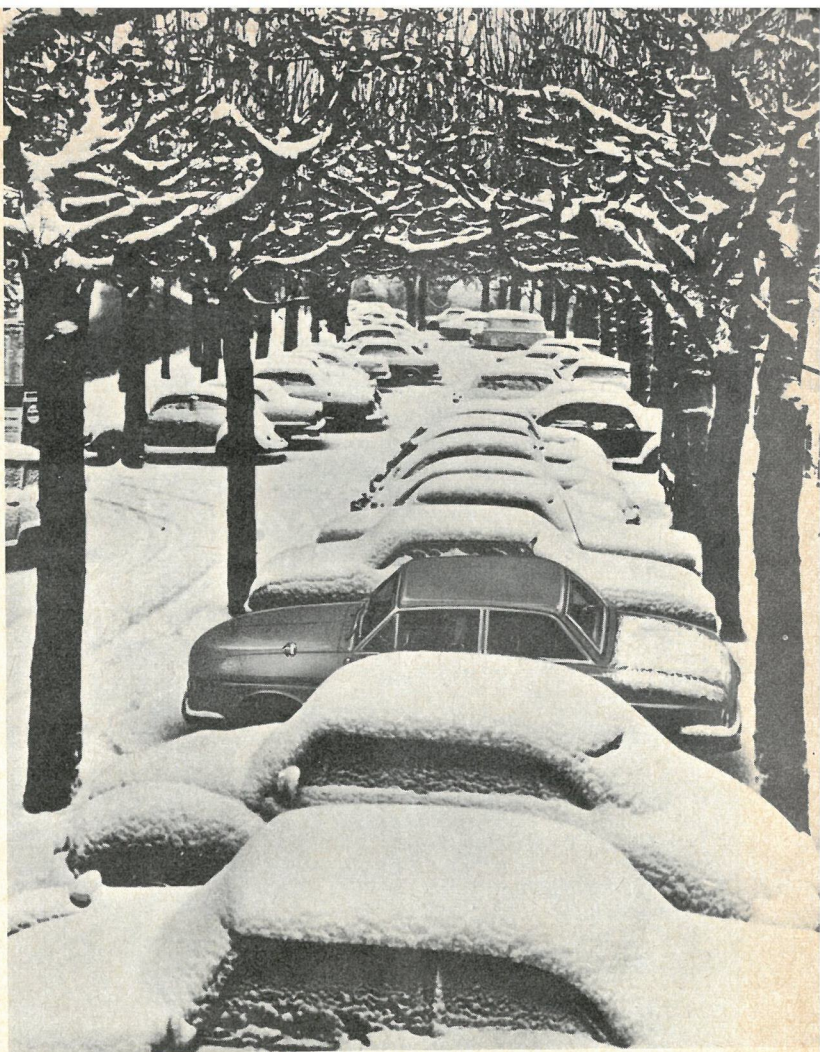
Ønsker man blot en lettere og blidere start for motoren, og har

man 220 volt til sin rådighed, hvor man parkerer, er et elektrisk varmelegeme i kølevands-systemet en løsning. Det er forholdsvis billigt, men afhængigheden af strømforsyning er en væsentlig ulempe.

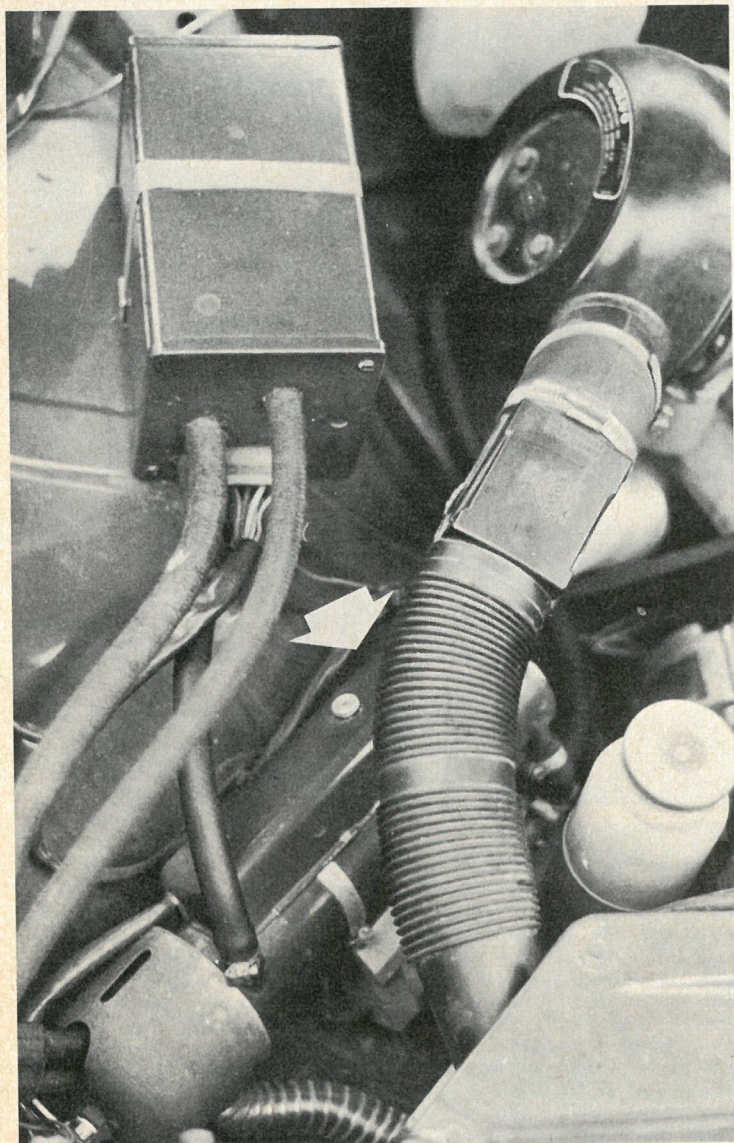
En mere effektiv, men unægteligt også noget dyrere løsning er en rigtig bilvarmer, der ved forbrænding af benzin eller dieselolie sender opvarmet luft ind i kabinen og samtidigt opvarmer kølevandet. Denne udførelse virker udmærket, men er ret pladskrævende med sine tykke forbindelsesrør; derfor har man også udviklet bilvarmere, der opvarmer kølevandet og sender en del af det gennem bilens almindelige varmeapparat, mens resten sendes til motorblokken. Derved fylder de mindre, idet man undgår luftslangerne til og fra kabinen.

En vigtig forudsætning for en bilvarmers funktion er, at der er strøm på bilens batteri. Bilvarmerens strømforbrug er 50-100 Watt, altså svarende til et par forlygter. Dette ekstraforbrug, som falder sammen med det øvrige større strømforbrug om vinteren, kan medføre, at opladning af batteriet er nødvendig af og til. Af øvrige vedligeholdelsesforanstaltninger på bilvarmeren kan nævnes et årligt service-efter-syn, hvor dyserne og gløderøret efterses og renses.

◀ En bilvarmer tager temmelig meget plads op, og det kan være vanskeligt at få ført den tykke varmluftslange (t.v.) ind i kabinen på en fornuftig måde. Den viste model (Bahco 3500) opvarmer både kabinen og motorens kølesystem.



Lykke er en...



Risiko for bilbrand?

I de senere år har der været en del tale om en mulig forbindelse mellem nogle bilbrande og benzindrevne bilvarmere. Statens Biltilsyn oplyser, at det drejer sig om 3-4 brande pr. år alene i København. Disse brande optræder som regel altid efter et bestemt mønster: Ilden bryder ud 15-30 minutter efter at varmeren er gået i gang, og det drejer sig næsten altid om ukorrekt installerede anlæg, hvor benzintilførslen er udført med gummislanger, uden at der er taget hensyn til risikoen for gennemgnaving, hvor de føres gennem stålpladerne.

Selve anlæggene er godkendt af Statens Biltilsyn, men det behøver installationen ikke. Nye anlæg installeres dog kun af værksteder, som importøren har godkendt, og man skal derfor navnlig være på vagt overfor anlæg, der er installeret for nogle år siden eller flyttet

◁ Her har man undgået de tykke luftslanger til kabinen ved at lade bilens eget varmeapparat sørge for »den indre varme« (Webasto WP 1020). Pilen viser brænderens placering.

af et ikke-autoriseret værksted.

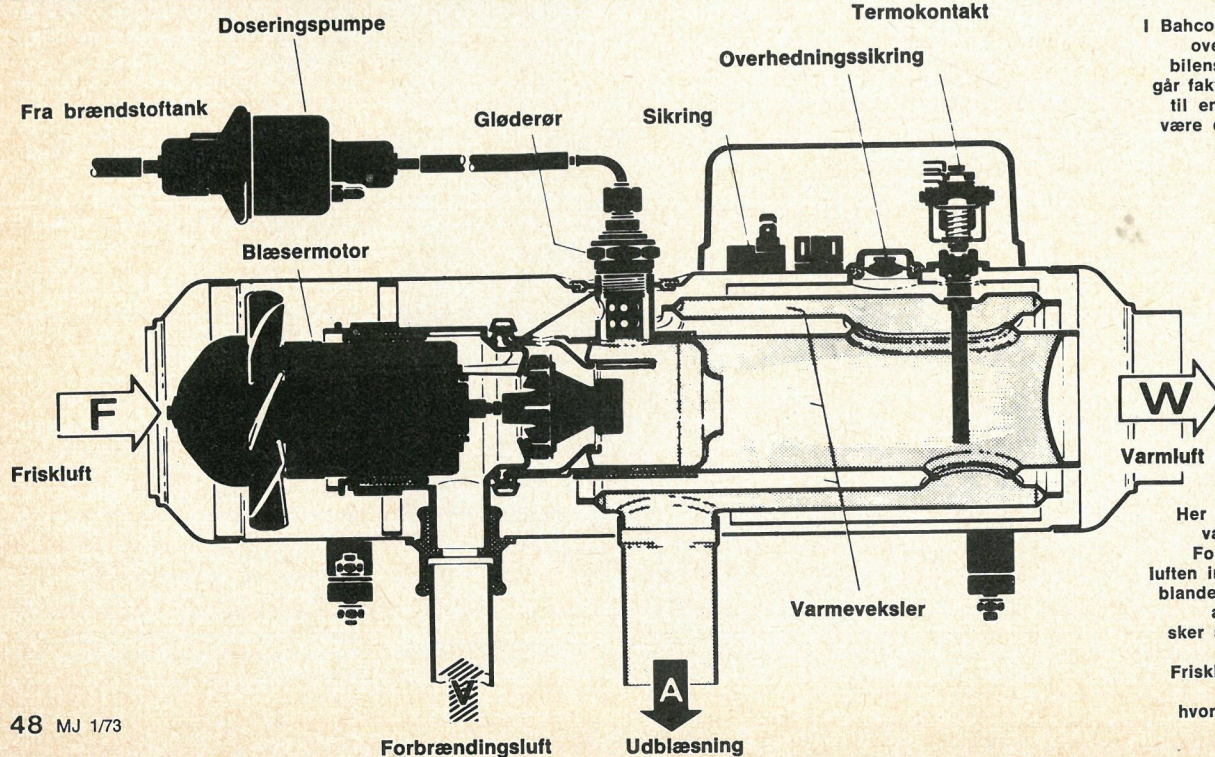
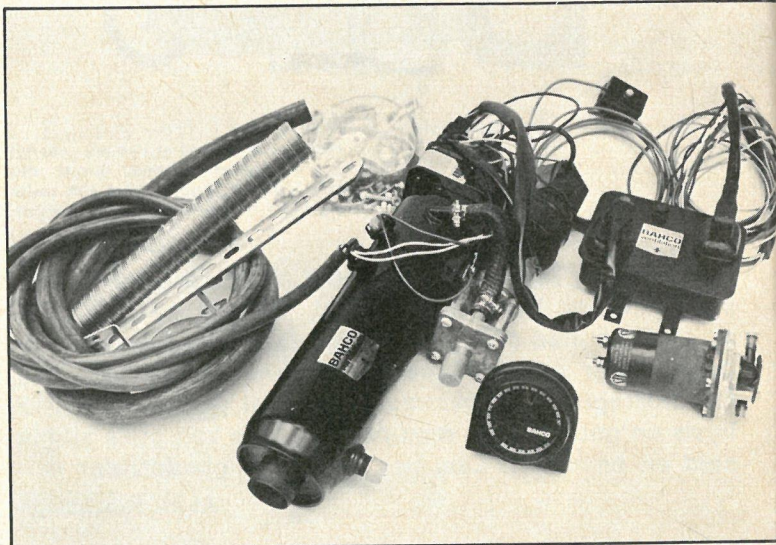
Hos Statens Biltilsyn anbefaler man et frivilligt syn, hvis folk er i tvivl om installationen er foretaget forsvarligt. Man gør endvidere opmærksom på, at brand også kan opstå under kørslen, hvis anlægget er defekt.

Er man villig til at ofre et vist beløb for at få en varm velkomst af sin bil hver morgen, er dette altså i dag muligt. Man skal dog være klar over, at bilvarmere kræver regelmæssig service, og at det kan være vanskeligt at finde plads i de fleste mindre biler.

Sammenholdes lejen for en opvarmet, ventileret garage med udgifterne til en bilvarmer, vil disse over 3-4 år blive de samme, og herefter vil bilvarmeren være billigere end garagelejen. Samtidig har man jo med en bilvarmer sin »garage« med sig overalt.

