

MOTORREVI

Tidsskrift for avancerede
BIL- og MC entusiaster
Fagblad for sportskørere

1/66

15. januar – 14. februar
3. årgang 1966
Pris inklusiv oms. kr. 4,85



MÅNEDENS SPORTSVOGN
FERRARI DINO

PRØVEKØRSEL
NSU-1000 S

HONDA 250 6 CYL.
VM-RACER

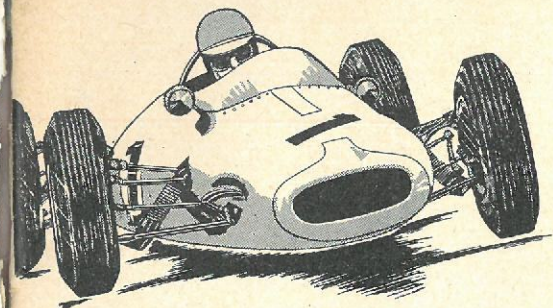
**ILL. MOTOR REVY
udkommer
i**

10.000 EKS.

**En
annonce
i
bladet er
Deres
bedste og
billigste
sælger**

Indleveringsfrist d. 30. i hver md.

**til
postbox 223, Vejle
og
postbox 9, Kolind**



MOTOR REVVY

3. årgang . 1966 . Nr. 1



Ansvarlig udgiver:
Forlaget MOTORSPORT

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

Forlag, redaktion og ekspedition:
MOTOR REVVY,
Postbox 9, Kolind
Postbox 223, Vejle

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 REVVY udkommer
12 gange årligt.



Eftertryk kun med speciel
tilladelse, og da med kildeangivelse



Tryk:
Vejle Reklame Tryk



OPLAG:
Dette nr. er trykt i 10.000 eks.

Forsidebillede:

JIM CLARK, den skotske
godsejer, som i dag
er ubestridt verdens bedste
racerkører i sin
Lotus Formel 1

Vi udvider ...

Det er vanskeligt at være bladudgiver i Danmark. Derom kan der vist ikke herske nogen tvivl. Dagspressen fortæller i hvert fald om blade, der må holde op, næsten hver måned.

Derfor kan vi ikke lade være med at glæde os over, at det nu er tredje årgang, vi udgiver III. Motor Revvy. Og vi fejrer vor udholdenhed med at:

1. Lave et nyt, større og bedre blad.
2. Henvende os til et langt større publikum.
3. Øge oplaget til 10.000 eksemplarer pr. måned.

III. Motor Revvy udkommer 12 gange årligt, normalt den 15. i hver måned, og sælges i alle velassorterede kiosker.

Vi har altid bestræbt os på at udgive et så alsidigt »dækkende« blad som overhovedet muligt, men det er jo svært at tilfredsstille alle, specielt når man måske til tider har lidt vanskeligt ved at bedømme, hvad vore læsere egentlig helst vil have. Derfor beder vi DEM om hjælp. Læs bladet — vurder — og skriv til os om DERES mening, eventuelt med specielle ønsker og forslag.

Iblandt alle indsendte svar vil der blive udloddet 10 stk. friabonnementer for den resterende del af 1966.

Når vi nu taler om abonnement, vil vi benytte lejligheden til at henlede Deres opmærksomhed på vor fordelagtige abonnementsordning. De sparer penge, og bladet kommer automatisk dumpende ind ad brevsprækken hver måned.

Billigt og behageligt — ikke?
Benyt venligst kuponen bagest i bladet.
På gensyn den 15. februar.

Red.

Næste nummer udkommer den 15. februar og indeholder bl. a.: Stor reportage fra RACING CAR SHOW I LONDON — MÅNEDENS sportsvogn, FIAT ABARTH 1300 OT — RESULTATET AF DET STORE MONTE CARLO RALLY — PRØVEKØRSEL — INTERWIEVS — og meget, meget mere.

Reservér allerede nu bladet hos Deres bladhandler, eller endnu bedre: Tegn omgående abonnement for resten af året for kun 49,50 kr.

Benyt kuponen bagest i bladet.

Tegn abonnement

MÅNEDENS BILPRØVE



NSU PRINZ 1000 S

— en sporty vogn

Tekniske specifikationer

Motor:

Cylinderantal: 4.

Arbejdsang: 4 takt.

Boring: 68 mm.

Slaglængde: 66,6 mm.

Kubikindhold: 996 ccm.

Kompression: 7,5:1.

Ydelse: 51 SAE v. 5500 omdr./min.

Drejningsmoment: 7,3 kgm v. 2000 omdr./min.

Ventilmekanisme: Overliggende knastaksel.

Ventilsphillerum (kold):

Indsugning: 0,2 mm.

Udstødning: 0,2 mm.

Køling: Luftkøling.

El-anlæg: 6 v. 200 w. dynamo.

Batteri: 6 v/66 amp-timer.

Tændspole: 6 v. Bosch TE 684.

Tændrør: Bosch W 225 T 2 eller tilsvarende.

Karburator: Faldstrøm Solex, type 34 PCI.

Hoveddyse: 120.

Luftkorrigeringsdyse: 270.

Tomgangsdyse: 40.

Tomgangsluftdyse: 1,5.

Gerarkasse: Fuldsynchroniseret,

4 trins gearkasse i konstant indgreb.

1. gear: 16,50:1.

2. gear: 9,10:1.

3. gear: 5,82:1.

4. gear: 4,16:1.

Bakgear: 18,43:1.

Kobling: Tør enkeltplade.

Smøring: Tryksmøring med filter i hovedstrøm.

Oliepumpe: Tandhjulspumpe.

Oliefilter: Micronic.

Olie: 31, type 20 W/20 eller 10 W/30.

Hjul og dæk:

Fælgtype: Stålplade.

Fælgstørrelse: 4,00 x 12.

Hjulsturt for: 0° 30'.

Efterløb: 12°.

Spidsning: 1,5-2,5 mm.

Dækstørrelse: 5,50 x 12.

Styretøj:

Type: Tandstangsstyring.

Udveksling: 16,7:1, 3,5 ratomdr. fra side til side.

Mindste vendediameter: 8,8 m.

Bremser:

Fodbremsetype: Hydrauliske tromlebremser, system ATE-Lockheed.

Håndbremsetype: Mekanisk.

Effektiv bremseflade: 480 ccm.

Dimensioner:

Totallængde: 3793 mm.

Totalbredde: 1490 mm.

Totalhøjde: 1364 mm.

Sporvidde for: 1246 mm.

Sporvidde bag: 1335 mm.

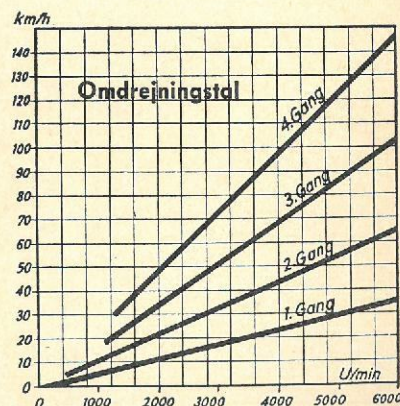
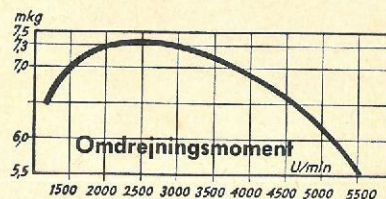
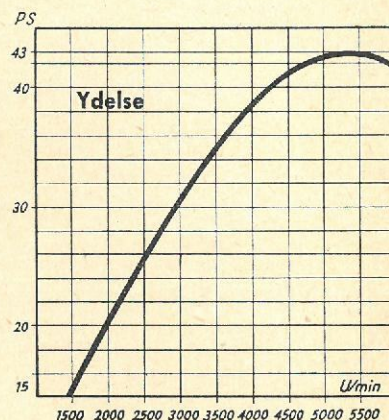
Akselafstand: 2250 mm.

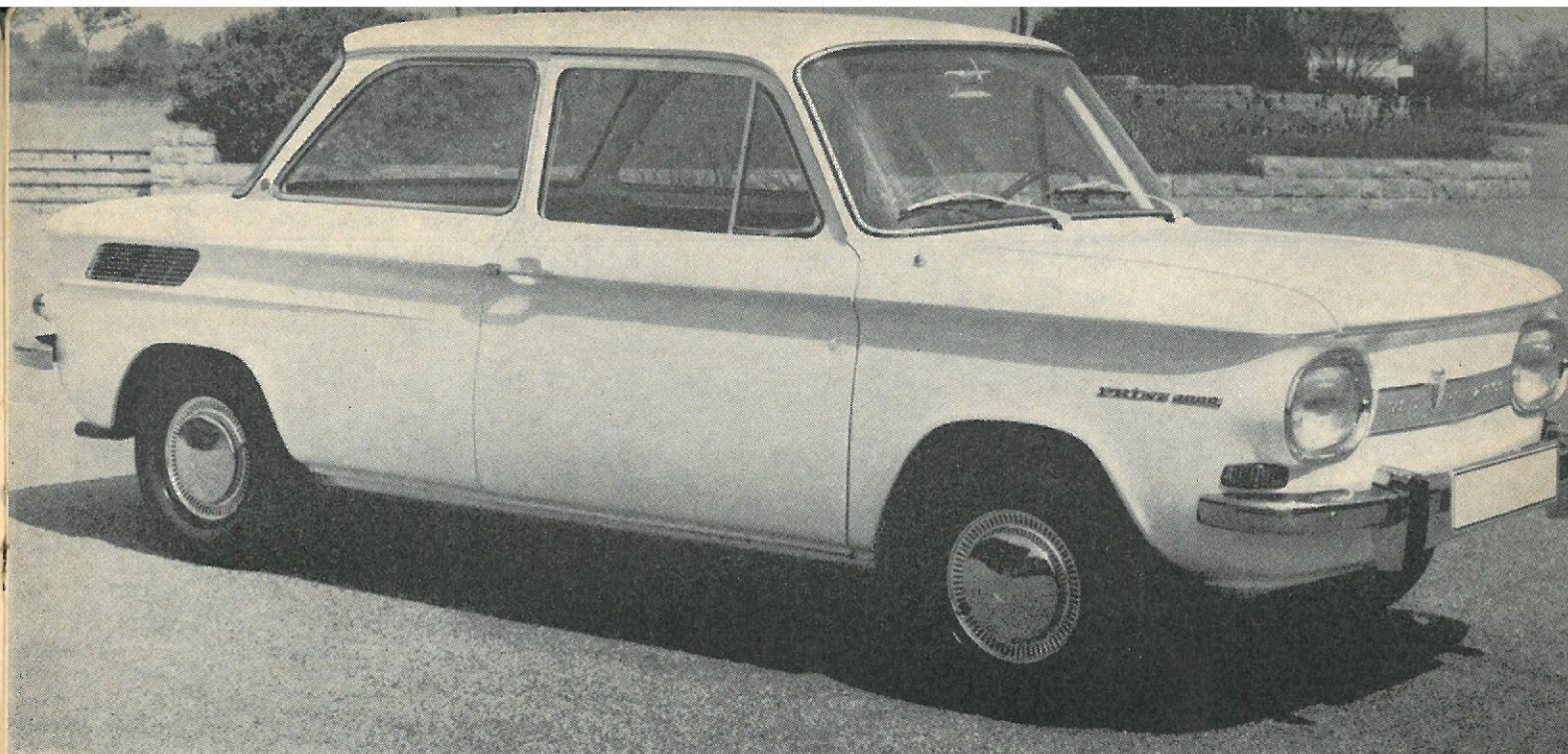
Vægt: 620 kg.

Nyttelast: 400 kg.

Pris: 17.495 excl. levering.

Nøjagtige accelerationstal kunne ikke måles på grund af føret.





Nogle beherskede linier præger PRINZ 1000 S

Når Prinz 1000 bliver bedre kendt blandt det store publikum, vil den utvivlsomt blive endnu mere udbredt på det danske marked, end dens populære små forgængere har været. I forbløffende grad er mange af de små forgængeres fordele blevet bibeholdt: God økonomi, stor manøvredegytighed og en sportslig accelerationsdygtighed.

Men hertil har NSU fabrikken nu i 1000 S tilføjet egenskaber så som bedre plads til fire personer, meget udstyr og god tophastighed. Og alt dette til en pris, som gør denne vogn til et af de bedste »køb« i denne pris-klasse. Så vi kan kun fastslå, at hvis der findes nogen jordisk retfærdighed, skulle denne vogn hurtigt blive en »bestseller«.

