

# MOTOR ILLUSTRERET REVY

Kr. 3,50

Nr. 12 — 2. Årg.

1965



- Kreidlers verdensrekord ● Prøvekørsel af Yamaha
- Honda S 600 ● Sports nyt ● Motor Revy udvider

# C. REINHARDT A/S

Leading Danish Motor Cycle Traders

ønsker **GODT 1966**

til kunder og forhandlere

samt alle venner af de »tohjulede«.



**Danmarks to absolut mest solgte motorcykler  
i hver sin klasse.**

MZ vandt motorcyklernes olympiade (ISDT), det internationale Six Days trial 1963 og 1964 - og nu igen 1965.

MZ ES 150 - Danmarks mest solgte MC - nu med 1966 udstyr: Ny bredribbet cyl. og topstykke, værktøjskasselås. Ny chokerkarburator. 11 hk., 4 gear, kraftigere bremses, hel poleret motor og sidedæksler, alle el-ledninger og samlemuffer.

**Stadig den fornuftige pris kun kr. 2497,-**



**Et fåtal af den nye MZ 250 ccm Scrambler fås nu igen til omg. levering. 247 ccm, 25 hk. Bosch racermagnet.**

**Ring eller skriv snarest ang. levering.**

**CROSS RACER I TOPKLASSE  
KUN KR. 4800,-**

Det britiske MC mærke Triumph kommer i 1966 udførelsen med mange forbedringer, bl.a 12 v. elektrisk anlæg, større olietanke, ny forhjulsbremse (44 % større areal), nyt omdrejningstællertræk, nye forkromede emblemer.

Om kort tid fører vi også et stort antal specielle tuningsdele, sportsudstyr m.m., til entusiastene og motorsportskøreren, på lager.

Triumph motorerne er stadig bygget på basis af den første Twin motor fra 1937, som Triumph udtog 10-årig patent på - Derfor kunne de ikke kopieres før 1948 - siden efterlignet - men aldrig nået.



**KOMPLET TRIUMPH OG  
MZ RESERVEDELSLAGER**

Forhandlere i alle danske byer

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

Forlang kataloger og prøvekørsler tilsendt

**KØBENHAVN V**

# MOTOR REVY

2. årgang . 1965 . Nr. 12

✕

Ansvarlig udgiver:  
Forlaget MOTORSPORT

Redaktion:  
Biler: Redaktør J. C. Legarth  
MC: Redaktør Allan Terndrup

Forlag, redaktion og ekspedition:  
MOTOR REVY,  
Postbox 9, Kolind

Indtelefonering af annoncer:  
Telf. Vejle 1330

Fotografer:  
B. R. Nicholls, London  
Volker Rauch, Nürnberg  
Jørgen Jensen, København  
Åke Wremp, Sverige  
Mick Woollett, London  
Maarten Mager, Oslo

MOTOR REVY udkommer  
12 gange årligt.

✕

Eftertryk kun med kildeangivelse

✕

Tryk:  
Vejle Reklame Tryk

Forsidebillede:

Kreidler/Florett sætter enestående  
verdensrekord.

## KÆRE LÆSER!

Det er med dyb beklagelse, vi må meddele Dem, at vi ikke længere er i stand til at levere Dem vort blad til den nu gældende lave pris. Vi har »strittet« imod så længe som overhovedet muligt, men da bladet faktisk allerede sidste vinter skulle have været hævet i pris på grund af oms-forhøjelsen, og hævet endnu en gang i sommer, da porto-forhøjelsen på ca. 60 pct. blev indført, er det nu ikke længere muligt at stå imod. Foruden de allerede nævnte porto- og oms-forhøjelser er der, som vore læsere jo nok selv har følt på deres pengepung, sket en kolossal stigning i de almindelige omkostninger i de to år, der er gået, siden IMR startede. Da vi som sagt ikke har hævet prisen i takt med udgiftsstigningen, er vi nu nødsaget til at hæve prisen forholdsmæssigt meget for at indvinde det tabte terræn. Til gengæld håber vi at kunne holde den nye pris, kr. 4,85, et godt stykke tid fremover. Oh, kære finansminister, vær os nådig!

Til gengæld kan vi give Dem den glædelige nyhed, at bladet fra og med januar-nummeret udkommer i et nyt, stort A4-format (i lighed med de kendteste internationale fagblade) og med fire-farvet forside i offsettryk. Endvidere har vi knyttet flere internationale kapaciteter til redaktionen, og vil således alt i alt fremover være i stand til at betjene Dem endnu bedre end hidtil.

Vi beder Dem endvidere bemærke, at redaktionens adresse, af rationaliseringshensyn, er forandret til postbox 9, Kolind.

Idet vi glæder os til at kunne præsentere Dem for vort januar-nummer, ønsker hele redaktionen alle vore læsere en glædelig jul og et lykkebringende nytår.

Med venlig hilsen.

REDAKTIONEN

Vær sikker på at få bladet —  
der er stor efterspørgsel —  
tegn abonnement —  
og få det portofrit tilsendt —

**I.M.R. prøvekører:**

## **YDS-3 250 ccm**

*Yamaha TD 1 B TT-raceren med 246 ccm to-cylindret totakt motor baseret på YDS-3 sportsmodellen, er en af de mest gennemførte racere, som vi længe har set. Motoren yder over 37 hk ved 9800 omdr./min., og tophastigheden er over 200 km/t.*



Yamaha fabrikkerne, som ligger i Japan, producerer over 180.000 motorcykler om året, men fabrikation af tohjulede køretøjer blev først startet i 1955, skønt industriforetagendet har eksisteret siden 1887 da ingeniøren Torakusu Yamaha i sin fritid fremstillede instrumenter til hospitalsbrug. Kun 2 år senere optog han produktionen af klaverer, og i dag er Yamahakoncernen verdens største fabrikant af denne vare.

Tankemblemet er også karakteristisk for denne fabrikation, eftersom det består af 3 stemmegaffer. Koncernen fremstiller også andre musikinstrumenter, ski, plasticbåde og motorer.

I dag er der beskæftiget over 15.000 arbejdere i de forskellige afdelinger i byen Hamamatsu, hvor fabrikken er beliggende. På kun 10 år er det lykkedes for Yamaha at blive den tredjestørste motorcykelproducent i landet efter Honda og Suzuki, og kun 9 år efter starten fravristede englænderen Phil Read på en Yamaha fabriksracer Honda VM i TT-sportens hårdeste klasse — 250 ccm — og samme kører gentog succes'en igen i år. Det var første gang, at en firetakt racer har måttet lide nederlag til totakterne. Takehiko Hasegawa er den dygtige holdleder af fabriks-

mandskabet, og i samarbejde med den 43-årige cheffingeniør Makayasu Nakamura, der i 1945 sluttede sin uddannelse på Negoya universitetet, hvor han som speciale havde aerodynamisk konstruktion af flyvemaskiner, hvilket er kommet ham til gode ved fremstillingen af strømliniebeklædningerne på racermaskinerne, har de en stor del af skylden for de store Yamaha succeser på banerne.

Mr. Nakamura interesserede sig for motorcykler, hvilket fik ham til at søge ind i motorcykelindustrien, og fra 1951 og til 1960 var han cheffkonstruktør hos Showa Seisakusho, indtil han i 1960 tiltrådte stillingen som cheffmotorkonstruktør på Yamaha fabrikkerne. Han fandt snart ud af, at ville man opnå tilstrækkelig stor effekt med en totakt motor, måtte de udstyres med roterende indsugningsventiler i krumtaphuset, hvilket den østtyske MZ fabrik i flere år havde anvendt og på dette tidspunkt var oppe på ca. 200 hk litereffekt med. Det er også Nakamura, der har konstrueret det specielle oliesmøresystem, som nu er indført på Yamahas standardmodeller.

Yamaha oprettede allerede i 1960 en afdeling i USA, hvor mærket nu er det

mest solgte, hvilket det automatiske oliesystem har en stor del af skylden for. Yamaha sælges nu også i Danmark gennem motorcykelfirmaet Carl Andersen, Randersvej 150-152, Århus N., der fornylig fik importen.

Amerikaneren Bill Martin satte i september i år nye verdensrekord i kvartliterklassen med en specialbygget rekordmaskine, udstyret med en Yamaha twin fabriksmotor. På saltsletten i den amerikanske stat Utah kørte Martin med en hastighed på 280,6 km/t, og rekorden er blevet officielt godkendt af FIM.

En fabrik som Yamaha, der har kunnet fremstille verdens hurtigste 250 ccm racermaskine, må man også kunne vente sig noget af de almindelige landevejsmodeller.

Den nye Yamaha 246 ccm YDS-3 to-takt twin med 5 trins gearkasse er noget ud over det sædvanlige, eftersom den højtydende motor kan trække jævnt i 5. gear med 2 personer helt nede fra 20 km/t, og skifter man 3. gear ned får man et skub, som om den var en 500 ccm twin, man drejede op for gassen af.

YDS-3 sportsmodellen og den maskine, hvorpå Phil Read to gange i træk har vundet verdensmesterskabet, er naturligvis vidt forskellige, eftersom produktionsmodellen har almindelige indsugningskanaler i cylinderen, der åbnes og lukkes af stemplerne, og koblingen er anbragt direkte på enden af krumtappen, hvorved koblingens diameter har kunnet holdes relativ lille, eftersom der ikke bliver noget overføringsmoment mellem motor og kobling. Olie-mængden reguleres ved hjælp af en kabel fra gashåndtaget, og olien pumpes ind i bunden af indsugningskanalerne ved overgangen til cylindrene, hvor den blander sig med gasblandingen, hvorimod fabriksracerne bliver tryksmurt i krumtapakslens hoved- og plejlstang-lejer. Det er derfor kun nødvendigt med en meget lille olieblending i benzinen til smøring af stemplerne og cylindrene.

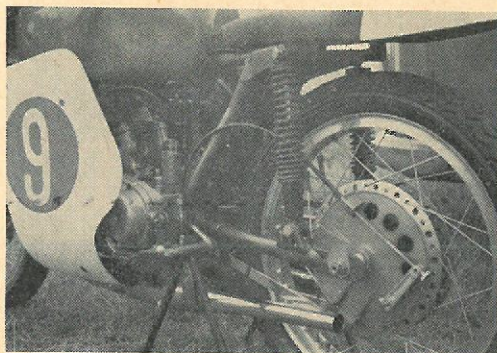
YDS-3 modellen er en videreudvikling af YDS-1 og 2, hvoraf den første kom på markedet i 1960. De to tidligere nævnte sportsmodeller havde ikke Autolube smøring. Boring og slaglængde for

den hurtigt roterende japanske to-takter er henholdsvis 56 mm og 50 mm. For at få det mest mulige ud af motoren indså konstruktørerne lige fra starten, at den behøvede en 5 trins gearkasse. Hvad er årsagen dertil? Den 2 cyl. motor afgiver 27 hk ved 7500 omdr./min., men det maksimale drejningsmoment opnås først ved 6000 omdr./min.

Motoren er i dens tilværelse ikke blevet ændret i grundkonstruktionen, men mange indvendige modifikationer er undertiden blevet foretaget, f. eks. er der nu ikke længere bøsninger i krydspindene, men nålelejer, og karburatorstørrelsen er øget til 24 mm for at opnå effektforøgelse, og sidst fulgte oliesmøresystemet »Autolube«.

Gearkassens udvekslingsforhold er blevet ændret og tandhjulene er, ligesom hovedakslen, blevet gjort kraftigere, og koblingen har fået en koblingsplade mere. Krumtapakselenden i koblingssiden er også sværere dimensioneret på YDS-3'eren. De to gearkassekabler løber i kuglelejer på nær i hovedakslens blinde ende, hvor der nu er et nåleleje mod tidligere en bøsning. I selve opbygningen adskiller gearkassen sig ikke fra andre gængse typer. Kun den egentlige skiftemekanisme med 3 skiftegafler er en speciel Yamaha design.

Krumtaphuset er foran og underne den forsynet med store køleribber, og de 2 halvparte holdes sammen med 12



Et kig ind bag strømlinebeklædningen på Yamaha »production raceren«, hvor man ser de to karburatorer og svømmerhuset, der er fælles og ophængt i gummi.

bolte. Der er 4 bespændinger på motoren til at montere den i stelrammen.

Krumtapakslen er af den såkaldte »built up« type, eftersom den løber i 4 kraftige kuglelejer, og plejstangsløjerne består af nålelejer, hvorfor den selvfølgelig må kunne skilles ad. De helrunde krumtapslag har en diameter på lidt under 3 1/2" og en bredde på 7/8". Krumtaphuset er velformet, og ved tuning behøver man ikke at skulle ændre på dette.

Der er to ringe på hver stempel, hvoraf den øverste er hårdtforkromet, hvilket giver længere levetid. Der er udskæringer i stempelskørterne ud for skylleportene, for at udtømningen af krumtaphuset kan vedblive så længe som overhovedet mulig.

De to separate cylindre er af støbejern. Et 14 mm tændrør er anbragt lige i midten af hver af de 2 aluminiumstoppe. Ved hjælp af fire lange støtter kan hvert topstykke og cylinder holdes fastspændt til krumtaphuset. Kompressionsforholdet er så forbavsende lavt som 7,5:1, mens underkompressionen opgives til 1,4:1.

De to 24 mm Mikuni karburatorer får lufttilførslen fra et stort filter, anbragt på tværs bag karburatorerne, men skjult bag de to store sideskjolde. I hvert svømmerhus er der anbragt to svømmere og hovedstrålerøret lige i midten, hvorved der altid sikres en tilstrækkelig benzinmængde dertil. For at sikre en hurtig koldstart er der indbygget starterkarburatorer, som reguleres ved hjælp af et lille håndtag på den højre karburator. 6 volts jævnstrømsdynamoen, der er anbragt i forlængelse af krumtappen på motorens højre side, har en kapacitet på 65 watt. Der er to sæt kontakter til batteritændingen, som aktiveres af en enkelt knast på enden af kommutatoren.

I koblingsnavet er der 6 gummiklodsere indbygget for at dæmpe stød i transmissionen, og tandhjulet på gearkassen i den primære kraftoverføring er af en speciel konstruktion med en gummiskive på ydersiden mellem tandhjulet og selve flangen med noterne på akslen.

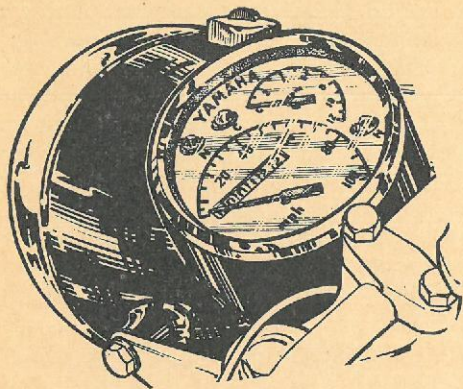
Eftersom koblingen er anbragt på enden af krumtapakslen, har man måttet

lade Autolube oliepumpen trækkes fra enden af indgangsakslen til gearkassen. Det har dog en ulempe, idet olie-tilførslen ophører, når der kobles ud. Man skal derfor altid huske at sætte i frigear, når man skal holde stille!

Separat oliesmøring er kendt i Danmark på de østrigske Puch-motorcykler, der er kendt for deres lange levetid. Da nu Yamaha anvender en noget lignende smøreanordning, så kommer det vel ikke som nogen overraskelse. Oliemængden i benzinen kommer ikke alene an på motorens omdrejningstal, men også i høj grad på belastningen, eftersom man f. eks. også kører op ad en stejl stigning med et lille omdrejningstal, hvorved belastningen vokser kolossalt, og der kræves mere olie. Yamaha oliepumpen regulerer ikke udelukkende oliemængden efter omdrejningstallet, men tillige med også efter gashåndtagets stilling. Oliepumpens stempelbevægelser vokser i takt med omdrejningstallet, mens pumpestemplets slaglængde ændres, når man drejer i gashåndtaget. Det er et kæmpe reguleringsområde, som derved opstår, eftersom motoren ved tomgang kun får en blanding svarende til 1:200 og ved fuldgas 1:18. Olieforbruget er, sammenlignet med en normal totakter med olieblanding, mindre, hvis man ikke konstant kører med fuldt åbent håndtag. Den nøjagtige oliemængde hele tiden i forhold til belastningen har også andre fordele, idet tændrørene ikke så let, med langsom kørsel, tilsodes. Endelig er man fri for at købe totakt benzin ved tanken, hvilket også kan have en vis fordel, fordi mange tankpassere ikke har en ordentlig blandingskande, som er ren. Olie-tanken, der rummer 1,6 liter, er placeret på maskinens højre side, og gennem et glas kan man kontrollere, om der er olie nok på til flere kilometer. Desværre har man ingen garanti for ved evt. kabelbrud at se, om motoren får den tilstrækkelige oliemængde.

En totakt motor, som skal bestille noget, er ikke den mest økonomiske i drift, så ved høje hastigheder og hård belastning kommer man ned under 20 km pr. en liter benzin.

Da det endnu var sommeragtigt vejr



*I lygtehuset er der indbygget et instrument, som indeholder såvel speedometer som omdrejningstæller, hvor det røde felt begynder ved 9000 omdr./min. Derforuden er der kontrolllys for batteriladning, frigeare foroven over speedometerskalaen og nede til højre fjernlyskontrol.*

i slutningen af september havde jeg nogle fornøjelige kilometer i sadlen på en Yamaha YDS-3, som man længe beholder i sin erindring, da dens præstationer langt overgår ens forventninger af den maskine i denne klasse. Yamaha er endnu et bidrag fra det fjerne østen, som overgår næsten alle europæiske 250 ccm'ere, og det er ikke kun i konstruktion, men også i udførelse, detaljer og ikke at forglemme dens motormæssige kraftoverskud. Ser vi bare få år tilbage, da de mest kendte 2-cyl. totaktere i Europa var Adler, Ilo og DKW, er der sket et enormt spring fremefter. Hele den gruppe af 250 ccm sportsmaskiner fra Japan, som jeg kender, ligger på dette trin, og dominerer derfor hele verdensmarkedet i dag. Japanerne har taget et stort forspring på kun få år, og de lader stadig foretage forbedringer, så det bliver spændende at se, om nogle andre motorcykelproducenter i andre lande vil kunne indhente dette forspring?

Under 17 sekunder for en stående kvart mile og en lang række andre accelerationstider beviser, at denne japanske sportsmaskine er noget af det hurtigste i kvartliterklassen, skønt dens egenvægt er så høj som 156 kg på grund af den kraftige konstruktion. Der findes måske nogle få maskiner, som kan præstere nogle få kilometer mere på toppen, men Yamaha's fine egenskaber i sving og på ujævn vej samt motorens fantastisk bløde og vibrationsfrie gang lader den sikkert ikke distancere af nogen konkurrent.