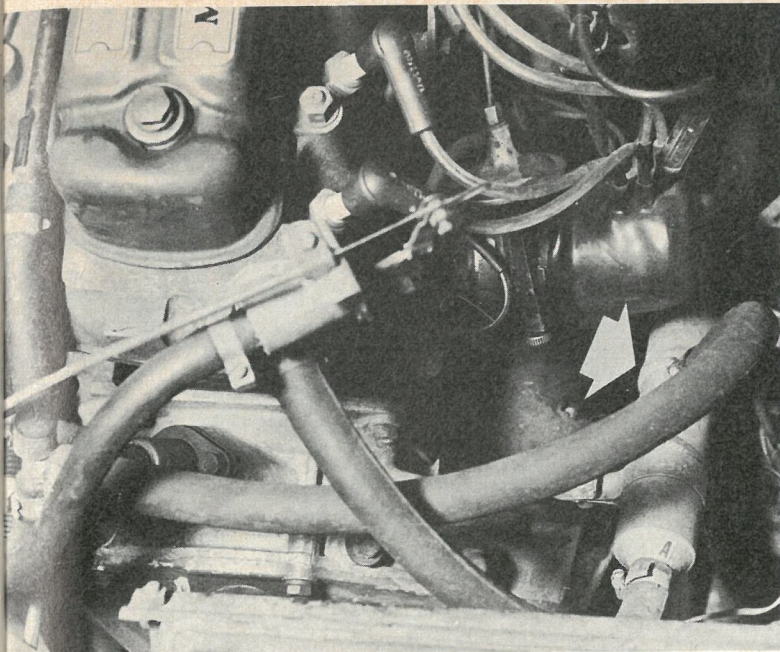
Andre hjælpemidler i kulden

I de senere år er der kommet andre hjælpemidler for bilisterne, så vinteren bliver lettere at komme igennem. Det drejer sig først og fremmest om varmetråde i bagru-



△ I Bahcos nyeste model 4000 har man overladt kabinopvarmningen til bilens eget varmeapparat. Der indgår faktisk en forfærdelig masse dele til en bilvarmer, og det vil sikkert være de færreste, der selv tør gå i gang med monteringen.

Her illustreres princippet i en bilvarmers funktion. (Eberspächer). Forbrændingsluftblæseren sender luften ind i brændkammeret, hvor den blandes med brændstof og antændes af gløderøret. I varmeveksleren sker selve forbrændingen, og herfra ledes udstødningen bort. Friskluftblæseren sender den friske luft hen over varmeveksleren, hvorefter den ledes ind i kabinen.



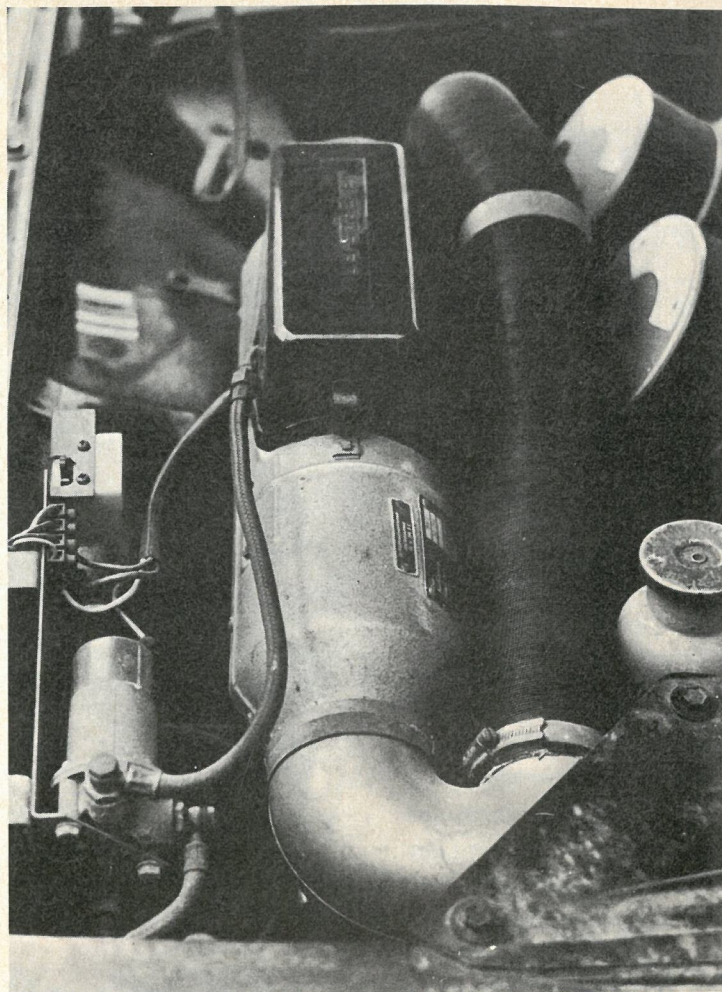
den. Der er kommet flere forskellige sæt til eftermontering på bagruden af biler, der ikke har indstøbte varmetråde.

Det sidste skud på stammen er et el-opvarmet bilsæde. Saab lancerede de opvarmede sæder sidste år, men nu er der også kommet et sædeovertræk, Hos Spot, som hævedes at kunne varme sædet op.

Fælles for disse varmeanordninger er, at de kræver meget strøm, og det er derfor helt nødvendigt, at motoren er igang, når de anvendes. Man skal altså stadig ind og sidde på det kolde sæde ved start om morgenen, men man behøver ikke at varme sædet op med sin egen ryg.

Som eksempel på et 220 volts varmelegeme til opvarmning af motorens kølesystem vises her en Q-varmer. Pilen angiver selve varmelegemet, som afleverer varmt vand til topstykket gennem den nærmeste slange, og trækker koldt vand fra kølerens nederste vandkasse gennem den anden slange. En stikdåse til 220 volt er fast monteret på vognen.

En Eberspächer bilvarmer giver et godt indtryk af størrelsesforholdet mellem de indgående komponenter. Fra venstre mod højre ses brænder og varmeveksler, luftslange til kabineopvarmning, og brændstofpumpe og elektriske tilslutninger.



Flere muligheder at vælge mellem:

Q-varmer

Universal motorvarmer til lysnettilslutning (220 volt vekselstrøm). Fin-des i 2 størrelser 500 watt til 460 kr. og 1000 watt til 603,75 kr. (excl. montering). Hovedforhandler: Hans Lystrup, Herlev Hovedgade 197, 2730 Herlev.

Bahco type 3500

Motor- og kabinevarmer til benzindrift. Varmekapacitet: 2700 kcal/time, heraf 1900 kcal/time som varmluft til kabine og 800 kcal/time til kølevand. Benzinförbruk ca. 0,5 l/time. Tidsur med indtil 18 timers gang. Pris: kr. 2.052,75 excl. montering.

Bahco type 4000

Motor- og kabinevarmer til benzindrift. Varmekapacitet: 3500 kcal/time afgives til kølevandet, der cirkuleres med indbygget pumpe. Kabinen opvarmes af vognens eget varmeapparat. Benzinförbruk: 0,55 l/time. Tidsur med indtil 18 timers gang. Pris kr. 2.052,75 excl. montering.

Bahco type 3000 D

Motor- og kabinevarmer til dieseldrift. Varmekapacitet: 3000 kcal/time, heraf 2100 kcal/time som varmluft til kabinen og 900 kcal/time til kølevand. Olieförbruk: 0,5 l/time. Tidsur med indtil 21 timers gang. Pris: kr. 2.387,25 excl. montering. Importør: A/S Bahco, Gladsaxe Møllevej 21, 2860 Søborg.

Eberspächer BN 2 og BL 2 ZW

Motor- og kabinevarmer til benzindrift. Varmekapacitet 3200 kcal/time, heraf 2000 kcal/time som varmluft til kabine og 1200 kcal/time til kølevand. Benzinförbruk: 0,58 l/time. Tidsur med indtil 22 timers gang. Pris: Ca. 2.400 kr. excl. montering (afhængig af vognmærke). Importør: Robert Bosch A/S, Telegrafvej 1, 2750 Ballerup.

Webasto WP 1020-04

Motor- og kabinevarmer til benzindrift. Varmekapacitet: 4500 kcal/time afgives til kølevandet, der cirkuleres med indbygget pumpe. Kabinen opvarmes af vognens eget varmeapparat. Olieförbruk: 0,85 l/time. Tidsur. Pris: kr. 2.095,30 excl. montering.

Webasto 2350-02

Motor- og kabinevarmer til dieseldrift. Varmekapacitet: 3500 kcal/time afgives til kølevandet, der cirkuleres med indbygget pumpe. Kabinen opvarmes af vognens eget varmeapparat. Olieförbruk: 0,50 l/time. Tidsur. Pris: kr. 2.756,55 excl. montering. Importør: Brødrene Vestergård, Stamholmen 165, 2650 Hvidovre.

De får mange fordele

ved at tegne abonnement på MOTOR-journalen

Vi håber, De er blevet så begejstret for MOTOR-journalen, at vi kan regne Dem blandt vore faste læsere; og vi vil garantere Dem, at bladet bliver endnu bedre og endnu mere omfattende. Derfor synes vi, De skulle tegne et abonnement med det samme. Så kommer bladet automatisk med posten hver måned, så snart det er trykt, og De risikerer ikke at gå glip af et nummer. Det er tilmed billigere: Kun 50 kr. for et helt år (12 numre), så De sparer næsten en tier. Nedenstående kupon kan benyttes til bestillingen. Klip den ud, udfyld bagsiden og send den i dag. Vi betaler porto. (Hvis De nødig vil klippe i bladet, kan De blot sende et brev eller brevkort).

Postbesørges
ufrankeret.
Modtageren
betaler
porto.

**Forlaget
Skandinavisk Motor Presse
Gladsaxe Møllevej 26
2860 SØBORG**

64

Har De sikret Dem en årbog?

– ellers er det skam på høje tid.

»MOTORSPORTEN i tekst og billeder« giver en dejlig oversigt over både den danske og den udenlandske motorsport i det forgangne år, og med sine resultatlister og saglige informationer er den meget værdifuld som opslagsbog. Den må De også have i Deres »motor-bibliotek«.

Se årbogen hos Deres bladhandler eller indsend kuponen

Undertegnede bestiller herved

..... stk. **MOTORSPORTEN i tekst og billeder 72/73** à kr. 14,75.

☐ årsabonnement på **MOTOR-journalen** fra nr. 197 kr. 50,-

..... stk. **»Årets racerplakat«** à kr. 15,-.

Beløbet er ☐ vedlagt i check ☐ indbetalt på giro 6 25 07

☐ ønskes opkrævet (ikke i Norge!)

OBS. Opkrævning koster 5 kr. ekstra! Spar dem ved forudbetaling.

Navn _____

Gade/vej _____

Postnummer, by _____

MOTORSPORTEN

i tekst og billeder 72/73

ÅRBOG
Kr. 14,75

Vi kører årets motorsportsmænd
Tom Belsø's debut i formel 2
1000 hestekræfter i Turbo-Porschen
VM for formel 1 og sportsvogne
Stort interview med Jackie Stewart
Jaguars bedrifter gennem 50 år
Sådan er den nye verdensmester
Løbskalender og DM-klasser for 1973



116
sider!

Årets racerplakat



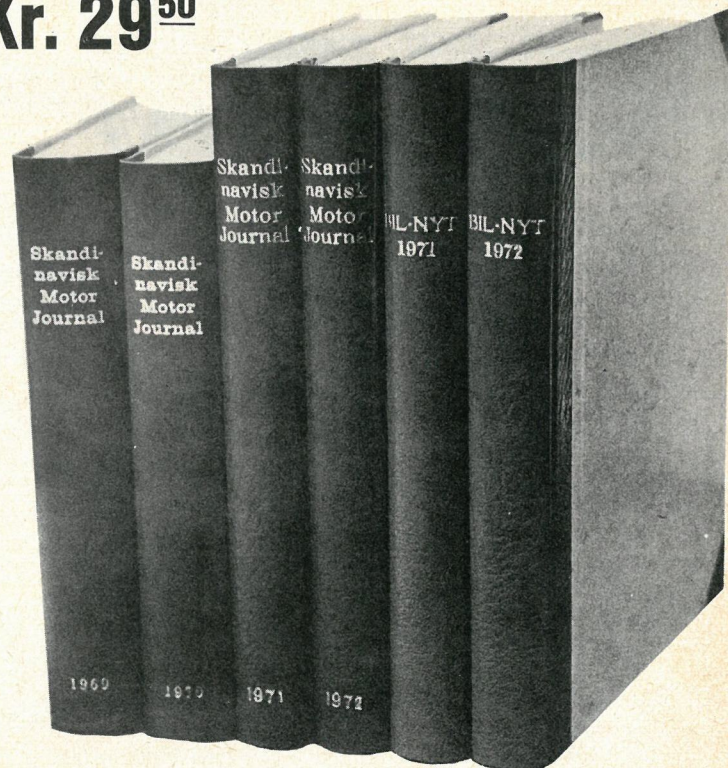
Årets racerplakat er en spændende situation fra Jyllands Ringen, hvor Danmarks-mesteren Erik Høyer i sin Ford Escort RS 1800 går først ind i »Handelsbanken-svinget« foran bl. a. Jens Winther, BMW 2800 CS og Aage Buch-Larsen, Ford Escort RS 1600. Planchen er trykt på krideret papir i lækre farver og stort format (64x90 cm). En flot vægdekoration – en dejlig gave til enhver motorsports-interesseret.

Send kuponen i dag! Den er lige til at lægge i postkassen – vi betaler portoen.



Kr. 29⁵⁰

Indbinding af Deres værdifulde motorblade



Vi kan tilbyde indbinding af BIL-NYT og Skandinavisk Motor Journal i et solidt og fornemt bogbind med kunstlæder og guldtryk for 29,50 kr. (+ porto). Derved bliver Deres blade en holdbar og værdifuld opslagsbog, som tilmed pynter på reolen. Også tidligere årgange medtages, og vi kan supplere med manglende numre siden 1966. Send Deres blade godt emballeret og med tydelig afsender til SKANDINAVISK MOTOR PRESSE, Gladsaxe Møllevej 26, 2860 Søborg. Bladene må være indsendt inden den 15. februar. Bøgerne returneres normalt pr. efterkrav – og der må regnes med en ekspeditionstid på et par måneder.

