

MOTOR journalen

9

1973

Kr. 4,85

Vi har prøvet:

Den nye Kadett



NYHED:

SAAB 99 Coupé med bagdør

DANMARKS DYRESTE MOTOROLIE.



Mobil har udviklet en sensationel ny motorolie, baseret på syntetiske kulbrinteforbindelser, som bl.a. muliggør motorydelse og slidbeskyttelse i et helt ukendt omfang. Mobil SHC-Synthesized Hydro Carbons – er resultatet af intensiv forskning i U.S.A., England, Frankrig, Tyskland og Italien. Det er en dyr olie, men det er heller ikke en olie for alle.

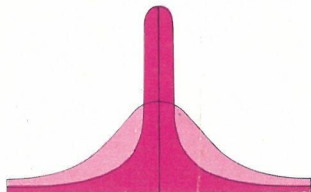
Den er fremstillet til biler, som »køres hårdt«, dvs. udsættes for maksimal motorbelastning. Den er olien til de bilister, som har brug for langvarig topydelse: Sportskørere, rallykørere og bilister, som ofte kører lange stræk på motorveje. Den er velegnet for den hårdt-belastede feriebil, som er på vej ned gennem Europa med campingvogn og hele familien.

Mobil SHC er afprøvet af racer-kørere, på politibiler og taxivogne i U.S.A., Italien og Tyskland. Overalt med samme

resultat: Et overlegent smøremiddel, som yder det helt usædvanlige.

Mobil SHC bruger kun de bedste molekyler.

Se på diagrammet. Det viser opbygningen af en traditionel oliedråbe. Der er kulbrinteforbindelser i alle størrelser



og former. Nogle er gode, andre mindre gode. De bedste er de stabile med perfekt viskositet. De andre er ustabile med

lavt viskositetsindex. Det er de ustabile molekyler, der nedsætter oliens ydeevne. Da de gode molekyler ikke uden store tekniske vanskeligheder kan isoleres fra de mindre gode, har Mobil's teknikere udviklet en ny katalytisk proces og resultatet er det syntetiske smøremiddel: Mobil SHC, en motorolie sammensat af de bedste og mest stabile molekyler.

Hvad har Mobil SHC som andre ikke har?

En motorolie karakteriseres ved sin viskositet. Mobil SHC har et viskositetsindex så højt som 220, medens hidtil kendte motorolier næppe overstiger 190.

Mobil SHC har således egenskaber udover de klassificerede normer: Ved lave temperaturer overskrider den de krav, som gælder for SAE 10 W området, og ved høje temperaturer går Mobil SHC videre end SAE 50. Det giver en enestående stabilitet ved høje temperaturer og hård motorbelastning. Mobil SHC

distancerer derfor de strengeste krav, som i dag stilles til konventionelle motorolier.

Hvad får Deres motor ud af Mobil SHC?

Bedre motorbeskyttelse og renhed. Lettere start i koldt vejr. Væsentlig lavere olieforbrug. Stabilt olietryk ved maksimal motorbelastning. Og meget andet!

Vil De vide mere om denne eksklusive motorolie, kan De læse om det i Mobil SHC brochuren, som De får på de større Mobil service-stationer.



Mobil

Mobil SHC syntetisk olie udviklet til biler der køres hårdt.

MOTOR journalen

9

SEPTEMBER 1973
(udk. 25. august)
27. årgang

INDHOLD

- 6 **Kort Fortalt**
Aktuelle nyheder i koncentreret form
- 10 **Fin mekanik, men...**
Vi har prøvekørt Datsun 160 J
- 14 **Ødelagt gevind ingen katastrofe**
Vi viser hvordan man benytter Heli-coil spiraler
- 16 **Bevis for vore anelser**
Et rullende laboratorium som trafikforskerbil
- 20 **NSU fylder 100 år**
det tyske bilmærkes interessante historie
- 26 **Den nye kollektion**
bilnyheder fra Opel, Volvo, Saab og Datsun
- 32 **Teknisk Brevkasse**
Vi søger at løse læsernes mekaniske problemer
- 34 **De reddede week-enden**
rapport fra »Grand Prix Danmark« på Djursland
- 38 **Nu fører Matra-Simca VM-kampen**
det franske mærkes sejr på Watkins Glen
- 40 **Ikke lige godt hver gang**
månedens brev fra Tom Belso
- 42 **Suveræn Tyrrell-triumf**
dobbeltsjeren i det hollandske Grand Prix
- 48 **Stewart-Cevert gentog successen**
det tyske Grand Prix på Nürburgring
- 51 **Kaos i Borris Rally**
dårlig organisation ødelagde DM-løb
- 56 **Ingen mandfolk tilbage?**
orienteringssporten har sandkasse-mentalitet
- 58 **Svenskerne løb med det hele**
ved de nordiske mesterskaber i Karting
- 60 **Flot dansk præstation**
fjerdeplads til Børge W. Nielsen i VM-TT løb
- 62 **Skriv til os**
læsernes talerstol hvor ordet er frit

FORSIDEN: Den nye Opel Kadett, som netop offentliggøres i disse dage. Vi har allerede haft lejlighed til at prøve vognen både på fabrikkens test-anlæg og herhjemme. Se omtalen side 27-28.



Min mening

af Mogens H. Damkier

Forskel på postulater og formodninger

■ I en debat om et hvilket som helst emne kan man foruden at hen-vise til kendsgerninger også tillade sig at fremsætte formodninger. Når man siger, at »jeg tror det er sådan og sådan,« eller man siger, »mon ikke det er sådan«, så er det i begge tilfælde et spørgsmål rejst til nærmere efterforskning. Noget helt andet er et postulat, der uden tilstrækkeligt bevismateriale forsøges fastslået som en kends-gerning.

I debatten om trafikssikkerhed er der fremført meget solidt forsk-ningsmateriale, og når det drejer sig om brugen af sikkerhedsseler, er Volvo's undersøgelser i samarbejde med de svenske myndighe-der et yderst overbevisende materiale. Et andet stort forsknings-arbejde er udført i England, og dr. Murray Mackay, der er forsk-ningsleder i Department of Transportation and Planning ved univer-sitetet i Birmingham kunne ved en konference om bilernes lovmæs-sige sikkerhedsudstyr afholdt i Cranfield Institute of Technology op-lyse, at forskningsarbejdet kunne godtgøre et fald på 55 % af døde-lig udgang og svære kvæstelser ved brugen af trepunkt sikkerheds-seler, og denne procent ville yderligere kunne forøges med bedre selekonstruktioner, da man derved fik fjernet det lille antal kvæstel-ser, der skyldes dårligt konstruerede eller forkert anvendte seler.

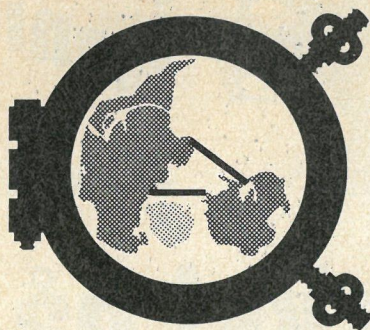
Det kan også påvises, at der har været et mærkbart fald i antallet af sårede og døde i trafikulykker efter at obligatorisk brug af sikker-hedsseler blev indført i Australien og New Zealand. Frankrig var det første europæiske land, der indførte obligatorisk brug af sikkerheds-seler og man forventer, at Holland snart følger efter, men vi har endnu ingen konkrete tal fra Europa, når det gælder obligatorisk brug af selerne.

Som bekendt udløses der enorme kræfter ved f. eks. et frontal-sammenstød selv fra lave hastigheder, og s-selerne er naturligvis ikke nogen garanti for, at der ikke kan ske kører og passagerer no-get. I nogle tilfælde vil s-selen måske endda kunne betegnes som den egentlige dødsårsag, men så er det også helt stensikkert, at der ville have været en anden dødsårsag, hvis selerne ikke havde været i brug.

Derimod kan tilfældet spille ind. Man har hørt om bilister eller passagerer, der reddede livet, fordi de blev slynget ud af en bil, inden denne blev slået til totalt vrag og omspændt af flammer. Man hører dog oftere om personer, der dræbes eller kommer svært til skade, fordi de slynges ud af vognen, medens de personer, der for-blev i vognen slap med lettere skrammer.

Alt dette skulle være velkendt, og Volvo's såkaldte marts-undersø-gelse fremlægger et meget omfattende og detaljeret materiale, hvis

Hvorfor ta' til Fyn når De skal til Sjælland?



Slap af og sejl direkte.

Der er mange kilometre at spare på landevejen, ved ikke at ta' over Fyn. Sejl direkte med:

Hundested - Grenaa & Kalundborg - Juelsminde



Hundested: (03)*33 82 33 Kalundborg: (03)*51 21 00

Grenaa: (06)*32 16 00 Juelsminde: (05)*69 34 00 og aut. rejsebureauer samt FDM

postulater og formodninger

(Fortsat fra forrige side)

kvalitet og ærlighed man naturligvis ikke har ringeste grund til at betvivle. Det er et forskningsarbejde, og som sådan skal det bringe klarhed som eneste formål. Derfor må

man med nogen undren læse en dansk politimands udtalelser til Dagbladet senere citeret i Morgenavisen Jyllands-Posten.

Advarsel mod sikkerhedsseler

modstander af anvendelse af sikkerhedsseler. Jeg mener blot, at det bør stå enhver frit, om man vil anvende sikkerhedssele eller ej. Har man fulgt med i den seneste tids agitation for anvendelse af sikkerhedssele, er man ofte stødt på statistikker, der beviser, at antallet af færdselsdrab vil blive betydeligt nedsat, hvis sikkerhedsselen var obligatorisk.

— Lad være med at indføre obligatorisk brug af sikkerhedsseler. Der er lige så mange mennesker, der dør af det, som der bliver reddet.

Jeg er modstander af en lov, der påbyder anvendelse af sikkerhedsseler. Men jeg er ikke

Der findes en lang række statistikker, der fortæller, at mange liv kunne have været reddet, hvis folk brugte sikkerhedssele. Men statistikker kan bruges som man vil. Af de ca. 150 færdselsdrab jeg har personligt kendskab til, viser det sig, at lige så mange ville være blevet reddet, hvis de havde undgået sikkerhedssele, som de der blev dræbt. Og omvendt. I det store spil går regnskabet lige op.

RECARO



Det populære tyske **RECARO** bilsæde (standard-udstyr i Porsche) kan nu leveres til næsten alle bilmærker. **RECARO** er ikke beregnet blot for sportskøreren, men for alle dem som vil sidde bedre og slippe for de grimme og opslidende rygsmærter. **RECARO** er anatomisk korrekt opbygget og kan leveres i fire forskellige modeller. Sæde og ryg kan indstilles så det passer for enhver kropsbygning. Når De prøver sæderne vil De undre Dem over den lave pris i forhold til den gode pasform og den høje kvalitet.

Skifter De senere vogn bytter vi konsollen ganske gratis.

Kig forbi eller ring efter brochurer.

NB. For bane-, rally- og or-kørere har vi modellen »Ideal« som er homologeret for gr. 1.

Priser fra:
Kr. 648,-
excl. moms.

Forhandlere søges.

CARTEC

H. C. Ørstedvej 59
1879 København V.
Tlf. (01) 35 80 70

Der er jo en enkelt detalje, der straks springer i øjnene, og det er tidsfaktoren. Det er igennem 30 år, at politiassistenten har været i forbindelse med 300 trafikulykker, af hvilke de 150 havde dødelig udgang, og af de 150 færdselsdrab ville lige så mange være blevet reddet, hvis de ikke havde haft sikkerhedssele, som antallet, der reddede sig på grund af sikkerhedssele — stadig ifølge politiassistenten. Der kommer imidlertid den kendsgerning ind i regnestykket, at det kun er de seneste 10 år, sikkerhedsseler for alvor har været benyttet eller blot benyttet i rimelig udstrækning. Det vil da tyde på en helt abnorm forudseenhed, hvis samme politimand allerede for 30 år siden begyndte at vurdere tilfældene af tilskadekomne og dræbte ud fra bedømmelsen af sikkerhedsseler, som man først fik begyndende kendskab til for 15 år siden.

Derfor tror vi, at dette kun er et postulat, og vi må som modbevis have forelagt et virkeligt forskningsmateriale udført af politiassistenten. Han har tildels ret i, at statistikker kan bruges nogenlunde efter for-godtbefindende, men ikke i tilfældet med sikkerhedsselerne. Der er ikke den fjerneste grund til, at Volvo eller andre forskere i sagen skulle prøve at misfortolke en statistik eller at vildlede myndigheder eller bilister ved hjælp af en sådan statistik.

For en fuldstændigheds skyld skal det kun bemærkes, at man hos Volvo har fået indbragt et meget betydeligt antal havarerede Volvo biler, man har i hvert tilfælde fået en udførlig rapport om legemsbeskadigelserne fra lægerne, og man har ved hjælp af dukker og på anden måde rekonstrueret, hvad der egentlig er sket i ulykkesøjeblikket. Dette har man ikke alene gjort af hensyn til forskningen af sikkerhedsselerens værdi, men man har også været på jagt efter andre faremomenter i bilernes interior. Mod dette meget omfattende og solide forskningsarbejde sætter man så noget, der efter alt at dømme kun er et postulat, som nogle dagblade fuldstændig kritikløst viderebefordre. I den meget følelsesfulde trafikdebat kan vi næppe undgå sådanne postulater — vi har jo hørt tilstrækkeligt til at anlægge en solid samling — men det forekommer os, at pressen har et ansvar. Hvis man vil gengive sådanne udtalelser, burde ansvarsbevidste personer på de forskellige blades redaktioner knytte et par kommentarer eller fremlægge nogle kendsgerninger.

Efter alt det foreliggende forskningsmateriale kan der ikke være tvivl om, at vi i sikkerhedsselerne har fået et af de bedste midler til at bekæmpe eller i det mindste mildne trafikulykkernes følger, og derfor bør man være meget varsom med at komme med alt for løse påstande om selernes manglende effektivitet eller ligefrem faren ved brug af seler.

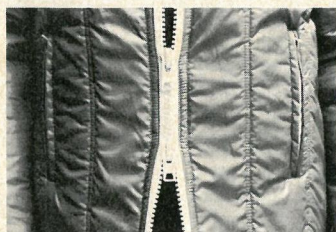
Volvotilbehør hos Lehrmann

Den originale **Volvo-Rally-Jakke** er nu på lager. Rally-jakken er udført i lækkert Volvo-blå faldskærmsstof med blå isolerende dobbeltfor. Dobbeltvirkende lynlås. To skrålommer med lynlås. To brystlommer med lukke samt inderlomme. Lommer til kuglepen på begge ærmer og strikket vindfang. Indbygget hætte.

Leveres i størrelserne:

Lille, mellem og stor samt i damestørrelse.

Kr. 241,50 incl. moms

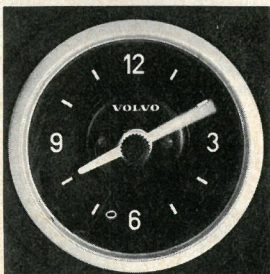


H4-forlygteindsats

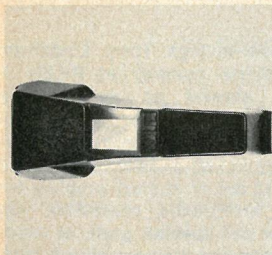
Lige til at skifte ud med standardforlygterne - tilkobles over et ekstra relæ. Halogenlampen har en kraftig hvid lyskegle, der gi'r perfekt udsyn og sikker kørsel. Effekt: fjernlys 60 Watt, nærlys 55 Watt.



Benzindæksel

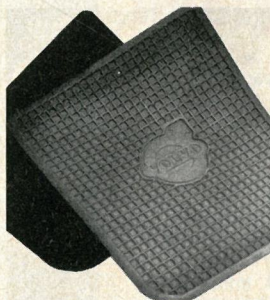


Elektrisk ur



Kardanboxe

Vælg mellem 5 forskellige. Med store og små opbevaringsrum, med kontakter og udstansninger til instrumenter, - og med armlæn.



Gummimåtter

Hjælpelygte

Langt og bredt lysfelt med koncentreret lyskegle. Tilkobles lettest via et ekstra relæ. Færdig relæindsats kan fås til.



GT-rat

Mindre end det sædvanlige rat. GT-mærke midt i. Energi-absorberende - opfylder selv USA's strenge sikkerhedsbestemmelser.



Bugsérwire

Kuponen sendes til:

Hans Lehrmann I/S
Reserve dele og tilbehør
Jagtvej 16 · 2200 Kbhvn. N.

Ja tak, send mig pr. efterkrav stk.

original Volvo-Rally-Jakke, størrelse:

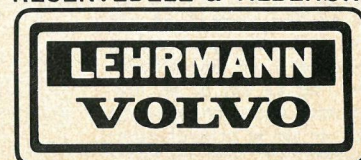
..... (Angiv lille/mellem/stor el. damestørrelse).

Navn

Adresse

Postdistrikt

RESERVEDELE & TILBEHØR:



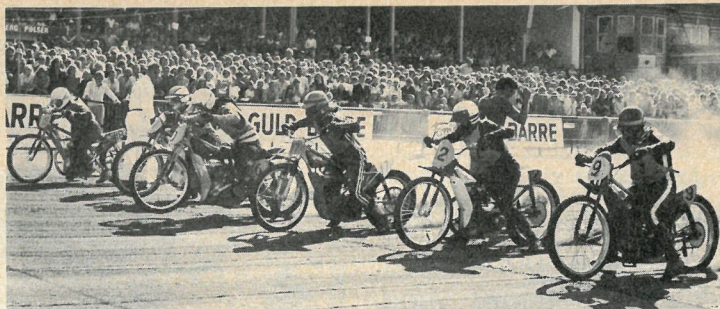
Jagtvej 16 · 2200 Kbhvn. N · Tlf. 39 14 83
Dynamovej 8 · 2730 Herlev · Tlf. 91 33 33

KORT FORTALT

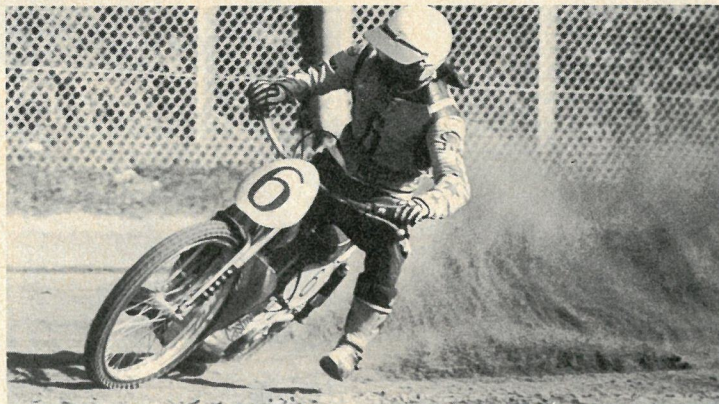
Guldbarreløbet

Det traditionsrige, årlige motorcykeløb på Charlottenlund Travbane satte i strålende sol ny publikumsrekord. Over 30.000 mennesker var kommet for at se vort helt suveræne Speedway-helt slå eliten af kendte navne på 1000 meter. Det lykkedes ham for tredje gang i træk, og dermed sikrede han sig Guld Barren til ejendom — ægte guld for 15.000 kr. udsat af løbets sponsor.

Der blev ellers hurtigt skabt tvivl i mange tilskuernes sind, om det ville lykkes for Ole — han lagde nemlig stærkt ud i første heat og sikrede sig på de første par omgange et forspring på mindst to hundrede meter, men på fjerde og sidste omgang kom han trillende med en favs motor, passeret af sine konkurrenter. Det skabte naturligvis en næsten uudholdelig spænding og en fantastisk stemning på tilskuerpladserne, for nu måtte han igennem både opsamlings- og mellemheat.



Da startsnoren gik for den afgørende finale, var Ole straks i spidsen og med sin fantastiske svingteknik, som ses herunder, trak han langt fra konkurrenterne.



Ole Olsen valgte sig en anden cykel ud i sin samling, og den viste sig om muligt hurtigere end den første. Resten af dagen kørte han, så ingen på noget tidspunkt kunne

følge med. Bagefter fortalte vor tidligere Speedway verdensmester, at når det er så legende let at slå verdenseliten på 1000 meter, vil han satse på VM også i denne klasse.

MG B med V8-motor

Den 15. august præsenterede British Leyland en MGB V8 GT, hvilket vil sige en MGB GT med passende modifikationer svarende til den næsten fordoblede motoreffekt, som V8 motoren fra Rover 3500 giver.

Det kan lyde lidt voldsomt med en motoreffekt på 137 hk DIN ved 5.000 o/m til en vogn med stiv bagaksel ophængt i bladfjeder, men kan det lade sig gøre hos Maserati, kan det vel også lade sig gøre hos MG.

Der er foretaget små ændringer på motoren for at få den til at passe til MG'en — bl. a. ændret indsningsmanifold — og gearkassehuset er ændret således, at der bliver plads til en større kobling. Naturligvis er udvekslingsforholdene også ændret passende til motoren, og bagakseludvekslingen er 3,07:1 mod 3,9:1 i 1,8 liter modellen, der selvfølgelig fortsætter i produktion. Overgear er standardudstyr, og medens vognen i topgear kører 37 km/t ved 1.000 o/m, kører den ikke mindre end 45 km/t, når overgear sættes i funktion. Når man kører med ca. 115 km/t i topgear og overgear, går motoren med så beskedent et omdrejningstal som 2500.

Tophastigheden opgives til 199 km/t, de 400 meter med stående start klares på 16,45 sekunder, og accelerationstiden fra stående start til 60 mph (96 km/t) opgives til 8,2 sekunder.

Servoforstærker, støbte letmetalfølg, tonet glas og elektriske ventilatorer er standardudstyr.

»Amerikaner« fra Leyland

British Leyland har i Australien mistet et stadig større marked til de amerikanske vogne, og for at rette op på dette forhold, har den australske Leyland fabrik konstrueret og bygget sin egen model under navnet Leyland P 76. Det er en bil, der er udviklet til australske forhold, og den leveres i forskellige versioner med 2,6 liter seks-cylindret motor eller med 4,4 liter V8 motor. Forhjulene er ophængt i system MacPherson, og baghjulene i en stiv bagaksel affjedret af skruefjeder og lokaliseret af reaktions- og momentarme.

Det er en ret stor vogn, men den er dog den letteste i sin klasse. Desuden leveres den med mangt og meget som standardudstyr, skønt det er ekstraudstyr på konkurrenternes modeller. Dette udstyr er dog gennemgående noget, vi på det europæiske marked vil regne som en selvfølge. Man regner med en årlig produktion på 30.000 enheder, og skønt British Leyland i England næste år vil importere 3.500 af disse biler, regnes der endnu ikke med nogen eksport. Det er altså næppe sandsynligt, at vi får den at se i Skandinavien.



Den specielle australske model, Leyland P 76, skal konkurrere med amerikanske vogne på hjemmemarkedet, men vil muligvis også komme til Europa.

5-dørs Renault 5 til 25.000 kr.

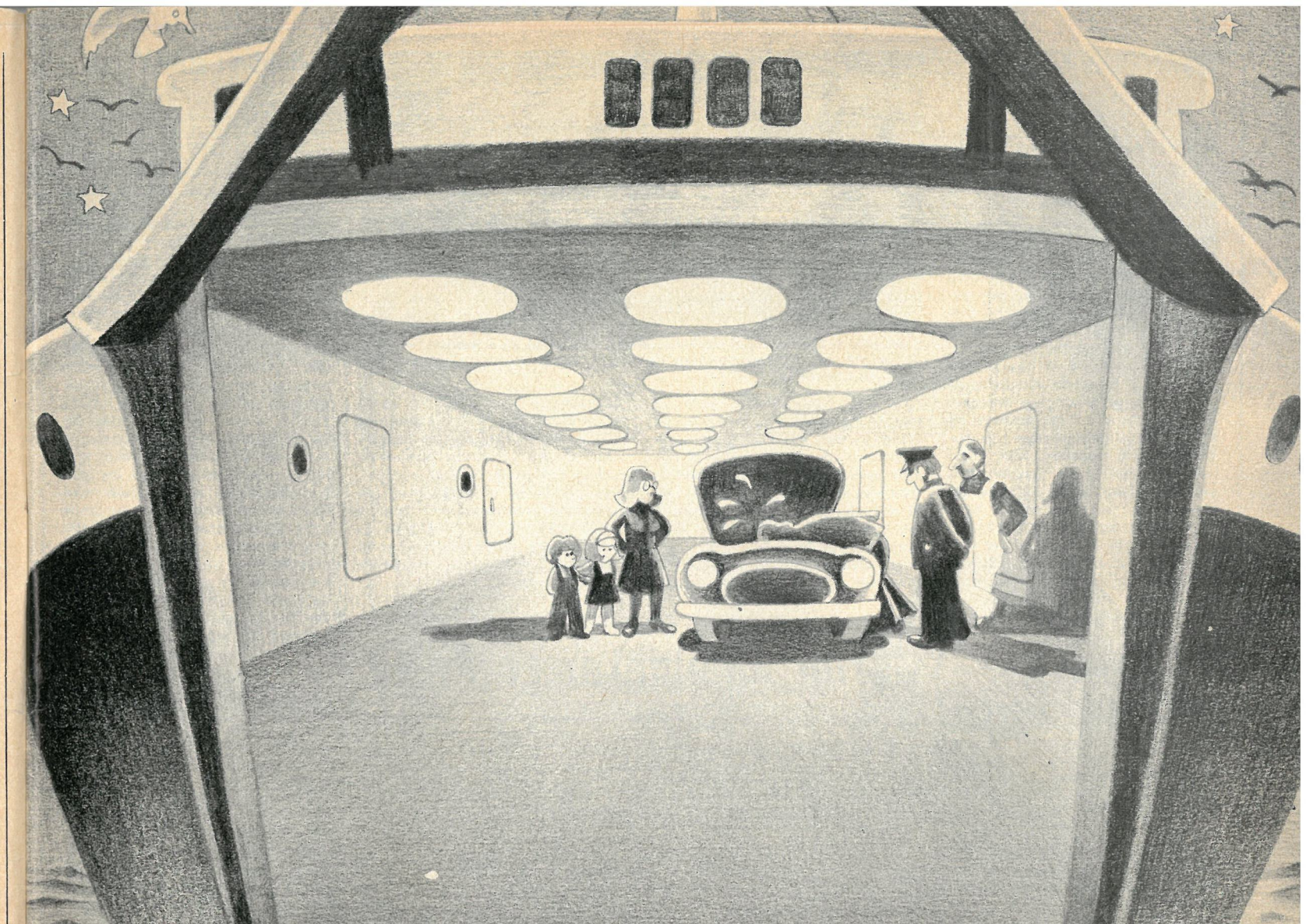
Renault 12 er kommet som varevogn svarende til stationcar-modellen, blot uden bagsæde. I teknisk henseende svarer den til de øvrige Renault 12 modeller. Varelad på 175 cm længde og lasteevne på 475 kg gør den velegnet til en masse transportopgaver, og da det er en fire-dørs model med endnu en tophængslet bagdør, er det et praktisk køretøj til småtransport. Som de fleste varevogne vil den sikkert i hovedsagen blive betragtet som en billig to-personers. Prisen er på guleplader kr. 24.994,-.



Der er fin adgang og god plads i varevognen, men der må kun være to personer.

Vi er skam enige!

Vor gode kollega Torry Lindstrøm har i sidste nummer af BILEN & BÅDEN skrevet en meget vittig »Abernes ABZ« med undertitlen »Hvordan snyder jeg mig ind til motorløb?« Vi er ganske enige med ham i, at det er et stort problem for seriøst arbejdende pressefolk. Og vi finder det specielt groft, at uvedkommende har klumpet sig så kraftigt omkring den gode skribent på Anderstorp og har hindret hans udsyn så meget, at det eneste han kunne berette i sit blad om dette historiske Grand Prix løb, var abernes påtrængenhed.



Nogle bilister tror stadig, at tændrør er tændrør. De bliver færre og færre.

Folk burde ha' mere respekt for tændrør!
Ved De egentlig hvad sådan et tændrør må gennemgå?

Det bliver kølet af i toppen og varmet op
til 800 grader i den anden ende. Samtidig skal
isolatoren forhindre at 20.000 volt højspæn-
ding stikker af i en forkert retning.

Det skal fungere under højtryk -
ofte med risiko for at blive tilsodet
eller olieret.

Og under de betingelser skal det
kunne levere en effektiv
gnist mere end 20 millioner gange.



Det er ikke ligegyldigt hvordan man
laver tændrør - eller hvem der laver dem.
Bosch har 72 års erfaring.

Også i at lave det øvrige el-udstyr,
som Deres tændrør er afhængige af.

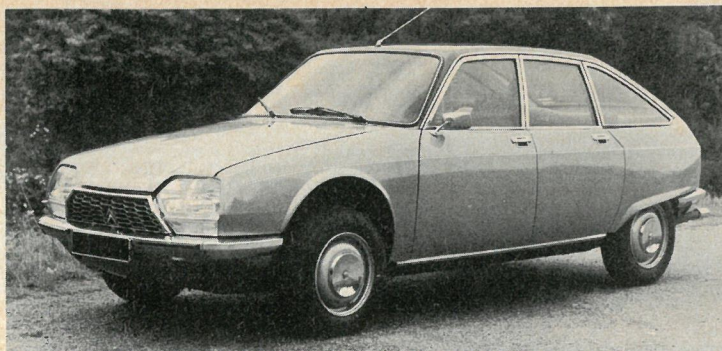
Hvis Deres tændrør er sløve, er Deres
bil osse sløv.

Skift til BOSCH tændrør
før De bliver nødt til det.

BOSCH

Så kom GS med Wankel-motor

En lille spag notits kan have en ganske betydelig interesse. Citroën GS kommer nu også i en model med tilnavnet Birotor, hvilket vil sige, at vognen er monteret med en to-kammer Wankel-motor. Motorens volumen er 1990 ccm, og den udvikler ikke mindre end 107 hk DIN ved 6.500 o/m. Vi ved, at denne bil kan bære den nævnte motoreffekt, blot vil vi skyde på, at den af hensyn til den forøgede tophastighed må have noget kraftigere bremser. Vi ved også, at det tæt pakkede og ret utilgængelige motorrum i de nuværende GS-modeller ville nyde umådelig godt af en Wankelmotors mindre omfang, og vi vil også acceptere, at den nye model først kommer på markedet i Frankrig i løbet af næste år. Vi gider slet ikke på forhånd at udnævne GS Birotor som årets bil, for den vil simpelt-



I det ydre kendes den nye Wankelmotor-version kun på en sidestriben, men under motorhjelmens flendes den store forbedring. Vi vil snarest bringe flere detaljer og prøvekørsel.

hen være Europas kommende bil hvis — og dette hvis er forbandet vigtigt — hvis fabrikken i mellemtiden kunne lære, at karrosseriet ikke skal samles med en møgreb. Hvis man blot kunne få fornemmelsen af, at vidt gabende pladesammenføjninger kan jage en nordisk køber langt bort, hvis samme køber agter at beholde sin bil i lang tid. Hvis Citroën med sin GS model med en god

Wankelmotor samtidig ville sørge for en anstændig kvalitet og dermed holdbarhed på karrosseriet, så ville ingen af de andre fabrikker have en rimelig chance for at sælge noget. Men det bliver sikkert kun til de berømte skuldertræk og trutmunde hos Citroën, og netop disse så typiske franske udtryksmidler giver de andre bilfabrikker en fair overlevelseschance. Amen.

Mange »rugbrød«

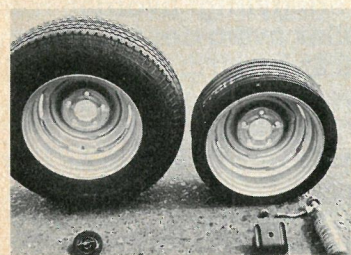
Der er nu ialt fremstillet 3,5 millioner VW transportere med tilnavnet »rugbrødet«. Fremstillingen begyndte i 1950 på fabrikken i Wolfsburg, men senere overførtes fremstillingen af denne specielle model til den nye fabrik, der i 1956 blev taget i brug i Hannover. Den første million nåede man i februar 1962. Rugbrød nr. 3½ million forlod samlebåndet i skikkelse af en ambulance, der som gave blev overrakt til det tyske Røde Kors.

Pladsbesparende reservvehjul til Opel modeller

Opel har lanceret et »sammenfoldeligt« reservvehjul som ekstraudstyr for deres store Diplomat og Admiral modeller.

Reservehjulet, der er udviklet af Goodrich, kan ved hjælp af en medfølgende trykluftcylinder blive pustet op på få sekunder. Da det specielt er fremstillet med henblik på Diplomatens og Admirals store tophastigheder, kan man, efter montering, køre med samme hastighed som man plejer til det nærmeste værksted.

Illustrationen viser klart hvor meget plads der kan spares med det nye reservehjul.

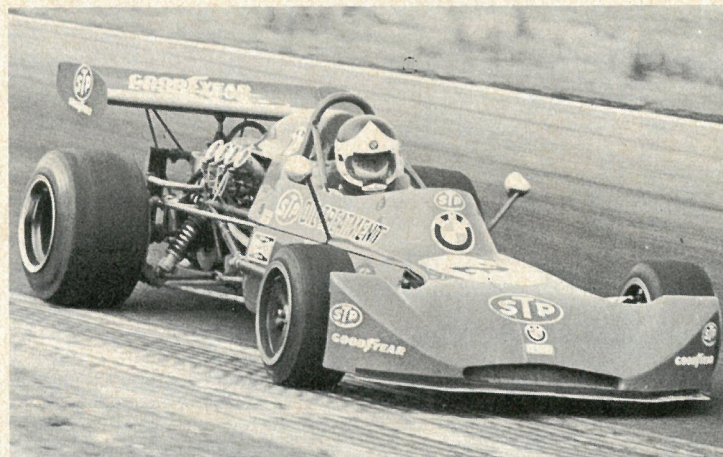


Der spares betydelig plads i bagagerummet med det specielle oppustelige hjul. Her er det sammenlignet med et normalt reservehjul

Jarier dominerer Formel 2

Jean Pierre Jarier fortsatte sin dominans i F2, da han overlegent vandt EM afdelingen på Mantorp Park i Sverige. Jarier vandt begge heat, og var på intet tidspunkt truet af Jochen Mass og John Watson, som besatte de næste pladser. Fjer-

Palm førte de første 30 omgange, men så gik Gethin forbi og holdt denne placering til målet. Ronnie Peterson, som er medejer af Karlskoga banen, deltog i en Texaco Lotus, og efter en meget dårlig start kørte han sig op til femtepladsen.



Det unge franske talent, Jean Pierre Jarier, har kørt fantastisk i F2. — Måske en kommende verdensmester.

depladsen gik til Patrick Depailler, som om iordagen havde sat hurtigste tid, inden han kørte af banen og odelagde vognen. Reine Wisell var lige så uheldig som til Sveriges GP, og måtte denne gang skubbes i pit lige inden starten med en utæt benzintank.

Med en sikker sejr i EM løbet på Karlskoga banen, sikrede Jean Pierre Jarier sig mesterskabet, selv om der mangler flere afdelinger. Samtidig fik March-teamet en velfortjent oprejsning efter den sidste tids modgang. Jarier førte løbet alle 48 omgange og var på intet tidspunkt truet. Derimod var der hård kamp om andenpladsen mellem løbets overraskelse Torsten Palm, Surtees og Peter Gethin, Chevron.

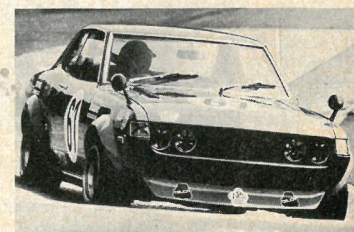
Reine Wisell var atter uheldig, og kørte kun en omgang i sin Pierre Robert GRD. Han skulle ellers have kørt en March/BMW, men på grund af flere misforståelser mellem løbsledelsen, Wisell og March blev det ikke til noget. At Jarier skulle vinde EM for F2 havde ikke mange troet ved sæsonens start, og man må nu håbe, at March vil sætte mere ind på F1, så Jarier også får lov til at vise sine evner i denne klasse. Der blev første gang kørt om F2 mesterskabet i 1967, hvor Jackie Ickx vandt i Tyrrell's Matra. De øvrige vindere har været: 1968 Jean Pierre Beltoise, 1969 Johnny Servoz-Gavin, 1970 Clay Regazzoni, 1971 Ronnie Peterson, 1972 Mike Hailwood og nu Jean Pierre Jarier.

3-dobbelt BMW-sejr

Chris Amon/Hans Joachim Stuck vandt med en BMW 3.0 CSL 6 timersløbet på Nürburgring. BMW besatte også de to næste pladser med Hezemans/Quester/Menzel og Lauda/Joisten. Alle tre vogne var forsynet med den nye vinge, som netop var blevet homologeret, og som betød en reduktion af omgangstiderne med 10 sekunder. Foruden vingen har BMW også fået godkendt en 3,5 l motor, men efter flere problemer under træningen, var det kun Alpina vognen med Lauda/Joisten, der var forsynet med den under løbet. Ford led et stort nederlag idet Stewart/Fittipaldi udgik med ødelagt toppakning, mens Jochen Mass og Dieter Glemser begge kørte af banen og ødelagde de to andre. Fjorten dage efter kørtes 24 timers løbet på Spa, og igen blev det til en sejr til BMW med Quester/Hezemans nitten omgange foran Mass/Fitzpatrick i Capri. Glæden over sejren blev dog helt overskygget af de ulykker som krævede tre køreres liv. Hans Peter Joisten og Roger Dubos mistede begge livet da Joisten i Malmedy kurven forsøgte at overhale Dubos' Gr. 1 Alfa Romeo. Vognene ramte hinanden flere gange, og begge kørere blev dræbt på stedet. Ulykken skete på et tidspunkt, hvor Joisten netop havde taget føringen i løbet. Kort efter kørte Massimo Larini af banen i Les Combes svinget, og da mørket var faldet på, tog det lang tid for redningsmandskabet at finde hans knuste Alfa Romeo. Larini havde brækket ryggen og døde syv dage senere på et hospital i Liege. Med disse to førstepladser har BMW sikret sig en solid føring i kampen om EM for standardvogne.

Vil ikke være med

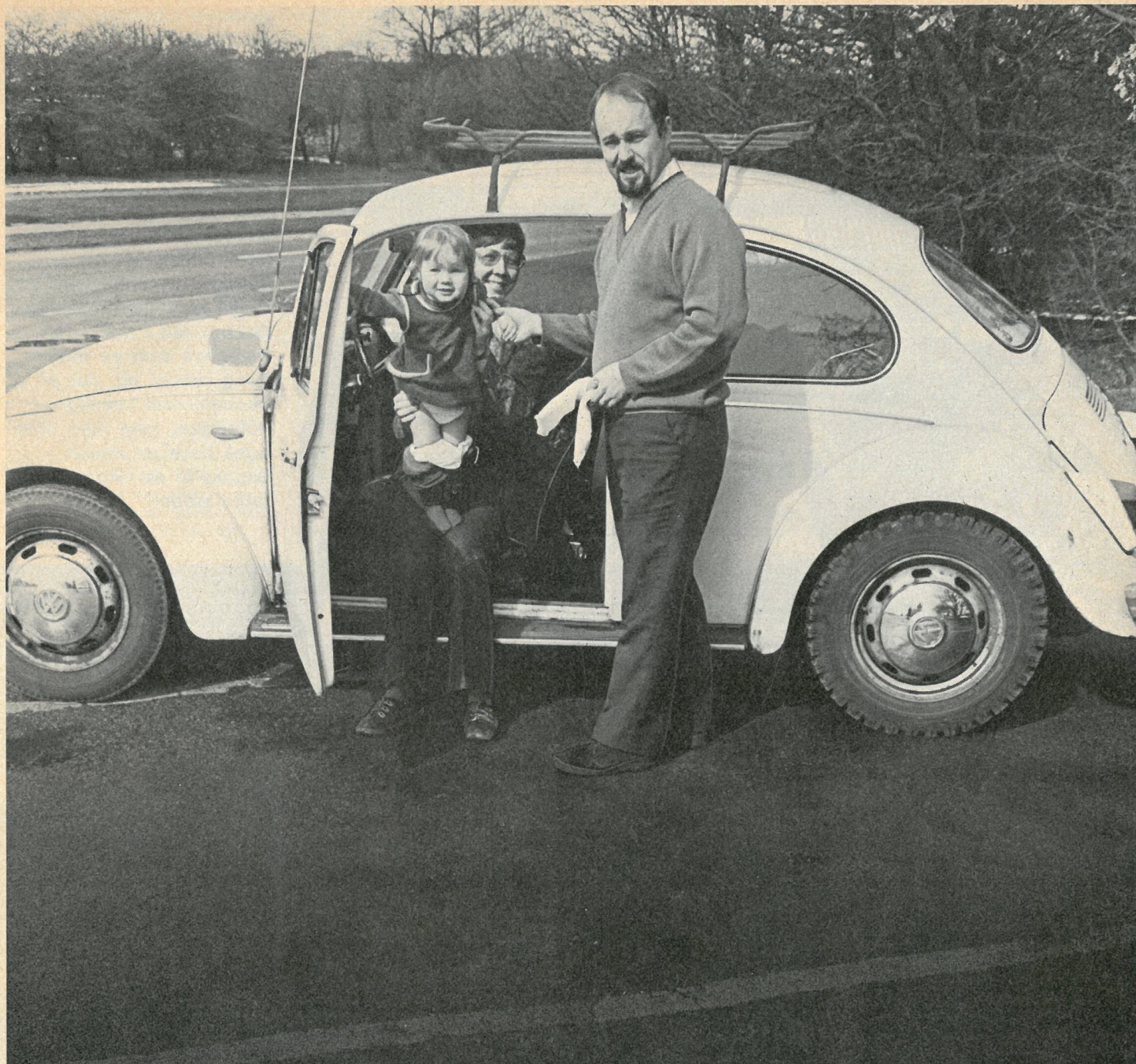
I protest mod den dårlige sikkerhedstjeneste på Zandvoort, har Toyota besluttet sig til ikke at deltage i EM afdelingen for standardvogne, på den hollandske bane. Teamet som har haft stor succes i den senere tid havde ellers anmeldt to vogne for Kottulinsky/Ove Andersson og David Walker/Richard Scott. Kottulinsky har netop haft succes på banen, da han vandt et Formula Super Vee løb, der blev kørt dagen før Hollands GP.



Toyota har indsat fabrikshold i de europæiske standardvognsløb, og har haft stor succes med denne toptunede Celica.

Over halvdelen

I 1972 var 55 % af de fabriksnye engelske biler monteret med radialdæk. Man regner med, at 90 % af samtlige producerede personvogne i England vil være monteret med radialdæk i 1975.



Nu er det kun ble de skifter tit.

Da Steen Bacher mødte Ingrid, havde han hold i nakken. Ingrid hjalp ham, for hun er sygehjælper. Holdet gik over i sammenhold, og Charlotte på 1 år bekræfter at kuren er lykkedes.

Meget andet lykkes for Ingrid og Steen. På ture op i Skandinavien har de begge smagt den første mælk fra en ko efter den

har kælvnet. Rigtig kold, stivnet og med saftsauce over. Har set bævere, fredede men vilde, har haft VW'en læsset med dyner og madvarer til overnatninger i sæterhytter.

Deroppe i de barske egne er Steen Bacher især glad for vognens Champion tændrør. »Det er gode pålidelige tændrør«, si'r han. Det ved han fra de

glade scooter-dage. På VW'en skiftes tændrør ca. hvert halve år.

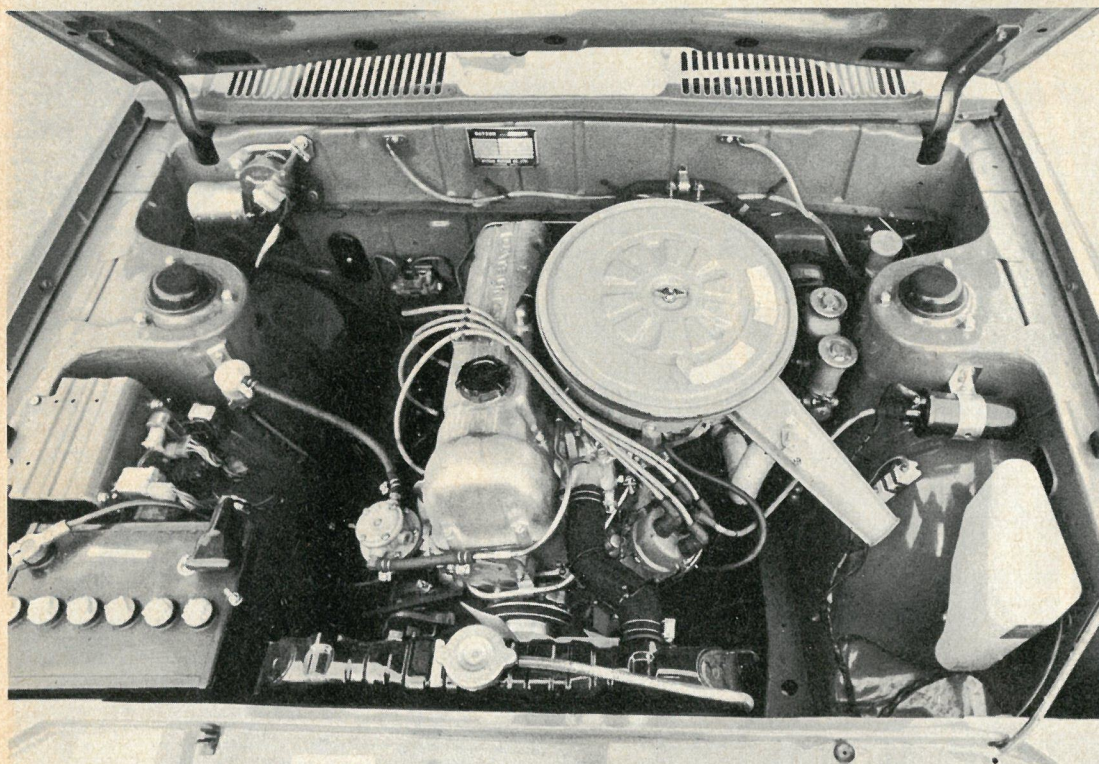
Ingrid og Steen glæder sig til Charlotte bli'r li'så pålidelig som tændrørene.



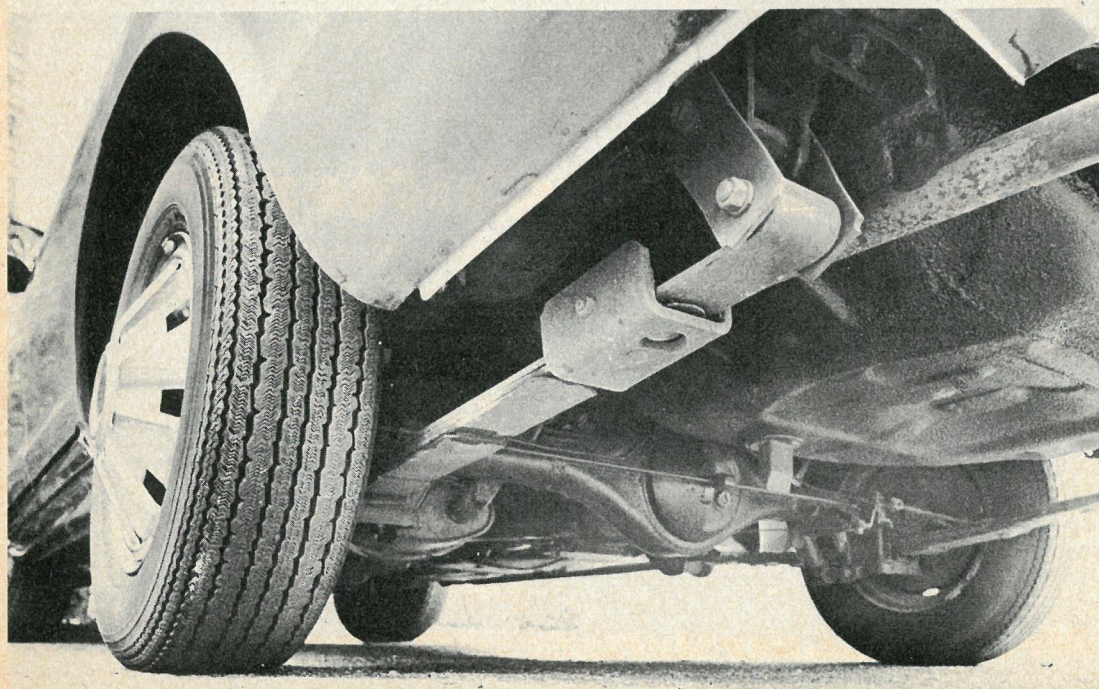
Igen en tilfreds bilist, der skiftede til Champion.



Fin mekanik

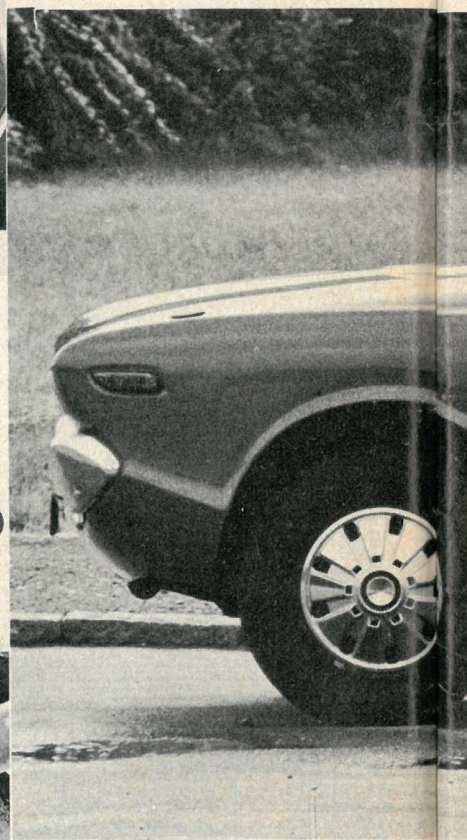


-men primitive køreegenskaber



Motoren i Datsun 160 J er virkelig en fin sag med en god karakteristik og fin termisk stabilitet. Den går utrætteligt time efter time med store omdrejningstal, men går straks efter fuldstændig ren tomgang.

Desværre kan vognens køreegenskaber og komfort ikke helt leve op til det fortrinlige maskineri. Datsun 160 J må derfor betegnes som en ualmindelig robust bil, der er ukompliceret i vedligeholdelsen, men man skal også have en robust bagdel til de ukomfortable sæder.



Øverst til venstre: Det velordnede motorrum viser omhu i hver detalje, og selve motoren er meget fin i alle henseender. Det er en forbruger- og mekanikervenlig udformning.

◀ Den stive bagaksel er ophængt i langsgående bladfedre, men hverken fjederkarakteristik eller dæmpning er særlig godt afstemt.

■ Når man skal vurdere Datsun 160 J Sedan må man sætte forskellige plusser og minuser op i så klart et billede, at der ikke er noget at tage fejl af for køberne, da vognen ellers kan komme i de forkerte hænder. Det kræver naturligvis, at man foretager denne vurdering både som automobiltekniker og som almindelig køber, og i sidstnævnte tilfælde gælder det om, at den enkelte er ærlig over for sig selv.

Sagen er nemlig den, at Datsun 160 J med hensyn til den finere automobilteknik er lidt bagud, når det gælder forfinede køreegenskaber, medens den i kvalitet, med hensyn til pladsforhold og på flere andre områder er yderst tilfredsstillende. Spørgsmålet er nemlig, hvor mange bilister, der i det hele taget kan udnytte forfinede køreegenskaber. En bil kan være nok så sporsikker og styrefølsom, hvis bilisten overrasket af et sving bliver forskrækket og bremser midt i svinget i stedet for at styre sig igennem — så går det nemlig galt med alle biler.

Prismæssigt ligger Datsun 160 J efter vor mening lidt for højt —

først se lidt nærmere på konstruktionen.

Uheldige sæder

Karfosseriet er desværre modepræget med den opadgående linje ved de bageste sideruder og med store døde vinkler mellem sideruder og bagrude, men det er den jo ikke alene om. Det er en vridningsstiv konstruktion med opfyldelsen af alle sikkerhedskrav, og der er gode adgangsforhold og god plads til fire fuldvokne personer.

Man indtager en god kørestilling, men sæderne er ikke fremragende. Måske var der tale om individuel fejl på den prøvede vogn, da højre forsæde var noget bedre end det venstre — lidt uheldigt, da der altid under kørslen sidder — eller bor sidde — en person i det venstre sæde. Samme person får ved langturskørsel en ubeskrivelig øm bagdel — fik i det mindste i den prøvede vogn. I det industrialiserede Japan er man måske gået over til rumper af beton, men jeg har kun en gammeldags. Sæderne er bestruktet med vævet stof. I forbindel-

se af to-kredssystemet. Advarselsblink er standardudstyr.

Der er et helt fortræffeligt varme- og ventilationssystem, der foruden defrosterspalter og gulvkanaler omfatter to indstillelige luftkanaler midt under forpanelet, og desuden er der separate friskluftdyser i hver side af forpanelet. Man har rigelig luftgennemgang, der kan forøges med en stilfærdig to-trins blæser, der også har en tredje og mere støjende hastighed. I højre side er der både handskerum og pakkehylde, og der er endnu et lille rum midt på forpanelet på radioens plads — dette rum er dog for lille til næsten alt andet end en pakke cigaretter.

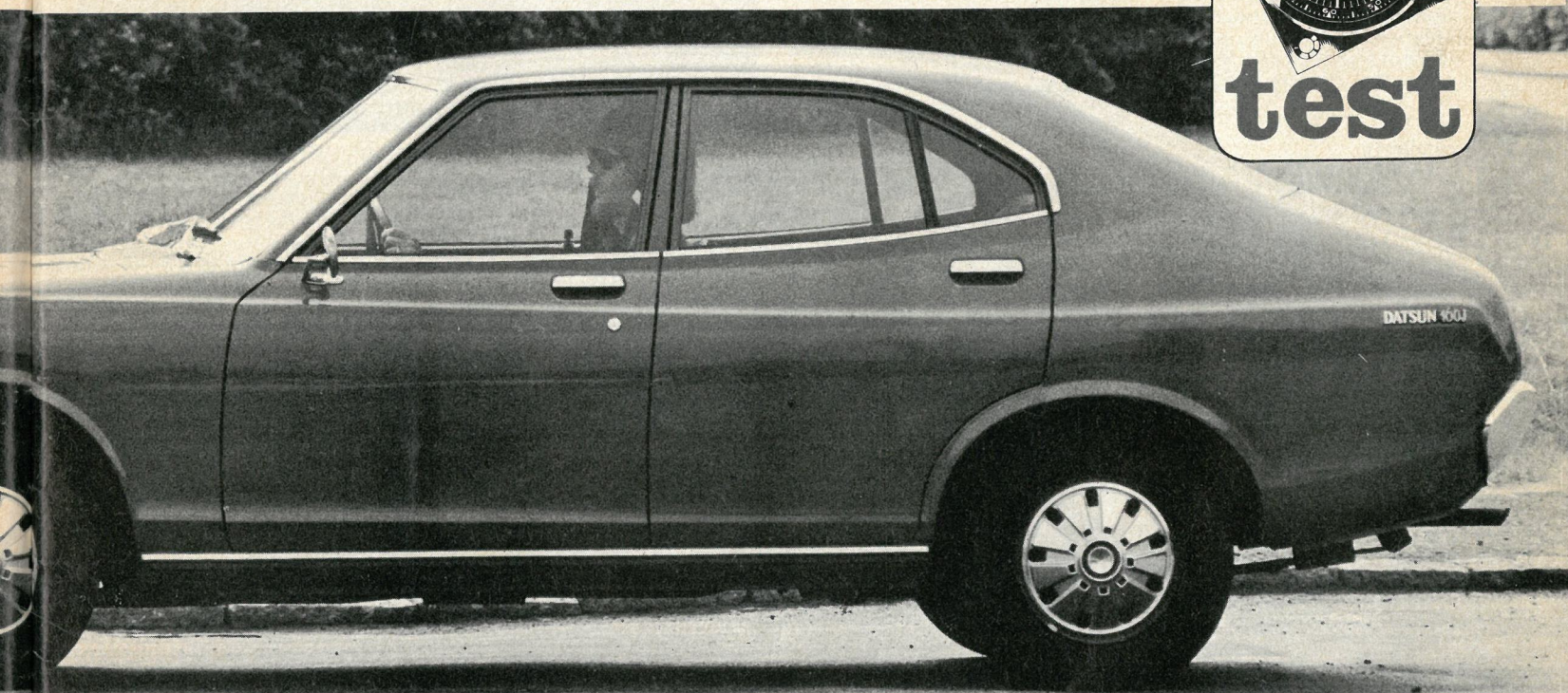
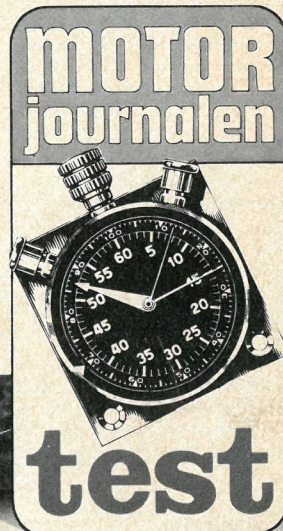
Den korte gulvgearstang er handrigtigt anbragt, og håndbremsegrebet er anbragt mellem forsæderne.

Karosseriets monteringskvalitet var upåklagelig, og der kunne blandt andet konstateres meget ringe vindstøj fra døre og vinduer. Der er også tale om tilpas kompakte ydre mål, der gør vognen absolut håndterlig ved parkering og i tæt trafik. Dette er vel i nogen grad ga-

skudte, sidehængslede knastfølgere. Ventilspillerummet justeres ved at skruer på knastfølgernes kuglebølle, der låses med almindelige kontramotrikker.

Den mekaniske benzinpumpe aktiveres af en privat knast på knastakslen, og den højtsiddende pumpe

Mogens H. Damkier
prøvekører
Datsun 160 J Sedan



Det er vanskeligt at finde en fornuftig forklaring på visse fabrikkers trang til at forringe udsynet skråt bagud ved hjælp af den opadgående linje for sideruderne.

sagt med et mildt udtryk. Prisen er 41.647 kr., og det vil sige, at den har meget hårde konkurrenter inden for Opel, Audi 80, VW Passat og Fiat 124 Special T, der alle slår den i køreegenskaber. Der er nok ikke så mange, der slår den på det motormæssige område, og der er bedre bagsædeplads i Datsun'en end f. eks. Opel Manta, der er bedre kørestilling end i Fiat 124, bedre gearskifte end i de forhjulstrukne modeller og en samlekvallitet, der er fuldt på højde med VW og Audi. Sætter man pris på tonede ruder og lamineret forrude er dette sammen med el-bagrude standardudstyr på Datsun 160 J. Det begynder altså at blive lidt vanskeligt, men lad os

se med forsæderne er der noget tosseri med den standardmonterede sikkerhedssele, der ikke kan nå op til ophængskrogen, hvis selen er justeret til personer med et rimeligt omfang.

Indretningen er i øvrigt udmærket, når man ser bort fra, at kontakten til viskerne og den elektriske vasker med fordel kunne flyttes fra forpanelet op til en kontaktarm til højre under rattet. Samme kontakt kan uden forvekslingsmulighed findes i blinde, men det andet er bedre.

Instrumenterne er selvfølgelig let-aflæselige, og foruden de almindelige kontrollamper er der rød lampe for antrukket håndbremse og fejl på

et ud over bagagerummet, der ikke er overdådigt, men dog med en passende kapacitet til en familie på ferie (prestigepræget campingudstyr undtaget).

Motorhjælmen er hængslet bagtil, og den holdes åben med en støtte, medens der er fortrinlig adgang til motorrummet. Vognen er monteret med fire forlygter tilkoblet efter det internationale totalt ændssvage reglement med fire fjernlys og to nærllys.

Eksemplarisk motor

Den fire-cylindrede rækkemotor med kædetrukket overliggende knastaksel er på alle måder vellykket. Knasternerne aktiverer ventilerne over ind-

er som alle andre dele tilgængelig uden vanskelighed af nogen art.

Skønt krumtapakslen kun har fire kontravægte, har motoren en meget rolig og kultiveret gang uden for megen mekanisk støj, og man hører intet til knastakselkæden, der har to førings Skinner og kædestrammer.

Alt i motorrummet er velordnet og med omhu i mindste detalje efter japansk mønster. Blot kunne vi tænke os den faste ventilator afløst af en el-ventilator, der nok byder på en dyrere og mere kompliceret udformning, men som til gengæld reducerer støjniveauet og ikke tapper motoren for hestekræfter, når det ikke er nødvendigt.

Det er dog navnlig motorens ka-



▷ karakteristisk og termiske stabilitet, der virker tiltalende. For det første har den udmærket sejtrækningssevne, for det andet har den et godt drejningsmoment gennem et meget stort område, for det tredje er den økonomisk også ved de store hastigheder, og for det fjerde kan den gå helt regelmæssigt og lydsvag tomgang uden mindste tegn på anstrengelse efter et par timers uafbrudt kørsel på de tyske autobaner med en hastighed mellem 150-160 km/t — til en afveksling var denne prøvevogn en svip til Vendsyssel og foruden Jyllands Ringen en tur til Frankfurt og tilbage igen foruden det øvrige faste program. Under alle omstændigheder udviste motoren en eksemplarisk opførsel, og efter prøvekørslen var der ikke så meget som en fedtet plet udvendig på motoren.

Hjulophæng

Når vi i overskriften fastslår, at der er tale om sedan-modellen, skyldes det, at sedan'en har stiv bagaksel ophængt i langsgående bladfjedre, medens coupé'en ligesom den tidligere Datsun 1600 har uafhængigt ophængte baghjul med skråtstillede triangellarme. Principielt kan man være totalt ligeglad med ophængets udformning, blot det fungerer tilfredsstillende, men sammenlignet med blot lidt mere avancerede baghjulsophæng kan de langsgående bladfjedre og den stive bagaksel i sedanmodellerne ikke klare sig.

Det er dog næppe sandsynligt, at bilisten vil notere andet, end at skarpkantede ujævnheder går temmelig hårdt igennem. Først når man stiller vognen på forskellige specialprøver, kan man konstatere, at affjedringen ikke er godt afstemt, og at ophænget i det hele taget ikke står på højde med den samme udformning i flere ældre biler.

Forhjulene er som på de tidligere modeller ophængt i system McPherson, og vi er med denne kombination for og bag faktisk tilbage til den affjedring og det ophæng, som Ford indførte for mere end 20 år siden, vel at mærke uden at have opnået nogen forbedring i mellemtiden.