Det stabile og kraftige dobbelte rør-

stel er medvirkende til en god vejbeli-genhed sammen med den gode dæmpning og affjedring af såvel for- og baghjul, som i forbindelse med de kraftigt dimensionerede fuldnavsbremser på 200 mm og to påløbne sko på forhjulet, bevirker, at man er herre over maskinen i selv kritiske situationer, og det er faktisk lige meget, om man kører alene eller har bagsædepassager med sig. Affjedringen og dæmpningen er særdeles god, og det indvirker ikke på styringen, at man f. eks. kører gennem et ujævnt sving med 100-120 km/t, hvor det er lige før fodhvilene, der sidder ret lavt, skraber mod vejbanen. Bagteleskoperne har tre indstillingsmuligheder.

Under 2500 omdr./min. er der kun begrænset trækraft til rådighed, men det er trods alt forbavsende, at man i topgear med to personer kan lade den gå helt under dette omdrejningstal, uden at motoren begynder at ruske i bagkæden. Motorens bedste arbejdsområde, når den bliver udnyttet, er mellem 6000-8000 omdr./min., hvorefter effekten igen begynder at falde, og i de lavere gear er det vanskeligt at få den over 8500 omdr./min., hvorefter skyllingen tilsyneladende ikke længere kan følge med. Starter man i 1. gear blødt med motoren roterende i tomgangsfart og giver så pludselig gas, mærker man rigtig, når omdrejningstallet er kommet op på en godt 2500, at der er pep i motoren. Ved 6500 omdr./min. i topgear svarer nogenlunde til 100 km/t i 4. gear og 120 km/t. Tophastighederne i de enkelte gear målt til 44 km/t i tredje og 130

km/t i andet, 95 km/t i tredje og 130 km/t i fjerde, mens tophastigheden i 5. gear målt til 148 km/t.

YDS-3 modellen har et sporty udseende, men den er samtidig meget komfortabel og afslappende at køre. Det lange twin-sæde giver selv god plads for to høje personer. På lange ture er den en fornøjelse at køre, og koblingen, som er let at aktivere gennem styrgrebet, gør flittig brug af gearkassen til en vane, skønt testeksemplaret endnu gik ret stramt i de forskellige gear.

Under hård acceleration overdøver indsugningslyden udstødningen, som ellers gør et betagende indtryk på de fleste, som hører Yamaha 250 ccm Super Sport første gang. YDS-3'eren er maskinen for entusiasten, som ønsker noget ud over det almindelige.

### Yamaha TD 1-B 250 »produktion racer«

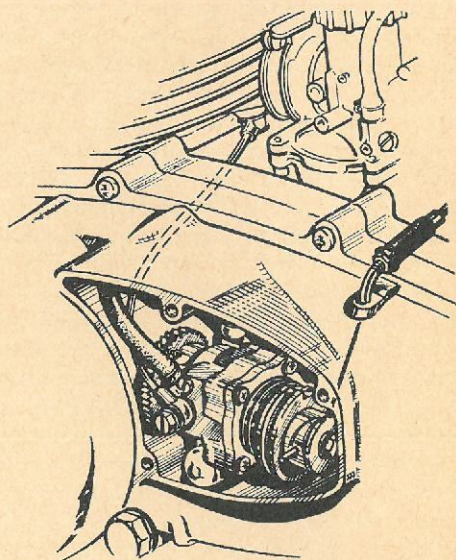
På motorcykeludstillingen i London for 3 år siden viste Yamaha for første gang en racerudgave af 250 ccm landevejsmodellen, hvorom der knyttede sig stor interesse i private racerklubber, eftersom maskinen så yderst tiltalende ud. I utallige løb sidenhen verden over har den også bevist, at den er et af de bedste køb, en privatkører kan gøre i 250 ccm. Det svenske TT-mesterskab i 1964 blev således vundet på en Yamaha TD 1.

Motoren er næsten den samme i raceren som i sportsmodellen, men der er selvfølgelig sket en del ændringer, da effekten er sat op fra 27 hk ved 7500 omdr./min. og til 38 hk ved 3800 omdr./min. for »produktion raceren«. Motoren er blevet udstyret med andre cylindre og topstykker samt karburatorer og racerudstødningsrør og effektpotter. Kompressionsforholdet er derved steget fra 7,5:1 og til 9,5:1. Racercylindrene er støbt i en speciel letmetalslegering og portene er større og har andre tider. Tændingsanlægget er ikke længere batteritænding, eftersom der på jævnstrømsdynamoens plads er anbragt en magnet. Gearkassens udvekslingsforhold er ændrede, da der på en TT-racer ikke er brug for så lave gear, som på en standardmaskine. Ligeledes er

koblingen blevet ændret, så at den kan tåle den større belastning.

Stellet minder i sin opbygning om det på YDS-3'eren, men det er fremstillet af betydelig lettere rør, hvorved vægten for den komplette maskine har kunnet holdes helt nede på kun 98 kg. Bremsetromlerne har luftindtag og er også på grund af vægtbesparelse støbt i elektronmetal. Tank, sæde og strømlinebeklædning er fremstillet af glasfiber, og af udstyr er en omdrejningstæller standardudstyr. Hjulstørrelsen er ligesom på YDS-3'eren 18", og raceren er udstyret med specielle TT-dæk.

Fabrikken opgiver ikke nogen topha-



*Man kommer let ind til Autolube olie-pumpen bag et dæksel på motorens venstre side. Reguleringen fra gashåndtaget går ned til pumpen til højre på tegningen, mens også olietilførslen til venstre cylinder er skitseret.*

stighed på TD 1B raceren, som fremstilles hvert efterår og vinter i mindre serier på bestilling, men det må antages, at den ligger på den anden side af de 200 km/t. I mange løb har især dens fabelagtige accelerationsevne gjort udfaldet. Production-raceren kan i Danmark erhverves til en yderst fornuftig pris af kun kr. 7.490,- uden strømlinebeklædning.

En almindelig 250 ccm YDS-3 kan



godt tunes op ved at montere de forskellige racerkomponenter, og forsyner man den samtidig med strømlinebeklædning kan den sikkert opnå en ret anseelig topfart.

Allan Terndrup.

### Tekniske data over Yamaha YDS-3 246 ccm:

Motor: Tocylindret totakt, luftkølet, stående støbejernscylindre, boring 56 mm, slaglængde 50 mm, slagvolumen 246 ccm, kompressionsforhold 7,5:1,27 hk ved 7500 omdr./min., største drejningsmoment 2,3 kgm ved 6000 omdr./min. Krumtapakslen lejret i 4 hovedlejer af størrelsen 6305. Smøring ved hjælp af separat oliesmøresystem, kaldet for Autolube, der sprøjter olien ind i ind sugningsrørene. Blandingsområde 1:200 til 1:18,2. Mikuni 24 mm karburatorer med starterkarburatorer. Luftfilter: Papirfilter.

Lys- og tændingsanlæg: Jævnstrømsdynamo, 6 v 65 watt med spændingsrelæ. Batteritænding med 2 spoler og 2 sæt afbryderkontakter. Batteri: 6 v. 7 Ah.

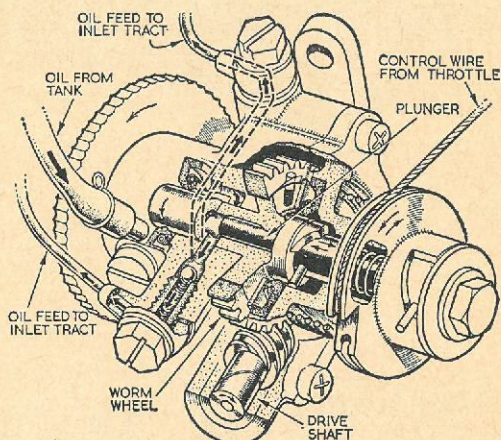
Gearkasse: Transmission motor til gearkassen ved hjælp af tandhjul. Udvekslingsforhold: 1. gear 19,805:1, 2. gear 13,203:1, 3. gear 9,723:1, 4. gear 7,605:1 og 5. gear 5,941:1. Der kan leveres forskellige kædehjul, således at totalgearingen kan ændres efter ens eget ønske.

Stel: Dobbelt rørstel. Foran teleskopforgaffel med hydraulisk dæmpning og baghjulet ophængt i svinggaffel med indstillelige støddæmpere. Foran 200 mm tromle med enkelt åbner.

Indstilling: Tændingstidspunkt 1,8 mm (+ ÷ - + ÷ 0,03 mm) eller 19,5° før top. Kontaktafstand 0,3 til 0,35 mm. Elektrodeafstand: 0,6-0,7 mm. Tændrør: 14 mm normalgevindlængde. Varmeværdi (Bosch): 260-280. Karburator: Hoveddyse 110, tomgangsdyse 20, nålestilling 3 hak fra oven, reguleringsskrue 1 1/2 + ÷ 1/4 omdrejning.

Mål og vægt: Tankkapacitet 14 liter, olietankindhold 1,6 liter, gearkasse 1,4-1,45 l SAE 10W30, olieskift hver 2000 km. Største længde 1975 mm, største bredde 780 mm, motorbredde 503 mm,

motorhøjde 357 mm, højde (med amerikansk styr) 105 mm. Frigang 145 mm. Vægt 156 kg. Totalvægt 320 kg. Ud-stødningsstøj: 80 phon. Pris: 5985,- excl. levering. Importør: Carl Andersen, Randersvej 150-152, Århus N.



Oliepumpen på Yamaha YDS-3 i snit.

## MZ 250 ccm moto-cross sælges

**OLE THORKILDSEN**  
Balstrupvej 32 . Ringsted

## Honda TT racer 250 ccm

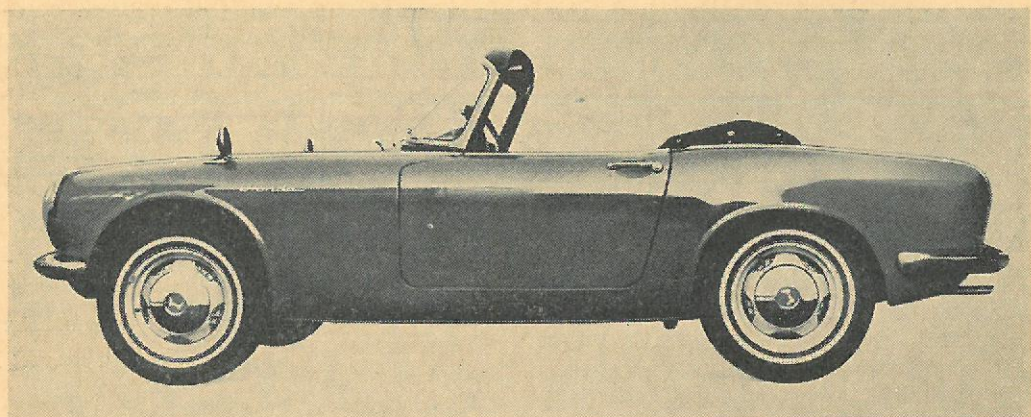
færdiggjort overalt, klar til brug

Peel kåbe - Dellorto karburator -  
Glasfiber tang og sæde - Borani  
følge - Avon Racing dæk - 2 sæt  
megafoner, et med lyd dæmpning  
og gear hjul.

Pris kun kr. 3.800,00

## Gosta Jensen

Stengade 52<sup>3</sup> - København N  
Telf. (01) 351052



*Det er lykkedes Hondas designers at få skabt en nydelig sportsvogn med en kun 606 ccm motor. Er kalechen nede, som afbildet, får de to personer gavn af den kant, som ses påmonteret over forruden, da den bevirker, at vinden ikke suser omkring hovedet. Honda sportsvognen har en top-hastighed på 145 km/t.*

# HONDA S 600

— en meget hurtig miniatyresportsvogn

Honda fabrikkerne i Japan, der er mest kendt som motorcykelproducent, præsenterede den første sportsvogn for over 2 år siden, skønt vi endnu ikke herhjemme har set den på vore veje endnu. De vogne, man så dengang, var prototyper med henholdsvis 360 ccm og 500 ccm firecylindrede motorer med to overliggende knastaksler, som skulle være forløbere for en produktionsmodel, der i mellemtiden er blevet en 600 ccm sportsbil, der antagelig snart vil komme på markedet over alt, hvor Honda sælges i verden.

Den første model, der blev fremstillet i et mindre stykantal, havde fået slagvolumen hævet til 531 ccm, hvori motoren ydede 48 SAE hk ved 9000 omdr./min. med fire karburatorer, og det maksimale omdrejningstal til mellem 9500-10.000 omdr./min. Max. drejningsmoment blev opgivet til 4,8 kgm ved 5500 omdr./min.

Foruden masser af prøvekørsler med den nye sportsvognsmodel har Honda også ladet vognen deltage i løb i Europa, hvor den vandt klassesejr på den berømte tyske motorbane Nürburg Ring den 6. september 1964, hvor den kørtes af Jack Brabhams formel 2-kører, Dennis Hulme. Jack Brabham, der på flere områder i flere år har haft et nært samarbejde med Honda fabrikkerne, beholdt den samme vogn til forsøgskørsel på engelske motorbaner, hvor han bl. a. kørte mange omgange i den på såvel Brands Hatch og Goodwood banerne, hvorefter han skulle skrive sine indtryk ned og sende dem til Japan, så at Hondas teknikere kunne udbedre de forskellige skæve forhold, som vognen evt. var født med.

Motoren i den sidst omtalte vogn ydede 70 hk ved 10.000 omdr./min. og slagvolumen var på 606 ccm, men motorens trækraftområde ligger på mel-

lem 8000-10.500 omdr./min., men i dette område er effekten også ganske imponerende. Det fortaltes, at motoren i korte øjeblikke kunne tåle at overdrejes til 12.000 omdr./min. uden at den »lukkede sig op«. Udstødningslyden på denne vogn var i en meget højfrekvens tone, der nærmest minder om en Ford formula 3'er. Jack Brabham har ved flere lejligheder i 1965-sæsonen anvendt en 1000 ccm Honda formel 2-motor i sine fabriksvogne. Denne motor adskiller sig meget lidt, på nær kubikindholdet, fra S-600 sportsvognsmotoren, men den angives til at skulle yde over 125 hk.

Motoren i de forskellige omtalte Honda biler er alle firecylindrede, vandkølede, der er støbt i aluminium, og hvor cylinderblokken har en hældning på 45° for at opnå en mindre højde på vognen. I cylinderblokken er der isat fire våde støbejernsforinger, som bliver styret af en flange foroven.

Det store, imponerende topstykke har halvkugleformet forbrændingsrum og to indsugnings- og to udstødningsventiler pr. cylinder. På den ene side sker indsugningen via 4 stk. Keihin karburatorer, hvis virkemåde er nogenlunde

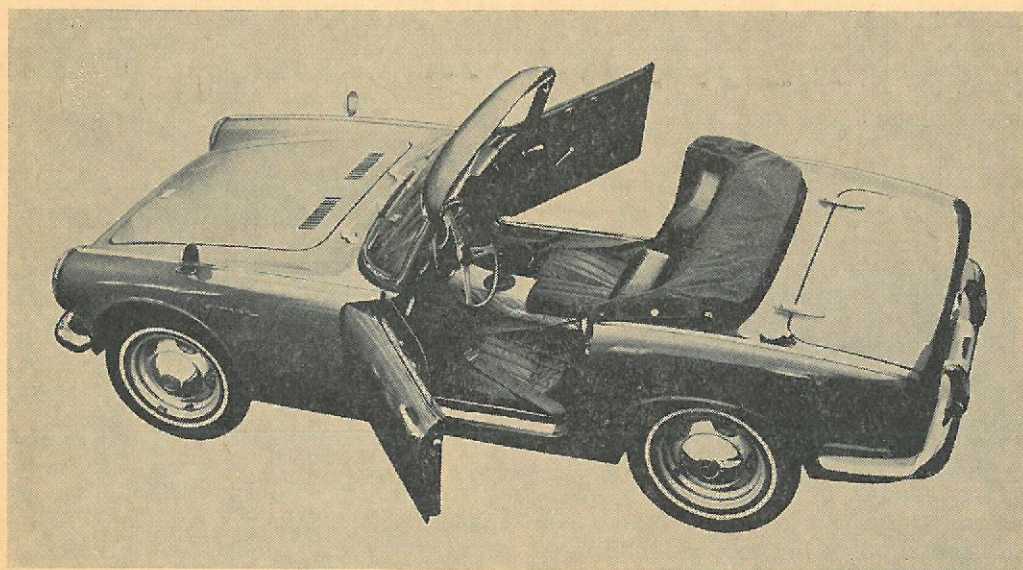
den samme som de kendte engelske SU karburatorer. Benzintilførslen sker ved hjælp af en pumpe, anbragt på enden af den ene knastaksel. Ligeledes på enden af en knastaksel sidder strømfordeleren.

Krumtapakslen løber ikke i glidelejer, hvorfor den ikke er smedet ud i et stykke, eftersom der anvendes rullelejer såvel som hovedlejer også i plejlstængerne. Krumtappen har tre hovedlejer.

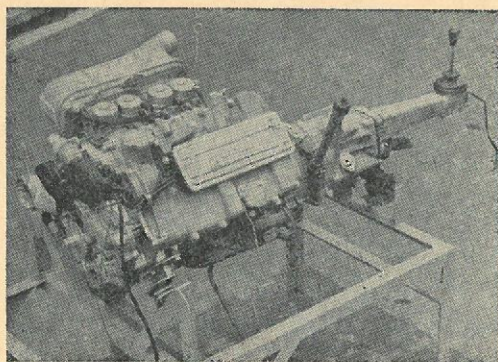
De to overliggende knastakslar er ligesom på motorcyklerne drevet ved hjælp af kæde, og omdrejningstællerkablets udtag sker fra indsugningsknastakslen. Hver knastaksel hviler også i rullelejer.

Honda opererer på bilmodellerne med litereffekter på omkring 100 hk, hvilket er det samme som de af fabrikkens motorcykelmodeller kører med, men noget over, hvad man normalt finder på almindelige sportsvogne, som kun i få tilfælde overstiger 70 hk/l slagvolumen.

Boring og slaglængde for 606 ccm versionen, der er den første produktionsmodel, er henholdsvis 54,5 mm og 65 mm. Ved et kompressionsforhold på



*Det fremgår tydeligt af billedet, at interiøret i Honda S 600 bærer et fornemt præg. Der er god benplads for selv høje personer.*



*Honda S 600 motoren komplet med gearkasse ser ud til at indeholde en masse, hvad den i virkeligheden også gør, eftersom den 4-cyl. motor har to overliggende knastaksler og 4 karburatorer.*

9,5:1 afgiver motoren hele 57 hk med 8500 omdr./min., hvorimod det maksimale omdrejningstal opnås ved 5500 omdr./min., hvorfor omdrejningstælleren på instrumentbrættet er et vigtigere instrument end speedometret, og der kan ikke herske tvivl om, at gearstangen skal bruges flittigt. Det forbavsende høje omdrejningstal, som man endnu ikke er oppe på i Europa, volder ikke de japanske konstruktører nogle problemer, hvilket Honda motorcykler forlængst har bevist.