Også ældre årgange

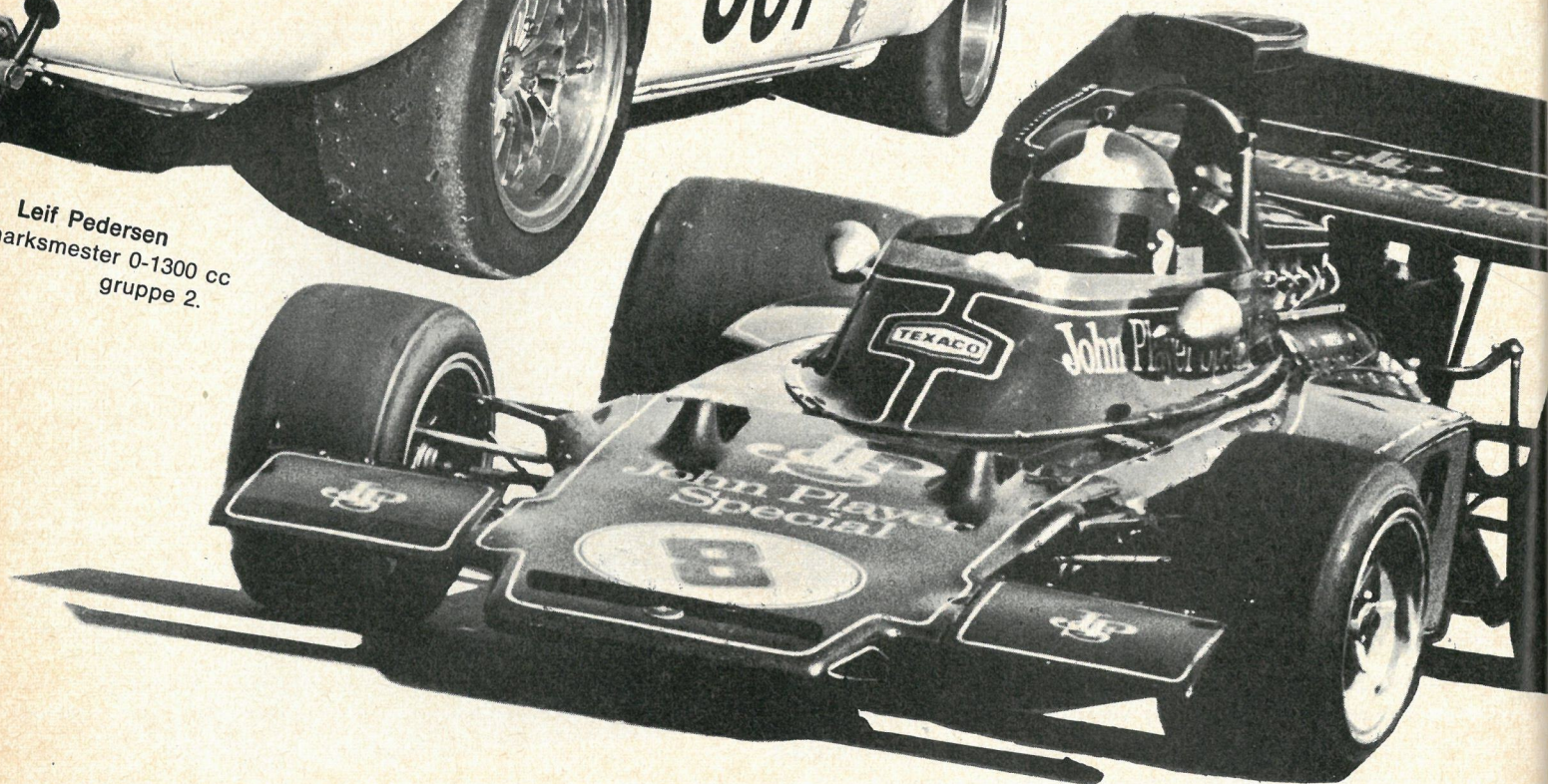
Som nævnt medtager vi også ældre årgange til indbinding, men vi vil på forhånd gøre opmærksom på, at **Skandinavisk Motor Journal 1969** har varierende størrelser, så de ikke kan renskæres til en pæn bog med lige store blade, uden at noget af teksten forsvinder. Vi har haft en del reklamationer på grund af dette, men indbindingen kan ikke gøres pænere.

Vinderne ved, de skal vælge Firestone, når sejren skal køres hjem...



Leif Pedersen
danmarksmester 0-1300 cc
gruppe 2.

Det er ikke tilfældigt,
at danmarksmesteren og
verdensmesteren kører på Firestone -
dækket med det perfekte vejgreb.
Det er heller ikke tilfældigt, at vi
andre føler os trygge
med Firestone på vognen.
Vinderne har bevist,
vi kan være det....



Emerson Fittipaldi,
verdensmester i formel 1.

Firestone

■ De italienske FIAT-fabrikker er for alvor på vej ind i rallysporten, og til det kommende Rallye Monte Carlo fra den 19. til 29. januar er FIAT en af de fabrikker, der satser mest. Dog følges man tæt af sidste års vinder-fabrik Lancia, der iøvrigt ejes af den italienske Fiat-koncern, samt de franske Renault Alpine fabrikker, der tog sig sejren i 1971 med svenskeren Ove Andersson bag rattet.

Derimod stiller de tyske Porsche-fabrikker ikke med officielle fabrikshold. Baggrunden er, at Rallye Monte Carlo ikke er udskrevet for prototype-klassen, og da Porsches nye 911 Carrera-model endnu ikke er homologeret i gruppe IV, holder man sig altså borte. Dette rammer også Lancia, der havde planer om at lade den nye Stratos få sin rally-debut i Monte Carlo-løbet. Nu må man i stedet »nøjes« med Fulvia HF modellerne, men det er et spørgsmål, om de kan gentage sidste års sejr, der til dels blev kørt i hus på de andres uheld.

Waldegård i Fiat til Monte Carlo

At Fiat-fabrikkerne virkelig mener det alvorligt, ses bl.a. af, at man har kapret den svenske rallykonge og flerdobbelte Monte Carlo vinder Bjørn Waldegård til at køre en af fabrikkens røde rally-biler. Bjørn Waldegård, der får Hasse Thorszelius som makker, er allerede begyndt træningen, og efter Monte Carlo er det meningen, at Waldegård på free lance-kontrakt skal køre Det marokkanske Rally og det portugisiske TAP-rally for Fiat. TAP-rallyet er i år flyttet frem til marts måned, idet løbet nu indgår i serien af VM-løb.

I Porsche og BMW bagefter

Bjørn Waldegård har dog ikke helt svigtet Porsche-fabrikkerne i Stuttgart. Til Det Østafrikanske Safari Rally er han atter tilbage i en Porsche og skal danne team med den polske Europamester Zasada. Porsche vil denne gang satse meget på at få en vogn ind på førstepladsen i det barske løb. Noget, der iøvrigt var ved at lykkes i 1971-løbet, hvis ikke en personlig dyst mellem Waldegård og Zasada var sluttet med, at Zasada fik kørt Waldegård af sporet under en overhalingsmanøvre.

Men gensynet med Porsche bliver dog kun kort. BMW's nye racerchef Jochen Neerpasch, der kom fra et tilsvarende job hos

Af Jan Warkentin

Danske kørere svigter det kendte løb



Fiat har haft stor succes det sidste år med anvendelsen af model 124 Sport Spider i rally. Der er tale om en specialversion fra Pininfarina med hard-top. Her er fabriksholdet Paganelli/Russo på vej mod det italienske mesterskab.

tysk Ford, har nemlig skrevet kontrakt med Bjørn Waldegård om at køre hele seks løb i 1973-sæsonen for de tyske BMW-fabrikkers nye racer- og rally-team, der omfatter en service- og eksperimentafdeling med 33 ansatte.

Rally-debut hos BMW får den svenske rallykonge i det græske Akropolis-rally, og blandt de øvrige løb han skal køre for BMW er bl.a. Det Østrigske Alperally og det engelske RAC-rally. Men Waldegårds første rally-opgave i 1973 bliver altså for Fiat i en fabriksanmeldt 124 Sport Spider i Rallye Monte Carlo.

Dette klassiske løb vil iøvrigt for første gang i næsten en halv snes år blive ført gennem Danmark. De deltagende hold, der har valgt Oslo som startsted, skal følge en rute over Göteborg, hvorfra de med færge skal til Frederikshavn for at fortsætte ned gennem Jylland til den dansk-tyske grænseovergang og Flensborg. I Viborg bliver der rutekontrol, og det var ventet, at der ville blive rekordanmeldelse af danske hold.

De danske hold

De danske rally-kørere har

Fiat satser på Monte Carlo

imidlertid svigtet Rallye Monte Carlo i 1973. Kun to hold har anmeldt sig. Jens Winther fra Roskilde skal køre sammen med Ebbe Lous, Roskilde, ligesom tidligere. Holdet starter i den grp. 2 BMW 2002 ti, som Bent Sørensen, Helsingør, i år vandt DM med i den store gruppe 2 klasse.

Det andet danske hold kører under pseudonymet Marius Carlsen og møder til starten i Oslo med en Opel Ascona 1,9 SR gruppe 1. Tillige starter Robert Nellemann/Carlo Nielsen, Randers, i en Ford Escort Mexi-

co i det særlige »Old Fellows Rally«.

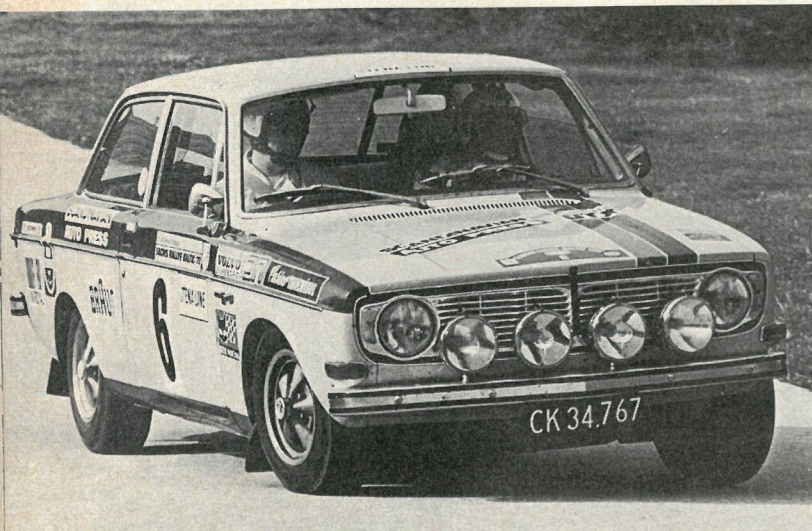
I rally-kredse var det ventet, at Oda Dencker Andersen i en fabriksanmeldt bil ville stille til start sammen med en tysk rallypige, og hun ville i så fald have haft store chancer for at gentage sin Ladies Cup sejr fra 1971. Nu er den franske rallypige Beaumont i Opel og Pat Moss-Carlsson i Renault Alpine favoritter til denne titel. Til gengæld må de danske deltagere være tilfredse – blot de kommer igen i løbet, der faktisk i dag er en dyst for fabrikshold.

Bjørn Waldegård, som alle har bud efter – nu også Fiat.



Veteran lægger rallysporten på hylden

Vil man til tops, er danske rallies for farlige, siger Jens Nielsen, Silkeborg.



■ Rally-veteranen Jens Nielsen, Silkeborg, har besluttet at lægge rally-sporten på hylden i 1973-sæsonen, og han har solgt sin hurtige gruppe 2-tunede Volvo 142 til Jørgen Bindner, Ruds Vedby, der hidtil har kørt Austin Cooper S.

Til gengæld får man sikkert både Jens Nielsen og sønnen Alex Nielsen at se i den nye Volvo gruppe 1½-klasse, som Jyllands-Ringen har besluttet at køre i den kommende sæson. Tillige ventes det, at Alex Nielsen fortsat også vil deltage i rally-dysten, og det er på tale, at han i 1973-sæsonen skal stille til start i en Volvo 164, der bliver homologeret med spærredifferential i gruppe 1.

Om baggrunden for at sige farvel til rally-sporten siger den 54-årige Jens Nielsen: – Jeg er blevet træt af rally-sporten. Danske rallies er nemlig de sidste par år blevet for farlige, hvis man satses på at vinde et dansk mesterskab. I internationale storløb ville ingen topkører drømme om at drøne en hastighedsprøve igennem uden først at have noteret de farlige steder ned i sine noter.

Herhjemme skal der satses for hårdt, hvis man vil til tops i DM, og det mener jeg er for farligt, så hurtige som bilerne er blevet i dag. Noget andet var det, hvis man måtte træne forud på de afspærrede hastighedsprøver, men det er jo ikke tilladt.

Jens Nielsen er Volvo-forhandler og har været god reklame for sit mærke. Nu lægger han rallysporten på hylden.

NOTER

■ Dansk Automobilsports Union vil skærpe kursen for, hvem der får tilladelse til at starte i udenlandske og internationale rallies. DAU har således modtaget en klage over, at flere tilmeldte danske hold udeblev fra Rallye Wartburg uden at melde afbud.

■ Politimesteren i Silkeborg har efter et møde med repræsentanter for Dansk Automobilsports Union ophævet sit generelle forbud mod rallykørsel i Silkeborg Politikreds. Der vil dog kun blive givet tilladelse til rallies omkring Silkeborg i meget begrænset omfang i 1973.

■ Det første rally herhjemme i 1973 bliver Køge og Omegns Automobilklubs »Bridgestone Mini-rally«, der afvikles lørdag den 6. januar.

■ Dansk Automobilsports Unions orienterings- og rally-udvalg har udpeget Steen Borup-Nielsen til delegeret ved Rally Monte Carlo, der bliver 1973-sæsonens første DM-løb i dagene 9. til 11. februar.



Forbud mod pigdæk i vinterrally

Pr. 1 januar kommer der nye regler for kørsel med pigdæk under rally-kørsel i Sverige. Hidtil har det været tilladt at have både 500 og 700 pigge i hvert dæk, men nu har Svenske Bilsportsforbundet besluttet, at man kun vil tillade 250 pigge pr. dæk.

I det internationale KAK-Vinterrally går man endnu så langt, at der er totalforbud mod pigdæk. Flere af de internationale top-kørere har protesteret her-

På billedet ses Saab's førstekører Stig Blomqvist sammen med dæk-specialister under prøvekursen af forskellige typer dæk.

imod, da løbet indgår i 1973-sæsonens serie af VM-løb. Man mener helt enkelt, at det er altfor farligt at køre et vinterrally på dæk helt uden pigge.