Køreegenskaber og funktion

Prøvekørslen fandt sted i udpræget sommervarme, og derfor kunne chokeren omgående sættes ud af funktion efter starter, men det var ret bemærkelsesværdigt, at motoren i helt kold tilstand også kunne gå regelmæssig tomgang.

Gearskiftet er letgående og præcist, koblingen har en fortrinlig funktion, og styretøjet er letgående med en passende udveksling, men med temmelig stor dødgang omkring midterstillingen, hvilket man dog ret hurtigt vænner sig til.

Accelerationsevnen er udmærket, og skønt man har et godt drejningsmoment ved de større hastigheder, kan man ofte med fordel benytte tredje gear som hurtigt overhalingsgear — dette gear dækker området mellem 30 og 140 km/t, men det betaler sig ikke at lade det trække ud over 120 km/t.

På almindelig vej er affjedringen komfortabel, men en ujævn belægning absorberes ikke uden videre af baghjulenes affjedring, skønt dette tilsyneladende ikke går ud over vejkontakten. På helt dårlige veje må man tage den med ro, men det er vel også til at bære.

Stadig på almindelig vej er styringen neutral, retningsstabiliteten er helt i orden til top hastighed, men ved de større hastigheder bliver vognen udpræget sidevindsfølsom. Det skal dog bemærkes, at vognen er passende sidevindsstabil op til omkring 100 km/t.

Når Datsun 160 J sættes på specialprøverne, ser man, at den tek-

Førerpladsen er fornuftigt indrettet, og der er et glimrende varme- og ventilationsanlæg med god luftfordeling uden træk.

Sæderne ser så tilforladelige ud, men ved den bageste del af sædehynden er der kun nogle få centimeters polstring over en travers. På langtur får man en øm bagdel.



niske udformning er noget bagud. Ved virkelig hård kørsel kommer bagvognen i en jævn udskridning, hvilket føles som overstyring, men det spiller ingen større rolle. I den dobbelte undvigemanøvre sættes grænsen for hastigheden af vognens utilbøjelighed til at komme ud af krængning, og den ligger her noget under gennemsnittet — spørgsmålet er så, hvor mange bilister, der egentlig kan udføre en dobbelt undvigemanøvre ved stor hastighed. Vi mener blot, at selvom størsteparten af bilisterne slet ikke vil prøve at styre sig uden om en forhindring ved større hastighed, så skal vognen ikke lade den kører i stikken, der behersker denne manøvre.

Til gengæld er bremserne fortrinlige omend med et ret højt pedaltryk. På tør vej mangler de lidt bid, hvis man ikke fra starten har tilstrækkelig stort pedaltryk, men til gengæld er det let at dosere det rigtige pedaltryk til fedtet eller glat vej. Vognen var under alle omstæn-

digheder stabil under opbremsning.

Støjniveauet er behersket ved almindelige hastigheder, men stiger en del mod tophastighed uden dog at blive generende. Omkring 110 km/t høres nogen ind sugningsstøj fra motoren, men eller brummer den kun velopløst.

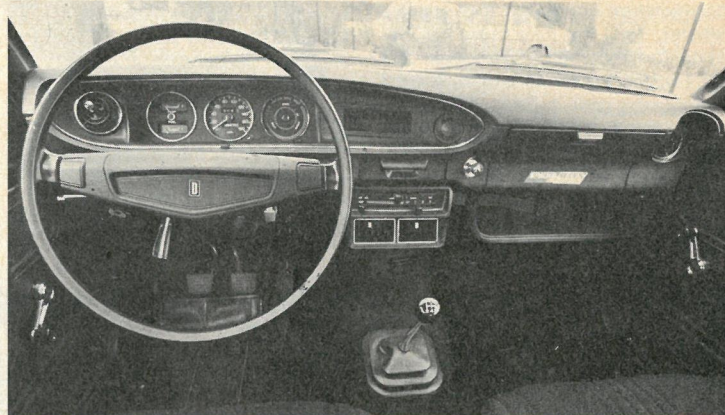
Når grænsen overskrides i et glat sving, skrider vognen på alle fire hjul, men man kan ikke rigtig hjælpe den ved at give gas i håb om at bagvognen skal skride ud og rette vognen ind på kursen, for i stedet opnår man en indledende acceleration, der får forvognen til at skride — nogle biler opfører sig sådan, men det er de færreste.

Konklusionen må blive den, at Datsun 160 J Sedan egner sig til de bilister, der ikke kører særlig hårdt og hovedsagelig på gode veje, som sætter pris på god mekanik og god kvalitet frem for forfinede køreegenskaber, og som kræver et godt ventilationsanlæg og fornuftigt udstyr.

Ved eventuelt køb vil vi foreslå, at man forlanger vognen leveret med rullesele og sidespejl i begge sider — vel at mærke spejle, der ikke går ud af indstilling på grund af fartvinden ved de større hastigheder.

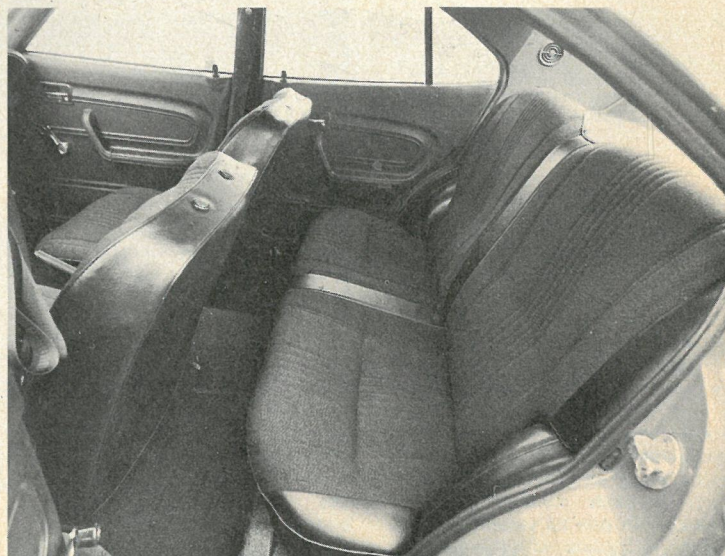
»Motion« forbedrede forbruget

Da Datsun 160 J blev udleveret til prøvekørsel, var vognen faktisk lidt



for frisk til benzinmåling. Alligevel foretog vi en måling ved 3.000 km, og senere tog vi igen en måling ved 7.000 km for at vise, at motoren ikke er fuldt indkørt, skønt den efter den egentlige indkøringsperiode kan tåle at komme op på de store hastigheder. De fleste motorer kommer ikke ned på minimalt forbrug, før de har kørt ca. 10.000 km. Resultaterne viser som ventet størst forbedring omkring 80 km/t, hvor forbruget er mere end 6% lavere ved kilometerstand 7.000 end ved 3.000. Målingerne så således ud:

	3.000 km	7.000 km
60 km/t	15,37 km/l	15,96 km/l
80 km/t	13,56 km/l	14,38 km/l
100 km/t	11,71 km/l	12,16 km/l
110 km/t	10,61 km/l	11,05 km/l
130 km/t	7,78 km/l	7,91 km/l



Man sidder straks noget mere komfortabelt i bagsædet, hvor man trods den smalle sædehynde dog ikke har megen plads til benene.

Den tekniske side af

Datsun 160 J (Sedan)



Type:

4-dørs, 4-personers sedan med selv bærende karrosseri. Frontmotor og baghjulstræk.

Motor:

4-cylindret vandkølet rækkemotor af støbejern placeret over foraksellinjen. Støbt krumtapaksel i 5 hovedlejer. Topventiler på række. Letmetalltopstykke med 1 overliggende knastaksel drevet af kæde. Sidehængslede knastfølgere. Boring: 83 mm. Slaglængde: 73,7 mm. Slagvolumen: 1595 ccm. Kompressionsforhold: 8,5:1. Maksimaleffekt: 100 hk SAE ved 6.000 o/m. Maksimale drejningsmoment: 13,5 kpm SAE ved 4000 o/m. Litereffekt: 62,7 hk SAE/l.

Transmission:

Hydraulisk aktiveret, tør enkeltplade membranbrankobling. 4-trins manuel gearkasse med syncromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,38:1, 2,08:1, 1,312:1, 1:1. Tilbagetrækket guldgear. Drivakseldriveksling: 3,889:1, hypoidfortanding. Følge: 4 1/2 J-13. Dækstørrelse: 165 SR13. Hastighed ved 1.000 o/m i topgear: 27,5 km/t.

Hjulophæng og affjedring:

Forhjul i system McPherson affjedret af skruefjedre dæmpet med udskiftelige tele-

skopdæmpere. Baghjul i stiv bagaksel, affjedret af langsgående bladfjedre dæmpet med teleskopdæmpere.

Bremser:

Tokredssystem med opdeling til for- og baghjul. Vacuumforstærker. Reduktionsventil til baghjulene. Forhjul: 232 mm skivebremser. Totalt belægningsareal: 136 cm². Baghjul: 228 mm tromlebremser. Totalt belægningsareal: 350 cm². Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjulene.

Styretøj:

Styrehus: Snekke og kugler. Udveksling: 15:1. 3,3 ratomdrejninger fra stop til stop: Vendediameter: 5,2 m.

Elektrisk anlæg:

12 volt. Vekselstrømsgenerator 600 watt. Akkumulator 60 amperetimer.

Mål og vægt:

Længde: 4,12 m. Bredde: 1,58 m. Højde: 1,39 m. Akselafstand: 2,45 m. Sporvidde, for/bag: 1,31/1,33 m. Frihøjde fra vej ubelastet 0,17 m. Vægt, køreklar: 990 kg. Godkendt totalvægt: 1500 kg. Nyttelast: 510 kg

svarende til 4 personer à 70 kg + 230 kg bagage. Effektivt vægt, køreklar: 9,9 kg/hk SAE.

Tekniske oplysninger:

Benzintank: 55 liter (oktanbehov: 95). Olie-sump: 3,8 liter excl. filter. Gearkasse: SAE 80-90 hypo. Differentiale: SAE 80-90 hypo. Kølesystem: 6,5 liter. Dæktryk, for og bag: 2,0-2,3 ato (28-32 p.s.i.). Karburator: Nikki 213282-332 Register. Tændrør: NGK BP-5ES eller tilsvarende. Elektrodeafstand: 0,8-0,9 mm. Kontaktafstand: 0,45-0,55 mm. Fortænding: 10° ved 600 o/m. Ventilspillerum, ind sugning/udblæsning: 0,20/0,25 mm ved kold motor. Indstilling på kuglebolte med kontramøtrik.

Serviceintervaller:

5000 km. Garanti: Et år eller 20.000 km.

Importør:

Datsun Danmark A/S, Egeskovvej, Kvistgård.

Pris: 41.647 kr.

Øvrige modeller: 160 J SSS Coupé kr. 45.991.

Målinger:

Acceleration

0-40 km/t: 3,7 sek.
0-60 km/t: 6,8 sek.
0-80 km/t: 10,5 sek.
0-100 km/t: 16,5 sek.
0-120 km/t: 24,6 sek.
0-400 m: 20,1 sek.
70-100 km/t i topgear: 10,7 sek.
80-110 km/t i topgear: 10,9 sek.

Tophastighed: 161 km/t

Benzinøkonomi

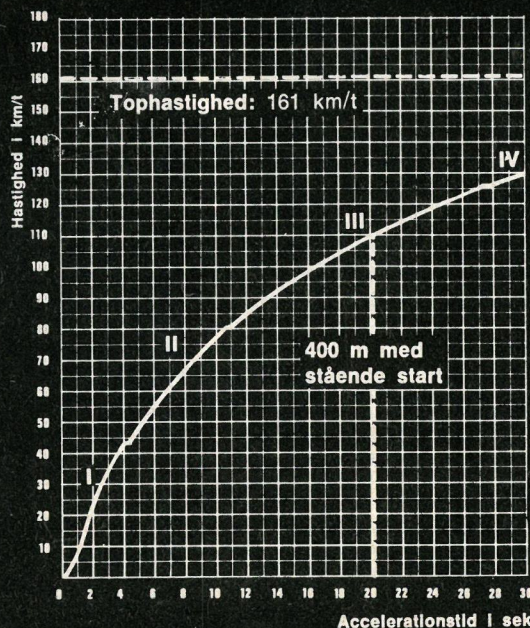
ved konstante hastigheder:

(Målt ved kilometerstand 7000 km).

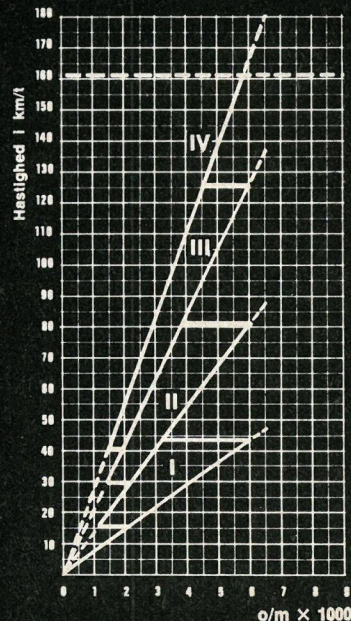
60 km/t: 15,96 km/l
80 km/t: 14,38 km/l
100 km/t: 12,16 km/l
110 km/t: 11,05 km/l
130 km/t: 7,91 km/l

Gennemsnit efter DIN 70030: 10,3 km/l
Rækkevidde på fuld tank: ca. 570 km.

Acceleration



Gearing



Et ødelagt gevind er ingen katastrofe

— man drejer blot en Heli-coil spiral ind i stedet

Det kan ske for selv den dygtigste, at en skrue bliver drejet over gevind eller et gevindhul bare er blevet for ødelagt — især i aluminium og letmetal. Der er imidlertid ingen grund til panik — det er nemlig ikke vanskeligt at lave et nyt og bedre indvendigt gevind. Man bruger de såkaldte Heli-coil gevindspiraler, som fortjener mere opmærksomhed end autobran-chen normalt yder alt, hvad der falder indenfor kategorien »uoriginale dele«.

Disse gevindreparations-spiraler er bestemt ikke noget nyt; de har været anvendt i maskinindustrien siden Den anden Verdenskrig og er blevet mere og mere almindelige, efterhånden som de lette metaller har vundet større indpas. Indenfor bilindustrien er det aldrig blevet til noget videre — antagelig fordi kun de færreste bilfabrikkers konstruk-tører spilder mange sekunder med at overveje, at produktet nogensin-de skal skilles ad, når det har for-ladt samlebandet.

Det er imidlertid næppe ukendt, at når der først er gået et par år på vore saltbestroede veje, er skruer og møtrikker ofte nærmest umulige at få løse, og gevindene kan være helt eller delvis korrode-ret bort. Et andet ødelæggende fæ-nomen er den såkaldte galvaniske korrosion, der optræder f. eks. hvor en stålbolt er skruet ind i letmetal-gods — kommer der fugt i gevin-det, bliver det til det fineste lille elektriske element, og resultatet bli-ver et hvidt pulver, der hvor gevin-dene befandt sig.

Det kan undgås med disse gevind-spiraler. De er nemlig frem-stillet af et højtlegeret stål, som på den ene side er rustfrit og ikke gi-ver anledning til korrosion i kontak-ten med den almindelige stålbolt, og på den anden side heller ikke medfører problemer i kontakten med aluminium, der simpelthen øje-

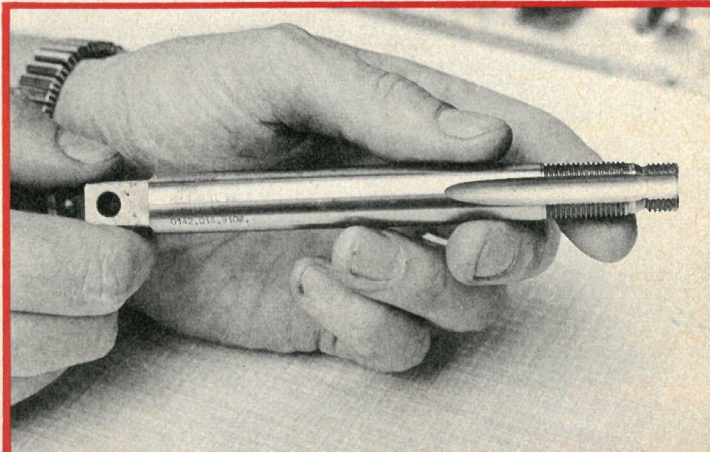
blikkeligt får iltet overfladen og derefter ikke påvirkes yderligere.

Det kan selvfølgelig alt sammen være udmærket, men mangen en ulykkelig hjemmemekanikers rapport om værkstedernes ulyksalige mod-vilje mod denne simple og meget billige reparationsmulighed fortæl-ler om en meget håndfast og lidet forbrugervenlig reservedelspolitik — man tjener selvfølgelig betydeligt mere ved at sælge et nyt topstykke end ved at sætte en Heli-coil i, når f. eks. et tændrørsgevind er drejet over.

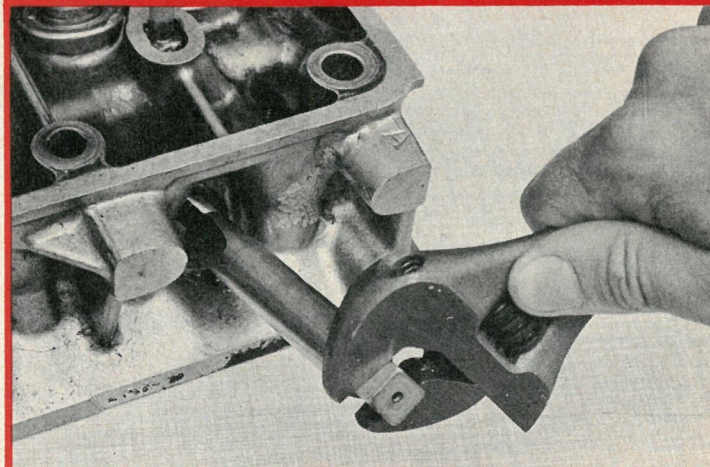
Værktøjet til at udføre de simple processer med er oven i købet ikke dyrere end at det burde være stan-dardudstyr på enhver servicestation. Eksempelvis koster et sæt, der dæk-ker alle de gængse millimetergevind incl. et sortiment gevindspiraler 673,80 kr. + moms og de enkelte spiraler koster ca. 2 kr.

Et af den moderne bilmotors øm-me punkter, gevindmæssigt set, er tændrørshullerne. De har et hårdt belastet gevind og rørene skrues ind og ud temmelig mange gange i en bils levetid. Samtidig er det me-get vigtigt at tændrøret slutter helt tæt, ellers kan den hede gas sim-pelthen smelte det omliggende gods i et aluminiumtopstykke. Derfor kun-ne det være lidt problematisk med montering af Heli-coil efter den gamle veltjente metode, hvor man borer op med et passende bor og derefter skærer gevind til spiralen med den specielle tap i sættet; man kunne jo risikere, at bordet løb lidt skævt, og så kommer tændrøret og-så til at sidde skævt med en utæt-hed til følge. Derfor har man nu lanceret en speciel tap til tændrørs-gevind som klarer boring og skæ-ring af nyt gevind i en proces — og som styrer i resterne af det gamle gevind, så præcisionen hol-des. Prisen for dette værktøj er 315 kr. + moms.

Vi har prøvet den og det er vor



Den nye kombinationstap. Det yderste gevind svarer til et almindeligt tændrørsgevind, og mellem de to gevind findes de skær, der fræser hullet op til den nye gevinddiameter. Bagest den gevindskæredel, der passer til den specielle gevindspirale.



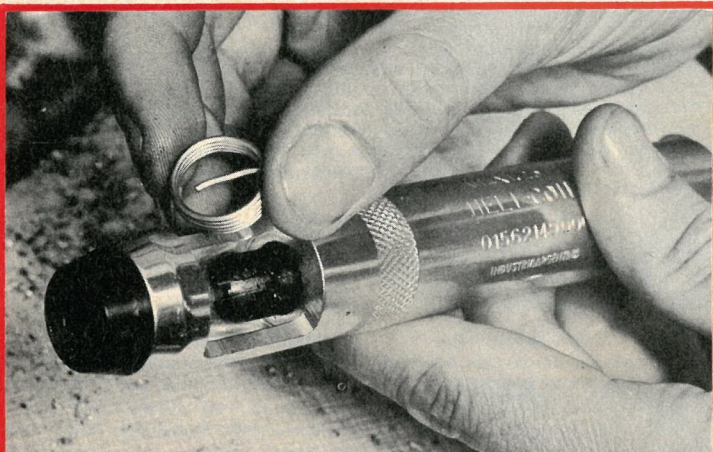
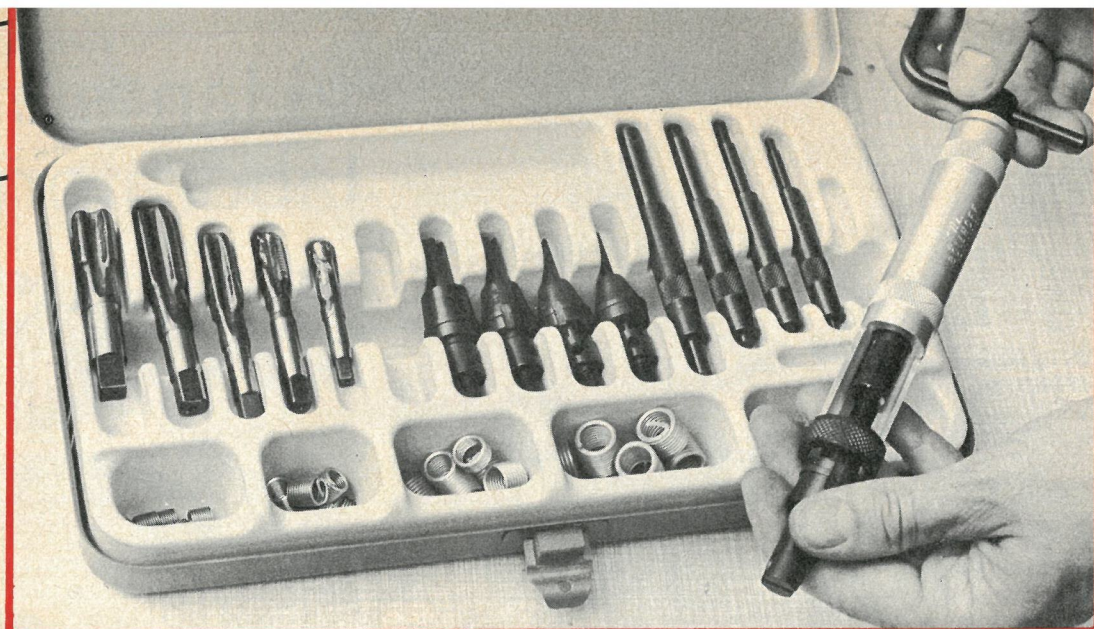
Tappen kan, som det ses her, drejes igennem med en nøgle, men det kræver overordentlig forsigtighed; man kan nemlig let komme til at dreje den skævt i, og så er topstykket for alvor ødelagt. Det rigtige er at benytte et vindejern.

Af Frank Jerichau
Fotos: Arne Forsberg Clausen

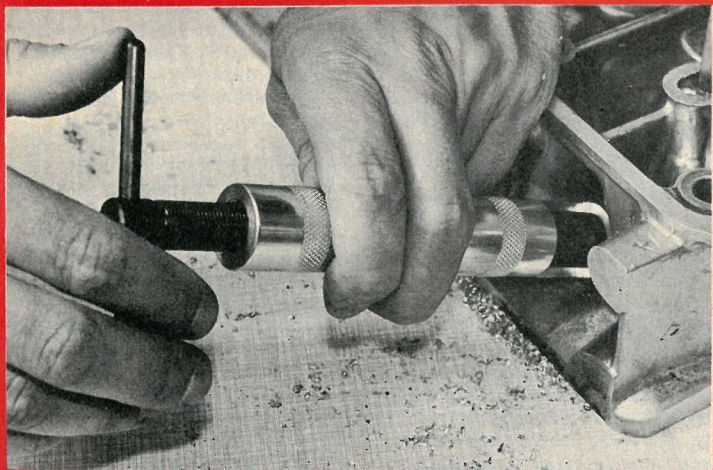
erfaring, at kan man blot »finde« det gamle gevind, går det fint; bare man bruger et rigtigt vindejern — det er nemlig ikke svært at dreje tappen skævt i med en skiftenøgle, og så er man selvfølgelig ligeværdig.

En ting der ikke må overses er, at der ved monteringsprocessen kommer spåner. Er det altså som i dette eksempel et tændrørshul, der skal have nyt gevind, må man afmontere topstykket, ellers kunne der let komme noget i klemme, og det kan som bekendt blive dyrt.

▲ Det gammelkendte kombinationssæt, her i metrisk udførelse. Med sådan et sæt kan man faktisk reparere alle forekommende gevind både i gennemgående og bundhuller. Sættet koster 673,80 kr. + moms incl. et sortiment gevindspiraler og de enkelte spiraler koster ca. 2 kr. pr. stk.



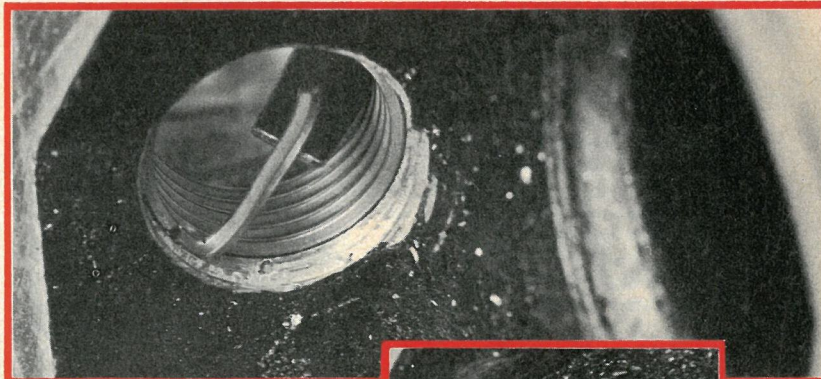
Heli-coil gevindspiralen tværstykke passer i recessen i monteringsværktøjet. Når man drejer spiralen frem gennem det koniske stykke vikles den strammere op, så den kan drejes ind i det gevind man har skåret, og så den kommer til at sidde i spænd.



Monteringsværktøjets indvendige del, hvormed gevindspiralen drejes i, er bagtil forsynet med et tilsvarende gevind, så man er sikker på, at monteringen bliver korrekt.

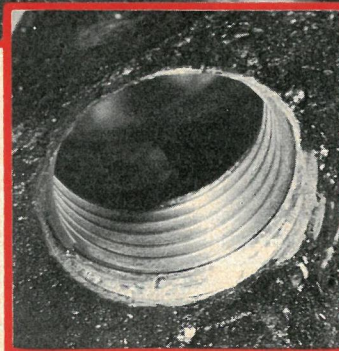


Sådan ser monteringsprocessen ud fra den anden side. Man kan her tydeligt se den lille kær ved tværstykkets rod, der gør det muligt at brække det af med en dorn eller skruetrækker når gevindet er monteret.



▲ Når gevindspiralen er drejet frem til sin rigtige position, brækkes tværstykket af. Det sidder nu i spænd, så der er ingen mulighed for, at det flytter sig, uanset hvor mange gange man skruer tændrøret ud og ind.

Det færdige gevind efter reparationen. ► Det er stærkere end det oprindelige, det korroderer ikke, og hvad der har stor betydning specielt for tændrørsgvind, varmen ledes uændret bort, så man kan stadig benytte de samme tændrør.





Vi lånte et rullende laboratorium og fik **bevis** **for vore** **anelser**

Af Mogens H. Damkier

Fotos: Frank Jerichau

◀ Det var en almindelig Ford Taunus, men den var forsynet med en mængde tælleværker for alle vognens funktioner beregnet som materialekontrol i praksis. Vognen lod sig anvende til en lille gang trafikforskning, og til dette formål monterede vi også en nøjagtig benzinmåler (slangerne fra motor til måler ses på billedet). Hvad er benzinforbruget, hvor mange gearskiftninger, hvor mange opbremsninger ad forskellige ruter fra samme udgangspunkt til samme mål? Det var disse spørgsmål vognen kunne besvare, og samtidig fortalte stopuret om køretiden.

Den korteste vej sjældent den bedste og hurtigste

■ Er man vant til at køre i en større by, er man selvfølgelig klar over, at den korteste vej ikke altid er den hurtigste eller mest bekvemme, men de færreste har vel undersøgt, hvor stor en omvej man i grunden kan foretage med udbytte. — Det har vi, og med et ganske overraskende resultat.

Vort første eksperiment gik ud på at prøve to ruter fra et sted i Ordrup til et sted i Rødovre — altså nogenlunde på hver sin side af Københavns midte. Et par kilometer af turen går ad samme rute i begge tilfælde, men den ene rute går ad motorringvejen, den anden rute ad en indre ringvej.

Vi bevægede os først fra udgangspunktet mod motorringvejen og vi noterede følgende for denne tur:

19 km — 15 minutter — 30 opbremsninger — 33 udkoblinger — 7 blinklys — 1,71 l benzin

Dernæst kørte vi den kortere rute på det mest trafiksvage tidspunkt mellem kl. 19.00 og kl. 19.30. For denne tur noteredes:

16 km — 21 minutter — 55 opbremsninger — 86 udkoblinger — 10 blinklys — 1,68 l benzin.

Med opbremsninger menes naturligvis ikke opbremsninger til stilstand, men enhver nedbremsning lige fra den svageste til den kraftigste bremsvirkning.

Det skulle være temmelig indly-

sende, at turen ad motorringvejen ikke alene er hurtigere, men den er også betydeligt mere afslappet, og benzinforbruget har praktisk taget været det samme.

Også i myldretrafikken...

Eksperimentet blev gentaget i myldretiden, og resultatet for motorvejsturen var næsten det samme. Tiden blev et kvart minut længere (vi regner i kvarte minutter), i stedet for 1,71 liter benzin har vi brugt 1,82 liter, vi har bremsset fire gange mere og koblet ud tre gange mere.

Helt anderledes stiller det sig med den indre vej i myldretiden. Vi var seks minutter længere om turen, brugte 2,61 liter benzin (før 1,68 liter), bremsede 37 gange oftere og kobled ud 15 gange mere. Sammenligner vi nu de to ture kørt i myldretiden, ser det sådan ud, når vi sætter tallene for motorvejsturen i parentes:

16 km (19 km), benzinforbrug 2,61 liter (1,82 liter), tid 27 minutter (15 $\frac{1}{4}$ minut), 92 opbremsninger (34) 101 udkoblinger (36).

Som vi tidligere har påpeget tyder alt på, at man får den bedste trafikafvikling ved at have en god motorringvej og et passende antal radialveje ind mod bycentrum. Dette system findes allerede i København, hvor vi også har et passende antal indre ringveje. Tænker man i forøget trafikkapacitet, behøver man

næppe at udvide disse veje, hvis man konsekvent sørger for trafiklys med grønne bølger og angivet marchhastighed. Man behøver blot at tænke på trafikforøgelsen på Odense ringvej med den grønne bølge — skønt vejen ikke er udvidet, klarer den endnu trafikken takket være den grønne bølge, men man har også gjort sig den ret naturlige ulempe at meddele bilisterne, hvilken hastighed de skal holde. Overhaling betaler sig altså absolut ikke.

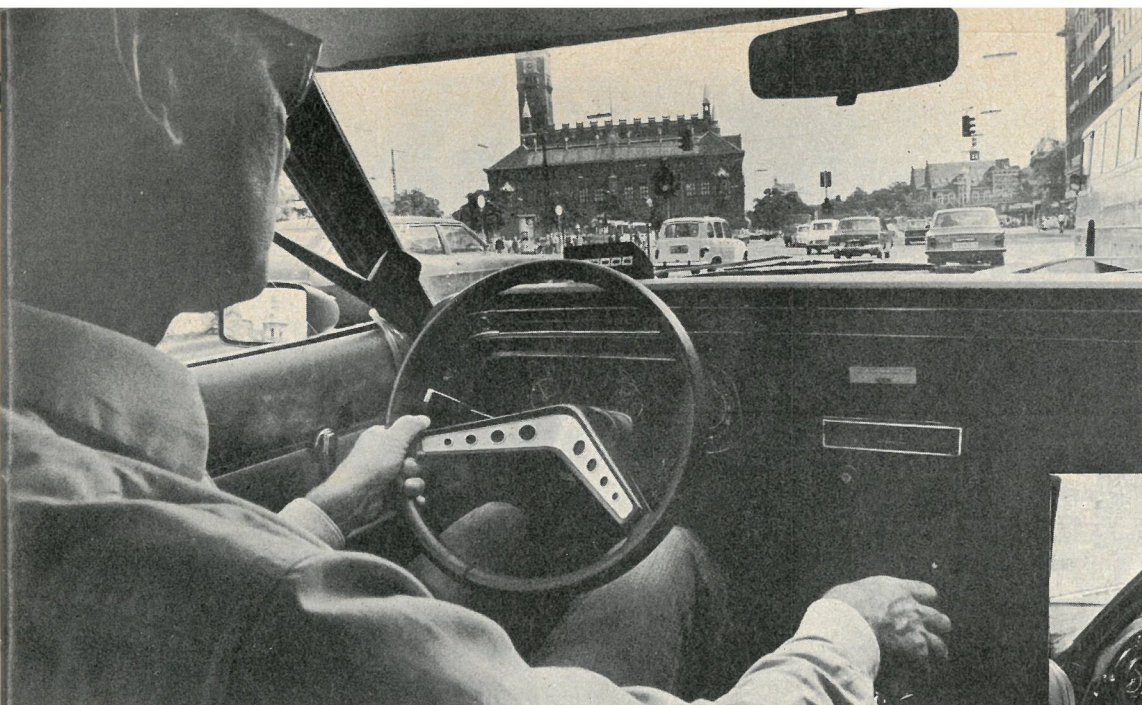
Ind til Rådhuspladsen

Dette fører os ind på et forsøg med den nye Lyngbyvej, på hvilken der indtil videre er en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, men der vil også ved den endelige færdiggørelse sandsynligvis blive tale om en hastighedsbegrænsning, om ikke andet så af hensyn til støjen.

Fordi man fra tidernes morgen har agtet den lige vej fra Hillerød mod København ad Lyngbyvejen det sidste stykke, er det jo ikke ensbetydende med, at denne vejstrækning i al fremtid vil være den rigtige, men det mente vejbyggerne altså. Når som helst jeg kan benytte motorringvejen, bruger jeg den, og skal jeg f.eks. køre fra min bopæl i Ordrup til Kastrup lufthavn i myldretiden, foretrækker jeg at køre ad motorringvejen og Hareskovvej ind til Rådhuspladsen og videre over

Langebrogade i stedet for den langt kortere vej ad Ryvangen, Kalkbrænderihavn, Strandboulevarden, Kr. Bernikowsvej og videre over Knappebro. Den betydelige omvej er langt den hurtigste og bedste.

Vi forsøger nu to ruter fra Klampenborgvej lige inden udfletningen til henholdsvis motorringvejen og til Lyngbyvej og i begge tilfælde med mål ved Rådhuspladsen — nærmere bestemt ved Politigården, hvor vi kan holde og aflæse tælleværkerne. Vi kører begge ruter på et trafiksvagt tidspunkt. Tallene for motorringvejen sætter vi i parentes for at lette sammenligningen, medens ruten ad Lyngbyvejen, videre ad Nørreallé og søgaderne skrives uden parentes. Distance 14,0 km (18,2 km), tid 18 minutter (16 min.), 25 opbremsninger (16), 26 udkoblinger (20) 12 blinklys (8), 1,29 liter benzin (1,61 liter). Medens turen er nogenlunde ensartet for motorringvejen i myldretiden, kan det blive en ret uoverskuelig historie at køre ruten ad Lyngbyvejen på samme tidspunkt. Navnlige da man indtil videre afslutter den nye kæmpevej lige ved en af Danmarks største trafikpropper, Vibenshus Runddel, og leder trafikken videre mod byens centrum og andre dele af det indre København ad de gamle gader. Det bliver noget i retning af et kaos, og det havde ganske tydeligt været bedre at gøre lidt propaganda for



gange, starteren havde været i funktion 351 gange, håndbremsen anvendt 248 gange, el-bagrudden tændt 51 gange, hornet brugt 46 gange, overhalingsblinket 250 gange, nærlyset tændt 174 gange, baggearet brugt 578 gange, positionslys tændt 182 gange, fodbremsen anvendt 8785 gange, blinklyset været i funktion 1240 gange, døren ved forersædet åbnet 929 gange og køblingen trådt ud 4030 gange. Og hvis der bliver et eller andet i vejen, når disse tal er blevet fordoblet, brækker man sig i retfærdig harme over det mog, de fremstiller nu om stunder. ■

at lede trafikken ad motorringvejen medens man samtidig forbedrede radialvejene med flere »grønne bølger«.

Beherskelse betaler sig

Medens vi havde fingre i vognen foretog vi også nogle prøver med henblik på benzinøkonomi ved bykørsel. Vognen var en Ford Taunus med 1,6 liter motor, og vi kørte en lille indkøbstur bl. a. til det gamle grøntorv nu Israels Plads. Her blev vi forresten belønnet med at købe tre små meloner med et bestemt varemærke og emballeret i et plasticnetværk for ialt 5 kroner. Vor lokale grønthandler havde samme dag den frihed at tage kr. 6,25 pr. stk. for nøjagtig de samme meloner — hvad udregnes pristallet efter? Turen var ialt på 34 km, der var 124 udkoblinger, 153 opbremsninger, blinklyset var i gang 24 gange, og vi brugte ved glidende og fornuftig kørsel 3,65 liter benzin svarende til 9,3 km pr. liter — ganske smukt under bykørsel af denne art. Så kørte vi den samme tur i et mere forceret tempo med kraftigere accelerationer og tilsvarende kraftigere opbremsninger. Tidsmæssigt sparede vi siger og skriver ét minut, vi havde 10 opbremsninger mere, 8 udkoblinger mere, og rent bortset fra at det var en mindre behagelig tur, brugte vi også 4,7 liter benzin svarende til 7,22 km pr. liter.

Interessante tal

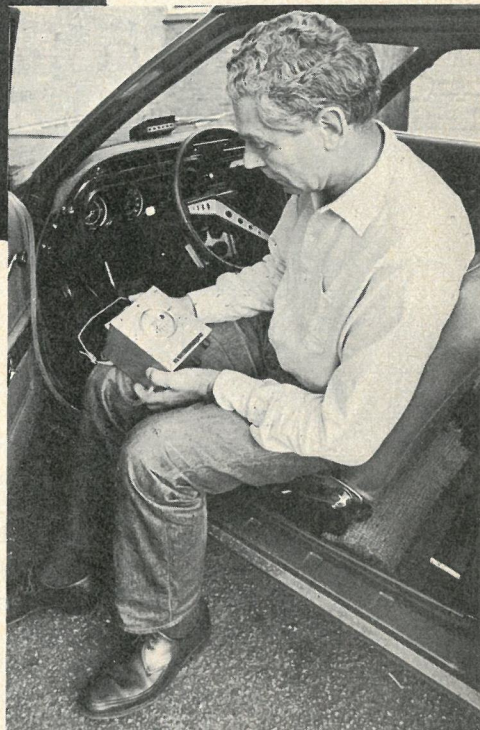
Bilen med »black box« (der forøvrigt var blå) kan altså bruges til meget andet end lige netop at tælle bilens funktioner. Men hvorfor ikke også læse hele tællerværket af for at se, hvad der egentlig sker i en bil under forskellige betingelser? Motoren havde været i gang i 951½ time, vognen havde kørt 6640 km — altså med en gennemsnitshastighed på 69,8 km/t i den tid, motoren havde været i gang. Motorhjælmen havde været åbnet 52 gange, bagagerummet havde været åbnet 130 gange, men det må være et unormalt tal, fordi man var nødt til at åbne bagagerummet, når tællerne skulle læses af. Visserne var blevet sat i funktion 168



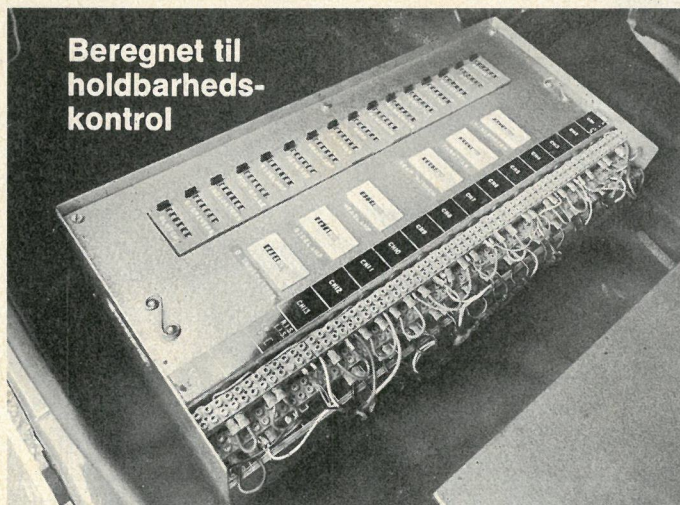
▲ Bykørsel kræver mange gearskiftninger og opbremsninger.

◀ Tællerværket holder regnskab med alt, hvad man foretager sig under kørslen. Desuden er der i motorrummet en tæller, der registrerer den tid, motoren har været i gang.

► Benzinmåleren viste på kubikcentimeter det nøjagtige forbrug.



Beregnet til holdbarheds-kontrol



■ Denne specielle testvogn havde i bagagerummet en såkaldt »black-box« — en kasse med en masse elektriske tællerværker, der registrerer alt, hvad der sker med bilen. Den bruges af bilfabrikkernes forsøgsafdelinger, hvor man gerne vil have en oversigt over hyppigheden af de for-

skellige funktioner — hvor mange gange kobles der ud, hvor ofte rulles vinduerne ned og op, hvor mange gange åbnes dørene, motorhjælmen og bagagerumsklappen, hvor mange gange bruges, horn, viskere, blinklys o.s.v.

Bortset fra at give et bidrag

til den samlede statistik, gjorde vi forskellige forsøg med vognen ved at køre fra A til B ad forskellige ruter. Dette bestyrkede vor påstand om, at den store udvidelse af Lyngbyvejen i København er en dårlig investering. Prøverne underbyggede også forskellige formodninger og iagttagelser med hensyn til benzinforbrug, køreteknik og meget andet. Ud over måleudstyret til at tælle de forskellige funktioner, var vognene også monteret med et horometer, der slet ikke har noget med det. De tænker på, at gøre, men derimod er en tidtæller, der registrerer den tid, motoren har været i gang. Desuden monterede vi en benzinmåler, der med stor nøjagtighed viste forbruget under kørslen.

Af alle tællerværkerne var vi kun interesseret i kobling, bremse, blinklys, kilometertæller og benzinmåler. Antallet af udkoblinger, opbremsninger og brugen af blinklys fortæller om, hvor kompliceret kørslen er, med stopur kan vi kontrollere tiden, og benzinmåleren fortæller om økonomien.

Det er let nok at lave en olie til Tom Belsø's bil.

Det er straks værre med hans kone's.

Ikke så få reklamer for motorolie bruger argumentet:

»Vores olie er god nok til verdensmesterskabet. Derfor er den også god nok til din bil.«

Det, de ikke siger, er, at husholdningsbiler som Britta Belsø's faktisk stiller flere krav til olien end en racervogn som hendes mand's.

Der er forskel mellem at race på Brands Hatch og at starte en kold morgen og ræse til kontoret.

Eller kravle frem i trafikpropper.

Eller lede efter parkeringspladser.

På en racerbane er der ingen, der glemmer at skifte olie.

Det er almindelige biler som Britta's, og ikke Lola'er som Tom's, der har stillet Shell overfor den største udfordring:

»Lav en olie, der kan holde til almindelige folks kørevaner.

En olie, der under en kold start er så tynd, at den er fremme ved selv de fjerneste smøresteder på få sekunder.

Og som alligevel er så sej, at den kan modstå trykket og varmen fra stempler og krumtapaksel under topfart på motorvejen«.

Mange olieselskaber har prøvet.

Som en af Shell's smøreolie-specialister ingeniør Ole Grønnemose, forklarer:

»Løsningen er i princippet at tilsætte olien såkaldte 'viskositetsstabiliserende' additiver. I disse stoffer er atomerne lænket sammen i lange kæder. Når temperaturen i motoren stiger, ruller kæderne sig ud fra deres sammenkrøllede stilling og »stiver« olien af.

Disse additiver har været

kendt i lang tid. Men deres virkning formindskes ret hurtigt i brug.

De lange kæder bliver simpelt hen revet over i motoren, så de mister deres stabiliserende effekt.

Olien slides tynd i varmen.

»Hos Shell var vi heldige«.

Vi fandt og købte eneret på et nyt additiv med usædvanlige egenskaber: Et syntetisk gummi, hvis atomkæder er så stærke, at selv stempelringe og knaster ikke kan rive dem i stykker indenfor oliens levetid.

Denne syntetiske gummi (en copolymer af butadien og styren)²⁾ bliver opløst i en olie så tyndtflydende, at den straks, når man starter motoren efter en kold nat, når ud i de fjerneste kroge.

Derefter sikrer kæderne, at olien bevarer sin smøreevne, når motorens temperatur stiger«.

Olien hedder »Shell Super Motor Oil 10W/50«.



En olie, der kan holde til alt, hvad bilister byder deres motorer.

Bytrafikkens endeløse stop og start.

Tempo'et på motorvejen. Nattens kulde. Koldstarter. Småture.

Hverdagen er værre end Brands Hatch.

Vi hos Shell er naturligvis stolte af Tom Belsø's præstationer. Og stolte af at have vores mærke med på vognen.

Men vi synes, det er vigtigere, at vi har udviklet en motorolie til de bilister, som der trods alt er flest af.

Bilister som Britta Belsø.

1. F. eks. Shell Racing Oil: En ren, vegetabilsk olie med en ekstra dosis anti-slidadditiv.

2. Copolymer af styren og butadien: Shell's eneret udløber 31.12.1974. Efter denne dato kan enhver udnytte dette stof ved fremstilling af motorolie.

3. Hvis du har nogle spørgsmål om olie eller benzin, skriv til Ole Grønnemose, Shell-huset, Afdeling MAD, Kampmannsgade 2, 1604 København V



NSU 100 år

Fra strikkemaskiner til verdens største motorcykelfabrik med opsigtsvækkende verdensrekorder. Omstilling til bilproduktion og centrum for Wankel-motorens udvikling, inden fabrikken indgik i VW-koncernen.

Af Mogens H. Damkier

■ Når man har fastsat året 1873 for NSU's grundlæggelse, er det vel egentlig kun for at få så mange år på bagen som muligt. Det var ganske vist i dette år, at de to teknikere Christian Schmidt og Heinrich Stoll oprettede et lille mekanisk værksted i Ridlingen på en lille ø i Donau, hvor man ved hjælp af kraften fra en vandmølle fremstillede og reparerede de »nymodens« strikke- og symaskiner. Dette kompagniskab blev imidlertid ophævet i 1880, da Christian Schmidt begyndte for sig selv i Neckarsulm, hvor han havde fundet en gammel gipsmølle, der også havde fungeret som savværk, og her begyndte han at producere sin egen symaskine.

Foretagendet udviklede sig, og i 1884 blev det omdannet til aktieselskab. Cyklerne begyndte at dukke op, og Christian Schmidt besluttede at gå ind i cykelfabrikationen, men han oplevede aldrig at se den første vælteper fra fabrikken i Neckarsulm, da han døde kort efter aktieselskabets dannelse.

En blandet landhandel

Det blev hans svoger, Gottlob Banzhaf, der startede cykelproduktionen i 1886, og samtidig skifter det mekaniske værksted navn til »Neckarsulmer Fahrradwerke Act.-Ges.«. Tre år senere fremstillede 60 mand 200 cykler årligt, et forhold der tydeligt viser, at der var tale om håndarbejde og ikke om egentlig masseproduktion. En sådan cykel kostede da også 200 guldmark, medens en arbejder havde 25 mark om ugen. Cyklerne blev fremstillet under typenavnene »Pfeil« og »Gazelle«, men man manglede en fællesnævner for cyklerne og dele til cykler, som man solgte ud af huset. Navnet Neckarsulmer var for langt, og man snupede så lige tre bogstaver fra bynavnet (egentlig banernes forkortelse), og i 1892 benyttede man NSU som fælles varebetegnelse.

Allerede i 1888 gav fabrikken sit første bidrag til bilindustrien ved at fremstille et specielt chassis, som i 20 eksemplarer blev leveret til Daimler og Maybach, der kun behøvede at indbygge motor og transmission.

Selvfølgelig var man på mange fabrikker optaget af forbrændingsmotorens fremtid som drivkraft i køretøjer, og på NSU ville man også lege med. Der skulle ikke så meget til at starte en motocykelfabrikation dengang, og hos NSU klarede man sig i 1900 simpelthen ved at hænge en schweizisk 1 3/4 hk motor på cyklen, og så havde man en motorcykel. Et temmelig skrappt og upålideligt apparat, der dog blev fremstillet i 100 eksemplarer.

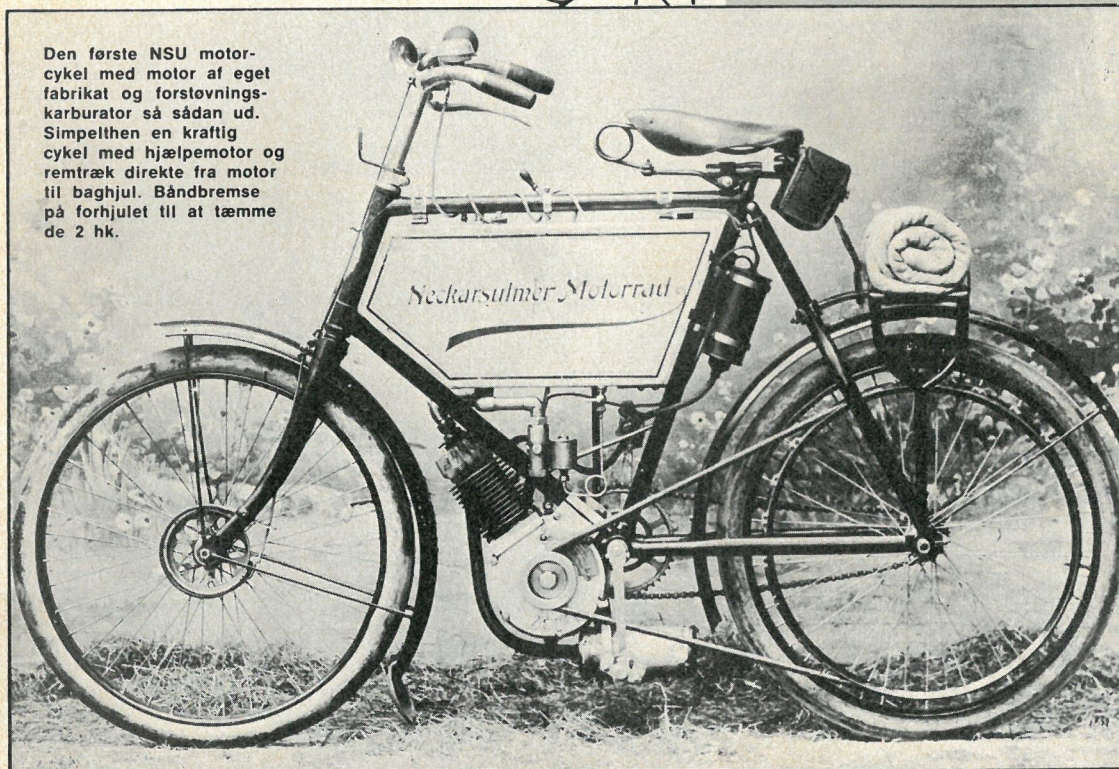
Man gik omgående i gang med at forbedre den såkaldte motorcykel først og fremmest ved hjælp af et kraftigere stel, og i 1902 kunne NSU præsentere en temmelig opsigtsvækkende specifikation med forstøvningskarburator i stedet for den tidligere overfladekarburator, og med en pålidelig magnettænding. Det lunefulde køretøj var faktisk blevet til et pålideligt transportapparat, og man fik tillid til motorcyklen, da en NSU kørte 2.500 km uden maskinskade. I 1903 fremstillede man også motoren, der blev konstrueret af Christian Schmidts søn, Karl. Den første udgave var på 2 hk, men senere kunne fabrikken give følgende meddelelse: »Vi har besluttet os til at bygge en 3 hk motorcykel til køre med stærke nerver. Den er meget hurtig, men man kan også køre langsomt på den.« I 1903 producerede NSU 2228 motorcykler, hvilket gjorde fabrikken til den mest betydningsfulde i Tyskland. I 1905 forbedredes motorcyklerne med affjedring af forhjulet ved hjælp af en kort, bagudrettet svinggaffel, og motorerne blev udvidet med et større program omfattende en vandkølet motor på 4 hk og nogle V2 motorer på 3, 3 1/2, 5 og 5 1/2 hk. Året efter ændredes forhjulsophænget til en lille, fremadrettet svinggaffel med teleskopisk indkapslet fjeder, og samtidig indførte man en to-trins gearkasse.

De første biler

I mellemtiden var man dog rykket ind på bilernes område, da man i 1905 på licens fremstillede den belgiske Pipe, og året efter er man klar med sin egen konstruktion af »Neckarsulmer Motorwagen«. I 1908 kunne man på automobiludstillingen i Berlin vise tre typer nemlig 6/12 hk, 8/15 hk og 10/20 hk. De havde fire-cylindrede rækkemotorer med cylindrene støbt sammen to og to. Sideventilede som de fleste daværende konstruktioner.

Da var NSU allerede kommet ind i motorsporten omend på en ret beskeden måde. Det første løb på Isle of Man blev kørt i 1907, og da NSU havde mange kunder i England, sendte man Martin Geiger til den ukendte ø for at forsvare de tyske farver for NSU. Han havde ingen vanskeligheder med maskinen, men magtede dog kun at besætte femtepladsen. Ikke desto mindre følte fabrikken sig foranlediget til det følgende år at fremstille og sælge en letvægtsracer med stiv forgaffel og en motor, der udviklede noget så formidabelt som 1 1/2 hk. Ikke fordi

Den første NSU motorcykel med motor af eget fabrikat og forstøvningskarburator så sådan ud. Simpelthen en kraftig cykel med hjælpemotor og remtræk direkte fra motor til baghjul. Båndbremse på forhjulet til at tæmme de 2 hk.



man ikke rådede over større motorer, for man fremstillede V2 motorcykler med en motoreffekt fra 2½ til 7½ hk, og på en af de større maskiner kørte en herre ved navn Liese 108,5 km/t, hvilket man erklærede for verdensrekord, skønt der ikke var nogen officiel tidtagning eller regler for rekordkørsel i det hele taget. Dette rådede man bod på i 1909, da Otto Lingenfelder på en vej ved Los Angeles kørte en 7½ NSU med 124 km/t, hvilket blev erklæret for den første officielle verdensrekord for motorcykler. Samme år havde NSU stor succes i bilsporten, da tre NSU biler gennemførte det krævende Prinz-Heinrich-løb uden vanskeligheder og uden strafpoints. Det var en strækning på 1836 km, og pålideligheden talte i grunden mere end hastigheden på den tid.

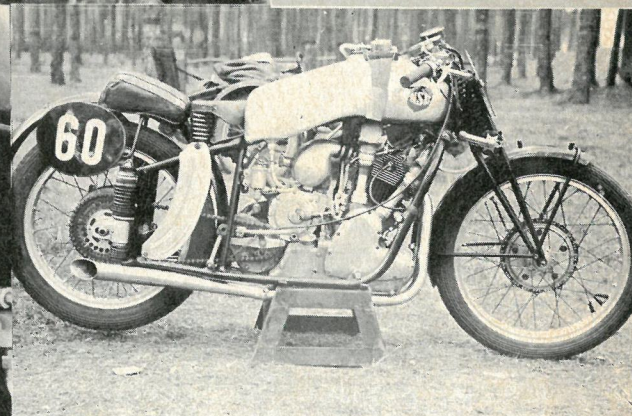
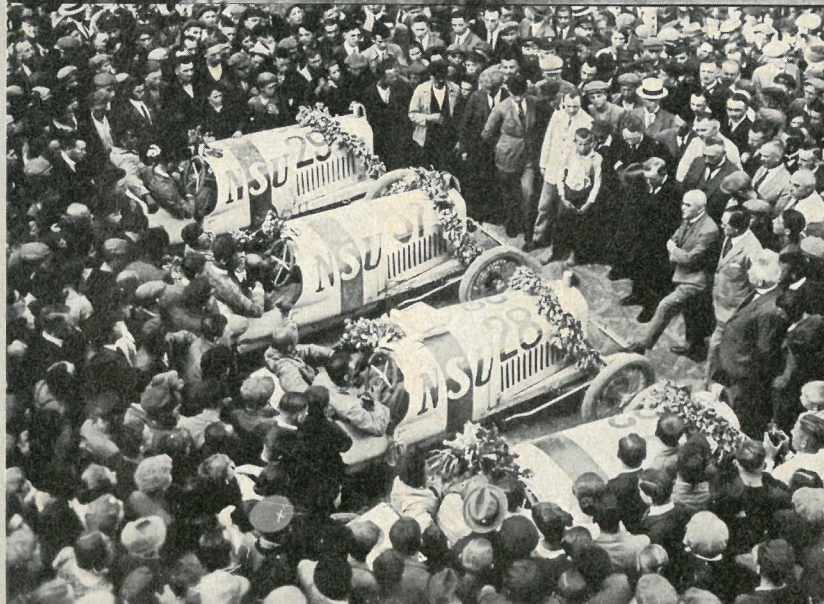
Endnu en nyhed er værd at notere i forbindelse med motorcyklerne. I 1909 fremstillede man en encylindret maskine med 82 mm boring og 105 mm slaglængde, der havde en to-trins gearkasse indbygget i bagnarvet. Det bemærkelsesværdie var imidlertid, at man ved baghjulet også havde en tromlebremse med indvendige, expanderende bremsesko — et princip der først blev almindeligt udbredt i tyverne. I 1911 viste man en motorcykel med baghjulsaffjedring, og en V2 på 6 hk havde ren kædetransmission, tre-trins gearkasse og pladekobling, hvilket var ret opsigtsvækkende specifikationer. I 1912 vakte man opsigt med en topventilet motor, i 1913 var man så forudseende at bygge en militærmaskine med V2 motor på 3,5 hk og beregnet til terrænkørsel. Samtidig kommer fra automobilsektoren type 5/15, og dermed havde NSU to gode kort på hånden til at overleve efterkrigstidens vanskeligheder. Type 5/15 holdt sig med forskellige ændringer i produktion gennem 10 år, og militærmotorcyklen overlevede krigen og blev bestemmende for den videre udvikling på dette område.

I 1921 skifter bilerne udseende ved at blive monteret med en spids køler, og samtidig indføres elektrisk lysanlæg, elektrisk starter og bremses på alle fire hjul. På motorcyklernes område havde man under krigen syslet en udpræget letvægter sammen — det var Pony med en 2 hk motor og trædepedal. En lille fut-omkring maskine beregnet for kørsel til og fra arbejde og anden nærtransport. Dens senere afløser blev Quick, der først udgik af produktionen, da knallerten Quickly for alvor havde fået fat.

Op og ned

Først i jubilæumsåret 1923 var man kommet nogenlunde på fode efter krigen, og der var nu ansat 4070 mand på NSU. De fremstillede hver anden time en bil, hver 20. minut en motorcykel, hvert femte minut en cykel og hvert halve minut et frihjulsnav. Det var dog i hovedsagen motorcyklerne fra før krigen, man stadig producerede, og først i 1924 kom en helt ny serie, der omfattede en lille sideventilet maskine med to- eller tre-trins gearkasse samt remtræk, og to V2 maskiner på henholdsvis 4 og 8 hk med kæ-

(Fortsættes næste side)



△ I 1908 havde ingen tiltro til, at de »lette vogne« havde nogen chance i et så krævende løb som datidens langdistanceløb: virkeligheden var, men allerede i 1908 kunne man opvise imponerende resultater, og året efter vandt Neckarsulmer-vognene det krævende Prinz Heinrich løb, da tre af fabrikkens biler gennemførte det næsten 2000 km lange løb uden strafpoints.

▽ I 1926 vandt NSU Avusrennen endda ved at besætte de fire første pladser med den nye seks-cylindrede sportsvogn. Strækningen på 400 km blev af vindervognen gennemført med et gennemsnit på over 125 km/t.

△ Den helt fantastiske kompressorracer blev efter krigen hentet frem igen, og tyskerne kørte indtil 1951 på disse maskiner. Man var nemlig efter krigen så umanerlig gal på tyskerne, at de først i 1951 blev genoptaget i FIM. Ikke desto mindre var det denne maskine, der senere dannede grundlaget for verdensrekordmaskinen.

▽ På museet i Neckarsulm kan man se denne NSU model fra 1907 med fremadrettet svinggaffel affjedret af teleskopisk indkapslede skruefjeder. Et smukt lay-out, der gik i glemmebogen i mere end fire årtier.



NSU 100 år

(fortsat)

detræk — ikke egentlig særprægede maskiner.

I automobilsektoren gik man lige så stille og forberedte en opsigtsvækkende sejr i det første tyske Grand Prix. Man ændrede slagvolumen i prototypen til den nye seks-cylindrede bil fra 1567 ccm til 1476 ccm, og så monterede man en Roots kompressor. Med dette køretøj vandt August Mombberger det første GP for sportsvogne, og så kendte mærker som Mercedes, Bugatti og NAG blev slået af denne nykomling. Året efter besatte NSU med sine 1,5 liter kompressorvogne de fire første pladser i det tyske GP på Avus, hvor Klöble kørte den sejrende vogn over den 400 km lange strækning med en gennemsnitshastighed på 125,8 km/t. Den seks-cylindrede model med 1,8 liter motor fremstilledes som touringvogn i 1928 — med en motor på 34 hk havde den en tophastighed på ca. 100 km/t.

Der var stadig stor afsætning af motorcyklerne, og i 1927 gik man over til samlebåndsteknikken. Det blev da også motorcyklerne, der skulle bære fabrikken videre, da den økonomiske krise satte ind. I 1929 blev automobilproduktionen indstillet, og produktionsapparatet blev solgt til Fiat. Samme år blev englænderen Walter Moore ansat på fabrikken — navnet siger måske ikke så meget for de yngre generationer, men det var Moore, der konstruerede Norton's racermotor med overliggende knastaksel, og den klarede sig jo i grunden ganske godt! Det var tydeligt, at motorcyklerne nu skulle have noget reklame gennem motorsporten.