Det tyske tidsskrift »Deutsche Automobil Revue« har for nogen tid siden foretaget en prøvekørsel af Honda Sport 600, og skønt vognen kun på det tidspunkt, den blev udlånt, havde tilbagelagt 1400 km, kunne prøvekøreren let overskride de 145 km/t, fabrikken garanterer i tophastighed. I bykørsel i 2. og 3. gear svingede omdrejningstælleren mellem 5000-6500 omdr./min. De fire karburatorer sørger for en overraskende god accelerationsevne. — Trods ugunstige vindforhold opnåede den tyske prøvekører følgende værdier: 0-60 km/t: 7,1 sek., 0-80 km/t: 11,9 sek. og 0-100 km/t: 19,5 sek. Under denne test var der to personer i vognen.

Gearkassen har fire udvekslingsforhold, og skiftningen sker ved hjælp af en kun ca. 10 cm høj gearstang, anbragt lige netop der, hvor man ville ønske sig, at den sidder i alle biler. Koblingen er af membramtypen.

Overførelsen af momentet til baghjulene sker på en lidt anden måde, end man finder på andre bilmodeller i dag, eftersom kraften til baghjulene leveres af kæder i oliebad, hvortil momentet

kommer fra det fastboltede differentiale og via to tværgående aksel. Selve affjedringselementerne består af skruefjedre, der foroven er fastgjort på forlængelser af rammen, og forneden til selve svingarmene.

Honda teknikerne har dermed udviklet et baghjulsophæng med uafhængig affjedring, der er yderst særpræget, men de har opnået at få en lille, uaffjedret vægt, og samtidig sker der ingen ændring af sporvidden.

Derimod er forhjulsophængningen mere konventionel, eftersom det består af tværgående triangelarmer og torsionsfjedre anbragt i længderetningen.

Hjuldimensionerne er 13" med 5,20 dækmontering og normale pladehjul anvendes. Bremsene er normale hydrauliske tromlebremser, der er udfærdiget i aluminium. Enhver vil jo sikkert være klar over, at Honda'en har tandstangsstyring, uden at det var blevet omtalt.

Det helsvejsede karosseri er boltet til rammen. S 600 leveres såvel i åben, med hard-top og i coupe-udgave. Der er kun plads til 2 personer i den usandsynligt smukt udstyrede vogn, hvor finish'en er i klasse med en sportsvogn i et helt andet prislag. Sæderne er velformede og smarte, og såvel bundmætter som instrumenter ser nydelig ud, som vil tiltale enhver.

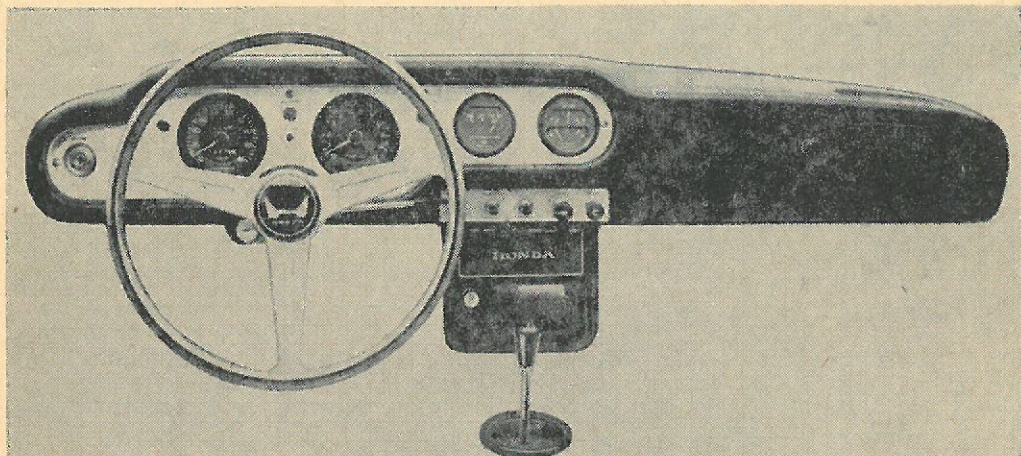
Den lille sportsvogns udvendige mål er henholdsvis 3,3 m lang, 1,43 m bred og 1,2 m høj, men vægten er så forbavsende høj som 715 kg for cabrioletmodellen. Vognen har en venderadius på 8,6 m.

Endnu er Honda sportsvognsmodellen ikke kommet på markedet i Danmark, skønt Schweiz allerede i år har fået et mindre antal leveret, men det beror sikkert på, at produktionen ikke rigtig endnu er kommet i gang, og med hensyn til Schweiz er der udfærdiget en særlig

aftale. Den danske generalrepræsentant for Honda, Skjold P. i København, har ikke kunnet give os nogen nøjagtig pris, men den kommer antagelig til at ligge på omkring en snes tusinde kroner. I

Vesttyskland taler man om en pris mellem 7000-8000 DM, hvor den også vil kunne hævde sig i konkurrencen med de lidt større europæiske sportsvogne.

\*\*\*

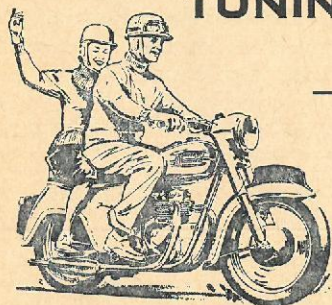


Instrumentbordet i Honda sportsvognen med speedometer og endnu vigtigere omdrejningstæller, som vil være helt uundværlig i en bil med en så lille og hurtigroterende motor, der kun kan køres med flittig brug af gearstangen.



# TRIUMPH

## TUNING



**DELL ORTO** racerkarburatorer.

Vesterport . Grenå . Tlf. 21355

— større omdrejningstal og topfart.

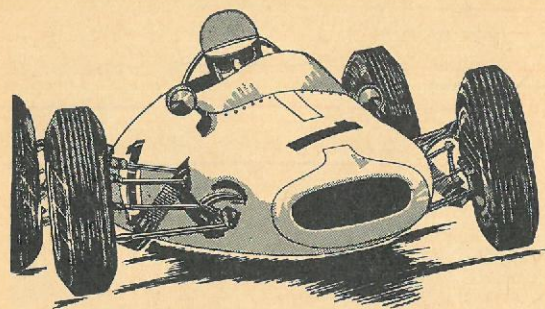
Tiger 100 topstykker modificerede, to karburatorer, leveres på ombytningsbasis.

Alt special- og racerudstyr til TRIUMPHs **samlige** modeller.

## NYHED: MOTORBREMSE

De kan nu få Deres motor testet, og vi kan fortælle, hvad den yder. Alle motorer, som vi tuner, bliver bremsset, så De har garanti for, hvad vi lover Dem.

**VAGN STEVNHØVED**



# Sports nyt

## Nye baner

Arbejdet på en ny svensk asfaltbane, som kommer til at hedde DALSLAND RING, er påbegyndt fornylig, og Bengtsfors MC, der skal afvikle arrangementerne på banen regner med at kunne indvie banen til foråret, og de har senere på året fået tildelt en SM afdeling for biler. Banens længde har vi ikke fået oplyst, men den bliver antagelig på godt 2 km. Ved den vest-svenske by Falkenberg, hvor det kendte »Väst kustlop« i en del år er blevet afholdt indtil 1964 på en 4,25 km lang afspærret landevejsbane, er klubben nu også i gang med at opføre et permanent baneanlæg på 4 km, som ligeledes skal indvies engang næste sæson. — »Ring Knutstorp« ved Hälsingborg, der hidtil kun har været 1100 m, og de mange sving har bevirket, at go-karts kører stærkere end standardvogne på den kurverige bane, hvorfor Hyllinge MS, som driver banen, har besluttet at udvide den til ca. 2,2 km.

Fra Finland er der også indløbet glædelige nyheder, eftersom de også deroppe nu får en permanent asfaltbane. Alle andre baner med asfaltbelægning i Finland er afspærrede vejstrækninger. Den nye Keimola Ring er beliggende 18 km fra hovedstaden Helsingfors, og banens længde bliver allerede fra starten 3,2 km. Bygherren er den kendte bilsportskører Curt Lincoln. To motorsykkelløb er allerede fastsat for 1966-sæsonen: 14. august og 18. september. Der har været talt om at flytte Finlands klassiske løb, indgående i TT-VM, til den nye bane, men den nuværende længde vil ikke blive godkendt af FIM.

## Stil trial

I en stil trial landskamp mellem Norge og Sverige måtte nordmændene se sig slået, eftersom de svenske ryttere var fuldstændig overlegne. Resultatet blev, at Sverige opnåede 114 points mod Norges 282. Bedste individuelle kører blev den flere gange svenske mester Gösta Andersson på en Triumph Tiger Cub 200 ccm med kun 1 point.

## Paul Dunstall

er navnet på den mest kendte Norton Dominator tuning og tilbehørsspecialist i England. Han har specialiseret sig i fremstilling af specielle tanke, sæder, fodhvilere, gearpedaler, styr, knastakler, lyddæmpere samt en hel del andre tuningsdele.

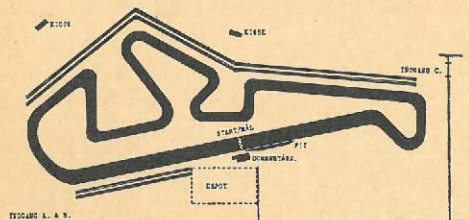
Dunstall leverer ikke udelukkende løse dele, men han sælger også helt nye Norton motorcykler i specialudførelse med alle sine dele monteret. Fornylig er han også begyndt at levere lignende udstyr for såvel BSA og Triumph. Tuningsudstyret giver fine resultater, og fornylig har det engelske blad »Motor Cycle« afprøvet en Dunstall Dominator 750 ccm twin, der var monteret med strømliniebeklædning, og tophastigheden for denne maskine var 219 km/t. Det er betydeligt mere end de forskellige maskiner, som er omtalt andetsteds i bladet.

## Honda V8 MC

De japanske Honda-fabrikker, som i 1966 sæsonen også vil deltage i 500 ccm klassen og hvortil de har tegnet kontrakt med verdensmesteren Mike Hailwood, skal forsøge at forsvare sit me-

sterskab på en vandkølet V8'er, efter-  
som fabrikken allerede i deres efterår  
eksperimenterede med tre V8 motorer,  
der får en maksimal effekt på mindst 80  
hk ved 12.000 omdr./ min., hvilket kan  
give maskinen en tophastighed på over  
270 km/t.

## JYLLANDSRINGEN



»Jyllandsringen« ved Silkeborg skal være 1600 m. Der er et fint snit over det meste af banen, men det er beklageligt, at banens konstruktør har indlagt 6-7 alt for snævre og langsomme sving, der vil bremse hastighederne alt for meget, da afstandene mellem svingene er alt for korte. Når banen først er anlagt, bliver det dyrt at ændre.

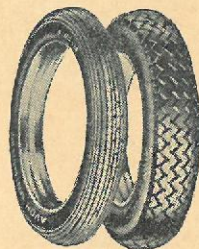
Jyllandsringen, den nye motorbane ved Silkeborg, får internationale mål. En overvældende sportslig og forretningsmæssig interesse for banen har gjort det muligt at bygge en 1600 meter asfaltbane i stedet for den planlagte og påbegyndte 1000 meter-bane. Den nye bane får en langside på 470 meter, og med en banebredde, varierende mellem 15 og 21 meter, bliver der tale om Skandinaviens bredeste asfaltbane, hvor man forventer tilladelse til at starte op til 25 biler ad gangen.

Sportslig arrangør af løbene bliver Århus Automobil Sport, som allerede har søgt bilsportsunionen om tre hovedløb i 1966. Der er tale om dagene 15. maj, 19. juni og 21. august, hvoraf løbet den 19. juni er ansøgt som en afdeling af danmarksmesterskabet.

Efter planen skulle der også afholdes mc-løb på banen i flere klasser, men de falder antagelig sammen med nogle af de opgivne datoer for billøb.

## Dæk til alt

By, landevej, trial, motocross og race  
Langrillede og almindelige



Alle dækstørrelser, også til scooter og kabinescootere

4 lag »Cling« med 23% større  
»skridsikkerhed og »klæbeevne«

# AVON

Det mest (og med rette) foretrukne  
dæk for 2-hjulede køretøjer

En gros

En detail

**C. REINHARDT** A/S

Gl. Kongevej II . København V . Central 175

Fordelagtig rabatordning

## BSA Moto-Cross

GOLF STAR 63 model 500 ccm.

fin stand billig til salg ved  
hurtig handel.

Tlf. 982098 mellem 18—20

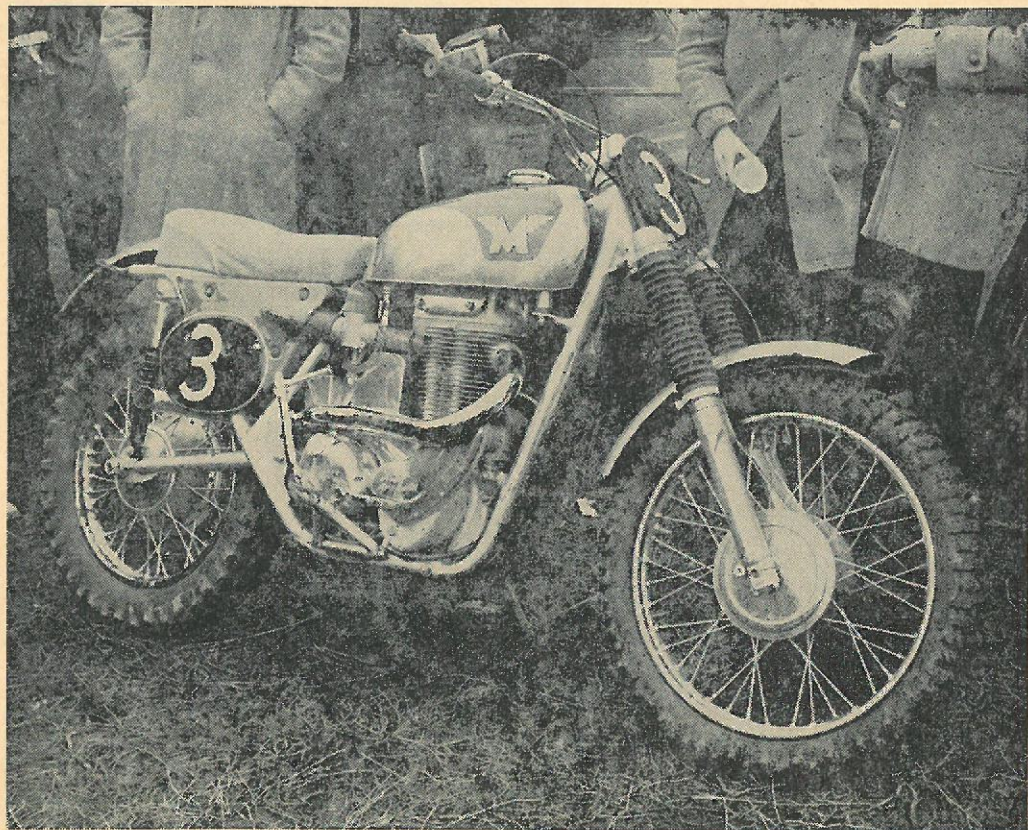
## GO KART

Quick Kart med Komet K33 (motor-  
mærket der vandt DM kl. A sport 1965)  
kørt 4 timer sælges.

OLE AABOE NIELSEN  
Hvidovrevej 478 3 sal th  
Hvidovre

Telf. (om dagen) (01) 649000

## NYT FRA MATCHLESS



Den nye 500 ccm moto cross racer fra Matchless fabrikken med modelbetegnelsen G 85 CS, som er identisk med fabriksmaskinerne i den indeværende sæson, der blev kørt af Chris Horsfield og Dave Nicoll, vejer kun ca. 133 kg på grund af mange lettere komponenter anvendt ved fremstillingen. Stellet bl. a. er en helt nykonstruktion, hvilket, foruden vægtreduktion, også giver maskinen meget forbedrede køreegenskaber.

# 41 hk moto-cros model

— kan købes inden 1966 sæsonen

AMC koncernen, der fremstiller mærkerne AJS, Matchless, Norton, James og Francis Barnett, præsenterede på Brighton udstillingen i september en helt ny 500 ccm Matchless scrambler, bygget på basis af fabriksmaskinerne fra den forløbne sæson, som kørtes af Chris Horsfield og Dave Nicoll.

Den nye G 85 CS, som er modelbetegnelsen, udvikler 41 hk ved kun 6000 omdr./min., og den 497 ccm store encylindrede, topventilede stødstangsmo-

tor er henholdsvis 86 mm og 85,5 mm i boring og slaglængde.

Stellet er en komplet nykonstruktion, hvilket har muliggjort en betydelig vægtnedsættelse, fra 165 kg for den foregående model, G 80 CS, og helt ned til 132 for den nye — en besparelse på ikke mindre end 33 kg. Stellet er fremstillet af Reynolds type 531 14 gr. stål-rør. Kronrøret har en diameter på 1 1/2", mens de resterende dele i dobbeltrørsrammen har en diameter på



1 1/8". Svinggaflen er meget mere stift ophængt i det nye stel. Ligeledes bagnavet er en interessant og god forbedring, eftersom der anvendes 7 R type baghjulsbremse fra TT-raceren, som er mere effektiv, og på grund af det er støbt i elektronmetal, har man også her sparet vægt. Bremsebelægningens størrelse er 7 1/2" i diameter og 1 1/4" bredt. Baghjulets komplette vægt, som er monteret med Dunlop stål fælg og 4,00 x 18" dæk, er kun 18 kg, eller en besparelse på over 7 kg.

Forhjulet, der er udstyret med en Dunlop stålfælg og et 3,00 x 21" dæk, er ophængt i en AMC-gaffel med en vandring på 5". Forhjulsnævten er det normale fra den tidligere model, men uden køleribber, og bremsebelægningen har dimensionerne 7" i diameter og

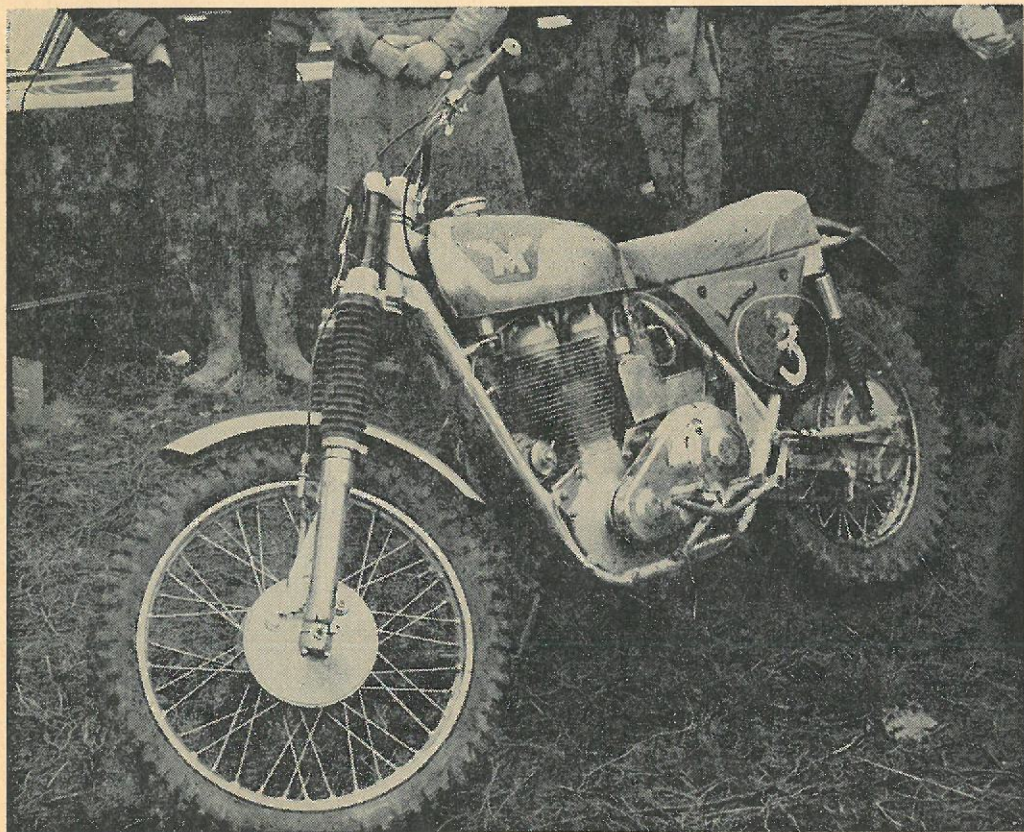
1 1/8" i bredden. Baghjulet er dæmpet med Girling støddæmpere.