Gode køreegenskaber

Vognen accelererer lynhurtigt, faktisk så hurtigt, at de fleste biler i prisklassen fra 25-30.000 kroner må give op overfor denne 17.000 kroners bil! Fra 0-80 km/t på godt 12 sek. og fra 0-100 på godt 18 sek. Tophastigheden er heller ikke at kimse af. Vi målte tophastigheden på vort prøveeksemplar til en streg over 137 km/t (korrigeret speedometer). Prinz 1000 S er en meget let kørt vogn med gode køreegenskaber. Selv om motoren er meget let og placeret relativt langt fremme i vognen, kan denne dog ikke »lyve« sig fra at være en hækmotorvogn. Forskellen på NSU'en og de fleste andre hækmotorerede vogne er dog

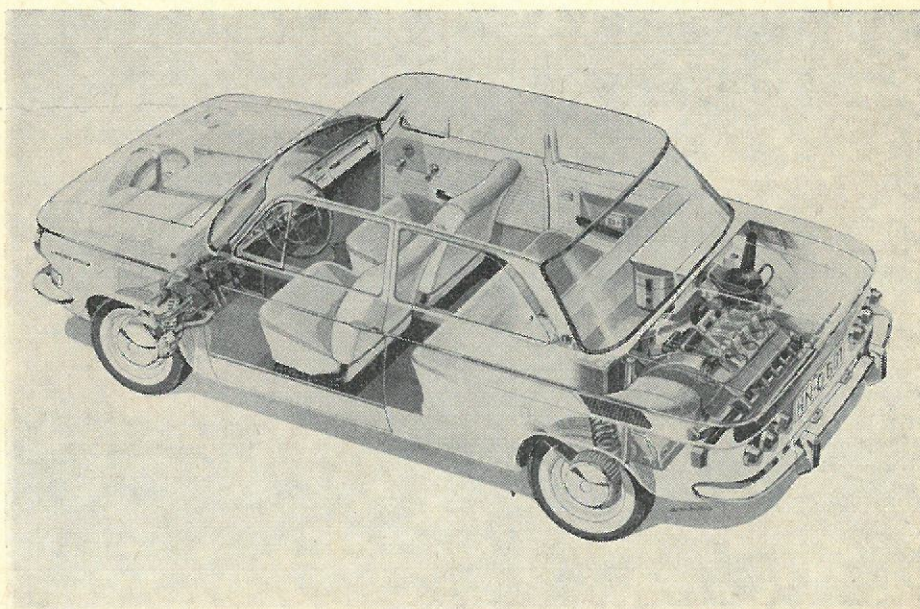
tydelig. Prinz'ens overstyringstendens er ringe, og fremkommer først ved kørsel tæt på skridningsgrænsen. Men selv når denne grænse overskrides, forbliver vognen yderst kontrollabel. Et kvikt »flick« med rattet, og bilen er omgående på rette spor igen. I sin køremåde minder Prinz'en stærkt om Porsche, blot er Prinz'en lettere at »samle op«!!!

For den sportslige bilist er vognen velegnet, idet man med fordel kan udnytte vognens overstyringstendens til hurtigere at forcere krappe sving m. m. Man kan faktisk bringe vognen i kontrolleret »power slide« når man ønsker det. Dette gør bilen velegnet til rallies og orienteringsbrug. Ligele-

Fortsættes næste side

4 cylindret motor

Den 4 cylindrede firetakts luftkølede motor er på 996 ccm og yder ca. 51 Sae hk. Motoren har overliggende knastaksel (iøvrigt en usædvanlig placering for en vogn i så lav en pris-klasse). Motoren er meget kompakt, og da letmetal er blevet anvendt i stor udstrækning, er motoren temmelig let. Motoren er anbragt bag i vognen og på tværs af vognens længderetning. Vognen vejer ikke mere end ca. 620 kg, og denne lave vægt i forbindelse med den kraftige motor gør 1000 S til en rigtig »sprinter«.



des vil vi mene, at denne vogn skulle have en rimelig chance i 1000 ccm klassen på landets bilbaner.

Vi havde vognen til prøvekørsel i slutningen af december måned og var ærlig talt en smule skeptisk overfor vognens mulige opførsel på isglatte veje.

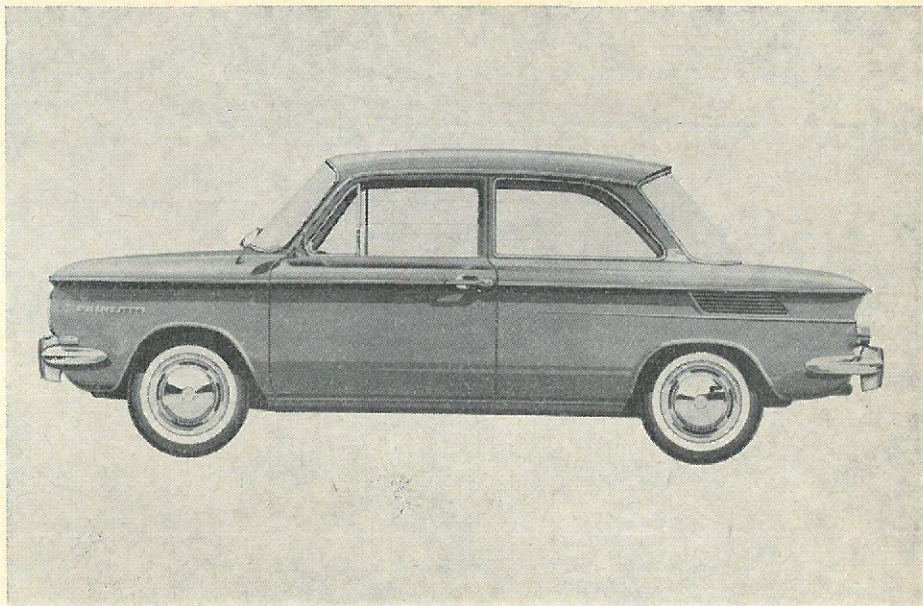
Men hvor blev vi overrasket. Bilen var virkelig sporsikker selv på spejlblanke veje. På vej til afhentning af NSU'en kørte vi i en stor, frontmonteret vogn af anerkendt fabrikat, og havde det største besvær med at holde os på vejbanen ved bare 60-70 km/t, og hvordan skulle det så ikke gå, når vi skulle tilbage i en hæk-motoret vogn — oh skræk!

Vi begyndte hjemkørslen med små 50 km/t for at være på den sikre side. Lidt efter lidt blev tilliden større og vi turde øge hastigheden til 60-70 km/t, og nu var vi spændte, hvordan ville apparatet té sig. Til stor forbauselse var vognen stadig lige stabil, og efter en 15-20 km's kørsel strøg vi afsted med hastigheder helt op til 100 km/t — og vognen var vel at bemærke stadig fuldstændig rolig, og prøvede ikke på nogen udskejelser. Det meste af vor 14 dages prøvekørsel foregik i sådant et føre, og vi tør nu med sindsro påstå, at Prinz'en er mindst lige så sikker en vogn i glat føre som andre med mere konventionel motorplacering.

Støjniveauet er inde i kabinen en smule højere end i tilsvarende biler med vandkølet frontmotor, men ligger betydeligt under, hvad der anses for normalt for luftkølede modeller.

Hjulstøj forplanter sig temmelig kraftig i vognen, dette er faktisk den eneste alvorlige fejl, vi konstaterede.

Af mindre ting kan man måske på-



pege den uheldige placering af pedalerne. Man skal sidde let skråt i bilen, og pedalerne er anbragt således, at »hæl-tå«-manøvren er nærmest umulig. Dernæst bryder vi os ikke om at man skal slå blinklyset fra — det burde være automatisk.

Men dette er i det store og hele blot småting, og vognen har overvældende mange positive egenskaber, såsom præcist og velsynchroniseret gearskifte i gulvet, pålidelige og godt dimensionerede bremses, kontant tandstangsstyring og fin-fin støddæmpning. Sæderne er udmærkede og siddestillingen er faktisk ideel. Udsynet er godt, ligesom viskerne dækker et stort areal af frontruden. Varmeapparatet virker godt, men man har lidt svært ved at vænne sig til den specielle »duft«, som varmeapparatet på alle luftkølede motorer leverer.

En fiks ting er forøvrigt de små friskluftsklapper ved frontruden, noget, man ellers ikke er forvænt med i biler i denne prisklasse. Iøvrigt er NSU Prinz 1000 S fra fødselen forsynet med alle de ting, man normalt kun får som ekstraudstyr, eksempelvis kan nævnes: Belysning i bagagerum, tilslutning for baklygte, to trins visker, indstillelige ryglæn på forsæder, to polstrede solskærme (med make-up spejl), 2 askebægre, varmeapparat med ekstra apparat bagi, elektrisk ur og benzinmåler, indvendig aflåseligt motorrum og endelig effektiv tyverilås.

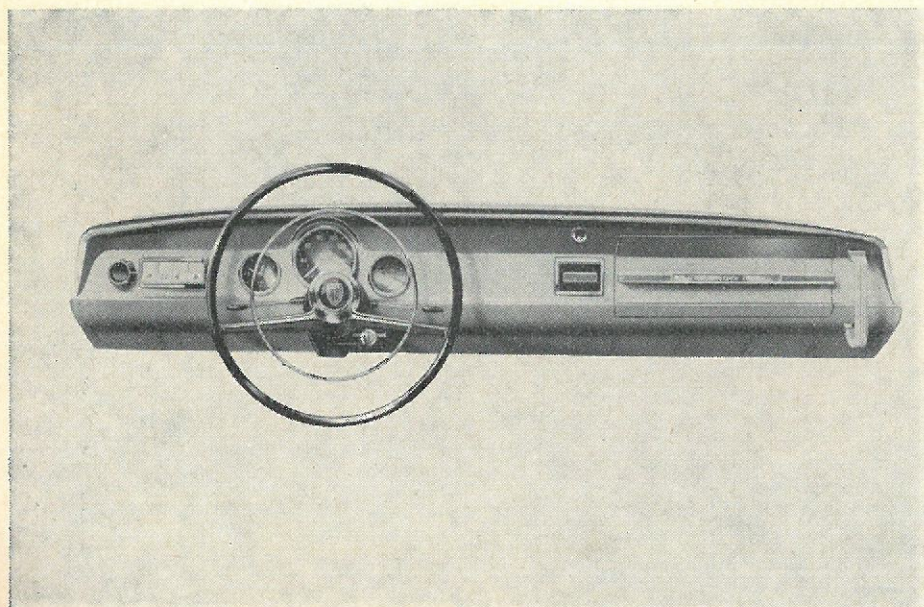
Overvældende standardudstyr

Det må siges at være et overvældende standardudstyr på en vogn til kun 17.495 kr.

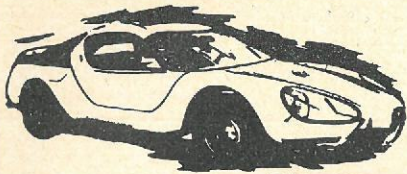
Det var med sorg, vi tog afsked med Prinz 1000 S, det er en virkelig »sjov« vogn, som vi kan anbefale til familiefaderen, der ikke bare ønsker et transportmiddel, men derimod en bil med køreegenskaber og ydelse som en sportsvogn, men vel at bemærke med plads til hele familien. Til orienteringsbrug er den med sin gode frihøjde absolut velegnet.

J. C. L.

Pænt udført instrument, men overskuelige instrumenter



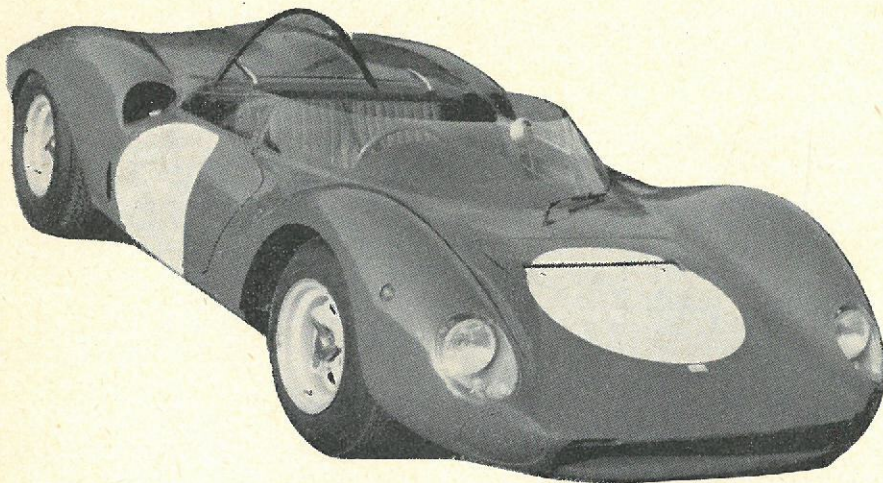
? HUSK AT **?**
 forny Deres abonnement
 på ill. Motor-Revvy **■**



Månedens
sportsvogn ved J.E. BECH

**Ferrari
Dino**

- TRE SPECIALMODELLER - men bygget over samme læst



Dette er en lille »Porsche Eater«. Men sin uhyre farlighed til trods ejer den — ligesom rovdyyret — en ydre skønhed i linier og form.