Moore konstruerede en en-cylindret racer med en enkelt overliggende knastaksel drevet af en taktaksel og med vippearmer til aktivering af de skråstillede ventiler monteret

med hårnåleffjedere. Han benyttede et enkelt stel med stift monteret baghjul og forhjulet ophængt i en Girder gaffel (altså parallelføring). Tanken blev banket op i aluminium, og olietanken svøbte sig som på Norton rundt om det bageste stelrør. Gearkassen skiftedes med fodgear, og de kraftige bremses var smedet i letmetal. Denne maskine blev fremstillet til slagvolumenklasserne 350, 500, 600 og 700 ccm. Fabrikens faste køreere var englænderen Tommy Bullus og tyskeren Heiner Fleischmann, men skønt de gjorde deres bedste, kunne de ikke stille noget videre op mod de hurtigere engelske maskiner. Den eneste sejr tog Bullus hjem i det italienske GP i 1930 — til alles store overraskelse.

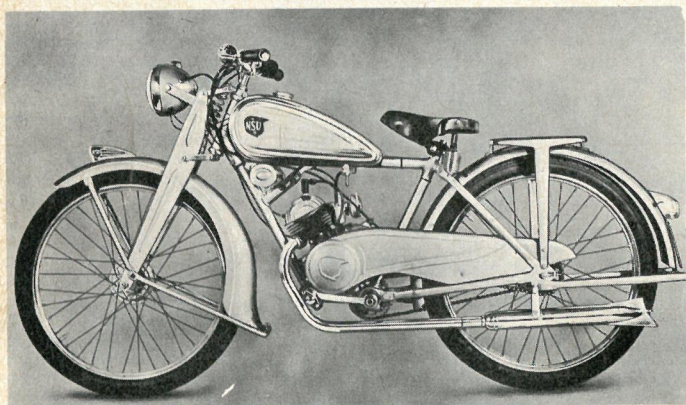
Knallertens forløber

Den store økonomiske krise i trediverne ramte som bekendt Tyskland meget hårdt. Der var ikke længere råd til at lege med dyre racermaskiner og publikum havde ikke interesse for kraftige motorcykler. Man ønskede små billige maskiner, der helst skulle kunne drives frem ved en kraftig hvidløgsånde, og kunne det ikke lade sig gøre, så skulle de i hvert tilfælde have et meget beskedent benzinförbrug. Omgående omstillede man til produktionen af en slags knallert ved navn Motosulm. Det var en kraftig cykel med en 63 ccm motor monteret på forgaflen og med kædetræk til forhjulet.

På dette tidspunkt tog man det gamle Pony-projekt frem igen, og Walter Moore skabte nogle nye variationer over et gammelt tema. En ny lille og meget let samt økonomisk maskine så dagens lys — det var en englænder, der skabte den forarmede tyskers uundværlige transportmiddel, Quick'en. Den blev solgt i ikke mindre end 240.000 eksemplarer, og det var mange dengang.

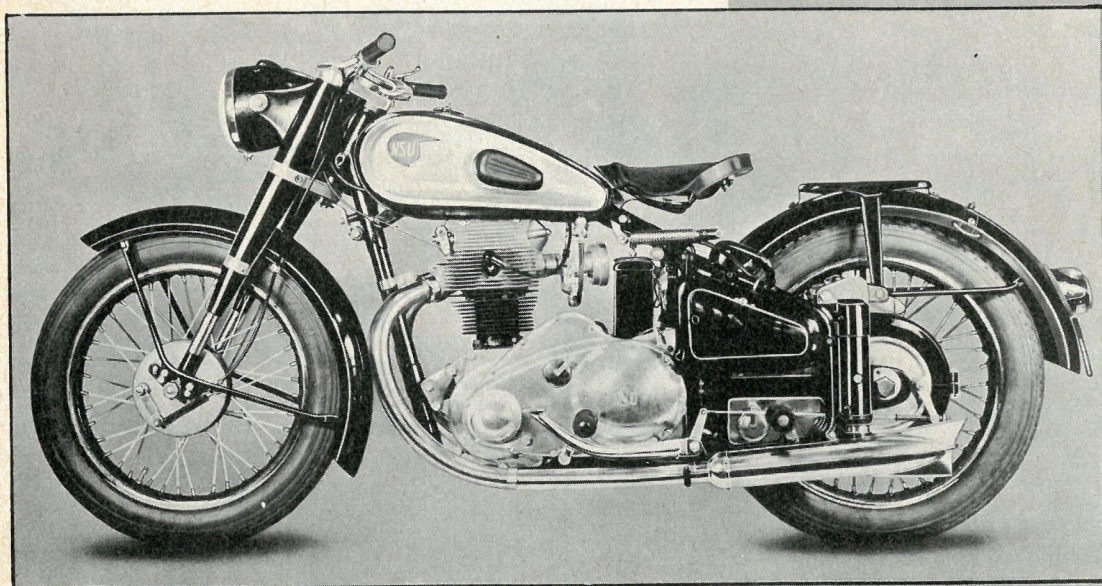
Langsomt kom Tyskland og den øvrige verden ud af det økonomiske dødvande for blot at ruste sig til den næste ødelæggende krig, men i mellemtiden voksede produktionen og modellerne. En lidt større maskine end Quick kom frem, det var den mindre kendte ZDB med en 200 ccm to-takt motor og Girder-gaffel, der med 7 hk havde en tophastighed på ca. 80 km/t. Dernæst kom 350 og 500 ccm touring-sport modellerne, der var mere touring end sport. Den lille 350 ccm model var afgjort den bedste; med en næsten kvadratisk motor på 75 x 79 mm udviklede den med et kompressionsforhold på 6:1 18 hk ved 5.200 o/m, medens 500 ccm motoren udviklede 22 hk. Disse modeller havde håndskiftet gearkasse, og i midten af trediverne kom også en 600 ccm sidedovogsmaskine, der udviklede 12,5 hk, men med et gevaldigt drejningsmoment ved de lavere omdrejningstal. I 1938 kom den i en mere sporty udgave, der udviklede 24 hk.

Et lille bil-spøgeri kom ind i 1934, da professor Porsche lod bygge tre prototyper af VW hos NSU, og mange har stillet det spørgsmål, om NSU i tilstrækkelig vågen tilstand havde fået overdraget bygningen af folkevognen. Man skal i den forbindelse erindre, at Porsche også havde forbindelse med Zündapp i



Det er vanskeligt at sætte en NSU Quick i forbindelse med en Norton Racer med overliggende knastaksel, men de har faktisk samme far nemlig englænderen Walter Moore. Quick var gennem flere år det mest solgte motoriserede køretøj i Tyskland.

NSU Konsul kan sikkert vække minder hos en del gamle motorcyklister — lidt ældre motorcyklister, undskyld! Det var en videreudvikling af OSL modellerne, i hvilke motoren indgik som bærende enhed i stellet. Konsul havde et lukket rørstel og svarede til en forfinet udgave af de engelske maskiner, men skulle man dengang have »sådan en ting«, så skulle den være engelsk.



samme anledning, og der er næppe tvivl om, at han kun benyttede de to ret store og ikke-bilproducerende fabrikkers forsøgsafdelinger til at bygge prototyperne — han havde en ganske klar opgave, der var lagt i helt faste rammer, og det var forud bestemt, at »Kraft durch Freude-bilen« skulle have sin egen fabrik.

Flasko i sporten

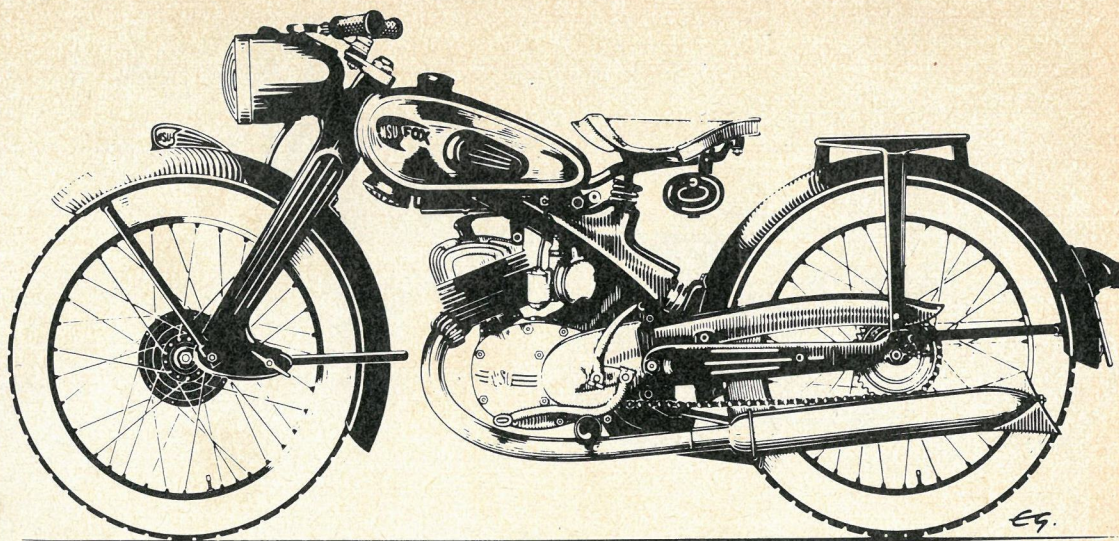
I 1937 ændres fabrikkens navn til »NSU Werke Aktiengesellschaft Neckarsulm«, og i fabrikkens noget mangelfulde oversigt hedder det videre: »1939: Wilhelm Herz bliver engageret til NSU's racerhold. Han skal med den nykonstruerede 350 ccm kompressoracer fortsætte den sejrige sportstradition«.

Dette er lidt af en overdrivelse, da man nok havde deltaget i temmelig mange løb, men det var helt umanerligt småt med sejrene. Desuden glemmer man, at man fri af det økonomiske dødvande begyndte at interessere sig for sporten igen i midten af trediverne, men den gamle racer var kommet håbløst bagud i forhold til de konstant sejrende Norton og Velocette. Derfor besluttede man at ændre konstruktionen i 1937, og man fremstillede et nyt topstykke med to overliggende knastakslar, men Heiner Fleischmann kunne stadig ikke følge med.

Så begyndte man helt forfra, og da den nye 350 ccm kompressormaskine kom frem i 1938, mente man at have et virkelig godt kort på hånden. Det var en kompressormotor, der udviklede 65 hk ved 8.500 o/m, og lidt senere kom en tilsvarende 500 ccm model, der udviklede ikke mindre end 90 hk ved 8.000 o/m. Motoren havde to cylindre side om side, der var opbygget krumtapaksel med midterleje og rullelejer ved plejlstængerne. De to knastakslar blev drevet af to taktakslar, og kompressoren blev trukket af en kæde. Forresten et par temmelig forslugne motorer, og den enorme benzintank rummede da også omkring 60 liter — noget af et problem at køre en maskine, der skifter tyngdepunkt på så drastisk en måde, efterhånden som benzinen bruges. Der blev benyttet et dobbelt rørstel og teleskopisk baghjulsaffjedring samt Girder forgaffel. Først her kommer Herz ind i billedet, men han måtte konstatere, at maskinen nok var meget hurtig (ca. 230 km/t i top for 500 ccm), men den var på grund af det højtliggende tyngdepunkt også temmelig uhåndterlig — hvad man vandt på langsiderne, tabte han i svingene og navnlig ved indgangen til svingene, hvor han måtte anvende en meget blød overgangskurve. Være var det i udgangen af svingene. Fidsen har jo altid været den, at det ikke spiller så stor en rolle, med hvilken hastighed, man går ind i et sving. Derimod gælder det om at komme hurtigt ud af svinget og videre frem. Herz kom ikke hurtigt ud af svinget, og derfor —!

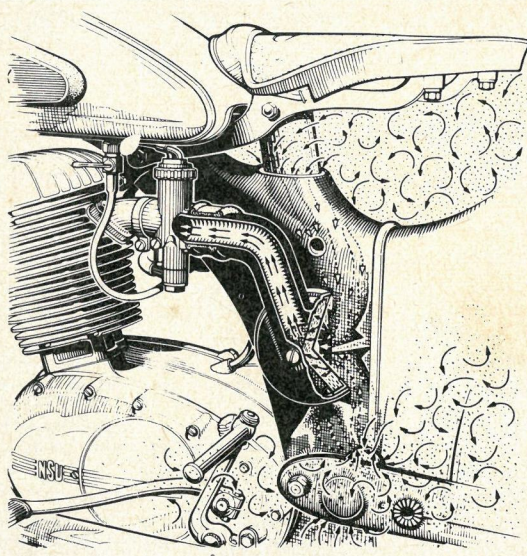
Jævnet med jorden

Men så kom den anden verdenskrig. Herz overlevede, men det gjorde NSU næsten ikke. Som så mange andre tyske fabrikker kunne status gøres op i mange murbrokker,



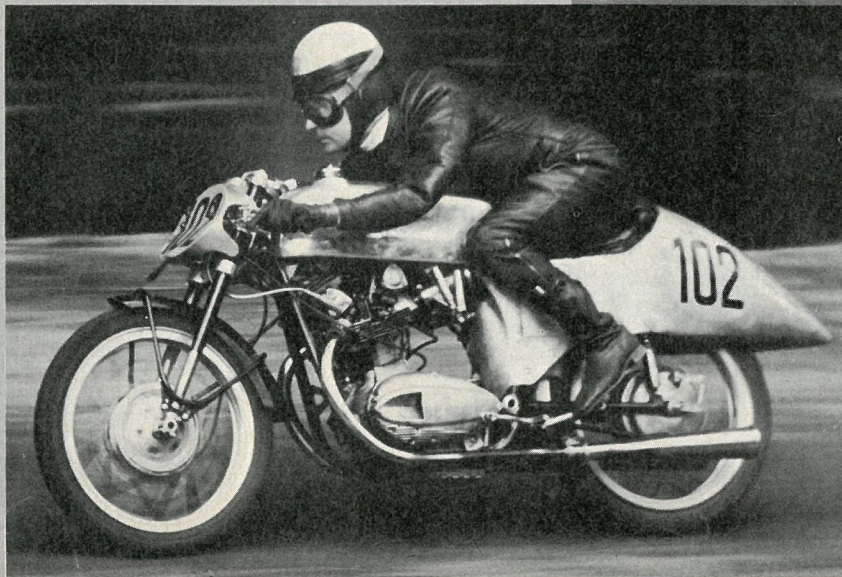
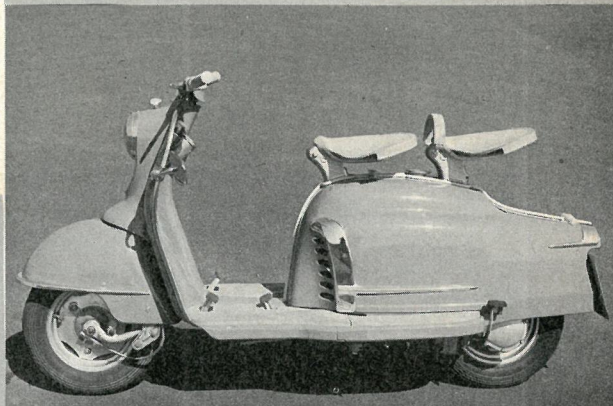
Efter krigen kom NSU med den lille Fox — først med 98 ccm fire-takt motor på 6 hk og senere med den her viste 125 ccm to-takt motor. Maskinen var opsigtsvækkende på grund af centralrørstellet fremstillet af sammensvejet, presset plade, men det var helt igennem en fræk konstruktion. Bemærk at baghjulet er ophængt i en svinggaffel affjedret af en skruefjeder indskudt mellem stellet og bag-

skærmen. Helt i orden for en ren solomaskine, men bagsædepassageren blev anbragt på den her viste bagagebærers plads — altså absolut uaffjedret. Fodhvilere til samme passager var anbragt på svinggafflen. Dette er en 1952 model, hvilket fremgår af det lille vingehåndtag på forgaffelkonsollen — med dette håndtag kunne man stramme friktionsdæmperen.



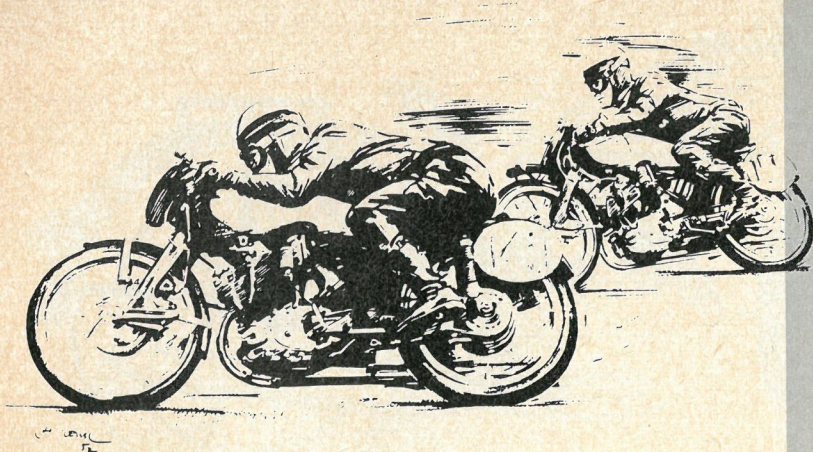
NSU fremstillede Lambretta på licens, men skabte senere sin egen konstruktion, der dog stadig mindede stærkt om Lambretta. I stedet for drejhåndtag på styret havde man dog gearskifte med en dobbelt pedal. Dette er en K-model, hvilket vil sige, at den har kickstarter, medens NSU Prima III og V havde elektrisk starter.

◀ NSU gjorde i forskningsafdelingen mange eksperimenter med rensning af indsugningsluften, og man overraskedes selv af den betydning, ren luft havde for motorens levetid. Konsekvensen var den »beroligede luft«, med betydelig afstand fra den egentlige indsugning til luftfilteret, og yderligere god afstand mellem filter og karburator. På de første Max modeller kom forbrændingsluften hovedsagelig ind ved sadelpinden (affjedret i stellet), inden den kom frem til filteret. Det overraskende resultat var det, at man stoppede motoren blot ved at stige af maskinen, fordi sadelpinden virkede som et undertrykstempel, så motoren ikke kunne få luft, når sadlen aflastedes for kørerens vægt. På senere modeller lod man indsugningsluften komme ind gennem den forreste del af stelrøret.



◀ Til sæsonen i 1952 havde NSU denne racer klar. Det er den to-cylindrede 250 ccm maskine med to overliggende knastakslar. Ved sin debut havde den dobbelt rørstel og teleskopforgaffel, men senere fandt man mere reklameværdi i at kalde den Renn-Max og indbygge motoren i et stel, der stærkt mindede om den almindelige Max.

fortsættes ▶



NSU 100 år

(Fortsat)

fra værktøjsmaskiner og stærkt desillusionerede arbejdere. Egentlig var det en mærkelig historie, for NSU byggede under krigen en lille traktor med en 1,5 Opel Olympia motor, og den var den mindste traktor, der blev benyttet af tyskerne under ørkenfelttoget i Afrika, men dette felttog var forlængst forbi og afsluttet, da englænderne kom i tanker om, at der var noget i Neckarsulm, som man havde glemt at give et pulver. Fabrikken blev først for alvor bombet i 1945, da den ikke mere spillede nogen større militær rolle. Men, som tyskerne siger: Ordnung muss sein.

Det tog nogle år, før man fik genoptaget produktionen i større målestok, men i 1949 optog man produktionen af en helt ny model, NSU Fox, tegnet af Albert Roder, der skulle komme til at betyde næsten alt for fabrikkens raketagtige opstigen til at blive verdens største motorcykelfabrik.

Fox betød noget helt nyt i motorcykelindustrien. Den var fra starten lagt an på storproduktion, og derfor havde man investeret i presseværktøj til en centralsramme bestående af to pladeskaller, der blev svejset sammen til et rør. Ganske enkelt kunne man derefter producere en stor hoben stel for meget billige omkostninger. Noget helt nyt var »dæmpet indsugningsluft«, hvilket vil sige, at det egentlige luftfilter sad et stykke fra karburatoren, og luften havde yderligere et stykke vej fra maskinens omgivende luft til filteret. Dette betød længere levetid for motoren og bedre fyldning af cylinderen. Billig var fyren også, fordi man i firetaktmotoren benyttede overhængende — hvilket vil sige ensidigt ophængt krumtapaksel udført som et håndsving. Knasterne trådte midt på de sidehængslede knastfølgere således, at slid kun mærkedes med den halve værdi i ventilernes løftebevægelser. Tænk, alt det kan man sidde og skrive lige

ud af hovedet — man er ved at blive en gammel dreng.

Denne stelkonstruktion levede videre i de senere Lux og Max modeller, der bragte fabrikkens årsproduktion op på 350.000 enheder i 1955, da NSU uomtvisteligt var verdens største motorcykelfabrik.

Endelig succes

Går vi lidt tilbage i tiden, havde NSU før Max'ens tid de gamle OSL-modeller på programmet. Det var førkrigsmodeller i ny udførelse med teleskopisk affjedring både for og bag. Desuden fik man licensaftale med Lambretta og byggede denne scooter under navnet Prima. Det vil sige, at man først slavisk holdt sig til Innocentis konstruktion, men senere udviklede og forbedrede man Lambretta'en.

I 1951 tog Wilhelm Herz en af de gamle kompressormaskiner frem fra forsøgsafdelingen, hvor den var blevet genopbygget og monteret med en strømlinebeklædning samt en manerlig til formålet egnet benzintank, og så satte han en årle morgenstund ny verdensrekord for motorcykler ved at køre 290 km/t. Hele projektet var ved at gå i vasken, fordi han brækkede en arm inden rekordforsøget, og genoptræningen skete hos en bager, hos hvilken Herz måtte ælte dej for at genoptræne musklerne. Alt var så omstændeligt dengang.

Sideløbende med Lux og Max producerede man i nogle år også de større Konsul modeller, der blot var videreudviklede OSL maskiner, og Albert Roder konstruerede knalleren Quickly, der blot på et enkelt år blev produceret i 95.000 eksemplarer. Der var gang i sagerne, og pludselig gjorde NSU sig ganske alvorligt bemærket i motorsporten. Det var en årrække sådan, at man næsten kunne skrive referatet af et motorløb på forhånd, fordi NSU vandt over det hele.

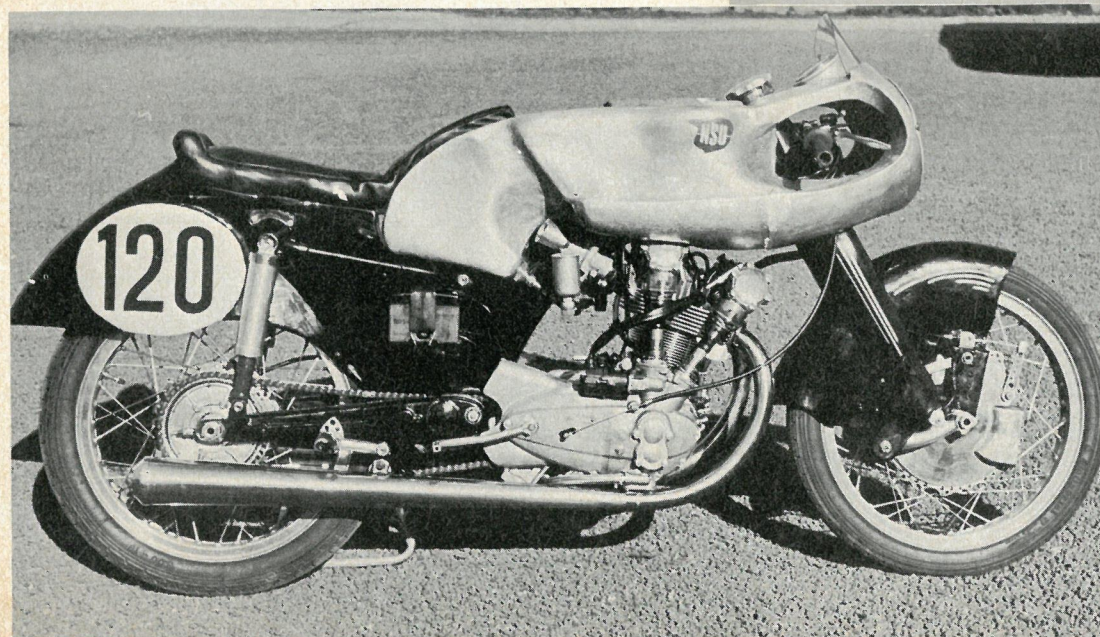
Man havde virkelig fremstillet nogle racermaskiner, der ikke alene var meget hurtige og pålidelige, men de var også såre håndterlige. Blader man i det gamle billedarkiv, ser man først en lille forskærm dannet fra en beskeden strømlinebeklædning, og disse maskiner blev kaldt delfinerne. Senere kom der en mere omfattende beklædning, og så hed NSU'erne hvalerne — i begge tilfælde på grund af en vis lighed.

Det var Roder, der stod for konstruktionen af de nye racere. Først en 125 ccm model med en-cylindret motor (58 x 47,3 mm) med to overliggende knastaksler, dernæst kom en to-cylindret 250 ccm motor (55,9 x 50,8 mm) efter samme recept. Der var svinggaffelaffjedring af begge hjul og seks-trins gearkasse — og en masse vanskeligheder i starten. Men i løbet af et år havde man ikke alene fjernet alle de tekniske vanskeligheder, man havde også samlet og optrænet et meget solidt hold af køreere. Da man også fik 350 ccm raceren kunne NSU i 1954 notere to verdensmesterskaber og tysk mesterskab i alle tre klasser.

Fantastiske rekorder

Samme år kom en lang, tynd og meget særpræget tekniker ind i billedet. Gustav Adolf Baumm konstruerede og byggede sin »Flyvende liggestol«, der på afgørende måde

Her er så Rennmax'en med en stor og kompliceret tank, der muliggjorde at gennemføre et GP uden optankning. Den mærkelige forskærm har en luftåbning, og den skal kun lede køleluften den rigtige vej mod motoren.



sparkede til den dårlige samvittighed indenfor fremstillingen og navnlig konstruktionen af motorkøretøjer. Han viste med sin superstrømlinjede og lave racer, hvad man egentlig kan opnå med en virkelig lav luftmodstand — luftmodstandskoefficienten var rekordagtig lav for motorkøretøjer med $\mu = 0,11$. Med dette køretøj slog han i 1954 11 verdensrekorder i 50 og 100 ccm klassen. Det var også Baumm's konstruktion, der gik igen i de mindre rekordmaskiner, der i 1956 blev be-

Rennmax I en af sine første strømliniebeklædninger, der gav den tilnavnet delfinen. I denne udgave udviklede motoren 32,7 hk, men allerede da den udviklede ca. 28 hk indbragte den Werner Haas et verdensmesterskab.

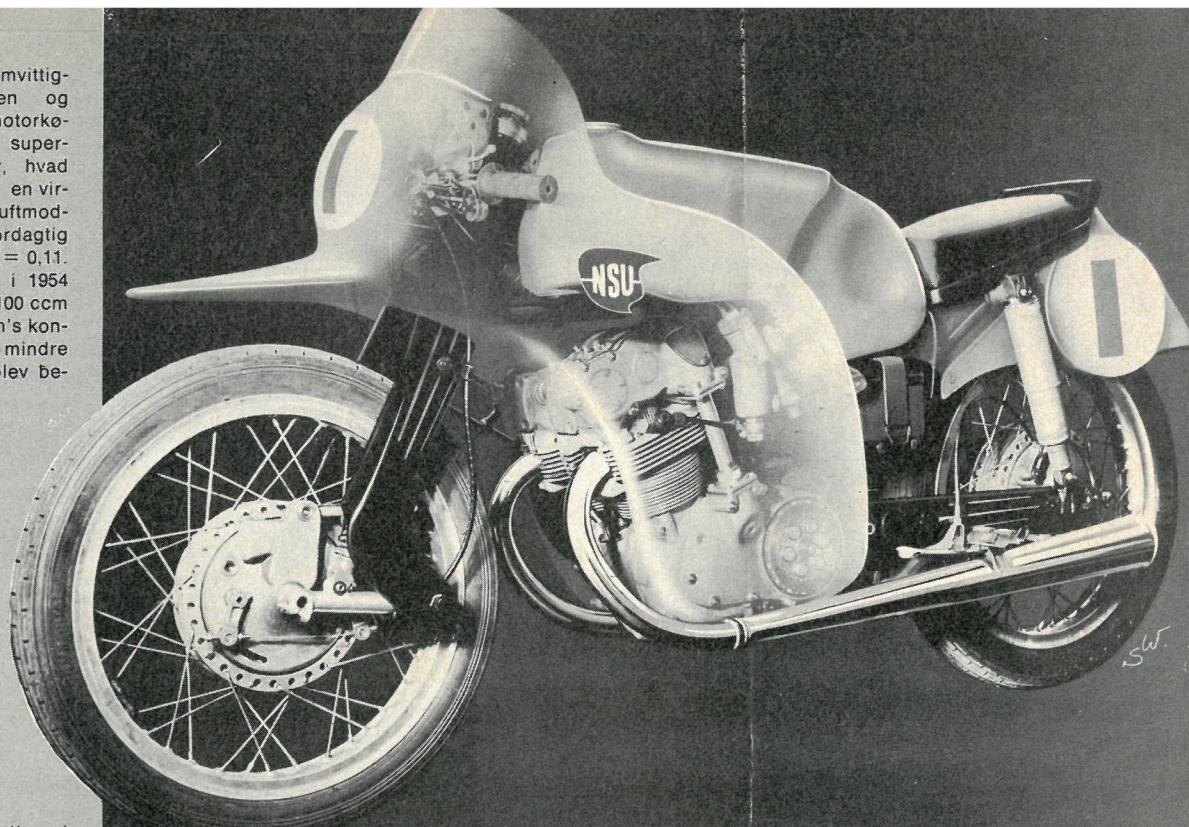
nyttet på Bonneville saltsletten i Utah, USA. Her slog Wilhelm Herz og H. P. Müller simpelthen alle bestående kortdistancerekorder, og Herz satte den absolutte verdensrekord for motorcykler med 339 km/t.

Denne rekordkørsel kom på en måde til at virke som bindeled til fremtiden. Rekordmaskinens kompressor blev nemlig udformet efter et nyt system af Felix Wankel, der med få ændringer kunne omdanne den til en forbrændingsmotor.

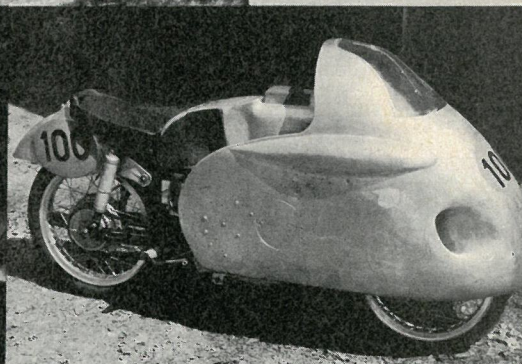
I disse år var Europa kommet så meget på fode efter krigen, at den billige motorcykel næsten med ét slag blev fortrængt af bilerne i Tyskland. Den ene motorcykelfabrik efter den anden overgik til anden produktion, og hos NSU tog man en del fabrikskapacitet ind til at fremstille NSU Prinz, der forelå som prototype 1957. Motoren huggede man direkte fra NSU Max, blot gav man den to cylindre — NSU var igen blevet bilfabrik. Den 1. februar samme år skete noget nok så bemærkelsesværdigt, da den første Wankel-motor blev startet i forsøgsafdelingen.

Resten af historien skulle være velkendt. Prinz gik i fabrikation i 1958, motorcyklerne glider ud, og selv Quickly forsvinder for at blive fremstillet i Jugoslavien. Prinz 4 kommer i 1961, og to år senere er der allerede fremstillet 100.000 eksemplarer af denne vogn, der i de følgende år kommer i modeller med kraftigere motorer. I 1965 vises på Frankfurt-udstillingen for første gang Wankel-motoren, og allerede året efter vinder fabrikken det tyske rally-mesterskab i GT klassen med en NSU Spider med Wankel-motor.

I 1967 præsenteres Ro 80, og i forsøgsafdelingen spørger K 70, der i sidste øjeblik bliver trukket tilbage fra Genève-udstillingen i foråret 1969. Den 10. marts dette år sker der nemlig en sammenslutning af Audi og NSU, og da Audi allerede er en datterfabrik af VW, snupper sidstnævnte fabrik K 70 til sin egen modelserie.



Her er H. P. Müller i Baumm's flyvende liggestol, da han i 1956 kørte fem timer med en gennemsnitshastighed på 100 km/t. Det var ikke så opsigtsvækkende med en almindelig 11,4 hk Superfox motor monteret, men det skal til evig tid være en hån mod alle konstruktører af nutidens biler, at han kørte 88,5 km pr. liter benzin. Det har nemlig altid været og vil altid være en meget dårlig forretning at flytte luft.



I sin sidste udgave havde Rennmax naturligvis »fuld beklædning«, men dette er nu en Sportmax, der var en racer, som kunne købes af sportsinteresserede. Den var god for 200 km/t.

◁ Var det i grunden så mærkeligt, at man faldt i trance over Wankel-motoren. Den unge dame står med en af de første modne udgaver, og den udvikler 29 hk med en egenvægt på 11 kg. Der er gået nogle år, siden dette billede blev taget, men prøv at finde en almindelig motor på 29 hk, der ikke vejer mere end 11 kg!

SAAB



◀ Den store bagdør i den nye Saab Combi-Coupé giver en meget stor nytteværdi, da man samtidig kan fjerne hattehylden, vippe bagsædet frem og lægge ryglænet ned, så man får et ladrum på næsten 2 meters længde.

DEN NYE KOLLEKTION

Efteråret nærmer sig, og bilfabrikkerne er så småt begyndt at fremvise deres nye »kollektion«. Udtrykket er valgt med omhu, da dets hentydning til modeverdenen og dens luner passer fint til bilfabrikkernes politik. De fleste ændringer og fornyelser er modeprægede, mens man sjældent præsenteres for virkelige tekniske fremskridt og forbedringer.



VOLVO

▲ Stribet betræk til sæderne er et af de nye modeluner hos Volvo. Det skal dog i sandhedens interesse siges, at der også er indført detaljer, som forbedrer sikkerhed og holdbarhed.

Læs videre om modellerne på de næste sider ►►►



1200 modellen i ny forklædning

■ I oktober præsenteres herhjemme en ny 1200 model fra Datsun. Den får betegnelsen »120 Y« og er 12 cm længere, 5 cm bredere og 2 cm lavere end den nuværende Sunny 1200, som i flere år har været meget populær i Danmark. Bortset fra det nye karrosseri og en beskeden forøgelse af akselafstand og sporvidde, er den nye Datsun identisk med sin forgænger. Der er altså en smule mere plads i kabinen, men mekanik og opbygning er uændret. MOTOR-journalen har haft

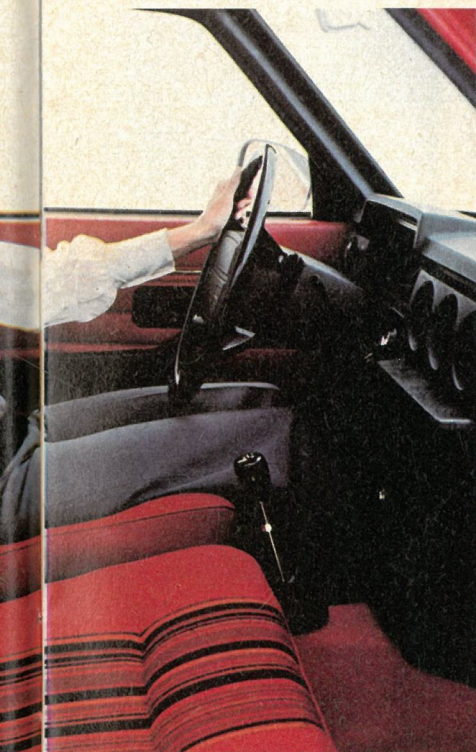
DATSUN

Datsun 1200 er blevet lidt gammeldags at se på og afløses nu af denne model 120 Y, der i linjerne følger den nyeste japanske mode. Opbygningen er til gengæld stadig traditionel — endda med »hestevognsfjedre« bagtil.

Saab 99 som Combi-Coupé

■ Saab kommer ligesom andre bilfabrikker med en del detaljeændringer på 1974-modellerne, men det mest interessante er en helt ny modelvariant af Saab 99. Den kaldes Combi-Coupé og sættes i produktion omkring årsskiftet. Når den allerede afsløres nu, er det i mangel af ordentlige prøvebaner. De sidste afprøvninger af den nye bil må derfor ske i fuld offentlighed og ikke vanskeliggøres af hemmelighedskræmmeri.

Projektet er interessant. Når en lille fabrik som Saab, der kun producerer ca. 90.000 biler pr. år, skal lave en ny model, må den nødvendigvis henvende sig til et stort publikum. Ellers kan man ikke



Nu over 50.000 kr.

■ Volvo's 1974 modeller er samme grundkonstruktion som tidligere, men med en række forbedringer. Som den første europæiske vogn beregnet for både hjemmemarked og eksport har Volvo med B20 motoren det nye K-Jetronic indsprøjtningssystem fra Bosch til erstatning

Hidtil bedste med stiv bagaksel

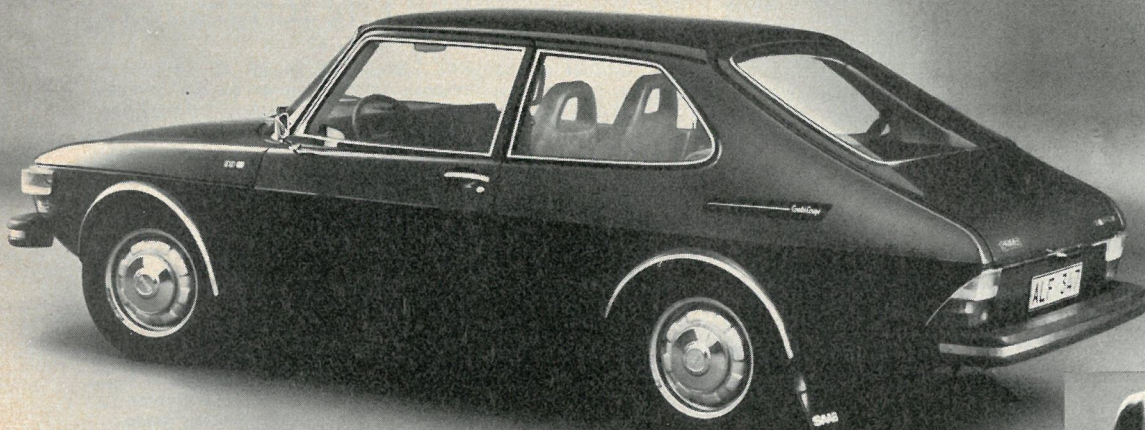
■ Hvis man uden at have kørt i den nye Opel Kadett skulle beskrive vognen, ville det måske være vanskeligt at undgå et par mavesure bemærkninger om GM's næsten forbløffende evne til at blive hængende i det konventionelle. Her er imidlertid et eksempel på, hvad den gammelkendte konstruktion kan bringes op til, når den for alvor bliver forfinet.

Det er naturligvis navnlig den stive bagaksel ophængt i reaktionsarme og Panhardstav, jeg tænker på. Jeg havde netop ved hånden et sammenligningsgrundlag, da jeg kørte til Opel's prøvebaner i Dudenhofen med en Datsun 160 J, der ganske vist har den stive bagaksel ophængt i langsgående bladfjedre, medens der benyttes progressivt virkende skruefjedre på Kadett. Det var imidlertid ganske tydeligt, at medens japanerne havde koncentreret sig om en robust og ukompliceret konstruktion uden den helt store tanke på køreegenskaberne under alle forhold, så havde man

Specielt den nye Coupé-version af Opel Kadett er et vellykket design. Mekanisk er der faktisk intet nyt, men tingene er godt afstemt, så de fungerer tilfredsstillende.

OPEL





SAAB

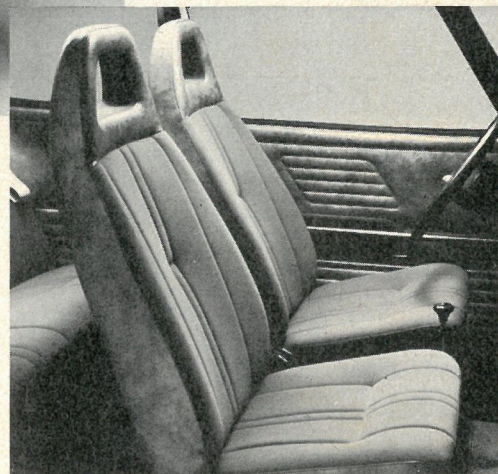
►► klare sig i den jernhårde konkurrence. Små special-serier er for dyre, og modelvarianter som coupé- og stationcar-udgaver er normalt forbeholdt de store. Hos Saab har man dog regnet ud, at en model, som kombinerer fordelene ved begge disse varianter uden at have for mange af deres ulemper, kunne blive ret eftertragtet. Det kunne lyde

som en umulighed, men løsningen er vellykket. Saab 99 Combi-Cupé er i stor udstrækning bygget på standardkomponenter, så den ikke skulle blive alt for dyr, og kabinen har samme rummelighed både i højde og bredde som sedan-modellen. Fra taglinjens bageste kant og fremefter er den nye vogn praktisk taget identisk med de nuværende 99'ere.

Men bagpartiet er nyt — 11 cm længere og med en stor, skrånede bagklap, der går næsten ned til

▲ Selv med hattehylde og bagsæde på deres respektive pladser er der god bagageplads i den nye Combi-Cupé, og læsehøjden er kun 53 cm fra jorden.

► Saab's nye sæder med fast nakkebeskyttelse. Som ekstraudstyr fås en speciel pude, der kan udfylde huller. Der er fortsat varmetræde i førerstolen.



Her skimtes de nye, højsiddende luftdyser i toppen af bagsædet. De giver en meget effektiv afdugning.

gulvfladen, så man har en bekvem, lav læsehøjde ved bagagerummet. En enorm rude i den tophængslede klap sørger for, at udsynet ikke er forringet, og aerodynamisk har man opnået, at ruden ikke tilsmudses væsentlig og at luftmodstanden ikke er forøget. Under ruden finder man en aftagelig hattehylde, og bagsædet er konstrueret, så det kan fældes ned i gulvet. Herved opstår en



DATSUN

►► lejlighed til at køre nogle timer med et eksemplar af vognen, idet man af hensyn til den besværlige svenske bil-besiktning allerede har et eksemplar i Stockholm. Og vi må jo indrømme, at til al almindelig kørsel er en sådan vogn fortrinlig. Den styrer nemt og direkte, gearskiftet er fremragende og man har et glimrende udsyn. Til meget høje personer kniber det måske lidt med pladsen bag rattet, men ellers er alt i orden, så længe man ikke stiller for store krav. Den stive bagaksel er dog stadigvæk ophængt i langsgående bladfedre, og de hø-

rer nu en fjern fortid til, hvor man benyttede heste som trækraft. På ujævn vej eller i vanskelige kurver — for ikke at tale om en kritisk undvigemanøvre — mangler man den stabilitet, som man må forvente af en ny model, der præsenteres i 1973.

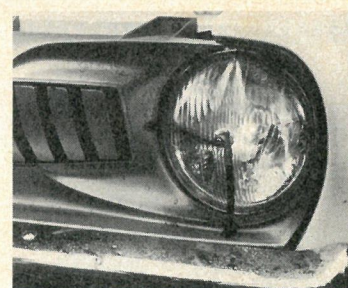
Motoren er på 1171 ccm som hidtil, og den udvikler 69 hk SAE ved 6000 omdr./min. Tophastigheden opgives til 150 km/t men erfaringen siger, at det er lidt for optimistisk.

Vognen vi prøvede var forsynet med lygte-visker-vasker, som nu kræves i Sverige. Det var pudsigt nok Volvo's konstruktion med et roterende viskerblad, som Nissan i Japan nu har overtaget, men Volvo har forladt det til fordel for en konventionel visker. Muligvis kommer denne detalje også på vognene til Danmark. Spørgsmålet om prisen er endnu ikke afklaret. Vi gætter på, at det bliver i nærheden af 32.000 kroner.

AFC.

▲ På ujævn vej som denne kommer bagtøjets »hestevognsfjedre« til kort.

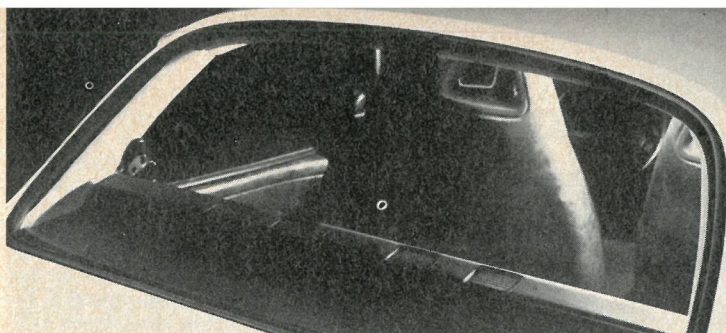
Der kommer også en Coupé-version med stor bagklap og lange sideruder bagtil. Der er ganske vist indbygget en stiver, men resultatet ser nydeligt ud.



▲ Vi får muligvis visker-vasker til lygterne på den nye Datsun. Den japanske fabrik har adopteret Volvo's system med roterende viskerblad.

I forhold til vognens længde på 395 cm er der rimelig plads i kabinen.





plan ladflade med en længde på 180 cm, og det udvidede bagagerum kan fjerne halvanden kubikmeter. Men selv om man har passagerer i bagsædet, er der stadig en anseelig bagageplads på ca. 400 liter med nem adgang via den store klap, som tilmed har gasdæmpere og kontrastfjeder, så den føles let som en fjær.

Vognens egenvægt er ca. 50 kg højere end den almindelige 99'ers, og da bagagen tilmed kan anbringes længere tilbage, har man forstærket affjedringen bagtil, men det hævdes at køreegenskaber og komfort ikke er forringet. Vi har desværre endnu ikke haft lejlighed til at prøve nyheden, men kun fået den forevist på fabrikken.

Teknisk og udstyrmæssigt vil Saab 99 Combi-Coupé svare til en 2-dørs 99 L, d.v.s. at den forsynes med den svenskbyggede 2-liters mo-

tor på 95 hk DIN og den vil kunne leveres med 4-trins manuelt eller automatisk gear.

Priserne kan man endnu ikke sige noget om, men de skal holdes på et rimeligt niveau, og så må denne nyhed have store chancer.

Ændringerne på det øvrige modelprogram er i korthed: nye forstole med indbygget nakkebeskyttelse (undtagen i den billigste X7 version), et nyt og mere sikkert rat, indfældede dørhåndtag og kraftigere kofangere. Desuden er varme og ventilation forbedret, og især er tilførslen til bagruden forøget, så den helt svarer til defrostervirkningen foran. Dyserne bag bagsædet er hævet, så hele bagruden straks varmes og tørres ud.

På V4 modellerne (Saab 96 og 95), der fortsat produceres i nogle år, har man indført en ny frontgrill og en bedre rustbeskyttelse. AFC.



VOLVO

ning for det tidligere elektroniske system. Man kalder det ganske vist for CI-systemet, idet bogstaverne står for Continuous Injection. Desuden er både indsugnings- og udblæsningsystem ændret for at få et lavere støjniveau.

I det ydre adskiller de nye modeller sig fra tidligere årgange ved kraftigere kofangere, der kan optage påkørsler forfra eller bagfra med indtil 5 km/t, uden at der sker skade på vognen.

Stiverne i dørene fremstilles nu af stål, og de svejses til dørene. Der er ikke længere ventilationsruder i fordørene, hvilket giver bedre udsyn, bedre placering af sidespejlet og mindre vindstøj. Ubegribeligt at mange fabrikker stadig anvender denne upraktiske antikvit.

Ligesom hos SAAB anvendes der nu elektrisk opvarmede førersæder, og lygteviskere med tilhørende vaskere er nu standardudstyr. Desuden er der kommet advarselslys for svigtende nær-, bag- og stoplys.

Benzintanken er flyttet længere frem og anbragt under guldpladen.

Dens volumen er forøget til 60 liter, og der er desuden et fem liters ekspansionskammer, der tillader, at en helt fuld tank deformeres med dette volumen uden sprængning.

Af hensyn til sikkerheden er forstolens glideskinner nu forsynet med dobbeltlås, og stoleryggene kan modstå en påvirkning, der overskrider de 54 kpm som kræves i Europa fra 1974. Foruden den forskydelige kobling i ratstammen er der i de nye modeller et støddabsorberende bælgør indsejset i det rør, der omgiver ratstammen.

Disse forbedringer har naturligvis ikke gjort Volvo'erne billigere, og den billigste model — en to-dørs 90 hk 142 — koster nu uden leveringsomkostninger kr. 50.973,-. Model 144 de luxe med 118 hk motor koster kr. 57.865,-. Den seks-cylindrede model 164 E med 175 hk motor, automatgear og soltag er programmets dyreste model til kr. 97.222,-. MHD.

Erik Jungfalk a's præsenterer



DAN-BLOCK er med
hvor ting sker hurtigt.

Tænk på »Monte Carlo Ralliet«
- »det skotske rally« eller
»det polske rally«

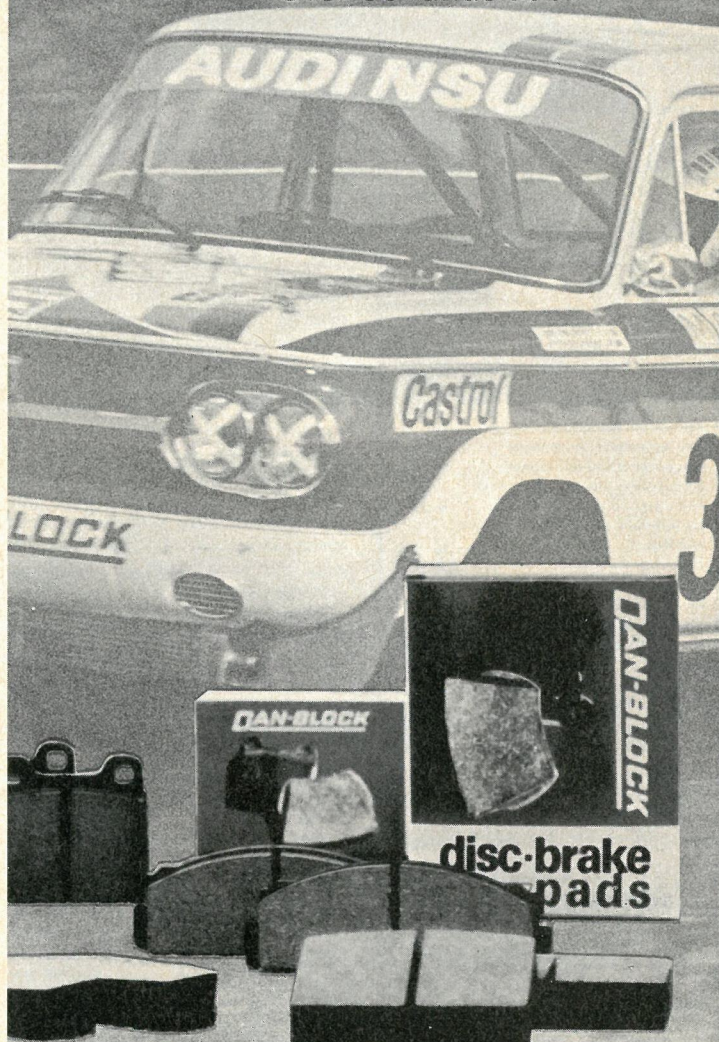
for ikke at tale om
de danske baneløb og rallies
hvor der virkelig kræves bremser.

God tur.

Med venlig hilsen

DAN-BLOCK bremsebelægninger

vi leverer sikkerhed til
over 80 lande . . .



A/S ROULUNDS FABRIKER

DK-5260 Odense, Hjallesø
Tlf.: (09) 11 55 15. Telex 59 873

LINDEBJERG CAR-PARTS

Prisliste pr. 1. juli 1973

Motorer

Ombyt. basis

Mini 850	kr. 1800,-	kr. 2200,-
Mini 1000	kr. 1800,-	kr. 2200,-
1100	kr. 1800,-	kr. 2200,-
Cooper 998	kr. 2200,-	kr. 2600,-
1300	kr. 2300,-	kr. 2800,-
1275 GT	kr. 2300,-	kr. 2800,-
Cooper S 1275	kr. 3600,-	kr. 4200,-
MG-B 5 hovedlejer	kr. 2300,-	kr. 2800,-

Gearkasser

Mini 850	kr. 1400,-	kr. 1800,-
Mini 1000 synkr. 4 gear	kr. 1400,-	kr. 1800,-
1100/1300	kr. 1400,-	kr. 1800,-
Cooper S — stålkrøds	kr. 1400,-	kr. 1800,-
MG-B	kr. 1400,-	kr. 1800,-

Diverse

Cooper S forøj komplet med bremses	kr. 2000,-
Cooper S topstykke med ventiler	kr. 600,-
Cooper S krumtap cross drilled	kr. 1200,-
Cooper S udstødningsmanifold comp.	kr. 360,-
Cooper S plejstangsæt	kr. 400,-
Cooper S dobbelt forkædesæt	kr. 225,-
Cooper 998 topstykke med ventiler	kr. 500,-
Cooper udstødningsmanifold comp.	
til mekanisk benzinpumpe	kr. 275,-
Cooper svingningsdæmper	
for krumtap	kr. 85,-
Cooper oliepumpe	kr. 70,-
Cooper/s primærgear	kr. 125,-
Knastaksel C-AEA 648	kr. 400,-
Knastaksel C-AEA 731	kr. 375,-
Knastaksel C-AEG 567	kr. 370,-
Knastaksel AEG 510	kr. 250,-
Knastaksel 88G 229 Cooper 998	kr. 180,-
Oliekøler 12 rækker	kr. 250,-
Oliekøler 18 rækker	kr. 360,-
1 sæt slanger for olieøler	kr. 125,-
Cooper S strømfordeler	kr. 225,-
Kardankryds gummi	kr. 50,-
Mini kardankryds for drivaksel	kr. 110,-
Cooper S/1100/1300 for drivaksel	kr. 125,-
SU karburator sæt 1 1/4" dobb. komp.	
med filter	kr. 725,-
SU karburator sæt 1 1/2" dobb. komp.	
med filter	kr. 850,-
Close-ratio sæt 3 speed C-AJJ 3371	kr. 700,-
Close-ratio sæt 4 speed C-AJJ 4014	kr. 1100,-
Close-ratio sæt C-AJJ 4032	kr. 300,-
Stålsvingshjul C-AEG 421	kr. 900,-
Radiator kit C-AJJ 4011	kr. 230,-
Oliepick up C-AHT 54	kr. 40,-
DS 11 bremseskiver	
for Cooper 998 C-AHT 223	kr. 100,-
DS 11 bremseskiver	
for Cooper S C-8G 8996	kr. 125,-

Priserne er excl. moms
engros og detail

**Tuning
og reparation
udføres
indhent tilbud**

**LINDEBJERG
CAR-PARTS**

Sandbjergvej 12 — 2970 Hørsholm
Tlf. (01) 89 26 85



OPEL

(Fortsat fra side 27)

hos Opel lagt et stort arbejde i afstemning og forfining af hele Kadettens konstruktion med udpræget tanke på både komforten og den primære sikkerhed, der ligger i gode køreegenskaber.

Lad det derfor være sagt med det samme, at den nye Kadett i konstruktionen meget ligner sin forgænger, blot benyttes der skruefjeder til forhjulene i stedet for den tidligere tværliggende bladfjeder. Ved baghjulene har man foretaget sporvidden lidt, og Panhardstaven er gjort længere. Den tidligere Kadett var en velkørende bil, men den nye Kadett er intet mindre end imponerende.

Selvfølgelig var det ikke mindst under prøvebanernes barske forhold, at dette lod sig afsløre, for så skræppe veje finder man ikke mange steder i Europa — selvfølgelig bortset fra de andre fabrikkers prøvebaner.

Der var navnlig én ting, der imponerede mig, og det var vognens evne til med fuld sporsikkerhed at gå gennem et sving med ualmindelig ujævn brostensbelægning. Der var absolut ingen trampen med baghjulene, og der var ikke blot den mindste fornemmelse af udskridning eller ændring af styrekarakteristikken. Hvad kan man egentlig forlange mere? På en prøvebane kan man endda tillade sig at køre på en sådan måde, at det på åben vej med rette kunne kommenteres med: »Manden er gal«.

På prøvebanerne er der også bygget en kunstig bjergstrækning med stigninger på både 20 og 30 procent samt hårdnæsling og hele tilbehøret. Specielt et af disse sving under nedkørsel er ondt ud over alle grænser, for bortset fra at man ikke har lagt is på den sidste halvdel af svinget, så har man ellers fået det hele med. Belægningen er ujævn med simulerende frostskafer, på sidste halvdel af svinget er der falsk krumning, og netop som man drejer ind på den brattere kurs, får svinget falsk hældning — hælder altså udad i svinget. Ved lidt hård kørsel i et sådant sving skulle det ikke være vanskeligt at bringe en bil i ufor, men om forladelse om der var mindste tegn på panik i Kadetten — den gjorde bare som den skulle, og tilmed på en temmelig overlegen måde.

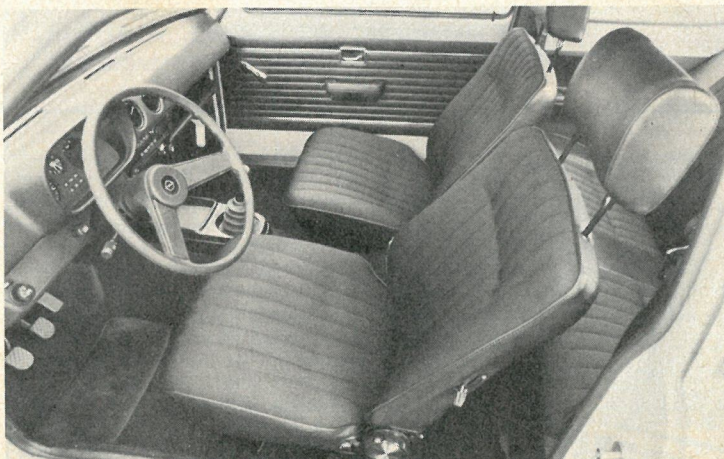
Nu er prøvebaner selvfølgelig noget specielt, der kun kan vise, hvad vognen dur til under virkelig barske forhold, men allerede på den hurtige rundbane kunne det konstateres, at bilen er meget lydøs og frem for alt uden mærkbar vindstøj. Senere på hjemmebane kunne vi igen fastslå, at den nye Kadett er

Selv om den nye Kadett er lige så konventionel som forgænger, er det en velafstemt bil, der afgjort kører godt.

meget lydøs og stadig uden vindstøj, men desuden blev det godt gjort, at vognen er passende sidevindsstabil, da man kun ved meget hårde vindstød fra siden mærker en vigende bevægelse uden vinkeldrejning. Vi kom til det resultat, at Kadett 1974 har køreegenskaber meget nær det perfekte.

Den nye udgave af denne populære bil har omtrent samme ydre mål som sin forgænger, blot er den en smule lavere. Det meget store rudeareal giver et fortræffeligt udsyn til alle sider, og der er udmærkede pladsforhold — blot er der for høje personer ikke tilstrækkelig afstand mellem hoved og loft ved coupé-modellens bagsæde.

Kadett 1974 fremstilles som to- og



Interiøret er nobelt og overskueligt. Instrumenterne er samlet i et »hus«, der afskærmer dem fint. Der er indstillelige friskluftsdyser midt på panelet.

fire-dørs sedan, som coupé og som stationcar i både standard- og de luxe version. Desuden kan den gennemprøvede motor leveres i to tunningegrader, der giver henholdsvis 52 hk DIN ved 5.600 o/m og 60 hk DIN ved 5.400 o/m. Kompressionsforholdet i førstnævnte motor er 7,8:1 beregnet for standardbenzin, og kompressionsforholdet i S-motoren er 9,2:1. I forhold til motorens tidligere udformning er slagvolumen øget lidt gennem en forøgelse af boringen til 79 mm (tidligere 75 mm), medens slaglængden er uforandret 61 mm. På den måde er slagvolumen nu 1196 ccm mod tidligere 1078 ccm, og man har opnået en lille forbedring i drejningsmomentet og frem for alt en mere smidig trækraft under delbelastning.

På prøvebanerne forsøgte vi at starte vognen med den svage motor ved foden af 30% stigningen, og den kunne slæbe mig op, da jeg var alene i vognen, men da det fotograferende kæmpebrød i skikkelse af bladets udgiver satte sig ind, lod det sig ikke gøre — vi måtte ned igen for at få lidt tilløb.

Vognens udstyr og ergonomi er helt i orden. Lyskontakt og choker er anbragt på forpanelet, viskerkontakten er udformet som en drejekontakt, der udgør blinklyskontaktens håndtag. Vindspejlsvaskeren betjenes fra en trædebælg, og instrumenter samt kontrollamper er højt placeret i et godt afskærmet »nathus«. I standardudgaven er der en ret lang gearstang, der er i direkte indgreb med gearkassens skifteaf, men i forbindelse med S-motoren kan man få en kort tilbage-trukket gearstang.

På det danske marked vil to- og fire-dørs sedan blive lagerført i standardversion og de luxe udførelse. Disse modeller har tromlebremser for og bag. Standardudførelsen har runde forlygter og »de luxe« rektangulære forlygter. Desuden vil to-dørs sedan kunne leveres med S-motoren og kort gearstang samt el-bagrude, og i forbindelse med denne motor leveres skivebremser på forhjulene samt servoforstærker. Samme model kan også leveres med automatgearkasse. Tre-dørs Caravan leveres med standardmotoren, og ved undervognen er der den ændring, at de bageste teleskopdæmpere er mere skråstillede. Coupé modellen

leveres kun i de luxe udstyr, og denne model har også S-motoren, skivebremser på forhjulene, kort gearstang og el-bagrude.