Den svagt overkvadratiske firetakt motor har et kompressionsforhold på 12,5:1, og karburatoren er en 1 3/8" Amal GP, mens tændingen besørgeres af en Lucas racermagnet. Den 41 hk motor vil med høj landevejsgearing og rytteren liggende i TT-stilling kunne præstere en tophastighed på omkring 180 km/t.

Motoren adskiller sig iøvrigt fra den tidligere G 80 CS model, idet oliepumpen er større og giver mere, i taksiden er rullelejet større og krydspinden er sværere.

Uændret er derimod den fortræffelige AMC Norton 4 trins gearkasse, der får momentet overført via en firepladet kobling og gennem en 1/2 x 5/16" kæde,

*Den centralt placerede olietank ses tydeligt på billedet, at den er placeret lige mellem karburator og gearkasse på Matchless G 85 CS.*



der løber i oliebad. Bagkæden er af den gængse størrelse,  $5/8 \times 1/4$ ". En anden enorm vægtreduktion er sket ved at montere en 9 liters aluminiumstank og en olietank, placeret mellem gearkassen og sædet. Benzintanken er ophængt i gummi.

Det engelske ugentlige motorcykel-tidsskrift, »Motor Cycling«, var det første blad, som afprøvede den nye scrambler, og deres prøvekører, Mike Bashford, var yderst tilfreds med den nye »production racer«. Såvel styreegenskaber, motorydelse, sejtrækningssevne og bremsere betegnede han som førsteklasses. Den højkromprimerede motor gik forbavsende lydløs mekanisk og var vibrationsfri.

Nu da 750 ccm klassen er en realitet, og den hidtidige 500 ccm klasse i årets løb i overvejende grad er blevet domineret af 360 ccm totakt maskiner, kan det jo siges, at Matchless'ens fremtid vil blive kort. — Imidlertid er det muligt at ombygge den, så at slagvolumen øges til ca. 600 ccm. 600 ccm modeller har AMC fabrikken i den sidste tid leveret en del af til USA.

En anden interessant specialmodel fra

AMC fabrikken er en 500 ccm speedway racer, der er udstyret med den samme motor, men med et kompressionsforhold på 15:1 for udnyttelse af methanol brændstof. Køleribberne er mindre på denne model og karburatoren er formindsket fra  $1 \frac{3}{8}$ " på scrambler-versionen og ned til  $1 \frac{1}{8}$ " Amal GP, men med to svømmerhuse. Alle-rede i sensommeren vandt maskinen flere sejre på engelske baner, hvilket fik fabrikken til at se på mulighederne for at få den sat i produktion. Stellet er konstrueret og bygget af den kendte engelske græsbane- og sprinterkører Alf Hagon, mens motormodifikationer er udført af Jack Emmott, der tidligere har været ansat hos AMC i racerafdelingen som konstruktør.

Løse moto cross og speedway motorer har kunnet leveres siden i oktober måned fra AMC fabrikken i Woolwich, London, men det har ikke været os muligt at få nogen pris opgivet. Forhåbentlig får vi i den kommende sæson nogle af de nye modeller at se i hænderne på danske kørere, da vi især i den store klasse trænger til noget materielfornelse.

A. T.

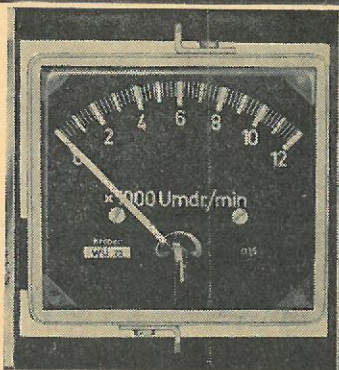
## Elektronisk omdrejningstæller

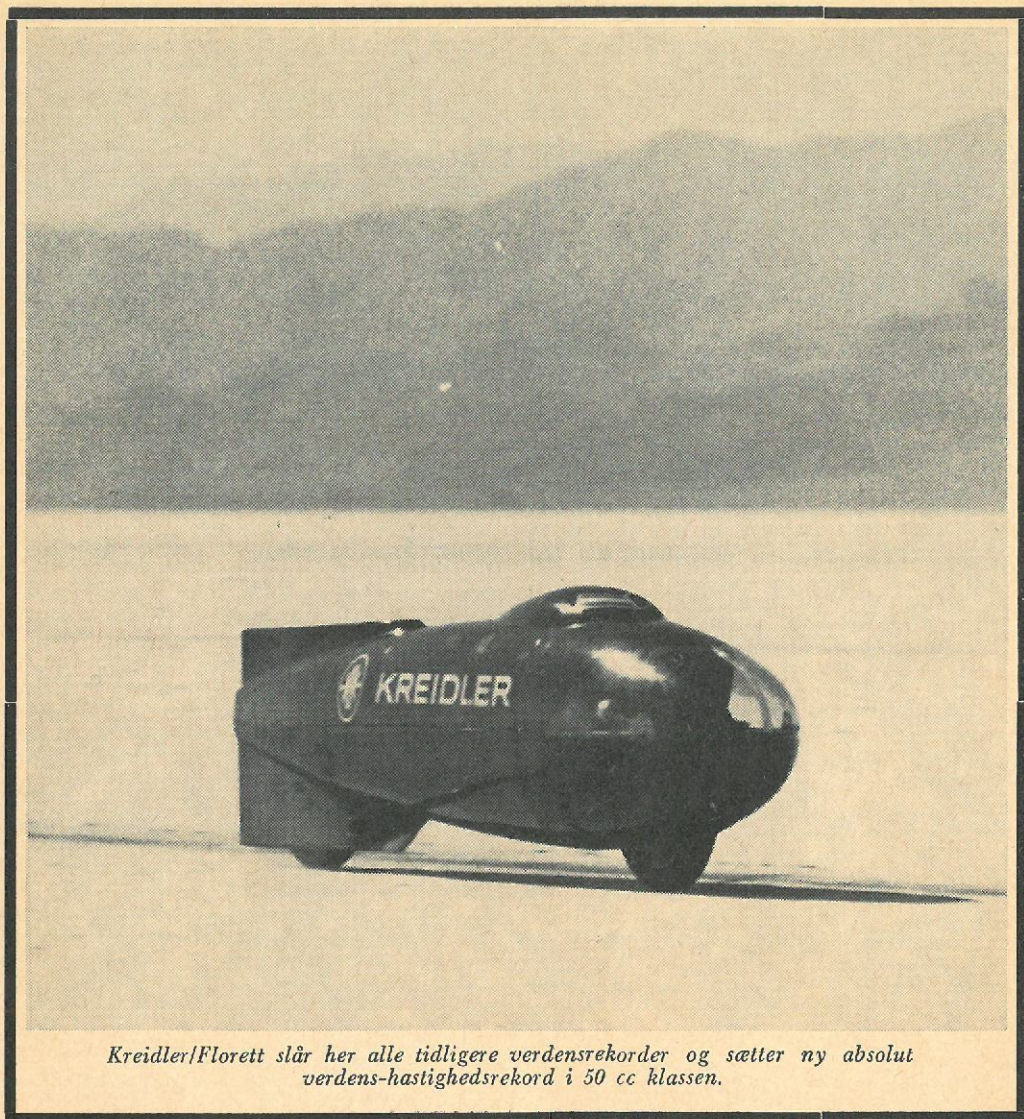
*fås nu også i Danmark*  
til motorcykler og  
knallerter

Kan monteres af enhver  
Til alle mærker

### BILLY'S MOTOR

IMPORT . Jagtvej 64 . København N . Tlf. (01) 356668





*Kreidler/Florett slår her alle tidligere verdensrekorder og sætter ny absolut verdens-hastighedsrekord i 50 cc klassen.*

## **Ny fantastisk verdensrekord for knallerter**

**KREIDLER/FLORETT kører  
over 225 km i timen med en  
49 cc maskine på  
Bonneville saltsletten i USA**

Da Kreidler fabrikkerne for ca. et år siden med held havde gennemført sine første verdensrekordkørsler i 50 cc klassen på Monthlery banen i Frankrig, fortalte chefkonstruktør Hilber, at man havde helt andre og større planer — nemlig at slå de bestående verdenshastighedsrekorder over en kilometer og 1 miles med flyvende start. Disse rekorder, der var sat i 1956 af den tyske kører H. P. Müller, tilhørte NSU. Hilber udtalte, at man allerede i over et år havde været beskæftiget med udviklingen af et egnet rekordkøretøj, ligesom det stod helt klart, at køretøjet skulle udstyres med en kompressor, som det jo var tilladt at anvende i rekordforsøg. Ved samme lejlighed fortalte Hilber, at det ikke alene var hans idé, eftersom han var blevet inspireret af den italiensk fødte argentiner Valfre Meo, som han havde truffet ved Argentinas grand prix på landevej. Valfre Meo var dengang straks kommet med konkrete forslag om en yderst strømlinieformet rekordmaskine.

**Læs denne spændende rapport om verdensrekorden og hvorfor**

Da NSU i 1951 med køreren Wilhelm Herz havde sat absolut verdensrekord ved München, dukkede Gustav Adolf Baumm op hos NSU og fortalte teknikerne, at han havde en idé, der gik ud på at bygge endnu mere strømlinieformede køretøjer, hvorved endnu større hastigheder kunne opnås. På denne måde kom Baumms »liggestol« til verden, hvori H. P. Müller i 1956 med en 50 cc kompressor motor satte en verdensrekord lydende på 196 km/t. På grundlag af Baumms idéer konstruerede man dengang en maskine med en luftmodstandskoefficient så lav som 0,11. Resultatet var altså den meget høje rekordfart, som i over 9 år ikke blev forsøgt slået.

Med Vaire Meos ideer som grundlag begyndte man nu på Kreidler Fabrikkerne det komplicerede arbejde med konstruktionen af den nye rekordmaskine. Et møjsommeligt arbejde i modelbyggeriet og i de tekniske afdelinger, i sammenhæng med talrige forsøg i Stuttgart tekniske højskoles vindtunnel, førte til slut til en maskine, der opfyldte de stillede krav og hvormed man turde vove at angribe NSU-rekorderne. I modsætning til Baumms »flyvende liggestol« må Kreidlers nærmest betegnes som en »knæler«, idet køreren ligger i sammentrykket stilling på maven. Herved lykkedes det at holde køretøjets totalhøjde helt nede på 0,75 m. Totalbredden var kun 52 cm og den samlede længde 3,20 m. En gitterrørssamme danner det egentlige stel, hvori 16" forhjulet er ophængt i en svinggaffel, og selve affjedringen består af Hemscheidt teleskoper. Baghjulet er også fæstet i en svinggaffel. Specielt til dette formål anvendtes specialfremstillede Continental dæk (2,50 x 16"). Af aerodynamiske grunde var rekordmaskinens hjul beklædt med blikplader over egerne. Bremsene var fuldnavsbremser af dimensionerne 180 mm ø foran og 125 mm ø bagpå, og betjeningen af de to bremses foregik ved hjælp af et bowdenkabel.

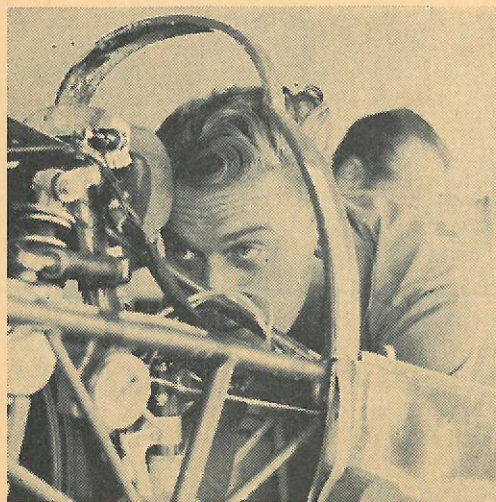
Renn Florett motoren med 40 mm boring og 39,7 mm slaglængde var også på rekord-

køretøjet udrustet med to roterende drejeskiver, men en firebladet kompressor, som en af fabrikkens teknikere selv havde konstrueret, var sat på for at øge effekten. Det var nødvendigt at bygge en speciel kompressor, eftersom pladsen var meget begrænset. På denne måde hævedes motoreffekten til omkring 15 hk ved 15.000 omdr./min., eller sagt på en anden måde, en litereffekt på 300 hk. Motoren arbejder med Bosch batteritænding, og en Amal karburator foran kompressoren sørger for den rigtige gasblanding. Brændstoffet var en blanding mellem alkohol og almindelig benzin, og smøringen sker ligesom på TT-racerne ved hjælp af en oliepumpe, mens der til kølingen anvendtes isvand. Kreidler og Hurth fabrikkerne havde i fællesskab bygget en 8 trins gearkasse, der skifter ad elektrisk vej over et relæ ved hjælp af en viskermotor, der efter indstillingsvanskeligheder fungerede præcist under rekordforsøgene.

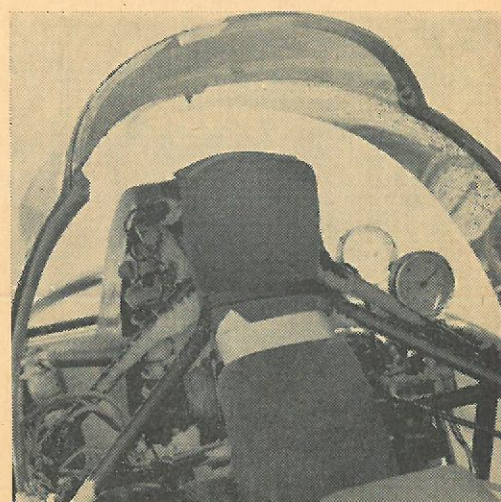
Det stod klart, at man med dette køretøj ville opnå hastigheder på over 200 km i timen, og af denne grund ville det ikke være muligt at gennemføre rekordforsøgene i Europa. — Rekorderne måtte, ligesom NSU i sin tid gjorde det, sættes på bredderne af en saltsø.

Oprindelig havde Kreidler på et indtrængende ønske fra Vaire Meo tænkt at arrangere rekordforsøgene i Sydamerika — nærmere bestemt Grande Salinas i Argentina, men løbslederen, Jochen Block, fandt på en inspektionsrejse derned, at banen var så dårlig, at man ikke kunne anvende den. I stedet besluttede man sig for at gå til angreb på rekorderne på Bonneville saltsletten i Nordamerika.

Efter Blocks hjemkomst traf man den endelige afgørelse; rekordforsøgene skulle foregå på Bonneville saltsletten, som han også havde besøgt under sin rejse. Alt blev nu gjort klar til afrejsen; men et telegram fra Wilhelm Herz meddelte, at store regnskyl havde gjort rekordbanen ufarbar for nogen tid, og man måtte derfor udsætte turen, eftersom det ville være billigere at vente i Vesttyskland end i USA.



Rudolf Kunz indtager sin plads.



Det er ikke sne, men salt, som er oversprøjet hele maskinen.

## Historien om Bonneville banen

Endelig blev banen meldt klar, og den 21. september forlod Kreidler-holdet Tyskland og rejste til Amerika. Strækningen til New York tilbagelagdes med fly på ca. 7 timer uden mellemlanding. Fra New York rejste man straks til Salt Lake City, en tur på ca. 4000 km mod vest.

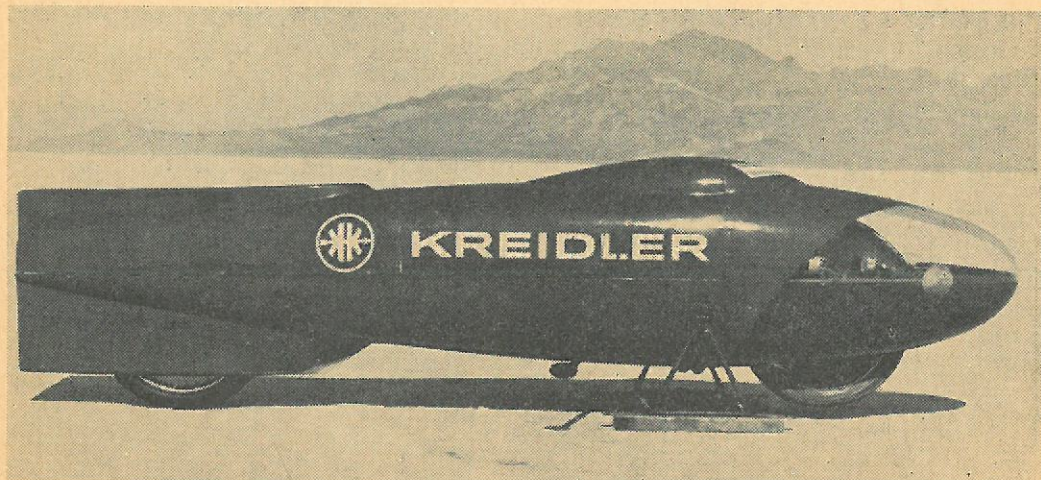
Salt Lake City er hovedstad i staten Utah og hovedsæde for mormonsekten, der i begyndelsen af det 19. århundrede brød op fra østkysten for at skaffe sig et nyt landområde. De slog sig ned i den store dal Great Salt Desert efter at have overvundet Rocky Mountains, hvor de byggede byen Salt Lake City (Saltbyen), navnet kommer fra de store saltforekomster på stedet. Salt Lake er en stor sø med 25 pct. saltindhold, hvor ikke-svømmere, på grund af den store saltprocent, ikke vil kunne gå under selv om de ikke foretager svømmebevægelser. Denne saltsø er resterne af et stort hav, som eksisterede for omkring 100.000 år siden, og som gik fra Salt Lake City og 200 km i vestlig retning til omkring

statsgrænsen mellem Utah og Nevada. I sydvestlig retning for Salt Lake City befinder sig den store saltsø, hvis saltørken har en udstrækning på omkring 5000 kvadratkilometer. Her lejrede saltet sig op, mens vandet banede sig vej gennem bjergene mod vest til »Det vilde Vesten«. Vilde, romantiske slugter bærer den dag i dag præg deraf. I begyndelsen af det 20. århundrede blev vestpacifik jernbanen bygget tværs gennem saltforekomsterne. Senere er highway nr. 40, som er hovedfærdselsåre mellem øst og vest USA, ført gennem saltarealerne. 200 km ødemark måtte overvindes ved bygningen, og i det øde landskab blev drikkevandet meget kostbart, idet man kun kunne få ferskvand fra byen Pilot Peak, der var beliggende 40 km borte. Her havde man fundet en ferskvandskilde, hvorfra man kunne sende vandet til de drikkevandsfattige områder. På bredden af den store saltsø grundlagdes omkring 1907 byen Wendover. I dag er denne by verdensberømt, idet den er udgangspunktet for Bonneville saltslettens rekordbane, der strækker sig ca. 15 km i nordøstlig retning, og omfatter et areal på 300 kvadratkilometer.