De svenske Saab-fabrikker har netop afsluttet en række dækforsøg forud for den kommende rally-sæson, og man har fundet frem til, at uden de mange pigge pr. dæk gælder det om at have så smalle dæk som muligt.

■ I Sverige vil der i 1973 blive kørt en speciel VW-Cup i rally. Det er Svenske Volkswagen i samarbejde med Svenske Bilsportsforbundet, som står bag.

Den samlede præmiesum er på 30.000 svenske kroner, og klassen er åben for alle VW type 1-modeller i gruppe 1.

Måske en idé, som kunne tages op herhjemme enten med VW – eller et andet interesseret mærke?

■ Hans Kolby Hansen, Lem, DM-vinder i klassen 0-1600 ccm gruppe 2, har planer om at stille op i den store gruppe 2 klasse med en Opel Commodore GSE Coupe. Vandt sit DM i år med en Opel Ascona 1,6 SR, som han nu annoncerer til salg.

■ Henning Christensen, Herning, flere gange dansk mester i rally, overvejer at skifte bil med henblik på den kommende sæson. Vil gerne springe fra sin gruppe 1 Toyota i klassen 1151 til 1600 ccm op til gruppe 2- klassen fra 0 til 1600. Til denne klasse har de japanske Toyota-folk nemlig en vogn, der i rally-trim yder 170 DIN-HK.

■ Brødrene Jan og Peer Glad, Kalundborg, der i 1971 blev DM-

vindere i gruppe 2 klassen indtil 1600 ccm med en Austin Cooper S, skifter i 1973-sæsonen til en Opel Ascona 1,9 SR tunet til gruppe 2. Brødrene har i 1972 kørt en Austin Clubman 1275 gruppe 2, og blev nr. 3 i DM.

■ Det er foreslået, at den nordiske 4-landskamp i rally i 1973 skal finde sted i Finland omkring Åbo i dagene 4. til 16. september. Nationshold vil få frit ophold, og alle udenlandske hold fri start.

■ Foruden de officielle motor-klubber under Dansk Automobil-sports Union findes der herhjemme en række rally-klubber af mere privat karakter. Mest kendt er nok Dansk Rally Club, der nu får selskab af den nystartede Dansk Rally Monte-Carlo Club.

Klubben har netop holdt stiftende generalforsamling, og som formand valgt Monte-Carlo-veteranen Robert Nellemann, Randers, mens Kristian Lundsteen og Knud Erik Jensen blev valgt til bestyrelsen.

I klubben kan optages alle, som har deltaget i Rallye Monte-Carlo, og som har gennemført mindst et rally, d.v.s. været optaget på den officielle resultat-liste.



Opel Ascona er lige så stille rendt med det danske rally-mesterskab Og det svenske Og Tour d'Europe

Her er lidt at tygge på for alle dem, der troede, at Ascona bare er en god familievogn:

Danske mestre 1972, gruppe 2:

Opel Ascona 16. Hans Kolby Hansen/
Per Asser Nielsen (det er dem på billedet til højre)

Svensk mester 1972, gruppe 2:

Opel Ascona. Anders Kulläng/Donald Karlsson

Tour d'Europe 1972 (Europas længste

rally - 13.000 km) Totalvinder:

Opel Ascona 16 SR. Waldner/Boekmann

Olympia Rally 1972: 2 gruppesejre og

4 klassesejre til Opel Ascona. (Der var 5

Opel Ascona 19 SR mellem de første 10 vogne)

TIL LYKKE!

Hans Kolby Hansen,
Per Asser Nielsen og
»rally team Opel«.

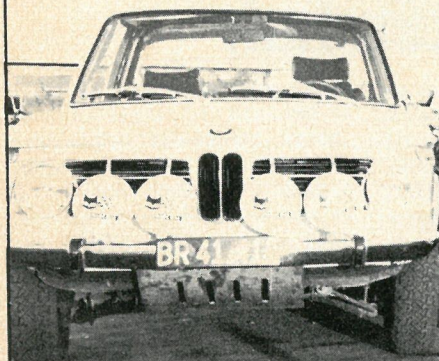


1969: 2 Danmarks mesterskaber til BMW
1970: 2 Danmarks mesterskaber til BMW
1971: 2 Danmarks mesterskaber til BMW

3 Danmarks mesterskaber

i 1972 - det er ingen tilfældighed

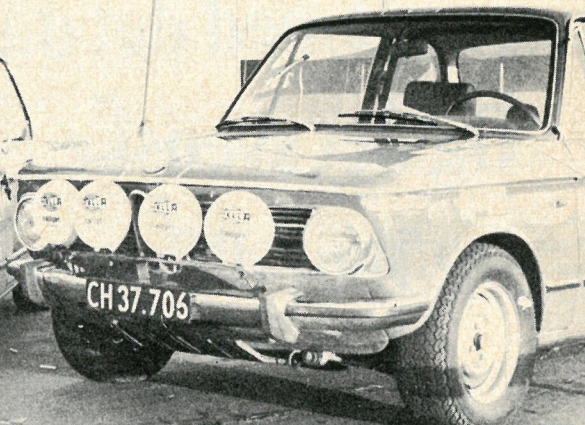
DM i rally:
gr. 2, over 1600 ccm
Bent Sørensen/H. Petersen



DM på bane:
gr. 1, 1300-3000 ccm
Sv. Engstrøm



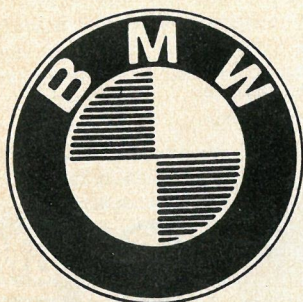
DM i rally:
gr. 1, over 1600 ccm
O. Vester Kristensen/Hans Toudal



– Men selvom De hverken kører rally eller baneløb er BMW også vognen for Dem.

De skulle prøve at kontakte en af vore forhandlere for at høre nærmere om det store BMW-program vi i dag kan tilbyde Dem.

En prøvetur vil overbevise Dem! BMW er vognen for Dem!



BMW IMPORT A/S
Carlsbergvej 34 – 3400 Hillerød – Tlf. (03) 26 52 44

Endelig engelsk sejr i RAC-rallyet



■ Den 33-årige englænder Roger Clark vandt med Tony Mason som makker i en fabriksanmeldt Ford Escort 1800 RS det 32.000 km lange engelske RAC-rally, der var årets sidste VM løb. Hans forspring foran sidste års vindere, svenskerne Stig Blomqvist/Arne Hertz i en Saab V4, var hele 3 minutter og 25 sekunder. Også på løbets 3. plads kom en svensker, nemlig Anders Kulang i en Opel Ascona 1,9 SR. Han var i mål 9 minutter og 25 sekunder efter Clark.

Roger Clark, der er en af rally-veteranerne i Fords Rally-team, som nu arbejder på free lance basis, er den første englænder siden 1959, der vinder det britiske storløb. Men totalt var det svenskerne, som klarede sig bedst. Ikke mindre end 7 svenske hold var blandt de ti første på resultatlisten.

Løbet var spændende fra start til mål. Da der således kun manglede 64 km, fik Clark motorproblemer, men disse blev hurtigt klaret af Fords dygtige service-team. Også Stig Blomqvist havde problemer. På en etape havde han nemlig en mindre kollision med en havebænk.

Stig Blomqvist kørte ellers et bravt løb. Efter hastighedsprøve nr. 25 ud af 70 var han rykket op på anden-pladsen kun 50 sekunder efter Roger Clark, der tog føringen allerede på den anden hastighedsprøve.

Det svenske ønske-vejr med

sne- og is-glatte veje, der kan være særligt slemt i RAC-rallyet, hvor det ikke er tilladt at benytte pigdæk, udeblev, og Stig Blomqvist havde nok at gøre med blot at »hænge på« Clark, hvis Ford Escort var langt kraftigere i motoren end Saab'en, der har sin force i dårligt føre.

Den eneste, der virkelig kunne true Roger Clark, var svenskeren Håkon Lindberg i en fabriksanmeldt Fiat 124 Sport Spider, men Lindberg måtte udgå efter hastighedsprøve nr. 14.

Tidligere to gange RAC-vinder Harry »Sputnik« Källström, Sverige, i en fabriksanmeldt Lancia, blev nr. 4, mens sejren i dameklassen gik til den franske rallypige Marie-Claude Beaumont i en Opel Ascona 1,9 SR.

DM - rally ASCONA 1,6 S

Min DM vogn sælges p.g.a. vognskift: grp. II tunet motor m. 40 DCOE Weber og close ratio gearkasse.

Diff. spær. — lav bag gearing, undervognsførstærkninger og Bilstein dæmpere — Recaro sæder — læderrat — fuld instrumentering — styrtøjle — hovedafbrydere — 80 l alu-benzintank — alu-bundskjold. Evt. bytte og/el. finansiering.

HANS KOLBY HANSEN
Tlf. (07) 34 13 33

Roger Clark og Tony Mason runder en kurve med deres Escort under det lange, krævende RAC rally.

LINDEBJERG CAR-PARTS

Motorer:		Ombyt.- basis:
Mini 850	kr. 2.000,-	kr. 1.600,-
Mini 1000	kr. 2.000,-	kr. 1.600,-
Cooper 998	kr. 2.400,-	kr. 2.000,-
Clubman 1275 GT	kr. 2.400,-	kr. 2.000,-
Cooper S 1275	kr. 3.800,-	kr. 3.200,-
MGB, 5 hovedlejer	kr. 2.600,-	kr. 2.200,-
Gearkasser:		
Mini 850	kr. 1.600,-	kr. 1.200,-
Mini 1000 synkr. 4 gear	kr. 1.600,-	kr. 1.200,-
1100/1300 synkr. 4 gear	kr. 1.600,-	kr. 1.200,-
Cooper S	kr. 1.600,-	kr. 1.200,-
Cooper S stålkrøds og synkr. 4 gear	kr. 1.800,-	kr. 1.400,-
MGB 5 hovedl.	kr. 1.600,-	kr. 1.200,-
Cooper S forøj komplet		kr. 1.900,-
Cooper S topstykke med ventiler ..		kr. 600,-
Cooper S 1275 krumtap cross drilled		kr. 900,-
Cooper S udstødningsmanif. comp. ..		kr. 300,-
Cooper S plejstangsæt		kr. 300,-
Cooper S dobbelt forkædesæt		kr. 200,-
Cooper 998 topstykke med ventiler ..		kr. 400,-
Cooper udstødningsmanifold competition til mæk. benzinpumpe ..		kr. 250,-
Cooper gearskit (remote)		kr. 300,-
Cooper svingningsdæmper for krumtap		kr. 65,-
Cooper oliepumpe		kr. 60,-
Cooper primærgear		kr. 100,-
Knastaksel C-AEA 648 med 1/2" løfter		kr. 300,-
Knastaksel C-AEA 731 med 1/2" løfter		kr. 300,-
Knastaksel AEG 510 med 1/2" løfter ..		kr. 200,-
Knastaksel for Cooper 997 (88G229) ..		kr. 150,-
Bremseforstærker Lockheed		kr. 300,-
Oliekøler 12 rækker		kr. 200,-
Oliekøler 18 rækker		kr. 300,-
1 sæt slanger for oliekoeler		kr. 100,-
Cooper S strømfordeler		kr. 200,-
Cooper S vippetøj kompl.		kr. 200,-
Kardankryds, gummi		kr. 45,-
Ford:		
1600 GT-motor komplet		kr. 3.600,-
Knastaksel helrace A6		kr. 450,-
Knastaksel halvrace A2		kr. 400,-
Topstykke 1600 GT		kr. 300,-

Priserne er excl. moms.
Tuning og reparation udføres — indtil tilbud

Gunderødvej — 2980 Kokkedal
Tlf. (03) 18 02 64



STØRRE SIGTBARHED MERE SIKKERHED

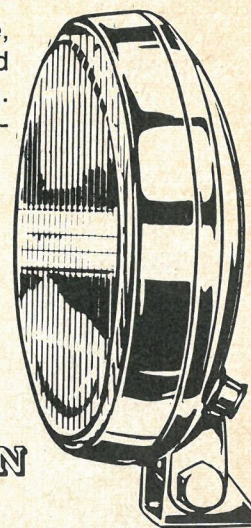
— med fokuseret halogenlampe, der giver det kraftigste lys med den mest effektive lysspredning. 136 mm — nu også 155 mm lys-åbning.

TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT
VERKEIGEREN AUSSENHANDELSBETRIEB
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK — DDR 100 BERLIN



SCHRADER & SØN

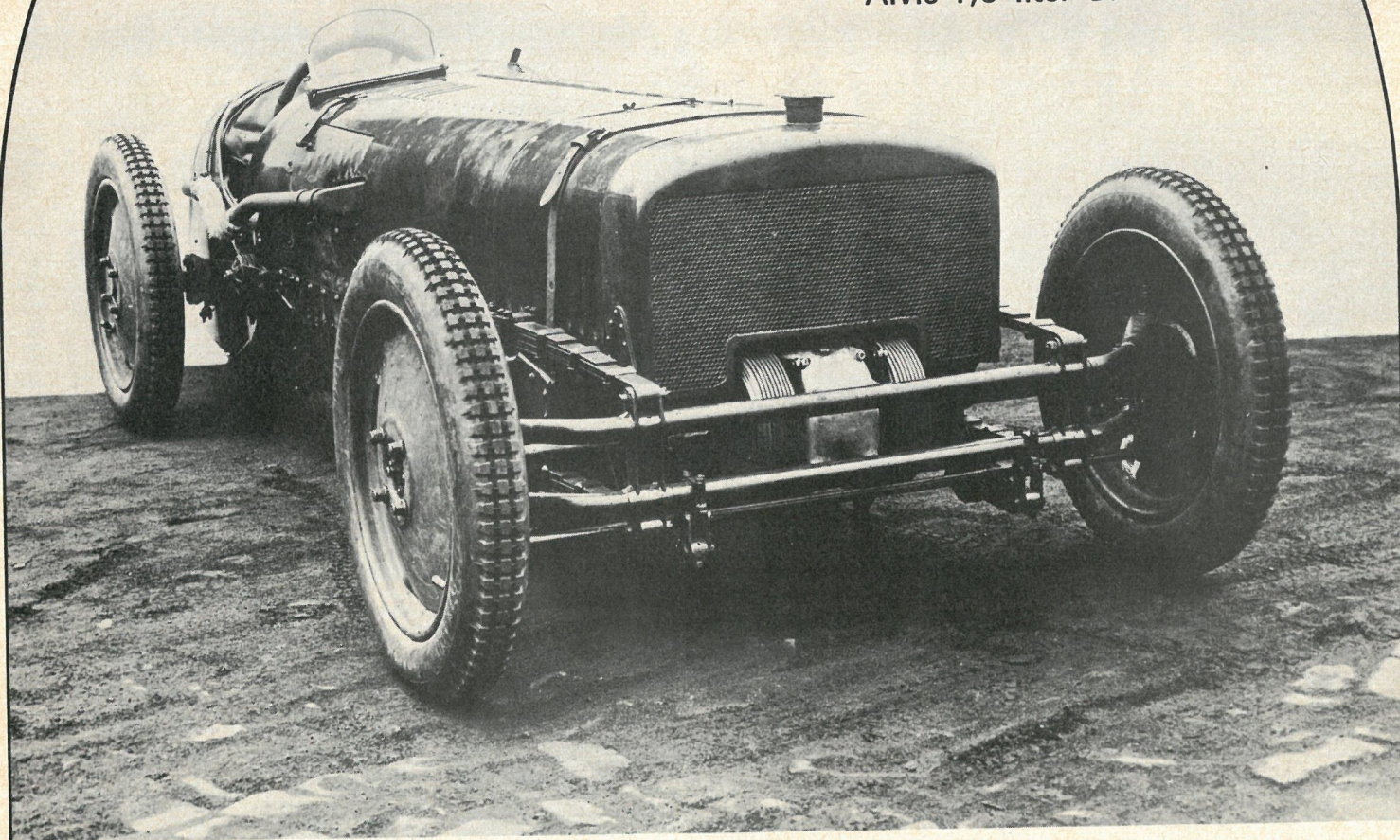
Roskildevej 76 . Albertslund/Kbhvn.
Tlf. (01) 64 72 22



MOTOR
journalen
-fra vort album

En af pionererne

Alvis 1,5-liter GP 1926-27



Af Benny Christensen

Den 1,5 liters formel, der var gældende 1926-27, dannede baggrund for flere af GP-historiens »klassiske« konstruktioner, bl. a. Millers »91 inch« og Delage's 8-cylindrede 1927-model. Men der var samtidig andre vogne, der forsvandt igen, uden at efterlade sig dybere spor, selv om de var spændende nok, teknisk set. Blandt de mest interessante af dem var den forhjulstrukne Alvis – første og eneste forsøg i denne genre fra den engelske fabrik.

Alvis' personvognsproduktion lagde ellers ikke op til de usædvanlige tekniske præstationer. Første sidespring kom i 1925 med en forhjulstrukket »special« konstrueret af V. M. Dunn. Den havde letmetalchassis, de Dion-foraksel efter det princip, der introduceredes på de amerikanske Miller-vogne et par år tidligere, og forhjulsbremserne var anbragt »indenbords« ved differentialet.

De fleste af dens radikale konstruktionstræk (= aluminiumchassiset) dukkede op det følgende år i en mere »officiel« GP-vogn. Den benyttede en helt ny 8-cylindret motor med usædvanligt ventilarrangement. Indsugnings- og udstødningsventilerne var anbragt vandret overfor hinanden, og aktiveredes gennem vippearne fra to knastaksler i toppen af motorblokken. Der var en Roots-kompressor med drev fra bageste krumtapende, mens motorens forende var bygget sammen med kobling, gearkasse og differentiale. Forhjulsophænget fulgte igen Miller-traditionen. De to hjul var forbundet med en stiv aksel, der bestod af to parallelle rør (hos Miller var der kun et enkelt), og affjedret med 4 fremadrettede, kvartelliptiske bladfed-

re. Den stive bagaksel havde også kvartelliptiske fjedre, og de store pladehjul var et lidt fortidigt træk i en tid, der ellers prægedes af trådhjulene.

Den nye GP-model svarede ikke til forventningerne. I det engelske Grand Prix kom den ikke til start, og to vogne, der deltog i 200-miles løbet på Brooklands, udgik begge. Til 1927-sæsonen var en ny motor klar, med mere traditionelt ventilarrangement; to overliggende knastaksler og skrånstillede topventiler med 90° indbyrdes vinkel. Det bedrede dog ikke meget på situationen, og efter endnu en nedslående sæson forlod Alvis atter GP-banerne.

Erfaringerne blev imidlertid udnyttet i de følgende års sportsmodeller, der blev populære både på banerne og på landevejen. De normale produktionsmodeller havde en 4-cylindret, 1,5-liters kompressormotor med overliggende knastaksel. Der var ligesom på GP-modellen forhjulstræk og indenbords bremses, men alle 4 hjul var nu uafhængigt ophængt; fortil benyttedes tværgående bladfedre. I 1929 blev også fremstillet en 8-cylindret model, hvor det motormæssige slægtskab med den to år ældre GP-model var åbenbart.

En vanskelig økonomisk periode for fabrikken i begyndelsen af trediverne satte en stopper for de tekniske eksperimenter, og Alvis vendte tilbage til de kendte og prøvede løsninger. Der var egentlig ikke meget i tredivernes og fyrrernes traditionelle og lumsk kedelige Alvis-modeller, der afslørede, at fabrikken havde en spændende fortid blandt forhjulstrækkets første alvorlige pionerer.



Beklager - vi laver ikke skosåler

Vi har nok at gøre med at producere og videreudvikle det dæk, der af det store tyske motorblad »Auto, Motor & Sport« har fået betegnelsen:

Hurtigst og mest skridsikkert i sin klasse.

Kléber V 10 radialdæk hedder det.

Helt suverænt Europas mest testede.

Den seneste ildprøve sendte testholdet ud på de mest halsbrækkende

6.000 kilometre, Europa kan byde en bil. 5 dages non-stop fra Sicilien op gennem Alperne til Hammerfest i Nordnorge, med hastigheden konstant presset til det maksimale.

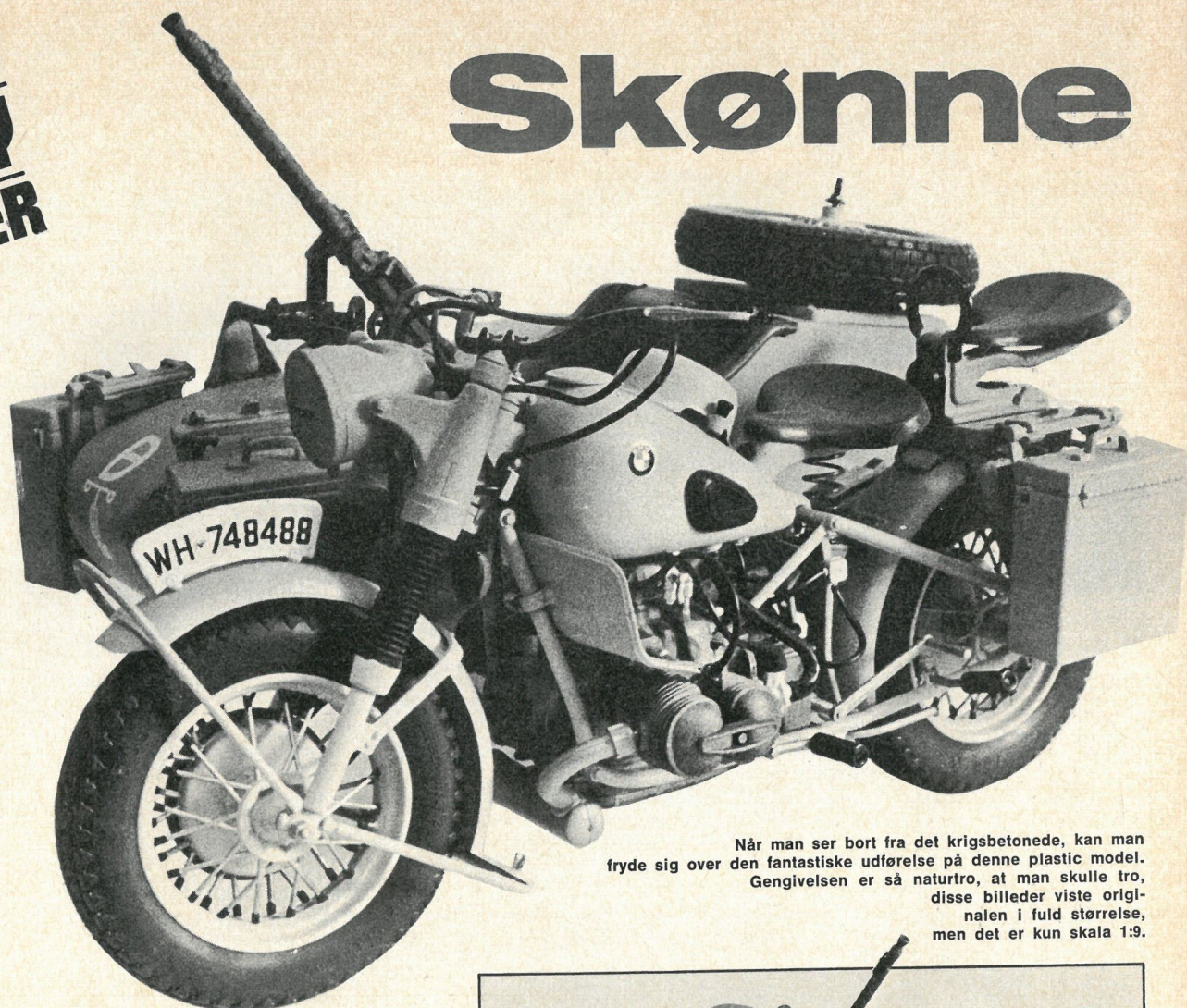
Ring efter den detaljerede test-beretning.

Og lad Deres kunder prøve, hvor trygt det føles, når man **er** nået ind bag rattet i en bil med Kléber radialdæk.



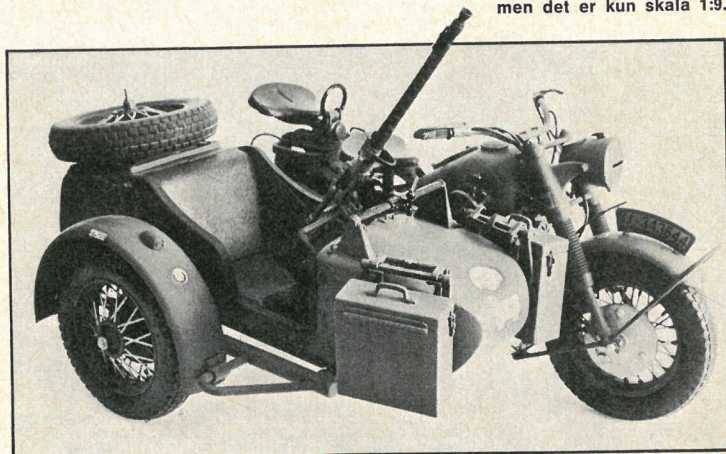
Generalrepræsentant: Brdr. Friis-Hansen A/S, Kornmarksvej 12-20, 2600 Glostrup. Tlf. (01) 96 51 43
Brdr. Friis-Hansen A/S, Depot Esbjerg, Havnegade 81, 6700 Esbjerg. Tlf. (05) 13 36 00
Depot Odense, Fåborgvej 149, 5250 Fruens Bøge, Tlf. (09) 17 00 80

Skønne

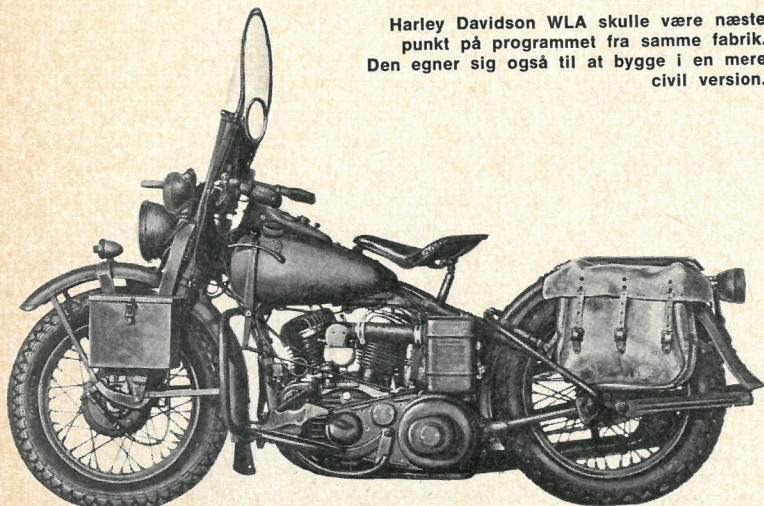


Når man ser bort fra det krigsbetonede, kan man fryde sig over den fantastiske udførelse på denne plastic model. Gengivelsen er så naturtro, at man skulle tro, disse billeder viste originalen i fuld størrelse, men det er kun skala 1:9.

Det er helt utroligt så detaljerede man efterhånden kan fremstille plastic-byggesæt, og masseproduktionen har holdt priserne nede på et næsten rørende niveau. Her kan vi præsentere noget helt nyt i denne genre: En lækker, stor model (skala 1:9) af en berømt, tysk militær motorcykel BMW R 75 fra Den anden Verdenskrig, og det er blot den første i en serie med den slags veteran-modeller.



Harley Davidson WLA skulle være næste punkt på programmet fra samme fabrik. Den egner sig også til at bygge i en mere civil version.



Siden BIL-NYT for nogle år siden præsenterede det første superdetaljerede plasticbyggesæt til en Honda Formel 1, er mange fabrikanter kappedes om at overgå hinanden (og sig selv) med mere og mere interessante enkeltheder og spændende forbilleder for deres køretøjer.