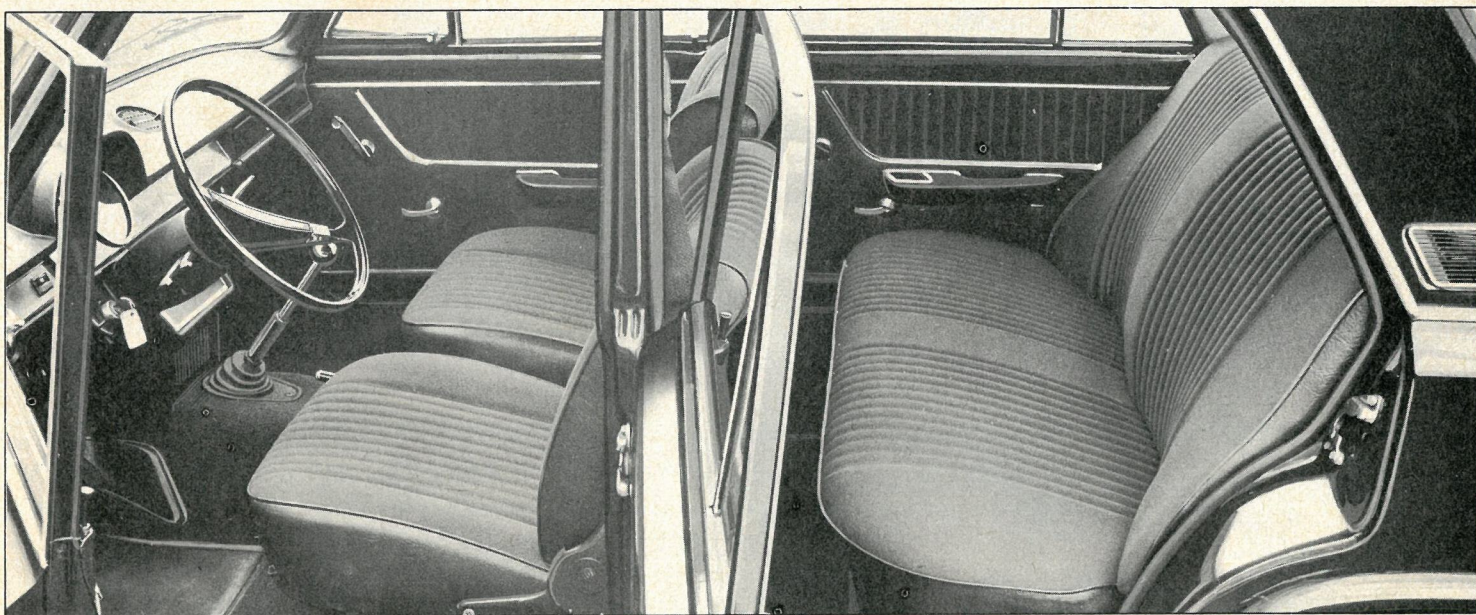
Det er selvfølgelig på baggrund af stor erfaring, at man har udpeget dette modeludvalg som lagervarer, men det forekommer os nu, at S-motoren trods den beskedne effektforøgelse er meget mere i harmoni med vognen, og den korte gearstang ligger også bedre i hånden. Standardmodellerne kan leveres med servo-forstærker som ekstraudstyr. Standardmodellerne virker på grund af en svag understyring ikke så kontante i deres bevægelser som de modeller, der er monteret med S-motoren, og forklaringen er den, at der i forbindelse med den kraftigere motor er krævningsstabilisator ved baghjulene.

Leveringen vil begynde på eksportmarkederne i oktober, og først til den tid vil den nøjagtige pris blive fastsat. Vi kan kun gætte på, at prisen for de forskellige modeller kommer til at ligge mellem 32.000 og 38.000 kr.

MHD.

Til alle fuldblods-bilister: kom ind til plads og komfort!

Enhver med ægte køreglæde ved, at FIAT skaber biler med skønt temperament.
Kan man virkelig lide at køre bil, er man FIAT fan for livet.
Og FIAT giver Dem noget at have køreglæden i, f.eks. FIAT 124: mellemstor at se
til, men meget stor, når De stiger indenfor.
FIAT 124 er i enhver henseende værd at sætte sig ind i.



124 Sport Coupé

124 Special T

FIAT 124

fås i flere versioner:

- 124 Berlina: 65 hk (DIN), 150 km/t.
(Også som stationcar),
- 124 Special: 75 hk (DIN), 155 km/t.
- 124 Special T: 95 hk (DIN),
170 km/t. 2 overliggende knastaksler.
- 124 Sport Coupé 1600: 104 hk (DIN),
180 km/t. 2 overliggende knastaksler.

For alle 124-modeller gælder, at de
har radialdæk, 2-kreds servo-
forstærkede skivebremser,
termostatstyret ventilatorvinge,
vekselstrømsgenerator, 3-delt sikker-
hedsratstamme, (special og coupé version)
stødabsorberende karrosseri med forstærket
sikkerhedskabine, effektiv rustgaranti,
perfekt finish med gennemtænkte
detaljer. Få Dem en prøvetur.
Ring (01) 30 48 00 og få at vide,
hvor nærmeste FIAT-forhandler bor.

Find Deres Fiat
- der er netop
en model, der passer
Deres temperament
og tegnebog.



600 L
28 HK/DIN, 120 km/t.



127 2 eller 3 døre
47 HK/DIN, 140 km/t.



128, 2, 3 eller 4 døre
55 HK/DIN, 140 km/t.



128 sport coupé, 1100/1300
64 HK/DIN, 150 km/t.
75 HK/DIN, 160 km/t.



132 1600 1800
98 HK/DIN, 165 km/t.
105 HK/DIN, 170 km/t.

NORDISK FIAT AIS - eneimportør af: FIAT, LANCIA, SEAT, POLMOT.

FIAT

SPEEDWELL rally

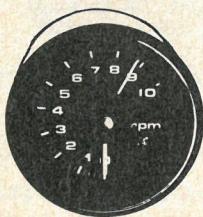
instrument serie

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.



Lyddæmper . Tuningssæt . Karburatortilbehør

PATRICK

KØRESKO

JEMO

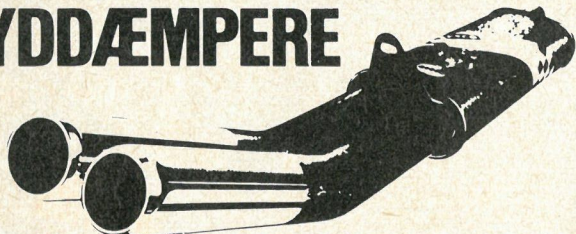
KØREHANDSKER

GRAHAM HILL

RALLY-JAKKER

SPEEDOGRAPH LUFTFILTRE

SPORTS LYDDÆMPERE



PECO



Bignami

SAH

SAABTUNE

KARBURATOR-SÆT • KNASTAKSLER • LYDDÆMPERE

Det største og mest komplette program i bilsport-tilbehør



Svend Olsen

Valhøjs Alle 179, 2610 Rødovre (01) 70 77 11

CITY DEPOT: Halmtorvet 13 (01) 31 90 63

Send mig flg. illustr. specialhæfter, pris incl. porto:



BMC
Mini
Kr. 4.-



VW
Kr. 4.-



SAAB
Kr. 4.-



Alt for
sportsbilisten
Kr. 7.-

Navn: _____

Adresse: _____

Jeg vedlægger beløbet i frimærker/check

MJ 9/73



TEKNISK BREVKASSE

Teknisk Brevkasse gør alt, hvad der er muligt for at løse problemer og svare på spørgsmål, men prøv først om ikke importøren af det pågældende mærke, et benzinsselskab eller en serviceorganisation har svaret lige ved hånden.

Penge ud ad vinduet

Jeg har en Everton knallert med et tun-sæt med 5,3 hk. Jeg har hørt, at man kan sætte transistor-tænding på den, og at det skulle kunne give større motorydelse. Hvis det er rigtigt ville jeg gerne vide, hvordan systemet monteres og hvad det koster. Jeg bruger knallerten til banerace, hvor jeg kappes med en Kreidler Florett, som jeg gerne ville kunne »jorde«.

Finn Weber, Tarp.

Hvis det nuværende tændingssystem kan følge med til de høje omdrejningstal, uden at motoren sætter ud eller firetakter, er der ingen grund til at ofre penge på transistoranlæg eller lignende – det kan nemlig i sig selv ikke give højere ydelse. Det kan derimod en meget nøjagtig indstilling af tændingstidspunktet og af karburatoren – og det er oven i købet meget billigere.

F.J.

Spændende gammel MC

Jeg har fået tak på en gammel motorsykel av type Victoria 350 ccm, 1942 model. Den er 1-cylindret, 4-takt, luftkjølt. Jeg lurte på, om MOTOR-journalen ville være så venlig og sende meg tegning over motoren og lysanlægget. Hvis De kunne gi meg oplysninger om justering av tenning og ventiler, ville det være fint.

P. Z., Hønefors, Norge.

Meget kunne tyde på, at det er en model KR 35, du har fået fat på. I så fald skal den være topventilet, og ventildiagrammet er som også på model KR 3 særpræget, fordi indsugningen åbner i øverste død-punkt og udblæsningen lukker i øverste død-punkt. Begge disse modeller skal have 0,15 mm i ventil-spillerum for indsugningen og 0,25 mm for udblæsningen. Fortændingen skal maksimalt være 14 mm for top. Nogen tegning over motoren eller ledningsnettet har vi desværre ikke, men med hensyn til ledningerne kan man følge Bosch klem-skemærker.

Spærredifferentiale

Jeg er kommet på den tanke, at man kunne klare sig uden differentiale i en bil, ved at bygge motor og planet-gearkasse sammen, og lade gearkassens udgående aksel ende i et spidshjul, og lade kronhju-let drive to momentomformere, hvis sekundære »skovlhjul« kunne trække bilens hjul over to-ledede driv-aksler. Ved at benytte dette system, ville momentomformerne danne en slags spærredifferentiale. Kan den idé bruges i praksis?

P. R. Farum.

Det er da rigtigt tænkt, at man kunne spare differentialen og tillige opnå en virkning som i et spærredifferential, hvis man monterer en momentomformer på hver side af de udgående aksler, men lad os undersøge projektet lidt nærmere.

Det eneste, vi sparer i differentialen, er de billigste dele nemlig planet- og drabant hjul. Det er kron- og spidshjul, der koster pengene, fordi de kræver en finere forarbejdning for at kunne arbejde lydløst. Til gengæld skal vi have to temmelig kostbare momentomformere eller i det mindste en ekstra momentomformer, hvis vi regner med automatgear. I sidstnævnte tilfælde er det ikke så heldigt, at vi har momentomformerne bag gearkassen, og under alle omstændigheder må man foretrække, at momentomformerne arbejder med de høje motoromdrejningstal og ikke det reducerede omdrejningstal efter spids- og kronhjulsvudvekslingen. Derfor vil det være en billigere og absolut ikke nogen dårligere løsning at benytte et almindeligt spærredifferential.

MHD.

Vi mangler oplysning

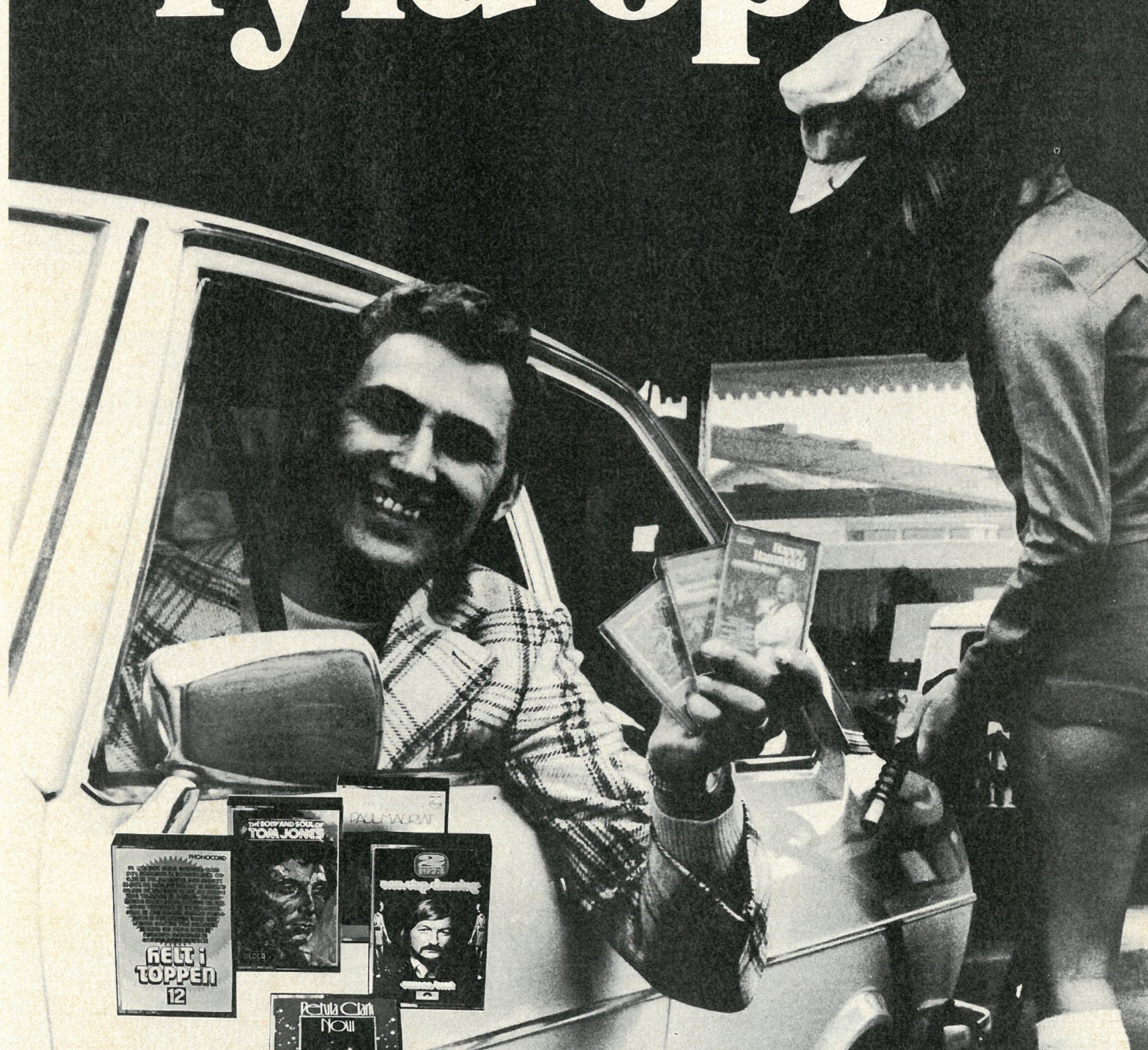
Vi er to hobbymekanikere med to store problemer, nemlig en BSA 350 ccm, 1953 og en BSA 250 ccm, 1953-54. Den sidstnævnte er den værste nød at knække. Selv efter studium af instruktionsbogen samt Skandinavisk Motor Journal fra september 1953 mangler vi stadig oplysninger om ledningsdiagram, karburatorjustering og tændingsindstilling. Modellen er mærket C 11 G 398, stelnummeret er 339 (fast bagstel), og vi mener selv, at der er vekselstrøm på den, da der sidder en ensretter-lignende tingest under sadlen. Vi har endvidere for- søgt en BSA mekaniker, dog uden at kunne få præcise oplysninger.

F. J., Hjerting.

Tilsyneladende er problemerne med 350 ccm modellen en hemmelighed. Model C 11 G er originalmonteret med en Amal karburator type 274 BU/1EH med 25/32" boring (1/8" i boring mod indsugningskanalen). Karburatoren er monteret med luft-filtre og skal have hoveddyse 80, spjæld 4/4, nålen i 3. hak fra oven og strålerør 1065. Tændingen skal stilles til nul – altså tænde lige i top – med lukkede svingklodser. Det er ganske rigtigt et vekselstrøm-anlæg med en 48 watt generator. Ledningsdiagram kan De rekvirere hos importøren af BSA (H. W. Hansen Motors & Cycles A/S, Vesterbrogade 31, København V). Dette firma ligger også inde med alle andre oplysninger om BSA.

Forny musikken i bilen! Deres servicestation har metervis af topunderholdning på hylderne. De sidste nyheder præsenteret af topkunstnere som James Last, The Les Humphrie Singers og mange andre - indspillet i HI-FI stereo kvalitet og lige til at skyde i kassetteafspilleren. Det er musik for enhver smag - Fyld op med musik næste gang De tanker!

fyld op!



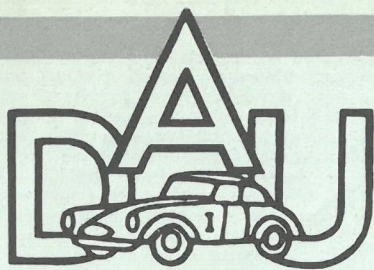
**vær in med de sidste
„oktavtal“**

De



Af Frank Jerichau – Foto: Arne Forsberg Clausen





-orientering

Medlemsblad for Dansk Automobilsports Union.

Jubilæumsårets folkevalgte »idioter«

En ny »sag« har rørt op i vore vande. Det drejer sig om Banesportsudvalgets afgørelser i spørgsmålet om Sven Engstrøm og hans gruppe 1 BMW.

Vi står atter ved et af de tilfælde, hvor de folkevalgte både skydes en række usle motiver i skoene og henvises til en tilværelse i samfundets laveste intelligensklasser — i heldigste tilfælde.

Hvad har banesportsudvalgets medlemmer da gjort forkert? Efter nogles mening alt, simpelt hen alt:

- de har for eksempel ikke lyttet til, hvad BMW-fabrikens egne teknikere mener,
- de har ikke villet give flere udsættelser med hensyn til at få forelagt en gyldig homologeringsattest,
- de har støttet sig til Jydsk Teknologisk Instituts eksperter, som jo slet ikke ved

noget om, hvordan man måler knastaksler,

- de vil Sven Engstrøm til livs,
- de beskytter en af BMW-kørerens konkurrenter, fordi denne ved andre lejligheder også er banedelegeret, og
- de har endelig ladet et medlem af DAU's Tekniske Udvalg komme til orde i sagens behandling, selvom alle ved, at han har tilbragt størstedelen af sit liv med at tegne sukkerkaldere og veje sukker af.

Alt dette kan være, hvad det være vil; det er formentlig vilkårene, når man påtager sig et æresjob i en sportsorganisation. Men behøver det at være sådan? Selvfølgelig ikke — hvilket det da heldigvis ikke altid er, selvom man nogle gange kan føle sig forrådt, når ens ærligt mente, men ikke passende intentioner blot udlægges som magtbrynde og tåbelig adfærd.

Men hvordan skal vi komme videre? Som sagen er stoppet her, er det næppe muligt at komme ud af vadedet, idet DAU's bestyrelse — trods kraftige opfordringer i nogle aviser — aldrig ville finde på at desavouere et sportsudvalgs afgørelser, ikke mindst når afgørelsen som i det foreliggende tilfælde bundet i gennemgribende målinger og manglende homologeringsattest. Derudover er det oplagt for bestyrelsen, at alle vedtægtsmæssige muligheder skal prøves, inden den overhovedet agter at drøfte et sportsudvalgs afgørelser.

Dette er netop ikke tilfældet i denne sag, hvor Dansk Mo-

torsports Råds appelret endnu stod tilbage med de muligheder for en uvildig behandling, som vist endnu ingen har draget i tvivl.

DAU's bestyrelse kan kun give enhver ankesags videreførelse til DMR sin fulde støtte, fordi bestyrelsen er klar over, at dermed sikres en given sag den bedst mulige behandling.

Men hvorfor blev denne sag så ikke appelleret til Motorsportens højeste appelinstans? Man kan gætte, man bliver dog lige klog.

Tilbage bliver dog spørgsmålet om de folkevalgtes evner og indsats. Dette problem forbliver sikkert delvist uløst, idet enhver truffen afgørelse eller beslutning vist nødvendigvis må skabe tilfredshed henholdsvis utilfredshed hos de berørte parter. Men derfra og så til at

skyde de folkevalgte så dårlige motiver i skoene, som det er sket denne gang, er der dog trods alt et stykke vej.

Et kunne man ønske: at de folkevalgtes arbejde for motorsporten blev vurderet som en indsats, der kun har til hensigt at skabe de bedst mulige vilkår for og indenfor sporten og ikke som et forsøg på at gøre livet surt for flest mulige.

Det afgøres derefter i de årlige valghandlinger, om dette mål er nået.

Jubilæumsfesten

Jubilæumsfesten finder sted i Odense, lørdag den 3. november 1973 kl. 19.00. Reserver allerede nu denne dag.

Forudanmeldelse til festen er nødvendig. Blanket hertil vil komme i næste nummer.

Formands- og informationsmøder

Informationsmøder afholdes i efteråret 1973 som følger:

Orientering og rally vest for Storebælt:

Søndag den 23. september kl. 13.30 på Hotel Mercur, Viby ved Århus.

Orientering og rally øst for Storebælt:

Tirsdag den 25. september kl. 19.30 på CASINO, Ringsted.

Banesport for hele landet:

Onsdag den 3. oktober kl. 20.00 på Hotel Vigen, Ebeltoft.

Karting for hele landet:

I oktober måned. Nøjagtig tid og sted meddeles i næste nr.

Formandsmøder:

Øst for Storebælt: Onsdag den 26. september kl. 19.30 i Roskilde.

Vest for Storebælt: Søndag den 23. september kl. 10.00 på Hotel Mercur, Viby ved Århus.

Klubformændene vil direkte modtage indkaldelse til disse møder. Indkaldelserne vil være ledsaget af dagsorden, oversigt over hvem der er på valg og klubbernes stemmetal m.v.

Dansk Automobilsports Union

Præsident: Vagn Loft

Sekretariat:

Gersonsvej 25, 2900 Hellerup

DAU-orientering redigeres af MOTOR-journalens redaktion

Indlæg og meddelelser fra klubber og medlemmer sendes direkte til MOTOR-journalen, Gladsaxe Møllevej 26, 2860 Søborg. Materialet skal så vidt muligt være maskinskrivet og med stor linjeafstand, og skal være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Indlæg i **MOTOR-journalen** 25. august 1973

Dagen fejres med et GULF-økonomiløb

I anledning af DAUs 25 års jubilæum arrangerer unionen i samarbejde med Gulf Oil A/S et jubilæumsøkonomiløb den 19. og 20. oktober 1973.

Formålet med løbet er at vise, hvorledes dygtige bilister ved fornuftig kørsel med en vogn i god teknisk stand og ved anvendelse af første klases benzin og olie kan reducere vognens driftsomkostninger og drage sammenligninger med andre vognmærkers kørselsøkonomi.

Løbet er ca. 800 km og er tilrettelagt med stærkt varierende kørselsforhold samt indlagte special-, manøvre- og accelerationsprøver og på en sådan måde, at alle har chance for en placering.

Økonomiløbet er åbent for deltagere med gyldigt DAU licens i alle klasser, bemanding med 1. og 2. kører.

Anmeldelser kan sendes til løbssekretariatet senest den 1.

oktober vedlagt gebyr 100 kr. pr. vogn. Gebyret dækker til-lige benzinforbruget under hele løbet, udskiftning af motorolie ved start samt forskellig forplejning under løbet. De 10 først indsendte anmeldelser i hver klasse godtages forlods, og blandt de resterende anmeldelser udtager løbsledelsen de øvrige deltagere, for at få en jævn fordeling af klasser og vognmærker. Ikke godtagne anmeldelser får selvfølgelig hele gebyret retur.

Kun rene gr. I standardvog-ne til mindst 4 personer kan deltage, og kun de i tillægs-reglerne nærmere specificerede ændringer og tillæg må ud-føres. Vognene inddeles i 6 kl. efter kubikindhold.

Før start vil vognene få mo-torolien udskiftet, påfyldt ben-zin, påsat startnumre og løbs-transfers, blive underkastet sikkerhedsmæssig eftersyn. Desuden vil motorrum- og ba-

gagerumsklapper samt benzin-tanken blive forseglet. Kun løbs-officials må bryde seglene og foretage benzinpåfyldning.

Et hvilket som helst sted på ruten kan løbsledelsen foreta-gue kontrol eftersyn, hvori også kan indgå adskillelse af motor ved mål for de førende vogne.

Når vognen er godkendt ved start, vil føreren få udleveret løbskort, rutebog og kontrol-bog, der indeholder oplysning-er om ruten, med afstand og hastigheder, kontrolstationer-nes beliggenhed samt beskri-velse af prøverne.

Resultaterne beregnes klas-sevis ved en kombination af det totale benzinforbrug og prøveresultaterne efter de i til-lægsreglerne anførte regler.

Prøveresultater offentliggøres klassevis ved samlingsstedet senest 1 time efter sidste vogns hjemkomst og det endelige re-sultat senest 2 timer efter kon-kurrencens afslutning.

I hver klasse udsættes 3×2 værdifulde præmier, som ud-deles ved jubilæumsfesten i Odense den 3. november.

Tillægsregler kan rekvireres og anmeldelser sendes til løbs-sekretariatet ved Jens Øster-gaard Nielsen, Sportsvænget 3, 8700 Horsens.

kontrolknastaksel leveret af im-portøren.

Ved banesportsudvalgets behan-dling af sagen den 5. juli (3 en halv uge efter løbet) mødte Sven Engstrøm med en ændring til ho-mologeringsattesten, som viste det anvendte topstykke. Denne ænd-ringsattest omfattede imidlertid gruppe 2 vogne, og Sven Engstrøm oplyste, at så måtte han have fået udleveret en forkert attest, men tilbød at skaffe en korrekt i lø-bet af natten. Udvalget gav dog henstand til den følgende tirsdag kl. 16.00, men pointerede, at dette var absolut sidste frist, i modsat fald ville afgørelsen blive truffet på det forelagte grundlag, hvilket Sven Engstrøm erklærede sig fuldt tilfreds med. M.h.t. udmåling af knastakslen fremførte Sven Eng-strøm og hans bisidder ingeniør Bilgreen, at opmålingen burde væ-re foretaget, medens knastakslen var monteret i sine lejer. Under hensyntagen hertil og ved påberå-belse af fabrikationstolerancer m.m. »reduceredes« overskridelsen til 0,042 mm, (et tal der er refere-ret i flere aviser), imidlertid måtte udvalget konstatere, at selv om man anerkendte de fremførte ma-ximale tolerancer og gik ud fra, at de i dette tilfælde alle gik i den retning, at de kunne tages til in-dtægt for Sven Engstrøm, så var målet alligevel overskredet. Des-uden er man af den formening, at ovennævnte i homologeringsat-testen anførte tolerance på 1 pct. netop er givet for at dække fabri-kationstolerancer og ikke som et tillæg til disse.

Efter udvalgets møde rettede im-portøren (som ikke er anmelder af Sven Engstrøms vogn) henvæn-delse til DAUs kontor og fore-spurgte om fristen kunne forlæn-ges, idet man ikke var sikker på at kunne få en korrekt homologue-ringsattest frem til tirsdag. Kon-torchefen mente ikke at det var muligt, da der i forvejen var givet meget lang frist. (Ifølge reglemen-tet er en kører pligtig til at med-bringe homologeringsattesten ved teknisk kontrol før løbene, og kan nægtes start såfremt han ikke kan forevise den, ligeledes er det al-

Facts om »Engstrøm-sagen«

Redegørelse vedrørende DAUs banesportsudvalgs kontrolunder-søgelse af biler efter løbene på Ring Djursland d. 11.6.73.

Efter løbene på Ring Djursland d. 11. juni 1973 udtog DAUs bane-sportsudvalg tre biler til en tek-nisk kontrol. Formanden for ud-valget havde på forhånd bestemt, hvilke placeringer i de respektive klasser, der skulle udtages, uden at vide hvilke kørere, der deltog den pågældende dag. Ordren til udtagelsen blev først meddelt den delegerede i pausen under løbene. Vognene førtes til Jysk Teknolo-gisk Institut i Århus, hvor under-søgelsen påbegyndtes tirsdag i overværelse af medlemmer af DAUs tekniske udvalg. Det var på forhånd bestemt, at undersø-gelsen alene skulle omfatte moto-rene.

Een vogn (Erik Høyers) fandtes på alle de undersøgte punkter at være i overensstemmelse med ho-mologeringsattest og reglement.

Ved undersøgelsen af Aage Buch Larsens vogn konstateredes, at portene i manifold og topstykke var bearbejdet ved slibning, og at manifoldportene derved var blevet 0,1 til 0,6 mm for store. Dette var i klar modstrid med det interna-

tionale reglements § 255, der for-byder al bearbejdning. Teknisk udvalg indstillede derfor videre undersøgelse af vognen, en gan-ske normal fremgangsmåde, når der konstateres en grov overtræ-delse af reglementet. Under bane-sportsudvalgets behandling af sa-gen hævdede anmelder og kører, at en sådan bearbejdning var lov-lig og støttede sig til en udtalelse herom fra RAC i England, DAU forespurgte derfor hos FIA i Paris, og fik først telefonisk og siden skriftligt bekræftet, at en bear-bejdning var tilladt, forudsat at de i homologeringsattesten anførte mål ikke blev overskredet; med andre ord er det tilladt at bear-bejde f. eks. manifoldporte, der ved leveringen er under de maksimalt tilladte mål, op til disse maxima, uanset § 255's rigoristiske ordlyd.

Den foretagne bearbejdning må-te derfor betragtes som værende lovlig. Ved bearbejdningen var de tilladte mål imidlertid overskre-det med fra 0,1 mm til 0,6 mm og dette er som nævnt ikke tilladt. Under hensyntagen til, at overskridelsen var sket i forbindelse med en lovlig bearbejdning og til, at den ingen betydning har haft for vognens ydeevne, idet de mod-svarende porte i topstykket var mindre, fastsattes straffen til en bøde på kr. 1.200 samt fratagelse af placering i det pågældende løb. (Den anvendte manifold må natu-riligtvis ikke benyttes mere).

Ved undersøgelsen af Sven Eng-strøms vogn fremlægger Sven Eng-strøm en homologeringsattest nr. 5445, og det konstateres, at det an-vendte topstykke ikke er i over-ensstemmelse med denne attest. Endvidere konstateres det, at knastakselens løftehøjde var 0.13 mm højere end det tilladte i. h.t. homologeringsattesten nemlig 7.0 mm + en tilladt tolerance på 1

pct. eller 7.07 mm, medens den målte løftehøjde var 7.2 mm. Må-lingen foretoges med knastakslen opspændt i pinolpinde i de center-mærker som fremkommer ved knastakslen fabrikation.

Det konstateredes endvidere, at den anvendte knastaksel havde ca. 10 pct. større åbningsareal end en

Se her!

Sådan ser lodsedlerne ud til DAU's store jubilæums-

lotteri. Husk at sikre dig nogle. - Du kan vinde en fabriksny Fiat 127, et farve-TV og mange andre flotte præmier.

DANSK AUTOMOBILSPORTS UNIONS
25 års Jubilæumslotteri 1973

LODSEDEL

En Fiat 127 samt 220 andre fine gevinster bortloddes.

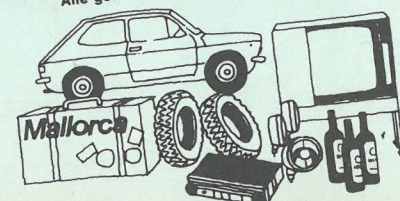
Pris 2 kr.

Gevinster:

- 1 ny køreklar Fiat 127
- 1 B&O 26" farve TV
- 2 Mallorcarejser for 2
- 5 Blaupunkt autoradio
- 2 sæt Halogenlygter
- 10 Radial autodæk
- 10 fjernprojektorer
- 10 tågegygter

- 10 bakygter
- 10 kortlamper
- 20 Motorjournal årsabonnement
- 20×5 kg Valvoline olie
- 20×5 kg Castrol R olie
- 20×2 fl. rødvin
- 20 fl. portvin
- 20×1/2 fl. akvavit
- 40 Motorsportens Årbog 73/74

Alle gevinster er skattefri for vinderne.



mindeligt, at den delegerede frakender en kører hans placering, hvis der protesteres mod hans vogn og han ikke ved den heraf foranledigede kontrol kan forelægge attesten). Når dette ikke skete i nærværende sag, skyldtes det, at afgørelsen ikke skulle træffes af den delegerede, men af banesportsudvalget, som på grund af ferie først holdt møde 3 en halv uge efter løbet — man har iøvrigt ikke fået nogen forklaring på, hvorfor Sven Engstrøm ikke straks satte sig i sving for at skaffe en korrekt attest, hvis han mente at en sådan eksisterede, men ventede til sagen behandledes.

Tirsdag eftermiddag den 10. juli afleverede et bud et brev på DAU's kontor, som indeholdt et blad fra en værkstedshåndbog og et fotografi begge visende et topstykke, men ikke nogen homologeringsattest. Endvidere var der vedlagt et telegram fra Svenska Bilsports-forbundet, som meddelte at deres tekniske eksperter var af den opfattelse, at udmåling af en knastaksels løftehøjde skulle foretages med akselen monteret i dens lejer. Dette er i aviserne blevet udlagt som: »Vognen er godkendt i Sveriges. Der var ingen kommentar til det fremsendte, og banesportsudvalget måtte derfor gå ud fra, at det fremsendte var, hvad Sven Engstrøm ville påberå-

be sig ved sagens endelige behandling. Da der stadig ikke forelå noget bevis (i form af en homologeringsattest), og da der som ovenfor nævnt var taget hensyn til alle muligheder for tolerancer (indbefattet den difference der maksimalt kunne opstå ved måling i pinolpinde contra lejer) afsagde banesportsudvalget kendelse om, at vognen var ulovlig på nævnte punkter og idømte Sven Engstrøm suspension til 1/4 1974.

Dagen efter at afgørelsen var truffet blev formanden for banesportsudvalget ringet op af en repræsentant for importøren, som beklagede, at man ikke havde ventet med afgørelsen til den af ham lovede attest var fremkommet. Formanden forklarede, at der dels var givet lang frist jfr. ovenfor, og at der ikke med det af Sven Engstrøm afleverede materiale havde været nogen bemærkninger herom. Importørens repræsentant anmodede om, at kendelsen blev trukket tilbage og meddelte samtidig, (dog ikke som en trussel pointerede han) at hvis dette ikke skete, ville BMW øjeblikkelig inddrage al støtte til motorsport i Danmark. Formanden forklarede, at det ikke var muligt at trække kendelsen tilbage, men oplyste, at man ved anke til Dansk Motorsports Råds appelret (den højeste ankeinstans herhjemme) kunne få sagen be-

handlet påny, hvor man så havde mulighed for at forelægge den homologeringsattest, man søgte at fremskaffe. Hertil svarede importørens repræsentant, at den slags havde man ikke tid til.

I.h.t. DAU's reglement, som såvel kørere og anmeldere har underkastet sig, er den sportslige korrekte fremgangsmåde at anke til appelretten, såfremt man er utilfreds med en af banesportsudvalget afsagt kendelse.

Ifølge flere aviser skulle bevis for vognens lovlighed — hvilket kun kan være en homologeringsattest — forlængst være fremkommet, men DAU har ikke modtaget noget sådan bevis endnu, hverken fra køreren eller importøren.

Derimod har man, foranlediget af disse påstande, selv rekvireret en homologeringsattest med samtlige tillæg til og med den 1-7-73. Af denne attest, som det tog ca. 10 dage at fremskaffe, fremgår det, at vognen kun er homologeret med eet topstykke, hvilket ikke er identisk med det af Sven Engstrøm anvendte. Der kan herefter ikke herske tvivl om, at vognen var ulovlig.

Til denne redegørelse tilføjer DAU's bestyrelse, at den stærkt beklager diverse urigtige udtalelser til pressen, der har skadet DAU's og derved hele motorsportens omdømme.

færdigbearbejdet knastaksel,

2. eller man lægger materiale på knastens løfteflader, og foretager derpå en færdigslibning således, at grundcirkel samt åbne- og lukkeventiler er korrekte, men løftekurvens åbne- og lukkeflader gives et stejle forløb. I fig. 2 viser det skraverede areal, hvor meget der er »lagt på« en kontrolknast for at få den i fig. 1 viste fuldt optrukne løftekurve.

Endelig skal det bemærkes, at ikke engang i gruppe 2 må man »tilføre« materiale, så en knastaksel som den kontrolrede vil derfor også i en gruppe 2-bil være ulovlig.

Konklusion

Vær meget forsigtig med knastakseleksperimenter. Knasten skal ikke alene være i overensstemmelse med homologeringsattest, den skal også være identisk med den seriefremstillede standardknast.

A. J.

Teknisk udvalg meddeler desuden:

Fra FIA er modtaget følgende bestemmelser om tolerancer:

Fabrikstolerancer i homologeringsattester
Forudsat at tolerancerne opfylder de af FIA tilladte tolerancer, vil det ikke være nødvendigt at nævne individuelle tolerancer i homologeringsattesterne længere. Skulle nogen som helst tolerance overskride de tilladte, skal behørig forklaring gives af fabrikanten til homologeringskommissionen til overvejelse.

Tolerance-skala

1. Tolerancer ved al bearbejdning, undtagen boring og slaglængde: $\pm 0,2\%$ (punkterne 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263 samt også de åbninger (boringer), der fremgår af side 8 i homologeringsattesten).
 2. Punkt 146: tolerance $\pm 0,5\%$.
 3. Ubearbejdet støbegods: $+ 4\% \div 2\%$.
 4. Knastløft: $+ 1\%$ (punkt 182, 197, 255).
 5. Vægt (punkt 160 til 164): $+ 7\% \div 3\%$.
 6. Bredde af bil ved for- og bagaksel: $+ 1\% \div 0,3\%$.
 7. Akselafstand og sporvidder (punkt 1, 2 og 3): $\pm 0,5\%$.
- Ovennævnte punkter refererer alle til de i homologeringsattesterne anførte numre.

HUSK: Stof til DAU-orientering skal være indsendt inden den 5.

Var knastakslen ulovlig?

I anledning af den megen polemik, der har været i dagspressen om en lovlig eller ulovlig knastaksel i en konkurrencebil, kan denne sag anvendes til at belyse et alvorligt tuningsproblem.

En gruppe 1-bil skal være fremstillet i mindst 5.000 identiske eksemplarer inden for 12 måneder, se venligst i FIA's tillæg J, artikel 251, 252a og ikke mindst 252d. For at en knastaksel kan være identisk med de øvrige 4.999 eksemplarer, er det ikke tilstrækkeligt, at den er i overensstemmelse med homologeringsattestens mål. Knastens åbne- og lukkekurve (også kaldet løftekurve) skal også være identisk med de øvrige seriefremstillede emners åbne- og lukkekurver.

Ved kontrol af en knastaksel er det derfor ikke tilstrækkeligt at kontrollere knasten for de i homologeringsattesten anførte mål. Der må foretages en nøjagtig udmåling af selve knastens løftekurve, og denne løftekurve skal derpå sammenlignes med en fra et vilkårligt lager udtagen fabriksny knast af samme type. En udvælgelse efter dette princip hviler på statistisk grundlag. I det aktuelle tilfælde blev kontrolknastakslen dog udtaget på importørens lager, og af dennes personale.

Løftekurve

Hvor vigtigt det er at foretage

en sådan løftekurvekontrol vil fremgå af det følgende.

Først udmåles kontrolknast, og resultaterne er angivet ved den punkterede linie i fig. 1. Derefter opmåles konkurrence-

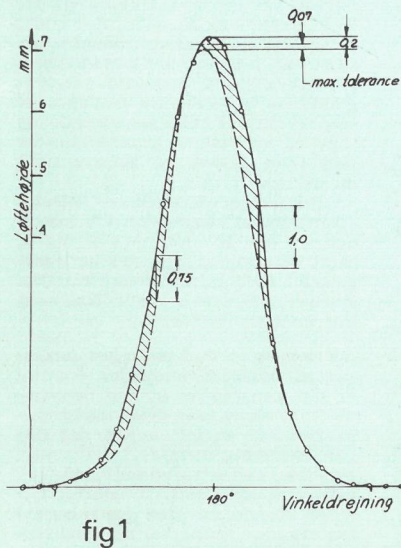


fig 1

knast, og måleresultaterne kan indtegnes på samme diagram. Havde knasterne været identiske, ville de to kurver falde sammen (naturligvis med undtagelse af de på grund af fabrikstolerancer tilladte afvigelser). Er der forskel på knasterne vil man, som i det aktuelle tilfælde, få en løftekurve som den fuldt optrukne.

De skraverede arealer angiver det længere åbningsareal, som ventilen vil få — her ca.

10 pct. forøgelse. Af kurven ses det endvidere, at for en given vinkeldrejning vil konkurrenceknasten give ventilen en forøget løftehøjde på henholdsvis 0,75 og 1,0 mm. Endvidere

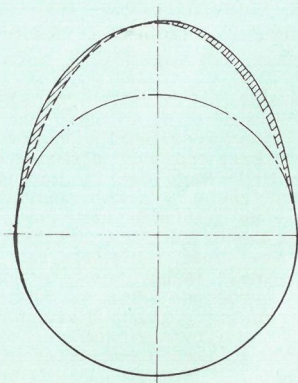


fig 2

ses det, at konkurrenceknasten har 0,2 mm større løftehøjde end kontrolknasten, og tages hensyn til den tilladte tolerance, bliver overskridelsen 0,13 mm.

Knastens udseende

Men hvordan opnår man så knastens forøgede åbningsareal uden at ændre på de i homologeringsattesten angivne mål? Der er to muligheder:

1. Enten får man en ikke

fra O & R-udvalget

Valg af næstformand
R-sektionen vælger eenstemmigt Anne-Lise Schønswandt til næstformand.

Delegeretrappat fra Hella Rally den 23.—24. juni 73
Sektionen gennemgår rapporten. Den delegeredes bemærkninger om påstået grov uforstående kørsel af såvel en løbsdeltager som en servicevogn vil blive nærmere undersøgt.

Sektionen bemærker, at ralliet var særdeles velegnet som DM-afdeling.

Anke vedr. Hella Rally
Mandskab nr. 84 Harry Jensen/Mikael Jensen anker den delegeredes afvisning af deres protest i Hella Rally, hvor det på grund af at en tidligere startende vogn havarede på HP Truust fik en dårlig tid på denne prøve.

Carl Syberg har afhørt det ankende mandskab, der også over for den samlede sektion får lejlighed til at redegøre for sagen. Den delegerede har afvist protesten og meddelt, at mandskabet burde have forlangt omstart, dette mener mandskabet ikke de kunne, da der ikke var begået nogen fejl fra officials side; det forlanger derfor en kalkuleret tid, udregnet på grundlag af de nærmeste konkurrenters tider.

Den delegerede afhøres af sektionen på mødet den 27. juli og afgiver samstemmende forklaring om hændelsesforløbet, der således ligger fuldt opklaret. R-sektionen afsiger derefter følgende kendelse:

Anken underkendes. Den delegeredes afgørelse stadfæstes. Ankegebyret fortabes.

Præmisser: Det ligger klart oplyst, at den indgivne protest ikke omhandler en løbsfejl, men en deltagerfejl, som beklageligvis hindrer en anden deltager i at opnå et resultat, som måske ellers ville være nået. Ligesom i andre sportsgrene må deltagerne tåle sådanne uheld med den gennem sportsudøvelse erhvervede moralske styrke, idet tilfældet hverken dækkes af pkt. 452 B eller 454 I, men kan lignedes f. eks. ved det uheld, det er for en løber, at en anden deltager uforståeligt træder hans pigsko af.

Udtagne vogne efter Hella Rally 73
Efter formandens bestemmelse blev efter Hella Rally de først placerede vogne i hver klasse i gruppe 1 udtaget til nærmere teknisk undersøgelse med assistance af teknisk udvalg og for nogles vedkommende også på Jydsk Teknologisk Institut. Undersøgelserne gav følgende resultater:

A. Klasse 0—1150 cc
(1) BMC Cooper 1000. Kører: Jens Jacob Dynesen.

Bilen var på alle undersøgte punkter i overensstemmelse med såvel homologeringsattest som RA hæfte 2. DAU afholder de med undersøgelsen forbundne udgifter.

(2) Fiat 125. Kører: Flemming Hjersted.

Da kørerne ikke kunne fremvise homologeringsattest, blev vognen plomberet og kørt til JTI for undersøgelse. Ved undersøgelse var homologeringsattesten fremskaffet.

Bilen var på alle punkter i overensstemmelse med såvel homologeringsattest som RA hæfte 2.

Fl. Hjersted ikendes en offentlig advarsel for overtrædelse af RA pkt. 252 h og pålægges at betale de med undersøgelsen forbundne udgifter. Foranlediget af ovenstående indskræpes det, at enhver deltager i et rally er ansvarlig for, at hans vogn er i nøje overensstemmelse med den medbragte homologeringsattest. Divergenser mellem vognen og attesten eller manglende attest vil i fremtiden medføre udelukkelse fra bedømmelse, jvfr. RA pkt. 449 B 2 b.

B. Klasse 1151—1600 cc
(1) Toyota Corolla 1600. Kører: Søren Mikkelsen.

Bilen var på alle undersøgte punkter i overensstemmelse med såvel homologeringsattest som RA hæfte 2, idet sektionen følger den fra FIA den 9. juli modtagne fortolkning, af hvilken det fremgår, at det er tilladt at bearbejde indsningsmanifold op til, men ikke udover, de i homologeringsattesten anførte værdier. DAU afholder de med undersøgelsen forbundne udgifter.

(2) Opel Ascona 1,6 S. Kører: Karl Hansen.

Bilen var på alle undersøgte punkter i overensstemmelse med homologeringsattesten og RA hæf-

te 2. DAU afholder de med undersøgelsen forbundne udgifter.

C. Klasse 1601—2000 cc
(1) BMW 2002 tii. Kører: Erik Berth.

På grund af ferie udsættes behandlingen af sagen til næste møde.

(2) BMW 2002 tii. Kører: Oluf Vester Kristensen.

Bilen er på 2 punkter ikke i overensstemmelse med foreliggende homologeringsattest. For at give O. Vester Kristensen lejlighed til at fremkomme med attester, som retfærdiggør anvendelsen af andre dele på disse punkter, udsættes behandlingen af dette afsnit til næste møde.

Eventuelt

Fra Kristian Hopballe forelæ der ansøgning om dispensation fra det nuværende rallyreglement til følgende ændringer i Rally Toyota 1973: 1. At benytte Longines ure ved enkelte tidskontroller i stedet for »køkkenure«. Det ansøgte bevilgedes. 2. At udlevere rutebogen således: Bind 1: 2 timer før start, bind 2: 2 timer før restart. Det ansøgte bevilgedes. 3. At løbsledelsen forbyder service i visse områder. Forudsat at disse områder falder ind under pkt. 453 C6 bevilges det ansøgte.

SIDSTE: Også 2 ulovlige rally-biler

Den 13. august afsagde Rally-udvalget kendelser i anledning af den tekniske kontrol af rally-biler efter Hella Rally i juni. Af de seks udtagne vogne blev to fundet ulovlige, og dagen efter domsafsigelsen udsendte unionen følgende pressemeddelelse om sagen:

Dansk Automobilsports Unions Rally-udvalg har på sit møde den 13. ds. afsagt kendelser i anledning af at to biler ved undersøgelserne efter Hella Rally den 23. juni 1973 ikke fandtes i overensstemmelse med de gældende bestemmelser. Erik Berths bil, BMW 2002 tii, var forsynet med uoriginalt rat og uoriginale sæder, samt forsynet med uoriginale skiver på forreste reaktionsarme. Derimod var knastaksel, hjul, indsningsporte i topstykke og porte i indsningsrør i orden.

Oluf Vester Kristensens bil, BMW 2002 tii, var forsynet med en knastaksel hvis løftehøjde lå væsentligt uden for de tilladte tolerancer. På øvrige undersøgte punkter fandtes bilen i overensstemmelse med foreliggende eller senere fremskaffede attester.

I det mellemliggende tidsrum har de pågældende haft lejlighed til at afgive forklaringer overfor udvalgets medlemmer og til at fremlægge forskellige papirer. Udvalget har derudover indhentet erklæringer fra FIA og yderligere oplysninger fra teknisk udvalg. På grundlag heraf har udvalget afsagt følgende kendelser:

Erik Berth ikendes udelukkelse fra bedømmelse i Hella Rally 1973 samt betaling af de med undersøgelsen forbundne omkostninger. Øvrige placeringer rykker op.

Præmisser: Erstatning af de originale skiver med uoriginale er

klart i strid med reglementet. Udvalget har lagt vægt på teknisk udvalgs udsagn om, at udskiftningen ikke har nogen målelig betydning for vognens køreegenskaber. Med hensyn til udskiftning af sæder og rat er den usikkerhed, der har hersket om, hvorvidt det i 1973 er lovligt at foretage nævnte udskiftning i henhold til meddelelse i BIL-NYT 3/72, kommet den pågældende til gode. Da fradømmelsen er sket af tekniske grunde og ikke af sportslige grunde, mister han ikke retten til et eventuelt mesterskab i 1973.

Oluf Vester Kristensen ikendes international suspension i 6 måneder fra den 23. juni 1973 at regne, samt betaling af de med undersøgelsen forbundne omkostninger. Øvrige deltagere i Hella Rally og Borris Rally rykker op.

Præmisser: Ved målinger foretaget på Jydsk Teknologisk Institut er det konstateret at den benyttede knastaksel, der er specielt fremskaffet har en løftehøjde, der ligger væsentlig over den maksimalt tilladte. Ved strafudmålingen har udvalget lagt vægt på teknisk udvalgs udsagn om den forbedring i motorydelse som det nævnte forhold indebærer. Der henvises i øvrigt til Reglement for Automobilsport pkt. 253 t, sidste afsnit.

DM-klasser i Rally 1974

Rally-udvalget har besluttet, at der i 1974 udskrives DM i rally i følgende klasser i gruppe I: 0-1150 ccm, 1151-1300 ccm, 1301-1600 ccm, og over 1600 ccm.

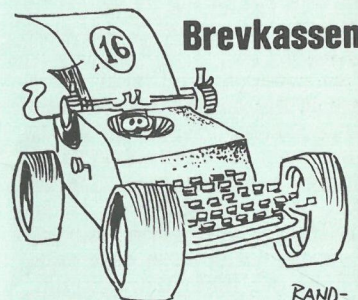
Sportsudvalgene meddeler:

HOMOLOGERINGSATTEST

I henhold til RA pkt. 252 h, 2. afsnit kan løbsarrangørerne kræve forevisning af homologeringsblanket ved maskinkontrollen og/eller starten og har ret til at nægte en deltager start, såfremt homologeringsblanketten ikke forevises. —

Det er anmelderens/kørens ansvar at vognen er i nøje overensstemmelse med den medbragte homologeringsattest (incl. evt. tillæg), der straks skal overlades det kontrollerende mandskab, såfremt bilen bliver udtaget til teknisk undersøgelse uanset årsag.

Hvis homologeringsattest ikke umiddelbart kan forevises, vil dette medføre udelukkelse fra bedømmelse i den pågældende konkurrence, men vil ikke fritage vognen for yderligere undersøgelser, som kan medføre strengere straf, hvis vognen ikke er i overensstemmelse med senere fremviste attester, som har gyldighed på undersøgelsestidspunktet. Kontrolmandskabet vil foretage undersøgelserne på basis af den udleverede homologeringsattest med evt. tillæg, og man vil ikke afvente manglende tillæg, ændringer eller lignende.



Kære præsident Loft!

Desværre kender jeg Dem ikke personligt, men man har fortalt mig, at De er en reel og hæderlig mand, der tegner dansk motorsport, og derfor tillader jeg mig at skrive til Dem.

For nylig deltog jeg i Milow Mini Rally 1973 sammen med en kammerat, der har mangeårig erfaring som kortlæser og 2. kører. Vi klarede os ganske godt og ville være blevet nr. 2 i gr. 2 over 1600 ccm, hvis vi ikke var blevet udsat for en enorm uretfærdig behandling. Der skete det på prøve 7 (Brovej), at vi blev noteret for 109 sekunder på trods af, at alle vore ure viste en køretid på 59 sekunder. Vi protesterede naturligvis, men løbsledelsen afviste protesten. Så vi blev (kun) nr. 4. Sagen blev yderligere sat i relief af, at man på resultatlisten har noteret 59 sekunder i straf, og da køretiden var 60 sekunder, skulle dette altså give 119 sekunder. Men bliver en sådan oplagt fejl rettet? Nej, protesten afvist.

Da jeg sammen med min far (Harry Jensen fra Volvo) i det år, han og jeg har kørt sammen,

har oplevet en række lignende uretfærdige afgørelser, sjuskede tidtagninger, forkerte udtalelser fra DAU-delegerede og mange andre irritationer p.gr. af dårlig organisation m.v., er jeg ved at tabe lysten ved at drive motorsport. Og jeg kan fortælle Dem, hr. Loft, at mange andre i motorsporten, som jeg møder ved løbsarrangementer, er mindst lige så utilfredse som jeg.

Hvad ligner det, at man forbereder sin bil i uger før en konkurrence og investerer 10.000'er af kroner i udstyr og alt det, De godt ved, og at man kører alt, hvad remme, tøj, mekanik og evner tillader, og så bliver man skammelig bortdømt fra en placering, som man med 100 pct. sikkerhed ved, man har opnået?

Synes De, det fremmer køernes retsfølelse, tillid til foresatte og tro på en god fremtid i en interessant sport?

Har dansk motorsport overhovedet en fremtid?

Til dette spørgsmål vil De naturligvis svare ja, men jeg tror, at langt de fleste kørere og observatører ser lidt anderledes på sagen. Vi har mange gange diskuteret, hvad vi skal stille op med disse eksperimentlystne ingeniører fra teknisk udvalg, og dette forhold, at O og R-udvalget uden at spørge nogen af dem, der er aktive, vedtager, at DM ikke skal køres i gr. 2 i 1974, og at man vil forbyde, at man befærder offentlige veje med gr. 2 biler fra 1. januar 1975?

Jeg har erfaret, at der kun findes ca. 300 aktive rallykørere. Det ville jo være en smal sag at lave et rundspørge, uden at unionens slunkne kasse ville blive yderligere belastet. Jeg er klar over, at svarene på nogle af disse sidste spørgsmål er givet af Peter Thrane i sidste nummer, men han er forhåbentlig også selv klar over, at han giver svaret fra køernes side, når det gælder vognenes sikkerhed, idet man jo meget nemt kunne kræve, at alt på bilen, som der også står i loven, bliver synet af den lokale bilinspektør.

Hele denne sag understreges af, at det har vist sig, at over 50 pct. af de ved det sidste rally undersøgte biler ikke kunne holde gr. 1 reglementet. Dette skal man nu til at administrere dobbelt, idet man teoretisk må forvente, at alle gr. 2 kørere begynder at køre gr. 1 til næste sæson!

Hvordan skal dette dog gå?

Alt i alt må man stille sig det spørgsmål, om det egentlig med den nuværende organisation er den enorme mængde fritid værd, vi alle investerer i en dejlig og sjov sportsgren. Tvivlen bliver om muligt endnu større, når man gang på gang fra pressen og andre udøvers side bliver gjort opmærksom på diverse mærkelige afgørelser fra DAU's side.

Hvad mener De?

Idet jeg håber, De vil undskylde mig, hvis jeg har forvret mig her og der, forbliver jeg

med venlig hilsen
Mikael Jensen,
stud. merc.

Tak for Mikael Jensens brev, som jeg har modtaget i min ferie. Jeg ville være et utaknemmeligt skarn, hvis jeg ikke i al stilfærdighed satte pris på den venlige indledning, og jeg synes først og fremmest, at det er rart, når unge mennesker »tager bladet fra munden« og giver udtryk for ellers indestængte følelser, også når det drejer sig om kritik af noget bestående. Det kan vi somme tider lære noget af.

Det, som Mikael påtaler, er imid-

lertid ikke noget for os ukendt fænomen. Det kan kort grupperes i tre hovedpunkter:

- a. Utilfredshed med tidtagere, officials, delegerede, løbsledere m. v. contra egen indsats i penge og fortræffelighed.
- b. Or-udvalgets bestemmelse for grp. 2 vogne i 1974 og 1975.
- c. Mærkelige afgørelser fra DAU's side ifølge presse og andre udøvere.

Ad pkt. a bør det nok oplyses, at man sandsynligvis i hvert eneste rally (og mini-rally) vil kunne påpege fejl af den ene eller anden art. Man må nemlig huske, at det er frivillig og ubetalt arbejdskraft, der står for hele arrangementet. (De tusinder, Mikael ofrer, er på vognen — ikke på medhjælperne i rallies). Disse frivillige hjælpere gør sandsynligvis alle deres bedste, både hvad tidtagning og organisation angår, men da der ved hvert nyt arrangement må søges nye, uøvede hjælpere som erstatning for øvede, som ikke længere gider bruge deres fritid på gratis hjælp til løbsdeltagere, hvoraf nogle oven i købet honorerer deres offer med skældsord, kan det aldrig helt undgås, at der sker fejl her og der. (I det konkrete tilfælde ville en rettidig anke til or-udvalget vel nok have medført, at fejlen blev korrigeret.)

Hvis Mikael giver sig af med banesport, kan han forvente en forholdsvis enkel organisation, hvor man for entreindtægten kan betale faste tidtagere og andre officials.

Det er imidlertid stadig kedeligt at blive bortdømt, og vi arbejder da også stadig — bl.a. gennem intens kursusvirksomhed — på bedre forhold, men da det i et rally f.eks. kan dreje sig om ca. 400 implicerede medhjælperne, skal der ikke megen omtanke for at forstå, at der kan ske fejl.

Ad pkt. b kan vel ikke føjes meget til de oplysninger, som Mikael allerede kender. Måske lige, at vi har spurgt aktive kørere, hvoraf de, der kører grp.-2-vogne naturligvis helst fortsætter uændret. Måske også, at vi ikke kan forbyde eller har forbudt, at man befærder offentlige veje med grp. 2-vogne fra 1. januar 1975. Men vi kan forhindre, at dette sker i DAU-arrangementer, hvilket vi har til hensigt.

Det er også nævnt, at vi kan kræve alle ændringer i grp.-2-vogne synet af bilinspektører, hvilket vi også har tilkendegivet at ville. Spørgsmålet er bare, om bilinspektører vil give sig af med sådanne erklæringsudstedelser, og hvordan vi bliver i stand til at kontrollere, om der er udført flere ændringer, end vi får erklæringer for.

Mikaels oplysninger om, hvor mange vogne i grp. 1, som var uden for reglementet, er nok hentet fra pressen. Af 6 udtagne vogne er foreløbig 4 godkendt. Det kniber også lidt med »logaritmetabellen« i hans beregninger af, hvor svært kontrolproblemet bliver, når der bliver flere deltagere i grp. 1. Særligt hvis man fortsat udtager 2 vogne i hver klasse uanset deltagerantal.

Pkt. c. behøver evt. ingen anden kommentar, end at man bør nøjes med at kommentere ting, man selv kender til, også selv om det måske i Mikaels brev ville fylde for lidt. Men han gør da nydeligt afbigt for ungdommelig forvirring.

Tilbage er vel nok kun at konstatere, at de problemer, han rører ved, ikke er vore sværeste, selv om også de har krav på vor opmærksomhed.

Med venlig hilsen.

Vagn Loft.

Kommende løb

O- og P-løb

25.8.	RMSA	A Randersløbet
25.8.	HAK	A Saab-løbet
25.8.	VOM	A O&R-løbet
25.8.	HAMO	L
28.8.	MAS	L
28.8.	HAMO	L
29.8.	FAK	A Tour de Skjævinge
29.8.	DOM	L
30.8.	SAM	A Tour de Midtsj.
30.8.	VMS	L
30.8.	HAMO	L
1.9.	HAMO	L
1.9.	VMSA	A
1.9.	FAS	A Vandmølleløbet
1.9.	HAMK	A Gulf-trekantmatch
1.9.	SM	A Stevnsløbet
1.9.	BOM	A Ballerupløbet
3.9.	MK61	A Høstløbet
3.9.	HMK	L
4.9.	RMK	L
4.9.	MAS	L
4.9.	HAMO	L
5.9.	DOM	L
6.9.	HOM	A
6.9.	FRC	L
8.9.	SAK	A Op. Nordfalster DM V — SM V

8.9.	SAMS	A
11.9.	HAMO	L
11.9.	RMK	L
12.9.	SAS	A
12.9.	SMKG	L
12.9.	DOM	L
13.9.	ASK	A
13.9.	HAMO	L
15.9.	NAS	A Lige ud og lidt til . .
15.9.	SAMK	A Champion Gulf-trek.
15.9.	KAC	A KAC-løbet
15.9.	HAMO	A
17.9.	AM	A AM-løbet
18.9.	RMK	L
19.9.	KOA	A P-løb femkamp
19.9.	SMKG	L
19.9.	VAS	L
22.9.	MH	A
22.9.	KDAK/K	A Renault-løbet
22.9.	MAS	A Chrysler-løbet JM IV
22.9.	KDAK/A	A
22.9.	MBO	A Tik-tak løbet
25.9.	RMK	L
26.9.	FOM	A
26.9.	SMKG	L
27.9.	HOM	A
29.9.	JAS	A Tur te' Himmerland
29.9.	KDAK/F	A Bridgestone
29.9.	VWS	A Tour de VW

Manøvre- og specialprøver

26.8.	KAC	A MSSV
26.8.	VWS	A
1.9.	JAS	A
2.9.	DMKA	A
2.9.	SMKG	A Bakkeløbet
2.9.	NFMS	A
9.9.	ASK	A
9.9.	AMS	A MSSV
16.9.	FAK	A
16.9.	FMSA	A Volvo-cup
23.9.	EMSA	A
23.9.	SAK	A SAK-cup og Sj.-cup
30.9.	SAM	A
30.9.	DOM	A

Rally og minirally

25.8.	KOMO	Minirally
29.8.-1.9.	ASK	Rally Baltic DM V
8.9.	AAS	Festival M-R

Baneløb

25.-26.8.	Jyllands Ringen
	Hella Grand Trophy
1.-2.9.	EMSA
9.9.	NMKA
16.9.	KDAK/A
30.9.	AAS
	Korskrobanen Gr. Race
	Nisseringen
	Ring Djursland
	Jyllands Ringen

Kartingløb

26.8.	ASK	Rødby Karting Ring DM
2.9.	LUG	Grindsted Karting Bane DM
9.9.	AAS	Bilka Festivalløb
16.9.	LUG	Kbhvns. Go-Kart Bane DM
23.9.	VSGK	Vestsj. Go-Kart Ring
		3-landskamp
30.9.	RGKK	Rødby Karting Ring int.

Forkortede tillægsregler for kommende OR-løb, manøvreprøver etc.

Tour de Midtsjælland

1. Sorø Amts Motorklub.
2. Den 30. august 1973.
3. Aflyst.

VOLVO — Vandmølleløb

1. Fredericia Auto Sport.
2. Lørdag 1. sept. 1973.
3. Lillebælt-Auto A/S, Strandvejen, Fredericia.
4. Abent OR-løb. 6. afd. af Hærvejsfejden.
5. Sekretariat: Kaj Krarup, Kløvervej 15, 7000 Fredericia, tlf. (05) 92 41 68.
6. Sen., Jun, 35 kr. Beg., Deb., 30 kr.
7. Kort. Beg., Deb. 1213 Vejle, trykt 1972. Sen., Jun. Løbskort udleveres.