Ved siden af gamle, primitive bræddeskure, er der i dag ved highway 40 moderne moteller, tankstationer og snack Bar's. De fleste er bygget i de senere år og har god omsætning om sommeren, idet der er mindst 200 km til de nærmeste hoteller.

Wendover har også en flyveplads, som tidligere tilhørte det amerikanske luftvåben, og hvor man træned bombebesætninger. Fra denne flyveplads startede også de maskiner, som kastede de første atombomber mod Hiroshima og Nagasaki. Flyvepladsen anvendes stadig af luftvåbnet, men der findes ikke faste enheder stationeret længere, og atompiloternes barakker står tomme.

Rekordbanen har forøvrigt ikke sit navn efter byen Salt Lake City, men fra en amerikansk kaptajn, der var født i Frankrig, og som var den første, der overvandt Rocky Mountains.



Luftmodstanden er en vigtig faktor, derfor har Kreidler/Florett maskinen fået dette strømlinede udseende.

## Det begyndte allerede i 1914

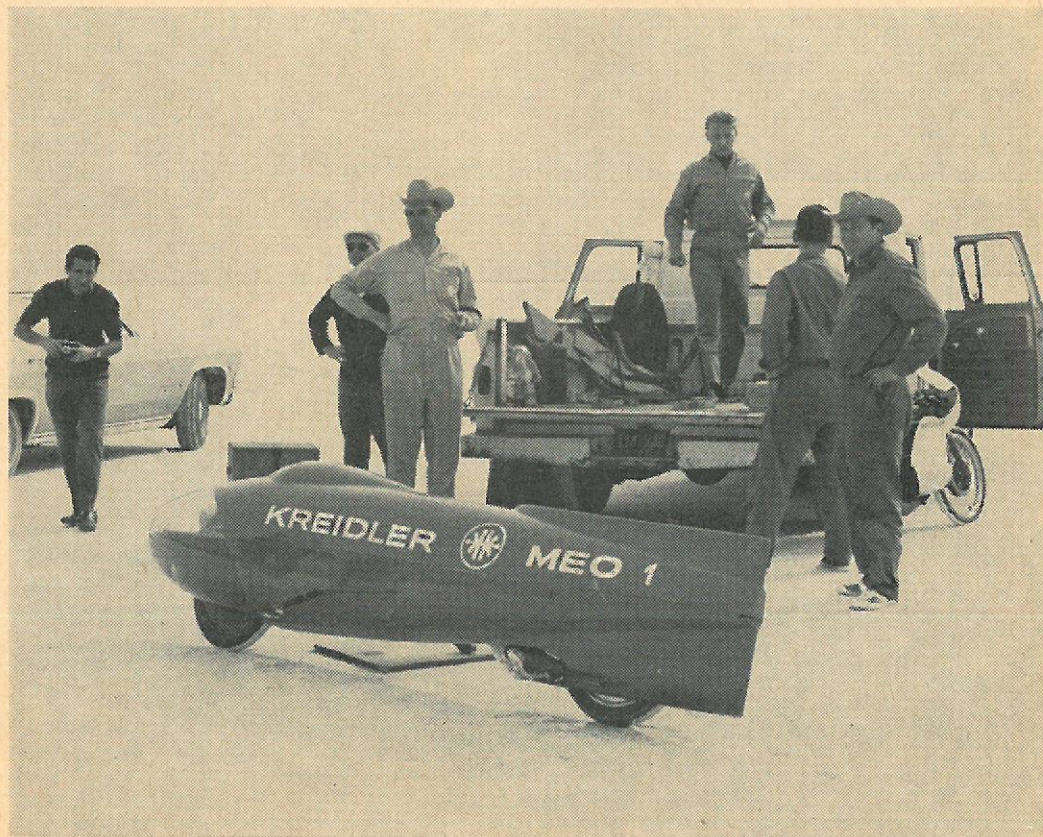
I 1914 sattes den første verdensrekord af amerikaneren Teddy Tezlaff i en Blitzen Benz over en flyvende mile. Med en hastighed af 288 km/t lagde han grundstenen til den senere så kendte rekordstrækning, som den dag i dag anvendes til alle rekorder for landkøretøjer. På samme tidspunkt som Kreidler var på banen, satte Craig Breedlove med »Spirit of America« ny absolut verdensrekord med 893,199 km/t, en rekord, som få dage senere blev slået af en anden amerikaner. Craig Breedlove har dog senere kørt med over 900 km/t.

Efter eksperternes udsagn bliver saltet ringere fra år til år. En nyanlagt kanal formår ikke at udtørre saltet, og den dag er sikkert ikke fjern, da saltsletten ikke mere vil være egnet, og man taler da også allerede nu om en afløser — formodentlig i Australien.

For Kreidler var Bonneville saltsletten imidlertid en glimrende bane, idet den ydede den største mulige sikkerhed for rekordkørerne.

Den bane, der benyttes i øjeblikket, er omkring 20 km lang, og byder ikke alene på store til- og afløb, men også på en anseelig bredde. De tilstødende bjerge er 8 km borte, og kørerne har derfor gode undvigelsesmuligheder, hvis der sker uheld.

Det største problem er, at saltet næsten aldrig mere har den ideelle beskaffenhed, idet det er for vådt, hvilket bevirker, at rulningsmodstanden bliver meget høj og giver en betydelig nedsættelse af hastigheden. Spørgsmålet er, om der i det hele taget nogensinde er blevet sat en rekord under gunstige forhold. Læser man rapportererne fra NSU's rekordforsøg vil



Kreidler-holdet med chefiing. Hilber i spidsen er klar og afventer startmelding.

man se, at man også dengang havde de samme problemer med saltoverfladen. Samtidig er saltets overflade ru. Det er derfor nødvendigt før et rekordforsøg at slæbe banen med en jernbaneskinne, trukket af en lastvogn. Til trods for slæbningen bliver overfladen ikke jævn, men er fyldt med småhuller og fordybninger, som kan volde store problemer for kørslen.

Allerede under de første prøvekørsler kom Kreidler-holdet ud for overraskelser. Det viste sig nemlig, at maskinens stel ikke var stabil, og Vaifre Meo kom allerede ved forholdsvis lave hastigheder ud for hårrejsende oplevelser, som foranledigede ham til ikke at køre mere. Rudolf Kunz, der var med som reserve-kører, opnåede langt større hastigheder, og kunne give teknikerne nøjagtige oplysninger om, hvor det tilsyneladende var galt.

Problemet med det ustabile stel løste man ved hjælp af et svært midterør og en blikplade i bunden. Desuden monteredes der nogle udhængere, der skulle holde køretøjet oprejst, indtil køreren kunne få benene ud.

Skulle man ikke få heldet med sig og sætte nye absolutte verdensrekorder med den nye maskine — ja, så havde man medtaget en normal Rennflorett, der også var udstyret med kompressor.

Med den normale Rennflorett satte man på den nærliggende flyveplads verdensrekord over en kvart mile med stående start. Den nye rekord lyder på 73,95 km/t — et godt resultat. Derimod lykkedes det ikke at gennemføre rekordforsøget over 1 mile med stående start på rigtig måde.

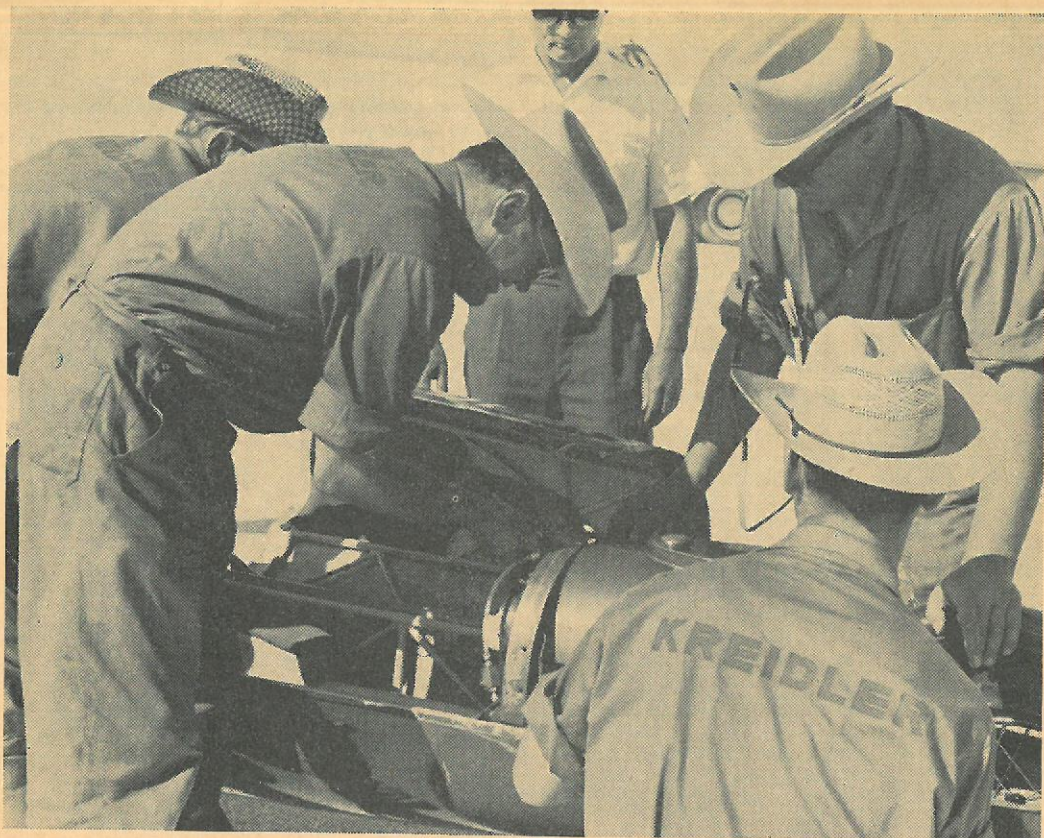
## Vanskelige prøvekørsler Vaifre Meo melder fra



Rudolf Kunz på Kreidler-Renn-Florett til start over 10 km med ny verdensrekord 180.785 km/t.



Rudolf Kunz — den hurtigste mand i verden på en 49 cc maskine.



*Kreidler-ingeniører og teknikere ved det sidste eftersyn før starten.*

## Ventetiden udnyttes med at sætte ny verdensrekord

Tilladelsen til at benytte flyvepladsen til disse rekordkørsler var kun gældende i 1 time og på den ansvarlige kommandants ansvar, og med det udtrykkelige forbehold, at man i tilfælde af en flylanding omgående skulle forlade pladsen.

Netop da mekanikeren var ved at klargøre maskinen og indstille den til rekordforsøget med alkoholblandingen, og Kunz var i færd med at gøre sig klar, satte motoren sig. I det samme lagde et fly an til landing, og flyvepladsen måtte rømmes.

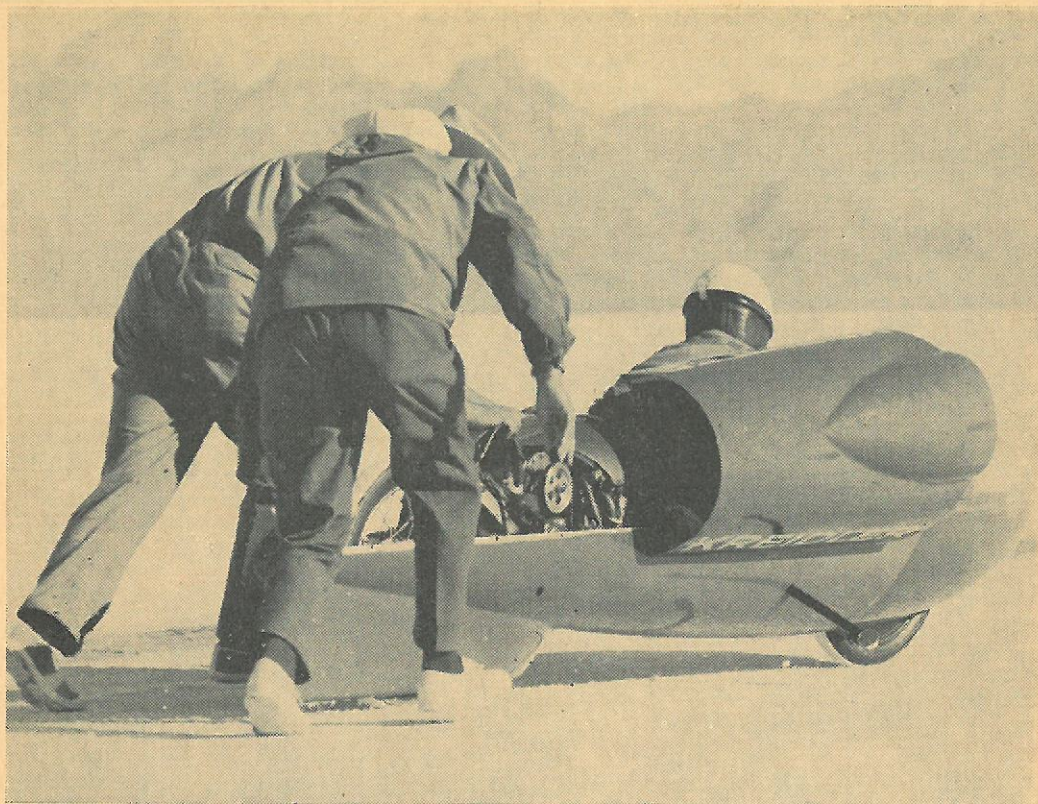
Man havde derfor kun resultatet af den første tur over 1 mile, og hvor motoren ikke var rigtigt indstillet. (Uden alkoholblanding). — Kunz havde dog trods dette kørt 108,28 km/t — en betydelig forbedring af Pasolinis rekord, sat på en Aermacchi. Kvart mile rekorden var derimod helt ny, og for første gang sat af Kunz.

Det satte nu igen ind med regn, og hver dags regn betød flere dages venten, og når banen endelig blev meldt klar, trængte saltet ind i køretøjet, ligesom saltvandet sprøjtede ind og ødelagde det elektriske anlæg.

Dette betød to dages ekstra udsættelse, hvor man måtte afdække og isolere hele el-udstyret. Da maskinen påny var klar, var banen stadig for våd. Kreidler-holdet lånte da »Hot Rod«-banen, der løber parallelt med den egentlige rekordbane. »Hot Rod« anvendes af amerikanerne til sprinterkonkurrencer — disse har tidligere været omtalt i Ill. Motor Revy.

På denne bane viste det sig nu, at Kunz kunne komme i 5 gear. Rullemodstanden var så stor, at det kun én gang lykkedes at bruge





*Kreidler/Florett rekordmaskinen opvarmes til starten.*

6. gear, men det lykkedes aldrig at anvende det 7. eller 8.

På grund af de mange regnskyl og stadig udsættelser var den tid, Kreidler-holdet havde til rådighed, nu ved at være opbrugt, og alt blev et kapløb med tiden.

Craig Breedlove, som skulle overtage banen efter Kreidler, var nu ankommet med sit team. Breedlove var meget forstående og gav Kreidler-holdet lov til at benytte »Hot Rod«-banen på de dage, hvor han skulle reparere.

Prisen for at leje Bonneville Salt Flats er 7000 kr. pr. uge. I 1956, da NSU var på banen, kostede det 6000 kr. pr. uge, men i dag kan man ikke leje banen uden tidsregistreringsudstyr, hvilket koster ca. 6000 kr. ekstra.

Der var ikke mulighed for at leje banen senere på året, da mange hold allerede havde meldt deres ankomst. Det var imidlertid håbløst at vente længere på bedre saltforhold. Problemet var at få banen fri til rekordforsøgene og ellers håbe på, at det ikke igen begyndte at regne.

Under disse omstændigheder kunne rekordforsøget kun finde sted i de tidlige morgen-timer mellem kl. 6 og kl. 9. Senere på dagen bevirkede solens stråler, at saltet igen blev for vådt, ligesom det op ad dagen begyndte at blæse op. På grund af bjergene, der ligger ca. 8 km fra banen, kommer vindene i pludselige kast og gjorde rekordforsøgene meget farlige.

Indstillingsvanskelighederne blev snart overvundet, til trods for, at Bonneville-banen ligger 1400 meter over havet, og Rudolf Kunz fik også lært at styre maskinen fra det indelukede karosseri.

## **Alle med dommere og tidtagere har igen indtaget deres pladser, klarmelding til det absolutte verdensrekord-forsøg i 50 cc klassen**

Det var et enestående natur-sceneri, når man om morgenen mødtes på banen. Den fuldkomne stilhed — før maskinen blev startet — gjorde et uforglemmeligt indtryk på deltagerne. Tidligt om morgenen var temperaturen også meget lav — for senere på dagen at stige til over 40 graders celsius.

Lørdag den 23. oktober var man endelig, efter den lange ventetid, kommet så langt, at man turde vove at gennemføre rekordforsøget.

Rudolf Kunz startede rekordkørslen over 1 mile og 1 km med flyvende start.

På første tur i den ene retning opnåede han »kun« hastigheden 196,937 km/t på 1 km, men turen den anden vej gav en hastighed på 224,330 km/t. Altså ny absolut verdensrekord. Resultatet over 1 mile blev næsten det samme. Fremkørslen viste 193,487 km/t, mens tilbagekørslen resulterede i en gennemsnitsfart på 225,342 km/t.

For første gang i historien var det lykkedes at passere 200 km-grænsen med en 49 cc motor.

De nye verdensrekorder — gennemsnitshastigheden for frem- og tilbagekørslen — blev: 1 km: 210.634 km/t og 1 mile: 209.215 km/t.

Endelig var H. P. Müllers ni år gamle NSU-rekord slået, og nogle nye, fantastiske rekorder sat af Kreidler.

Man var imidlertid ikke tilfredse med disse rekorder alene, og den 25. oktober forsøgte Kunz at slå verdensrekorden over 10 km. Det lykkedes, og med en fabelagtig hastighed på ikke mindre end 180.785 km/t aflivede han Zündapps knap et halvt år gamle rekord på 153.492 km/t.