Enzo Ferrari, den gamle, hvidhårede troldmand fra Maranello, der verden over er kendt for sine vidunderlige og skønne sportsvogne med den sorte, stejle hingst på køleren, og hvis brandrode racerbiler har hentet utallige laurbær på alverdens væddeløbsbaner, er en meget flittig og temperamentsfuld herre, der hele tiden har nye og spændende ting på sit righoldige program. Således fremtryllede han i løbet af et halvt års tid sin nye og spændende Dino-trio. Alle tre versioner er meget skønne, og den åbne version beviste foreløbig sin effektivitet ved at hjemtage europamesterskabet i bjergløb 1965.

Det var i 1965, samtidig med, at det skønne italienske forår kulminerede, at Enzo Ferrari også lod en skønhed udfolde sig, idet han præsenterede sin første Dino model.

Navnet Dino kan henføres til Ferraris eneste og afdøde søn, Alfredo — kaldet Dino. Denne søn virkede indtil sin bortgang som ingeniør på faderens fabrik.

Ser man bort fra de seneste års formel racere, er det jo vogne med store motorer, der kommer fra Ferrari, så forventningerne var meget store, inden den »lille« Ferrari blev introduceret. Da den første Dino var præsenteret, var der vist ingen, der

følte sig skuffet, for det man viste, indfriele selv de dristigste forventninger. Den lille Dino var nemlig noget af det mest ekstreme, der endnu var set indenfor den slags. Mange forskellige rygter var løbet i forvejen for den nye Dino, blandt andet rygter om motoren og en eventuel større produktion, som det på forhånd var indlysende, at man ikke selv kunne klare, og som man heller ikke i Maranello var interesseret i. Ferrari har jo aldrig næret ønske om at blive serieproducent, tværtimod kan man vist roligt sige.

Fortsættes næste side.

Dino 166/P — den første

Modelbetegnelsen på den første af de tre Dino brødre er 166/P. Denne vogn var den rå prototype med stor lighed med flere af Ferraris andre racersportsmodeller. Den første Dino deltog med blandet held i flere store løb, blandt andet Le Mans, men den fik dog vist, at den var uhyre farlig og hurtig. Desuden udgjorde den forløberen eller prototypen for den smukke Berlinetta version fra Pinin Farina, der blev introduceret på biludstillingen i Paris.

Med hensyn til motoren har der hele tiden været store og specielle planer på dette område. Det ligger nemlig sådan, at der i 1967 træder et nyt formel 2 reglement i kraft, og dette foreskriver, at de fremtidige motorer i formel 2 vognene skal være på 1.600 ccm og stamme fra en serieproduceret vogn, der i løbet af et år skal være fremstillet i mindst 500 eksemplarer. Det er tydeligt for enhver, at et sådant krav vil Ferrari aldrig kunne opfylde, og den første til at indrømme dette er Enzo Ferrari selv, men snu som altid har han selvfølgelig forlængst fundet en fornuftig løsning på dette problem, og det er grunden til, at Fiats navn også har været kraftig på tale i forbindelse med Dino'erne.

Den motor, der ligger i Dino 166/P, skal nemlig produceres hos Fiat, der vil anvende den som frontmotor i en ny sportsvogn, som snart vil fremkomme som afløser for den nuværende Fiat 1600 S med OSCA motor. Således regner Enzo Ferrari ved Fiats hjælp at opnå det ønskede produktionsstal. Samtidig nævnes det i den forbindelse, at den hos Fiat producerede motor vil kunne købes af private.

Da model 166/P som nævnt er den første af de tre Dino modeller, og samtidig er den vogn, hvorpå de to andre versioner er baseret, må det være naturligt, rent teknisk, at gennemgå model 166/P lidt nøje, og senere benytte den som udgangspunkt i beskrivelsen af de to øvrige.

Teknisk gennemgang fra front til bag

Skal man give en karakteristik af udseendet hos model 166/P, kan man sige, at den først og fremmest selvfølgelig ligner en Ferrari og dernæst, at den ærligt bekender kulør og kundgør, at den er en decideret racersportsvogn. Samtidig er den noget af det mest ekstreme og aerodynamiske, der endnu er kommet fra Ferrari. Hele det øverste af vognen omkring cockpittet udgøres næsten udelukkende af pleksiglas. Hele bagruden er således

en enkelt sektion, som er hængslet fortil, og som følge deraf vippes fremover.

Selve den bærende konstruktion i Dino'erne er opbygget som en rørgitterramme, og karosseriet er af aluminium. Med hensyn til de ydre mål, kan det til sammenligning nævnes, at model 166/P både er kortere og lavere end Porsche 904, samtidig er den bredere end den tyske vogn.

Hjulophængningen svarer i grove træk til den, der benyttes hos formel racerne. Begge hjulpar er uafhængigt ophængt, fortil i dobbelte, tværgående triangelarmer, og bagtil ved hjælp af en enkelt, øvre tværgående svingarm og en nedre »omvendt« triangel, sådan at forstå, at spidsen af denne triangel peger indad. Til yderligere styring af baghjulene er der desuden fremadrettede reaktionsarme. Der er krængningsstabilisator på begge hjulpar. Selve affjedringen besørges fortil af koaksiale støddæmpere og skruefjedre, medens der bagtil er teleskopstøddæmpere omgivet af skruefjedre.

Der er dobbelt bremsesystem med Dunlop skivebremser på alle fire hjul. Baghjulsbremserne er placeret indvendig på hver side af differentialet.

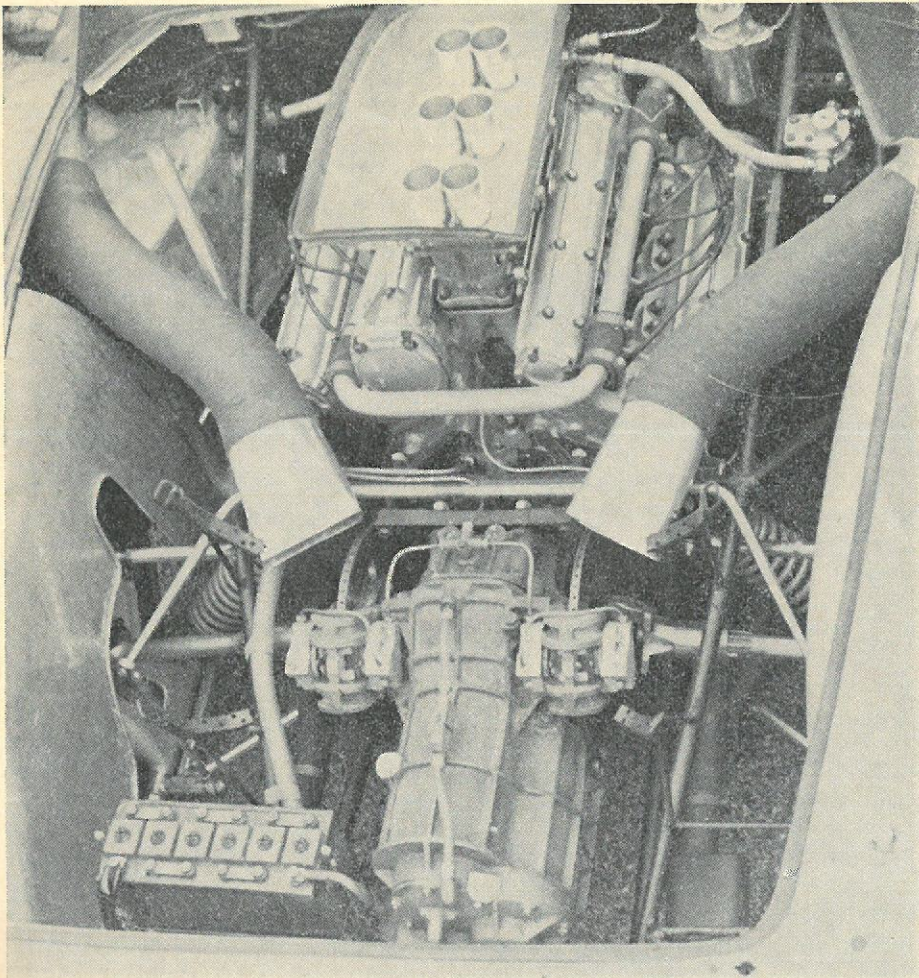
Når Ferraris afdøde søn, Alfredo, direkte har navngivet de nye små Ferrari vogne, er det ikke helt uden grund. I 1956 konstruerede Alfredo Ferrari nemlig den V-6 cylindrede motor, der med visse modifikationer i dag anvendes i de tre Dino modeller. Det var dengang den første Ferrari hækmotor, man byggede i Maranello. I de mellemliggende år har denne motortype med varierende slagvolumen været benyttet i både formel 1 og 2 vogne samt i racersportsvogne.

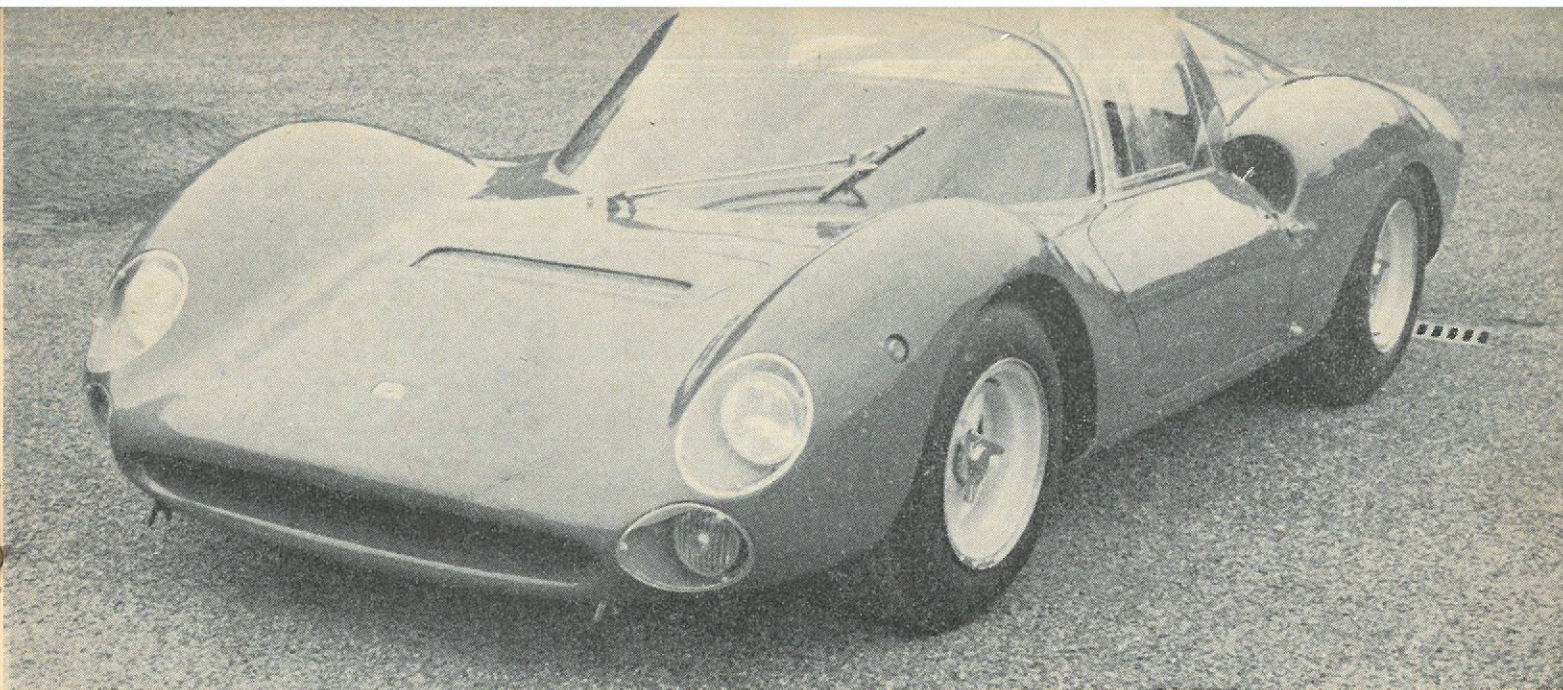
I model 166/P er det samlede slagvolumen på 1.592 ccm, idet boringen er hævet til 77 mm og slaglængden er reduceret til 57 mm. Hver cylinderække har to overliggende, kædetrukne knastaksler. Mellem de to cylinderækker er der 65°.

Det elektriske anlæg må siges at være ret så omfangsrigt, idet det omfatter et dobbelt tændingsanlæg med to strømfordelere og fire tændspoler. Motoren fødes gennem tre dobbelte Weber faldstrømskarburatorer og ligeledes tre benzinpumper. — Man har sandelig ikke haft sparekniven fremme!