Gulf — Trekant Match

1. Horsens Automobil og Motor Klub.
2. 1. september 1973.
3. Abent OR-løb.
4. Vagn Kristensen, Carøesgade 2, 8700 Horsens. Tlf. (05) 82 81 14.
5. Sen.-jun.-beg.-deb.
6. Min. 40 vogne - max. 100 vogne.
7. Sen.-jun. 35 kr., beg. 30 kr., deb. 25 kr. incl. kort.

Stevnsløbet 73.

1. Stevns Motorklub.
2. Abent orienteringsløb.
3. Lørdag den 1. september 1973.
4. Jette K. Petersen, Tømmestrup pr. 4660 St. Heddinge. Tlf. (03) 70 28 57.
5. Sen.-jun.-beg. og deb.
6. Max. 150 vogne.
7. Sen.-jun.-beg. 35 kr. Debutanter 25 kr.

DM-T løbet

1. Viborg Motor Klub Auto.
2. Lørdag den 1. sept. 1973.
3. Abent O-løb.
4. Jonna Pedersen, Mimersvej 19, 8800 Viborg. Tlf. (06) 62 32 27.
5. Sen.-jun. 35 kr. Beg. 30 kr. (incl. kort). Deb. 20 kr. (møde med kort 1215 Viborg).
6. Max. 80 vogne.
7. »Nortex« Farvevej/Fredriks Kro.

Esso-Speed

1. Djurslands Motor Klub Automobilafdeling.
2. Søndag den 2. september 1973.
3. Abne manøvre- og specialprøver.
4. Jette og Flemming Nielsen, Vestergade 4, 8444 Balle. Tlf. (06) 33 72 91 (efter kl. 18 eller kl. 6-7).
5. Start ved Esso, Rønde, 32 km sydvest for Grenå. 1. start kl. 9.
6. Deltagerklasser: Gruppe I 0-1000, 1000-1600, over 1600. Gruppe II 0-1150, over 1150.
7. Max 100 vogne. Min. 15 vogne.

Elegant-Løbet.

1. Holbæk og Omegns Motorklub.
2. Torsdag den 6. sept. 1973.
3. Abent OR-løb, ca. 60 km.
4. Sekretariat: Per Nedergaard, Tjebberup, 4300 Holbæk. Tlf. (03) 43 40 57 senest den 3. september.
5. Senior, junior, begynder, debutant.
6. Gebyr. 30 kr. for senior, junior og begynder. 25 kr. for deb.

1. SAMS.

2. Lørdag den 8.9. 1973.
3. Abent løb. 6. afd. af Sønderjydsk mesterskab. 3. afd. af KM jun.
4. Rønø Clausen, Svalevej 8, Langesø, 6430 Nordborg. Tlf. (04) 45 13 19.
5. Alle klasser.
6. Startgebyr: Sen., jun., beg. 35 kr. Deb. 20 kr.
7. Start: Metro, Havnbjerg, kl. 19.

Operation Nordfalster

5. afd. DM/SM.
1. Sydsjællands Automobil Klub.
2. Lørdag den 8. september 1973.
3. Abent OR-løb. 5 af. DM/SM.
4. Poul Jensen, Sørup Brugs, 4863 Eskilstrup F. (03) 83 60 04.
5. Sen.-jun. 42 kr. Beg. 35 kr. + DM/SM afg. Debutant 30 kr.
6. Kort 1511 Falster, trykt 1972 (rettet 62-72) medbringes.

Manøvreprøver (5. afd. Sj.-Cup)

1. Automobil Sportsklubben København.
2. Søndag 9. september 1973.
3. Kurt Hansen, Skyttehusene 58, 2620 Albertslund. Tlf. (01) 64 51 46.
4. Ca. 8 prøver, fortrinsvis asfalt.
5. Sædvanlige 6 klasser.
6. 25 kr. Par 40 kr.
7. Startsted: A.S.K.'s klubhus, Gladsaxevej 66, 2860 Søborg.

De 1000 stubbe

1. Ballerup og Omegns Motorklub.
2. Søndag d. 9. sept. 1973.
3. For klubbens medlemmer samt andre interesserede.
4. 0-1000, 1001-1300, 1301-1600 over 1600, damekl.
5. P. Christiansen, Rugmarken 57, 2860 Søborg. Tlf. (01) SØ 5681.
6. Min. 20 vogne.
7. 25 kr. Par 40 kr.
8. Prøver på stubmark og mark.

1. Slagelse Automobil Sport.
2. 12. september 1973.
3. Abent o-løb, 55 km. Kort 1413 Kalundborg, trykt 1972.
4. Chevron, Kalundborgvej, 4200 Slagelse, tlf. (03) 52 53 90.
5. O1, O2, D1, D2.
6. 60 vogne.
7. O1, O2, D1 30 kr. D2 25 kr.

Abent O-løb

1. ASK.
2. 13. september 1973.
3. Abent o-løb 50-60 km.
4. Åse Juul, Gladsaxevej 156, 2860 Søborg. Tlf. (01) 69 45 83.
5. Sen., jun., beg. og deb.
6. Max. 100, min. 20 vogne. Min. 3 for at åbne en klasse.

Af hensyn til overskueligheden skal »Forkortede tillægsregler« til indrykning i DAU-Orientering skrives som nedenstående opstilling angiver, og der må ikke medtages yderligere oplysninger.

Løbets navn

1. arrangerende klub
2. dato
3. løbets art (O-løb, rally el. manøvre- og specialprøver)
4. løbssekretariatets adresse og tlf.
5. deltager-klasser
6. begrænsninger
7. anmeldelsesgebyrer

Disse oplysninger giver tilstrækkelig orientering for interesserede, som derefter kan rekvirere de fuldstændige tillægsregler, hvis de ønsker flere detaljer.

7. Sen., jun. og beg. 25 kr. Deb. 20 kr. Betales ved start inden kl. 20.
8. Start: Asminderød Kro, Fredensborg.
9. Kort: 1514 Hillerød (trykt 71).

Lige ud og lidt til . . .

1. Nordjysk Auto Sport.
2. Lørdag den 15. sept. 1973.
3. Abent o-løb.
4. Torvet 8, 9370 Hals. (08) 25 13 59.
5. 01 — 02 — D1 — D2.
6. Max 75 vogne.
7. Kr. 35, 30, 25.

Gulf-trekantmatch. 6. afdeling

1. Silkeborg Automobil og Motor Klub.
2. Lørdag den 15. september.
3. Abent O-løb.
4. Erik Møller, Lysbrogade 48, 8600 Silkeborg. Tlf. (06) 82 29 87.
5. Senior, junior, begynder & deb.
6. Max. 100 vogne.
7. Startgebyr: Sen-jun 35 kr., beg. 30 kr. og deb. 25 kr.

Finca-pokalløbet

1. Kolding Automobil Club.
2. Lørdag den 15. september 1973.
3. Abent orienteringsløb tællende til klubmesterskabet i VMS, VOM og KAC.
4. Preben Madsen, Slagelsevej 14, 6000 Kolding, tlf. (05) 53 15 21.
5. Sen., jun., beg. og deb.
6. Min. 30 vogne. Max. 100 vogne.
7. Sen., jun. 35 kr. Beg., deb. 30 kr. + kort 5 kr. (gælder alle klasser).

Klingenberg (Kvick) Stub

1. Brøndby Motor Klub.
2. Søndag den 16. september 1973.
3. Lukkede manøvre og specialprøver.
4. TEXACO v. Ole B. Jensen, Roskildevej 120, 2620 Albertslund. Tlf. (01) 64 94 72, inden kl. 20.00.
5. 0-1150 ccm + 1151 og op + evt. Ladies cup.
6. Max. 60. Min. 10 vogne.
7. 10 kr. betales ved start.

Speed-Man 73 (7. afd.)

1. Randers Motor Sport Automobilafdeling.
2. Søndag den 16. september 1973.
3. 8-10 manøvre- og specialprøver. Konkurrencen tæller som 7. afd. af Speed-man 73.
4. Sekretariat: Birte Skjot, Nr. Arslev, 8900 Randers, tlf. (06) 49 93 11, nr. 61.
5. Klasseinddeling: Gr. 1: 0-850, 851-1150, 1151-1600, over 1600. Gr. 2: 0-1150, over 1151.
6. Max. 100 vogne, min. 20 vogne.

OBS! Ny afleveringsfrist: den 5. i måneden

Det har desværre vist sig nødvendigt at fremrykke afleveringsfristen for stof til disse sider så det fremover skal være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

- Startgebyr 35 kr. betales ved start.

AM-løbet

- Amager Motorsportsklub.
- Mandag den 17. september.
- Abent O-løb.
- Jan Petersen, Stavlundvej 16, 2770 Kastrup. Tlf. (01) 51 21 15.
- Sen., Jun., Beg. og Deb.
- Kort 1513 København 1968.
- Sen., Jun., Beg. 30 kr. Deb. 25.

Vauxhall 2 mands M/S prøver

- HAMO.
22. september.
- Manøvreprøver og Specialprøver med 2 mand i bilen. Min. 15 prøver.
- Ulla Nielsen, Ledegårdsvej 10, 4520 Svingene. Tlf. (03) 46 50 22.
- Gr. 1: 0-1150, 1151-1600, 1601-over.
- Gr. 2: 0-1150, 1151-1600, 1601-over.
- Gebyr: 45 kr.
- Startsted: Vauxhall, Holbæk.
- Max. 100 deltagere.

Toyota-løbet 1973

- KDAK Sport Nordjylland.
22. sept. 1973.
- Abent Or-løb.
- Poul E. Nielsen, Bjarkesgade 9, 9700 Brønderslev. (08) 82 19 90.
- D1 — D2 — 01 — 02.
- Min. 15, Max. 70 vogne.
- 35 kr.

- KDAK Sport, Aarhus.
- Lørdag den 22. september 1973.
- Abent O-løb.
- Gunn. Jessen, Hvedebjergvej 64, 8220 Brabrand.
- Sen., jun., beg., deb.
- Min. 5 anm. for hver klasse.
- Alle klasser 30 kr.

Chrysler-løbet 73 (JM 4).

- Midtjysk Auto Sport, Herning.
- Lørdag den 22. september 1973.
- Abent OR-løb, 4. afd. af JM, 7. afd. af KM i HAS og MAS, 3. afd. om Andelsbankens begynderpokaler.
- Poul Lundorf, Gisselfeldvej 97, 7400 Herning. Tlf. (07) 26 88 83.
- Sen. og jun. 45 kr. Beg. 40 kr. incl. JM afgift, deb. 30 kr.
- Anmeldelse senest onsdag d. 19. sept. kl. 18.00.
- Kort 1114 Ringkøbing medbringes.

TIK-TAK-løbet

- Motorklubben Borup og Omegn.
- Lørdag den 22. september 1973.
- Abent orienteringsløb.
- Inge Heidemann, Kirstinedalsvej 8, 4600 Køge. (03) 65 40 15.
- Sen., jun., beg. og deb.
- Minimum 40 mandskaber.
- Sen., jun. 35 kr. Beg., deb. 30.

Fiat-løbet

- Motorklubben Haderslev.
- Lørdag d. 22. september 1973.
- Abent O-løb, ca. 90 km.
- Hjalmar Hansen, Rolighedsvej 9, 6560 Sommersted. (04) 55 43 39.
- Senior, junior 35 kr. Begynder 30 kr. Debutanter 25 kr.
- Kort 1212 Haderslev.
- Tællende til sønderjysk mesterskab.

- EMSA.
23. september 1973.
- Ca. 10 M/S prøver.
- Sekretariat: K. Jensen, Tjærborg. tlf. (05) 17 50 15.
- Startsted: SHELL v. Korskrokrydset.
- Klasser: 0-850, 851-1000, 1001-1300, 1301-1600, 1601 og der-over.
- Startgebyr 25 kr.
- Mål: Korskroen.

SAK Cup 73

6. afd. af Sjællands Cup
- Sydsjællands Automobil Klub.
- Søndag 23.9. 1973.
- Ca. 10 M/S prøve.
- Sekretariat: Niels Koch, Riddergade 16, 4760 Vordingborg. Tlf. (03) 77 09 56 mell. 16.30-18.30.
- De sædvanlige 5 klasser + dameklasse.
- Min. 30 vogne. Min. 5 for at åbne en klasse.
- Startgebyr: 30 kr. Par. 50 kr.

Holbæk-løbet

- Holbæk & Omegns Motorklub.
- Tirsdag den 27. september 1973.
- Abent O-løb. Start i Holbæk.
- Per Nedergaard, Tjebberup, 4300 Holbæk. Tlf. (03) 43 40 57.
- Sen., jun., beg. og deb.
- Max. 100 — min. 20 vogne.
- Sen., jun., beg. kr. 25, deb. 20.

Tur te' Himmerland

- Jydsk Automobil Sport.
- Lørdag den 29. sept. 1973.
- Abent OR-løb, ca. 70 km.
- John Otte, Nyvej 16, 9500 Hobro.
- Sen., jun., beg. og deb.
- Gebyr 30 kr.

Bridgestone-orientering

- KDAK sport FYN.
- Lørdag den 29. sept. 1973.
- Abent orienteringsløb. 7. afd. af Hærvejsfejden.
- Richardt Nielsen, Prins Christians allé 1, 5250 Fruens Bøge. Tlf. (09) 11 66 04.
- 01 — 02 — D1 — D2.
- 01 — 02 35 kr. D1 30 kr. D2 25 kr. (alle incl. løbskort).
- Se endvidere under Klub-nyt.

Tour de VW 1973

- VW-Sport.
- Lørdag den 29. september 1973.
- Abent O-løb.
- Lizzi Nielsen, Torbenfeldvej 13, 2660 Brøndby Strand. Telf. (01) 73 67 32.
- 01 — 02 — D1 — D2.
- Startgebyr 01 — 02 — D1: 40 kr. D2: 35 kr.

Manøvre- og specialprøver

- Sorø Amts Motorklub.
- Søndag den 30. september 1973.
- Abne prøver, 8-10 stk. på asfalt, grus, jord og skovveje.
- Kurt Nielsen, Jonstrupvej 48, 4350 Ugerløse.
- Klasseinddeling: 0-850, 851-1000, 1001-1300, 1301-1600, over 1601. Dameklasse uanset ccm.

Chevron-løbet

- Motorklubben Borup og Omegn.
- Onsdag den 10. oktober 1973.
- Abent orienteringsløb.
- Verner Hansen, Farve-Centret, Sjølandsgade 2, 4100 Ringsted. Tlf. (03) 61 31 21 (kun i forrettningstiden).
- Sen., jun., beg. og deb.
- Minimum 25 mandskaber.
- Sen., jun., beg. 30 kr. Deb. 25.

Gulf løbet — DAU's jubilæumsløb

- Arrangør: DAU
- Løbsledere: Jens Østergaard, Kaj Krarup, Allan Bech.
- Klasser: 0-850, 850-1000, 1000-1300, 1300-1600, 1600-2000 og over 2000 ccm.
- Max. 120 vogne. Min. 5 vogne for at åbne en klasse.
- Gebyr 100 kr. pr. vogn, der medsendes anmeldelsen.
- Mødested: Gulf Servicestation Kærvej, Aalborg. Fredag den 19. oktober til den i slutinstruktionen angivne sted. Første vogn kl. 16.00.
- Mål ved Gulf Servicestation i Nyborg.

KLUB nyt

Or-cup 1973

Efter de 7 klubber BOM — FAK — FAMA — HMK — LAK — VAS og VWS i 1969 indgik i et orienteringssamarbejde ved at lave den åbne turnering »Or-cup«, hvor der bliver kæmpet om 8 pokaler, henholdsvis kører og observator i de 4 klasser, er dette blevet en ubetinget succes.

Efter de 4 korte løb i VAS, FAK, LAK og FAMA er de bedste i klasserne:

Senior: Ole Nielsen, Bent Christiansen, VWS.

Junior: Lars Rasmussen, Carsten Siems, SMKKA.

Begynder: Erling Hansen/Ib Frederiksen, HAMO.

Debutanter: Verner Christoffer-Bent Andersen, FAMA.

Endnu kan der ske store forskydninger i de sidste 3 afdelinger, der køres i BOM den 1. september, VWS den 28. september samt HMK den 13. oktober. Skulle du ikke have chancer i turneringen, hvor det er 5 af de 7 afdelinger, der tæller, så skulle du alligevel prøve at komme til Nordsjælland og køre orienteringsløb; vi lægger især meget vægt på, at køreordrerne og terræn i debutantklassen er helt OK. Naturligvis er der også »køde« til de øvrige klasser.

Vel mødt til or-cup i BOM den 1. september.

AM

Vil du køre orienteringsløb i et område, der sjældent køres løb i, så mød op til AM-løbet mandag d. 17. sept. Det er igen i år lykkedes løbsledelsen (4 garvede seniorer) at finde nye spændende gårde og veje. Et godt råd: Det bliver ikke kun tiden der er afgørende for resultatet i AM-løbet. For debutanter bliver der særlige køreordrer og terræn, begyndere spares for et par etaper, så også de når hjem. I øvrigt bliver der 3 startsteder for at få afviklet løbet hurtigere. Løbet køres i Roskilde politikreds.

ASK

Den 9. september arrangerer ASK m+s-prøver under ledelse af Kurt Hansen, Per Schönwandt og Peter Kirketerp. Denne løbsledelse har lovet at finde et antal meget fine prøver frem. Som sædvanlig efterlyser vi hjælp til arrangementet — ring venligst omgående til sekretariatet, Kurt Hansen, telefon (01) 64 51 46. På forhånd tak.

DMKA

Hallo udenbys special-kørere.

Bemærk venligst at vi arrangerer åbne manøvre- og specialprøver søndag den 2. september 1973, se under forkortede tillægsregler. Da vi i år har henlagt en del af vore prøver til klubmesterskabet i denne disciplin til vore naboklubber, håber vi til gengæld at se mange herfra til arrangementet d. 2. september. Det er en forholdsvis ny ting for DMKA, så vi håber, at I vil komme og fortælle, om vi har lært at arrangere det. Det bliver de eneste åbne prøver hos os i år.

Orientering

Reserver allerede nu lørdag den 10. nov. til vort sidste åbne orienteringsløb i år, Djursland Bank-løbet. Husk også, at det er tællende til Nørreriisfejden for RMSA, VMKA, JAS, KOM og DMKA.

HOM

Vort næste løb bliver så den 6. september i stedet for den 20. oktober, hvor DAU som bekendt har arrangeret Jubilæums-Økonomiløb. Det er Birger Nielsen, der tager sig af det grove denne gang, så kvaliteten bliver der sikkert ikke noget i vejen med. Vi bevæger os lidt væk fra de sædvanlige områder denne gang, idet vi starter i Skibby og slutter på Langtved Færgekro. Og I husker vel de flot- te vandrepræmier, vi kører om i Elegant-løbet.

På gensyn den 6. september.

Når du nu alligevel skal sende en anmeldelse til vort løb d. 6. sept., kan du lige så godt sende en mere. Vi afvikler nemlig Holbæk-løbet torsdag den 27. sept. med start fra Bruus Jensen Automobiler i Holbæk og samlingssted efter løbet på Kongstrup Møllekro i Vip-perød.

Vi kører i området syd for Holbæk, og det er igen lykkedes at finde nogle steder, som ingen orienteringskører har set før. Det er vist nok også længe siden, der har været kørt orienteringsløb i området, men nu har du chancen. Til debutanterne håber vi igen, at køreordrerne er så lette, at alle kan gennemføre inden for respektiden.

Der køres for 7. gang om HOM's jubilæumspokaler i senior og junior klasserne, og du kan stadig nå at få en andel i disse.

JAS

Tur te' Himmerland har tradition for at give arbejde til deltagerne, løbsledelsen vil i år lave løbet noget kortere end det plejer at være, men vil til gengæld stramme orienteringen, så der bliver sikkert mulighed for at få aftenen til at gå alligevel.

Derfor hank op i makker og kom te' Himmerland.

KDAK/F

Bridgestone — Orientering

Lørdag den 29. september kaldes der atter til O-løb på Fyn. Vi ved ikke ret meget om løbet endnu, men løbsledelsen griner smøret i skægget, når vi spørger dem, og siger: »Bare vent og se, det bliver en oplevelse af de sjældne! Det tror vi gerne, for både Jan og Sv. Erik er gamle O-folk, der begge bedst kan lide O-løb, når det er rigtigt O-løb, med problemerne ude på små veje og stier.

Angående løbsområdet, vil løbsledelsen heller ikke oplyse meget, men de mumler noget om start/mål i Svendborg, og om nogle skove med en masse små stier, hvor der aldrig tidligere har været kørt O-løb, så det lover jo vældigt godt.

Præmielisten er også ved at blive et kapitel for sig. Foreløbig har vi præmier for ca. 2500 kr., men der kommer stadig flere. Bl. a. kan nævnes, at vor hovedsponsor har skænket 2 radialdæk (Bridgestone selvfølgelig) til vinderne i hver klasse.

Nu håber vi blot, at alle landets O-folk vil stævne mod Svendborg d. 29., for at se, hvad de to løbsledere har brugt deres sommerferie til. Efter hvad vi kan forstå på dem, skulle det så rigeligt blive en køretur fra Jylland værd. Løbet er jo også tællende til Hærvejsfejden. Vel mødt på det smukke Fyn, den 29. sep. (Se endvidere under forkortede tillægsregler).

KDAK/A

Sommerferien er nu for de fleste ved at være forbi, og vi er allerede så småt i gang igen. Den 22. september lægger vi ud med åbent O-løb. Vort sidste løb led nok af

KLUB - nyt

►► et par skønhedsfejl, men det er der til gengæld rigeligt søgt at råde bod på denne gang — så der er nu lagt op til et godt og svært OLøb den 22. Vi skal dog forinden have afholdt generalforsamling d. 19. september.

Vi opfordrer kraftigt alle klubbens medlemmer til at møde op på Aarslev kro denne aften. Efter generalforsamlingen er klubben som sædvanlig vært ved et par halve stykker og en pilsner.

MAS

Chrysler-løbet JM 4

Så er det atter tid for et åbent OR-løb i MAS, og det skulle gerne blive et løb, der siger spar to til alle tidligere løb i klubben, da det drejer sig om et mesterskabsløb, og der jo faktisk intet er afklaret endnu m. h. t. medaljerne.

Løbet køres lørdag den 22. september. Løbet starter fra Chrysler i Herning og slutter i Snebjerg-Hallen.

Løbsledelsen består af Niels Ny-som, Verner Kristensen, Gunnar Pedersen, Arne Mørup og Poul Lundorf.

Hvad løbsområdet angår, har løbsledelsen været ret sparsom med oplysninger, men har dog oplyst, at kort 1114 Ringkøbing med gule veje skal medbringes (trykt 1971, rettet 1969, enkelte rettelser 1971).

Senior/junior kører i general-klassementet om Chryslerpokalerne, som sidste år vandtes af Ole Egebak og Asger Kristensen. Det er 3. gang, der køres om pokalerne.

Begynderne kører om Andelsbankens udsatte pokaler, som også kan vindes af udenbys hold. Pokalerne vindes af det hold, som er bedst placeret i klubbens 4 åbne løb, hvoraf de 3 er tællende.

Løbets længde er 45—95 km + transport.

Foruden at være tællende til JM er løbet 7. afdeling af klubmesterskabet i HAS og MAS.

Vel mødt til 4. afdeling af JM lørdag den 22. september i MAS.

er skænket af O. Bull Jørgensen i Store Heddinge. Første vogn starter kl. 16.00, men sen./jun. må vente til omkring kl. 18.00. Start og mål er Rishøjhallen i Ølsemagle. Løbskort: 1513 København, trykt 1972. (Se forkortede tillægsregler).

Chevron-løbet

Verner Hansen, som altid laver gode og halvsvære orienteringsløb, er løbsleder for Chevron-løbet, som afvikles onsdag den 10. oktober. Løbet starter fra Chevron i Benløse og slutter i Sneslev forsamlingshus. Henning Jensen, Flemming Pedersen og Søren Jensen assisterer Verner, og det er helt sikkert, at der kommer et godt o-løb ud af dette team-work. Vel mødt den 10. oktober til o-løb hos MBO. (Se forkortede tillægsregler).

FIAT-løbet

Lørdag den 22. september kører vi det sidste åbne løb i år, så hvis nogle endnu mangler nogle points for at blive sønderjysk mester, er det bare med at møde op.

Vi starter fra FIAT forhandler Peter Kristensen i Vojens kl. 18, og der loves et godt og svært løb, hvor der overalt køres nærmeste vej uanset ar, også selvom det er igennem mandens have, eller over pløjemarken.

Lige ud og lidt til Vårst

Et af Nordjyllands mest velrenommerede og berygtede løb er i år af flere årsager flyttet på to områder. For det første datoen — for ikke at falde sammen med 5. afd. af DM. For det andet løbsområdet. Vårst og omegn får lov at hvile i år, og løbet ændrer derved navn til Lige ud og lidt »Norden-fjords«. Løbskortet er dog det samme (1316 Mariager), og deltagerne fra de sidste års juleløb ved, at området nord for Limfjorden byder på rige muligheder for god orientering.

Og så er der jo ikke længere til Hals end til Aalborg. På gensyn den 15. september.

O-kursus

Så er det tid for o-kursus igen. I år bliver det afholdt på de fire tirsdag aftener i september måned. Kursusledelsen består denne gang af Helge og Jens, Steen Lund vil stå som leder af de fire kursusløb og kortlæsningsøvelser, som vil blive arrangeret efter at teorien er indlært. Tilmelding og oplysning (også for folk fra andre klubber) sker hos Jens Rønne, tlf. (01) 918312. Kurset vil foregå i klublokalerne i Rødovre.

RMK-løbet

Til vor afdeling af KT den 6. oktober skal der bruges en del kontroller. Tilmeld jer allerede nu hos Jan Løvgren.

Film

Angående filmfremvisning oplyser Jan Botwin, at den første tirsdag i hver måned er filmaften for resten af sæsonen. Der er allerede fremskaffet nogle af de skrappeste rally-film, så glæd jer til disse aftener.

6. september

Klubaftenen afholdes som sædvanlig i Håndværkerforeningen i Hersegade, og hvis jeg ikke tager meget fejl, så har Jørgen denne gang skaffet et par film, så kig bare op, vi er der ved 19.30-tiden.

17. september

Amager Motorsportsklub står som arrangør til AM-løbet, som er 4. afd. af vort klubmesterskab, så I må op af starthullerne igen, og nu haster det, da der kun mangler et løb efter dette, og husk, jeg holder stadig øje med jer, så det er bare med at komme af sted.

Operation Nordfalster, 5. afd.

DM/SM

Det er SAK en glæde igen i år at kunne indbyde alle landets orkørere til en dyst om Danmarks- og Sjællandsmesterskabet i orientering. Ved at lade klubbens traditionelle »Operation Nordfalster« danne rammen om arrangementet, håber vi at få arrangeret en værdig afdeling i det dejlige og svære terræn, vi har til rådighed.

En afdeling med orienteringen lagt ude i naturen.

Vi har indhentet mange private tilladelser, ligesom der nok også vil være »en klynge træer at køre udenom«.

Vel mødt på Falster den 8. september 1973.

P.S. Er der nogle, der kunne hjælpe med at holde kontrol den 8. september, så ring snarest til: Poul Jensen, tlf. (03) 83 60 04.

Søndag den 30. september

kan du allerede nu reservere til vore manøvre- og specialprøver. Denne gang er der nemlig lagt et stort arbejde i disse prøver, idet det ikke er rene manøvreprøver, men med et præg af rallyprøver, fordi nogle af vore prøver denne gang er lagt på skovveje. Derfor, husk at sende din anmeldelse i god tid, det bliver alle tiders prøver.

Gulf-trekantmatchen

Efterårssæsonen er for alvor i gang, og de fleste har fået rystet sommerferien af sig. Det kneb måske lidt med topformen i fjerde afdeling af Gulf-trekantmatchen hos AAS, men til den 15. september må alle være på mærkerne igen.

Sjette afdeling af trekantmatchen er samtidig det traditionsrige Champion-løb i SAMK. Ligesom sidste år er der start i Them, men løbsleder Bent Aggerholm er ganske tavs om løbsområdet. For SAMK-medlemmer gælder det om at komme godt ud af starthullerne, hvis vi skal holde vor position som næstbedste klub af de tre i samarbejdet. AAS møder med garanti talstærkt op den 15. idet løbet er afdeling af deres klubmesterskab, men det gælder i øvrigt også for SAMK.

Sommerferien er forbi

og en af de begivenheder i vor klub, som har interesse, udover den kreds som modtager SAMS-NYT, er Rønø or-løb, som er tællende til 6. afd. af SJM. Ar efter år møder vi op i stort tal netop til dette løb, og det er vel fordi vi ved, kvaliteten er i orden, det garanterer Rønø & Co. også for denne gang, og her har vi hans egen karakteristik af løbet:

Debutanter: Et let løb alle kan komme igennem og samtidig få en sjov aften. Begynder: Et nogenlunde let løb med gode muligheder for at tabe et par skilte. Junior: En blanding af let og svært. Skulle nogle komme hjem uden straf, vil det undre løbsledelsen. Senior: Som junior, dog med et par ekstra etaper, der giver garan-

ti for, at ingen kommer hjem uden straf (heller ikke Henning og Kurt).

Løbet starter fra Metro i Havn-bjerg. Mød nu op i stort tal, vor kasserer vil så gerne betale store løbsregninger til DAU. Skulle Rønø være lidt forvirret på løbsaftenen, så henvend jer bare til fru Helga, hun plejer at bevare roen.

Så går det løs på Stevns igen!

Forberedelserne til vort årlige og traditionsrige Stevnsløb har allerede været i gang i lang tid. Og jeg kan love jer, at det bliver et løb af den gode, gamle Stevnsløb-slags. Vi har fundet en masse nyt terræn, som vi vil forsøge at få jer til at køre vild i. Der vil blive søgt godt for sen./jun., kan jeg godt love. Vi regner med at se mange af jer i Stevns Motoklub den 1. september, så se at få skrevet anmeldelsen eller ring, du kan nå det endnu. Og endnu en grund til, at du skal ud at køre Stevnsløbet 73: Det slutter ikke i Højrup (af hensyn til SAK'kerne og andre sydfra), så det er ikke en undskyldning for ikke at stille op. Vel mødt den 1. september.

Velkommen hjem fra ferien!

O-kursus afholdes onsdagene 12., 19. og 26. september. Stedet meddeles senere.

Bakkeløbet køres som sædvanlig på området ved Sophienholmbanen, der bliver 6—7 gode stubmarksprøver. Hvis du har lyst til at gi' et nap med, så ring til Heinz, (03) 17 98 30, og få straks tildelt en opgave. Tillægsregler og oplysninger kan rekvireres på samme telefonnummer.

Klubaftenerne er startet igen i vort klublokale på Telefonvej i Søborg. Se i øvrigt klubbladet.

Københavnerturneringen starter med løb hos MK 61 den 3. september 1973, husk at melde jer til her, da vi gerne vil blive mellem de allerbedste i år.

Lørdag den 25. august

Opel Mini Rally. Dette løb er 3. afd. af KM i Mini Rally. Løbet arr. af KOMO. Søndag den 2. september: Lukkede manøvreprøver.

Lørdag den 22. september afholder KOA pålidelighedsløb. Dette løb er en afd. af femkampen 1973 og samtidig 7. afd. af KM i or-løb.

Alle tirsdage: Abent hus i klubhuset på Køgevej 63.

Alle torsdage: Bankospil på rest. Fjordvilla kl. 19.30.

Tour de VW

Så er vi igen klar til at køre Tour de VW den 29. september. I lighed med sidste år er løbet lagt i åbent terræn (dvs. ingen skov!), og vi har bestræbt os på at lave et regulært løb af passende sværhedsgrad og længde. Første start går kl. 18.00, hvor det er ved at være mørkt, så alle har samme betingelser. Løbet er tællende til orcup, og vi har i år masser af ekstrapremier, dæk, autoradio m.m., så vi regner med stor deltagelse.

Klubaften tirsdag d. 11. september Vi har stadig klubaften den anden tirsdag i hver måned hos SMC, Østerbrogade 125, kl. 19.30. Denne gang skal vi høre noget om, hvordan man kører rally. Som sædvanlig er der også kaffe og masser af øste- og spegepølseadder for kun 5,— kr. pr. mand. Gæster fra andre klubber er velkomne.

reddede week-enden

Det spændende opgør i klassen for de hårdt tunede gruppe 2 vogne mellem NSU-køreren Leif Pedersen og Erik Høyer var næsten det eneste, der holdt modet oppe hos tilskuerne til årets største banesports-arrangement på Ring Djursland. De øvrige klasser var ikke altfor ophidsende, og en afdeling af EM for Formel Ford en langtrukken affære. Til gengæld var 3-timers løbet lørdag aften en succes – måske kan sådanne løbsformer skabe fornyet interesse for banesporten.



◀ Formel 3 var ment som hovedløbet ved årets Grand Prix. Her er Conny Andersson foran Randy Lewis – de to var simpelthen en klasse bedre end resten af feltet.

▲ Leif Pedersen foran Erik Høyer, Benny Hall og Jens Erik Molgaard i et af de fantastiske spændende heat for gruppe 2 vognene.

►► I år havde Ring Djurslands traditionelle to-dages arrangement fået tildelt den officielle betegnelse »Grand Prix Danmark«. Det forpligter, og for at leve op til kravene havde banejer Rene Koors sat en masse ting igang. Gennem pressen var det faktisk lykkedes at give det indtryk, at tilskuerspladserne ville blive omdannet til et veritabelt tivoli med luftgynger og karruseller, med dansetelt — »og kulorte lamper«. Og med det amerikanske Cowboybukse firma Wrangler som hovedsponsor havde vi sat næsen op efter både pigegarde og hornorkester efter bedste Texas-monster, men alle anstrengelserne mandede kun ud i et øltelt, et par polsevogne og en militærhelikopter, der brugte en time af publikums tid om lørdagen til at hverve proselytter til forsvaret.

Derimod havde man fået trommet nogle store og gode felter sammen. Uu over hovedattraktionen, Formel 3, var der gjort plads til både en afdeling af Europamesterskabet for Formel Ford og en afdeling af det danske mesterskab for samme klasse. Det må skabe respekt for banejerens vilje til at vise serios motorsport, omend det ikke var altfor spændende at se alle disse — for den menige danske tilskuer fuldstændigt ukendte — køre hamre banen rundt først 20 og derefter 25 omgange.

Til gengæld blev 3-timers løbet lørdag aften for gruppe 1-vogne, Ford Mexico og Volvo både publikumsmæssigt og sportsligt en succes. Det var anden gang banen var ramme om sådan et arrangement, og man havde tydeligvis lært af de problemer, der optrådte sidste år.

Fantastisk jævnbyrdighed

Alligevel var det »årets klasse«, de hårdt tunede gruppe 2 vogne, der

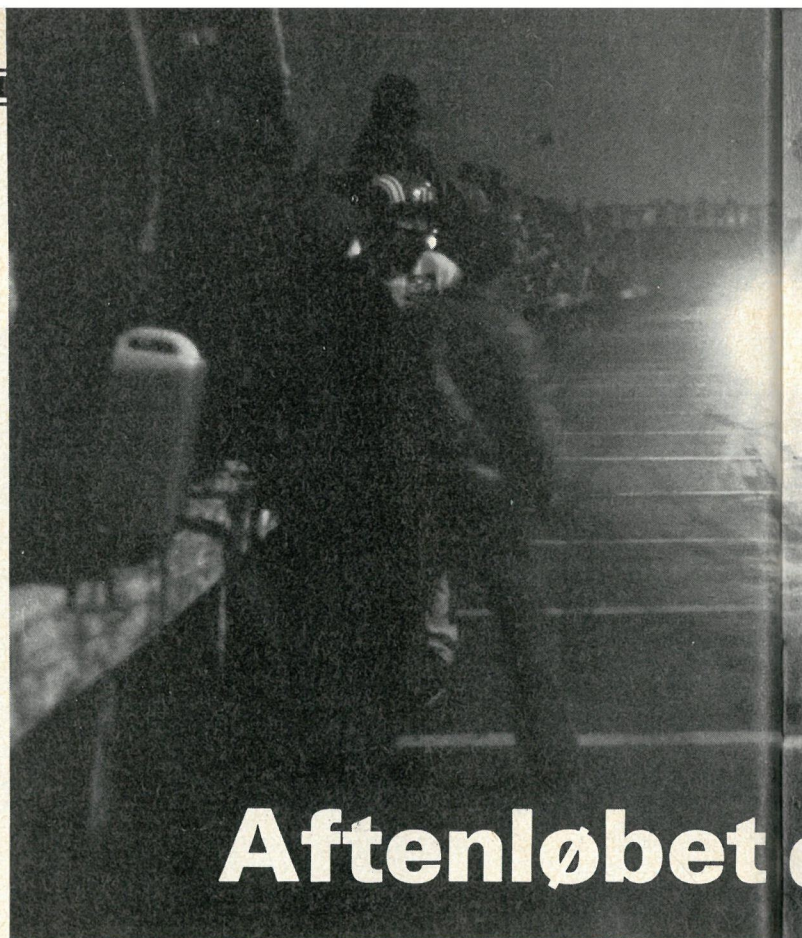
gav de største oplevelser og i glimt viste, hvad motorsport på de danske baner kunne være, hvis man ville gøre noget for at skabe det nødvendige miljø i stedet for at drukne køre og sponsorer i reglementer, protester og mistænkeliggørelse.

Det var selvfølgelig de to topfavoritter i DM-kampen, Erik Høyer og Leif Pedersen, der stod for underholdningen. Leif Pedersen var bedst fra start, selvom han endnu ikke har fået sit indsprøjtningssystem monteret, og Erik lod ham beholde føringen til sidste omgang, hvor han lod Escortens BDA motor trække ud til den absolutte grænse og gik forbi ned ad langsiden. Leif Pedersen hang på og han forsøgte en udbremsning ved indgangen til Valvoline-svinget, men sådan leger man ikke med Erik — NSU'en kom for langt ud, før den »kom om hjørnet«, og Erik Høyer fik lige netop næsen en håndsbredde foran på målstregen. Det var en fantastisk demonstration af Escortens styrke. Efter den tur skilte den engelske mekaniker motoren ad — for lige at være helt sikker på, at den ikke havde lidt overlast.

Søndagens to heat levede ikke op til disse spændingsmættede øjeblikke. Erik Høyer tog sig af sejren med Leif Pedersen på en lige så sikker andenplads. Dog var der god kamp om de følgende placeringer mellem Benny Hall (Clubman) og Jens Erik Mølgaard (Cooper S).

Nu også en Capri-klasse

Team BMW har som bekendt trukket sig ud af motorsporten efter Sven Engstrøms udelukkelse, så den store gruppe 1 klasse var denne gang helt overladt til de tre 3-liters Ford Capri. Det lignede næsten



Aftenløbet

en mærke-klasse. Af hensyn til deres eventuelle deltagelse i 3-timers løbet om aftenen blev DM-kampen for disse vogne afviklet med to heat lørdag. Aage Buch Laren, hvis vogn nu er malet sort, startede bagest efter en problematisk træning, og han satsede hårdt. På seks omgange kørte han sig hele vejen op til en tredjeplads, men så kunne de skrøbelige racerdæk ikke mere — begge baghjul punkterede! Det medførte en del diskussion om grundlaget for tildeling af kalkuleret tid, og vi er derfor endnu en gang i den situation, at det 10 dage efter løbet ikke er til at få at vide, hvem der blev nummer to. Førstepladsen var der imidlertid ingen tvivl om: Poul H. Pedersen var meget sikkert kørende, og efter Aages uheld kunne ingen røre ham.

Rigtige racervogne

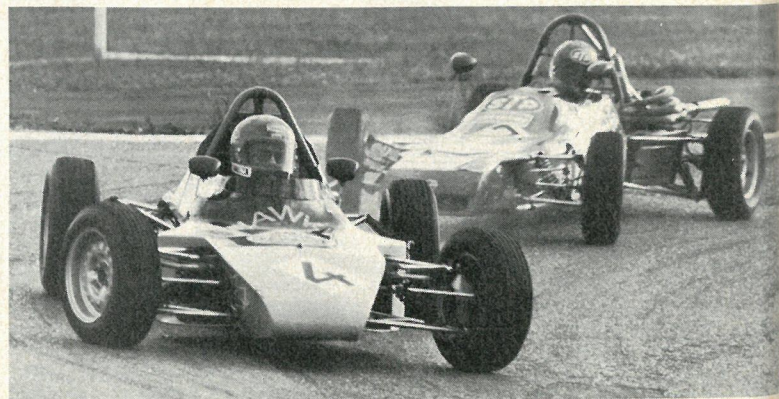
Hovedattraktionen ved dette års Grand Prix skulle altså være 2 gange 10 omgange for et internationalt Formel 3 felt på 19 vogne, hvoraf de fleste dog var svenske. Det blev da også et par udmærkede heat,

og det er naturligvis altid inciterende at se og høre rigtige racervogne, men med kun en enkelt dansk deltager har det næppe så meget tag i publikum, at det kan bære et to-dages arrangement i den udformning.

Jac. Nellemann måtte lade sig nøje med en fjerdeplads sammenlagt 18½ sek. efter så kendte navne som Randy Lewis, Conny Andersson og Ulf Svensson — et meget pænt resultat i betragtning af, at hans motor netop stod for hovedreparation. Opgøret mellem de to forreste ville han dog aldrig have haft mulighed for at blande sig i, dertil er de for stærke og erfarne. De viste meget tæt kørsel og løb hver af med en heat-sejr, men sammenlagt var amerikaneren Randy Lewis altså hurtigst (— det er måske fordi han bruger Wrangler bukser lige som Verdensmesteren Jackie Stewart?)

Danmarks mester uden at deltage

Dagens mand i Formel Ford deltog slet ikke — Jac. Nellemann kunne stå som tilskuer i ryttergården og hjemtage DM og Texaco Cup, fordi



MÅNEDENS LØBSKALENDER

25-26/8	Jyllands Ringen	Danmark	Asfaltbaneløb
25-26/8	Hockenheim	Tyskland	EM for GT-vogne
26/8	Rodby Karting Ring	Danmark	Karting
26/8	Pergusa	Italien	EM Formel 2
26/8	Nivelles	Belgien	Interserie
27/8	Brands Hatch	England	Formel 5000
29/8-2/9	Rallye Baltic	DK/S/D	EM for køre
30/8-1/9	Rally San Martino	Italien	EM for køre
1-2/9	Korskrobanen	Danmark	Jordbaneløb
1-2/9	Ring Knutstorp	Sverige	Formel 3
1-2/9	Nürburgring	Tyskland	EM for 2-liters vogne
1-2/9	Paul Ricard	Frankrig	EM for standardvogne
2/9	Katowice	Polen	Speedway, VM-fin.
2/9	Salzburgring	Østrig	EM Formel 2
2/9	Monza	Italien	EM for GT-vogne
2/9	Estoril	Portugal	Interserie
2/9	Grindsted	Danmark	Karting DM
8-9/9	Norising	Tyskland	EM Formel 2
8-9/9	Oulton Park	England	Formel 5000
9/9	Monza	Italien	VM Formel 1
9/9	Nisseringen	Danmark	Jordbaneløb
9/9	Bilka Festival-løb	Danmark	Karting
12-16/9	Østrigs Alperally	Østrig	VM for mærker
14-24/9	Tour de France	Frankrig	EM for GT-vogne
15/9		England	Par-fin. VM Speedway
16/9	Ring Djursland	Danmark	Asfaltbaneløb
16/9	Kbh. Go-kart bane	Danmark	Karting DM
16/9	Albi	Frankrig	EM Formel 2
16/9	Osterreichring	Østrig	EM for 2-liters vogne
16/9	Imola	Italien	Interserie
19/9	Oslo	Norge	VM-fin. 1000 m
22-23/9	Velocidad		VM Road Racing
23/9	Vestsj. Go-kart ring	Danmark	Karting 3-ldsk.
23/9	Mosport Park	Canada	VM Formel 1
23/9	Silverstone	England	EM for standardvogne
23/9		Jugoslavien	VM-fin. Moto-cross



Mørkekørsel, hektisk pitarbejde — der var virkelig høj stemning både på tilskuerpladserne og blandt mand-skaberne. Her er Mette Kruuse klar til at bytte plads med Elleman Jakobsen.

ten succes

Thorkild Thyrring kun blev nr. 2 efter Per Sørensen. Dermed kunne ingen nemlig opnå points nok til at slå Jac. Nellemann.

Det kunne ellers være blevet en spændende klasse til de sidste løb, og Thorkild Thyrring havde da også ofret alle sine sparepenge på en ny motor, som i Ole Ingemanns prøvebænk om torsdagen viste ikke mindre end 107 hestekræfter. Da man lagde den i vognen natten til fredag lykkedes det imidlertid en eller anden søvrig mekaniker at få forbyttet slangerne til oliekoeleren, så da de startede motoren pumpede den al olien ned i bundkarret i stedet for frem til lejerne, og dermed var den krumtapaksel færdig med at se godt ud. Ved ihærdigt arbejde lykkedes det at få vognen klar til lørdag, men da den nu manglede mindst 10 hk, havde Per Sørensen let spil.

Thorkild Thyrring blev endvidere sammen med Jørgen Ørsum udtaget til deltagelse i søndagens to heat af EM for Formel Ford, men da der overhovedet ingen chance var for, at motoren kunne holde til 45 opslidende omgange, blev det til kun én dansker i det internationale selskab, og han havde absolut ingen muligheder for at gøre sig gældende. Afdelingen blev meget suverænt vundet af østrigeren Gerhard Irsa.

Spændende 3-timers løb

De to mærkeklasser blev kørt ind imellem som boller på suppen, og de bliver sikkert aldrig andet end netop pauseunderholdning. Umiddelbart kan det måske være meget »morsomt« med den brutale kørsel,

som specielt de svenske Volvo-deltagere i den skandinaviske Cup tegner sig for, men rent sportsligt er det lidet udbytterigt. Og Mexico-

erne lider endvidere af den skavank, at der er så lidt krudt i dem, at de praktisk taget ikke kan overhale hinanden.

På den baggrund kan det måske virke lidt selvmodsigende, at det netop blev de to mærkeklasser, der kom til at dominere 3-timers løbet. Det har flere årsager: For det første kan sådan et arrangement virkelig komme til at leve på den stemning, der opstår som følge af mørkekørsel, hektisk pitarbejde, dygtig speakertjeneste og måske ikke mindst ol-telt med videre. For det andet viste det sig igen, at grp. 1 vognene var alt for skrøbelige til så lange løb (det kan måske skyldes, at de er altfor hårdt »tunet«?), så med de mange pitstop for disse vogne var man hurtigt på det rene med, at de i hvert fald ikke havde chancer i opgøret.

Det var straks vanskeligere med Volvoer og Mexicoer, fordi de sidstnævnte havde fået et forspring for at stille vognene nogenlunde lige. Mexicoerne havde kørt 6 omgange, da resten af vognene blev startet, og derefter varede det en rum tid, for man kunne gøre sig noget indtryk af, hvem der havde de bedste chancer for at køre sig ind på »de førende vogne«, som speakeren stadig kaldte første Mette Kruuse/Elleman Jakobsen, så Aage Buch Larsen/Erik Høyer og senere, da pitarbejde havde forrykket alle stillingerne i lang tid, John Sørensen/Torben Hasfeldt, uanset beregningerne viste, at hvis Volvo-

erne og gruppe 1 vognene fortsatte med samme hastighed, ville de slå Mexicoerne stort. I den situation kan man dårligt tale om en »forenede vogn«.

Derfor kan det efter vor mening undre, at det kom som en overraskelse for de fleste i pitten, at det »pludselig« var en svensk Volvo kort af Göran Sällström/Ulf Granberg, der lå i spidsen. Det blev den så i øvrigt ved med resten af løbet, og selv om den lod temmelig udsidt på det sidste, var de 181 omgange en stralende præstation med den hårdtpumpede 170 hestes motor. John Sørensen og Torben Hasfeldt måtte sa nøjes med en bekvem andenplads med 178 omgange trods et dækskift to omgange før tiden udløb.

Aage Buch Larsen/Erik Høyer sluttede på fjerdepladsen efter Lars V. Jensen og Bent D. Olsen (også Mexico); begge hold havde været banen rundt 177 gange. Derefter fulgte endnu 3 Mexicoer, og først på syvendepladsen kom den eneste tilbageværende gruppe 1 vogn, Preben Kristoffersens og Poul H. Pedersens 3-liters Capri.

Mange tilskuere blev til løbet var overstaet, og korerne havde fået overrakt præmier, og det var vort generelle indtryk, at publikum fandt det som en spændende og afvekslende måde at arrangere motorløb på. Det var altså 3-timers løbet mere end noget andet, der kunne berettigede til betegnelsen dansk Grand Prix.



▲ Göran Sällström og Ulf Granberg bytter her plads i den hårdtpumpede Volvo, som de vandt 3-timers løbet med.

John Sørensen og Torben Hasfeldts pitmandskab skiftede hjul på rekordtid to omgange før mål.



Det er de mange små detaljer, der gør Deres Fiat til noget særligt.

Sørg for, den bliv ved med at være noget særligt.

Med Fiat originale reservedele

FIAT

◄ I Formel Ford klassens DM-afdeling vandt Per Sørensen (forrest) over Thorkild Thyrring (bagved).

Femte sejr til Pescarolo og Larrousse og store chancer for Frankrigs første VM

■ Næstsidste afdeling af årets verdensmesterskab for sportsvogne, 6 timers løbet på Watkins Glen, blev en ny succes for Matra-holdet, og det forhen så sejrige Ferrari-team må nu se i øjnene, at franskmændene har en reel chance for at snuppe VM for næsen af dem i det sidste løb, 1000 km løbet i Buenos Aires 21. oktober.

har kun et enkelt 0, nemlig fra Targa Florio. Det betyder at de skal droppe 10 point for fjerdepladsen på Spa, for at få den egentlige stilling i dag, som altså er 127 mod 124. Ferraris næstdårligste resultat er 12 points, som i sidste løb kun kan forbedres med 8, hvis italienerne vinder dette. Det vil give Ferrari ialt 135 points, men dette er ikke

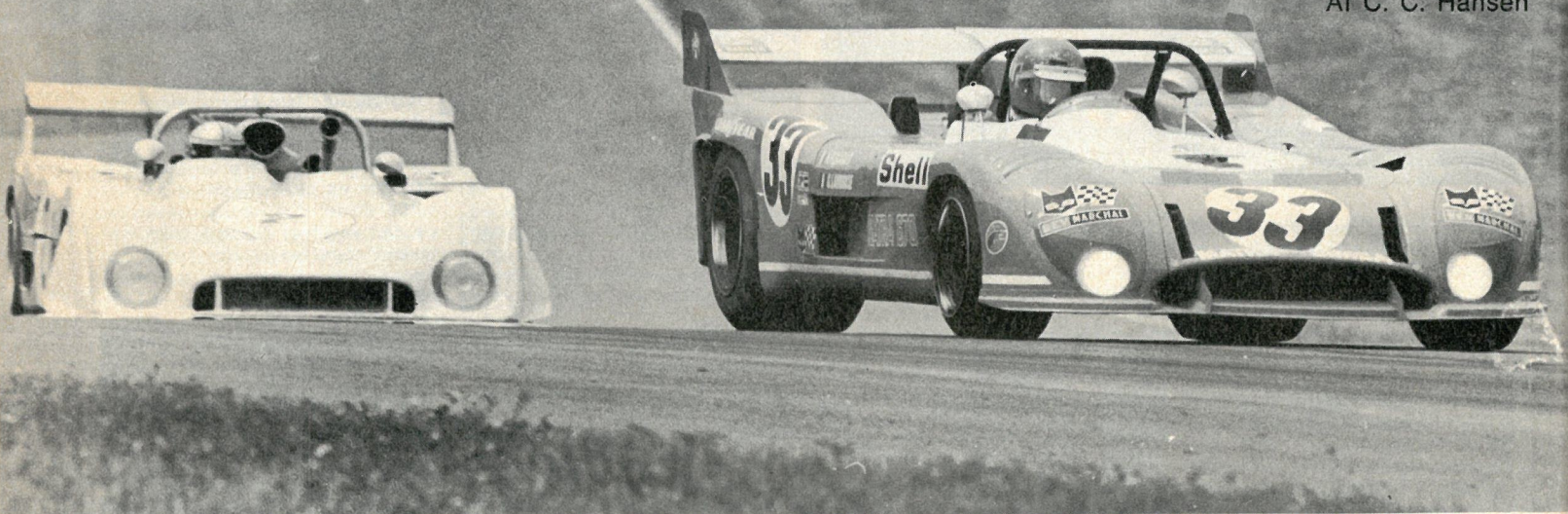


Man må fryde sig over disse imponerende felter af forklædte formelracere. Her er de efter mastervognen ved starten til 6-timers løbet.

VM for sportsvogne

Nu fører Matra-Simca

Af C. C. Hansen



Pointstillingen er nu, at Ferrari har 137 mod Matras 124, men dette afspejler ikke den virkelige situation, for af de 11 tællende løb skal fratrækkes de tre dårligste resultater. For Matra's vedkommende betyder det intet, for de scorede ingen points på Targa Florio, Nürburgring og Daytona, men Ferrari

nok til at holde Matra stangen, for blot en tredjeplads eller 12 points, vil give franskmændene sejren med 136 points. Så løbet i Argentina bliver altafgørende for hvem der skal tage årets VM-titel.

På Watkins Glen banen nord for New York demonstrerede Matra-holdet atter engang deres forblø-

fende overlegenhed. Ferrari-kørernes heroiske indsats resulterede i tider, der lå to sekunder bedre end sidste års bedste, men Francois Cevert/Jean-Pierre Beltoise pulveriserede denne rekord med en tid på 1 min. 42,27 sekunder. Det var 1,7 sek. hurtigere end Pescarolo/Larrousse's Matra og ikke mindre end to sekunder bedre end bedste Ferrari kørt af Merzario/Pace. De to andre Ferrari'er med Reutemann/Schenken og Ickx/Redman var endnu langsommere, og efter dem kom Gulf-Miragerne.

I starten af løbet var det dog Merzario, der tog føringen med et voldsomt tempo, der bragte ham og Pescarolos Matra mere end 22 sek. foran resten af feltet efter kun 10 omgange. Ickx lå nummer tre foran Cevert og Reutemann, men da en amerikansk nuller i en Corvette drejede ind for næsen af Ickx ganske pludseligt, stod belgieren på bremserne, undgik Corvetten, men

Den vindende Matra-Simca her ført af Henri Pescarolo foran John Watson, der sammen med Mike Hailwood besatte femtepladsen i deres Gulf Mirage.

blev ramt bagfra af Cevert, der mistede tre omgange i pitten med reparation af frontpartiet. Senere standsede Matra'en ude på banen på grund af en fejl i det elektriske system, og Pescarolo/Larrousse var nu ene om at klare de tre Ferrari'er. Det var heller ikke noget problem for det fantastisk stabile hold. De overhalede Merzario og trak fra de italienske vogne med et sekund pr. omgang, og da flaget faldt efter seks timers kørsel for deres femte VM-sejr i år, var de 2 omgange foran Ickx/Redman, der sluttede på andenpladsen efter Reutemann og Schenken var udgået med motorvanskeligheder. Pace/Merzario mistede tid på grund af en punktering, men sluttede på en sikker tredjeplads langt foran Derek Bell og Howden Ganleys Mirage M6. Femtepladsen blev besat af Hailwood og Watson i den anden Mirage, mens Mark Donohue og George Follmer tog sjettepladsen i en tre liter Porsche Carrera.



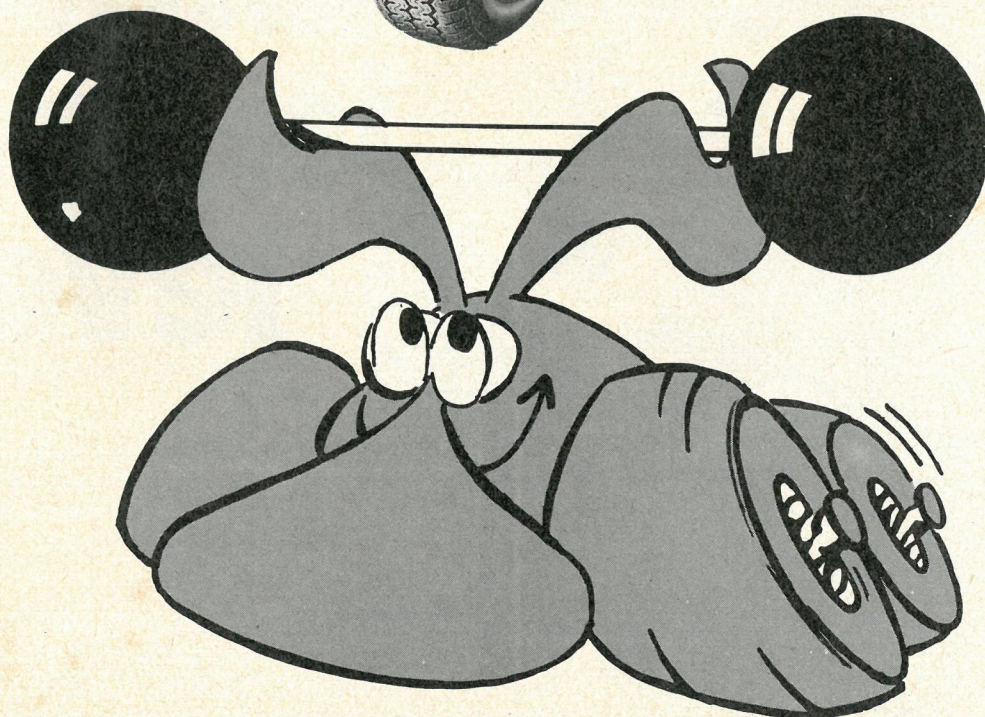
Der arbejdes intenst med at udbedre skaderne på Ceverts og Beltoises vogn efter sammenstødet med Ickx. Det kostede holdet tre omgange.

Dunlop Vejbider introducerer de ny.. stærke!.. Dunlop SP4 **-stål** radialdæk

Hvis De ønsker et virkeligt stærk radialdæk, er det det nye SP. 4 fra Dunlop, der er sagen. SP. 4 betyder en helt ny styrke i radialdæk. Stærkt på grund af stålbelte under banen, stærkt på grund af afrundede sikkerhedsskuldre. Også forbedret vejgreb i



vådt føre på grund af de enestående Dunlop "Aquajets". Ved bykørsel såvel som langturskørsel på motorveje giver Dunlop SP. 4 dæk de ekstra kilometre, bedre vejgreb og større sikkerhed, som De er vant til at forbinde med dæk, der bærer det berømte Vejbider navn fra Dunlop.



***SP4 - den nyeste forøgelse af Dunlop
Vejbider SP radialfamilien.***

Held i uheld

■ Ja, det er jo desværre ikke hver gang, man kan komme med lutter gode nyheder. Men sådan er det jo for os alle. Selv Jackie Stewart udtalte, da han efter sin 26. Grand Prix sejr blev interviewet om succesen: »Motorsport er som så mange andre sportsgrene præget af op- og nedture — den ene uge har man et godt resultat, og ugen efter bryder maskineriet sammen, og man udgår eller slutter langt nede i feltet. Man glæder sig i nuet, når ens resultater er tilfredsstillende, men man forventer aldrig det helt store, før det hænder«.

Efter Mallory Park, hvor jeg blev nr. 2, glædede jeg mig meget til mit første besøg i Irland. Om fredagen — to dage før løbet — tog vi til Mondello Park. Banen er, lige

bortset fra Jyllands Ringen, den korteste og mest snoede, der køres på i EM-kampen for Formel 5000. Den er kun 1,9 km lang, men der er 7 sving, og banen er kun 10 meter bred, så det siger sig selv, at en god træningstid er altafgørende; man får ikke mange chancer for at overhale endsige køre sig op.

Desværre regnede det om fredagen, så lørdagens formiddagstræning var altså afgørende for ens startplacering. Vi havde kun halvanden time til at sætte en god tid, og det viste sig hurtigt, at der skulle køres på tider omkring 54 sek. — et helt sekund under den absolutte banerekord!

Inden længe var de fleste af mine konkurrenter alle under 54 sek., mens jeg selv ikke kunne få en om-

gang ind under 54,4 sek. Da der kun var fire minutter tilbage, kørte jeg ud for at gøre et sidste forsøg. Jeg brugte en omgang til at varme bremsen og dæk op, for så på de sidste to omgange at presse alt hvad jeg kunne ud af min vogn og mig selv. Det blev til henholdsvis 53,8 og 53,6 sek., men det rakte alligevel ikke til mere end en syvendeplads og en startplacering i tredje række. Mellem de første 16 vogne var der kun 1,5 sek.

Jeg var ikke tilfreds med resultatet, og bad min mekaniker gå vognen efter i sømmene endnu en gang. Så viste det sig, at man ikke havde kontrolleret styretøjet siden sidste løb, og at forhjulene var 1½ grad ude af sporing.

Men den startplacering var jeg helt på det rene med, at jeg aldrig ville kunne komme forbi og vinde. Da vejret et kvarter før start så ud til hvad som helst, tog jeg chancen og fik monteret regnvejrslæk. Det samme gjorde Brett Lunger — han havde nemlig også haft problemer under træningen. Vi var begge fuldstændig klar over, at vore vogne ville være umulige at styre, hvis det holdt tørvejr.

Da starten gik, fandt jeg mig selv på en fjerdeplads efter det første sving, men det var vanskeligt at holde konkurrenterne på afstand på den tørre bane. Da halvdelen af løbet var kørt, kom regnen. Jeg lå da som nr. 12, men mine regnvejrslæk var nu så slidte, at de ikke havde den helt store virkning. Alligevel betød det, at jeg rykkede op til ottendepladsen. Den placering lykkedes det mig at holde resten af lø-

bet. Lunger sluttede som nr. 10.

Løbet blev vundet af Keith Holland med Guy Edwards på andenpladsen, og min holdkammerat Gijs van Lennep som nr. 3. Hvis regnen var kommet bare 10 omgange før, havde mine chancer været meget bedre, men skal jeg være helt ærlig, havde jeg faktisk ikke regnet med så meget held!

Næste løb var Silverstone den 5. august. Jeg testede om torsdagen på Snetterton med Frank Gardner, som har været en uvurderlig hjælp i arbejdet med at få vognen sat helt rigtigt op. Desværre brændte min motor sammen efter kun 6 omgange, og det var simpelthen umuligt at fremskaffe en ny til om søndagen, så det betød, at jeg for første gang i denne sæson var henvist til at være tilskuer til et F 5000 løb.