Det er helt enestående resultater, som Kunz opnåede på Kreidler-fabrikens rekordmaskiner, og de, der oplevede de ugunstige betingel-

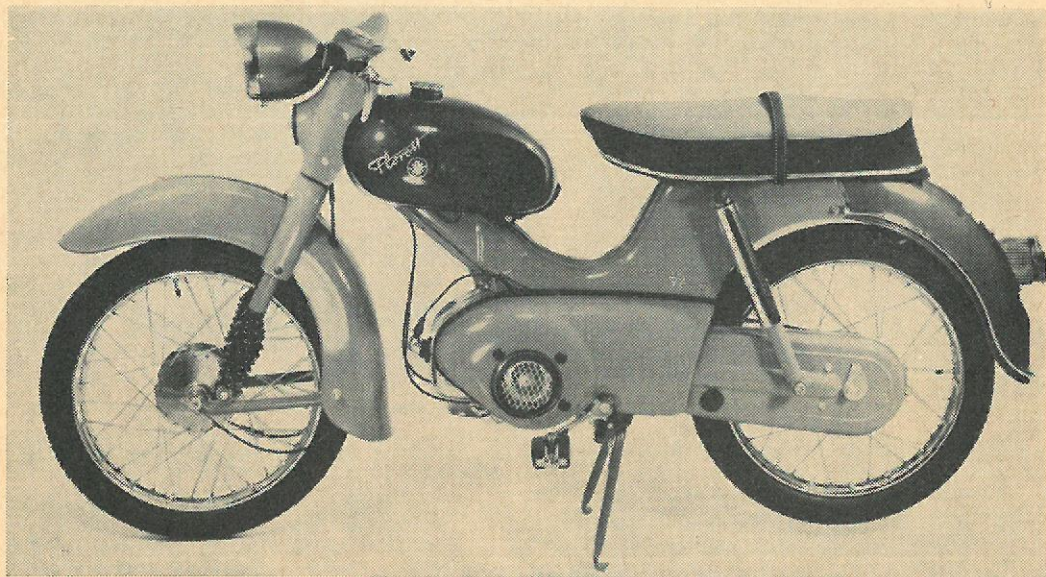
ser, hvorunder rekorderne blev til, kan kun udtrykke beundring for Kunz og mekanikerne fra Kreidler-fabrikkerne.

Forøvrigt er det ikke blot i udlandet, at Kreidler fabrikkerne sætter verdensrekorder. På RING DJURSLAND satte Kreidler-køreren C. van Dongen den 10. oktober ny dansk hastighedsrekord for knallerter med 141 km/t.

Det er klart, at disse rekordkørsler koster penge — ja, enorme summer, og det er derfor værd at notere, at Kreidler fabrikkerne ikke gennemfører disse rekordkørsler for rekordernes skyld, men gør det efter devisen:

gennem motorløb og forskning  
— forud for fremskridtet.

Med andre ord, de indhøstede erfaringer anvendes i serieproduktionen af Kreidler knallerter og kommer således også den almindelige knallertkører til gode.



Sådan ser den almindelige standard knallert fra Kreidler fabrikkerne ud. Et elegant køretøj med en fabelagtig høj kvalitet. Intet under, at denne maskine i mange lande indtager en dominerende position på knallertmarkedet.

Kreidler/Florett knallerten er værd at vide mere om. Forlang specialbrochurer og demonstration hos:

**Der er 150 aut. KREIDLER-forhandlere over hele landet.**

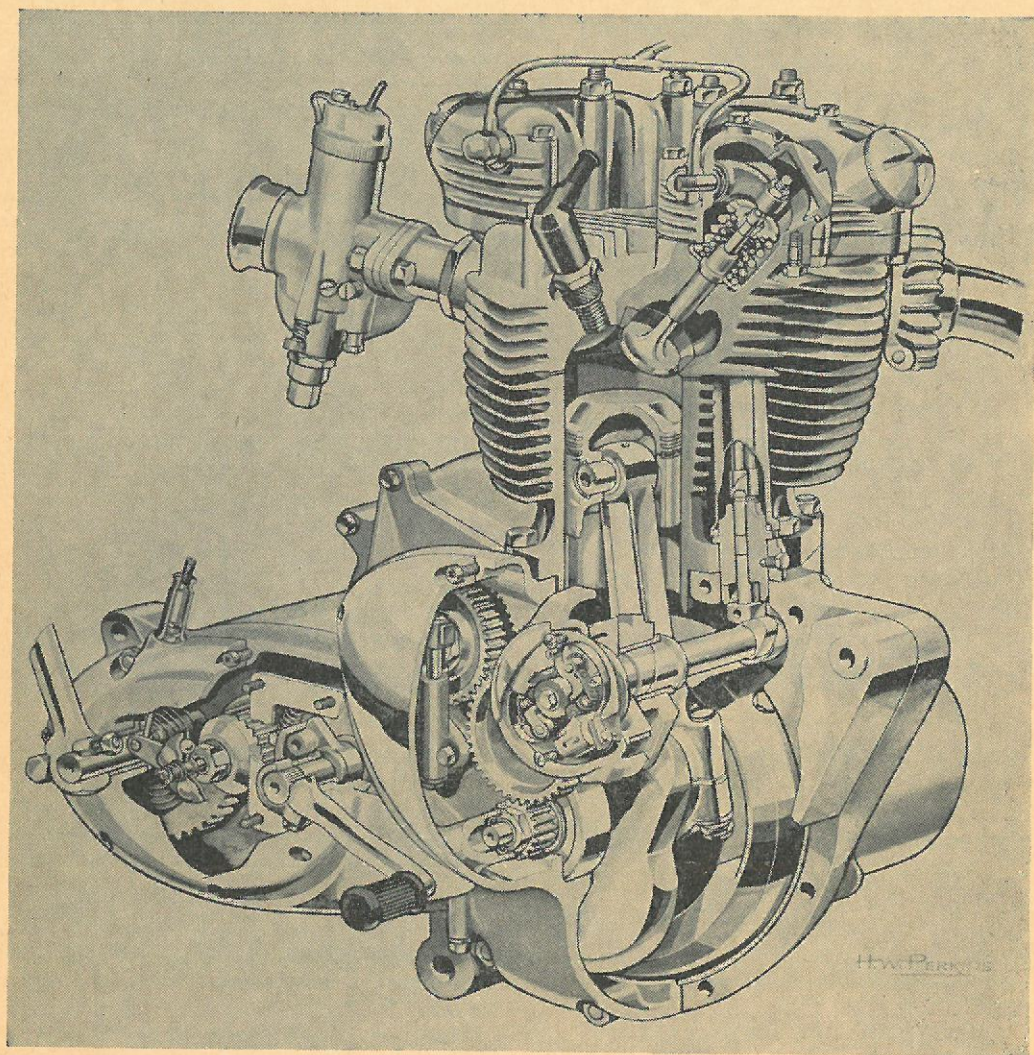
IMPORT

**J. A. HANSEN - MOTOR A/S**

KREIDLER-afd. — HOLBÆK



## Specialartikel om Triumph tuning



### Bearbejdning og samling af **TRIUMPH**

**T 100, TR 5, T 110, TR 6 og Bonneville T 120 motorer for maksimum ydelse.**

**Tuning af de kortslagede Tiger 100 motorer.**

Der findes et antal specielle dele for at opnå høj ydeevne for de ovenfor nævnte Triumph maskiner, som skal monteres, hvis man ønsker højere ydelse. Denne bulletin giver oplysninger og sammenfatter de tekniske oplysninger, som

findes, sådan at dens ejer, der ønsker at forøge sin maskines ydeevne, kan opnå det, hvis han starter fra et punkt, som erfaringen har vist, er det bedste.

Hvis man følger den angivne rækkefølge, vil han opnå højden af det valgte

tuningstrin, efter hvilken maksimumsydelse vil nås ved hans egen erfaring og dygtighed.

### Værkstedets instrumenter

Det antages, at følgende er i ejernes besiddelse, og han både har erfaring og de nødvendige værkstedsmuligheder samt værktøj:

Stempelringeklips.

Mikrometerur.

Aftrækker og monteringsværktøj for knasthjul.

Aftrækker for krumtaptakthjul.

Koblings- og magnethjulsaftrækker.

Triumps instruktionshåndbog.

Kontrollampe for tændingsindstilling.

Et sæt søgerblade.

Ved al afmontering og samling bør instruktionerne følges som angivet i instruktionshåndbogen. Den fremgangsmåde, der er detaljeret herefter, drejer sig kun om det specielle højtydende udstyr.

### 1. sektion: Motoren.

Undersøg fuldstændig motoren for slid, misbrug og tegn på beskadigelse. Husk, at hvis De har i sinde at forøge maskinens ydeevne, vil alle bestanddelene blive udsat for større vægt og belastninger, og besværet og tålmodigheden, der er nødvendig for at opnå større effekt, vil være spildt, hvis en misdannelse bliver repareret og som følge deraf kun forårsager besvær. **Anvend altid kun nye pakninger og skiver over det hele!**

### Krumtaphus

Saml kun plejlstænger og krumtap med nye bolte og møtrikker, rens oliefilter og muligvis også udstødningsrørene, hvis maskinen har et stort antal kilometer bag sig (eller monter det nye oliefordelingsrør inde i selve krumtapslaget, hvis motoren ikke allerede er udstyret med en 1 5/8" krumtap-motor nr. 47038-56536).

Monter E 3134 racerknaster, der kun må bruges i forbindelse med E 3059R knastfølgere på såvel ind sugning som udstødningsiden og ret krumtaphushalvdelen ind på linie og bolt dem sammen. Påsæt stempelringene, der blot

ikke må være hårdtforchromede. Reparer cylinderen og topstykket (hvorom beskrivelse følger senere), men vent lidt med at påsætte nikkehusene. Stødstangsrørene skal monteres dér, hvor de passer op i topstykket, men det er endnu ikke nødvendigt på de typer, hvor de bliver holdt på plads af nikkehusene. Påsæt herefter magneten og du kan justere den. Det er nødvendigt at skulle gentage, at motoren skulle have været samlet, efter at alle bestanddelene hver for sig er blevet rensat og smurt, og man bør bruge megen olie, mens man samler den.

### Topstykket

Motorens ydeevne er langt mere afhængig af portenes forme og størrelser end selve poléarbejdet. Portene skal være meget konstante i formerne, fri for skarpe hjørner, ujævnheder og indsnævringer, mens afslibningen af kanter også skal være perfekt.

Man har fundet ud af, at en fuldstændig spejlpolering ikke giver det resultat, som man eventuelt antager. Den endelige afpudsning efter at portformerne er opnået tilfredsstillende foretages med karburatorflancherne monteret, hvorved kanterne forvinder og hele ind sugningskanalen bliver så jævn som overhovedet muligt. Ind sugningsventilernes størrelse er standard faktisk så store som overhovedet muligt, men hvis større ventiler skal isættes til særlige formål, skal udskæringerne i stempeltoppene forøges.

Udstødningsportene behøver ikke nogen ændring. Slib herefter ventilerne og monter dem med specielle stramme racerventilfjedre, der fås i komplette sæt hos importøren med betegnelsen CP 102, men andre tuningsfirmaer leverer også racerventilfjedre og knastaksler af andre fabrikater, bl. a. den amerikanske Triumph-importør, Johnson Motors Inc., i Californien.

Ventilstyrene kan afkortes, som dog begrænser levetiden, men man får en mere strømlet port og bedre gennemstrømning for gassen. Denne ændring må helst ikke foretages på udstødningsventilstyrene, da disse skal bortlede varmen, hvorved der ellers vil ske en tem-

peraturforøgelse på ventilhovederne og ventilstrammerne, som kan få katastrofale virkninger. Når man tilpasser T 110 topstykket må man være sikker på, at de indvendige kobberkanter i toppakningen er afrundet, og at der ikke er skarpe hjørner, der kan fremkalde for tidlig tænding.

Tiger 100 cylinderforingernes øverste kant blev i 1955 reduceret i højde fra motor nr. 70930 fra 3/16" til 1/8", og hvis man vil påsætte et af de nyere topstykker på de gamle cylindre, må der drejes af cylinderforingerne.

### Ventiljustering

Det er vigtigt at bruge de knasthjul med 3 notgange (E 1846 R). For at være sikker på at opnå den rigtige ventiljustering bør man anvende det dertil beregnede værktøj, da der ellers vil ske beskadigelser på knasthjulet eller bøsningen.

Først og fremmest må man skrue en gradeskive på drivenden af krumtapakslen og TDC må opnås nøjagtigt, ved at man bruger DTI mikrometerur. En endnu bedre løsning er at fremstille en tap, påsvejset et gammelt tænderør, som er i stand til at forhindre motoren i at dreje en helt omdrejning. Derefter aflæser man det antal grader, som skiven ikke drejede sig, og præcis i midten af dette har man det nøjagtige TDC (topdødpunkt).

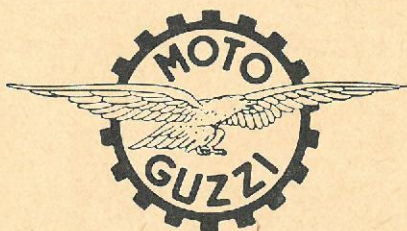
Kontroller først indsugningen ved at dreje motoren frem til, at ventilen åbner 0,20" (0,5 mm). Dette sikrer, at knastfølgeren ikke længere træder på knastens grundcirkel og al ventilspillerum er forsvundet. Fortsæt med at dreje motoren og find ud af, hvor 0,20" nås ved lukningen igen af ventilen. — Det sker som regel, at knastens løftning er større end mikrometerurets skala, og derfor er det tilrådeligt at dreje motoren baglæns til indsugningen åbnes og stiger et godt stykke forbi 0,20"-mærket og derefter skifter retning. Drej nu igen motoren fremad indtil 0,20"-punktet, når ventilen lukker. Gå til værks på samme måde med den anden cylinder.

I næste nummer af IMR fortsættes artiklen.

# MOTOR CYCLE NEWS

— det store engelske internationale motorsportsblad i avisform. Bladet udkommer hver onsdag. Årsabonnement kr. 50,—. Prøveeksemplar sendes mod kr. 1,25 i frimærker.

Kan bestilles gennem  
**MOTOR-REVY, Trustrup St.**



— nu igen i Danmark

»ZIGOLO 110 ccm«

2 pers. - 85 km/tim. Økonomisk 2-takt motor 40 km/tim. hårdforkromet cylinder, fantastisk slidstyrke.

SENSATIONEL PRIS

**kr. 1968,-**

SAMARBEJDE MED FORHANDLERE  
ØNSKES

**AXEL W. HANSEN**

Motorcykler & Reservedele  
Gl. Jernbanevej 26 . Kbhvn. Valby  
Tlf. 308922

---

# Skandalemøde i Silkeborg

**Ren fiasko for  
køremødet  
arrangeret af  
Jørgen Kruuse  
og Dansk Auto-  
sports union**

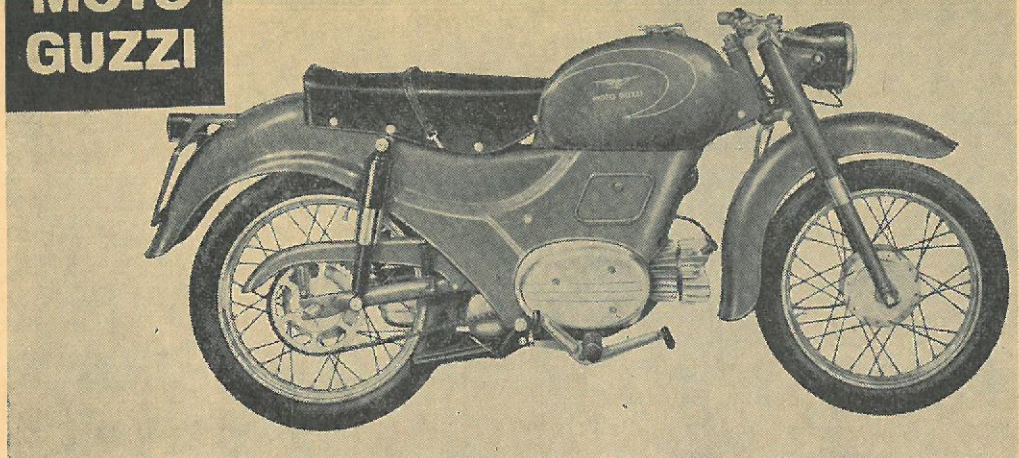
Det af Jørgen Kruuse mere eller mindre selvbestaltede køremøde i Silkeborg i november blev en drønende fiasko. Først og fremmest fordi kun et fåtal virkelige motorsportskørere mødte frem. Vel var der ca. 10-12 »kørere« til stede, men redaktionen havde det indtryk, at de mere havde honette ambitioner med hensyn til motorsport end virkelig og aktiv erfaring som motorkørere.

Det var den ene årsag til fiaskoen, den anden og ikke mindre var, at Jørgen Holm fra Esbjerg blev valgt til ordstyrer. Dette resulterede i en diskussion så rodet og usaglig, at man ikke mindes at have hørt mage i en voksen forsamling. Masser af gange burde ordstyreren havde grebet ind, men Jørg. Holm foretog sig intet, men tillod stiltiende en diskussion, som udartede, så det grænser til det utrolige. At Jørgen Holm ikke greb ind kan måske skyldes manglende evner i »faget«, og det kan man ikke kritisere en mand for, spicilet ikke, når manden uden vilje er valgt til jobbet, men én ting, man kan kritisere, er, at hr. Holm, når han en enkelt gang tog ordet, betjente sig af nogle af det danske sprogs laveste floskler, floskler så grove, at flere af mødedeltagerne følte sig pinligt berørt heraf. Det er simpelthen en skandale, at en ordstyrers øjensynlige mangel på almindelig takt og tone skal trække dansk automobilsports omdømme ned på et stade, hvor den forhåbentlig ikke hører hjemme. I særlig grad er det beklageligt på et tidspunkt, hvor dansk automobilsport mere end nogensinde

har brug for så megen agtelse og respekt som muligt blandt befolkningen og hos myndighederne. Man må i denne forbindelse huske på, at Jørgen Holm sidder i DAU's sportsudvalg, og altså i endnu højere grad burde veje sine ord. Men det er da en trøst at man ved, at der i samme udvalg sidder andre mennesker, som forstår at optræde på en mere værdig måde, og man må håbe, at det er disse mennesker, som får opgaven at forhandle med myndighederne. Ethvert forsøg på at spille »frisk fyr« i en sådan forsamling, ved hjælp af såkaldte »friske« gloser, bør fordømmes, og da ingen andre øjensynlig tør eller vil gøre dette, har det nødsaget IMR til at tage sagen op. Alt for længe har personer i diverse bestyrelser osv. i dansk foreningsliv troet, at de kunne opføre sig som de ville, ihvertfald når de først var blevet valgt, fordi ingen turde sige dem imod af frygt for repressalier og lignende. Men den tid er forbi, ihvertfald på automobilsportens område. IMR tør og vil, og det vil fremover være en linie, vi vil følge op, og skulle nogle af vore læsere ønske noget sagligt problem af tilsvarende karakter taget op til behandling, er vi mere end villige.