Efterhånden er motorcykler også blevet emner såvel i almindelige civile udgaver som i racer- og politiversioner. Den allernyeste idé er et italiensk firma, Esci Modellistica, mester for: Veteranmotorcykler fra Den anden Verdenskrig.

Endnu er kun den første model sendt på markedet, men 3 "nye" modeller ventes at følge hurtigt efter hinanden i 1973. Her kan vi vise Dem modellen af den BMW R75, som tyskerne anvendte både i Af-

rika og på de nordlige fronter, og byggesættet, der indeholder ca. 250 dele, kan efter tegningerne modificeres, så man selv kan bestemme, hvilken udgave man ønsker. Ja, mange har allerede købt to byggesæt og lavet begge versioner.

Med byggesættet følger alle de forskellige overføringsmærker, som muliggør endog endnu flere typer af samme model, idet både hæren, luftvåbnet, afrikakorpset og andre specialenheder blev forsynet med dette, efter datidens normer, pragt-eksemplarer af et køretøj.

BMW R75 blev udviklet af chefingeniør Rudolf Schleicher og hans medarbejdere A. Böning og Alex von Falkenhausen udelukkende for de væbnede styrker i Tyskland. I årene 1941 til 1945 leveredes ialt ca. 16.500 stykker, og BMW R75

krigsveteraner

Tekst og fotos: Mogens Bodholdt.

bliver med rette omtalt som en af de mest berømte veteraner i motorcyklens udviklingshistorie og nævnes som en af de vigtigste deltagere i Den anden Verdenskrig. I hvert fald på tysk side.

Den var udstyret med en 745 ccm firetaksmotor med træk på to hjul — baghjulet og gennem et kardantræk også på sidevognshjulet. Netovægten var 400 kg og den højest tilladte totalvægt 820 kg, begge tal er incl. sidevogn. På gade og vej var 4 fremadgående gear disponible, mens man i uvejsomt terræn måtte nøjes med 3 gear. Cyklen var også forsynet med baggear.

Motoren ydede 26 hk ved 4.400 omdr./min, og køretøjet kunne køre så langsomt som 3 km/t vedvarende. Maksimumhastigheden var 92 km/t. Maskinen klarede fint en kort stigning på 40 % og en længere på 35 %. Benzinforbrug på landevej: 6,7 liter på 100 km ved en hastighed af 61 km/t, i terrænet 9 liter på 100 km. Rækkevidde (benzinmæssigt): 360 km.

Byggesættet, som er i skala 1:9 er et af de mest detaljerede byggesæt til motorcykler, vi har set. Trykker man ned på sadlerne, fjederer de på nøjagtigt samme måde som på originalen, og bagageklappen på sidevognen kan lukkes op, de tre firkantede tasker kan hægtes af og på, ligesom de naturligvis kan åbnes. Teleskopforgaflen er korrekt affjedret og beskyttet af en bælg, og fodhvilerne til bagsædepassagereren kan naturligvis slås ned og op.

Motoren er bygget op med alle detaljer og kabler, og virker helt fascinerende, bremses og lygter ligeså, ja, om det så er en værktøjskasse fuld af værktøj, så er den der også, lige til at samle og lægge i bagagerummet.

Maskingeværet, der er monteret på sidevognen er ikke i stand til at skyde, men når man ser hvor naturtro det er, og hvor mange dele, det er samlet af, skulle man bestemt tro det. Til afrikakorpsversionen findes et specielt luftfilter, som næsten ligner en tysk stålhelm fra den tid, og monteres ovenpå tanken.

Som nævnt kan motorcyklen ud-

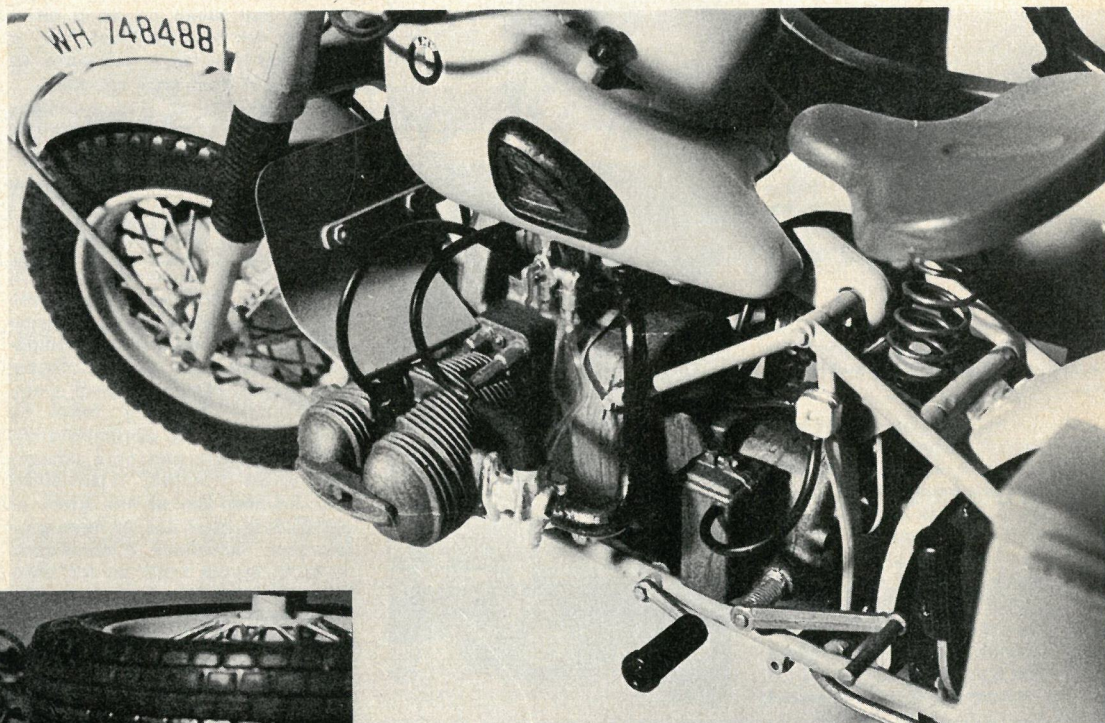
føres i flere versioner, men med hensyn til bemaling kun i to forskellige. For afrikakorpsens vedkommende males cyklens hovedsagelig med Humbrols »Dessert Yellow« nr. HM 2 og for de øvrige vedkommende med »Panzer Grey« nr. HM 4. Motor og maskingevær kan med held males med Humbrols »Gun Metal« HM 17. Desuden skal anvendes nogle få andre farver, bl. a. en læderfarve HM 21 til sadlerne.

De mennesker, der har set færdige modeller af BMW R75 har simpelthen været henrykte, og de, som allerede har lavet den, glæder sig allerede til de næste modeller i

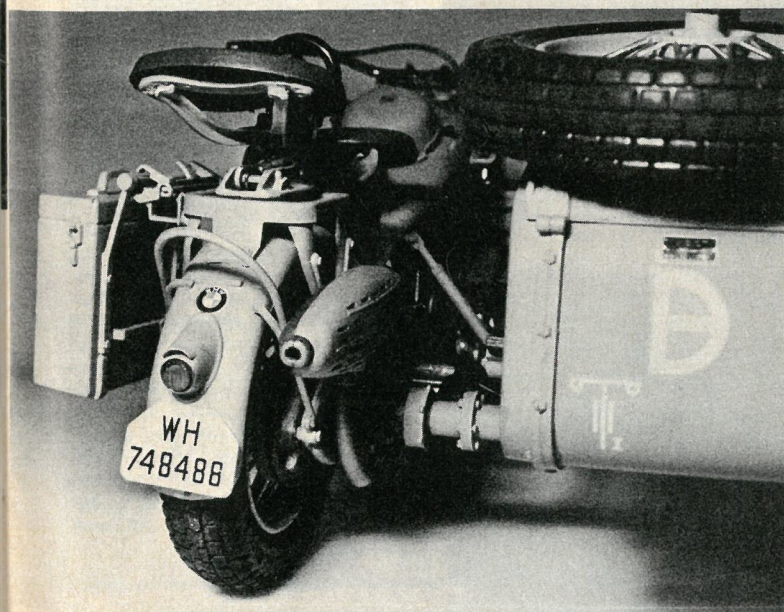
samme serie. Det bliver en Harley Davidson WLA-45, som amerikanerne og deres allierede brugte i Europa og i Østen under Den anden Verdenskrig. (Denne model vil uden større vanskeligheder kunne bygges om og males som en civil Harley af de gode gamle).

Dernæst skulle komme en tysk Zündapp SK-750 med sidevogn fra samme epoke og endelig en Triumph 3HW, som englænderne og deres allierede fra Commonwealth brugte på alle fronter i den store krig. Alle maskinerne i denne serie er i samme skala: 1:9.

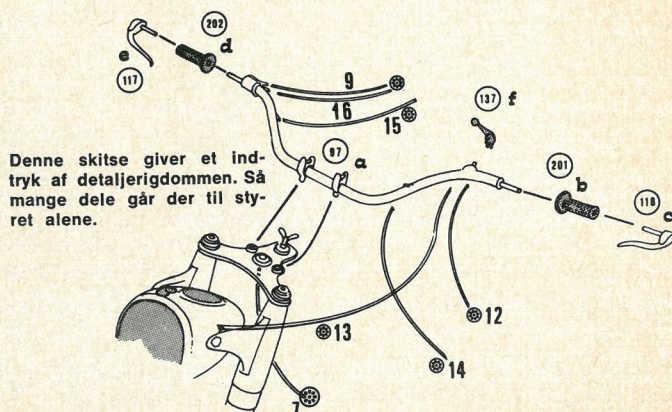
Prisen for byggesættene er for tiden 86,50 kr.



Først når man kommer helt tæt på de mange detaljer, kan man se, at der er tale om en plastic model. Byggesættet består af ca. 250 dele, så man får en hel del fritidsbeskæftigelse for de 86,50 kr. det koster.



Også mellem maskinen og sidevognen er der en masse fine detaljer, bl. a. transmissionen til sidevognens hjul, som man også havde træk på. Klappen bagest under reservehjulet kan åbnes, og man kan her anbringe den medfølgende værktøjskasse.

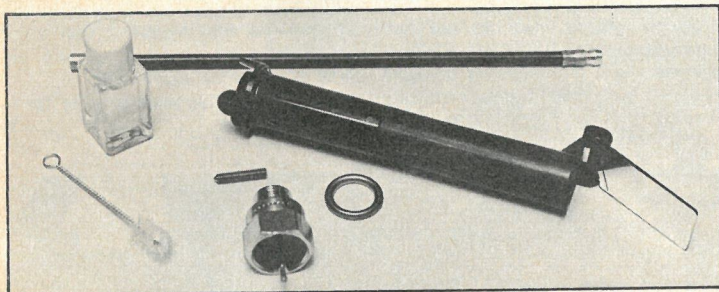


Denne skitse giver et indtryk af detaljerigdommen. Så mange dele går der til styret alene.



Kighul til motoren

■ Colortune 500 er en ny og betydeligt revideret udgave af den første model, der pudsigt nok hed »2«, og blev beskrevet i Skandinavisk Motor Journal i 1969. Princippet er imidlertid stadig det samme — et



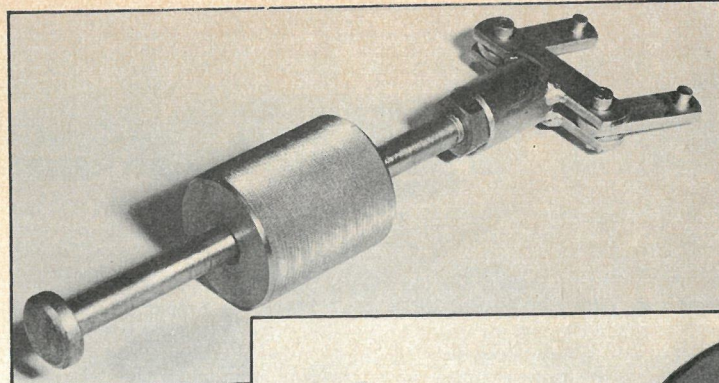
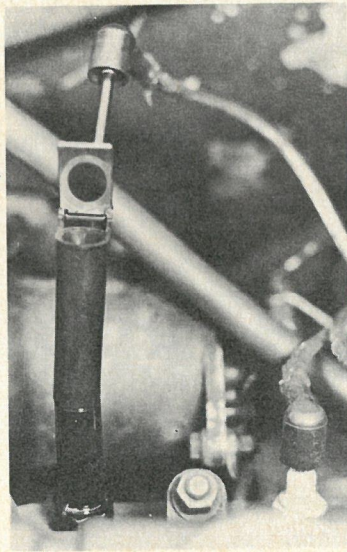
Colortune 500 består af et gennemsigtigt tændrør, et langt, sort rør med et stilbart spejl i den ene ende, så man kan se forbrændingens kulør selv i stærkt dagslys, en tilslutningsledning samt rensesvæske og børste til rengøring.

I spejlet ses tydeligt om karburatoren er rigtigt justeret når det almindelige tændrør udskiftes med det gennemsigtige.

gennemsigtigt tændrør, så man kan se den enkelte cylinders forbrænding, mens man justerer sin karburator. Det er faktisk lige så genialt som det er enkelt, og den nye version kan anvendes under næsten alle tænkelige forhold, også i stærkt dagslys, idet det lange, sorte rør med det indstillelige spejl er en yderst effektiv skærm mod indfaldende lys, og giver en mulighed for helt at koncentrere sig om at se det

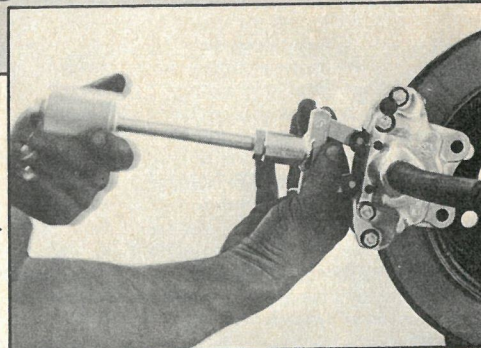
væsentlige, d.v.s. forbrændingsflammens farve. Denne fortæller nemlig meget nøjagtigt, hvordan det øjeblikkelige blandingsforhold mellem luft og benzin er, og kender man den kraftige og rene blå farve der kaldes »bunsen-blå«, er det kun et øjebliks sag at justere sin tomgangsblending optimalt. Ydermere kan »dimens« bruges til at undersøge hoveddysens og chokerens funktioner samt til kontrol af accelerationspumpen, og vil man vide om ens luftfilter giver for stor modstand, er det jo enkelt at forsøge med dette afmonteret.