Imidlertid var det et ukristeligt regnvejr hele søndagen. Der lagde sig et centimeter tykt vandlag på langsiden, så samtlige kørere bestemte sig til ikke at starte — det ville simpelthen være umuligt at se den forankørende vogn, for ikke at tale om svinget for enden af langsiden, før det var for sent. Samtidig var vandlaget også så tykt, at vognene simpelthen sejlede afsted på de brede dæk — der er jo tale om hastigheder over 200 km/t på den hurtige Silverstone bane.

Så var heldet ikke med mig i Irland, kan man altså sige, at det var med mig på Silverstone, hvor jeg nu, da løbet ikke blev kørt, i det mindste ikke mistede points, og jeg ligger altså stadig som nr. 6 i kampen om Europamesterskabet for Formel 5000. ■

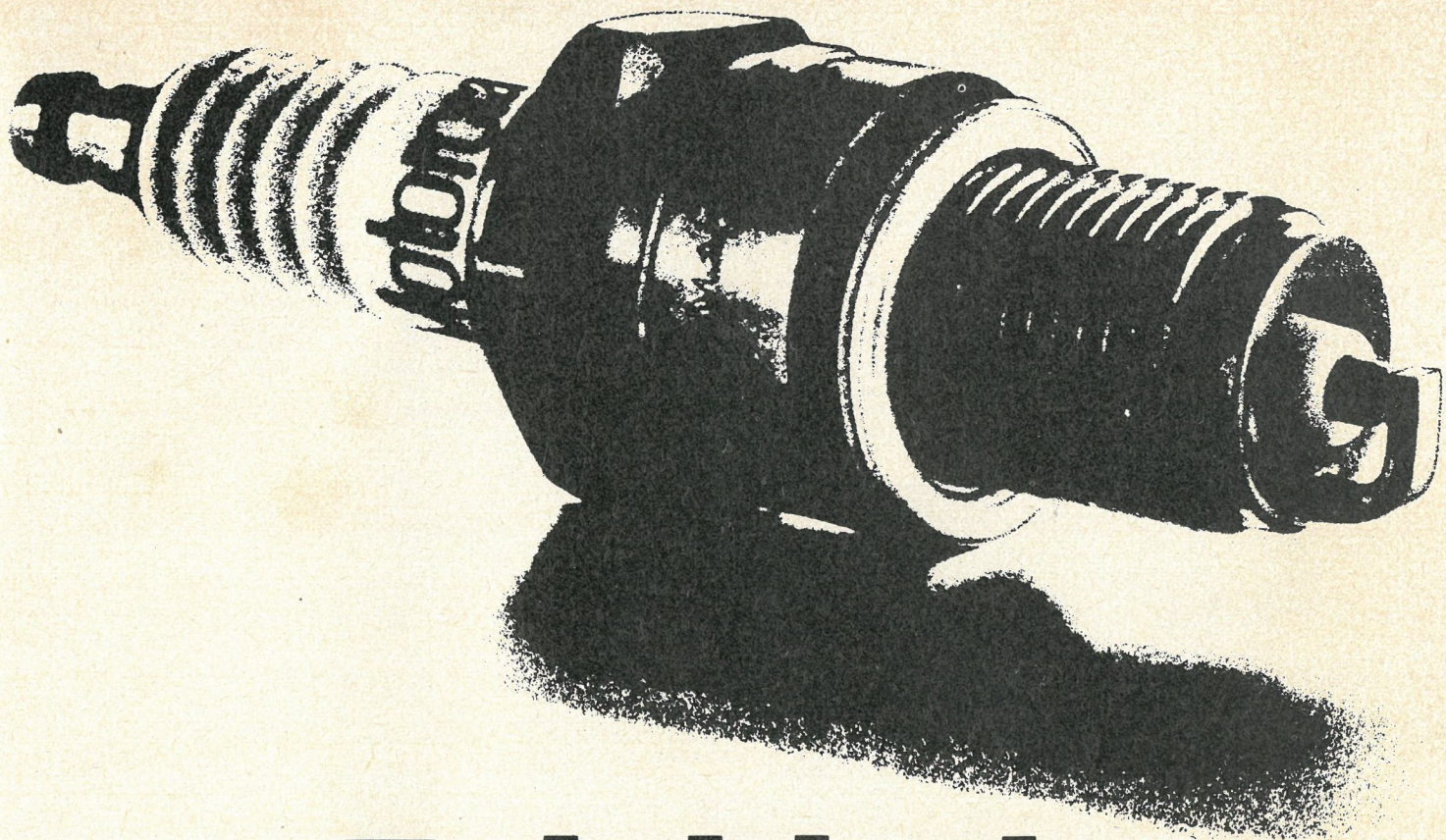


Duckhams:
langt/bedre

Motoren længe leve!

*Motorkøreren og Danmarks mesteren
Svend Engstrøm: »Jo stærkere man kører,
jo bedre skal motorolien være. Derfor
kører jeg altid med Duckhams.«*

Det kan dokumenteres, at Duckhams holder motoren i topform meget længe. Duckhams smører effektivt ved alle motortemperaturer. Og fordi den samtidig bevarer sin smøreevne længere, bliver olieforbruget væsentligt mindre. I England er Duckhams Q 20-50 den mest solgte blandt samtlige olier på markedet. Og mon ikke englænderne er verdens mest kræsne motorfolk?

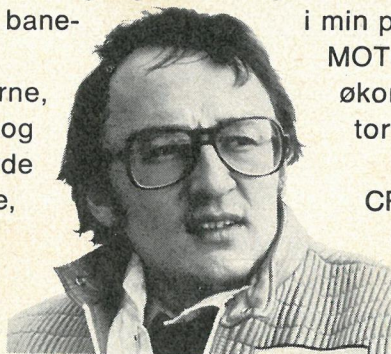


7 dobbelt Danmarksmester

Det er ikke nogen tilfældighed, at der har siddet MOTORCRAFT tændrør i Erik Høyers vogn de 7 gange, han har vundet det danske mesterskab i baneløb for standardvogne.

Når man kæmper om topplaceringerne, lærer man at sætte pris på pålidelighed, og man lærer at sørge for, at motoren kan yde sit allerbedste lige til den yderste grænse, og derfor kan det rigtige valg af tændrør være afgørende.

»Man må stole på sig selv som kører«, siger Erik Høyer, »og man må



stole på materiellet, blandt andet tændrørene – så jeg bruger altid MOTORCRAFT tændrør. Det gælder også i min private vogn til daglig kørsel. Her betyder MOTORCRAFT tændrør en forbedret benzinekonomi, intet startbesvær og en sikker motorydelse både på motorvej og i tæt trafik«.

De skulle også forlange at få MOTORCRAFT tændrør monteret, næste gang De skifter tændrør. Det er ganske vist ikke sikkert, at De bliver Danmarksmester af den grund – men De bliver i hvert fald bedre kørende.

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



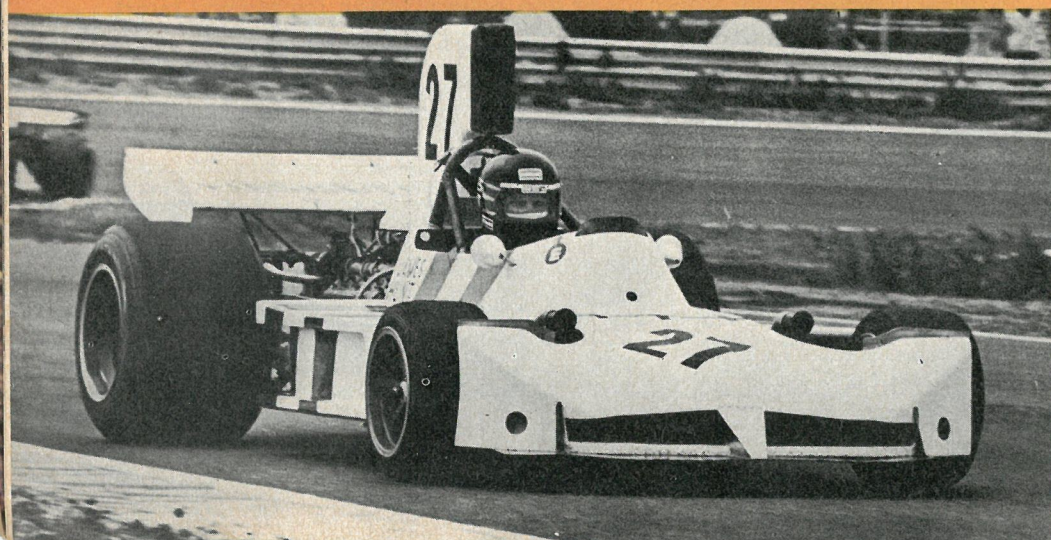
Reservedele, der gør biler bedre kørende.



Jackie Stewart og François Cevert besatte de to første pladser på Zandvoort. Banen byder, som man ser, på meget fine tilskuerforhold.

Suveræn Tyrrell-triumf

Af Carl. Chr. Hansen – Fotos: Frank Jerichau



■ GP-sportens come-back til den dejlige Zandvoort bane blev ikke den succes, man havde håbet på. Ganske vist vandt Jackie Stewart sin 26. Grand Prix sejr, men denne fantastiske rekord blev helt overskygget af en tragisk dødsulykke, der kostede den 25-årige englænder Roger Williamson livet.

Følgerne af denne ulykke og især de pågældende officials chokerende passivitet under redningsarbejdet, hvor David Purley spillede en heroisk rolle, kan ikke overskues, da de voldsomme dønninger endnu ikke har lagt sig.

◀ James Hunt er et nyt talent i F1. Han kørte fremragende og sluttede som nr. 3.

Zandvoort banen var vært for Hollands GP sidste gang i 1971, hvor Ickx og Rodriguez udkæmpede en historisk duel i silende regn. Sidste år blev løbet aflyst, da hverken kørerne eller CSI ville godkende banen til Formel 1. Siden da har arrangørerne investeret knapt 4 millioner kr. i baneforbedringer, hovedparten betalt af Marlboro, og resultatet blev hilst med glæde af alle implicerede.

Den gamle pitbygning er revet ned og erstattet af en to-etagers bygning, der er trukket et par meter tilbage fra banelegemet, således at der nu er rigelig plads på selve pitstrækningen. En del af byggeriet var dog ikke færdigt, fordi man hav-

de koncentreret sig om selve banelegemet. Her var der flere steder lavet større afkørselsarealer i svingene, opsat kilometervis af autoværn og nogle meget høje og tilsyneladende stærke sikkerhedshegn til beskyttelse af publikum. Et helt nyt sving er blevet konstrueret på den hurtige strækning efter Tunnel Øst, hvor Piers Courage blev dræbt i 1970. Det hedder Panorama-svinget og består i virkeligheden af to sving, nemlig en meget skarp højrekurve efterfulgt af en venstrekurve. Begge gennemkøres i andet gear og er ikke særlig inspirerende, og deres eneste formål er da også at nedsætte hastigheden på denne strækning.

En af Europas bedste baner

Alle disse ændringer har dog ikke ødelagt noget af Zandvoorts særpræg. Den er efter vor opfattelse stadig en mønstermodel på, hvordan en motorbane skal bygges. Der er langsomme, snævre og vanskelige kurver blandet med forrygende hurtige sving, der sorterer færene fra bukkene, og hele den 4,2 km lange bane løber op og ned i det bakkede klitlandskab, der giver tilskuerne nogle af Europas bedste oversigtsforhold. Det er tilmed de billigste, for en almindelig billet koster kun knapt 22 kr., og det kan man ikke se Grand Prix for andre steder.

Selve Zandvoort er en berømt ba-

deby, der syder og koger af atmosfære og stemning i GP-dagene. Alle butikker har åbent til langt ud på natten, og der drikkes, spilles og festes, akkompagneret af et enormt festfyrværkeri på stranden lørdag aften.

Alt dette og den relativt korte afstand til Zandvoort gør løbet til favorit hos danske GP-entusiaster, hvis antal var større end vi nogen sinde har set tidligere.

Grand Prix feltet til denne 10. afdeling af VM var trods massesammenstødet på Silverstone 14 dage før stort set det sædvanlige. En bemærkelsesværdig undtagelse var dog, at Jacky Ickx ikke havde nogen bil. På baggrund af Ferrari B3

Startopstillingen:

6 - CEVERT Tyrrell Ford 1 m. 20,12 sek.	5 - STEWART Tyrrell Ford 1 m. 19,97 sek.	2 - PETERSON John Player Special 1 m. 19,47 sek.
10 - REUTEMANN Brabham Ford 1 m. 20,59 sek.	7 - HULME McLaren Ford 1 m. 20,31 sek.	
24 - PACE Surtees Fina 1 m. 21,02 sek.	27 - HUNT March Ford 1 m. 20,70 sek.	8 - REVSON McLaren Ford 1 m. 20,60 sek.
17 - OLIVER Shadow Ford 1 m. 21,23 sek.	20 - BELTOISE Marlboro BRM 1 m. 21,14 sek.	
11 - W. FITTIPALDI Brabham Ford 1 m. 21,82 sek.	19 - REGAZZONI Marlboro BRM 1 m. 21,58 sek.	21 - LAUDA Marlboro BRM 1 m. 21,43 sek.
25 - GANLEY Iso Marlboro 1 m. 22,10 sek.	28 - VON OPEL Ensign Ford 1 m. 22,01 sek.	
14 - WILLIAMSON* STP March 1 m. 22,72 sek.	12 - HILL Shadow Ford 1 m. 22,50 sek.	1 - E. FITTIPALDI John Player Special 1 m. 22,24 sek.
26 - VAN LENNEP Iso Marlboro 1 m. 22,95 sek.	22 - AMON Tecno 1 m. 22,73 sek.	
15 - BEUTTLER STP March 1 m. 24,45 sek.	16 - FOLLMER Shadow Ford 1 m. 24,14 sek.	18 - PURLEY March Ford 1 m. 23,09 sek.
	23 - HAILWOOD Surtees Fina	

* Startede dog bagest, da han mødte for sent til start.

En Grand Prix start sanses med hele kroppen - Det er lyd, lugt, synsindtryk og en direkte fysisk fornemmelse - simpelthen en fantastisk oplevelse, når de mange tusinde hestekræfter slippes løs. Her blev rækkefølgen Ronnie, Stewart, Pace, Cevert, Hulme og Hunt.



Suveræn Tyrrell-triumf

▷ modellens hidtil skuffende præstationer valgte italienerne at droppe både det hollandske og det tyske GP. Ickx måtte derfor nøjes med tilskuerrollen, som han nød fra McLaren-pitten! Graham McRaes kørsel på Silverstone med den anden ISO-Marlboro var ingen succes, og til dette løb var vognen udlånt til den lokale helt Gijs van Lennep, der kun én gang tidligere har kørt Formel 1 løb, nemlig på samme bane for to år siden. Gijs fortalte, at motoren trak så dårligt, at han var 15 km/t langsommere end de bedste på langsiden, og selv om konstruktøren John Clarke havde foretaget en række modifikationer, der bl. a. bestod i en ny næsesektion og placering af kølerne midt på siden af vognen, var den dog væsentlig mindre stabil igennem de hurtige sving end konkurrenterne. Ikke desto mindre blev den sikre hollænder belønnet for sin flotte indsats med en sjetteplads og et VM-point. Det var iøvrigt første gang en af Frank Williams egne vogne har fået point.

I pitten bemærkede man endvidere, at Shadow teamet nu er blevet noget bedre organiseret og har tre vogne til rådighed for køerne, samt at Chris Amon havde både Alan McCall Tecnoen og den nye Gordon Fowell model til sin rådighed. Han brugte den første i løbet, men var iøvrigt lige utilfreds med begge, da Tecnos 12 cylindrede boxermotor skønnes at have ca. 60 hk mindre end Fords V8 Cosworth.

På Stewarts, Hulmes og Laudas vogne kunne man se en interessant sikkerhedsforanstaltning, nemlig en iltblæser monteret ved cockpittet med slangeforbindelse til kørerens hjelm. Dette skyldes at en brandsikker køredragt nødvendigvis må

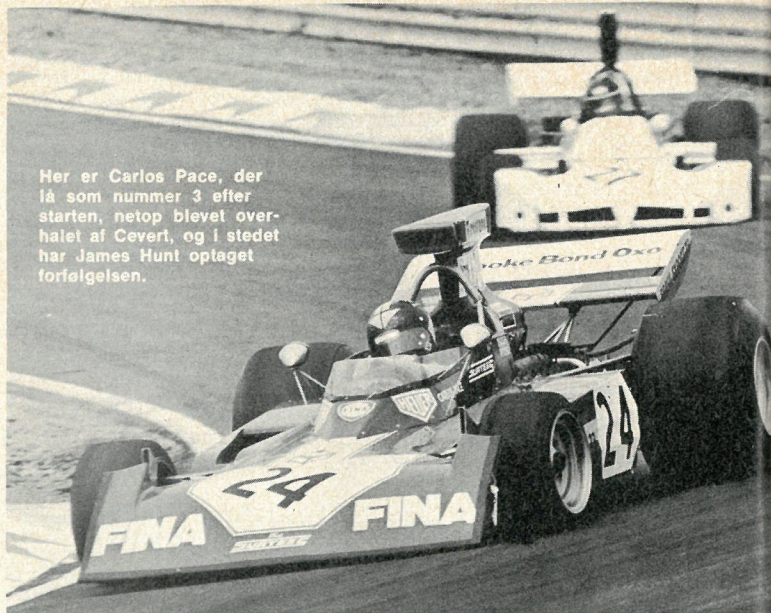
suppleres af et ilttilførselssystem for at være fuldkomment. Det viste sig nemlig ved obduktionen af Jo Siffert, at han var blevet kvalt af iltmangel, som følge af branden.

Fredagstræningen var en våd affære med silende regn fra morgen til aften. Men bortset fra Denny Hulme, der hader regn, var alle klar til at køre, og der var snart en hektisk aktivitet på banen og i pitten. Firestones regnvejrslæk er en klasse eller to bedre end Goodyears, og det drog BRM-kørerne Clay Regazzoni og Niki Lauda fordel af, og de satte bedste og næstbedste tid fulgt af Chris Amons Tecno, der også kørte på Firestone.

Grimt uheld for Fittipaldi

Dagen efter var vejret fint og hastigheden steg ganske væsentligt. Den tidligere rekord stod til Jacky Ickx fra 1970 på 1 min. 19,2 sek., men grundet det nye Panorama-sving kom ingen ned på denne tid. Til gengæld var gennemsnitshastigheden for hurtigste mand, Ronnie Peterson, en anelse højere, da banen er blevet forlænget til 4,226 km, og Ronnies tid på 1 min. 19,47 sek. svarede til 191,4 km/t.

Den svenske JPS-kører er uden tvivl verdens hurtigste GP-kører. Dermed være ikke sagt, at han er den bedste, for mens han evner at



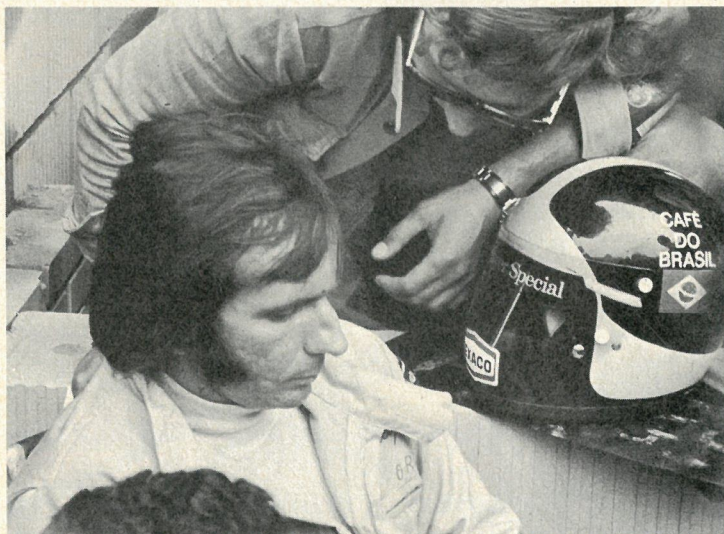
satte en superhurtig tid på en enkelt omgang, synes det at knibe med at holde tempoet i det lange løb. Men Ronnie var i hvert fald så farverig og frygtløs som nogensinde, da han smed sin sorte Lotus rundt i de hurtige kurver. Ikke mindre nervepirrende var det at se Jac-

videre sin opfattelse af dette mærke. I hvert fald er både BRM og Surtees køerne pinligt berørt over den unge englænders fart. Rikki von Opel kørte meget pænt i sin Ensign, som man vil se af startopstillingen, men det viste sig søndag morgen, at der var et brud ved en af de fremadrettede stræbere til baghjulsophænget, så vognen måtte desværre trækkes ud.

Mod slutningen af træningen blev man vidne til et grimt uheld, der satte et stort spørgsmålstegn ved værdien af autoværn. Som bekendt var det køerne, der gennemtvang brugen af dette på Zandvoort, hvor man tidligere har anvendt trådhegn, men da Emerson Fittipaldi ramte dem med over 200 km/t i svinget, der fører ind på langsiden, var der en og anden, der blev klar over disse jernstakitters begrænsning. Lotus'ens venstre forhjul brød sammen og brasilianeren ramte autoværnet med uhyggelig kraft. Vognen blev smadret totalt, og den ene indenbords forhjulsskivebremse blev vredet rundt og klemte Emersons fod fast. Hailwood, Hill og en tilstedeværende Tyrrell-mekaniker fik ham dog ud af vraget. En senere undersøgelse i Grand Prix Medical Unit viste at intet var brækket, men foden forstuvet. Den anden Lotus blev herefter gjort klar, og Emerson kørte nogle omgange. Han kvalificerede også denne vogn til løbet, men knapt tre sekunder langsommere end Ronnie. Om søndagen havde han så mange smerter, at den sorte John Player Special blev ændret til en Starting Money Special! Den trillede med rundt 2 omgange, hvorefter verdensmesteren gav op. Vi mener ikke man kan undvære autoværnet som en sidste barriere for tilskuerne, men på Zolder, som alle havde så travlt med at rakke ned, viste trådhegnet sig i stand til at stoppe vognene uden nogen kom noget til og med minimal skade på vognene.

Roger Williamsons tragiske ulykke

Det hollandske Grand Prix strakte sig over 72 omgange og startede kl. 14.30. Forinden var der et nationalt standardvognsløb, som kun

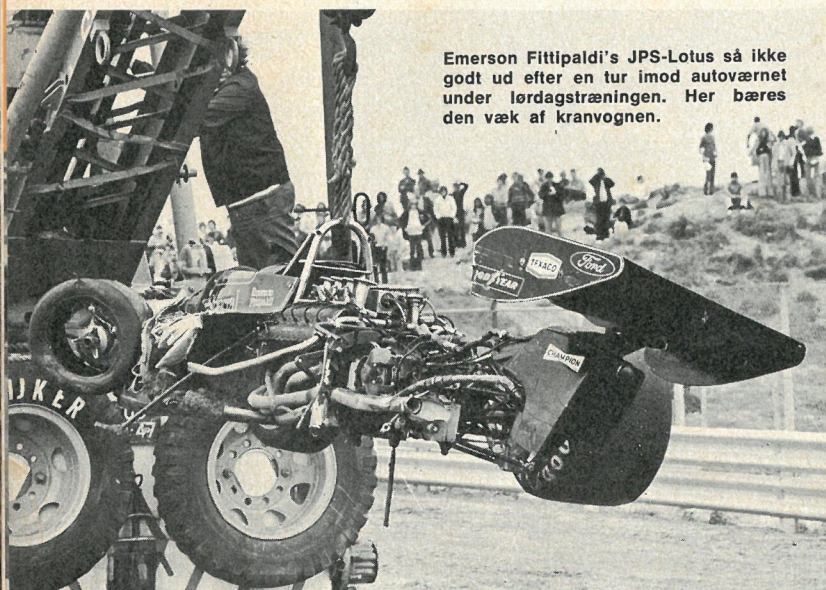


Emerson Fittipaldi's JPS-Lotus så ikke godt ud efter en tur imod autoværnet under lørdagstræningen. Her bæres den væk af kranvognen.

Verdensmesteren slapper af i pitten efter uheldet. Han var mirakuløst sluppet med en forstuvet fod, og kørte kort efter ud og kvalificerede træningsvognen til løbet.

kie Stewart arbejde sig ned på næsten samme tid med sin Tyrrell Ford. I det hurtige højresving inden Panorama-kurven accelererede han igennem med cirka 200 km/t i femte gear, og med en uovertruffen præcision og elegance lavede han midt i svinget en lynhurtig kontrastyring for at bringe sin vogn på den rette linje. Det var mesteren, når han er bedst og en uforglemmelig oplevelse.

Francois Cevert var også i fin form og satte tredjebedste tid foran Denny Hulmes McLaren M23 og Carlos Reutemanns Brabham BT42. James Hunt holdt i tredje starttrække med Lord Hesketh's hvide March 731. Hunt kører så stærkt på sine Firestone dæk, at man nok må re-



skal nævnes fordi Hollands bedste kører i denne klasse, Toine Hezemans, kørte i pit med sin fabriksanmeldte 3 liter BMW på den mest uforvarselige måde, jeg nogensinde har set. Ikke alene var venstre forhjulssophæng brudt sammen, men Hezemans blokerede bremserne 50 meter før sin pit og skred med stor fart ind i George Follmers Shadow, som mekanikerne lå og rodede med. Follmer var rasende, men hans vogn kunne dog komme til start.

Da flaget faldt, var det Ronnie, der skød frem og førte feltet ned til Tarzan-hårnålen. Stewart lå på andenpladsen og Pace havde lavet en sensationel start fra tredje række med sin Surtees, der nu lå nummer tre foran Cevert, Hunt, Hulme og Reutemann. De følgende omgange var stillingen den samme, men på sjette omgang passerede Cevert Pace, der havde Hunt lige efter sig på femtepladsen. Hulme lå stadig sjette foran Reutemann, Revson og BRM-kørerne Regazzoni og Beltoise. Ganley havde givet Lauda et lille puf i Hunzerug-svinget og det satte den potentielt hurtigste BRM tilbage.

Ronnie trak en anelse fra Stewart og Cevert, da de gik ud på 8. omgang førte han med to sekunder. Men pludselig øjnene man i det fjerne en røg stige op. Det var først ikke mere end at det kunne være en markbrand eller lignende, men så blev det værre, og da man så den hvide røg, der kendetegner brændende magnesium, stod det klart, at det måtte være det værste man kan se på en motorbane, en brændende racervogn. Et hurtigt blik ned på omgangskortet viste, at Roger Williamson og David Purley ikke var kommet forbi. De havde ligget på 13. og 14. pladsen i deres March-vogne med ca. 50 meters mellemrum. Ingen vidste noget, og branden blev værre, men inden man fattede det, blev hele hovedtribunen opskræmt, da Reutemanns venstre fordæk eksploderede med 250 km fart, så karrosseri og dækstumper blev slynget op mod hovedtribunen.

Stadig fik man ingen meddelelse om hvad der var sket, men mange omgange efter kom David Purley kørende ned til pitten. Han steg ud, gik ned til March-pitten, og da man så ham lægge armen om Roger Williams protege Tom Wheatcroft var nogen melding ikke mere nødvendig.

Det viste sig, at Williamson var gået af banen i den hurtige højrekurve et par hundrede meter før Tunnel Øst. Han ramte autoværnet med over 200 km fart, men efter beregningerne kun med en vinkel på 15 grader, gled ca. 20 meter hen ad det, før det virkede som en affyringsrampe og sendte March'en i luften. Den fløj 60 meter ned over banen, landede med bunden i vejret og kurede endnu ca. 50 meter før den stoppede i banens højre side i brand. Purley, som ikke var involveret i ulykken, standsede sin vogn, flåede sikkerhedsselerne af og løb alt hvad han kunne for at komme sin ven til undsætning. Hvad

der derefter skete, er et af de tristeste kapitler i sportens nyere historie. Vognen brændte ikke mere end at Purley kunne nærme sig den og forsøge at få væltet den om, så køreren kunne komme ud. Men official-folkene, der havde post lige overfor, stod som lamslåede uden at hjælpe til. Ingen løb efter ildslukker, og først da Purley måtte opgive at tippe vognen selv, løb han efter en slukker, som dæmpede lidt på ilden, men da ingen andre kom til og ilden nu brændte heftigt, måtte han ude af sig selv af desperation og sorg opgive ethvert redningsforsøg. Den officielle dødsårsag er endnu ikke fastslået. Det er tænkeligt at Williamson blev dræbt, da vognen ramte banen, men det undskylder aldrig de hollandske of-



Sådan ser Zandvoort banen ud efter ombygningen. Der er opsat kilometervis af autoværn og lavet store afkørselsarealer. Panorama-kurven er helt ny, men for langsom til at være særlig interessant.

Den lokale helt, Gijs van Lennep gjorde en god figur og fik et enkelt VM point for en imponerende sjetteplads i dette hans andet Formel 1 løb. Han kørte den samme Iso Marlboro, som Tom Belsø prøvede i Sverige.

ficials feje, uduelige, for ikke at sige direkte kriminelle adfærd.

Ronnie drog fordel af ulykken – men Stewart vandt

Da meldingerne til løbsledelsen var af en sådan art, at det ikke skønnes formålstjenligt at standse løbet, fortsatte det. Men dette spørgsmål vender vi tilbage til.

Da vi ikke var til stede på ulykkesstedet, kan vi ikke sige med hvilken hastighed Ronnie passerende dette, men før uheldet var afstanden mellem ham og Stewart som nævnt kun to sekunder. På 12. omgang var den syv, og på 15. omgang næsten ti sekunder! Yderligere kommentar hertil turde være unødvendig.

På 30. omgang, da det hele var faldet til ro igen, var afstanden mellem de to førende 12 sekunder, og nu begyndte Stewart at køre igen. Pace's fine kørsel var i mellemtiden sluttet med et pitstop efter et nyt sæt dæk, så James Hunt lå nu nummer fire efter Cevert, men foran Hulme og Revson. Hulme udgik dog med ødelagt motor, og Revson kunne ikke røre Hunt, han havde tværtimod stort besvær med at holde en velkørende Beltoise fra livet.

Stewart halede en anelse ind pr. omgang, men undertiden var Ronnie i stand til at holde afstanden, og på 40. omgang med 32 tilbage var afstanden kun 9 sekunder. Cevert fulgte stadig lige i hælene på sin læremester uanset hvor meget

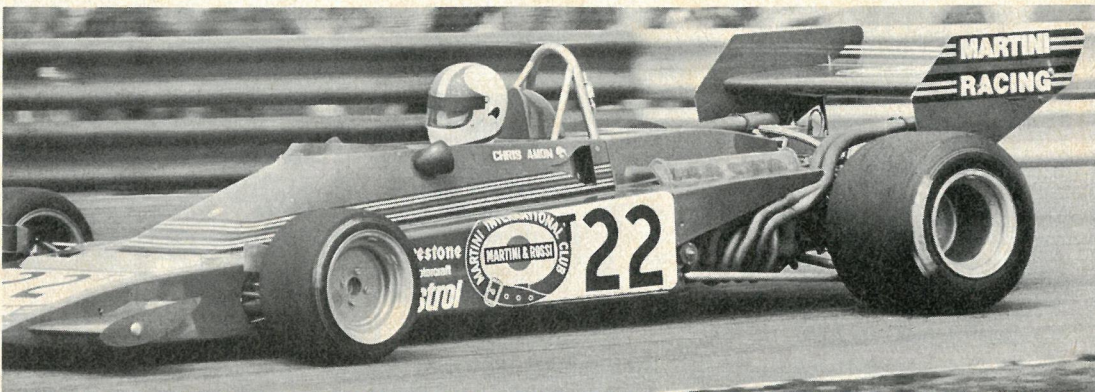
denne speedede op. Men skriften var på væggen for Ronnie, for ti omgange efter havde Stewart taget yderligere fire sekunder af svenskerens foring. Bag dem kørte Hunt stadig et aldeles fremragende løb, fulgt af Revsons McLaren og Beltoises Marlboro BRM. Van Lennep var langt bagefter på syvendepladsen, og en overgang mente speakeren endda han var efter Pace og Regazzoni, der lå nummer otte og ni. For hver omgang der gik blev kampen mellem de forende mere intens. Stewart er en mester i at finde en anelse mere fart, når det virkelig gælder. Omgangshastighederne lå nu omkring 1 min. 21 sek., men selv om Ronnie satte bedste tid med 1.20,3 var der kun fire sekunder ned til Stewart, da der manglede ti omgange. Men to omgange efter havde Lotus'en fået nok, og Stewart kom forbi i spidsen. Næste omgang var også Cevert forbi, og på 66. omgang blev Ronnie tvunget i pit med ødelagt gearkasse og motor.

De to Tyrrell-tvillinger kunne derefter tilbagelægge de resterende omgange, og efter én time og knapt 40 minutters kørsel faldt det ternede flag for Jackie Stewarts 26. GP-sejr. Cevert punkterede på sidste omgang, men klarede andenpladsen foran den triumferende Hunt. Revson blev en skuffende nummer fire foran Beltoise og van Lennep. ■

RESULTAT: **Hollands GP., 10. afd. af VM F 1.**

1. J. Stewart, Tyrrell Ford 006
2. F. Cevert, Tyrrell Ford 006
3. J. Hunt, March 731 Ford
4. P. Revson, McLaren M23 Ford
5. J. P. Beltoise, BRM P160 E
6. G. van Lennep, ISO-Marlboro Ford

Her Chris Amon i den nye, Gordon Fowell konstruerede Tecno, som han trænede nogle få omgange i. Den er kønere end Alan McCall's, men lige så langsom.



SPORTS-JAKKER

— ideel fritidsbeklædning for alle



Det er ikke alene motorsportsfolk, der foretrækker vore populære jakker. Mange har opdaget, at det ikke er tilfældigt, vore jakker i dag er Europas mest solgte sports- og fritids-jakker.

- * den sidder bedre – er let og behagelig
- * praktisk og holdbar – man føler sig fri!
- kender du fornemmelsen?

Her er et lille udvalg af vore populære modeller:

Engelsk Rally jakke (blå)

Den kendte, populære engelske rally jakke i blå nylon med lyseblå ærmestriber. Sidelommer med lynlås og brystlomme m/ lukke (se billedet) kr. 150,-.

Engelsk Rally jakke (sort)

Udført som Engelsk Rally, blå, men i praktisk sort nylon med gule ærmestriber, kr. 150,-.

Silverstone

Praktisk sort nylon jakke med to røde striber foran. Skrålommer og brystlomme m/ lukke, kr. 160,-.

Le Mans

En virkelig luksusjakke. Udført i lækker blå nylon (Wet-look) med termofor. Gule ærmestriber og gule smock-syede sider. Skrålommer og brystlommer med lynlås. kr. 230,-.

Børnejakker 3-14 år

Den populære Engelske Rally jakke, blå (beskrevet ovenf.) kr. 115,- (Opgiv alder).

Alle priser er excl. moms.

Alle jakker er udført med lækkert for og kan leveres i voksenstørrelser fra 36 (damestørrelse) og op til overstørrelse 44 og 46. Størrelserne 38, 40 og 42 er angivet i bestillingskuponen med lille/mell. og stor.

Klubjakker fremst. på bestilling. Forhandlere søges over hele landet.

International Import

Klintebjergvej 4

2770 Kastrup

Tlf.: (01) 50 41 55

Indsend kuponen i dag



Jeg bestiller hermed følgende

- ☐ på efterkrav
- ☐ check vedlægges

Navn

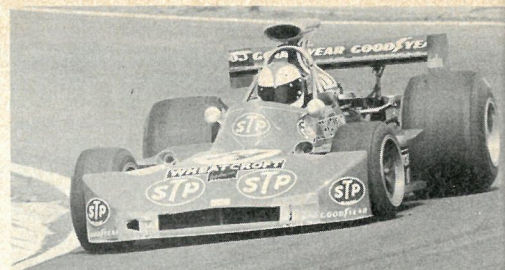
Adr.

Eng. Rally, blå
Eng. Rally, sort
Silverstone
Le Mans
Eng. Rally, børn

lille/mell./stor
lille/mell./stor
lille/mell./stor
lille/mell./stor
alder:

Var dæk- eksplosion årsag til ulykken?

Af C. C. Hansen



Den unge, ambitiøse Roger Williamson kort før den tragiske ulykke, der kostede ham livet.

■ Efter enhver alvorlig ulykke i Formel 1 klassen rejser der sig et væld af klagerøster, der har patentløsninger på, hvordan dette og hint problem klares.

Debatten efter Roger Williamsons ulykkelige endeligt på Zandvoort 29. juli har været heftigere end nogensinde. Takket være TV har man denne gang fået nogen at skyde på, nemlig de sølle fæhoveder af et par officials, der svævede i den katastrofale vildfarelse, at et job som svingdommer er lig en gratis tilskuerplads i første parket. De var nok ikke større kujoner end hovedparten af TV-seerne, der jo var behageligt fri for den sviende varme.

Det er naturligvis groft, at det tilstedeværende professionelle brandvæsen ikke handlede væsentligt hurtigere, og på baggrund af branden efter Courages styrt for tre år siden forekommer det ganske uforståeligt, at Zandvoort ikke har prioriteret brandtjenesten højest.

Men hermed er vor kritik udtømt,

for det turde være mere frugtbart at arbejde for at undgå at en ulykke sker, end at søge at begrænse følgerne, når den er sket. Det er på dette punkt vi finder hele debatten fordrejet og uden proportioner. Umiddelbart efter løbet foretog MOTOR-journalens medarbejdere en nøje undersøgelse på ulykkesstedet for at prøve at finde årsagen. I svinget hvor Williamson kom i vanskeligheder var der nogle afbrudte dækspor af ca. 30-40 cm længde, men ingen andre skridspor. Det tyder klart på, at enten venstre forhjulsophæng er brudt sammen eller snarere at venstre fordæk er punkteret ganske pludseligt. Det er den sidste løsning det hollandske politi har givet som ulykkens officielle årsag.

Her er vi ved noget meget centralt, for den dobbeltmoral kørerene lægger for dagen i denne problematik er simpelthen forkastelig. BANNERNE får påbud om dit og dat i sikkerhedsmæssig henseende (med trusler om boykot o. l.), mens kører-

Speed-Race/73



Nisseringen

arr.
Næstved
Motoklub

Bil-DM i to klasser + den barske Ford Mexico. Nervepirrende sidevognsløb. Endvidere deltagelse af special-solo og en Moto-cross-klasser.

Søndag d. 9. sept. kl. 14,³⁰

NB.: Nisseringen er beliggende i de skønne omgivelser mellem Rønnede og Næstved. Skilte viser vej.

ne fortsætter med at køre rundt på hysterisk følsomme racerdæk med en slidbanetykkelse på 1/2 cm og en gummiblanding, som en lille skarp sten går igennem som smør. Her kunne man gøre noget for at angribe den primære årsag til mange ulykker, i stedet for at sætte himmel og jord i bevægelse for at begrænse følgerne af dem. Det står vel enhver klart, at det kun var et skæbnens lykketræf, at Reutemanns fordæk eksploderede mens han kørte ligeud. Men i den hellige konkurrence og fremskridtets ånd er der ingen, der kritiserer dækfabrikanterne for at slå kørerne ihjel. Selv om det ville være en smal sag for CSI at opstille visse konstruktionsnormer, som man gør i vid udstrækning for resten af racervognen.

Om den hollandske ulykke er det ligeledes blevet sagt, at løbet burde være stoppet. Hulme kørte vildt gestikulerende forbi pitten et par omgange, og da løbslederen, Ben Huisman, på pressekonferencen efter løbet begrundede sin beslutning om at fortsætte, råbte GPDA-formanden ophidset »Bullshit« (pladder og vrøv) efter ham. Vi finder, at løbsledelsen under de givne omstændigheder traf den rigtige beslutning. Man må huske på, at da Williamson kørte ca. 3 sekunder langsommere pr. omgang end de førende, og ulykken skete på 8. omgang, var Ronnie i uheldsøjeblikket mindst 24 sekunder foran. Inden vognen er standset og svingdommerne får underrettet løbsledelsen, må der være gået mindst 1/2 minut. Meldingen gik ud på at banen var

fri men fuld af røg. Hvis løbslederen på baggrund af denne melding straks havde besluttet at stoppe, skulle han efter et par sekunders overvejelse, springe ud af sin vogn og gribe det røde flag, som alene er hos ham ved start og mål og intet andet steds på banen. Det turde være klart, at når man ved hvor ulykken skete, og at en omgangstid lå på omkring 1 min. 20 sek., så ville feltet allerede være forbi inden han kunne få flaget ud, og det ville, da brandulykker kræver øjeblikkelig hjælp, d.v.s. indenfor 30 sekunder, være formålsløst at standse løbet på den følgende omgang.

Med hensyn til røgen, som Hulme gjorde meget ud af, så er der vel ingen, der har tvunget ham til at piske igennem den i 5. gear, og ej heller har nogen vel villet forhindre ham i at standse og hjælpe på stedet. En stor stærk bjørn på det rette sted havde måske kunnet klare, hvad den spinkle Purley ikke formåede.

I det hele taget er det vel nok værd at erindre visse kørere om, at ingen har bedt dem om at køre GP-racere. Det var dem selv, der stod i kø i måneder og år for at komme til, og der er mange bag dem, der gerne vil til.

Endelig skal bemærkes, at ulykken på Zandvoort var den første dødsulykke under et VM Grand Prix i tre år. I betragtning af hvor stærkt det går, hvor mange løb, der er kørt, og hvilke risici kørerne udsætter sig for, kan man roligt fastslå, at Grand Prix racing i dag er sikrere end nogen sinde før.



Roger Williamson

nede de næste par år et af sportens mest succesrige team i stil med Clark-Chapman og Tyrrell-Stewart.

Til 1972 sæsonen købte Wheatcroft en ny GRD Formel 3, og med denne vogn dominerede Roger tolt klassen og vandt det internationale Shell/Motor Sport mesterskab. Han kørte også et par løb med en F2 March, men på grund af motorsituationen koncentrerede han sig om F3.

I løbet af vinteren var han den mest efterspurgt af de unge talenter. Men da han ønskede at gå langsomt frem, afsløg han både en kontrakt med BRM og John Wyers Mirage team. I stedet købte Wheatcroft en F2 GRD, men den blev senere udskiftet med en March-BMW og med denne vogn kørte Williamson nogle fine løb. Han vandt sin første F2 sejr på Monza kort før sin død, og da Jean-Pierre Jarier var forhindret i at køre i visse Grand Prix'er for March, fik han dennes plads på Silverstone og i Holland.

Williamson var en glad og modig fyr, hvis eneste interesse var motorsport. Han var enormt ambitiøs, og hans stil med hovedet dukket ned i cockpittet, mens han arbejdede løs, vidner om en kører med både vilje og talent til at nå helt til tops.

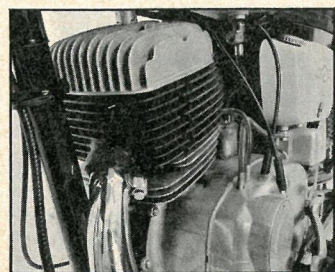
Den triste ulykke under det hollandske Grand Prix 29. juli kostede Englands mest lovende unge kører Roger Williamson livet i en alder af kun 25 år.

Han startede sin karriere i 1967 som karting kører, men skiftede året efter til en 850 BMC Mini med hvilken han vandt 14 ud af 18 løb. Et trin op til Formel 3 med en gammel Cooper var uden succes, men i 1970 brugte han F3 motoren i en Ford Anglia, og det var med denne fantastisk hurtige vogn han skabte sig et navn. I 1971 købte han sig en March 713 ved hjælp af midler skrabt sammen af hans ikke særlig velstående familie. Under F3 løbet i Monaco mødte han den rige entreprenør fra Leicestershire, Tom Wheatcroft. Denne havde bemærket hans kørsel i første heat, og spurgte ham hvorfor han ikke lagde en frisk motor i vognen til finalen. Roger svarede forlegent, at han kun havde råd til én motor. Den store hyggelige motorsportsentusiast slog en latter op og købte straks en ny motor til den unge kører, og fra da af var de to uadskillelige. De dan-

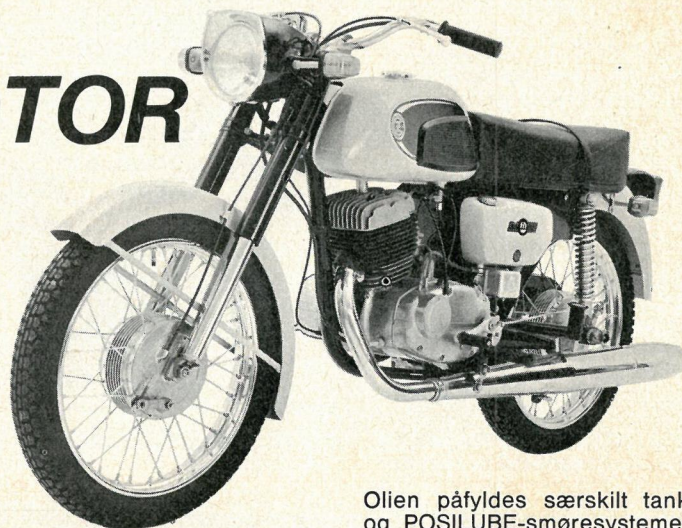
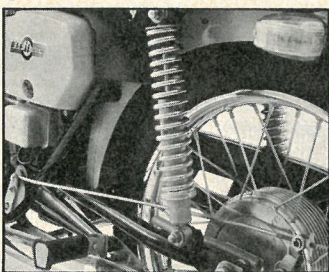
CZ 175 SPORTSMOTOR cykel

Acceleration i særklasse Måske for kvik til Dig, prøv den først

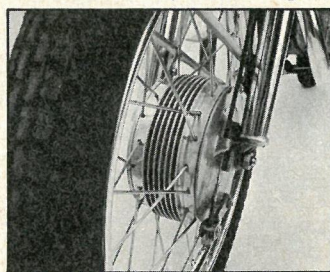
Motor: En-cylindret 2-taktsmotor på 172 cm³, udvikler 15 HK ved 5600 o/m, hurtig acceleration og topfart på 115 km/t. JIKOV karburator.



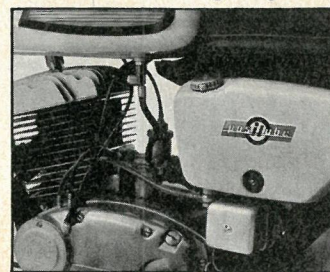
Den bageste svinggaffel, som sidder på en bred ophængning, er den samme som på CZ motor-cross-maskinen. Den garanterer en perfekt vejbeli-genhed.



Tromlebremser med stor diameter (større bremseflade) - giver betydelig behageligere og mere effektiv opbremsning.



Olien påfyldes særskilt tank og POSILUBE-smøresystemet pumper olien ind således at motoren bliver forsynet med den helt rigtige blanding, varierende efter fart og vægt.



- forhandlere over hele landet. Ring (01) 96 52 00 og få nærmere information.
Engros eneforhandling: Brdr. Friis-Hansen A/S, Kornmarksvej 12-20, 2600 Glostrup

Pris kr. 3.693,- excl. lev.

Gentog successen på Nürburgring

Stewart og Cevert kørte igen en 1-2 sejr hjem i bedste opvisningsstil.

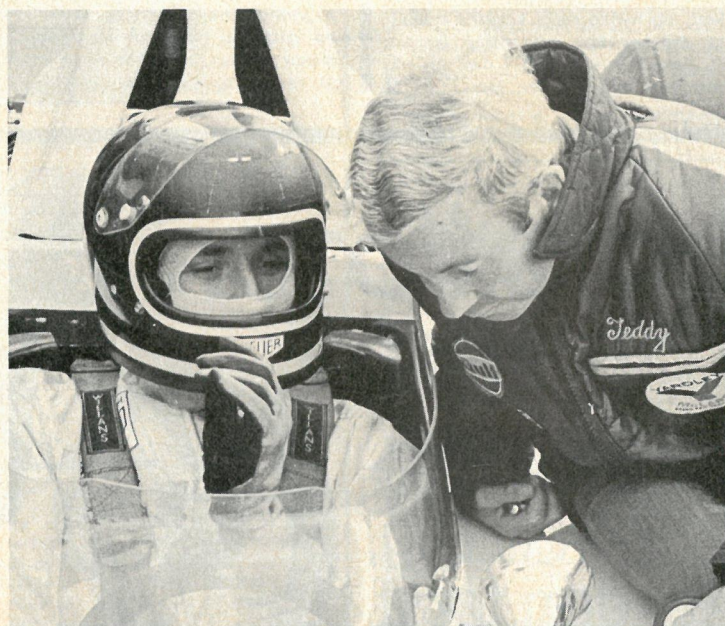
■ Ken Tyrrells fantastiske racer-team vandt en ny storslået sejr, da Jackie Stewart og Francois Cevert dominerede det tyske Grand Prix fra start til mål. Det var holdets tredje 1-2 sejr i år og Stewarts 27. GP-sejr.

Jacky Ickx var blevet løst fra sin Ferrari-kontrakt og kørte en fabriks-anmeldt McLaren M23 ind på tredjepladsen, foran løbets glædelige overraskelse, Carlos Pace, der satte ny banerekord og fik sine og Team Surtees' første VM point i år.

Det tyske Grand Prix kom i år kun en uge efter Holland, og som følge af mekaniske uheld og lignende var der kun anmeldt 23 vogne. Størst opmærksomhed samledes naturligvis om Jacky Ickx, der havde lånt McLaren-holdets reservevogn, for at kunne komme til at køre på sin favorit-bane. Ickx havde dagen efter Hollands GP haft en længere samtale med Enzo Ferrari, og da denne ikke kunne love, at den besværlige B3 model blev en vindervogn i nær fremtid, købte belgieren sig fri af sin kontrakt. Bruddet med Ferrari skete dog i bedste forståelse og venskabelighed, og såfremt vognen bliver i orden vil han blive inviteret til at køre i Italiens GP på Monza. Ickx vandt sin første GP-sejr i en Ferrari på Rouen i 1968. Året efter gik han til Brabham og blev nummer to i VM med sejre på Nürburgring og Mosport Park. I 1970 vendte han atter tilbage til italienerne og vandt tre fremragende løb i B1 modellen med boxermotor. Dette år blev han også nummer to i VM, denne gang efter Jochen Rindt. I de to sidste sæsoner har han kørt Ferrari med begrænset succes bort-

set fra sportsvognsmesterskabet sidste år og sejrene i Hollands GP 1971 og på Nürburgring i 1972. Hans kørsel med McLaren-vognen kom i stand fordi han ønskede at få styrket sin selvtillid, inden han nu begynder en længere ferie for at overveje tilbud fra andre konstruktører. I hvert fald må Enzo se sig om efter andre kørere, og det er ikke usandsynligt, at det bliver Regazzoni og Amon. Men det regner vi med at kunne fortælle mere om i næste nummer af MOTOR-journalen.

De øvrige afvigelser fra det sædvanlige GP-felt bestod af Henri Pes-



Jacky Ickx var blevet løst fra sin Ferrari kontrakt og kørte i stedet den tredje McLaren. Her udveksler han synspunkter med McLaren teamets manager Teddy Mayer.

carolo i ISO-Marlboro, dog uden reklamer for sponsorerne, da cigaret-reklame i forbindelse med sport ikke er tilladt i Tyskland. Rolf Stommelen gjorde come-back med Brabham-holdets reservevogn, der normalt køres af deAdamich, og Jochen Mass kørte den tredje Surtees TS 14. Det var den unge og meget lovende tyskers andet GP-løb, hans første endte efter kun en omgang, da han blev involveret i Scheckters »lille« eventyr på Silverstone.

Træningsdagene blev præget af donninger efter Williams' ulykke på Zandvoort. Grand Prix køernes sammenslutning havde handlet hur-

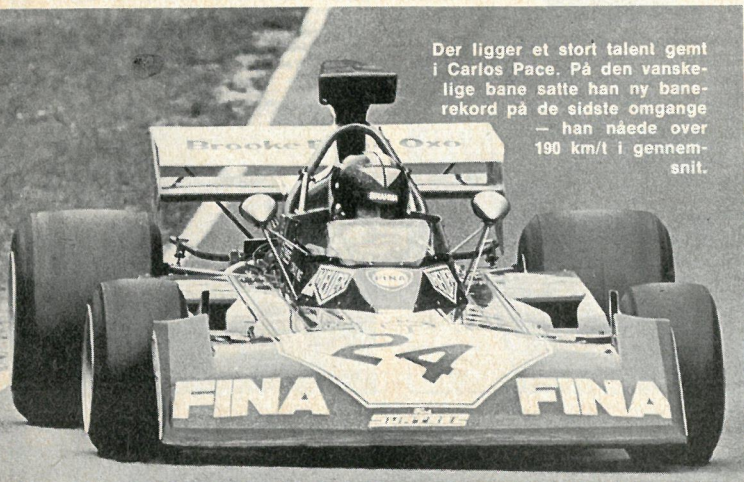
tigt og i samarbejde med CSI dannede man en organisation, der i fremtiden med Louis Stanley som chef skal sørge for, at brandtjenesten opfylder en række meget strikte krav. Dette kommer til at gælde for alle baner, og de der ikke opfylder betingelserne, vil blive boykotet. Dette initiativ hilser vi med glæde, men derimod beklager vi, at Goodyear trods kendsgerninger fra Zandvoort fralagde sig ethvert ansvar for Williams' ulykke, og at GP-konstruktørerne i en pressemeddelelse vendte sig mod, at der skete begrænsninger i dækkonstruktionerne i sikkerhedens interesse. Det er et stift stykke, og man må håbe, at CSI har mod til at tage kraftigt til genmæle. Ganske vist er den toneangivende engelske motorpresse stadig fuld af eder og forbandelser fra læserne over de hollandske officials, men to ting kan måske ændre lidt på dette forhold. For det første den tidligere Grand Prix kører Trevor Taylors stilfærdige, men ubehagelige spørgsmål til de tidligere kolleger: *Hvortfor hjalp I ikke?* og for det andet en skarp artikel i AUTOSPORT af dets tekniske redaktør, veteranen John Bolster. Han kalder dækfabrikanternes jagt på at vinde brøkdelen af sekunder sportslig irrelevant, fordi de ultrahurtige sving dermed enten bliver kedelige at se på eller tragiske. Han slår også til lyd for begrænsninger i dette vanvittige og dødsensfarlige kapløb.

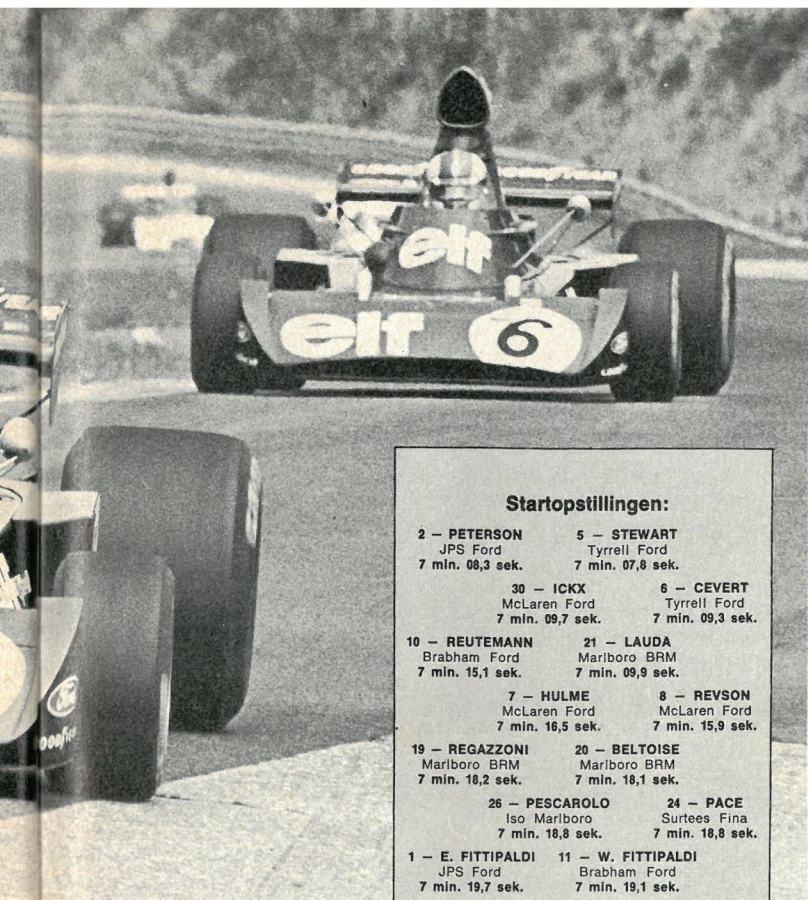
Jackie Stewart uovervindelig

Under fredagstræningen tilfreds-stillede Jacky Ickx sig selv og sine tusindtallige fans med at komme ned på 7 min. 09,7 sekunder efter kun fem omgange i en ganske ukendt vogn. Det var lige knapt 4 sek. hurtigere end hans banerekord fra sidste år. Desværre brød motoren sam-



Der ligger et stort talent gemt i Carlos Pace. På den vanskelige bane satte han ny banerekord på de sidste omgange — han nåede over 190 km/t i gennemsnit.





Startopstillingen:

2 - PETERSON JPS Ford 7 min. 08,3 sek.	5 - STEWART Tyrrell Ford 7 min. 07,6 sek.
30 - ICKX McLaren Ford 7 min. 09,7 sek.	6 - CEVERT Tyrrell Ford 7 min. 09,3 sek.
10 - REUTEMANN Brabham Ford 7 min. 15,1 sek.	21 - LAUDA Marlboro BRM 7 min. 09,9 sek.
7 - HULME McLaren Ford 7 min. 16,5 sek.	8 - REVSON McLaren Ford 7 min. 15,9 sek.
19 - REGAZZONI Marlboro BRM 7 min. 18,2 sek.	20 - BELTOISE Marlboro BRM 7 min. 18,1 sek.
26 - PESCAROLO Iso Marlboro 7 min. 18,8 sek.	24 - PACE Surtees Fina 7 min. 18,8 sek.
1 - E. FITTIPALDI JPS Ford 7 min. 19,7 sek.	11 - W. FITTIPALDI Brabham Ford 7 min. 19,1 sek.
9 - STOMMELEN Brabham Ford 7 min. 22,2 sek.	31 - MASS Surtees Fina 7 min. 20,4 sek.
23 - HAILWOOD Surtees Fina 7 min. 22,3 sek.	17 - OLIVER UOP Shadow Ford 7 min. 22,3 sek.
15 - BEUTTLER March Ford 7 min. 26,6 sek.	12 - HILL Embassy Shadow 7 min. 27,1 sek.
18 - PURLEY March Ford 7 min. 54,2 sek.	16 - FOLLMER UOP Shadow Ford 7 min. 28,3 sek.

»Tandem-parret« Stewart/Cevert er tilsyneladende fuldstændig uerørlige i øjeblikket.

Af Carl Chr. Hansen
Fotos:
Scandinavian Auto Press

men og han fik ikke flere omgange den dag. Stewart, der nok er lige så meget en Ringmeister, som sin belgiske modpol, kom ned på 7.07,8 i løbet af otte omgange. Både Ronnie og Cevert var meget hurtige og de sluttede med bedre tider end Ickx, efter hver at have kørt ti omgange. Der var dog ingen tvivl om at tider under syv minutter var opnåelige, men det fik man dog ikke at se i år, for det regnede under hele lørdagstræningen. I en periode hvor banen kun var lidt fugtig satte Ickx dog bedste tid. Andre bemærkelsesværdige fine tider fra fredagen var Niki Lauda på 7.09,9 og Carlos Reutemann på 7.15,1.

Grand Prix på Nürburgring er for tyskerne, hvad Le Mans er for franskmændene. Tilstrømningen er simpelthen fantastisk med omkring 250.000 mennesker langs den 22,8 km berømte bane. Mange af dem bor i telte og campingvogne lige op til banen og er dermed fri for de endeløse bilkøer til og fra løbet. Banen er anlagt i de skønnest tænkelige omgivelser, og er så afgjort den mest krævende af alle GP-baner i dag. Der er masser af fremragende tilskuerpladser, hvor man kan se vognene stryge igennem flere kurver, men tilskuermæssigt vil det jo altid være et handicap med en baneomgang på 22 km, og en løbsdistance på kun 14 omgange.

Da flaget faldt uddyttede Stewart sin position på første række til en superstart, og han anførte feltet ned

næste omgang røg både Revson og Lauda af banen og ødelagde deres vogne. Østrigeren der gav dækkene skylden(!) var desværre så uheldig at brække et led i den ene hånd, og han kommer nok ikke til start i sit hjemlands GP 19. august.

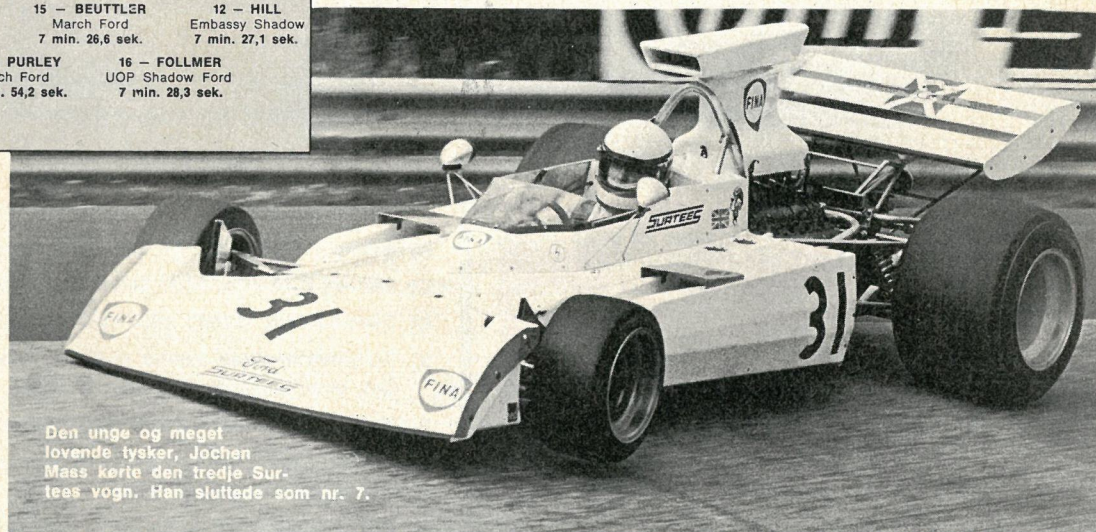
Mens de tre førende trak fra resten af feltet, var der en lang og hidsig kamp om fjerdepladsen mellem Reutemann, Pace, Hulme, brødrene Fittipaldi, Jochen Mass og Regazzoni. De sloges på livet løs og fik pludseligt selskab af Jackie Oliver. Hans Shadow kom sidst fra start på grund af besvær med koblingen, men i løbet af et par omgange var den lille englænder pludselig med i den hede kamp. Reutemann spærrede efterhånden temmelig groft, og ingen af de efterfølgende kunne komme forbi før på 7. omgang, hvor Brabham's motor sprængtes. Samme skæbne led Regazzoni og Hulme, og det var nu Pace's tur til at vise, hvor stor en kører, der ligger gemt i ham. Han trak fra de andre, med en serie forrygende omgange, satte en ny banerekord på 7 min. 11,4 sek. svarende til mere end 190 km/t og halede mod slutningen af løbet kraftigt ind på Ickx, så han i mål kun var 12,6 sek. efter.