Flere forskellige emner blev forsøgt taget op til debat, men alt endte i rod, og mødet afsluttedes fuldstændig frugtløs. — En ting skal dog nævnes, det var Voigt Nielsen (DAU's officielle repræsentant ved mødet), som ihærdigt og sobert forsøgte at få diskussionen ledet i de rette baner, men imod . . kæmper selv guderne forgæves.

**MOTO  
GUZZI**



Den italienske Moto Guzzi motorcykelfabriks lille model, Zigolo, som nu er på 110 ccm, er igen kommet til Danmark, og tilmed kan det lille, sporty køretøj sælges til den usædvanlig lave pris af kr. 1.968,- på gaden, så unge mennesker, der kun tjener en lærlingeløn eller studerer, kan blive billigt kørende.

# Moto Guzzi

**igen på det danske marked**

I 1958 påbegyndtes importen af det gamle, kendte italienske mc-mærke Moto Guzzi til Danmark og salget gik i begyndelsen strygende, indtil importøren ikke længere kunne sælge de forskellige modeller til konkurrencedygtige priser, hvorfor salget i de sidste tre år har været nede på et minimum.

Moto Guzzi bliver fremstillet i byen Mandello del Lario ved Como-søen, hvor fabrikationen startede i 1921, og siden dengang har fabrikken slået sit navn fast gennem utallige sejre i motorløb på banerne verden over. I halvtredserne optrådte Guzzi meget stærkt i den internationale TT-sport, hvor de især i 250 ccm og 350 ccm klasserne hævdede sig i toppen og vandt flere verdensmesterskaber. I 1956 og 1957 sæsonerne deltog fabrikken i 500 ccm klassen med en V8 racer på 80 hk, som havde en tophastighed på 280 km/t, men små tekniske uheld gjorde, at den ikke kunne slå Gilera og MV Agusta. Fabrikken indstillede ved udgangen af 1957 sæsonen al deltagelse officielt i den internationale landevejssport, hvor-

for vi aldrig har fået V8 raceren set i færdigudviklet tilstand.

Fornylig er det lykkedes den danske generalrepræsentant for Moto Guzzi, Aksel Wang Hansen, at få Zigolo modellen med 110 ccm totakt motor hjem til en yderst fordelagtig pris på kr. 1.968,- på gaden, incl. levering, hvilket antagelig nok skulle kunne bringe mærket op blandt de mest solgte i løbet af 1966.

Zigolo modellen var i 1958 kun på 98 ccm, men den er i mellemtiden blevet sat op til 110 ccm ved at øge såvel boring som slaglængde fra 50 mm til nu 52 mm, så der er stadig tale om en motor med rent kvadratiske mål. Modellen er ligeledes fortsat karakteristisk, og ligesom fabrikkens encylindrede 250 ccm og 350 ccm TT-racer har den vandretrækkende cylinder. Cylinderen er støbt i aluminium med hårdforkromet cylinderdervæg, som i tidens løb har vist sig at have en uendelig lang levetid. Olieblandingen i benzinen skal kun være 2 pct., dvs. et blandingsforhold så lille som 1:50. Benzinforbruget opgives til at

ligge så lavt som 2,1 liter pr. 100 km, så det er forbavsende økonomisk for en maskine af denne størrelse, hvis den kan præstere ca. 40 km pr. liter benzin. Indsugningen styres af en drejeventil, som jo næsten udelukkende anvendes på højtydende racermaskiner med litereffekter på omkring 200 hk eller derover, men på en standardmaskine kan det også have en vis betydning, eftersom konstruktøren bedre kan få de bestemte indsugningstider frem, som kan være ønskelig for at få den bedste motorgang.

Motorens kompressionsforhold er 7,5:1, og effekten er hævet fra 4,6 til 4,8 hk for den ny models vedkommende, men denne udvikles fortsat ved 5200 omdr./min., hvilket kan give den lille 78 kg tunge maskine en tophastighed på lidt over 80 km/t.

Gearkassen, der har 3 udvekslingsforhold, får momentet overført fra motoren via tandhjul. Stellet består af et centralrør, som bagude danner bagskærmen. Forhjulet er ophængt i en normal teleskopforgaffel, mens baghjulet er fæstnet til en svinggaffel, der nu dæmpes af normale teleskopdæmpere imod tidligere friktionsdæmpere, som man så på de tidligere modeller.

Bremserne er såvel på for- og baghjul af fuldnavstypen. Hjulstørrelsen er 17". Tanken rummer 12 liter.

Om der vil blive importeret andre Moto Guzzi modeller vides endnu ikke, men selvfølgelig kan de altid tages hjem på særlig bestilling.



**250 Metisse  
America kan  
om kort tid  
leveres med  
38 HK motor**

**Bemærk ny adr.:**

**Henry Vorre**

Marsk Stigsvej 6  
Telf. Viborg 2163

## **Motorcykel- reservedele**

til alle tyske mærker, brugte og nye ombytningsdele, stel, gaffler, hjul. 4000 komplette motorer på lager.

Motorcykeldele

## **Nettesheim**

Flensborg, Tyskland  
Husumerstrasse 75, tlf. 22044.

### **Triumph »Thruxton«**

Den lovede prøvetur med Triumph fabrikkens skrappeste mc, Thruxton-modellen, må stå over til et af de kommende numre, da vejret ikke har tilladt en kort tur, hvor vi kunne stifte bekendtskab med den hurtige sportsmaskine.

### **Fejltagelse**

I sidste nummer bragte vi et fejlagtigt foto af Aermacchi scrambler modellen på side 15, eftersom der af uforståelige grunde blev anvendt en kliché af Jawa 250 ccm moto cross maskinen i stedet. Vi beklager selvfølgelig meget, at en sådan fejl kunne indtræffe. Red.

**? HUSK AT ?**  
forny Deres abonnement  
på ill. Motor-Revvy



# Verdens hurtigste serie- producerede motorcykler til landevejs- brug



Lige siden de første motorcykler blev bygget, har det interesseret enhver, hvor hurtigt de forskellige motorcykler kan køre, og det er noget, som diskuteres ustandseligt af unge og gamle i timevis. Imidlertid kender kun de færreste de forskellige maskiners virkelige tophastigheder, eftersom kun få har set prøvekørsler af alle disse producerede motorcykelmærker, men det engelske motorcykeltidsskrift »Motor Cycling« i London har nogle af verdens dygtigste prøvekørere, som med stor erfaring i mc-kørsel, teknisk viden og det rigtige måleudstyr til deres rådighed kan opnå de mest nøjagtige resultater.

Et bestemt mærke af samme type går i reglen ikke lige stærkt i tophastighed på grund af flere ting, så en fabrik kan for det meste kun opgive en ca. hastighed, eller i mange tilfælde oplyser de overhovedet ikke noget om max. hastigheden.

For at få de forskellige hastigheder frem har vi måttet opstille en tabel over, hvad en enkelt model har kunnet præstere. Disse hastigheder er blevet udmålt på den hurtigste cementbane, Mira i Lindley, England. MIRA står for Motor Industry Research Asseniation.

På denne forsøgsbane findes der elektronisk tidtagningssinstrumenter, der fastsætter hastigheden med to hundrede deles nøjagtighed. Tophastighederne er målt med rytteren i ren TT-stil, dvs. fuldstændig foroverbøjet, men de er samtidig et gennemsnit af en køretur i begge retninger på prøvebanen, så at vindforholdene ikke får det helt store udsving på middelhastigheden. I reglen bliver enhver mc eller bil prøvekørt i to retninger for at finde frem til den korrekte topfart.

De afprøvede maskiner er helt i standardudførelse, hvis ikke andet er opgivet. Den opgivne testtabel må være så rigtig som overhovedet muligt, skønt det ikke betyder, at du evt. kan opnå lige nøjagtigt den samme tophastighed med din egen maskine af samme type og model. Det har heller ikke været vores hensigt, at du skulle prøve at gøre lignende forsøg med din egen maskine, da motoromdrejningstallet ved sådanne tester let kan overstige det maksimalt tilladelige, hvilket kan være til stor skade for din motor. Måske er din maskine lidt anderledes totalgearet eller udstyret med en anden gearkasse, hvorfor såvel tophastighed og hastigheder i de enkelte gear ikke bliver de samme.

### Testresultater af de hurtigste motorcykler:

	Tophastigheder i gearerne			
	2.	3.	4.	
Over 1000 ccm:				
Harley Davidson 1250 ccm Duo Glide			185 km/t.	
Indtil 1000 ccm: 0-100 km/t.				
Vincent Black Shadow	7 sek.	152	184	204
Ariel Square Four	7,5 sek.	107	133	170
Brough Superior SS 100	ikke opg.	116	150	165
Royal Enf. Constellation	6 sek.	125	160	193
Norton Atlas	5,5 sek.	126	168	190
650 ccm:				
AJS/Matchless G12CSR	7 sek.	103	145	181
AJS/Matchless G12	7,2 sek.	100	140	174
BSA Super Rocket	7,2 sek.	115	150	181
BSA Road Rocket	7,5 sek.	112	147	176
BSA A65	7,2 sek.	98	143	165
BSA Lightning 654	—	—	—	187
Norton 650 SS	6 sek.	120	164	185
Triumph T110	6,7 sek.	116	152	175
Triumph Bonneville T120	6 sek.	128	162	182
Triumph Thruxton	6 sek.			199
600 ccm:				
BMW R60	10 sek.	75	110	145
BMW R69	7 sek.	90	134	170
BMW R69S	7,5 sek.	95	135	175
BMW R69 (tunet udg.)	6 sek.	128	170	198
Norton 99 Dominator	7 sek.	116	153	168
500 ccm:				
BMW R50	12 sek.	75	110	145
BMW R50S	9 sek.	85	125	160
BSA Shooting Star	10,3 sek.	86	128	153
Norton Dominator 88	8 sek.	100	140	160
Norton 88SS	7,6 sek.	110	150	173
Triumph Tiger 100SS	7,8 sek.	95	136	163
BSA Gold Star	9 sek.	145	175	185
Norton Intern. 1947	9 sek.	138	151	162
Velocette Venom Clubm.	8 sek.	120	163	176
Velocette Truxton	—	—	—	190
Vincent Comet	9 sek.	107	130	147
Rudge Ulster (1939)	10 sek.	120	135	153
Honda CB 450	6 sek.	—	—	180
250 ccm:				
Ariel Arrow SS		68	97	127
Matchless G12S		63	90	115
Norton Jubilee		78	112	128
Honda Dream		87	120	130
Ducati Mach 1 (5. gear)				170(V)
Puch 250 SGS				115
Royal Enfield GT				140
BSA 250 SS		87	120	130
Honda 250 SS		90	120	155
Aermacchi Ala Verde				130
Yamaha YDS-3 (5. gear)				148(V)

# Mogens Rasmussen er blevet jyde

Samtale ved nytårstid med Danmarks bedste motorcyklekører.  
Er motorcyklesporten særlig farlig?

— Er det rigtigt, at du er blevet jyde og har forladt Næstved, Mogens Rasmussen?

— Ja, hvis det at flytte til Jylland er det samme som at blive jyde, så er jeg ganske rigtigt blevet det. Jeg er lige blevet gift med en pige fra Jylland og har købt et hus ca. 3 km fra Ålborg.

— Hvilken klub skal du starte for i fremtiden. Det er vel farvel til Næstved Motor Klub?

— Ålborg Motor Klub vil blive min fremtidige klub.

— Om sommeren er det svært at få fat på dig, fordi du kører løb næsten hele tiden. Hvad bruger du egentlig fritiden til om vinteren?

— Jeg konditionstræner, men jeg indrømmer, at der godt kunne bruges lidt mere tid dertil, men når man er alene, er det svært at tage sig sammen til den megen træning, som moto-cross kræver. Men forhåbentlig er der nogle unge motorkørere heroppe, der interesserer sig for moto-cross. Hvis de samtidig er interesseret i konditionstræning kunne man måske få sig et par træningskammerater?

— Nu, du er blevet gift, vil der så blive mindre tid til at køre løb?

— Mit ægteskab vil på ingen måde hindre mig i at køre motorcykelløb, tværtimod. Jeg har anskaffet en campingvogn, så vi ser begge hen til sæsonens begyndelse med den største forventning.

— Hvad er dine planer for 1966?

— Jeg har ingen særlige planer for 1966, blot vil jeg gerne gøre mit bedste ved de internationale løb, så folk udenfor Danmarks grænser kan se, at der også er noget, der hedder motorsport i

Danmark. Herhjemme vil jeg deltage i alle DM-turneringerne i både moto-cross og trial.

— Der er kommet en ny klasseinddeling. Hvad mener du om den?

— Er den godkendt? Det havde jeg ikke hørt. Men skulle den store klasse en dag blive 501-750 ccm, så deltager jeg selvfølgelig i den.

## 10 danske mesterskaber

— Hvor mange danske mesterskaber har du efterhånden vundet?

— Til dato 10 danske og fire sjællandske mesterskaber, fordelt over moto-cross og trial.

— Hvilket resultat i udlandet synes du selv har været dit bedste?

— Det må blive som nr. 4 ved grand prix i England 1963. Jeg var den eneste skandinav, der fik VM-points den dag, selv de stærke svenskere var dårligt kørende.

— Hvorfor klarer danskerne sig normalt så sløjt ved de internationale moto-cross?

— Det er svært at svare på, men lad mig prøve. For det første skal man have en meget, meget fin kondition. Så er der motorcyklen, der skal være i samme fine stand hele tiden. Det er også noget helt andet at opbygge kondition og motorcykel til kørsel i udlandet sammen med fabrikskørere end til kørsel i Danmark med danske konkurrenter.

— Du har haft flere uheld. Var det fordi du måske kørte for stærkt, eller er det farligt at køre motorcykelløb?

## Ikke farligere end nogen anden sport

— Det kan undertiden være farligt at køre mc-løb. Men hvad er ikke far-

ligt i dag? Blot et forkert skridt i det daglige kan jo få uoverskuelige følger. Al sport har en risiko, ikke mindst det, man bliver præsenteret for i udlandet, men mc-løb er ikke farligere end nogen anden sport.

— Hvad mener du om motorcykel-sporten i Danmark?

— Den kan ses fra flere sider. Er man kører, burde der være nogle flere løb, især i vinterhalvåret, f. eks. sne-cross, der ville styrke træningen. Det skal ikke være, store, dyre arrangementer, men i første omgang kun træningsløb. Jeg foretrækker også de lange 10-20 km trial, men heldigvis er disse ting jo på vej.

Fra arrangørernes side er der også mange problemer. Det er vanskeligt at arrangere mc-løb i Danmark. Ryttere er der nok af, men det kniber for klubberne at finde egnede baner til træning, myndighederne kan være vanskelige, netop når det gælder motorcykler, og ligeledes ser man for tit, at tilskuerne svigter til løb, som arrangørerne har lagt et meget stort arbejde i.

### Hvem har en vogn?

— Mange kendte motorcykelkørere er gået over til bilen. Var det noget for dig?

— Bil-løb har også min interesse. Er der nogen, der vil stille en vogn til rådighed for denne sport, så kan de bare henvende sig til mig!

— Hvad med TT-løb?

— TT-løb kunne jeg ikke tænke mig som konkurrencekørsel. Det vil tage lang tid at sætte sig ind i denne grens finesser, når man har specialiseret sig i en bestemt form for motorcykelkørsel, som jeg har.

— Da vi skulle have fat på dig, fik vi at vide, at du arbejdede som kedel-smed på Vendsysselværftet. Er det dit normale »civile« job?

— Mit øjeblikkelige job er kedel-smed, selvom det vel ikke er mit speciale. Tid til det har jeg faktisk ikke, men man skal jo leve, og motorcykelløb er ingen guldgrube.

— Hvad kører du for en cykel i 1966?

— Jeg kører Matchless-Metisse og bygger selv cyklen op fra bunden og tuner den, så det er forsvarligt til dette

formål.

### Ønsker for 1966

— Hvad ønsker du dig af 1966?

— At det vil blive en sæson, hvor man kan blive forskånet for uheld, og i stedet have lidt af det held, som selv den bedste motorcykelkører har brug for. Interesserer man sig for motorcykler fra man er dreng og begynder at køre løb, når man er 18, og det viser sig, at man har evner til at beherske en motorcykel, ja, så er det simpelthen umuligt at stoppe.

Stänkelappen.

## BRITISKE KANGOL

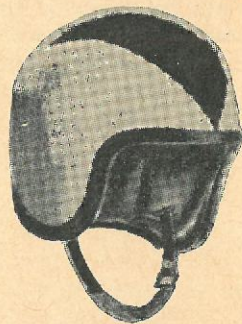
### JET-HJÆLME

Anbefalet af forbrugerrådets  
blad »Tænk«

Britisk standard godkendt

Anvendes af anerkendte inden-  
og udenlandske olieselskaber.

Markedets fornuftigste, letteste  
og bedst passende hjælm



Hvid/rød som moto-crosslandsh.

Hvid/blå — Sølv — Hvid

KR. 85,00

I standardudførelse

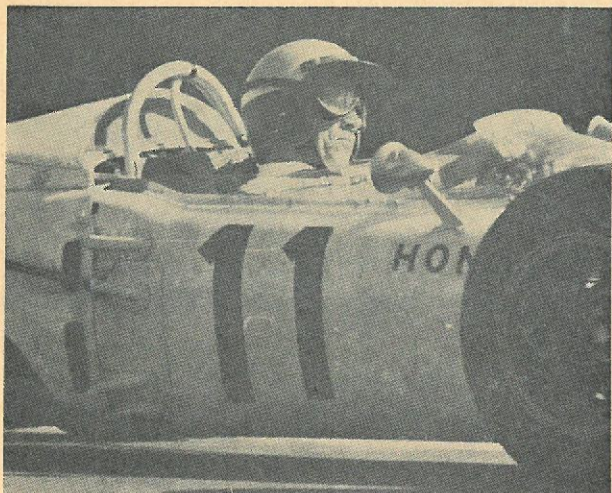
**KUN KR. 70,00**

En gros

En detail

**C. REINHARDT**

Gl. Kongevej 11 · København V · CE. 175



# Mexicos GP sidste løb i 1 1/5 l formlen

Lige fra starten i det 325 km lange mexicanske grand prix var det et oplevelse at høre den fabelagtige udstødningstone fra den 12-cylindrede Honda, og med 230 hk bag sig førte amerikaneren Ritchie Ginther løbet lige fra start og til mål. Det var Ginthers første GP-sejr — ligesom det også var Hondas første.

*Ritchie Ginther vandt i  
Honda V 12'eren.*

Amerikaneren Ginther vandt årets afsluttende GP løb i Mexico. De var første gang Hondas 12 cyl. racervogn vandt et grand prix løb, og det samme var det også for dækleverandøren, Good Year. Løbet gik over 65 omgange, svarende til en distance på 325 km, men havde løbet strakt sig bare en omgang mere, ville det have været tvivlsomt, om Honda'en havde vundet, eftersom vognens tanke var næsten totalt tomme, da det ternede flag faldt.