De enkelte komponenter i Colortune 500 virker gennemtænkte og hensigtsmæssigt udført og prisen på 142,60 kr. kan ikke siges at være høj i betragtning af den tid, man indvinder ved selv at kunne udføre dette meget væsentlige justeringsarbejde.



»Klods Hans« kaldes dette værktøj, som kan være en nyttig hjælp til mange aftræknings-opgaver.

En genstridig bremsekloids klares som regel med en rask forskydning af den tunge kloods mod anslaget i stangens ende.



sikret lang levetid gennem en fornuftig overfladebehandling, der både gør den rustfri og let at holde ren, og den kraftige kloods, der er systemets hele idé er rulleteret, så man har et godt greb om den.

På bagsiden af den papplade, Klods Hans leveres på, findes nogle udmærkede tabeller over tolerancer

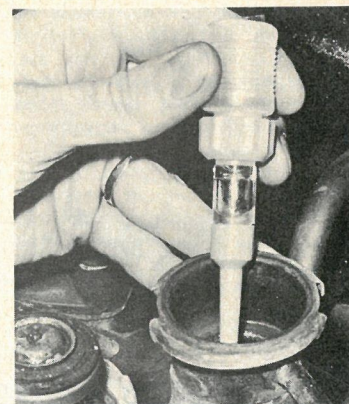
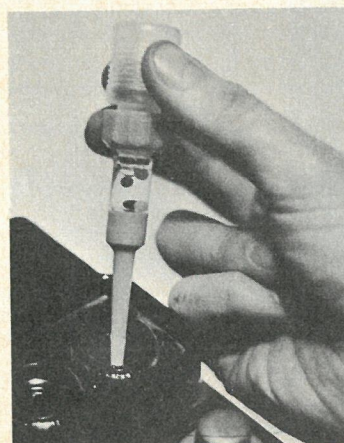
og tilspændingsmomenter, samt en vejledning i korrekt skivebremseservice.

Det mest overbevisende er imidlertid sikkert den 12 måneders garanti mod fejl og brud, der gælder for dette værktøj — det siger noget om konstruktørens tillid til udførelsen af hans fortræffelige idé.

Kun for amatører

»Colortest« er et miniature-sæt til batteri- og antifrostvæske-kontrol. Det har den store fordel, at man ikke skal slås med nogle komplicerede skalaer og tabeller. Systemet bygger nemlig på små plastik-kugler med forskellig farve og vægtfylde, og trods den spinkle udførelse vil de kunne gøre udmærket fyldest i enhver husholdning med bil, men det er helt givet, at det ikke er noget for de mere professionelt indstillede bilentusiaster — dertil er det trods alt for unøjagtigt.

Kan man imidlertid nøjes med at få at vide, om ens batteri er helt eller halvt opladet eller helt fladt (hvilket sidste man jo nok har opdaget på forhånd), og er det tilstrækkeligt for ens sjælefred at vide, at kølesystemet er f. eks. frost-sikkert til mindst tyve minusgrader kan man roligt ofre de 28,50 kr. sættet koster.



Undersøgelse for antifrostvæskekoncentration. Flyder den lille kugle er kølesystemet sikret til mindst -20°C .

Problemet melder sig nemlig først, når den enlige plastikugle i pipetten til kølerundersøgelsen ikke flyder i væsken, for så aner man simpelthen ikke om ens køler indeholder det rene vand eller eventuelt er sikker nok til eksempelvis -10 grader, hvilket nok kan spille en afgørende rolle for ens pengepung.

En indvending af mindre betydning er, at den ganske fornuftige vejledning, der følger med sættet, er affattet på engelsk. Men princippet er så enkelt, at har man først fået det forklaret ved købet, er der ikke store chancer for, at man glemmer test-proceduren.

Hver akkumulator-celle undersøges for sig. En smule syre suges op i pipetten, og man ser, hvor mange kugler, der flyder. Jo flere, jo bedre ladetilstand.

Slagfærdig hjælper

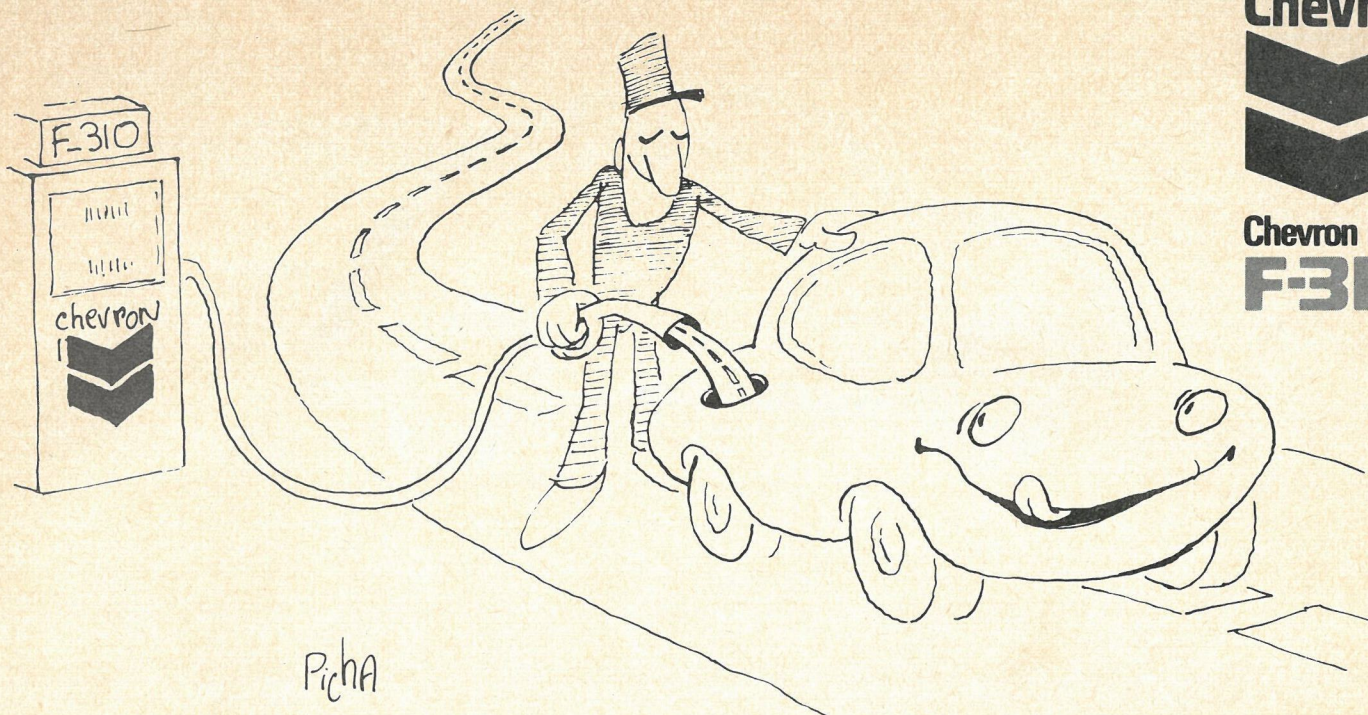
»Klods Hans« er ikke, som man kunne forledes til at tro, beregnet for folk med ti tommelfingre. Det er tværtimod et fornuftigt stykke værktøj, hovedsageligt beregnet til afmontering af genstridige bremseklooder, men som med forskelligt tilbehør kan anvendes til afmontering af bøsninger og kuglelejer m. v. Det er konstrueret og udviklet af mekaniker J. Clemens Pedersen, Roskildevej 274, 2610 Rødovre, og består helt enkelt af en stang, hvorpå en vægt kan forskydes mod et anslag. I den anden ende påskrues særligt udformede gribeværktøjer.

Det er en særdeles værkningsfuld indretning, der vil være til stor nytte, hvad enten man er indehaver af

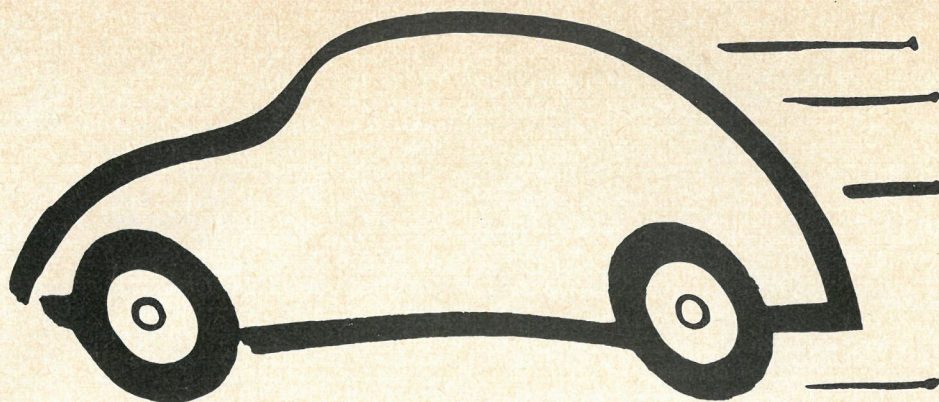
et større værksted eller »bare« er amatør, og prisen kan vist ikke virke afskrækkende — man får faktisk ikke alverdens gedigent værktøj for 132 kr. (incl. moms) i dag, og har man bare én gang været ude for en skivebremsekloods med lidt rust på kanten, vil man sætte pris på at undgå alle ødelæggelser, det let fører med sig i form af sønderbanke vandpumpe- og rørtænger samt de klemmelus og blå negle, der gerne følger med.

Klods Hans er meget snedigt udført med to bevægelige arme, hvori de små stifter, der griber fat i bremsekloodsens to huller, er anbragt — det betyder, at udover at passe til næsten alle markedets typer klooder, er det ikke kritisk om slagretningen er helt præcis.

Denne udmærkede indretning er

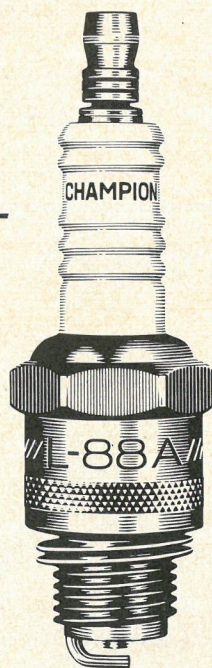


Chevron med F-310. Den gør rent undervejs.



Den ideelle bil for Champion L-88A

Folkevognen er populær. Så populær, at verdens største tændrørsfabrik har konstrueret et helt specielt tændrør til Folkevognen. Champion L-88A. Champion L-88A passer til alle Folkevogne. Både person- og varevogne uanset årgang (dog ikke 411 serien og VW-Porsche 914). Selv den mest pålidelige bil er ikke bedre end de tændrør, der sidder i den. Champion L-88A lader Folkevognen yde sit bedste.



Brug Champion L-88A
i Deres Folkevogn.



Her kan læserne gratis få optaget en lille annonce med køb, salg eller bytte af ting, der hører under bladets stofområder. Der må dog ikke være tale om erhvervsmæssig handel. Send teksten inden den 5. i måneden.

HANDELSPLADSEN

Biler og tilbehør

Formel Ford, kun kørt to løb sælges, samt byggesæt til samme 7.850 kr. Minilite fælg, 4 stk. 13" i 10" bredde sælges. Jac. Nellesmann, Gudenåvej 39, 2720 Vanløse. Tlf. (01) 10 32 32.

Morris Mascot 1000 Mk II -68, 65.000 km, skal ikke synes. Fin stand. Nye dæk og udbj. Pris 10.800 kr. kontant (evt. afbetaling). Ole Hag, Bymidten 39, 3500 Værløse. Tlf. (01) 85 85 85 lok. 385 (8-16,30).

Opel Rekord Coupé P II, rød med sort tag, i god stand sælges. Ligeledes sælges nyafbalanceret kardanaksel til Triumph Spitfire Mk III. Jørgen Linde. Tlf. (04) 52 13 13, lok. 33.

Opel Commodore GS/E gr. 1 til salg. Carl Hansen, Horsens. Telefon (05) 62 66 00.

Renault 8 gr. 2 tunet, motor kørt 4000 km, monteret med 5 1/2" Delta Magnesiumfælg, nye dæk, styrtøjle, m.v. sælges grundet for få husholdningspenge. Eva Sørensen, Vordingborgvej 19-21, 4773 Stensved. Tlf. (03) 78 61 89.

Fiat 500 Monza 650 ccm, Abarth gearkasse og bagtøj. 5 x 10" Campagnolo fælg m. m. som ny 6.000 kr. (Synet jun. 72). Desuden sælges Abarth 695 ccm og Fiat 500 ccm motor, racerdæk m. v. Ib Christiansen. Tlf. (01) 95 02 91.

Til Mini sælges ny 1275 top med ventiler samt fint karrosseri med for- og bagramme til Cooper. Evt. byttes med god krumtap til Cooper 998. John Hollænder, Under Lien 15, 9000 Alborg.

Cooper 970 S motor, komplet med gearkasse sælges. Specialtunet i England til ca. 105 hk, monteret med Downton topstykke, Weber 45 DCO, 648 knastaksel m.v. Sælges evt. adskilt. To nye PAC styrtøjler til Mini sælges for 300 kr. pr. stk. Bjarne Andersen, Studstrup, 4200 Slagelse. Tlf. (03) 58 40 43, lørdag mellem 18 og 19.

Til Fiat 600 sælges kontant: Abarth 850 ccm motor (km garanti 25.000). Pris 1.000 kr. (nypris ca. 6.000 kr.). Evt. bytte med Fiat 600 motor. G. Hedelund, Seest Miss. hus, Kolding. Tlf. (05) 52 20 94 mellem kl. 18 og 18.30.