Med et kompressionsforhold på 9,8:1 regner man med, at motorens maksimale effekt ved 9.000 omdr./min. ligger på godt 180 hk og tophastigheden formodes at være på omkring 260 km/t.

Motoren har en strålende fortid, og med hensyn til fremtiden er der også store planer, muligvis F. 2 i 1967





Her er DINO 166/P kommet ud af stalden og præsenteres på fabrikkens gårdsplads i Maranello

Motoren har tørsumpsmøring med stor tank i hækken og oliecooler placeret helt fortil i snuden. Gearkassen er en fem-trinsekasse, og der er spærredifferentiale.

Dino Spyder 206/SP — den sejrrige

I midten af den svundne sæson skete der det, at Enzo Ferrari besluttede sig til at prøve sine muligheder i kampen om europamesterskabet i bjergløb — et område, hvor Porsche gennem flere år har været meget enerådende. Grundene til, at Ferrari traf denne disposition, har givetvis været flere, men det står fast, at hans vogne fuldstændig dominerer de store racersportsvognsløb, medens det til gengæld har stået lidt sløjt til med fabrikkens præstationer og resultater i formel 1 klassen, desuden måtte man i GT-klassen lide den tort at se VM forsvinde »over dammen« til Carroll Shelby og hans Cobra vogne. Man var altså ude efter lidt ny vind i sejlene, og mente så, at bjergluft ville være passende!

Som grundlag for erobring af nye laurbær og et EM i bjergløb valgte man meget naturligt den nye Ferrari Dino. Denne blev i hast omdannet til en spyder, idet man simpelthen klippede toppen af skatten! Motorens slagvolumen blev hævet til 2 liter og man foretog desuden visse andre tekniske ændringer. Med italieneren Lodovico Scarfiotto, der var blevet udvalgt som kører, havde man således med et enkelt trylleslag frembragt en ny og meget lovende ekvipage. Debut'en blev da heller ikke nogen skuffelse, man simpelthen kom, så og sejrede!

Da dette var hændt tre gange i træk, følte Porsche-fabrikken med ret-

te, at deres tidligere enevælde var begyndt at vakle i mistænkelig grad. I rekordtempo fremtryllede man derfor i Zuffenhausen i løbet af fjorten dage en helt ny Porsche Spyder, der var lettere end tidligere modeller, havde 8 cylindret motor og en stærk og påfaldende lighed med engelske racersportsvogne. Tyskeren Gerhard Mitter blev udvalgt som kører. Det skal i denne forbindelse lige nævnes, at denne vogn senere har dannet udgangspunkt for den nye Porsche Carrera 6.

I det schweiziske bjergløb i Ollon-Villars mødtes de to konkurrenter så for fjerde gang, men trods de ihærdige anstrengelser fra Porsches side var det Ferrari og Scarfiotti, der påny tog sejren hjem, hvorved man sikrede sig årets EM i bjergløb.

Ser man bort fra fjernelsen af toppen og den store bagrude er der praktisk talt ingen ydre ændringer foretaget, og man konstaterer, at Dino'en også som åben version er både nydelig og meget formfuldendt. Begynder man derimod at gå de tekniske specifikationer nøjere efter og sammenligne model 206/SP med den lidt ældre 166/P, opdager man ret hurtigt, at her er der foretaget væsentlige modifikationer.

Som nævnet er slagvolumen hævet, helt korrekt til 1986 ccm. Dette er sket ved at øge boringen fra 77 mm til 86 mm. Der er således nu tale om en virkelig overkvadratisk motor, idet slaglængden på 57 mm er bibeholdt. Kompressionsforholdet er også hævet gevaldigt, fra 9,8:1 til 12,5:1, hvilket er noget mere, end man normalt finder hos en Ferrari motor. Motorens effekt opgives til 218 hk ved 9.000 omdr./min.

Dino Berlinetta Special — den smukke

Der er visse ting her i verden, om hvilke man på forhånd ved, at de bliver vellykkede. Til disse hører Pinin Farina versionen af Enzo Ferraris lille Dino bombe. Når to sådanne gamle drenge, der hver især repræsenterer det ypperste på deres felt, stikker hovederne sammen, så kan slutresultatet ret naturligt kun blive i topklasse. Man har set det adskillige gange tidligere, og nu præsenteres man for det igen. Som sagt ved man, at det bliver noget godt, men hvordan det bliver, er trods alt meget spændende, lige indtil bomben springer.

Ferrari og Farina lod deres længe bebudede bombe eksplodere på biludstillingen i Frankfurt, hvor man præsenterede skønheden Ferrari Dino Berlinetta Special, en »civiliseret« udgave af den spyder, der vandt som nævnt europamesterskabet i bakkeløb og den første model 166/P.

Man behøver ikke at kigge ret længe på denne specialmodel, før man er klar over, at det er skuffen med de mange superlativer, man skal hive ud. Den nye Ferrari er intet mindre end et mesterstykke!

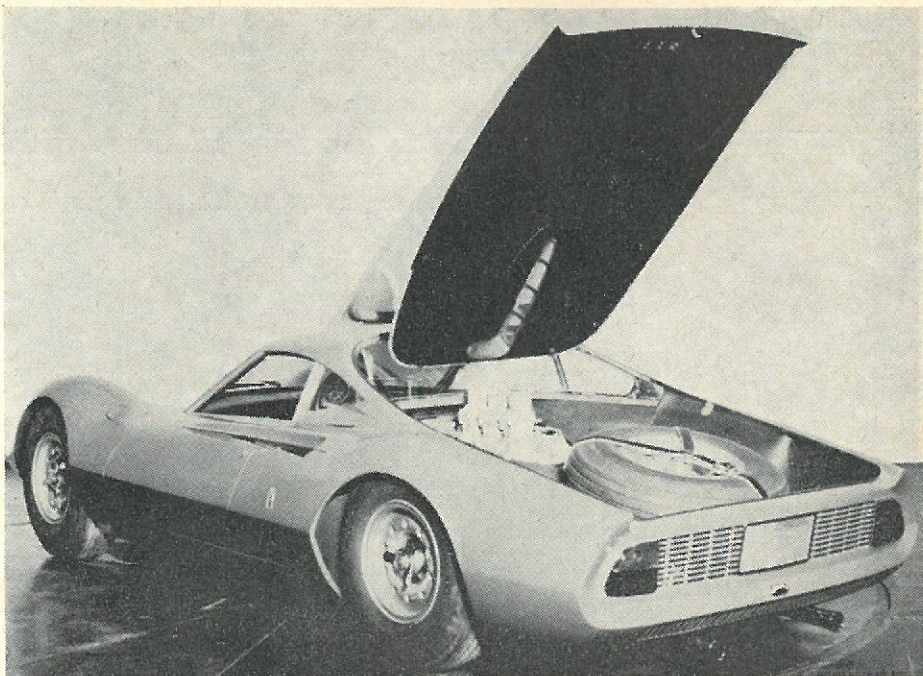
Man ser tydeligt, hvorledes Farina har formået at få racervognens egenskaber, motorens styrke og kraft samt de aerodynamiske ønsker til at gå op i en højere enhed af ydre skønhed. Den nye Dino er meget lav og slank, og kan i sin udformning godt minde en hel del om Porsche 904 og Diva Demon.

Frontpartiet er meget lavt og spidst mellem de høje og buede forskærme. Forlygterne, der er dobbelte, sidder meget lavt bag klart pleksiglas, udformet således, at det indgår i det aero-

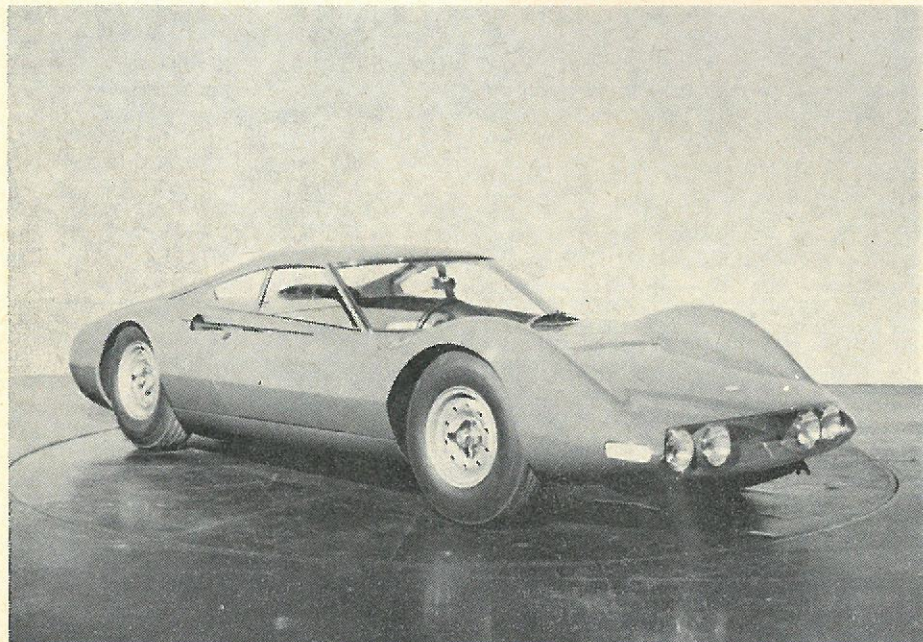
dynamiske forparti. Det minder iøvrigt meget om det tilsvarende arrangement hos den lille Fiat Abarth 1000 Coupe.

Siderne er skarpt buede med en langsgående skarp kant, og bagpartiet er brat afskåret. Hele den øverste del af bagenden helt hen til bagruden er én sektion, der vippe fremover, således at motor, reservehjul og bagrum bliver tilgængeligt. Den lille forhøjning på bagklappen henne ved bagruden er nødvendig som luftindtag til de tre dobbelte Weber karburatorer. Under de bagerste sideruder er der luftindtag til baghjulenes skivebremser.

Er det ydre vellykket, så er de indvendige ting så sandelig også i orden. Der er to specialsæder, beklædt med ægte læder. Alle indvendige flader minus instrumentbrættet er beklædt med imiteret læder.



Som et mægtigt gab åbnes hele det øverste af bagenden — hvorved der bliver adgang til motor og reservehjul. (Øverst)



Ferrari Dino Berlinetta er en skøn vogn. Den er på én gang både aggressiv og smuk. Samtidig er den velkonstrueret og ualmindelig hurtig

SPECIFIKATIONER —

Ferrari Dino Spyder 206/SP

Karosseri: Spyder.
 Motorplacering: Hæk.
 Antal pladser: 2.
 Motor: V 65°.
 Brændstof: Benzin 98/100.
 Antal cylindre: 6.
 Boring og slaglængde: 86×57 mm.
 Slagvolumen: 1986 ccm.
 Kompressionsforhold: 12,5:1.
 Effekt ved 9.000 omdr./min.: 218 hk.
 Transmission: Hæk.
 Antal gear: 5 + bak.
 Bremses for og bag: Skivebremser.
 Chassis: Rørgitterramme.
 Længde: 3820 mm.
 Bredde: 1570 mm.
 Højde: 800 mm.
 Akselafstand: 2280 mm.
 Vendediameter: 13,4 m.
 Vægt (tom): 532 kg.

SPECIFIKATIONER —

Ferrari Dino 166/P

Karosseri: Berlinetta, coupé.
 Motorens placering: Hæk.
 Antal pladser: 2.
 Motor: V 65°.
 Brændstof: Benzin 98/100.
 Antal cylindre: 6.
 Boring og slaglængde: 77×57 mm.
 Slagvolumen: 1592 ccm.
 Kompressionsforhold: 9,8:1.
 Max. omdr./min.: 9.000.
 Transmission: Hæk.
 Antal gear: 5 + bak.
 Bremses for og bag: Skivebremser.
 Chassis: Rørgitterramme.
 Længde: 3820 mm.
 Bredde: 1570 mm.
 Højde: 960 mm.
 Akselafstand: 2280 mm.
 Vendediameter: 13,4 m.
 Vægt (tom): 586 kg.