Under den forudgående træning var Ginther en af de første, som kom under 2 min. pr. omgang, eftersom Honda'en gik helt ovenud godt i denne tynde luft, over 2 km over havets overflade, hvor banen er beliggende. Verdensmesteren, Jim Clark, kom også under 2 min. på første træningsdag med den 32 ventilede Climax motor, hvorefter han ødelagde denne og måtte derefter køre med den gamle 16 ventilede motor, som han på sidste træningsdag også sikrede sig den bedste startposition, eftersom han blev noteret for den bedste træningstid, som kom til at lyde på 1 min. 56,17 sek., anden hurtigst var Dan Gurney (Brabham) i tiden 1 min. 56,24, og som nr. 3

Ritchie Ginther (Honda) i tiden 1 min. 56,48 sek. BRM-vognene havde forskellige vanskeligheder og Graham Hill var kun femte hurtigst, hvorimod Jackie Stewart i den anden vogn kun var ottende hurtigst.

Af de 18 vogne, som startede i løbet, var Clark i Lotus'en udråbt som favorit med Gurney som nr. 3, og Ginther i Honda'en ville give dem hård konkurrence så længe hans vogn gik, som den skulle.

Ginther tog straks teten efter starten og beholdt den. Mike Spence i en Lotus fabriksvogn slogedes med Honda-køreren om førstepladsen, og der var heller ikke langt ned til Stewart, Gurney, Bandini og Hill på de følgende pladser. — Clark lå kun på ottendepladsen, eftersom hans motor ikke gik helt rent, og efter få omganges kørsel måtte han helt udgå.

Da halvdelen af løbet var tilbagelagt førte Ginther med et godt forspring, men han havde stadig Dan Gurney i syne, hvorefter der var et godt stykke ned til Stewart og Hill i de to BRM-fabriksvogne. Forinden havde de to sidstnævnte vogne været indhyldet i fle-

re dueller med Bandini, Italien, og Rodrigues, Mexico, i de to 12 cyl. Ferrarier, indtil de begge måtte i depot og foretage reparationer, som satte dem 3 omgange tilbage.

Hastigheden blev sat, eftersom Gurney langsomt halede ind på Honda-raceren. Først slog Ginther rekorden ved at køre en omgang på rent 1 min. 56 sek., men Brabham-køreren fik senere noteret omgangstiden 1 min. 55,84 sek., hvilket var ny rekord. Bagved stod kampen mellem Hill, Moises Solona, i en tredje Lotus-fabriksvogn, og schweizeren Joseph Siffert i en Brabham. — Uheldet var ude efter Solona, der på næstsidsste omgang pludselig fik motorstop på grund af svigtende tænding.

Graham Hill udgik også af løbet, da en krydspind brækkede, hvorved Siffert (Brabham) og amerikaneren Ronnie Bucknum i den anden Honda fabriksracer rykkede op på resultatlisten.

Resultatet af løbet er mere vigtigt, end man lige i forbifarten skulle tro. Good Year dækkene var absolut de bedste dæk på denne bane, eftersom såvel Ginther og Gurney, der anvendte disse, havde betydelig mindre besvær med styringen end nogen af de andre. — Sejren var også en stor opmuntring for Honda Motor Co. i Japan, som endelig fik heldet med sig, skønt de længe har haft klassens hurtigste vogn.

### Mexico GP resultatliste

(65 omgange — 325 km):

1. Ritchie Ginther, USA, Honda,  
2 t. 8 min. 32,10 sek. — 151,7 km/t.
2. Dan Gurney, USA, Brabham,  
2 t. 8 min. 34,99 sek.
3. Mike Spence, England, Lotus,  
2 t. 9 min. 32,25 sek.
4. Joseph Siffert, Schweiz, Brabham,  
2 t. 10 min. 26,52 sek.
5. Ronnie Bucknum, Honda,  
÷ 1 omgang.
6. Richard Attwood, England, Parnell  
Lotus BRM ÷ 1 omgang.

## BSA - TRIUMPH HONDA-JAWA-CZ AERMACCHI - MZ nye og brugte

Levering af racere

Cylinderudboring

Modtager gerne løse motorer til rep.

Klarer ethvert reservedelsproblem

Alt i udstyr - Sendes overalt - Ring el. skriv

Vi importerer

### EVEROAK PILOT HJÆLM

Fineste kvalitet - Godkendt til motorløb

kun kr. 80,- sendes overalt

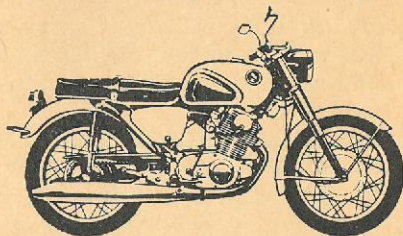
## Jysk Motorlager

Aaboulevarden 50 . Aarhus

Telf. (061) 21818

Den uovertrufne . . .

# HONDA



**CB 72 SUPER SPORT 250 ccm.**  
**Vinder af TT-DM 1963 og 1965**

4-takt twin med overliggende knastaksel, to karburatorer og maksimal ydelse 24 hk ved 9000 omdr./min. Selvstarter, to sidespejle og omdr. tæller som standardudstyr. Racerbremser og tophastighed på 155 km/t.

Skriv efter brochure og vi anviser gerne nærmeste forhandler.

**Den nye CB 450, 43 hk, 2 overliggende knastaksler 180 km/t. snart på lager. Bestil allerede nu**

IMPORT **Skjold P.**

Vodroffsvej 56 . Kbh. V. . Telf. 351310

Komplet reservedelslager og eget specialværksted.

Den hurtige

**GUAZZONI**

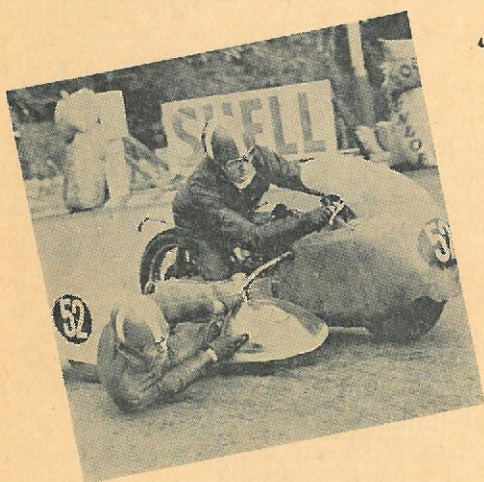
— italiensk 50 ccm knallert med  
drejeventil, 7 hk, topfart 107 km/t.  
Forlang gerne pris og yderligere  
oplysninger.

**TT-spekulanter: 50 ccm racer, 11 hk, 13000 omdr. i min.**  
bestil nu til levering til foråret.

**GUAZZONI i Go kart motorer**

**VAGN STEVNHØVED**

Vesterport - Grenaa - Tlf. (063) 21355



*Saml på*

# ill. Motor Revy

**De tidligere udkomne numre kan rekvireres til en sensationspris  
direkte fra I.M.R.. Trustrup St.**

Kun 2,50 kr. pr. stk. 6 numre 12,00 kr., 12 numre 19,00 kr. Indsender De beløbet i  
frimærker eller på postanvisning spares opkrævningsgebyret.

Undertegnede bestiller herved følgende numre af IMR:

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

**LÆDERTØJ:**

Støvler, bukser, handsker og evt. Kangol jet-hjælm alt i sort sæl-  
ges for kun kr. 350,-. Kun brugt et år.

**Kaj Rasmussen** Vester Kongevej 22 . Viby J.

# *På hvilke baner skal Danmarks- mesterskaberne i automobiløb køres i 1966*

## **Stor spænding om DAU's afgørelse**

Ja, på hvilke baner skal DM egentlig afholdes i den kommende sæson. Det er et spørgsmål, som for tiden optager både aktive kørere og løbsledere stærkt. Meningerne er delte, heldigvis, men én ting kan man vel blive enige om, nemlig, at afgørelsen udelukkende skal tages ud fra den betragtning, at det skal være den bedste og mest udviklende for dansk automobilsport.

Set fra et jysk synspunkt må det være et indlysende krav, at hovedlandet også rent DM-mæssigt får sin andel, først og fremmest »Ring Djursland«, som jo åbnede i år, og som allerede nu inden årets udgang er i gang med en større udvidelse, først og fremmest øges langsiden med ca. 200 meter, og herudover bliver banen ca. 2 meter bredere end hidtil. Flere kørere mente, at banen i sin daværende bredde var for smal, og det bliver der altså rådet bod på nu. Egentlig er kritikken uberettiget, idet »Ring Djursland« er væsentlig bredere end hovedparten af de internationale baner, hvor hastighederne endog er væsentlig højere og deltagerantallet meget større (også pr. 100 meters banelængde). Det var også typisk, at alle de kritiske bemærkninger med hensyn til bredden og omkørselsretningen blev fremsat af kørere, som internationalt set er rene novicer og som mangler den erfaring, som er essentiel for at kunne udtale sig med bare nogenlunde autoritet. Bevares, mange kørere i den store standardklasse m. fl. har kørt en del danske løb samt et par svenske, men med det fåtal, der hidtil har været af asfaltløb herhjemme, løber selv flere års deltagelse i Danmark ikke op til noget højt tal af fuldkørte løb, og så

længe en kører ikke har deltaget i et stort antal løb både herhjemme og i udlandet, specielt i det sydlige udland, kan man ikke lægge vægt på sådanne køreres meninger. — Dette har »Ring Djursland« heller ikke gjort, men man er jo desværre nødsaget til at tage det fakta til efterretning, at flertallet af danske kørere, rent kørselsteknisk, endnu befinder sig på et lavt stade, internationalt set, og dette uanset hvor mange penge en dansk importør yder i støtte til de pågældende kørere.

Banen vil således fremover fremtræde i en helt ny form, og løbsledelsen på Ring Djursland ser med stor forventning frem til sæsonens begyndelse.

Man må også støtte den anden jyske asfaltbane, »Jyllandsringen«, i dens bestræbelse på at få tildelt en afdeling. Men kravet til denne bane, som ikke endnu er bygget, må selvfølgelig blive, at der kan stilles sikkerhed for, at banen bliver en realitet, idet man ved redaktionens slutning endnu ikke havde påbegyndt arbejdet. DAU kan jo ikke henlægge en afdeling til Silkeborg, hvis man må risikere at skulle aflyse på grund af forsinkelse med banebygningen. Men vi håber, at denne bane kan stille sådanne garantier.

Man må håbe, at Jylland ikke bliver forfordelt, idet det er af største betydning for hele dansk automobilsport, at jyderne kommer med nu. Der findes masser af gode kører-emner i Jylland, og får de jyske baner DM-afdelinger tildelt, vil det være uhyre animerende for disse kørere. Det har jo i lang tid været bredden, man savnede i dansk automobilsport, men chancen er der nu!

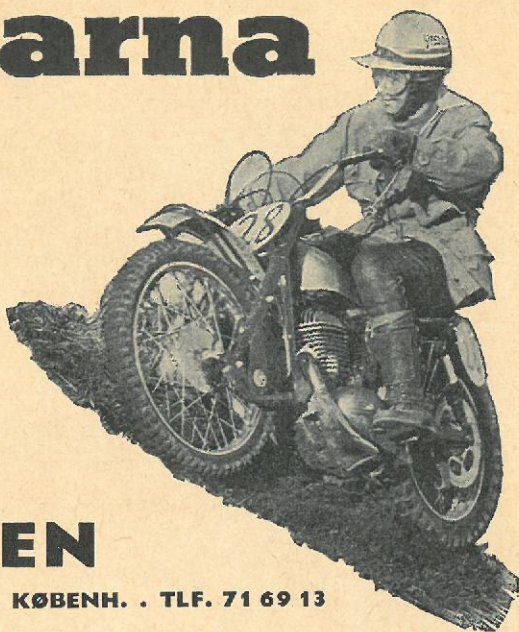


---

# Husqvarna



RACERMOTORCYKLER



## ARNE NIELSEN

KATRINEDALSVEJ 49 . VANLØSE . KØBENH. . TLF. 71 69 13

---

### Til salg

---

Husqvarna 1965  
pris kr. 5200,-

---

Husqvarna 1965  
pris kr. 5000,-

---

Husqvarna 1964  
pris kr. 4200,-

---

Husqvarna 1964  
pris kr. 4000,-

---

Greeves m. 500 Tiger 100 motor  
pris kr. 2500,-

---

Greeves 1964 m. 65 gearkasse  
pris kr. 3700,-

---

Bultaco 1965  
pris kr. 4200,-

---

Greeves »SILVERSTONE« TT  
pris kr. 4400,-

---

Lindstrøm 1963 Ceriani forgf.  
pris kr. 2700,-

---

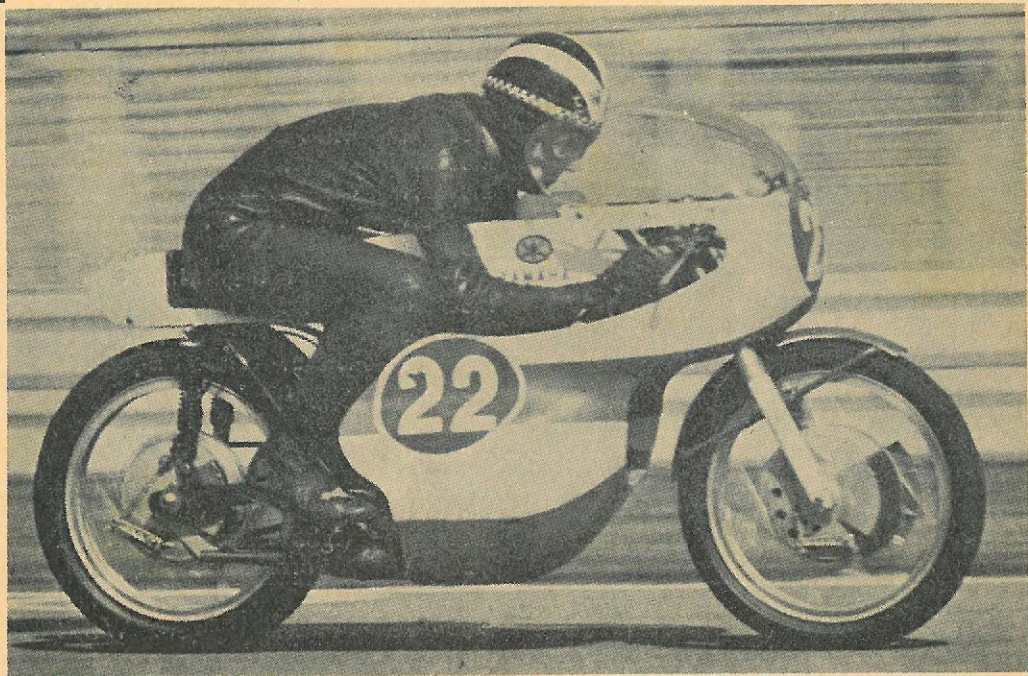
Bestil allerede nu din 1965 racer TT.  
Baneløb . Moto-cross

✧ Første klasses eftersete maskiner ✧

---

**YAMAHA** vandt verdensmesterskabet på landevej i 1964 ved Phil Read, der genvandt mesterskabet i 1965, ydermere med Mike Duff, Yamaha, på andenpladsen, i vel nok den skrappeste klasse indenfor motorcykler: 250 ccm, hvor omgangstiderne har været op imod 200 km/timen.

**YAMAHA** har også i år sat ny verdensrekord med en hastighed af 278 km/timen, idet den amerikanske kører Bill Martin, på Saltsletten i Utah, forbedrede den af NSU i 1956 satte rekord med ikke mindre end 36,8 km.



Hør hvad verdensmesteren i 1964 og 1965, englænderen Phil Read, siger:

»Der er kun én måde at forstå Yamaha's succes på. — Prøv den, og også De siger: Dette er den bedste motorcykel, der nogensinde er fremstillet.«

**Yamaha vinder alt**



**Yamaha vinder venner**

**Også De skulle prøve den fantastiske YAMAHA YDS-3 sportsmodel med 2. cyl. to-takt på 27 HK, 5 gear og en fantastisk acceleration (bedre end engelske 500'er) samt det sensationelle »Autolube« smøresystem.**

**Ring eller skriv efter brochurer og yderligere oplysninger. Bestilling modtages til levering i foråret.**

**Carl Andersen**

**YAMAHA**

**IMPORT**

**SALG**

**SERVICE**

Randersvej 150-152 . Aarhus N . Tlf. (061) 63388

1. kl. reparationsværksted. Motorer modtages til tuning i vintermånederne (vinterpriser). — Stort reservedelslager.

## Førende jet-hjelm på det danske marked . . . godkendt efter de nye engelske normer 1869/1963



- jet-hjelm  
der er godkendt til al  
international sport . . .

— den rigtige  
hjelm for  
enhver sport . . .



STADIUM PROJEKT 4 — engelske håndværkeres stolthed. Denne super de luxe JET-hjelm er fremstillet over en ren glasfiberskal og fremtræder i en meget fornem finish. Hjelmen er den første på det danske marked, der opfylder og er godkendt efter de sidste nye B.S. normer no. 1869/1963 — og hjelmen opfylder herefter de krav, der stilles til al international sport. Leveres i alle størrelser i farverne: hvid med rød flash, hvid med blå flash og guld med sort flash.

Vejledende udsalgspris  
kr. 97,50



STADIUM PROJEKT 2 — den rigtige hjelm til turistikørsel — er fremstillet af glasfiberskal og foret med tyk korkplade. Hjelmen opfylder og er godkendt efter B.S. no. 2001/56 normen.

Leveres i alle størrelser i farverne: Hvid med rød flash, hvid med blå flash og sølv med sort flash.

Vejledende udsalgspris  
kr. 75,-

Leveres af alle førende scooter-,  
motor- og knallertforretninger.



**SKANDINAVISK RESERVEDELS IMPORT** A/S

Svendborgvej 102 . ODENSE . Hjallese . Tlf. (09) 12 12 24



## Deres bedste julegave

Kreidler/Florett knallerten er den elegante løsning på alle Deres transportproblemer. Den bringer Dem let og sikkert fra sted til sted. De når det hele - uden hastværk. De behøver ikke at løbe efter sporvogne og busser. Med en Kreidler/Florett er De Deres egen herre. Og De har ingen parkeringsvævl - der er altid plads til en Kreidler.

Kreidler er kvalitet - indtil den mindste skrue. Fornemt udstyret og elegant 2-farvet lakering. Den kraftige, men lydsvage motor starter let - hver gang. Og



så er alt indkapslet. De kan roligt køre i Deres pæne tøj. Vil De have pigen med, klarer Kreidler også dette problem. Den kan nemlig senere ændres til en rigtig motorcykle, der må køre med to personer.

Kort sagt: Sætter De pris på kvalitet og elegance, skal De vælge Kreidler - det moderne køretøj til moderne mennesker. Ring eller skriv allerede i dag efter illustreret farvebrochure. De kan købe Kreidler hos 150 aut. forhandlere over hele landet.

**Kreidler/Florett Import . J.A. Hansen-Motor A-S**  
**Kreidler afd. . Holbæk . Tlf. 1018**