Sælges: Garanteret fejlfri gearkasse til R8, komplet hovedrep. 1100 ccm motor, R16 køler med el-ventilator, samt 4 stk. R16 fælg. 1 nav til læderrat samt Suzuki 250 ccm. Henning Andersen, Hem, 6760 Ribe. Tlf. (05) 42 13 24.

Til imp: Styrtøjle, Dunlop fælg, stålfælg, 4 vinterdæk som nye, Sebring potte, Brabham potte, 80 mm Speedwell omdr. 2 Cibie tågelyster m.v. sælges. Steen Bendix P, Ege Alle 15, 2650 Hvidovre. Telefon (01) 78 21 08.

Til NSU 1200 sælges Formel 1 læderrat med nav for 175 kr. samt 1 for- og 1 bagkofanger af rustfrit stål for 85 kr. pr. stk. 1 kardanboks for 10 kr. og et katastrofeblik for 25 kr. Jens Laursen, Gyvelparken 25, st. 8464 Galten. Tlf. (06) 94 38 41.

4 stk. 5 1/2 x 13" fælg m. dæk (Good-year G800). Stålbælte 185-13 80 % gummi. Original sportsfælg til Manta, passer på Simca og Fiat, nypris 2400 kr. sælges billigt. Thorkil Lund Tangsmose 24, Høruphav, 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 44 51 06.

16 stk. 3 1/2" Cooper S fælg sælges for 20 kr. pr. stk. 10 stk. 3 1/2" Mini fælg sælges for 15 kr. pr. stk. 16 stk. Dunlop regnvejrsracingdæk 165x10, let brugte sælges for 50 kr. pr. stk., køredragter 225 kr. pr. stk. J. J. Dynesen, Mejlgade 78 A, 8000 Århus C. Tlf. (06) 13 70 80 mellem 8 og 9.

Til Amazon sælges bagtøj, årg. 69, og 1 dæk (Michelin 165-15X) næsten nyt samt 2 tågelyster (Lucas). Jørgen P. Nielsen, Torvet 2, 6823 Ansager. Tlf. (05) 29 71 96.

Til Mini sælges 4 pigdæk på fælg, tilkøbt 200 km, aldrig kørt løb, men velegnede. Pris 600 kr. Værkstedshåndbog til MINI/Cooper/S. Pris 60 kr. Otto Kristensen, Mimosevej 18, Tune, 4000 Roskilde. Tlf. (03) 13 86 59.

4 dæk 15" og 4 dæk 14" sælges for 10 kr. pr. stk. samt slanger for 10 kr. pr. stk. »Mustang« motor (300 hk) 5.200 kr. 12 volts akk. 25 kr. m. m. m. Henning Sund, Bårsevej 26, 2650 Hvidovre. Tlf. (01) 78 26 19 el. (01) 70 76 87.

MC, knallerter og go-karts

Bridgestone 90 ccm, drejeventil, 7,8 hk, 75 kg, kørt 20.000 km, nem bycykel, men let defekt, reservedele og håndbøger medfølger, sælges for 650 kr. Leon Østergaard. Tlf. (01-54) Mi 8988, lokal 45.

Honda 90 ccm, årg. 68-69 med defekt motor, i øvrigt velholdt, sælges for højeste bud over 300 kr. Peter Christensen, Reva Klinikken, Hold Ege, 8800 Viborg.

Kreidler Florett R.S. 5 gear, 6,5 hk motor, 1 år gammel, fantastisk velholdt, omdr.tæller, blinklys, kompressorhorn + meget andet udstyr sælges billigt kontant. Danny Sørensen, Eng-havevej, 7361 Ejstrupholm. Tlf. (05) 77 23 60.

Købes: En boret cylinder til NSU Quickly og et tuningssæt til Kreidler Florett, 5,3 hk. Pris helst under 500 kr. Eigild B. Nielsen, 6934 Skar-rild.

Brugt go-kart, Chrismo Minikart sælges for 700 kr. Tommy Pedersen, Kirketoften 5, 6500 Vojens. Telefon (04) 54 19 97.

Hobbyartikler

Sælges: 2 Monoperm Super + Richard gearkasse (lidt defekt) + 4 MaBuChi motorer + kardanled + stor 2 bladet skibsskrue + mindre trebladet + lidt Ingeniør sæt, samt Lotus Ford F1 kompl. m. motor og gearkasse, scala 1:12. Tlf. (05) 55 17 53.

Minirace sælges: 10 m 4 sporet 1:32 bane, opbygget meget flot på plade med 10 hurtige biler sælges samlet eller delt under halv katalogpris. Sv. Age Jørgensen, Lavbrinkevej 5, 6400 Sønderborg. Tlf. (04) 42 12 61 efter 18.

Køreklar Fleischmann racerbane, som ny, kun kørt få timer sælges m. transformator, stejlkurve og omgangstæll. i original æske for 400 kr. Per Lau Jensen, Landsebakken 13A, Holte. Tlf. (01) 42 09 94.

Fleischmann racerbane m. 3 biler, 1 trafo, 15 m. bane, 2 håndspeedere, samt mange andre reservedele sælges for 900 kr. Bjarne Rasmussen, Beldringe 5482 Lumby, Fyn. Tlf. (09) 95 51 90.

Märklin tog sælges for 500 kr. 2 lokomotiver samt en del godsvogne + vogne m. lys samt en del huse m. lys. P. E. Ravn, Park Alle 25, 9600 Års. Tlf. (08) 62 20 82.

Komplet Graupner fjernstyring 8 kanal sender, modtagere til 6 kanaler monteret i båd (Graupner nr. 2117). Kun sejlet få gange, ny pris ca. 3.200 kr. sælges for 1800 evt. bytte m. spejreflekskamera eller billard. Tlf. (05) 80 50 33.

RODEKASSEN

Til Ford Capri 69-72 sælges værkstedshåndbog + reservedelskatalog for 35 kr. Svend Ajstrup, Tranekærvej 19, 7400 Herning.

Instr.bog eller værkstedshåndbog til DKW 250 ccm 1954 søges. Købes eller lånes til affotografering. Venligst henvendelse til Hans J. Suadcani, Ingevej 28 A, 2740 Skovlunde. Tlf. (01) 94 69 50.

Til VW 1200, årg. 65 og Renault 16, årg. 72 sælges to bagrunder i fin stand. Tlf. (01) 81 08 88.

Bytte: Faller HO minirace, værdi ca. 1.000 kr. byttes m. go-kart, med ell. uden motor. P. Jeppesen, Ved Kirkebjerg 26, 2. Glostrup. Tlf. (01) 96 31 67.

Ca. 40 danske mc blade sælges for 40 kr. og 10 motorsportsbilleder sælges for 10 kr. format 40x25 cm. Jørn Olsen, Tvedvej 91, 5700 Svendborg. Tlf. (09) 21 57 59.

4 årg. -71, 6 årg. -72 Bilen/Båden sælges samlet for 40 kr. Flemming Sørensen, Alborgvej 81, 9700 Brønderslev.

12 v kassettebåndoptager med 2 højttalere 2x4 w incl. 6 bånd, mærke Mini 8 sælges for 400 kr. Kurt Sørensen, Landskronagade 43, 2. tv. 2100 København Ø.

Vi er 4, som skal på en 6 mdr's. bil-tur til Asien. Vi søger rejsefælle m. motorkendskab, dele-basis. Tlf. (01) 39 37 93.

2 køreere søger arbejde, såvel nationale som internationale rallies har interesse. Erfaring med træning og planlægning af service haves. Per Brøns, Langagervej 11, 2600 Glostrup.

standardvogns reglement

(Fortsat fra side 37)

rere i forskellige vogne, og når bilfabrikkerne tager denne udfordring op, så må de bevise deres modellere motorkraft og køreegenskaber i lige og fri konkurrence med hinanden. Det turde da være den eneste mulighed sporten har for at påvirke bilfabrikkerne til at udvikle affjedring, styretøj, brems og motorer. Alt andet tilslører jo blot det enkelte mærkes mangler og utilstrækkelighed.

Vi må have en »gruppe 1 1/2«

Da vi således på længere sigt må afskrive gr. 2 klasserne som urealistiske for danske amatører, og grp. 1 ikke opfylder alle betingelser for god publikumssport, er det vor opfattelse at den nuværende grp. 1 bør suppleres af en standardvognsklasse, der tuningsmæssigt skulle ligge mellem grp. 1 og 2.

Dens reglement skulle nøje specificere, hvad der er tilladt og hvad der er forbudt ved tuning, ændring af ophæng, dæk og fælgdimensioner o.s.v. Disse restriktioner vil naturligvis give en risiko for, at vi får et hav af protester, men dels måtte et tek-

nisk udvalg søge at gøre begrænsningerne så enkle som muligt, f.eks. som i Formel 3 med indsnugningsbegrænsning, og dels måtte man ret nemt kunne foretage stikprøvekontroller med moderne måleinstrumenter.

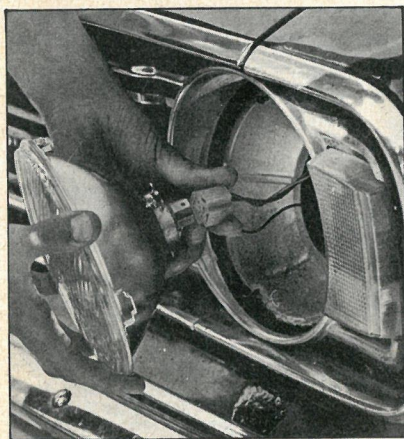
Tilbage står det vigtige problem at få skabt gehør for en sådan ny gruppeinddeling, primært i Skandinavien, men helst også i FIA. Tiden er ved at være moden til en ændring såvel i Sverige som i England, for begge steder lider man under det store spring, der er nu mellem den ultraprofessionelle og kostbare, men spændende grp. 2, og den ikke særligt ophidsende grp. 1.

Problem løseren



Prøv den Døm selv

Det tar under 10 min. at fordoble bilens nær-og fjernlys



— men det kan tage uger, når først skaden er sket. Derfor skift nu til HELLA H4 nær- og fjernlys — så får De 100% mere lys på de mørke efterårs- og vinterveje uden at genere modkørende trafikanter. Hella H4 er forsynet med specielle strålefangere, der sikrer mod blænding og uheldige refleksioner. For Deres egen — og andres skyld: HELLA H4.



A/S A. Falkenberg
6340 Kruså - tlf. (04) 67 14 00
2650 Hvidovre - tlf. (01) 49 15 00

SIDSTE:

Brev fra Belsø:

Jeg skal køre F 5000!

Umiddelbart før redaktionens slutning fik vi et begejstret brev fra Tom Belsø, der som bekendt har slået sig ned i England som vor eneste internationale racerfører på bilfronten. Han har gennem 72-sæsonen forsøgt sig i den skrappe Formel 2 klasse, og opnåede et par virkelig pæne resultater, men var forfulgt af problemer — tekniske og økonomiske. Da hans danske hovedsponsor, Roulunds Fabriker, for nylig sprang fra, så det sort ud, men nu skriver Tom:

»En lille hilsen her fra England med lidt godt nyt: Jeg har netop til morgen modtaget en kontrakt fra Jackie Epstein, der i '73 kører et 2-vogns fabriksteam med den helt nye Lola F 5000. Chaufførerne bliver Le Mans vinderen Gijs van Lennep og — hold fast — unge Belsø!!!

Vi skal køre 17 løb, hvoraf 12 er her i England, 2 på Zandvoort og desuden Hockenheim, Barcelona og Misano — en ny bane i Italien. Samtidig håber jeg stadig at finde sponsorer til deltagelse i Formel 2. Jeg kan køre 10 løb, som ikke falder sammen med mine F 5000 engagementer, og nu ved jeg en hel del mere om, hvad sagen gælder.

Mange hilsener, Tom.

Glæd Dem til næste nummer!

Vi kan allerede nu afsløre lidt om indholdet i MOTOR-journalen nr. 2, der udkommer torsdag den 25. januar. Det tegner til at blive alle tiders motorblad — her er blot nogle smagsprøver på det alsidige og spændende indhold:



Prøvekørsel af AUDI 80

Mogens H. Damkier har testet den tyske nyhed, som er kåret til »Årets Bil« af en stor, international jury.



Sådan fik man fat i de 1000 hestekræfter

Benny Christensen gennemgår aspekterne i forbindelse med genoptagelsen af kompressor på racermotorer.



Nyt fra Londons Racing Car Show

stor reportage i tekst og billeder om nyhederne blandt racervognene.



Bag rattet af den skrappe Fiat Abarth 124

Vi har haft lejlighed til at prøve rallyvognen, som Fiat satser på til Monte Carlo.



Sådan bygger Ford deres vindervogne

Racing Manager Stuart Turner gennemgår for MOTOR-journalen tuningen punkt for punkt i en artikelserie.



Desuden: Teknisk Brevkasse — Rally- og bane-sport — Motorcykelstof — og masser af praktiske gør-det-selv tips.

HUSK: MOTOR-journalen den 25. januar. Bestil den hellere hos Deres bladhandler — eller endnu bedre: **Tegn et abonnement!** (Se kuponen side 50).

DANMARKSMESTRENE 1972



Ford Escort RS 1800

Erik Høyer sejrer med Ford Escort. Eller omvendt.

DM-sejren i den store gruppe 2 klasse bekræfter kombinationens elegante styrke.

Både føreren og vognen er noget nær det perfekte.

Hold øje med dem også internationalt i '73-sæsonen. Sådan et par er der mere i.

Det er der nu altid, hvor Escort'en er med. Prøv selv at blive en bedre halvdel.

Ford Escort sedan fra kr. 26.688,- ex. lev.



BLIV DUS MED DANMARKSMESTEREN

NYHED!

Handy 4-stk. pakning



BOSCH
made in Germany



Tændrør

W 200 T 30



= 0,6 mm

Austin
BMW
Datsun
Fiat
Ford
MG
Opel
Peugeot
SAAB
Simca
Toyota
Triumph
Vauxhall
VW

Elektrodeafstand,
model og aargang
se bagsiden



Bosch laver også tændrør bedre



0 241 240 807

943 393

Bosch tændrør
med Cr-elektrode
giver effektiv
forbrænding, let start,
levik motor og
bedre benzinkonomi

BOSCH