Nu sloges fire mand, de to Fittipaldier, Mass og Oliver om femtepladsen. Men selv om VM stod på

Stewart og Cevert holdt hinanden med selskab hele løbet igennem. På intet tidspunkt var de to veltrimmede blå racere mere end 50 meter fra hinanden, og Cevert viste sig atter engang som den ideelle andenkører. Han fulgte Stewart som en skygge, og når denne pressede farten op, var det intet problem for franskmænden at følge med. Han er mere end nogen, sinde klar til at overtage rollen som førstekører. Men så længe de to er i team sammen, udgør de det stærkeste og mest stabile hold siden Jack Brabham og Denny Hulme vandt VM i 1966 og 67 med deres Repco-Brabham vogne.

Efter 1 time og 42 minutters kørsel kom Stewart tilsyne på langsiden ved start og mål, og tre sekunder efter faldt det ternede flag for 27. gang i denne mands utrolige GP-karriere.

For en Grand Prix kører er en sejr på Nürburgring en enorm tilfredsstillelse i sig selv. Men Stewart havde ekstra grund til at være glad den 5. august, for sejren gav ham det gennembrud der var nødvendigt for at sikre det tredje VM. Han har nu 60 points, og Cevert gjorde Tyrrell-successen fuldstændig ved at rykke op på andenpladsen med 45 points mod Fittipaldis 42. Ronnie Peterson er fortsat nummer fire med 25, mens Hulme og Revson de-



Den unge og meget lovende tysker, Jochen Mass kørte den tredje Surtees vogn. Han sluttede som nr. 7.

til det første sving fulgt af Cevert, Ronnie og Ickx. Svenskeren kom dog ikke langt, for allerede halvvejs rundt på første omgang døde hans motor på grund af en ødelagt strømfordeler. Den anden Lotus kørt af Emerson Fittipaldi var ingen konkurrent, dels fordi brasilianeren stadig lider af smerter i foden, men hans vogn var også konstant plaget af benzintilførselsproblemer.

Efter en omgangs kørsel var stillingen: Stewart og Cevert som nummer et og to. Ickx havde valgt nogle forkerte dæk og var allerede et par sekunder bagud, men dog fri af Lauda (BRM), og Reutemann (Brabham). McLaren-kørerne Peter Revson og Denny Hulme lå nummer seks og otte med Carlos Pace mellem sig. Denne havde dog for en gangs skyld heldet med sig, for på

spil for Emerson, gav Wilson ikke ved dørene, og han kørte sin Brabham over stregen godt fire sekunder før lillebroderen. Denne sled til gengæld hårdt for at holde Mass og Oliver stangen. Lotus-motoren satte ud flere gange i de sidste par omgange, og det var kun med nød og næppe Emerson fik spærret sig til en sjetteplads foran Jochen Mass og Jackie Oliver, der kun var få vognlængder efter over målstregen.

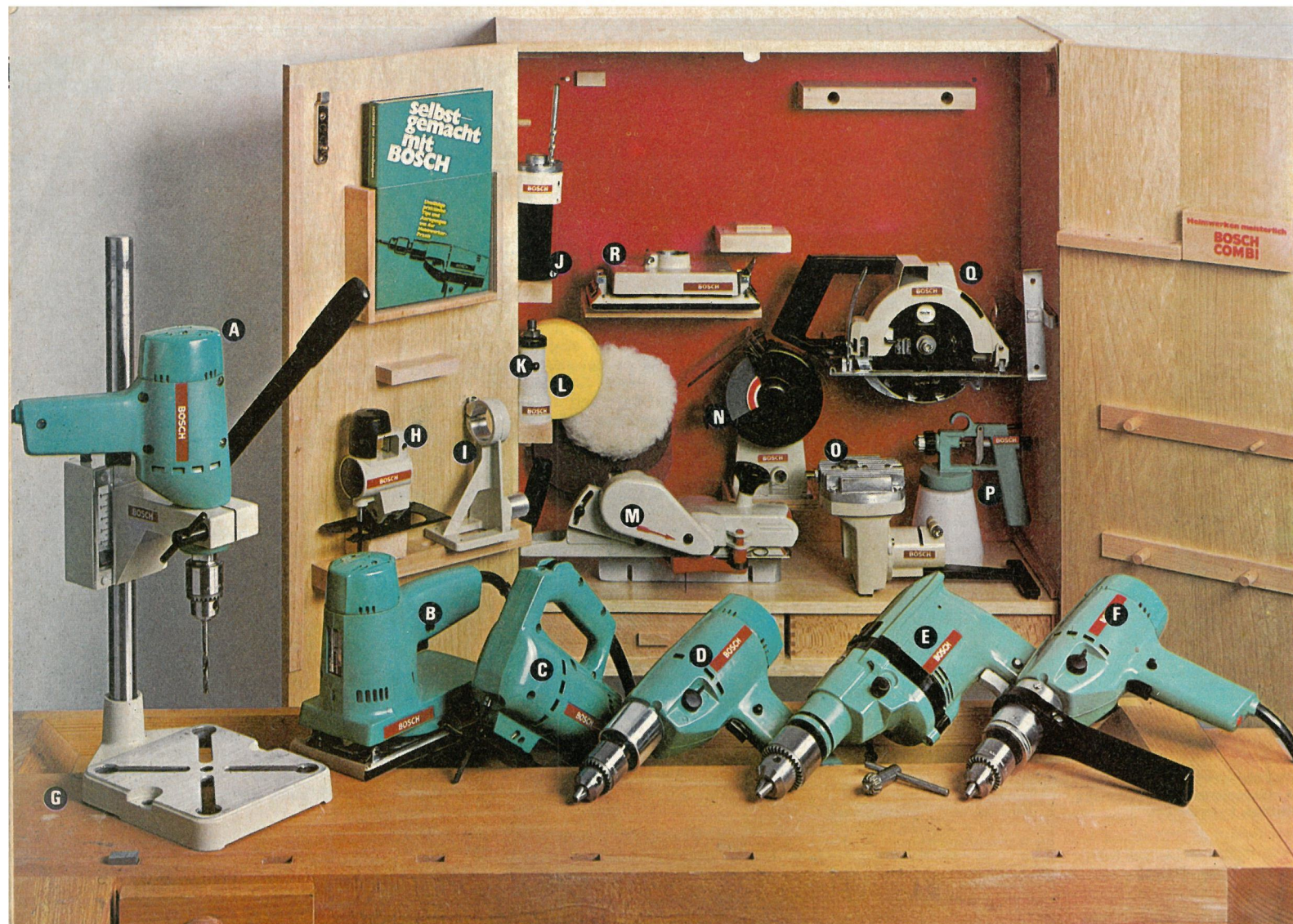
Mens alt dette gik for sig kørte de tre førende deres eget løb. I deres rolige overbevisende stil demonstrerede de hvor elegant en kunst, Grand Prix racing kan være. Ganske vist kunne Jacky Ickx ikke følge med de to Tyrrell vogne, men han sluttede sin McLaren-debut med en ærefuld tredjeplads 40 sek. efter.

ler femtepladsen med hver 23. Derefter er der et langt stykke ned til Jacky Ickx, der har 12, og Carlos Reutemann med 8 ligesom James Hunt, der ikke deltog på Nürburgring på grund af motorproblemer. I konstruktørernes mesterskab har Tyrrell nu 75 points mod Lotus' 63 og McLarens 42.

Resultat:

Tysklands Grand Prix, 5. august, 11. afdeling af VM

1. J. Stewart, Tyrrell Ford 006
2. F. Cevert, Tyrrell Ford 006
3. J. Ickx, McLaren M23 Ford
4. C. Pace, Surtees TS14 Ford
5. W. Fittipaldi, Brabham BT42 Ford
6. E. Fittipaldi, JPS-Lotus 72 Ford



BOSCH COMBI

— *det ideelle
el-værktøj
til hjemme-
håndværkeren*

**Kæmpeprogram
i topkvalitet**

- A) Boremaskine E 10S – én hastighed, kraftig motor, favorabel pris kr. 240,-
- B) Slibemaskine P 20 »Perfekt«. Selvstændig motor, énhåndsbetjent kr. 395,-
- C) Stiksav P 10 »Perfekt«. Selvstændig motor, let og handy kr. 420,-
- D) Boremaskine E 20S, fuldt synkroniseret 2-trins gear kr. 350,-
- E) Slagboremaskine Jumbo M 42 SB, 450 watt, 13 mm patron, 4 hast., aut. overbelastningsafbryder kr. 598,-
- F) Slagboremaskine E 21 SB med 2 hast., meget alsidig maskine kr. 470,-
- G) Borestander S 5, indstilleligt dybdeanslag, boreplan 150×170 mm, totalhøjde 470 mm kr. 216,-
- H) Stiksavforsats S 31, kan også anvendes som stationær sav kr. 195,-
- I) Opspændingsbuk S 54, skruetvinge til fastspænding medleveres kr. 52,-
- J) Boreslibetilbehør S 40 til HS- og VS-spiralbor fra 3,8-10 mm kr. 138,-
- K) Slagboreforsats S 30 til alle E og M maskiner uden indbyg. slagværk. Udstyret m. trykknappaut. kr. 153,-
- L) Slibe- og polerertilbehør S 24, poleresvamp, lammeuldshætte og gummiskive kr. 48,-
- M) Høvleforsats S 34, høvledybde 0,5 og 1 mm falsedybde 15 mm kr. 485,-
- N) Slibebuk S 55 til værktøjer og husholdningsredskaber kr. 164,-
- O) Forsatskompressor S 60 til sprøjtelakering, rengøring m.m. kr. 290,-
- P) Sprøjtepistol S 61 til lakering samt til rust- og plantebeskyttelsesvæsker kr. 183,-
- Q) Rundsavforsats S 33, sager i træ, metal, kunststof og sten. Drivaksler i dobb. kuglelejer kr. 190,-
- R) Pudsesål S 29. Professionel model kr. 195,-

* De anførte priser er vejledende og fritblivende.

Kaos i Borris Rallyet

— kan næppe tælle med i DM-opgøret

■ Borris Rallyet, der var fjerde afdeling af det danske mesterskab, blev en barsk omgang for de 55 deltagere. Løbslederen, Jens Erik Esbensen fra Haderslev havde kombineret et internationalt rallymønster med et dansk orienteringsløb — en løbsform, der var ny for danske rally-deltagere. Det gav en inspirerende fornyelse for deltagerne, der pludselig fik nok at se til — også på ruten. Adskillige hold fik da også strafpoints på ruten, noget danske rally-kørere sædvanligvis ikke er udsat for.

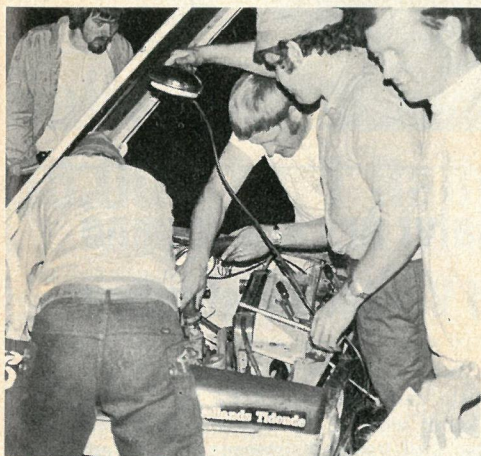
Den nye løbsform vakte ikke begejstring hos alle deltagere, selvom der også blev udtalt mange lovord. Mange mente dog, at den afveg for meget fra de tidligere kørte rallies. Da løbet tillige var præget af dårlig organisation, må der nok stilles spørgsmålstegn ved, om Borris-rallyet i sidste ende kommer til at tælle med til det danske mesterskab. Mange af topkørerne mente at det burde annulleres, men det spørgsmål er op til Dansk Automotorsports Union.

Præget af dårlig organisation

Endnu ved redaktionens slutning er det ikke helt let at danne sig et klart billede af rallyets forløb. Resultaterne forelå ikke, da deltagerne kørte hjem, og det skal de ifølge reglementet. Der blev derimod sagt, at man i løbet af 14 dage pr. brev ville få resultaterne tilsendt, og når de kommer, bliver der uden tvivl protesteret fra mange sider. Flere af de hold, der ligger i spidsen af DM betegner nemlig løbet som den største fiasko i mange år.



»Lille Henning« alias Henning Christensen, Herning, har nu fået styr på sin Toyota Celica, og han vandt i sikker stil Borris-rallyets totalsejr. I klassen 0-1600 ccm gr. 2 er han dog endnu langt fra sikker på sit mesterskab, og der bliver kamp i de næste par løb mellem ham, Jan Mortensen, Austin Cooper, og John Nordahl Jensen i Toyota.



I den store gruppe 2-klasse over 1600 ccm kom kun tre biler i mål. De fleste udgik med maskinskade, således også Jørgen Bindner, Ruds Vedby, der her skifter top-pakningen på sin Volvo 142.

I den mellemste gruppe 1 fra 1151 til 1600 ccm kæmpes der bravt, og af 16 vogne kom hele 12 i mål. Her prøver Opel-holdet Aksel Pedersen/Torben Arp, Helsingør, at kæmpe sig gennem en hastighedsprøve med fladt baghjul.

Det er stærke ord, men et står klart: Løbet var som nævnt præget af dårlig organisation, og en overgang var hele arrangementet ved at vælte. For at det ikke skulle ske, måtte man bl. a. slette etapeen fra Kruså til Fynshav for at de deltagende vogne kunne nå færgen til Fyn. Flere hastighedsprøver måtte også annulleres, da kontrollerne ikke var nået frem. Hele etapeen over Fyn bød tillige kun på en hastighedsprøve i Odense, disse mange km må nærmest betegnes som en »æresrute« for løbets hovedsponsor Borris i Odense.



Glad-brødrene nu sikre på DM

55 vogne stillede til start, og heraf kom de 32 i mål. Flere af topfavoritterne måtte udgå, og kun i en klasse skabte løbet klarhed — nemlig over 1600 ccm gruppe 2. Her skulle Kalundborg-brødrene Jan og Peer Glad i Opel Ascona 1,9 SR nu have samlet så mange DM-points, at de kan regne med, at Danmarks-mesterskabet påny er i hus. Ingen af de andre hold kan, selvom der endnu mangler både Sachs Rallye Baltic og det fynske Toyota Rally, få samlet så mange points, at de for alvor kan true Jan og Peer. Klassens BMW-hold Poul Chr. Olsen/Carsten Richard var endnu engang uheldige. Motoren i deres BMW 2002 ti »stak et ben ud gen-

nem siden« kort for mål, hvortil kun tre vogne i klassen nåede.

I den lille gruppe 1 fra 0-1150 ccm endte Fiat-holdet Flemming Hjersted/Chr. Skovgard, Helsingør, i grøften med deres 128 Coupé på et tidspunkt, hvor de førte klassen. Ialt kom fem ud af 11 biler i mål i denne klasse.

I klassen 1151-1600 ccm blev der kort meget stabilt, og her kom 12 af 16 biler hjem. Erik Banck/Jens P. Jensen, Opel Ascona 1,6 SR, måtte overraskende se sig hensat til en 6. plads, mens klassesejren gik til Kurt Schärfe/K. O. Jensby, Odense.

Drama før og efter løbet

Rally-Sportens mest farverige klasse, over 1600 ccm gruppe 1, var også denne gang præget af dramatik både før og efter. Løbets topfavoritter Oluf Vester Kristensen/Hans Toudal, Holstebro, der tidligere kørte for Team BMW i Hillerød, startede privat-anmeldt i en BMW-2002 tii, et køretøj magen til det, Sven Engstrøm blev diskvalificeret for at køre på bane — og med påfølgende fortabelse af licens. En afgørelse der fik Team BMW til at trække sig ud af al dansk motorsport.

Det var med fuldt overlæg, at Oluf Vester Kristensen stillede op med samme type vogn og knast- (Fortsættes næste side)



Den eneste hastighedsprøve på Fyn-etapen blev kørt i Odense, og det var en fin publikumsprøve. Her sørger Leif Poulsen/Henning Friberg, Viborg, BMW 2002 tii for ekstra dramatik, idet de fik en sten klemt fast mellem dæk og skærm. Men der var ikke tid til at stoppe, så fremad gik det i røg og damp...

aksel som Sven Engstrøm, fordi der samme dag fra Sverige skulle ankomme en tysk BMW-ekspert, der hævdes at have beviser for, at knastakslen er lovlig. Om bevisførelsen bliver godtaget af DAU's rallyudvalg vides endnu ikke, men så længe »Luffe« ikke er dømt offici-

elt af DAU, ja, så længe er han også frikendt. Blot burde DAU snart få skabt klarhed i rækkerne ved at udsende en officiel redegørelse via pressen.

Dysten under løbet kom som sædvanlig til at stå mellem Oluf Vester Kristensen og Erik Berth, Espergærde, også i BMW 2002 tii. Men kampen sluttede ikke med løbet. Erik Berth indgav i sidste minut af parcfermé-tiden en protest mod »Luffe«s BMW. Protesten bliver dog næppe taget til følge, da protesttiden var løbet ud.

Iøvrigt må Erik Berth efter den foreløbige resultatliste nøjes med en 3. plads i klassen, idet Leif Poulsen/Henning Friberg, Viborg, med deres BMW 2002 tii kørte sig ind på anden-pladsen efter Vester Kristensen/Hans Toudal. Ialt seks vogne af klassens ni kom i mål. Blandt de der måtte udgå var sidste års DM-vinder i gruppe 2, Bent Sørensen/Henrik Petersen, Helsingør, BMW 2002 tii. Holdet fik ødelagt bagtøjet under en håndbremsevendning.

I den lille gruppe 2 fra 0-1600 ccm er Henning Christensen/Poul E. Møller, Herning, nu ved at finde deres vante rytme med deres hurtige gruppe 2-trimmede Toyota Celica, og holdet blev sikker totalvinder af Borris-rallyet. Nr. 2 i klassen blev Jan Mortensen/Ib B. Petersen, Vordingborg, Austin Cooper S, mens Helsingør-holdet John Nordahl Jensen/Lars Hjort Jensen, Toyota, måtte udgå. Så i denne klasse er der lagt op til nogle drabelige dystre i de to sidste DM-løb. Ialt seks af klassens 10 vogne kom i mål.

Kun tre kom gennem VM-løb

■ Kun tre hold kom igennem Det polske Rally, der var en afdeling af VM. Totalvinder blev de tyske BMW-fabrikkers førstekører Achim Warmbold, men han var lånt ud til de italienske Fiat-fabrikker.

Ingen af de fire danske hold kom igennem det barske løb, og allerede efter 500 kms kørsel var over halvdelen af de 90 startende udgået. Efter første etape på 1500 km var kun 13 hold tilbage, og midt under anden etape havde endnu seks hold måtte opgive.

De fire danske hold kom ikke en gang igennem den første etape. Per Sandager Holm, Hillerød/Oluf Vester Kristensen, Holstebro, fik på et ret tidligt tidspunkt i løbet vanskeligheder med benzintilførslen på deres Volvo 142 GL. Da der tillige senere blev slået hul på benzintanken, gik der så mange minutter til reparationer, at de overskred respittiden.

Opel-holdet Carl Syberg, Æbel-

toft/Per Brøns, Glostrup, havde haft lejlighed til at træne næsten hele løbet igennem i en servicebil, men med deres rallyvogn havde de ikke heldet med sig. På tredje hastighedsprøve blev en sten slynget igennem køleren, og Carl Syberg, der tidligere har haft stor succes netop i dette »Rajd Polski«, var sat ud af spillet.

Jens Erik og Villy Esbensen, Haderslev, havde lagt den taktik, at de ville køre løbet stille igennem for at få deres Datsun 1600 SSS til at holde. Men dette lader sig ikke gøre i en afdeling af verdensmesterskabet, hvor der skal holdes ret så høje gennemsnitshastigheder på steder, hvor der faktisk slet ingen veje er. Holdet udgik med overskredet respittid, og også det fjerde danske hold Poul Weinreich/Holger Møller-Nielsen, Århus, i Opel Ascona måtte udgå.

Til gengæld klarede BMW-holdet Poul Chr. Olsen, Hørsholm, Carsten Richard, Køge, sig igennem det internationale Donau-rally, der var en afdeling af EM. Med deres 2002 tii gruppe 1 blev holdet nr. 2 i klassen over 1600 ccm, nr. 3 i gruppe 1-klassementet, og i det samlede resultat endte de som nr. 15.

Her viser BMW's førstekører Achim Warmbold, at han også kan tumle en Fiat 124 Spider.



Jan Glad er ikke alene en stabil »chauffør«, men han er også en dygtig mekaniker. Her ser mesteren selv efter, at maskineriet er i orden. Og som Jan selv plejer at sige: — Hvem kan huske, hvornår jeg sidst har skrattet min bil? Jo, det er vi skam mange der kan nu, bl. a. nogle små grantræer på en lille skovvej i Borris-rallyet. Men som den glade Jan Glad smilende fortalte: — Var jeg ikke kommet først ind med bagenden, var det jo gået ud over motoren...

De foreløbige resultater

Den foreløbige og uofficielle resultatliste fra Borris-rallyet ser således ud.

Gruppe 1:

0-1150 ccm:

1. Ib V. Poulsen/Egon S. Pedersen, Opel Kadett
2. Pertti Ylänen/Niels Hansen, Datsun 100 A
3. P. Hauptmann/Freddy Påske, Fiat 127

1151-1600 ccm:

1. Kurt Shärfe/K. O. Jensby, Opel Ascona
2. Per Mygind/Sv. Aa. Nielsen, Datsun 1600 SSS
3. Bent E. Olsen/Jørgen Nielsen, Toyota

Over 1600 ccm:

1. Oluf Vester Kristensen/Hans Toudal, BMW 2002 tii
2. Leif Poulsen/Henning Friberg, BMW 2002 tii
3. Erik Berth/Aage W. Nielsen, BMW 2002 tii

Gruppe 2:

0-1600 ccm:

1. Henning Christensen/Poul E. Møller, Toyota Celica
2. Jan Mortensen/Ib B. Petersen, Austin Cooper
3. Poul Weinreich/H. Møller-Nielsen, Opel Ascona

Over 1601 ccm:

1. Jan og Peer Glad, Opel Ascona
2. Harry Jensen/Mikael Jensen, Volvo
3. Helge Svendsen/John Rasmussen, Ford Mexico

SIDSTE

Halvt års karantæne til Oluf Vester Kristensen

Umiddelbart før bladet gik i trykken fik vi resultat af DAU's undersøgelse af de bedste rallyvogne fra Hella Rally i juni måned. To vogne blev kendt ulovlige og den populære flerdobbelte Danmarks-mester Oluf Vester Kristensen blev ikendt et halvt års international suspension. Kendelsen svarer til dommen over Sven Engstrøm, og grunden var også den samme: en alt for »skrap« knastaksel, som ikke er homologeret til BMW'en i gruppe 1. »Luffe« er således helt ude af billedet — også i resultat fra det forannævnte Borris Rally, hvor de følgende pladser rykker op.

Erik Berth var den anden rallykører, som blev dømt, men han slap med at miste sin placering i Hella Rally og kan stadig vinde DM. Fejlen på hans BMW var nogle uoriginale skiver ved de forreste reaktionsarme, men de skønnes ikke at have forbedret køreegenskaberne. Desuden var rat og sæder ukorrekte, men her kom en fortolknings-diskussion ham til gode.

NOTER

● I det østrigske Alpen-rally, der er næste afdeling af VM, stiller Saab i Sverige op med to fabriksvogne. Rallybilerne er af typen Saab 96 V4 med motorer på 160 hk DIN, og bag rattet sidder henholdsvis Stig Blomqvist og Per Eklund. Også svenskeren Harry »Sputnik« Kallström, der blev nr. to i dette års Safari-rally, stiller til start. Han skal køre en fabriksanmeldt VW 1303 S. Topfavorit i løbet, der afvikles fra

den 12. til 16. september, er fabriksholdene fra det franske Renault Alpine Team.

● Den flyvende finne Hannu Mikkola blev med Jim Porter som co-driver vinder af det internationale »Heatway Rally«, på New Zealand. Holdet førte i deres fabriksanmeldte Ford Escort 1600 RS fra start til mål. Nr. 2 blev endnu en Ford Escort med Mike Marshall, New Zealand, ved rattet. På tredjepladsen kom dette års Safari-vinder Shekhar Mehta i en fabriksanmeldt Datsun 1800 SSS.

Dansk sejr i Nigeria



Det blev til en dansk sejr i det første internationale rally i Nigeria. Manden bag rattet var værkstedschef Frantz Lauritzen, der er ansat i ØK's afdeling R. T. Briscoe i Nigeira. Sammen med firmaets salgsschef, hollænderen H. P. B. van Dijk vandt de løbet, der startede i Lagos og strakte sig over 3600 km i et af de mest uvejssomme områder i Vestafrika. Kun otte ud af 27 fuldførte løbet, og den dansk/hollandske sejr, der blev vundet med en Toyota Corolla 1400, var en stor overraskelse. Blandt de hold der kom i mål var endnu en dansk anmeldt Toyota Corolla med holdet E. Bøgsted/Jan Lottrup Jensen, der sluttede på 7. pladsen. Det er ØK's Nigeria-afdeling, der står for importen af Toyota, så det er vel ikke helt uden grund, at man er glade for de flotte resultater.

Rally-tophold i dyst om 65.000 kr. i Rallye Baltic

■ Endnu er det danske mesterskab i rally kun afgjort i en enkelt klasse, og for mange køreere bliver det internationale Sachs Rallye Baltic afgørende. Men løbet er ikke alene femte afdeling af DM, det står også fornemt placeret i europæisk rallysammenhæng, idet det er tællende til Europamesterskabet for køreere samt til det tyske rallymesterskab.

Masser at se på for danske rally-fans

Traditionen tro startes der fra Kastellet i København, og starten går i år onsdag, den 29. august kl. 9. Fra Kastellet går ruten til den første hastighedsprøve på Langelinie, hvor der bliver masser at se på for rallyfans fra kl. 9 til ca. 13.

Fra Langelinie går turen via en hastighedsprøve på Amager til en prøve på den store P-plads ved Gentofte Stadion, inden rally-feltet forlader Sjælland via Helsingør-Helsingborg-overfarten.

I Sverige skal der dystes på mo-

torbanerne Ring Knutstorp og Skandinavien Raceway, samt som noget helt nyt på Kinnekulle Ring nord for Götene ved Vänerens sydspids.

Over Göteborg-Frederikshavn kommer feltet atter til Danmark. Afgangen fra Göteborg sker med færgen kl. 7 torsdag morgen, og re-starten er planlagt til kl. 10.15 i Frederikshavn, hvorfra det så går løs ned gennem Jylland med hastighedsprøver bl. a. på Ørnedsalsbanen fra kl. ca. 11.15, og på Ring Djursland fra kl. ca. 15.45. Herfra går det via prøver på Flyvestation Tistrup, Løbelbanen (kl. ca. 19), udstillingsområderne ved Herning, samt de militære områder i Karup, Borris og Oksbøl.

Fredag morgen kl. ca. 5.45 når rallyfeltet frem til prøven på Skovbybanen, og herfra går det til maskinkontrol på FDM's prøvestation i Haderslev, hvortil første vogn ventes ca. 6.30. Efter denne tekniske kontrol er løbet neutraliseret, ind-

(Fortsættes næste side)

STOP MED

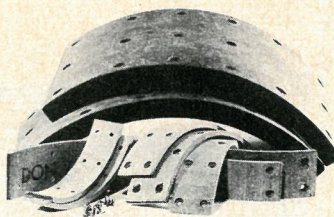


Har De
bremse-
problemer?
Stop dem
med DON!

Vi har også den belægning, De har brug for. Spørg Deres værksted eller ring til os og få anvist nærmeste autoreparatør som fører DON belægninger.

Ikke en gang til vore bane- og rallykøreere har det været nødvendigt at fremstille specielle belægninger.

De kører alle med vore standardbelægninger!



BREMSEBELÆGNINGER
til alle biler



BREMSEKLODSE
til alle biler

P.S. Mere end 200 forskellige biltyper verden over er originalmonteret med DON bremsebelægning og DON bremseklodser.

Import for Danmark

REINAR SVENDSEN A/S

Rønnegade 11 - 2100 København Ø. - Tlf. (01) 29 06 88

Besøg os på HI-73 messen stand 1235 A.

RALLYSPORTEN

(Fortsat fra forrige side)

til re-starten fra Flensborg Exe ved B 199-landevejen i Nordtyskland fredag kl. 18.20. Tidsrummet er beregnet som sovepause for kørerne og reparationspause for servicemandskabet.

Fra re-starten køres ca. 700 km i Tyskland med omkring 15 hastighedsprøver i Lübeck, Rendsburg, Boostedt, Quickborn, Kiel, Holm og Oldenburg, inden første vogn ventes til målet i Travemünde lørdag den 1. september kl. ca. 11.

Dyst om penge og vigtige mesterskabspoints

Den samlede længde på Sachs Rallye Baltic bliver på 2.500 km, heraf ca. 500 km hastighedsprøve fordelt på 30 prøver. Og foruden vigtige points til EM, DM og det tyske mesterskab står store penge på spil for kørerne, idet den samlede præmiesum er på 65.000 kr., hvoraf vinderen af generalklassementet alene får de 20.000 kr.

Alle pladser i løbet er optaget, og den danske løbsleder Anne-Lise Schönwandt har således bl. a. måtte afvise en anmeldelse fra den tidligere DM-vinder Flemming Hjersted, Helsingør, der i år gør come back til rallysporten med en Fiat 128. Hjersteds anmeldelse var for sent fremme, og med ham har mange andre måtte dele skæbne.

Men flere af de mandskaber, som ligger helt i toppen i kampen om det europæiske rallymesterskab, er med, og der er lagt op til en drabelig ayst mellem dem og de danske tophold.

Mange tophold til start

Det internationale Team Lancia-Marlboro står som anmelder af det mandskab, der i skrivende stund ligger på førstepladsen, italienerne Munari/Mannucci. De kommer til start i en Lancia Fulvia 1600 HF, gruppe 4. Fra Tyskland kommer holdet på EM's andenplads, sidste års vindere af Sachs Rallye Baltic, Walter Röhr/Jorchen Berger i en Opel Ascona 1,9 SR gruppe 2.

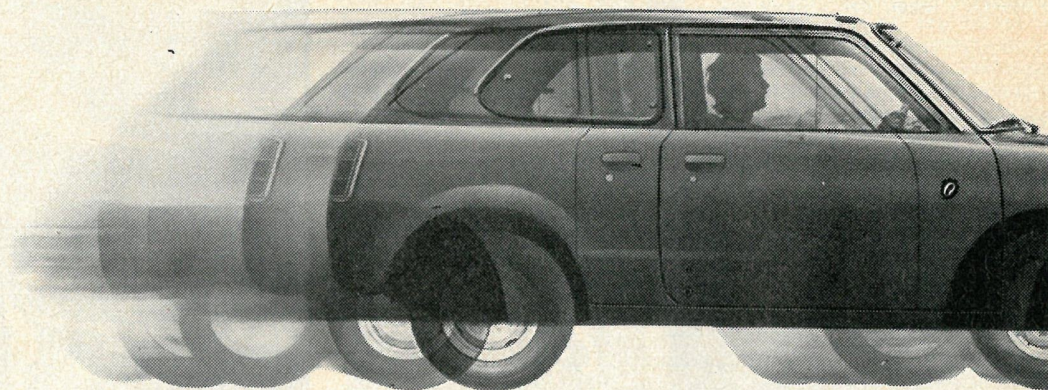
Den helt store overraskelse kommer fra Tjekkosllovakiet. I spidsen for det fem vogne store Skoda-fabriksteam kommer Milan Zid/Jaroslav Vylet i en Skoda 110 L gruppe 2. Mandskabet ligger på en fjerdeplads i kampen om europamesterskabet. Skoda-fabriksholdet tæller også nordmændene John Haugland/Arild Antonsen, som de fleste danske rallyfolk vil huske netop for deres helt fantastiske kørsel i en Skoda sidste år. Tjekkerne tager løbet meget alvorligt, og man har således ud over de fem rallyvogne anmeldt fem servicevogne, således at der faktisk er en servicevogn pr. rallyvogn.

Blandt de tyske anmeldelser skal endvidere nævnes Claus Mirsch/Gert Wisniewski, der med deres Opel GT 1900 gruppe 4 fører i kampen om det tyske rallymesterskab.

Foruden de store præmiebeløb, skal der kæmpes om en fly-rejse København/Rom-retur, som SAS har udsat til det bedst placerede mixede mandskab.

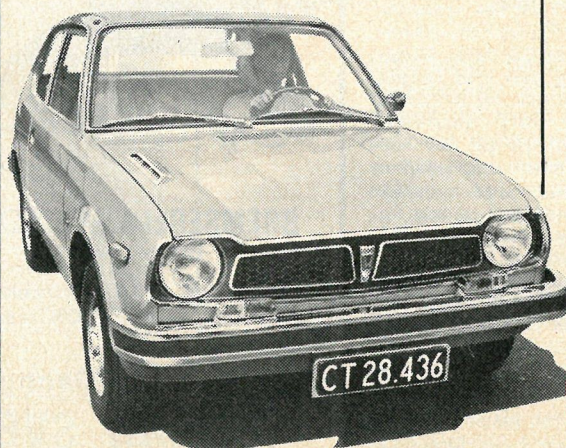
Honda Civic 1200 - i Danmark

HONDA-DA-DA



- her skal du se bil:

Bygget efter Issigonis-princippet med hjulene helt ude i hjørnerne, tværliggende motor og forhjulstræk. Uafhængigt hjulophæng og affjedring efter sportslige principper (formel I) med hovedvægten lagt på sikker vejbeliggenhed – køreegenskaber helt i særklasse.



MOTOR OG TRANSMISSION

Meget avanceret letmetalmotor efter nyt patent. 1169 ccm. 60 SAE-HK. Overliggende knastaksel.

Fremragende 4-trins gearkasse med kort, præcis gearstang. Klassisk sportsvognsstil og kvalitet af høj standard.

SIKKERHED

Helt slørfri, „racerpræget“ tandstangsstyring. Vendediameter: 9,4 m. Indbygget styrtbøjle i taget, dobbelt 2-kreds bremsesystem med skivebremser foran, servoforstærket, el-bagrudd og støddabsorberende forparti.

PRÆSTATIONER

Med en vægt på kun 657 kg og en 60 HK motor har Honda Civic en overlegen trækraft over hele hastighedsområdet – og rigeligt overskud til lynacceleration under overhalinger i høj fart. Tophastighed: 145 km/t, acc. 0-100 km/t på 14,8 sek.

PRIS

Fra 29.929 kr. excl. leveringsomkostn. Honda Civic 1200 står parat til at blive testet af dig – hos mere end 40 forhandlere over hele Danmark. Nærmeste forhandler anvises på tlf. (03) 26 26 05

HONDA CIVIC

HONDA AUTO IMPORT A/S • CARLSBERGVEJ 34 3400 HILLERØD



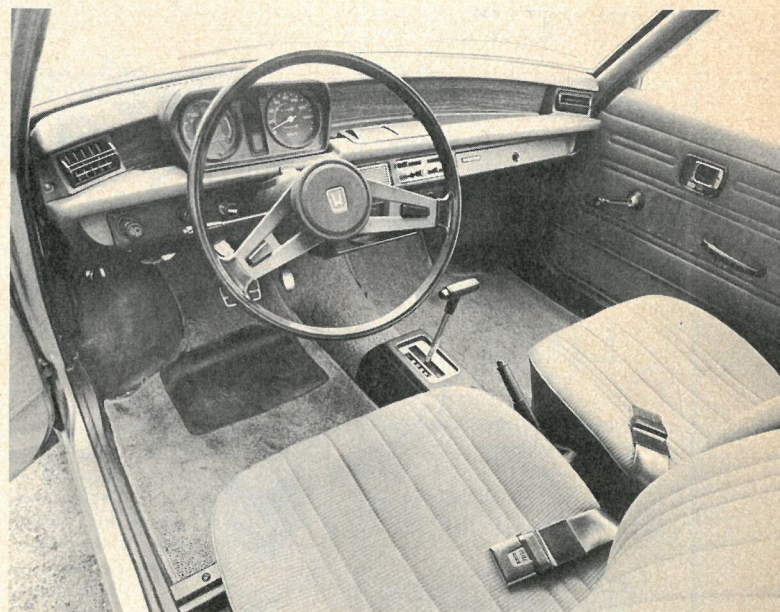
Honda-forhandlernes geografiske placering



Kom forbi og få en prøvetur. Den nye Honda Civic, som fås både med manuel og automatisk gear, venter på dig!



På landkortet kan du se hvilken Honda-forhandler, der ligger nærmest. Kom forbi og få en prøvetur i den nye Honda-Civic. Du så prøvekørslen i sidste nummer af MOTOR-journalen, derfor må du også prøve vognen. Få den oplevelse med.



Her kan du få en prøvetur

Storkøbenhavn:

Ballerup

Honda i Ballerup
Poul Rasmussen Automobiler A/S
Brødhusvej 15
Tlf. (01) 97 98 00

Glostrup

Honda i Glostrup
Ringager 24
Tlf. (01) 96 53 22

Lyngby

Honda i Lyngby
v/Victor Greulich
Jægersborgvej 1
Tlf. (01) 87 97 18

Øvrige Danmark:

Frederikssund

Honda i Frederikssund
v/H. Due Andersen
Roskildevej 55/Pilealle 2
Tlf. (03) 31 35 01

Hillerød

Honda i Hillerød
v/Jørgen Due Andersen
Falkevej 19
Tlf. (03) 26 76 66

Holstebro

Honda i Holstebro
v/Ingfred Jørgensen
Hjermvej 4
Tlf. (07) 42 39 11
Værksted: (07) 42 62 43

Kolding

Honda i Kolding
v/L. Kling-Petersen
Haderslevvej 117
Tlf. (05) 52 77 59

Løgstør

Provinsens Bilcenter
Bredgade 104
Tlf. (08) 67 15 44 — 67 18 54

Nykøbing F.

Honda i Nykøbing F.
v/Vagn Hansen
Gedservej 3-7
Tlf. forretning (03) 85 19 88
Tlf. privat (03) 83 91 15

Randers

Honda i Randers
v/Jørn Nielsen
Gudenåvej
Tlf. (06) 43 18 88 — 43 12 25

Roskilde

Honda i Roskilde
v/Jens Winther
Maglegaardsvej 5
Tlf. (03) 35 78 25

Svendborg

Honda i Svendborg
v/Einer Hansen
Tvedvej 71
Tlf. (09) 21 64 00

Vejle

Honda i Vejle
v/B. Baungaard Thomsen
Vedelsgade 115
Tlf. (05) 82 82 98

Aabenraa (Haderslev)

Automobilforhandler Georg Schmidt
Gasværksvej — Kathale
Tlf. (04) 62 17 00

Aarhus

Testbiler
Skejbykrydset — Randersvej
Tlf. (06) 16 15 25

Jeg når længere med Chevron.



Der er mere fut i Chevron. Flere kilometer. Siden jeg skiftede til Chevron med F-310*, er det som om en tankfuld rækker længere.

De siger, det er på grund af additivet F-310. Det renser de vitale dele i motoren.

Jeg ved ikke så meget om snavs i motoren, men jeg ved noget om økonomi. Og go' økonomi begynder altså på Chevron stationen.

En tankfuld Chevron med F-310 virker som om den varer længere . . . fordi F-310 renser de kritiske dele i snavsede motorer og holder dem rene.

Skemaet fortæller lidt om, hvad der sker, når man skifter til Chevron med F-310.

15 biler med jævnt snavsede motorer blev hver for sig målt på et chasis-dynamometer. Benzinforbruget blev målt efter The Standard European Cycle. Derefter fik de påfyldt Chevron med F-310. Chevrons rensende evne blev prøvet under normalkørsel, til hver bil havde brugt 12 tankfulde.

Da vognene igen blev målt på dynamometret, var benzinforbruget nedsat fra 1,2% til 12,3% på 14 ud af de 15 biler. Gennemsnittet blev 5,7%.

Resultaterne kan variere fra bil til bil, og fører til fører, men alt taler for, De vil nå længere med Chevron.

Prøv selv med Deres egen bil.

Bilmærke og årgang	Faldende benzinforbrug i %
Opel Rekord (1967)	12,3%
Citroën Ami 6 (1967)	10,4%
Audi 72 (1968)	10,2%
Simca 1501 (1968)	8,9%
Ford Taunus 20M (1966)	8,6%
Renault R-10 (1969)	7,0%
Ford Taunus 17M (1966)	5,8%
BMW 2000 (1966)	5,6%
Renault R-16 (1969)	4,6%
VW 1300 (1968)	4,5%
Simca 1501 (1967)	3,6%
Fiat 125 (1968)	2,1%
Opel Admiral (1967)	2,0%
Audi 80 (1967)	1,2%
Neckar 1100 (1967)	± 0,3%
Gennemsnit for alle 15 biler: 5,7%	

Tænk før De tanker.



* Chevrons indregistrerede varemærke for Polybutene Amine Gasoline Additive.



ORIENTERING

Ved Henning Bro

Ingen mandfolk tilbage — kun sandkasse-mentalitet

Henning Kobberø-Hansen, Holstebro, mener, at orienteringskørerne af i dag er blottet for sportsånd

■ — Mandfolkene i motororienteringssporten er forsvundet. Tilbage findes der kun en sandkassementalitet, som bliver mere og mere udpræget...

Henning Kobberø-Hansen, Holstebro, medlem af Dansk Automobilsports-Unions orienteringsudvalg, reagerer bittert og vredt på den syndflod af protester og anker, der er skyllet hen over næsten alle løbsledere i år.

— Adskillige protester kunne nemt have været undgået, hvis deltagerne ville forsøge at mobilisere blot en lille smule sportsånd. Men det er der tilsyneladende ingen, der vil. Kan man derimod finde den mindste fejl i et løb, bliver der straks protesteret.

Henning Kobberø-Hansen synes, at alt for mange orienteringskørere er blevet præmiejægere. Det er et helt generelt fænomen, som ikke blot kan iagttages i DAU, men som også gælder i andre unioner.

— Måske hænger det sammen med, at der er kommet penge ind i orienteringssporten. Engang imellem kan man ikke lade være med at tage sig til hovedet og sige: Gudfader bevares, hvad er det dog for nogle tøsedrenge, der kører orienteringsløb nu om dage.

Selv var Henning Kobberø-Hansen en meget aktiv kører op til midten af 1960'erne, og han var med til at vinde mesterskaber i såvel rally som orienteringsløb. Det er svært for ham at lade være med at drage sammenligninger.

— Ja, for i gamle dage var der virkelig mandfolk til. Hvis man stødte på en lille fejl eller kom ud for vanskeligt passabelt terræn, accepterede alle, at sådan var det nu engang. Den, der først fandt ud af fejlen eller kom igennem vandhullet, fik en fordel, som de øvrige så måtte prøve på at udligne et andet sted på ruten. Det gav hverken anledning til sure miner eller protester.

Unødvendige protester har tit og ofte forbindelse med, at løbslederne offentliggør foreløbige resultater på løbsaftenen. Henning Kobberø-Hansen har anbefalet Sydsjællands Automobil Klub at vente med at meddele noget som helst, før protesttiden er udløbet for sidste vogn i klubbens kommende mesterskabsløb.

— Det ligner ikke noget, at foreløbige resultater, der er tænkt som service over for kørerne, bliver udnyttet som nu. Alle støver jo listerne igennem for at finde ud af, hvor de skal protestere, uden at konkurrenterne opnår en tilsvarende forbedring.

Selv med en stadig udbygget og ydest intensiv uddannelse af løbsledere kan man ikke nå frem til, at samtlige arrangementer er komplet fejlfri, mener Henning Kobberø-Hansen. Som deltagere glemmer adskillige orienteringskørere, hvordan de selv har det, når de optræder i rollen som løbsledere.

— Vi må gøre noget for at komme derhen til, at der igen eksisterer mandfolk i motororienteringen. Udviklingen i øjeblikket, hvor man hager sig fast i spidsfindige fortolkninger af reglementets ordlyd og tolt tilsidesætter de sportslige momenter, kan og må ikke fortsætte. Det vil være døden for orienteringsløbene.

Oh, vandringsmand

■ Oh, vandringsmand, ryf. Sådan kan man altså også lave motororienteringsløb: ved at træve terrænet igennem på kryds og tværs. Agnete og Poul Jensen fra Sydsjællands Automobil Klub har gjort det mere end een gang under forberedelserne til »Operation Nordfalster«, der køres lørdag den 8. september som femte afdeling af DM og SM.

Nogen sommerferie har det populære ægtepar fra Falster ikke haft i år. Når Poul Jensen om aftenen og lørdag middag har kunnet dreje nøglen om i brugsforeningens dør i Sørup, har der uvægerligt stået orienteringsløb på programmet for fritiden.

Til gengæld venter det ganske land nu at skulle ud i en af årets allersværeste opgaver. Agnete og Poul Jensen tager hele sydhavsøen i brug og forudsiger, at selv et godt hold udmærket kan miste 10-15 rutekontroller, inden det når tilbage til samlingsstedet på Bagergården i Falkerslev.

Respektiden bliver på fire timer, hvilket for en og anden nok skal vise sig ikke at være et minut for meget, selv om langt de fleste af

etaperne hos senior og junior køres med 20-25 km/t i gennemsnit. På alle private veje er højeste hastighed 40 km/t, og det kontrolleres, siger Poul Jensen.

Med i sin løbsledelse har han bl. a. Finn Larsen, en af SAK's mange talentfulde juniorkørere. Sammen med Ejnar Johansen har Finn Larsen kort sig frem til topplaceringer i såvel DM som SM, men han havde altså ved sæsonens start lovet at lave en del af »Operation Nordfalster«, og nu fanger bordet.

Der regnes med 120 hold. Senior kører 95 km, junior 80 km, begynder 70 km og debutanter 60 km. Løbskortet er 1511 Falster, trykt 1972, og Dansk Automobilsports-Union sender Erik Jørgensen og Bent Brodersen som henholdsvis delegeret og kommitteret.

Vandgang på Fyn

■ Peder Jessen fra Fyns Rally Club er den hårdeste nitte blandt alle barske løbsledere i Danmark. Det er ikke uden grund, at han kalder sit traditionelle lige-for-sommerferien-løb for »Vindstyrke 12«, og at hold fra alle egne af landet gør alt for at slippe ind gennem adgangs-begrænsningen.

Regnar Mikkelsen fra Viborg og Kjeld Simonsen fra Randers havde slået sig sammen for at dele årets fynske løbsoplevelse. Og det fik de lejlighed til i rigt mål.

Undervejs erklærede Kjeld Simonsen blandt meget andet, at idealruten løb oven på et velvoksnet dige. Uden at betænke sig lod Regnar Mikkelsen vognen bestige bjerget. Han rystede ikke på hænderne, da den opmærksomme observator med øjnene på kortet kunne oplyse, at diget i virkeligheden var en dæmning, og at kanalen ved siden af var dyb.

Men kort er eet, terræn ofte noget ganske andet. Ved mål fik jyderne at vide, at de skulle have taget turen gennem kanalen. Amfibiekøretøj var ikke nødvendigt. Vandcykel heller ikke.

— Kanalen? Den har da været udtørret længe, sagde Peder Jessen. For at ingen skulle kunne se rutekontrol-skiltene oppe fra dæmningen havde han lavet en nydelig trønhimmel af sækkelærred til hvert af dem.

»Vindstyrke 12« blev for andet år i træk vundet af Ove Laier-Henry Mathiasen, Viborg, der fik 263 sp., mens H. C. Westergaard—Allen H. Bech, Fredericia, havde 293 sp., Svend Aabenhuus—Jørgen Skjold, Randers, 302 sp. og Regnar Mikkelsen—Kjeld Simonsen 351 sp.

● Adskillige klubber, men langt fra alle har reageret positivt på opfordringen til at sende klubblade og lignende til mig. Forhåbentlig kommer de resterende på andre tanker og skriver følgende på deres adresselister: Henning Bro, Hollingholt gl. Skole, 7451 Sunds.

Udstødnings anlæg:

Jebring

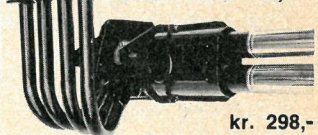
12 mdrs. garanti mod gennembrænding. Fremstillet i 1,5 mm korlpinør. Lagerføres til alle gængse biler. Priser fra kr. 322,-



Ferrita
Rustfrit stål

3 års garanti mod gennembrænding. Lagerføres til Ford 17-20 M, Opel Ascona, Opel Manta, Saab, Volvo, VW. Priser fra kr. 528,-

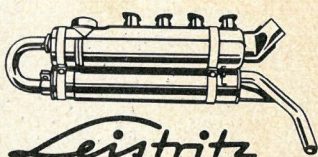
"3B" FIAT-standardpotter
FIAT-sportspotter
Priser fra kr. 49,-



kr. 298,-



Galvaniserede helfalsede potter til de fleste gængse biler. Pris eks.: 17 M kr. 53,-. Kadett B kr. 53,-. Volvo 144 bagpotte kr. 62,-



Originalvarer til Audi — NSU — VW 1200 — 1300 — 1500 — 1600 — 411 og K 70.



VW potter fra kr. 68,-

Gammel kærlighed rustet ikke det gør Ferrita heller ikke

Alle varer forsendes over hele landet eller leveres gennem Deres værksted.

Forhandler:

Enghave Motor A/S

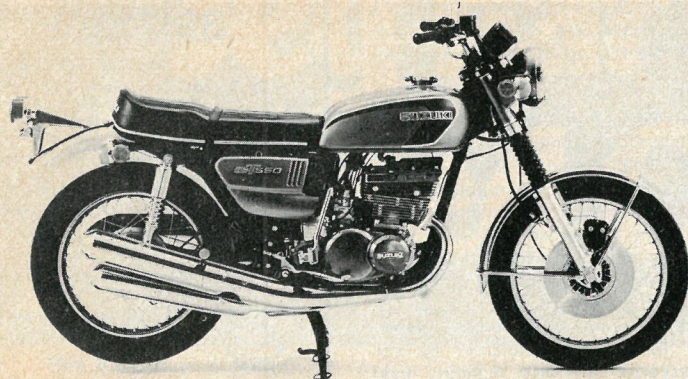
Enghavevej 16, 1674 Kbh. V.
Tlf. (01) 22 27 10

Importer og forhandler:

KAAN's MOTOR Co.

Hillærødgade 171, 2400 Kbh. NV.
Tlf: (01-36) GO 8133 & GO 8122

SUZZZZUKI



OBS: 550 ccm, 3 cyl., med selvstart + skivebremse til kr. 13.965,-

250 ccm, 2 cyl. 6 gear, kr. 8.126,-

350 ccm, 2 cyl. 6 gear, kr. 9.126,-

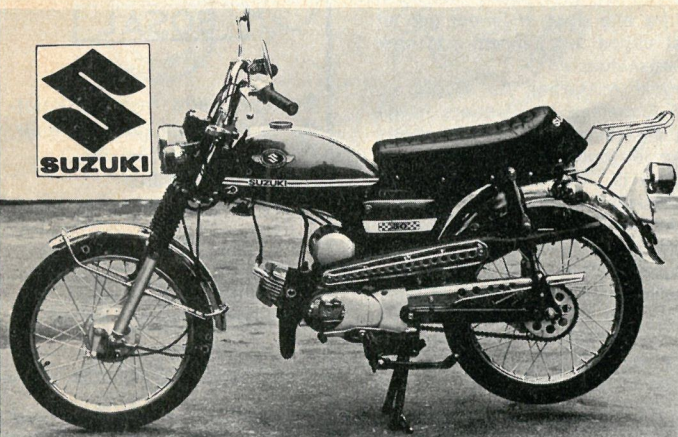
380 ccm, 3 cyl. 6 gear, 38 hk, kr. 11.500,-

500 ccm, 2 cyl. 5 gear, kr. 12.600,-

550 ccm, 3 cyl. 6 gear, kr. 13.965,-

750 ccm, 3 cyl. vandkølet, selvstart kr. 19.361,-

Alle Suzuki har indtil 2000 omdr. mindre end andre japanske totaktere. — Lav stempelhastighed, mindre slidtage, længere levetid.



En enestående fuldtræffer til 15-årige

Noget for dig som ønsker en luksusknallert i topklasse

Suzuki »CCI« smøresystem d.v.s. ren olie til alle lejer. — Ingen olie-blanding, køres på ren benzin. — Forchromede skærme. — Rigtig teleskopforgaffel af motorcykeltype med gummimanchetter. — Sortlakeret moto-cross type udstødningsrør. — Ekstra kraftig dobbeltsaddel. — Side-støtteben og midterstativ. — Rigtig akkumulator. — Ekstra stor baglygte med stoplys. — Speedometer med indbygget kontrollys for frigear. — Blinklys, sidespejl, bagagebærer (ekstraudstyr) — Kan starte i alle gear ved at tage koblingshåndtag og k/s. Kr. 2.990,-

SUZUKI har vundet en mængde internationale GP-løb over hele verden. Blandt andet vundet VM-titlen i TT for 50 ccm motorcykler 6 gange.

SUZUKI har vundet VM i moto-cross i 1970, 1971 og 1972.

SUZUKI er verdens største producent af 2-takts køretøjer — borger for højeste kvalitet.

6 måneders fabriksgaranti på alle Zuzuki, også på arbejdsløn.

Kataloger tilsendes mod kr. 2,- i frimærker

Generalagent:

C. REINHARDT & Søn

Gl. Kongevej 11 — 1610 Kbh. V.

FORHANDLERE I ALLE

STØRRE BYER.

KARTING

Ved Mogens Banke

Svenskerne vandt alle klasser ved Nordisk Mesterskab

■ Der var ikke noget at stille op mod svenskerne ved årets Nordiske mesterskab. De vandt suverænt, og det blev udelukkende et svensk op-gør ved løbet den 12. august i Jönköping.

Den svenske landsholdkører Mikael Bender vandt foran sin landsmand Lars Persson. På tredjepladsen kom Eddi Kold, der endnu en gang viste en god dansk præstation ved at kæmpe sig op på en så fin placering på den meget vanskelige bane. Eddi sørgede for den mest spændende kørsel set med danske øjne. Han havde fået en dårlig tidtagning og derfor en dårlig startposition. Men i de indledende heat gik han meget hurtigt til angreb på sine konkurrenter, og kæmpede sig sikkert frem i feltet ved nogle meget dramatiske overhalinge, der vakte stor glæde og begejstring hos de 60 danske tilskuere, der havde fundet vej til Jönköping. Eddi Kold er den mest vindende seniorkører i år trods sine kun 17 år. Det skal blive spændende at se, hvor langt frem han kan komme ved årets Verdensmesterskab i Belgien den 7. oktober, hvor han er Danmarks bedste kort.

Claus Bach på vej over banens vanskelige bakke. Han var langt fremme, indtil et uheld satte ham ud af spillet. Måske et nyt navn til DM-kampen?

Eddi Kold, der igen var i fin form og fik en tredjeplads, har netop overhalet en svensk konkurrent.

På fjerdepladsen lige efter Eddi kom Uffe Nielsen, der har haft en noget dårlig sæsonstart på grund af eksamen. Nu er den overstået, og han er helt på mærkerne. Søndag den 5. august vandt han et internationalt løb i Hamborg.

Claus Bach har hidtil ført en tilbagetrukket tilværelse i dansk karting, men denne gang var han med helt fremme, og hvis han ikke var blevet involveret i et sammenstød i finalen, havde han haft en sikker sjetteplads. I stedet blev det til en 10. plads. Vi får se, om han kan leve op til det resultat, når han den 26. august deltager i DM-løbet, der køres i Rødby.

Resultater:

A. senior: Mikael Bender, S — Lars Persson, S — Eddi Kold, DK

A. junior: Stefan Johansson, S — Allan Kronow, DK

E. 250 ccm: Thomas Olofsson, S — Leif Larsson, S — Øivind Larsen, N.



Motorerne sendt til kontrol

(2. afd. DM i Vojens den 5. august)

■ De bedste kørere i mini-pop klassen fik et mindre chok, da de efter løbet fik besked på at skruer deres motorer af og aflevere dem til DAU's delegeret, der ville sørge for en grundig undersøgelse hos det tekniske udvalg.

I mini-pop klassen er al tuning ulovlig, og man syntes åbenbart, at nogle kørere skilte sig lidt for hurtigt fra de øvrige. Det er sikkert årsag til undersøgelsen. Kørerne selv påstår, at motorerne er fuldstændig i overensstemmelse med

reglementet. Chr. Petersen og Laurits Jensen — fædre til de implicerede kørere — udtaler, at de efter at have fået motorerne retur fra DAU ikke ønsker at pakke dem ud, før der foreligger en afgørelse fra Unionen.

Løbsresultat fra DM i Vojens:

Mini pop: Harley Jensen — Jan Petersen — Lars Petersen

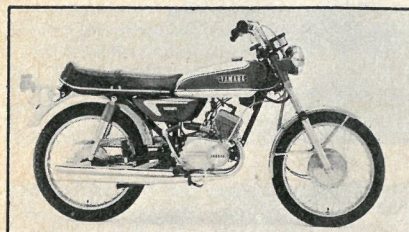
Pop II: Erland W. Nielsen — Poul Andersen — Flemming Skousen.

Begynder: Flemming Hansen — Allan Husted. — Johnny Bjernemose.

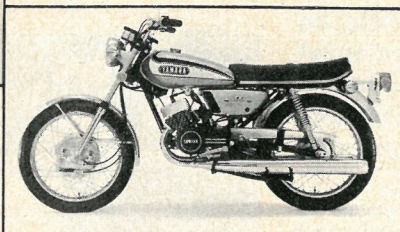


YAMAHA 1973

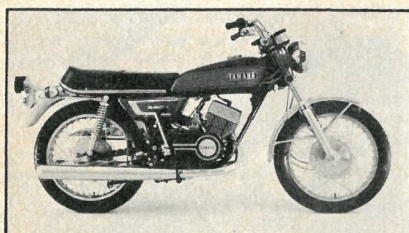
It's a better machine



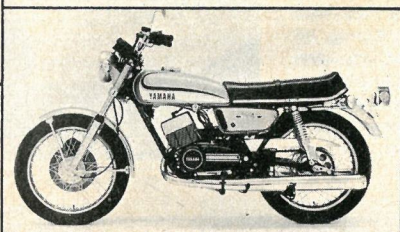
AS3 17 hk/8.500 omdr.
130 km/t. Autolube
5 gear, fræk acceleration.
Kr. 5.459,- excl. lev.



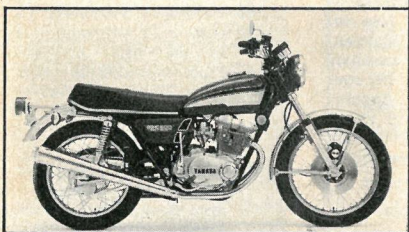
RD 200 22 hk/7500 omdr.
140 km/t, 5 gear,
elektr. starter
Kr. 7.388,- excl. lev.



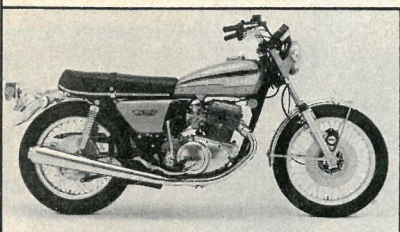
RD 350 39 hk/7000 omdr.
170 km/t, 5 gear,
skivebremse
Kr. 10.750,- excl. lev.



DS7 34 hk/7.000 omdr.
160 km/t. Autolube.
5 gear. Kun 138 kg
Kr. 8.094,- excl. lev.



TX 750 68 hk/6.500 omdr. 195 km/t.
5 gear, total vibrationsfri, skivebremser
og el.-start. Omniphaser.
Kr. 19.876,- excl. lev.



TX 500 50 hk/8000 omdr. ca. 180 km/t
8 ventiler, skivebremse, omniphaser
(levering august)
excl. lev. **Kr. 16.985,-**

Vi har flest modeller
Vi har det største salg
Vi har de laveste priser

Komplet reservedelslager!
Udstrakt service, også efter
6 måneders garanti-
periodens udløb!

Teknik

Autolube smøring giver
optimal smøring ved alle
omdrejningstal. 5 ell. 7 ports
skyllesystem.

Read valve-torque induktion
Ceriani type forgaffel.

Daytona bremses, verdens
bedste, spørg bare en
Yamaha ejer.

Utrolig præcis gearbox.
Startvillig som ingen anden,
læs motorpressen!

Køreegenskaber helt i sær-
klasse. De skal prøves.

Vi kunne blive ved længe
endnu, men spørg hellere
YAMAHA-forhandleren,
han ved besked.



Brochurer fremsendes
kun mod vedlagt
porto kr. 1,-.

Importør

1/3 FRANZ KROON MOTORCYKLER

Nørrebrogade 2, 8000 Århus C.
Tlf.: (06) 13 19 18

Forhandlere:

København: Dansk Motor Co. A/S, Westend 1-3, Kbhvn. V. — Ehr. Fisker, Åboulevarden 55.
— H. V. Hansen Motor A/S, Gl. Kongevej 127-131, Kbh. V. — A/S N. J. Strandberg & Sønner,
Peter Bangsvej 76, Kbhvn. F. — J. Aagesen, Jagtvej 5, Kbhvn. N. — Gladsaxe Motor, Glad-
saxevej 73, Søborg.

Sjælland: Erik Nygaard, Kalundborgvej 203, Holbæk. — F. O. Frederiksen, Nykøbing Sjælland.
— Viggo Christensen, Lindevej 8, Næstved. — Specialværkstedet, Torvegade 34, Fakse.

Fyn: Bruun — Larsen & Søn, Ansgarsgade 1, Odense. — B. V. Andersen, Korsgade 13, Svend-
borg.