En berømt stald

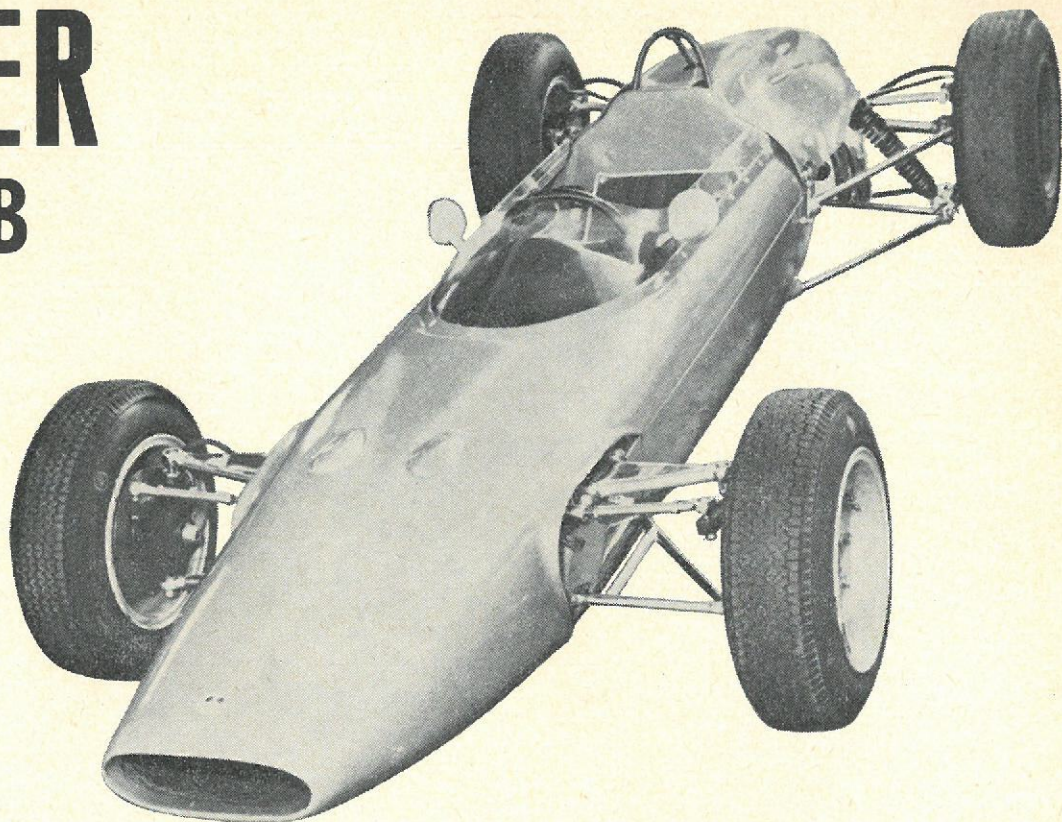
De tre nye Ferrari Dino versioner, der her er omtalt, er endnu et talende vidnesbyrd om Enzo Ferraris dygtighed, formåen og initiativ. Selv om han er et godt stykke op i de grå hårs dage, er det tydeligt, at han i mere end en forstand stadig har fingeren på pulsen. Men han er gammel i gårde, og hans store og righoldige erfaring siger ham, at spillet på flere heste altid betaler sig. Hvad han eventuelt sætter til på karrusellerne hentes hjem på luftgyngerne! I hans berømte stald er der nu som ingen sinde tidligere mange sorte og stejle hingste, heste, der passer til næsten alle distancer. — Tre af dem bærer navnet Dino.

John Bech

WAINER

TIPO 64/B

Italiens bedste F.3. kort



Wainer Mantovani hedder manden, han bor i Milano og er blandt andet konstruktør af øjeblikkets bedste italienske formel 3 vogn. Denne bærer som bomærke Mantovanis fornavn og hedder således Wainer F3 Tipo 64/B.

Da formel juniorklassen kom frem for nogle år siden, kom en af de første formel J vogne fra Wainer Mantovani. Det var en vogn, der i vid udstrækning var opbygget af Fiat 600 komponenter, hvorfor prisen var forholdsvist lav.

Wainer F3 kendetegnes ved, at hele dens konstruktion og opbygning er præget af konstruktørens forsøg på at skabe en virkelig konkurrencedygtig vogn. Mantovani har med denne vogn ikke forsøgt sig med nye metoder eller principper, men har derimod kon-

centreret sig stærkt om at forbedre og udnytte kendte og prøvede konstruktioner. Wainer F3 er således ingen pionér, men en konservativ vogn med rørgitterramme og konventionel opbygning. Ved at gøre brug af denne fremgangsmåde har det være muligt at kæle mere for den enkelte detalje, og Wainer F3 er på den måde blevet en gennemarbejdet konstruktion. I sidste ende har dette givet sig udslag i stabilitet og pålidelighed samt gode resultater i konkurrence med engelskbyggede vogne.

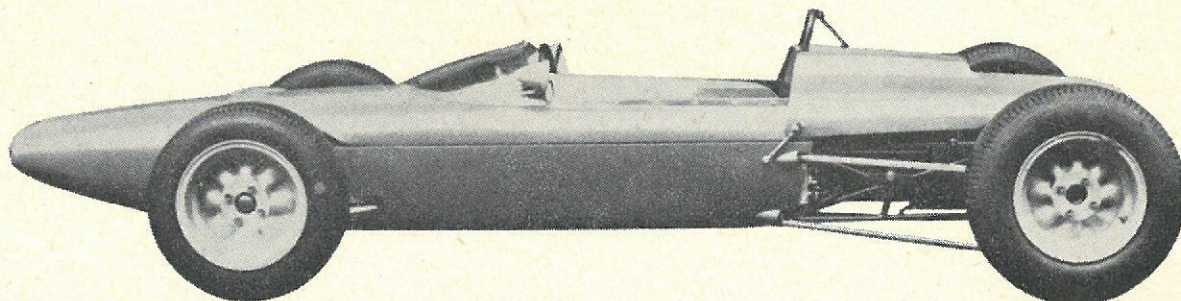
Motoren er en Ford 109E motor på 996 ccm (boring 80,96 mm, slaglængde 48,04 mm). Kompressionsforholdet er på 10,5:1 og max. effekten ligger på 95 hk ved 8.500 omdr./min. Karburatoren er en Weber 40 DCOE. Gearkassen er af engelsk oprindelse, nem-

lig en Hewland Mark 6. Det samme er tilfældet med skivebremserne, der er af fabrikat Girling.

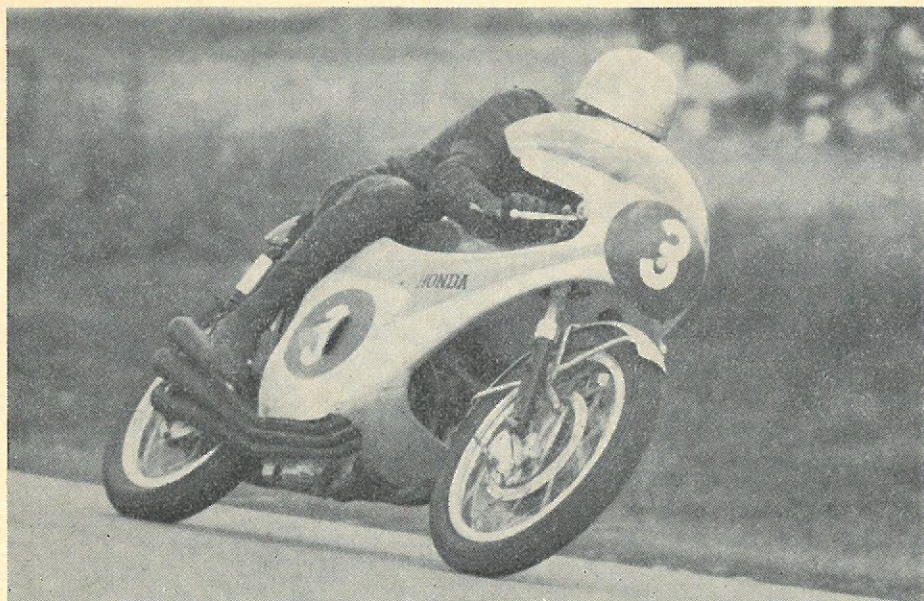
Forhjulene er ophængt og affjedret ved hjælp af nedre triangelarmer og øvre tværgående svingarme med indvendige teleskopstøddæmpere og skruefjedre.

Baghjulene har nedre triangelarmer spidsende til indefter, og øvre enkelte, tværgående svingarme. Desuden er der i hver side to fremadrettede reaktionsarme. Affjedringen sker ved hjælp af to meget skråtstillede teleskopstøddæmpere, omgivet af skruefjedre. Hjulene er specielle støbte Wainer Campagnola hjul og dækkene er af fabrikat Dunlop.

Følgende dimensioner kan gives: Akselafstand 2295 mm, sporvidde foran 1315 mm, sporvidde bag 1295 mm.



Gode linier og kvalitet kendetegner Wainer F. 3



Jim Redman på den 6 cyl. Honda

Vil HONDA

nogensinde

vinde VM

med sin 6-cyl.

250 cc racer

I 1959 overraskede de japanske Honda motorcykelfabriker fuldstændig mc-verdenen, da de præsenterede en 250 ccm landevejsracer med firecylindret motor. Samme år havde fabrikken for første gang deltaget i et grand prix løb, hvilket skete i det lange og krævende Isle of Man TT-løb, hvor alle de deltagende Honda'er, som var tocylindrede firetakt racere med 2 overliggende knastakser, gennemførte, og endda vandt førstepræmien blandt fabrikkerne.

Det efterfølgende år ville Honda fabrikkerne også deltage i kvartliterklassen, hvortil de havde konstrueret den lige førnævnte firecylindrede racer. Dette år løb Honda ikke af med noget VM, men maskinerne viste sig fantastisk pålidelige, og de klarede sig smukt i alle grand prix'erne. I 1961 indsatte Honda derfor en ny, omkonstrueret og forbedret firecylindret udgave, der løb af med sejren i alle løbene indgående i VM, på nær det første i Spanien, hvortil de nye racere endnu ikke var klar. 1961-modellen afgav 45 hk ved 14.000 omdr./min., mens den første type kun afgav ca. 37 hk ved samme omdrejningstal.

1961 og 1962 blev to store år for Honda med den firecylindrede Honda, hvor de i de fleste løb vandt efter behag, eftersom de fleste af konkurrenternes maskiner var underlegne i effekt, og i flere tilfælde var de ikke pålidelige nok. I 1961 hjemførte englænderen Mike Hailwood verdensmesterskabet på en privat anmeldt Honda »four«, og de to efterfølgende år blev det sydrhodesieren Jim Redman. Ganske vist vandt Redman verdensmesterskabet i 1963, men titlen sikrede han sig først i finaleopgøret ved

det japanske grand prix om efteråret på Suzuka-banen. Redmans værste konkurrent havde været italieneren Tarquinio Provini på den fabelagtigt hurtige encylindrede Moto Morini, der selv på to af Europas hurtigste landevejsbaner, Hockenheim og Monza, klart distancerede de firecylindrede Honda'er. Samme år var Yamahas nye totakt twin racere blevet indsat på europæiske baner, og ved premieren på Man viste de sig at have større topfart end den Honda, Redman vandt på, men japaneren Fumio Ito på Yamaha'en var lige så erfaren en kører som Redman på den 60 km lange bjergbane. Inden Yamaha holdet rejste hjem, tog Ito førstepladsen i Belgiens grand prix på Francorchamps med såvel ny omgangs- som løbsrekord. Yamaha var kun i Europa dette år for at få afprøvet de nykonstruerede maskiner med henblik på en stor indsats med VM for øje det efterfølgende år.

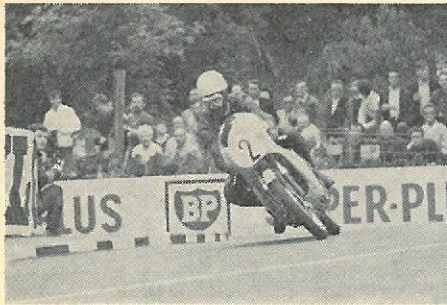
I 1964 var Yamaha raceren den firecylindrede overlegen i såvel acceleration som tophastighed, hvorved Phil Read i det meste af et løb kunne lade Redman ligge i spidsen, og så på sidste omgang bruge det sidste i Yamaha'en og gå forbi. Yamaha racerens effekt var i denne sæson oppe på over 50 hk ved 11.000 omdr./min., mens Honda'en stort set stadig udviklede omkring 45 hk, som da den kom frem i 1961. Dog havde Honda teknikerne i den forløbne tid forbedret motorens drejningsmoment, så at den var blevet lettere at køre.

Honda racerafdelingen havde nok i nogen tid været klar over, at den firecylindrede racer måtte have en afløser, da mulighederne i den firecylindrede var ved at være udtømte, og i

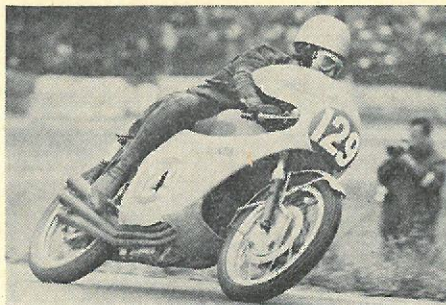
et sidste forsøg i at beholde VM titlen i 1964, indsatte Honda en helt nykonstrueret sekscylindret maskine i sæsonens to sidste løb. Kort tid forinden det sidste grand prix løb i Europa på Monzabanen var man klar over, at man ville kunne vente sig en eller anden bombe fra Honda, eftersom Jim Redman blev kaldt til Japan for at foretage prøvekørsler.