Jylland: Mogens Kjeldsen, Søndergade 26, Bjerringbro. — Mini Motor, v/Åge Krogh, Christi-
ansfeld. — Robert Andersen, »Special«, Norgesgade 32, Esbjerg. — Scooter Service, Asyl-
gade 31, Frederikshavn. — Vagn Stevnshoved, Vestbanegade 2, Grenå. — Larsen »Trim«, Ve-
stergade 36, Haderslev. — Bent Svenningesen, Vestergade 55, Herning. — Ebbe Søndergård,
Kongensgade 26, Hjørring. — Jydsk M/C Center, Allegade 67, Horsens. — C. A. Stæchmann
& Søn, Søndergade 27, Kolding. — Saugstrup, Frederiksgade 5, Lemvig. — Henning Thomad-
sen, von Hattenstræde 11-13, Randers. — E. Sostach, Rødekro. — Silmatic A/S, Borgergade
42, Silkeborg. — J. L. Dybdahl, Snedsted. — Erling Sjøholm, Vølundsgade, Sønderborg. —
Voigt & Rasmussen A/S, Perlegade 96, Sønderborg. — C. H. Sørensen, Borgmester N. Jen-
sensvej 4, Varde. — Johannes Tobiasen, Fredericiagade 1, Vejle. — Kirks Motor Service,
Østerbro 50, Ålborg. — I/S Franz Kroon, Motorcykler, Århus. — Århus Scooter, Klostergade
74, Århus.

Flot dansk præstation

– men desværre i al ubemærkethed

Det svenske Grand Prix for motorcykler var endnu en tiltrængt succes på Anderstorp banen, og tusindvis af danske motorcykel-entusiaster havde fundet derop, da det jo for tiden er det nærmeste man kan komme en »hjemmebane« for dansk TT-sport. De blev belønnet med en fornem dansk placering – en fjerdeplads til Børge W. Nielsen blandt verdens bedste TT-kørere. Den danske presse overså imidlertid denne præstation.

■ To verdensmestre blev kåret ved »Swedish TT«, der er det officielle navn på den svenske afd. af verdensmesterskaberne i landevejsløb for motorcykler. Svenskeren Kent Andersson, der sikrede sit mesterskab ved at blive nr. 2 i 125 ccm klassen, og englænderen Phil Read, der fik titlen i 500 ccm klassen efter en klar sejr på sin MV Agusta fabriksmaskine.

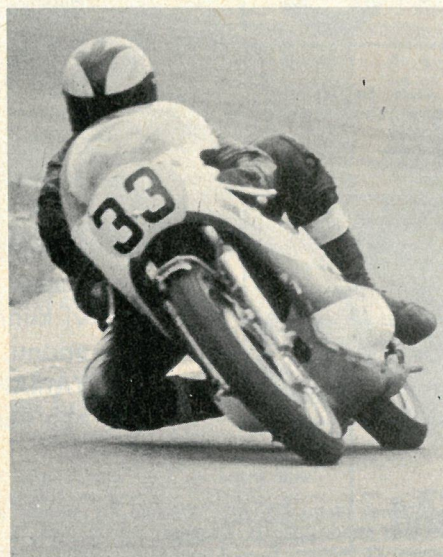
Kun fem uger efter at Scandinavian Raceway dannede rammen om Skandinaviens første Formel 1 VM løb, var hele foretagendet sat i scene igen. Den store stab af veluddannede banefunktionærer sørgede for, at alting klappede som det skulle, og begunstiget af tørt vejr og få uheld kunne programmet overholdes til sidste minut.

Teuvo Lansivuori var et af de trækplastre, man var kommet for at se, og i første løb lørdag, 250 ccm klassen, stod kampen netop imellem Teuvo Lansivuori og den vesttyske Yamaha-kører Dieter Braun. Kun tolv hundrededele af et sekund var Lansivuori hurtigere i træningen. Dieter Braun fik en meget fin start, og skabte hurtigt lidt afstand til de næstfølgende, imidlertid var Lansivuori manden der kunne køre ham op, men efter ca. 18 min. kørsel måtte Lansivuori udgå med en utæthed i smøresystemet. Efter sin sejr i denne svenske VM afd. skal der nu sort uheld til for at fratage Dieter Braun verdensmesterskabet i 250 ccm klassen.

Efter at denne rene to-takts klasse var afviklet, hørte man så maskinerne køre fra depot til startlinjen for at line op til 500 ccm løbet. Her skilte firetakternes dybe brummen sig ud fra de øvriges høje, syngende tone. To MV'er, to Honda'er og en enkelt Norton Manx var der tilbage i den største VM-klasse til at forsvare firetakt-systemet. De to MV'ere med henholdsvis første- og tredje-bedste træningstid og de tre øvrige 4-taktere som de tre sidste af de 30 kørere, der havde kvalificeret sig til start. Motorcyklen, der var løbets »vartegn« på plakater og programmer, Rudi Kurth's Monark 500, der kørtes af englænderen Mick

Grant nåede kun til startlinjen. Da den ankom flækkede svinghjulet for tændingsmagneterne, og stumperne blev slynget ud gennem kåben og ramte de omkringstående kørere. Ingen kom dog noget til men vi gik glip af at se den interessante cykel køre.

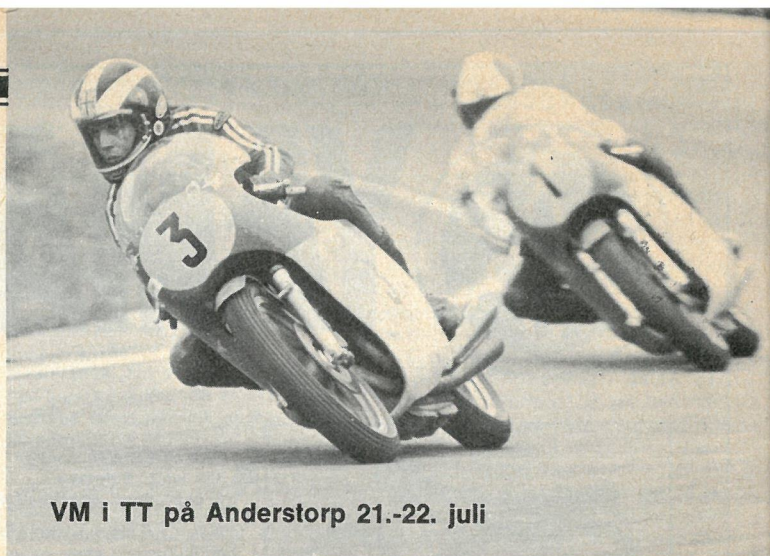
Starten gik, og bedst afsted kom Kim Newcombe med sin König, en motorcykel monteret med en særpræget 4-cyl., 2 takt boksermotor, der oprindeligt var tænkt som båd-motor. Det varede dog ikke længe før Phil Read kørte uden om, og



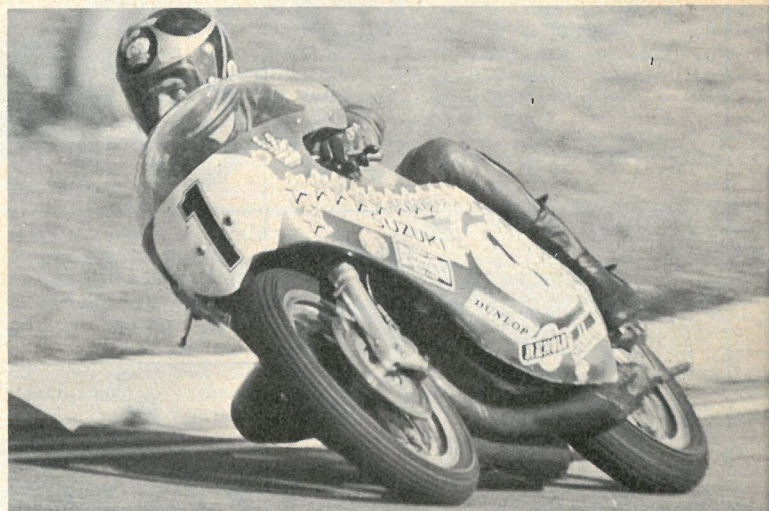
◀ Børge W. Nielsen på vej til en sikker 4. plads i 500 ccm klassen.

få omgange efter gjorde Giacomo Agostini ham følgeskab, hvorefter de to kørte ren team-kørsel med skiftende førerposition, men med Phil Read som vinder, da han med en sejr i dette løb øgede sit forspring over Kim Newcombe i VM-stillingen.

Det var imidlertid længere nede i feltet, danskernes opmærksomhed var koncentreret, idet Børge W. Nielsen tilsyneladende var i færd med at arbejde sig op gennem feltet fra en startposition i midten. Det var ikke hvem som helst, der måtte bagud og lade den meget stærkt



VM i TT på Anderstorp 21.-22. juli



▲ Den unge engelske Suzuki fabrikskører Barry Sheene blev nr. 3 i F-750 klassen. De fire første maskiner i mål var alle 750 ccm vandkølede Suzuki-racere med en effekt på ca. 110 hk/8200 omdr/min.

Tekst: Niels Basse
Fotos: Erling Duelund

Resultater: Swedish TT

50 ccm – 15 omgange – 60 km

1. Jan de Vries, Kreidler
 2. Bruno Kneubühler, Kreidler
 3. Theo Timmer, Jamathi
- Hurtigste omgang: de Vries, 2 min. 2,56 sek. – 118,0 km/t.

125 ccm – 24 omgange – 96 km

1. Börje Jansson, Maico
 2. Kent Andersson, Yamaha YZ
 3. Charles Mortimer, Yamaha
- Hurtigste omgang: Jansson, 1 min. 53,31 sek. – 127,8 km/t.

250 ccm – 26 omgange – 104 km

1. Dieter Braun, Yamaha
 2. Robert Galina, Yamaha
 3. Adú Celso-Santos, Yamaha
- Hurtigste omgang: Lansivuori, 1 min. 50,5 sek. – 130,8 km/t.

350 ccm – 26 omgange – 104 km

1. Teuvo Lansivuori, Yamaha
 2. Giacomo Agostini, MV Agusta
 3. Phil Read, MV Agusta
- Hurtigste omgang: Lansivuori, 1 min. 46,06 sek. – 136,4 km/t.

500 ccm – 26 omgange – 104 km

1. Phil Read, MV Agusta
 2. Giacomo Agostini, MV Agusta
 3. Kim Newcombe, König
 4. Børge W. Nielsen, Yamaha TZ 354 (Kun 1 min. 11 sek. efter nr. 1).
- Hurtigste omgang: Read, 1 min. 46,56 sek. 135,7 km/t.

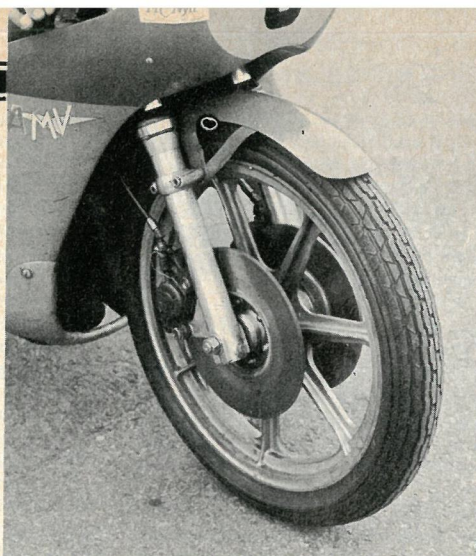
750 ccm FIM-Cup – 20 omg. – 80 km

1. Jack Findlay, Suzuki 750 GT
2. Stan Woods, Suzuki 750 GT
3. Barry Sheene, Suzuki 750 GT
4. Steen Ahrentzen DK, Yamaha TZ 350
5. Claus Tarum DK, Honda CB 500

kørende Børge passere. Først Billie Nelson, der i VM sammenhæng huskes for at have kørt Patton, og derpå slag i slag Esso Gunnarsson på Kawasaki H1RS, Werner Giger fra Schweiz og Christian Bourgeois, begge Yamaha. Da disse fire var kort agterud viste omgangstiderne, at Børge haled ind på Kim Newcombe på tredjepladsen med ca. 2 sek. pr. omgang, men afstanden var for stor. Dette var en sensation. En fjerdeplads ved et VM løb i Skandinavien, oven i købet som bedste privatkører i mål – og den danske dagspresse reagerede overhovedet

◀ Phil Read (nr. 3) og Giacomo Agostini (nr. 1) kørte i bedste opvisningsstil i mål som nr. 1 og 2.

I 500 ccm klassen har begge MV'er fået monteret støbte letmetals forhjul m. dobbelte skivebremser. Hjulmønstrene er fra Egli i Schweiz.



ikke med et ord. Børges strålende kørsel var for os danske tilskuere, simpelt hen dagens præstation.

Lørdagens program sluttede af med et sidevognsløb for cykler op til 750 ccm, uden VM-status. Dette blev vundet af Göte Brodin/P. E. Wickström på en 750 ccm Suzuki, udlånt af sidste års vinder Eric von Post. Kun det engelske hold Jeff Gawley/Birch kunne med deres König yde farlig modstand.

Søndag lagde 50 ccm klassen ud. 50 ccm er en ret trist affære at overvære som tilskuer. Til gengæld har disse små maskiner den største litereffekt inden for »branchen«. De bedste nærmer sig så småt det fantastiske tal 400 hk/l. Nogen afgørelse faldt ikke i Anderstorp. De tre første pladser blev besat af Jan de Vries og Bruno Kneubuhler begge Kreidler samt Theo Timmer på Jamathi. Disse tre køre har alle chancen for at erobre verdensmesterskabet ved sidste afd. af VM i Madrid.

I 125 ccm klassen var alt lagt op til en sejr, der ville skaffe svenskerne deres første VM nogen sinde. For at det skulle lykkes måtte Kent Andersson, der førte klart i VM, sikre sig et forspring der ikke kunne nås af hans to nærmeste konkurrenter, Joe Schurgers, Bridgestone, og Eugenio Lazzarini, Maico. Ydermere var Kent handicappet efter et styrt ved Hollands GP og havde fodten i et meget stramt bind i stedet for gips. Bedst fra start kom Charles Mortimer, der ligesom Kent Andersson kører for Yamaha, men allerede efter fire omgang gik Andersson forbi og overtog føringen. Men der var også en anden, som håbede på en hjemmesejr, og ved en kørsel, der tog vejret fra selv hærdede TT-kendere, sikrede Børge Jansson sig sejren foran Kent Andersson og Charles Mortimer. Der er ingen tvivl om at den kører, der kørte med de største nedlægninger om hjørnerne var Børge Jansson — samtlige klasser medregnet. Han sidder klippe roligt ret op og ned på cyklen. Det er uden tvivl en svær stil at køre i, men særdeles effektiv for hr. Jansson. Kent Andersson fik sit VM i hus, skønt han »kun« fik en andenplads. Hans nærmeste konkurrenter Schurgers og Lazzarini blev nemlig nr. 8 og 9 og fik derfor ikke points nok til at true svenskerens VM.

Dagens fight — MV Augusta ver-

sus Yamaha — blev udkæmpet i 350 ccm klassen. Først fra start kom Dieter Braun, Agostini, Janos Drapal, Phil Read, Ingemar Larsson og Teuvo Lansivuori. To omgang efter var færene skilt fra. Lansivuori havde lagt sig i spidsen og de to MV'er jagtede ham. Der blev virkelig gået til den, det bedste de havde lært. Når Agostini begynder at skulle redde udskridninger, der ikke var tilsigtede, og Phil Read bruger betonkanterne for ikke at ryge ud af startkurven, og kikser gear så den firecylindrede MV protesterer højlødt — så bliver der kørt stærkt, og så er der noget ved at se TT-løb. Lansivuori blev dog ved med at øge afstanden ned til de to MV'er og sikrede sig dermed vigtige points i VM-kapløbet.

Sidste løb talte ikke til VM, men FIM-cup'en regnes næsten for me-

re, rent pengemæssigt, thi det er på de store cykler, der er penge at hente, både her i Europa og i særdeleshed i USA. Og dette var faktisk grunden til, at løbet havde mistet noget af sin spænding, idet der samme dag afholdes TT-løb tællende til de amerikanske AMA mesterskaber. Vinderen i Laguna Seca, USA, får ca. 75.000 kr. i prispenge; vinderen i Anderstorp fik 1200 sv. kr. så forholdet er forstærkt frem og besatte de første fire pladser foran en fabriks-Harley Davidson af de rigtige med stor V-motor og det hele. Ellers var løbet præget af, at VM-kørerne skulle have penge med hjem for en start mere. Men stærkt går det jo, når professionelle kommer til styret på en cykel med over 100 hk.

Fire danskere stillede op i denne klasse. Franz Kroon der blev nr. 11 med en TZ 350 Yamaha, Steen Ahrentzen nr. 14 ligeledes TZ 350 og Claus Tarum nr. 15 på sin Honda CB 500. Børge W. Nielsen udgik på 7. omgang, da det viste sig at hans kølevandstemperatur steg mere end tilladeligt.

Der var masser af gode fighter, ikke blot mellem topkørerne men også om de små points, der som regel sikrer en kører hans internationale licens for næste sæson. Der var gjort et stort forarbejde for at få en sikker succes i hus. Successen var hjemme, men kun 13.000 tilskuere havde glæde af den. Heraf anslår jeg, at de ca. 1500 var danskere, der tog tilfredse hjem efter et godt løb.

Dansk TT-sport's glade dreng

Børge Wærum Nielsen, Mekaniker, 25 år fra København, Medlem af »Road Racing Klub Viking«

Har kørt TT-løb i 5 år, heraf 4 år internationalt.

1971: Danmarks mester i klasserne 0-250 ccm og 251-750 ccm.

1972: Nr. 2 i klassen 0-250 ccm og nr. 3 i 251-750 ccm.



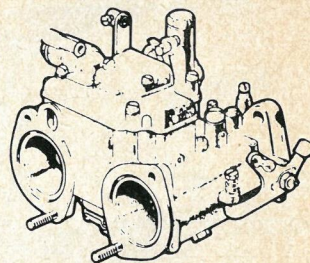
Børge har i år satset meget hårdt på at opnå internationalt gennembrud, og har derfor anskaffet sig 2 stk. af Yamaha's vandkølede TZ 350 produktionsracere — pris ca. 23.000 kr. stk. Den ene er ved dette blads MC-medarbejders mellemkomst af en herværende værktøjsfabrik ændret ved hjælp af excentriske krumtapsoiler således, at slaglængden forøges ca. 1 mm hvilket bringer motorens slagvolumen op på 354 ccm, hvorefter den fuldt legalt kan anvendes i 500-klassen. Den yderligere tuning, der er nødvendig hvis man vil bide skeer med de store, udfører Børge selv — og det har altså nu vist sig, at han også

behersker denne vanskelige kunst. Hele sommerhalvåret farter Børge og hans »team manager« Kjeld Hansen rundt i Europa, og har næsten en start om ugen for at få det til at løbe rundt. Ting de skal bruge købes i det land det er billigst, ellers balancerer budgettet ikke. Fødevarer købes f. eks. i Tjekkiet. Vi blev inviteret på morgenkaffe i Børges campingvogn og fik her smagt tjekkisk landbrød, de havde nemlig lige været der for 14 dage siden, og det var ikke engang tørt. Man skal være prisbevidst hvis man vil dyrke TT-sport på dette høje plan uden en eneste lille sponsor.

STØRRE EFFEKT OG BEDRE BENZINØKONOMI MED

DELLORTO

KARBURATORER



NYHED — Dellorto kan nu levere en dobbelt horisontalkarb. på Ø 48 mm (leveres også i Ø 45 mm). Monte Carlo vinder 1972 (Lancia). Dellorto org. monteres på Alfa Romeo, Lancia, Lotus, Jensen, Healey, m. fl.

Kompl. karburatorsæt med indsugning og speedertræk leveres bl. a. til BMW, Volvo, Datsun, Fiat, Ford og Opel.

Vi fører også andet eksklusivt autoudstyr bl. a. grenrør, rat og fælge.

Ring eller skriv. Vedlæg svarporto.

Generalrepræsentant:

I Danmark: **MOTO PLUS**
8570 Trustrup
Tlf. (06) 33 40 74

I Norge: **MOTORHUSET A/S**
hj. Brantingsvej 4
Oslo 5
Tlf. 00 94 72-22 60 57



STORT KATALOG

over flere hundrede

MOTOR BØGER

— egen import —

Gør-det-selv autoreparation, shop manuals, repair-guides, motorhistorie, »autobiografier«, Veteranbil-restaurering, tuning, motorsport, motorcykler, plakater, selvkøbte, samt div. dansk motorlitteratur til nedsatte priser, m.m.

RABATCHECK på KR. 10,-

indlagt i kataloget, som vi sender til Dem for

KUN KR. 5,-

Indsend kupon eller afskrift.

Kupon til

MOTOR-VETERANEN

Nr. Farimagsgade 33,
1364 København K.
Tlf. (01) 11 50 27

Katalog '73 udbedes

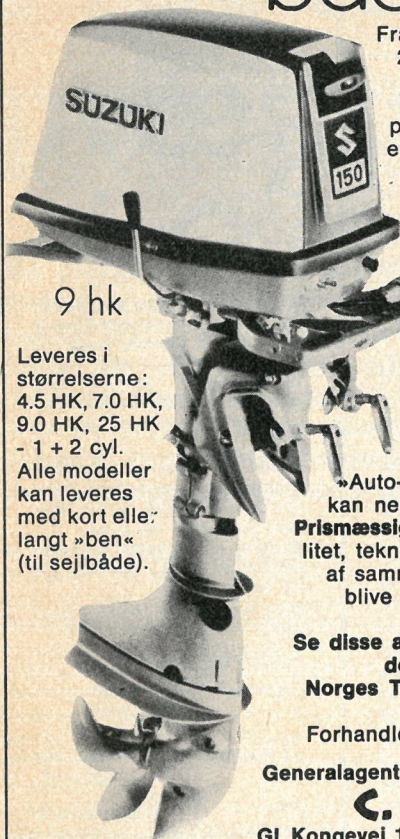
Navn _____

Adresse _____

5 kr. vedlagt i frim./check
NB: Ikke efterkrav!

SUZUKI

bådmotorer



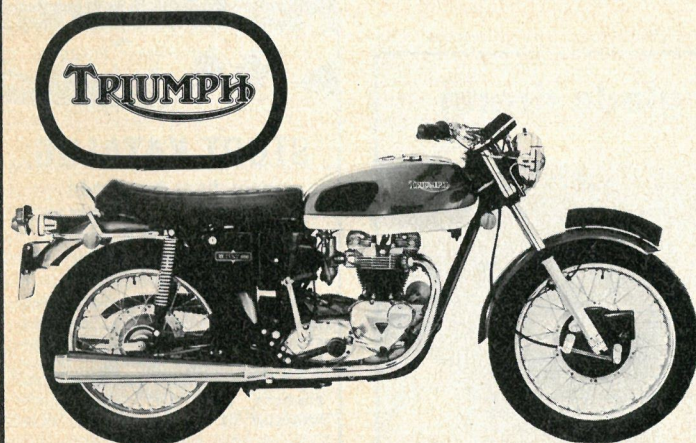
9 hk

Leveres i størrelserne: 4.5 HK, 7.0 HK, 9.0 HK, 25 HK - 1 + 2 cyl. Alle modeller kan leveres med kort eller langt »ben« (til sejlbåde).

Fra Japans største producent af 2-taktsmotorer, verdensberømt for sine knallerter og motorcykler, 1-, 2- og 3-cylindrede, præsenteres nu også i Danmark en række avancerede påhængsmotorer til joller og sejlbåde. SUZUKI er en af de mest solgte bådmotorer i Norge, flere tusinde i 1971 og 1972, og kendt for meget høj kvalitet, pålidelighed og slidstyrke.

Kvalitetsmæssigt på toppen: F. eks. vandkølepumpe af centrifugaltypen, alle bolte og møtrikker af rustfrit stål, tangfri propel, frem/fri/bakgear, »Auto-Slant« vippesystem. Lysspøler kan nemt monteres på alle modeller. **Prismæssigt i bunden:** Sammenlign kvalitet, teknik, og pris med andre motorer af samme størrelse, og Deres valg vil blive SUZUKI. Priseksempel: 4.5 hk kr. 1.840,- alt incl. **Se disse avancerede motorer og hør om den 1500 timers prøvekørsel fra Norges Tekniske Højskole (svarende til 8-10 års normalt brug).** Forhandlere antages i ledige distrikter.

Generalagent for SUZUKI MOTOR CO. Ltd.:
C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11, 1610 Kbhvn. V. (01) 31 01 75.



Fabriksnye 2 cyl., 4 takt 650 ccm. (Med speedometer, omdrejningstæller + bagsæde-fodhviler).

Fabriksgaranti på såvel dele som arbejdslovn.

Komplet reservedelslager til overkommelige priser.

Se den hos Triumph-, MZ- og Suzuki-forhandlerne i alle større danske byer.

47 hk »Tiger 650« kr. 13.982,- Udbetaling fra

52 hk »Bonneville« kr. 14.982,- kr. 4.500,-

Kataloger tilsendes mod kr. 2,- i frimærker. pr. mdr. fra kr. 400,-

Generalagent:

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 - 1610 Kbh. V.

SKRIV til os



Hul i hovedet!

I MOTOR-journalen nr. 6 prøvekørers BMW R 75/5, hvilket foranlediger mig til at spørge om det ikke er lidt hul i hovedet at teste en maskine i denne prisklasse? Jeg tror hellere folk vil have en bil — 30.000 kr. er jo ret så meget at smide ud på en motorcykel.

I øvrigt synes jeg, at der testes for få motorcykler. Kunne det ikke lade sig gøre at lave en gruppetest for eksempel i 10.000 kr.s klassen?

Bjørn B. Nielsen, Slagelse.

Man kan da ikke sige, at det er hul i hovedet at prøvekøre en maskine bare fordi motorcykelentusiaster anser det for en dårlig investering. Selv læser vi da med stor interesse prøvekørsler af f. eks. Münch Mammut, MW 750 GT 1000 ccm Laverda o.s.v., og for øvrigt kan man på vore veje allerede nu iagttage, at en del mennesker faktisk smider 30.000 kr. ud på en motorcykel.

Der testes givetvis for få motorcykler af fagfolk i dansk presse, men vi vil bestræbe os på at bringe en MC-test hver måned og mere kan vi ikke gøre for at dække behovet.

Gruppe-tester er vanskelige at gennemføre på så lille et marked som det danske, men måske kunne en slags status over årets prøvekørte cykler være en brugbar erstatning? Vi hører gerne læsernes mening.

NB.

Hvor er vi henne?

Jeg har i mange år fulgt dansk motorsport både ude- og indefra, og jeg har aldrig fundet et dårligere kammeratskab. Køerne imellem er der en jalousi, der næsten grænser til had, og det er egentlig sært, at der aldrig er sket alvorlige ulykker af den grund. Siden Roskilde Ring blev nedlagt, er standarden simpelt hen faldet jævnt.

Dansk Automobilsports Union er den højeste myndighed i sporten og skulle være helt upartisk — desværre siger virkeligheden noget andet. Vi har kun nogle få virkelig gode køre, og alligevel jages de væk fra sporten med de mærkeligste metoder.

F. eks. har Sven Engstrøm med sin somme tider lidt uheldige opførsel pådraget sig de høje herrers modvilje. Det rokker bare ikke ved det faktum, at toppen skulle være upartisk og ikke forfalde til personforfølgelse. Jeg vil ikke på nogen måde tage parti for nogen af parterne, men ret skal være ret.

Ved Jyllands Ringens Grand Prix i 1971 kørte Sven Engstrøm i stykker i første heat og skulle derfor starte bagest i feltet. Nogle officialer var ved at få ham på plads, og han havde sin vogn i bevægelse, da starten gik. Reglerne siger tyvstart, men de siger også, at starteren skal undersøge, om alt er klar til start — alligevel fik Sven frakendt nogle vigtige points.

Den nu verserende sag sætter prikken over i'et. Ved det sidste løb på Jyllands Ringen blev der taget stikprøver (som der burde efter hvert løb). De to hurtigste vogne i gruppe 1 blev sendt til kontrol på Teknologisk Institut; det var Sven Engstrøms og Aage Buch Larsens. Undersøgelsen viser, at de begge er ulovlige, men det uretfærdige ligger i, at imens Aages bil kun bliver skilt ad til manifolden, skifter man Svens totalt ad. Hvordan kan man nu taksere den ene til udelukkelse af motorsport, mens den anden slipper med en bøde på 1.200 kr., når man ikke har set mere af den? Jeg mener, at man kan lave meget ved en motor længere nede end manifolden.

Ved dette magtspil har man kun opnået, at to af vore største sponsorer (BMW og STP) har trukket sig ud af dansk motorsport. Hvis dansk motorsport skal overleve, må der i fremtiden handles mere sagligt og reelt. Per Christensen, Allerød.

Vi er enige på langt de fleste punkter. Måske var det snarere Dansk Automobilsports Union, som skulle svare her, men vi kender DAU's indstilling fra flere redegørelser, der går ud på, at man ved den tekniske kontrol faktisk er tilfreds, hvis man kan konstatere, at en vogn er ulovlig. Det kunne man på Aage Buch Larsen's bil allerede ved ma-

STYRTBØJLER

til alle gængse bil-modeller

Kraftig bøjle lige bag forsæderne + to svære støttearme bagud i siderne. Forhindrer ikke adgang til bagsædet, og giver fuldt udsyn bagud. Leveres i smart matsort lakering. Lille vægt og let at montere. Foreg sikkerheden — monter en P.A.C. styrtbøjle.

POUL ARNE CHRISTIANSEN

Sdr. Højrup, 5792 Årslev
Tlf. (09) 99 16 41 — (09) 99 12 56

FHC KONTAKT



med sidste nyt om båndoptagere - båndoptager-tilbehør og lyd bånd, udkommer regelmæssigt og tilsendes gratis.

MUSIK CASSETTER



KÆMPEUDVALG
til 17,85 - 23,85 og 24,50 kr. pr. stk. Kataloger tilsendes mod 2.50 kr. til dækning af porto og ekspedition.



FHC-KUNDESERVICE
INDUSTRIHUSET
Landgreven 7, 1301 K.

nifolden. På Sven Engstrøms BMW konstaterer man først ulovlighederne, når toppen er taget af, og på det tidspunkt afslører der sig pludselig et væld af fejl. Det springende punkt i hele denne kedelige affære er, at unionen anvender de to vidt forskellige undersøgelser til forskellig stratagem. Hvis man blot i begge tilfælde havde fradømt kørerne deres placering i det pågældende løb og måske tildelt dem en standardbøde foruden udgiften til kontrollen, så havde alt været godt. Lad os håbe, at man har lært af denne fadæse, som desværre nok er umulig at gøre god igen.

AFC.

Hvad siger loven?

Jeg har indgået et væddemål: Fritager et blinklys på motorcykler for at give tegn med armen. Jeg har læst Skandinavisk Motor Journal nr. 9, 1971, og på side 46 står, at man ikke behøver at række armen ud.

Mine kammerater mener, at man skal række armen ud, og da diskussionen var ret kraftig, ringede vores lærer til færdselspolitiet i Esbjerg. Han fik det svar, at det er tilladt at montere blinklys på motorcyklen — men det fritager ikke for at række armen ud.

Jeg fik dog en chance til at modbevise det. Vil I oplyse mig lovens »navn«, »nr.« og »grad« og evt. ordlyden.

P. L., Askov.

Hvis jeg må dømme i væddemålet, bliver det dødt løb. I forbindelse med biltilsynets cirkulærer om blinklys på knallerter og motorcykler an-

føres der intet om ophævelse af tidligere bestemmelser med hensyn til tegngivning, og der foreligger ingen ændring til færdselsloven § 39, stk. 3: »Tegnet gives ved hjælp af retningsviser, hvor anbringelse heraf på køretøjet er foreskrevet, og i øvrigt ved, at en arm rækkes vandre- ret ud til den side, til hvilken der skal svinges, eller, hvor dette ikke kan ske, på anden tydelig og utvetydig måde.«

Skal man holde sig strengt til juraen, skal man vise af ved at række armen ud, fordi blinklys ikke er påbudt på motorcykler. Det ville dog være ret opsigtsvækkende, hvis en politipatrulje ville tage rapport, fordi en motorcyklist ikke rakte armen ud, fordi han brugte blinklyset. Det er os bekendt ikke sket endnu. Man kunne så holde sig til den sidste del af stykke 3 i § 39 og hævde, at det kan ikke lade sig gøre at markere svingning ved at række armen vandre- ret ud, for det er egentlig slet ikke forsvarligt at slippe styret (med forhjulsbremse og kobling), så derfor bruger man en anden tydelig og utvetydig måde.

Vi vil stærkt antage, at færdselsloven ændres på dette punkt, når den nye udgave kommer. Det mærkelige er jo, at love om økonomi og meget andet kan gennemføres på løbende bånd, men færdselsloven reviderer man kun med årtiers mellemrum.

MHD.

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.

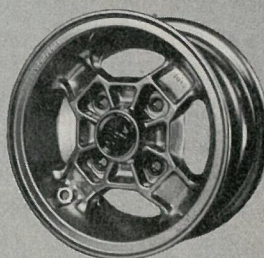
formel 1

EXCLUSIVT AUTOUDSTYR

formel 1

læderrat

25 modeller for
300 bilmodeller
fra v. uds. 148.-



CROMODORA
magnesiumfælge
45 modeller
fra v. uds. 215.-



100+
aluminiumsfælge
for næsten alle biler
fra v. uds. 188.-

formel 1

specialsæder
6 modeller
til alle biler
fra
v. uds. 298.-



INTET DIREKTE SALG
FORHANDLERE ANTAGES
FORHANDLERE ANVISES

formel 1

EXCLUSIVT AUTOUDSTYR

A/S M. L. OLSEN
POSTBOX 1838
8270 HØJBJERG — ÅRHUS
TLF. 06 - 27 14 01



Fjerner selv det værste snavs
i en håndevending

Swarfega

fås hos: farvehandlere, isenkræmmere og servicestationer

PLUMS HANDELS-AKTIESELSKAB · 5610 ASSENS · TLF. (09) 71 22 22

**Forkæl
Deres Fiat
med den
bedste olie
en Fiat
kan få:**

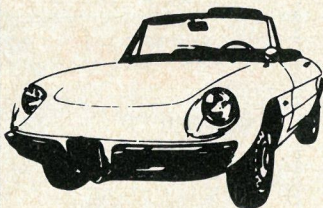
**OLIO
FIAT**

**-spørg
Deres
værksted**

**Alfa
Romeo**



**Alle modeller til
omg. levering.**



**Reserve dele leveres
over hele landet
fra dag til dag**

**Riedel
Automobiler**

Bülowsvej 50
1870 København V. -
Tlf. (01) 39 62 11

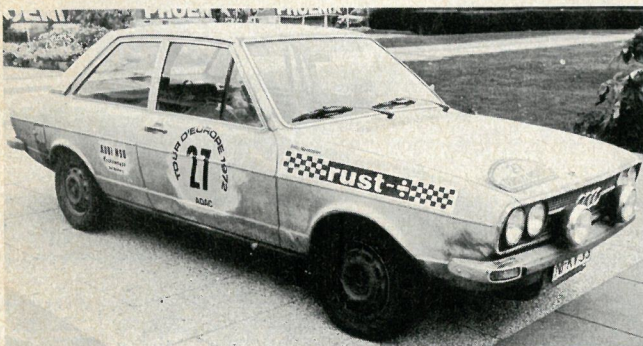


rust & tæring

med BERGS

rust-

calciumplumbatmaling



anvendes af: Rallye + banekørere

rust- er den perfekte grundmaling -
påstryges direkte på fastsiddende rust

rust- fås i farverne grå + rød

DERES FARVEHANDLER HAR **rust-** Forær
Deres bil en dåse - FØR det er for sent!!



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

Fiat 500, -60 sælges. Uden rust og m. 4 nye radialdæk. Styretøj og bremsere nyligt repareret. Pris: 1.000 kr. I. Have, Lokesvej 1, Torkildstrup, 4060 Kr. Såby. Tlf. (03) 39 24 65 efter kl. 18.

Fiat 600 årg. 62 byttes lige over m. knallert, gerne defekt japansk. Hans Straarup, Egevej 21, 6580 Vamdrup.

Veteranbil, Ford A 28 brandbil, motor i bedste stand, org. dæk og fælge, samt slangeruller og stige. Har dette år deltaget i veteranbillet i Trave-münde. Tlf. (03) 27 10 23 fra kl. 18-19.

Ford A -29, 2-dørs sedan, i fin stand, sælges med kuffert og instruktionsbog for 2.900 kr. Claude Teisen-Simony, Hestehavevej 50, 4720 Præsto. Tlf. (03) 79 17 14.

Mini 1000 -69, meget velholdt m. tuningssæt, olieolier, brede fælge m.m. kørt 5.000 km efter istandsættelse, 13.500 kr. Lars Rosager, Næsby. Tlf. (09) 18 07 56.

Morris Cooper S 1275 sælges, årg. dec. 66, magnesiumfælge, Molbech modificeret til ca. 100 hk, ekstra udstyr. A. Jakobsen, Engdalsvej 65 A, 4. 8220 Brabrand. Tlf. (06) 93 13 39.

NSU 1200 TT 68, nye bremsere og motor. Udstyret til o.t. og rally. Monteret m. 2 dobb. Weber. Kontant 17.500 kr. S. Majland, Hedelyparken 9 st. 2670 Greve Strand.

Gr. 1 Opel Ascona 16S 71, sælges m. alt udstyr til rally. 34.000 kr. Bendt Enevoldsen, Holbækvej 5, 4450 Jyderup. Tlf. (03) 47 60 80.

Volvo baneracer 142 de luxe/73, kun kørt 2 løb m. alt tænkeligt udstyr, motor 170 hk DIN, sælges klar til baneløb 36.000 kr. Steffen Nielsen, Sorø. Tlf. (03) 63 03 27 aften (03) 63 13 16.

Volvo Amazon m. 150 hk motor og m. ekstra udstyr sælges billigt ved kontant handel, vognen er nysynet. Henning Hedegaard, Østerkrog 15, 6731 Tjæreborg. Tlf. (05) 17 55 53.

Skadet Volvo Amazon B20 sælges. 160 hk DIN og diff. spær sælges samlet ell. delt 9.000 kr. Girling bremsforstærker 300 kr. B18 motor 1.000 kr. John Jensen. Tlf. (03) 28 26 56.

VW rugbrød 66 gule plader, 15.000 km eft. hovedrep. (kvittering foreligger) sælges synet og indregistreret 5.800 kr. Bjørn Løndahl, Bramslykkevej 18 st. tv. 2500 Valby.

Austin Mini 1275 GT/71, fabr.ny 115 hk Cooper S motor, 6" Minilite fælge, fjern + kurvelygter, alu. bundpl. m.m. pris 28.000 kr. T. R. Johansen, Gl. Køgevej 869, 2660 Brøndby Strand. Tlf. (01) 45 36 11 lok. 30 kl. 9-16.

Sælges: Austin Cooper 1968, 99.000 km (25.000 km eft. h. rep.) skal synes, ingen rust 12.500 kr. Monteret bl. a. med Dunlop fælge, skærmforeger, olieolier (evt. bytte m. Escort) Bent Sørensen, Majsvej 41, 5800 Nyborg.

Fiat 500 F aug. 69, lysegul, 51.000 km, Abarth 595, læderrat, ekstra motor, sælges kontant 5.900 kr. Carsten Siems, Absalonsgade 40 C. 2., 1658 Kbh. V. Tlf. (01) 78 23 06.

Tilbehør

BMC 1100 short motor sælges for 250 kr. BMO 1100 gearkasse m. tilbage-trukket gearskifte sælges 300 kr. Knud Hansen, Tingagervej 5, 5750 Ringe. Tlf. (09) 62 19 11 eft. kl. 18.

Til Fiat: nyrenoveret Abarth OT 1000 motor m. nye stempler sælges. Kompl. motor til 850 Special og Abarth motor for 600 D ca. 50 hk. V. Jensen, Erik Glippingsalle 6, 2880 Bagsværd.

Til eng. Ford sælges 1600 GT motor kompl. kun kørt 14.000 km, 1.800 kr. incl. dobb. Weber karb m. manifold og luftfilter, bananudstød, og kobling. Carsten Frimodt, Maglemosevej 21. Tlf. He 7053, mell. 17 og 21.

Opel 1700 S motor 60.000 km m. karb. dynamo og selvstarter sælges. Passer til P.1, P.2 og A. modeller. Hans M. Lage, Vibæk, 6740 Bramminge.

Ford Cortina 1500 GT motor hovedrep. og tunet til 126 hk. kørt 4.000 km, sælges for 2.000 kr. (kan prøves) gearskift tilbagetrasket m. kardanbox (org.) 200 kr. Ole Munk-Madsen, Langagervej 41, Glostrup. Tlf. (01) 96 26 05.

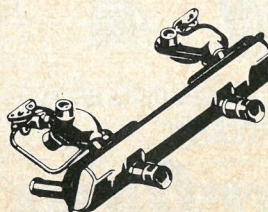
Til Renault Dauphine sælges 1 stk. motor og 3 trins gearkasse, mange reserve dele haves til samme vognmærke. Steen Andersen. Tlf. 91 17 13.

Til Volvo, Kompl. B20 motor m. org. trimsats stage 2 160 hk. racer kobling og glideventilator. Kørt 16.000 km. sælges 4.900 kr. diff. spær til Volvo 142 sælges 600 kr. P. Madsen. Tlf. (01) 60 71 04.

(Fortsættes side 66)

AUTO

**lyddæmpere & rør
NU alle bilmærker**



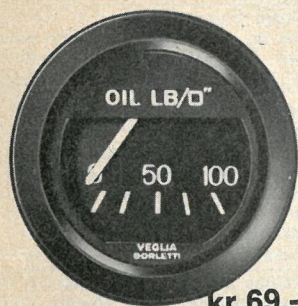
Rustfri stållyddæmpere m/ 3 års garanti (ubegr. km.) Ford - Opel - Saab - Sunbeam - Vauxhall - Volvo og VW - Indhent tilbud!
Ansa trimningslyddæmpere - alle biler

Danmarks største udvalg i rustfri lyddæmpere

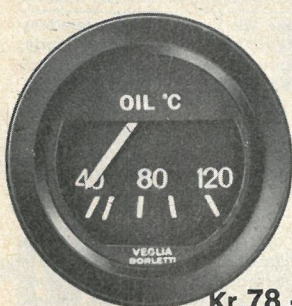
AUTO-TEAM A/S

Rugmarken 13 - 3520 Farum
Tlf. (01) 95 25 46

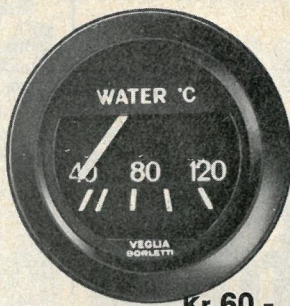
VEGLIA BORLETTI



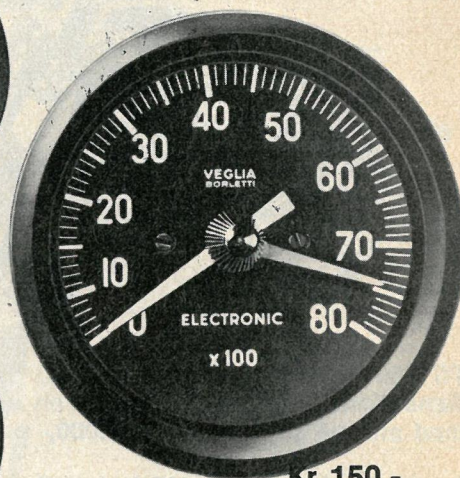
Kr. 69,-



Kr. 78,-



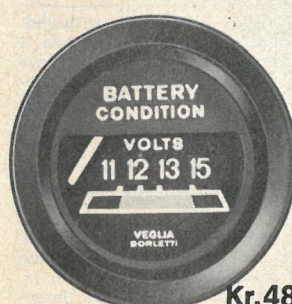
Kr. 60,-



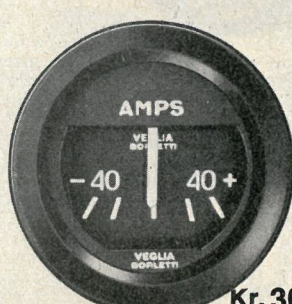
Kr. 150,-



Kr. 108,-

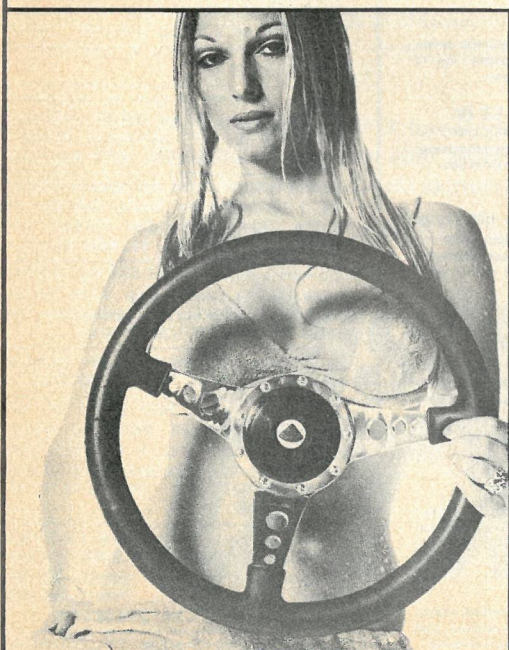


Kr. 48,-

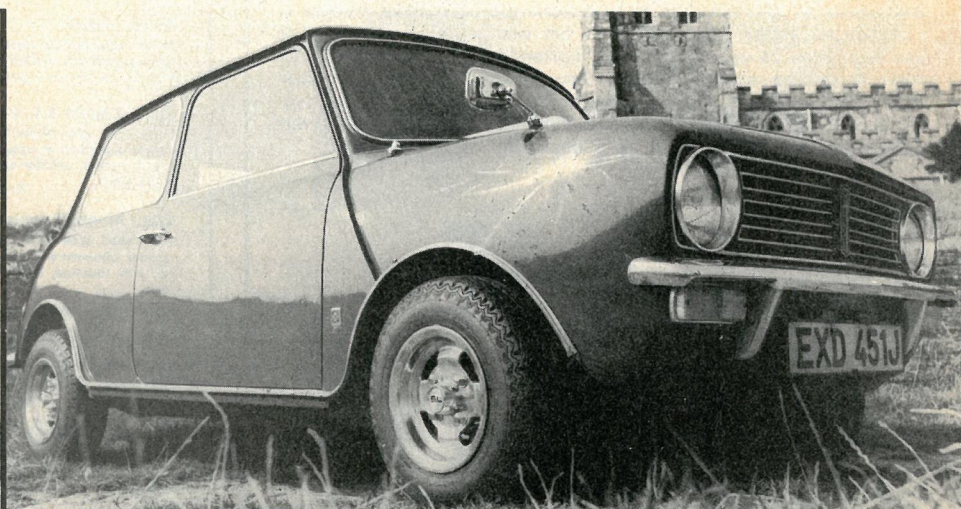


Kr. 30,-

Alle **VEGLIA BORLETTI** instrumenterne i RALLY-serien leveres med matsorte, refleksfrie rande. RALLY-serien omfatter 80 mm omdrejningstæller, omdrejningstæller i hus, elektrisk og elektronisk ur i hus og til indbygning, amperemeter, voltmeter, elektrisk og mekanisk olietryksmåler, vandtemperaturmåler, olietemperaturmåler, åbne og lukkede instrumentpaneler samt skygger. **Katalog tilsendes gerne mod 80 øre i porto.**



MOTO-LITA læderrat føres i størrelsen 10-16" i 192 forskellige udgaver og farver. Komplet med ratnav og horntryk: Kr. 260,- excl. moms.



SUPERLITE Aluminiumsfælle

føres i tre størrelser f. eks. til Mini 5"×10" kr. 195,- pr. stk. 5"×12" kr. 214,- og 5 1/2"×13" kr. 232,- komplet med hjulmøtrikker. Endvidere føres aluminiumsfælle af fabrikaterne MAG, B & G, Dunlop, Cosmic og Woolfence.

DANRACE^A/S

Landgreven 7 - 1301 Kbh. K.

Tlf. (01) 11 00 23

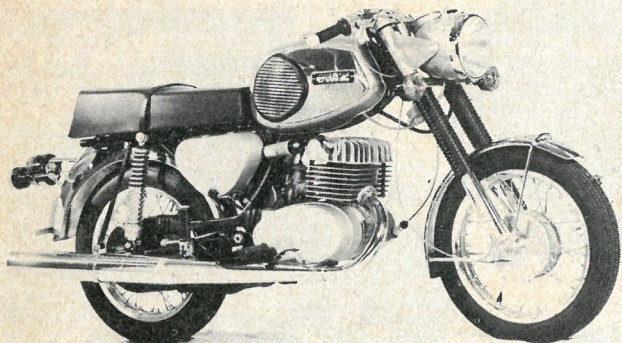
7 ud af 10 vælger...

MZ



TS 250 kr. 5.990,-
Med alt »på gaden«

**Danmarks mest
solgte motorcykel.**



TS 250 er allerede kommet.
Sensationel pris kr. 5.990,- for en kompl. 250 ccm
med alt »på gaden«. **Udbt. 2.000,- pr. mdr. 200,-**

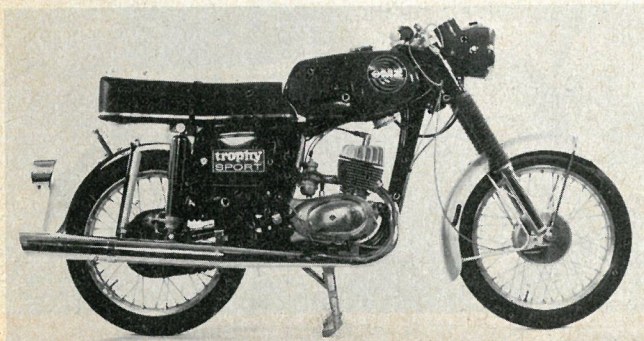
Bestil den hos Deres MZ-forhandler NU.

ETS 150 kr. 3.638,- Med alt »på gaden«

Og stadig ES 150 til kun kr. 2.951,-

Motorjournalist og sociolog Leon Østergaard skriver:

Ved afslutningen af en sådan prøvekørsel er man holdt op med at undre sig over, hvorfor MZ 150 er landets mest solgte motorcykel, for som dagligt transportmiddel har den simpelthen det hele. Præstationerne er tilstrækkelige til husholdningsbrug, pålideligheden er i orden, der stilles ikke større krav om vedligeholdelse, end at de kan honoreres på en timestid hver fjortende dag, og først og fremmest er det en maskine, der er anvendelig i al slags vejr, året rundt, dag efter dag. Kombinerer man så med en konkurrencedygtig pris, et efter danske forhold omfattende værkstedsnet og fornuftige reservedelspriser, har man opskriften på en bestseller.



Se MZ hos forhandlere af MZ, Triumph og Suzuki over hele landet.
Kataloger tilsendes mod kr. 2,- i frimærker.

Generalagent:

C. REINHARDT ^{1/3}
Gl. Kongevej 11 - 1610 Kbh. V.



(Fortsat fra side 64)

Følge 6x13" m. dæk sælges for 700 kr. passer til BMW, Opel, Fiat samt 15 hk. Evinrude bådmotor for 2.000 kr. Ole Mikkelsen. Tlf. (06) 62 34 12.

Til eng. Ford sælges 4 stk. 6x13" Minilite magnesium følge m/dæk Goodyear Grand Prix 1.500 kr. samt Ricaro Rally Bucket sæde m/sovebeslag og inst. nakkepude. 650 kr. evt. bytte. Tlf. (03) 28 66 22.

Til Ford Taunus 20M sælges 4 følge m. pigdæk. Johannes Dahl, Kirkevej 28, Resen, 7800 Skive. Tlf. (07) 52 06 02.

Til Jaguar Mk 2 sælges styretøjsdele, bremsede, fjedre, for- og bagrude, instrumenter m.m. J. Bagge, Christiansdal, 6200 Åbenrå. Tlf. (04) 62 13 87.

Til Mini sælges: def. vekselstrømsgenerator 250 kr. Ny coopergril 150 kr. bundplade 75 kr. m.m. Til Volvo Amazon sælges Blaupunkt monteringsæt 75 kr. 4 hjulkapsler 100 kr. Stig Andersen. Tlf. (03) 26 25 08.

Til Mini sælges 2 rallsæder, nappa-bord, instrumenter, komp. horn, 1/2 S.U. karb. m.m. evt. bytte m. styrtøjle til samme. Benny Madsen, Ndr. Tourupvej 13, 6700 Esbjerg. Tlf. (05) 12 30 41 eft. 17.00.

Til Mini sælges 2 stk. PAC styrtøjler, 1 alu. bundplade, 1 plost skålsæde, 1 scheel Alpina sæde, 1 Hemo, 4 nye pigdæk på fælg, m.m. Steen Bechmann Egumvej 56, 7000 Fa. Tlf. (05) 92 09 64.

Til Mini sælges 4 stk. Minilite magnesiumfølge evt. tages justerbar Hemo triptæller i bytte. Tlf. (06) 48 84 65 fra kl. 12-13 og eft. 18.00.

Til Mini sælges 1/4" M - tuningsmanifold 150 kr., poleret og afhøvet top pass. til kombination M2 (850) 175 kr. Bundkarbeskytter 75 kr. Vagn Sørensen, Stillingvej 100, 8471 Sabro. Tlf. (06) 94 86 52.

Til Mini sælges 1/4" S.U. karb. kompl. m. manifold og luftfilter 125 kr. Henrik Jensen. Tlf. (03) 35 49 89.

Til Volvo B20 sælges div. tuningsudstyr m.m. samt Blaupunkt autoradio. Richard Rasmussen, c/o E. Andersen, Langenæs Alle 58, 8000 Århus C. Tlf. (06) 14 65 74.

Til Volvo B18 sælges 2 stk. SU karb. m. manifold samt E-knastaksel for 400 kr. evt. bytte m. 1 stk. Stromberg m. manifold. Flemming Christensen, Tykknærvej 10, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 23 26.

Hemo triptæller gearet til VW m. kabel og T-stykke 125 kr. John Rasmussen. Tlf. (01) 30 28 59 mell. 8-16.30.

Halda speedpilot m. kabel og gearbox sælges for 375 kr. Søren Eriksen, Vinkelvej 71, Bruunshåb, 8800 Viborg.

2 tåge- og 2 fjernlygter Hella halogen model GP 180 mm m. pære, 100 kr. pr. stk. Halda Speedpilot m/T-stykke 400 kr. Aifab Gemini triptæller m/T-stykke 200 kr. Jens Laursen, Ahornvej 6, Saksild, 8300 Odder. Tlf. (06) 55 82 40.

Philips autoradio 6-12 V MB-LB 145 kr. Jod-tågelygte 55 kr. Smiths Vacuum-meter 35 kr. evt. bytte m. batterimeter 13" læderrat ell. a. til Fiat 850. Ole Sloth Mikkelsen, Arne Poulsensvej 4, 7100 Vejle.

MC, knallerter og go-karts

BSA 1930 450 kr. samt veteranbiler -27 og -31. Dan Mølgaard, Østergade 19, Tørring. Tlf. (05) 80 10 09.

Honda XL250 Off-road bike kun kørt 550 km samt adskillige nye reservedele etc. normalpris 7.000 kr. nu 4.000 kr. evt. afbetaling. Knud Thomsen. Tlf. 31 14 40.

Honda CB 450 rød meget velholdt, årg. 71 kørt 20.000 km sælges for 8.000 kr. Willy Engberg. Tlf. (01) 31 08 67.

Villiers motorcykel 150 ccm årg. 53 og en lidt ældre Villiers 100 ccm motor, lidt defekt men m. masser af reservedele sælges ell. byttes m. go-kart. Reidar Heskestad, N-4560 Vanse, Norge. Tlf. (043) 98 194.

Yderst velholdt rød Puch VZ 50 sælges kontant for 1.300 kroner, Skovbovænget 120, Hareskovby. Telefon (01) 98 18 81 efter kl. 18.00.

Puch VZ 50 1971 sælges 1200 kr. kontant. Den er sort og velholdt. Tommy Jensen, Fremads Alle 6, 2300 Kbh. S. Tlf. (01) 55 42 67.

Radexi knallert, 4-gear m. blæserkøling, istandsat for ca. 325 kr., velholdt. Prisdé 7-800 kr. Johannes Nielsen, »Søndervang«, Alunde, 6753 Agerbæk.

Købes 5.3 ell. 7 hk tuningssæt kompl. ell. i løse dele samt lovlig cylinder og andre dele til Kreidler Florett. Jan Christensen, Hovedg. 51, 6934 Skarrild.

Go-kart sælges meget flot og velholdt knap 1 år, kompl. dog uden motor. Søren M. Ellekjær, Kragssbjergvej 95, 5000 Odense. Tlf. (09) 11 24 43.

Robardi-kart m. BM-FC motor til salg. Henrik Kristensen. Tlf. (08) 92 19 11.

Taifun 73, Parilla Hf17 5-port 73, Kommet K88 select 73, FC100 70 5-port, motoplat el-tænding, 4 regndæk med ALU følge m.m. sælges billigt. Flemming Hansen. Tlf. (09) 62 12 17 kl. 17.30-18.30.

1 stk. Go-kart sælges, Zip California køreklar m. 5-port. k88 3.300 kr. Læderkøredragt brugt 4 gange 400 kr. Henrik Kent Nielsen, Østersundbyvej 41, 9000 Ålborg. Tlf. (08) 12 83 03.

Go-kart motor Parilla SS 20 meget hurtig, kun kørt 3 løb sælges m. org. Taifun fundament. Jørgen Toftdal. Tlf. (03) 36 22 22.

SMJ årg. 58 til 72, 58 til 69 indb. kompl. sælges samlet 750 kr. Ivars Auto Diesel 1-2 sælges 125 kr. Peter V. Møller Kridthøjvænge 75, 8270 Bjergby. Tlf. (06) 27 29 63.



KVALITET - SIKKERHED

Spec. tilbud

for den fingernemme. Færdiglavede karburatorer med alle monteringsdele, lige til at skru på hjemme i garagen.

Opel Kadett 1,1 + 1,2 ltr.

1 stk. spec. dyset 40 mm DELL'ORTO horizontal karburator m. speederforbindelser, inds. manifold, luftfilter og mont.dele
Kr. 1.225,-.

Opel Manta/Ascona 1600 ccm

2 stk. spec. dyset 40 mm DELL'ORTO horizontal karburatorer m. speederforbindelser, inds. manifold, luftfilter og div. mont. dele.
Kr. 1.935,-.

Opel Rekord 17/1900, Manta/Ascona 1900

2 stk. spec. dyset 45 mm DELL'ORTO horizontal karburatorer, monteret som ovenfor nævnt.
Kr. 1.935,-.

Opel Commodore 2,5 + 2,8 ltr.

3 stk. spec. dyset 40 ell. 45 mm DELL'ORTO horizontal karburatorer m. speederforbindelser inds. manifold, luftfilter og div. mont.dele.
Kr. 2.950,-.

Priserne er excl. moms - indhent tilbud PS.: Det er klart, at vi selvfølgelig også udfører enhver reparation og montering.

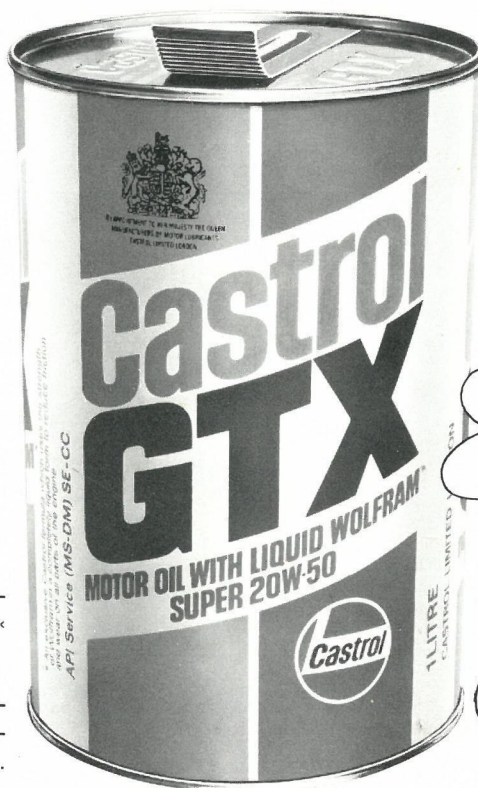
KELLY DÆK 165/70 x 10 er nu lagervare.

SM SPEED-CENTER

ÅBALLEVEJ 4, 1760 VORDINGBORG TLF. (83) 77 45 45
TUNING - REPARATION - SPORTSUDSTYR

Der er mange bilister, der ikke aner hvilken olie de kører på...

Hva' med Dem?



- en go' bilist
vil gerne være
sin olie bekendt!



Hvorfor vælger de professionelle kø-
rere og dygtige »hverdagsbilister«
netop denne olie?

Forlang Castrol GTX hos Deres for-
handler, mekaniker eller servicesta-
tion næste gang De får skiftet olie...

- og ta' en dunk med! Så er De på den sikre side.

Castrol GTX



Erik Høyer
Danmarksmeester 7 gange
»... Der er klasseforskell!
GTX giver skub i
accelerationen, lavt
olieforbrug,
mindre motorslitage«.

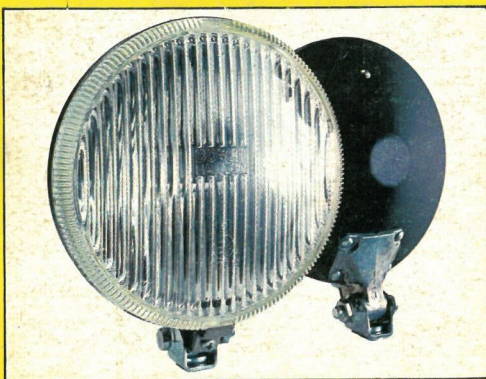


...den med striberne!

Vi har fremstillet selvklibende fartstriber med GTX mærket. Send denne kupon ind og få
et sæt til Deres vogn. Det koster kun 16 Kr. (pr. efterkrav) - og det placerer straks
vognen i en helt anden klasse.
Navn: _____
Adresse: _____
Postnr. og by: _____
Indsendes til: Castrol A/S, Esplanaden 7,
1263 København K.

Bosch 'Resicoat' Tågelygter -bedre end et tågehorn

Når mosekonen brygger. Når man ikke kan se en hånd for sig, så tænd et par Bosch Halogen-Tågelygter - det virker straks, som om tågen letter. Det kraftige lys rækker ind under tågen. Giver et bredt synsfelt, så vejbanens midte og kanter igen tegner sig skarpt. 'Resicoat-belagt'! Nyt i Danmark. Specielt udviklet til verdens hårdeste rallykørsel. Den matsorte 'Resicoat-belægning' er i fast kemisk forbindelse med metallet. Beskytter derfor lygterne effektivt mod stenslag og rustangreb. Bosch 'Resicoat' Tågelygter har universalbeslag og er ekstra flade. Fås også firkantede.



**Skift til Bosch -
før De bliver nødt til det.**

BOSCH