Først under træningen til det italienske grand prix blev man klar over, at der var tale om en helt ny racer-maskine med sekscylindret motor. I begyndelsen af løbet gik den nye Honda fabelagtigt hurtig og distancerede Yamaha-forfølgerne med et anseeligt stykke, men den høje temperatur i Italien bevirkede, at den sekscylindrede motor ikke vedblev med at kunne yde maksimaleffekten, og Redman måtte se sig slået af Yamaha-køreren Phil Read, som samtidig løb af med sejren i årets VM. Sæsonens sidste løb i Japan blev vundet af Redman, og i mellemtiden havde Honda-teknikerne løst varmemproblemet ved at montere olie kølere.

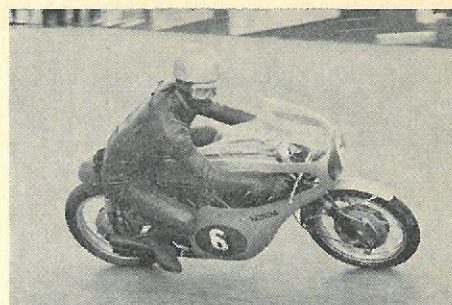
I den forløbne sæson var det ventet, at den sekscylindrede model for alvor ville dominere de klassiske løb, eftersom der var en hel vinter at få den rigtig færdigudviklet i. Imidlertid blev udfaldet det modsatte, for Phil Read blev påny verdensmester og med mærkekammeraten Mike Duff på andenpladsen. Tredjepladsen gik til Redman på den sekscylindrede Honda. Der er flere årsager til Hondas nederlag, eftersom Redman ikke startede i årets første VM afdeling i USA og i de to næste løb var han forhindret på grund af kvæstelser, som han havde pådraget sig ved et styrt i 350 ccm



På øen Man i sæsonens længste løb, 360 km. Redman satte ny omgangsrekord og ny løbstidsrekord



Sachsenring — østtyske GP — endnu en Honda-triumf



Belgiens GP på Spa. Gennemsnitshastigheder op mod 195 km/t. — Honda vandt igen

klassen på Nürburg Ring. Endelig gik det så løs i Frankrigs grand prix, hvor Redman straks indtog en sikker førerposition foran Yamaha'erne, men midt under løbet strejkede gearkassen, så Honda'ens første europæiske GP-sejr blev i det 360 km lange Man-løb. Den sekscylindrede firetakter havde også større tophastighed end sine totakt konkurrenter. Derefter skiftede Redman og Read til at sejre i flere af de efterfølgende løb, indtil Redman påny kom ud for et styrt i 350 ccm klassen i Ulster grand prix'et, hvor Read vandt og dermed sikrede sig sit andet VM. I Finland og Italiens grand prix'er deltog Honda slet ikke, så først i sæsonens afsluttende VM afdeling i Japan så man igen den seks-cylindrede Honda i aktion, men denne gang kørtes den af Mike Hailwood, som har tegnet kontrakt med Honda Motor Co. for 1966 sæsonen. Hailwood mestrede også at køre en sekscylindret maskine til en overlegen sejr.

Den sekscylindrede Honda racermotor har to overliggende knastaksler til aktivering af de 24 ventiler. Det er ganske traditionelt, at den luftkølede motor er indbygget på tværs i stellet, for at den kan blive effektivt kølet. De undrede Dem måske noget over, at vi skrev 24 ventiler, men ligesom alle andre Honda racermotorer har »sekseren« også to indsugnings- og to udstødningsventiler pr. cylinder. Hvorfor bygger Honda nu racermotorer med 4 ventiler pr. cylinder? To ventiler giver større portåbning og derved større fyldning og udtømmning, og samtidig bliver de frem- og tilbagegående dele lettere, hvilket er nødvendigt for at køre med omdrejningstal på op omkring 20.000 omdr./min. Indsugnings- og udstødningstiden er også meget begrænset på grund af det høje omdrejningstal, da der også skal tid til at sætte gasstrømmen igang fra karburatoren.

Forbrændingsrummene er tagformede for at få plads til de fire ven-

tiler, og i midten er der plads til et af tændrørene, som hver især kun er på 8 mm, så der altså er tale om helt specielle tændrør fra NGK, idet Honda på de fleste andre racere anvender 10 mm rør. 6 mm er sædvanlig størrelse for tændrør i en hobbymotor, så derved kan man gøre sig et begreb på hvor små detaljerne og pladsen er i motoren.

Cylinderblok, topstykke og krumtaphus er naturligvis støbt i en speciel letmetalslegering. De to overliggende knastaksler trækkes af krumtappen via tandhjul, som er ført op midt i motorblokken. Den kabeltrukne omdrejningstæller drives af indsugningsknastakslens. Kraftudtaget til gearkassen sker også på midten af krumtapaakslens for at undgå vridninger. Plejstængerne og krumtappen er smedet af specialstål, der er udviklet og bearbejdet på Honda fabrikernes eget laboratorium. Krumtappen er af den såkaldte »built-up« type, der kendes fra alle Honda modeller, hvilket vil sige, at den er sammenpresset af flere dele.

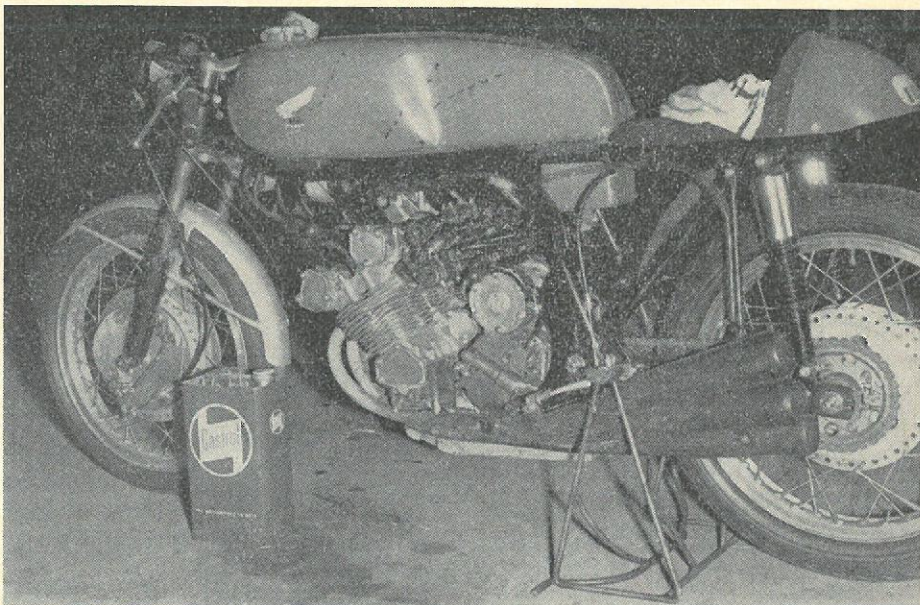
Smøresystemet er udført som sump-smøring, men for at holde oliens temperatur nede, har det været nødvendigt at montere en oliekoeler, da den smalle og meget lukkede strømlinie-

beklædning er lukket ned omkring krumtaphuset for ikke at mindske luftmodstandskoefficienten. — Oliepumpen, der er af tandhjulstypen, trækkes af tandhjul fra krumtappen.

Stellet, som er sammensvejet af krommolybdænrør, er udført således, at tanken hviler oven på to svære parallelle stelrør, men for at nedsætte vægten udgør motoren en del af stellet, og måske ligger forklaringen her i de lidt dårlige vejegenskaber, som bl. a. Hailwood klagede over efter at have kørt »sekseren« i Japans GP. Der er jo selvfølgelig også mange andre ting, der kan have indflydelse på køreegenskaberne, og det er vel tvivlsomt, om det udelukkende kan være stellet, som kan være skyld deri, eftersom såvel den tidligere 4-cylindrede kvartilters racer og 350 ccm versionen er udstyret med stel af samme konstruktion.

Baghjulet er ophængt i en svinggaffel. Affjedringen sker ved en kombination af skruefjedre og hydrauliske støddæmpere. Forgafelen er naturligvis af teleskoptypen med hydraulisk dæmpning. En hydraulisk støddæmper imellem forgafleens højre ben og stellet nedsætter rusk og stød, der kan

Fortsættes side 25



Den 6 cyl. 250 Honda uden beklædning, motoren er ikke bredere end den 4 cyl.

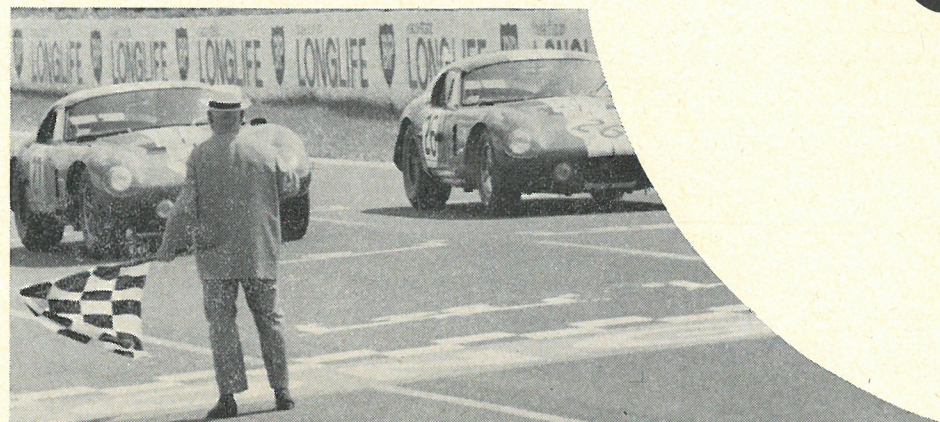
JIM CLARK



STØRSTE BEGIVENHEDER —

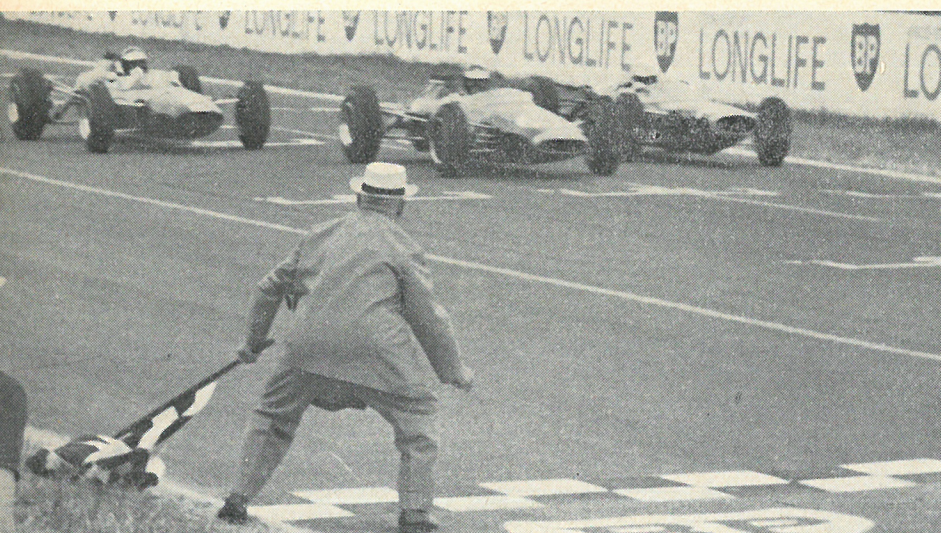
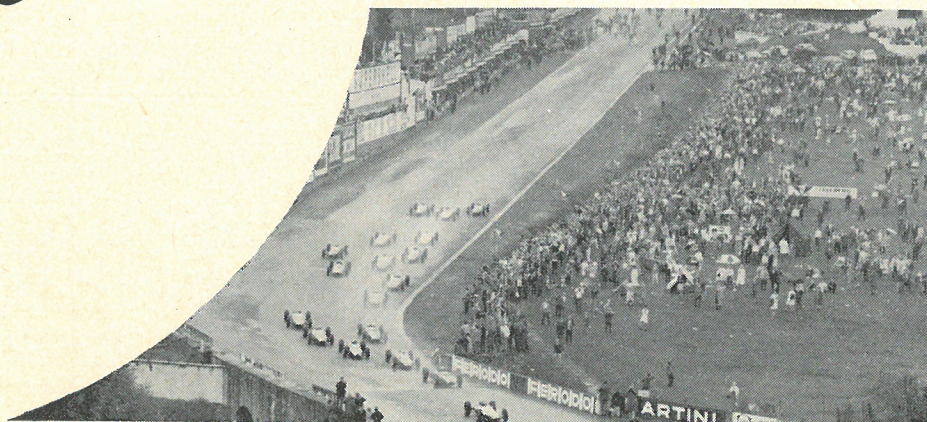
I SÆSONEN 1965

Første sensation på Rheims banen Carol Shelby's Cebra vinder GT klassen i 12 timers løbet.



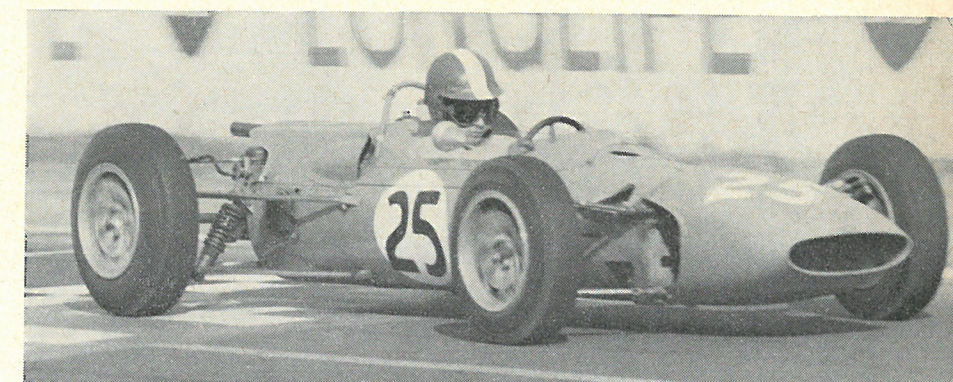
F. 1
VERDENSMESTER
63 & 65

Jim Clark vinder for 4. gang i træk det belgiske Grand Prix på Spa Francorchamps 13. juni.

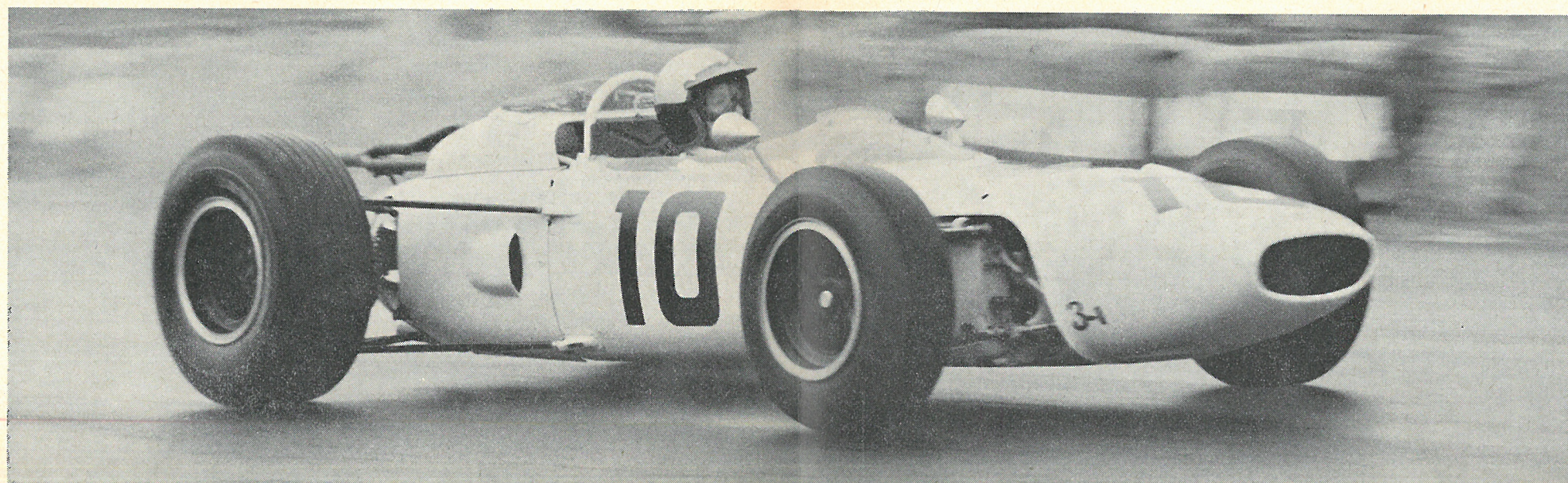


Anden sensation ligeledes på Rheims Jochen Rindt i Brabham slår Jim Clark og Gardner i F 2-løbet.

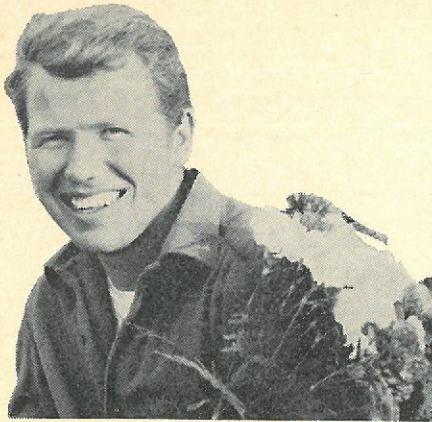
Tredie sensation på Rheims. Belteise slår den samlede verdenselite i en hidtil ukendt franskbygget Matra F 3.



Efter mange forgæves forsøg lykkedes det til sidst. HONDA vandt det mexikanske Grand Prix i overlegen stil.



Richie Ginther kæmpede bravt igennem hele sæsonen — men først i det allersidste løb under den gamle formel beviste han Honda'ens styrke.



PROFIL

Tom Belsø

Lånte en vogn . . . heldigvis!

ELLERS HAVDE DANSK BANESPORT IKKE FÅET ET AF SINE STØRSTE TALENTER

I de sidste par år har navnlig et nyt navn skilt sig ud ved baneløbene i Skandinavien. Det er danskeren Tom Belsø, der i 1965 præsterede det »umulige«, at banke sejrssikre Cortina'er med en god, gammel Volvo PV 544. Gammel, skriver vi, fordi PV'en jo i dag er blevet en antikvit. Svenskerne slagtede den i 1965, fordi produktionsvanskelighederne krævede dette offer.

Men hvorledes begyndte det egentlig med Tom Belsø? Herom fortæller han selv:

— Det var i 1962, at jeg lånte Wittrup Willumsens bil til kørerfondsløbet på Roskilde Ring. Jeg var mekaniker for ham indtil da. Ja, og det blev til en sejr i samme kørerfondsløb.

— Hvad laver du i dag, for man kan jo ikke leve af at køre billøb?

— Nej, man kan tværtimod blive ludfattig af samme årsag. Men i privatlivet har jeg et autoværksted i Tåstrup.

— Hvor gammel er du?

— 23 år.

— Du har nået ikke så lidt i de par år, du har kørt løb. Hvilket resultat betragter du selv som dit bedste?

— Enten sejren i 1965 i Copenhagen Cup eller på Knutstorp, hvor jeg

begge gange slog Cortina'erne. Jo, det må nok blive Copenhagen Cup på Roskilde Ring, hvor jeg vandt to heat ud af tre mulige.

— Hvad er dine planer for 1966?

— Jeg fører visse forhandlinger med Volvo, og de skulle gerne ende med, at jeg får betydeligt mere støtte end i 1965.

— Hvis du ingen større støtte får?

Køre formel 3 i 1966?

— I så fald har jeg en formel 3 bil stående på værkstedet. Det er Yngre Rosqvists egen Cooper, model 1965, og bliver det ikke til noget med Volvo, køber jeg den og kører formel 3.

— Ikke begge dele?

— Skal jeg selv finansiere det, bliver der kun råd til formel 3. Får jeg den ventede støtte af Volvo, vil jeg føle det ansvar over for Volvo, at jeg må koncentrere mig om denne vogn-type, og så bliver det ikke til noget med formel 3. Der er også så stor forskel på disse to vogntyper, at det vil være forkert at prøve at gå ind for begge dele.

— Hvad siger din familie?

— Jeg er gift, men min kone har ikke så forfærdelig meget imod at jeg kører billøb. Hun har vist, skal vi sige, gradvis vænnet sig til det.

— Vil du køre i Danmark i 1966?

— Meget gerne alle steder, hvor jeg kan komme til det. Jeg deltog i så mange løb i Sverige i 1965 for at komme ud og lære og se noget nyt.

— Hvad med rally-sporten?

— Rallies er mægtig spændende.

Jeg var i 1962 med i Monce Carlo løbet og i 1963 i det polske rally, henholdsvis med Poul Olsen og Peter Kjerulf, og her lærte jeg, at man ikke i rallies uden videre kan køre ud og blive nr. 1. Det kræver en meget stor erfaring.

Baneløb lettere end rallies

— Mere end baneløb?

— Efter min mening kræver det meget mere rutine at køre rallies end baneløb. Det er to helt forskellige ting.

— Kører du orienteringsløb?

— Jeg har prøvet et par småløb og 3-4 danske rallies, men almindelige orienteringsløb interesserer mig ikke. Det går for langsomt. De danske rallies har derimod specialprøverne!!

— Vil det sige, at det er farten, der tiltaler dig?

— Det er glæden ved at køre stærkt — og ved at kunne beherske vognen under store hastigheder.

— Kører du også stærkt i den almindelige trafik?

— Jeg kører ret neddæmpet, men nok en tak hurtigere end den almindelige bilist. Er der noget at sige til det, når man har en vis rytme i kroppen og større sikkerhedsmargin end den almindelige bilist? Jeg håber, at man forstår dette på den rigtige måde!

Godt med flere baner

— Der kommer flere og flere asfaltbaner i Danmark?

— Det er kun glædeligt for os køre-re. Man lærer noget nyt på hver ny bane, der dukker op.

— Du startede i 1965 på Ring-Djursland. Hvad synes du om den?

— Den er mægtig sjov, blot lidt for smal, men det rådes der jo bod på nu. Sker det, kan det blive alle tiders bane. Jeg klarede mig ganske vist ikke så godt på den i 1965, men asfalten var måske lidt for ru. I hvert fald svævede hele højre hjulpar i luften, hver gang jeg kørte ned mod hullet efter målet. Det var også dér, at Jørgen Nielsen væltede.

En ny klasse

— Hvordan kommer det til at gå med Volvo contra Cortina i 1966?

— Det er svært at sige, men måske kommer de slet ikke til at mødes. På køreremødet i december var der forslag om at dele klasserne ved 1600, så Cortina'erne kommer til at køre sammen med »hundehusene«, og Volvo sammen med, — ja med hvem? Antagelig BMW, Audi etc.

— Synes du, at det er god idé?

— Personlig absolut nej, da Cortina-Volvo klassen efter min mening har været den populæreste på Roskilde Ring og de andre baner i de sidste par år.

— Hvorfor finder man på sådan noget?

— Svenskerne vil skille ved 1600, for at det kan blive efter internationalt mønster, men så skulle man sætte en klasse fra 1300-1600, og det vil man tilsyneladende ikke.

Og en klasse laves muligvis om

— Bliver der andre nye klasser?

— Blandt kørerne er der ikke megen stemning for klassen 0-850 ccm, gruppe 2. Man vil have gruppe 3 i stedet for, idet man mener, at der da vil komme flere vogne med.

— Du er tunings-ekspert. Hvad vil det sige?

— At man kan lave en hurtig bil!

— Giv en opskrift på det?

— Ja'e, man eksperimenterer meget, ja hele tiden, og læser en hel del, som man forsøger at udføre i praksis.

— Hvor mange hemmeligheder er der ved din Volvo?

— En 3-4 stykker!

— Det er lige efter nytår. Hvad er dit nytårønske?

— At få en god kontrakt med Volvo. Den kontrakt, jeg hele tiden har kæmpet for at få. Det er en meget kostbar sport at køre billøb, og får man ikke støtte, kan man meget let løbe sur i det.

Stænkelappen.

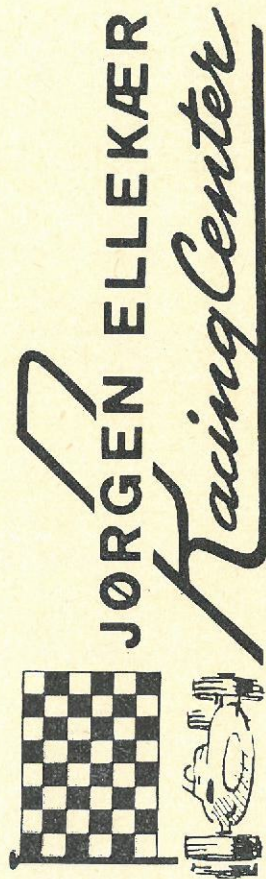


Tom Belsø fører her på Roskilde Ring foran alle Cortinaerne

- og hvad vi

IKKE HAR

skaffer vi



Smallegade 42 - København F - Tlf. GO 7600*

Vi har næsten

ALT I

autosports-

tilbehør

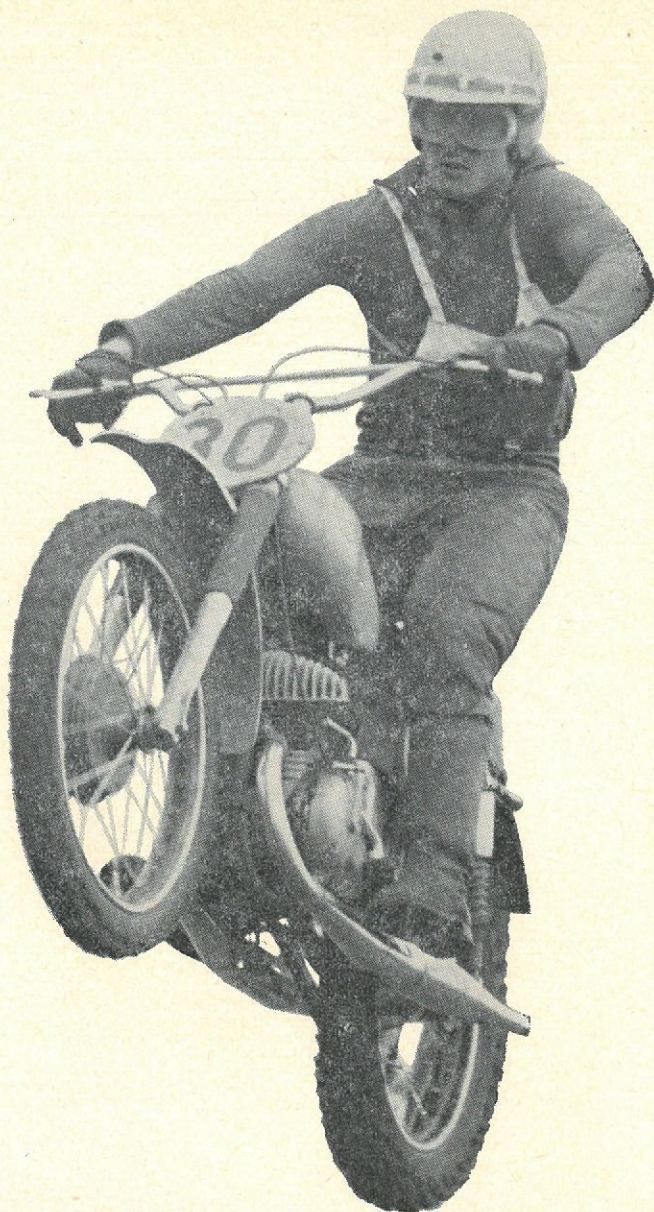
Victor Arbekov, Sovjet

På nogle områder er der en umådelig forskel mellem Sovjetunionens første verdensmester på motorcykel, Victor Arbekov, og hans forgænger, belgieren Joel Robert, der var titelindehaver i 1964. Arbekov, som er 24 år, er knapt to år ældre end Robert. Belgieren er næsten altid fuld af narrestreger, hvorimod Arbekov er mere forsagt, men altid smilende, og han lader sig sjældent imponere synderligt, enten han har succes eller ikke.

Arbekov bor i Moskva, hvor han har en stilling som officer i den Røde Armé, ligesom mange andre russiske sportsmænd. Der er ingen tvivl om, at sportsfolk derinde får en meget fin fysisk træning. Skønt Victor er kraftig og af en godt sat struktur, er han ikke overvægtig.

Selv om han er af en meget stærk natur og veltrænet, er det ikke udelukkende det, som har gjort ham til verdensmester i 1965, for med hensyn til det mekaniske på sin racer, er han af den type, som helst før løbet selv foretager de sidste justeringer, skønt han til hvert løb har en eller to mekanikere med fra fabrikken. Er der ikke noget at lave på den maskine, som han skal starte på, kan han godt begynde

VERDENSMESTER - MOTO-CROSS 250 cc - 1965



at foretage en større reparation på sin reservecykel. På den måde kender han den maskine 100 procent, som

han kører på. Ude på en 2-3 km lang moto cross bane kan der let opstå smådefekter, som kun en kører som Arbekov vil kunne udbedre for at kunne fuldføre løbet.

Arbekov tager al ting roligt, og skønt han sommetider har problemer lige før en start skal gå, lader han sig aldrig ophidse. Han er altid klar på startlinien, når tiden er inde.

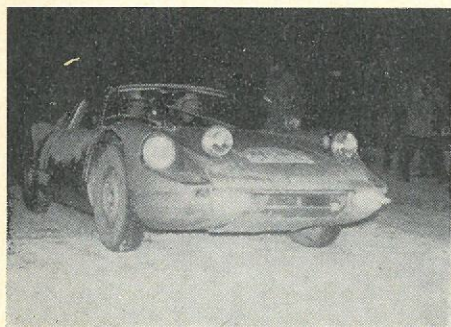
Arbekov kører lige som sin forgænger på VM-tronen en af de czekiske CZ en-cylindrede to-takt maskiner på 246 ccm. Den overkvadratiske motor har målene 70 mm og 64 mm for henholdsvis boring og slaglængde. Motoreffekten ligger på 26 hk ved 6000 omdr./min., og den løbsfærdige maskine vejer knapt 99 kg. Gearkassen har fire udvekslingsforhold, og den bliver, ligesom den primære kraftoverføring og kobling, smurt af olie/benzinblandingen. CZ fremstiller en replicamodel af VM-raceren, som kan erhverves af private motorsportsudøvere.

A. T.



Arbekov fører efter starten

starten er gået...



kun fem danske hold deltager i år

Den 14. januar startede årets mest omtalte rally, Monte Carlo-løbet. Det strækker sig denne gang over ialt 3000 km, og de ni forskellige startsteder er Athen, Bad Hombourg, Lissabon, London, Minsk, Monte Carlo, Oslo, Reims og Warszawa. Deltagerne skal være ved målet i Monte Carlo den 22. januar.

Der er i år anmeldt 244 deltagere, deraf flest fra Frankrig og Storbritannien med henholdsvis 62 og 50. 23 kommer fra Tyskland, 19 fra Spanien, 17 fra Italien og 14 fra Sverige. Fra Danmark er der kun anmeldt 5 hold mod ni i fjor.

Om løbet fortæller Jørgen Nielsen:

— Der bliver denne gang to fællesruter, hvoraf den første, der er på 2800 km, fører deltagerne til Monaco. Den starter i Reims og går over Liege, Den Haag, Aachen, Bologna, Dolomitterne og til Monte Carlo. Der er ingen særlige krumspring ved den, så så godt som alle skulle være med endnu, når den er forbi.

— Hvad så?

— Derefter kommer et døgnsoverhold i Monaco, hvorefter man begynder på den gode, gamle Chambery-tur. Den hedder i år Monaco-Chambery-Monaco, og den er på 1400 km.

— Og der bliver vel som sædvanlig en skrap tur?

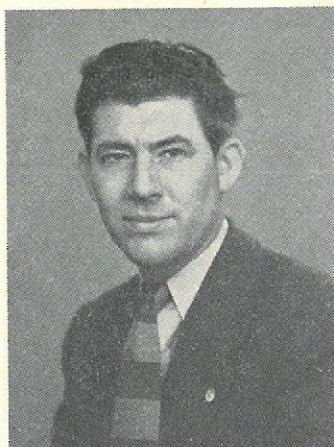
— Robert Nellemann og jeg har været nede og træne på den, og alt tæner til, at det bliver en meget vanskelig etape. Der bliver megen orientering og kørsel på små bjergveje.

Kun for de 60 bedste

— Hvorledes bliver afslutningen?

— Det bliver en bjergetape Monaco-Monaco. Den er 686 km lang og bliver for de 60 bedst placerede mod ellers 120. Der er kun en halv times respittid, så . . .

— Hvorfor kun de 60 bedste? Er det også fordi man gerne vil have nogle til at gå i forretninger m. m. i Monte Carlo?



Jørgen Nielsen, vor bedste rallykører

— Må jeg nøjes med at svare: — Tja'e!

— Hvorfor er der så få danske hold med denne gang?

— Det kunne jeg også godt lide at vide, men én af grundene er sikkert de mange vanskeligheder, vi her i landet har med at få forsikring.

— Pigge er dagens løsen. — Hvor mange er der i dækkene?

— Vi starter med 180 i hvert dæk, men vi har dæk med 400-500 pigge i hvert.

— Robert Nellemann og du selv starter på fabrikshold?

— Ja, vi er anmeldt af Ford Taunus i Köln, og det skal forstås på den måde, at vi er 100 pct. fabrikskørere. Ford betaler alt.

— Hvordan er det i praksis?

— Vi var nede og træne i 10 dage, og det foregik sådan, at vi blev fløjet derned, hvor der stod en bil klar til os. Efter træningen fik vi en anden, den vi skal køre i, med hjem. Alt var betalt. På samme måde med selve løbet. Vi skal bare køre. Alt andet ordnes, og betales.

Programmet for 1966

— Men det »båndlægger« jeres vel også lidt?

— Ja, jeg kommer næppe til at køre baneløb i år, men derimod skal vi med i de store rallies. Foruden Monte Carlo er det foreløbig Tulipanløbet, Acropolis-ralliet, det polske rally og Tour d'Europe.

— Hvilke danske hold er med?

— Foruden os selv, der kører Ford Taunus 20M TS, er der Carl Syberg-Erling Kristensen, Volvo, Jens og Alex Nielsen, Volvo, Bent Jensen og S. Zobbe, Audi, samt Jack og Steffen Nielsen, Ford Corsair GT.

— Er alle de skrappe udenlandske hold med?

— I hvert fald navne som Hans

Joachim Walter-Werner Lier, Porsche 911, Bosse Ljungfeldt, Ford Cortina Lotus, Bengt Söderström, Ford Cortina, Eric og Pat Carlsson, begge Saab, Makinen-Poul Easter, Morris Cooper, samt navne som finnerne Åltonen og Toivonen, Paddy Hopkirk, Peter Harper, Peter Proctor og Sidney Allard, Coltelloni, Trautmann og Böhringer.

— Et tip om resultatet?

— Jeg giver mig aldrig af med at tippe i rallies!

Programmet:

Monte Carlo Rally er et traditionsbundet løb. Som snart det eneste rally opererer man stadigvæk med lange tilkørselsetaper fra alle egne af Europa. De omfatter normalt almindelig landevejskørsel, der kun i tilfælde af uvejr og megen sne kan volde vanskeligheder. Formålet med dem er — ved siden af at give deltagerne lejlighed til eventuelt at starte i nærheden af deres hjem, at gøre deltagerne »møre« før de egentlige prøvelser, der ligger i bjergene omkring Monte Carlo, det vil sige i de franske alper. Her kan det være vanskeligt at holde de ansatte tider på de ordinære etaper, men desuden køres der på afspærrede veje en række hastighedsprøver, hvor man for eksempel i år får et strafpoint pr. sekunds køretid.

Startstederne er i år de samme, som har været anvendt i en årrække.

Men tilkørselsruterne er afkortet fra ca. 4000 km til 3000 km, og de fører direkte til Monte Carlo. Man gætter næppe galt, når man giver forretningsinteresser i den arrangerende by skylden for denne ændring, for i de forløbne år er mange deltagere gået ud på slutningen af de lange tilkørselsruter eller på den 1000 km lange special-etape, der fulgte efter. Og mange af dem, der brød undervejs, valgte at køre hjem, og det er jo en dårlig idé, set fra Monte Carlos side, når man netop skulle have nogle turister til byen i vintersæsonen. Derfor trækker man i år deltagerne direkte til byen, hvor de pænt sætter kufferterne på hotellet, og så går det for alvor løs!

Men tag ikke fejl. Løbet er så svært som nogensinde. Inden deltagerne har fået hvilet ud efter den trods alt eneroverende tilkørselstur, sendes de ud på 1300 km non-stop bjergkørsel med forhøjet hastighed (60 km/t — på sne og is i bjerge). Turen går til Chambéry og tilbage til Monte Carlo, og undervejs afvikles seks hastighedsprøver over ialt 117 km. Så er der endelig rigtigt hvil, medens de foreløbige resultater udregnes. Men for de 60 bedst placerede — hvis der er så mange tilbage, er løbet endnu ikke slut. De sendes ud på et natligt bjergløb over 600 km med fem indlagte prøver. Forskellen mellem »almindelige« etaper og hastighedsprøver er dog noget af en formsag, for alle 600 km køres på de mindste og mest snoede veje i alperne nord for Monte Carlo.

Bedste danske hold siden 1960:

1960	Carl Syberg-Steffen Nielsen, Volvo 544.
1961	Jørgen Nielsen-Knud Erik Jensen, Sunbeam Rapier.
1962	Jens Nielsen-Henning Henriksen, Volvo 544.
1963	Jens Nielsen-Henning Henriksen, Volvo 544.
1964	Carl Syberg-Poul Chr. Olsen, Volvo 544.
1965	Jens Nielsen-Henning Henriksen, Volvo 544.

Fordeling på startsteder:

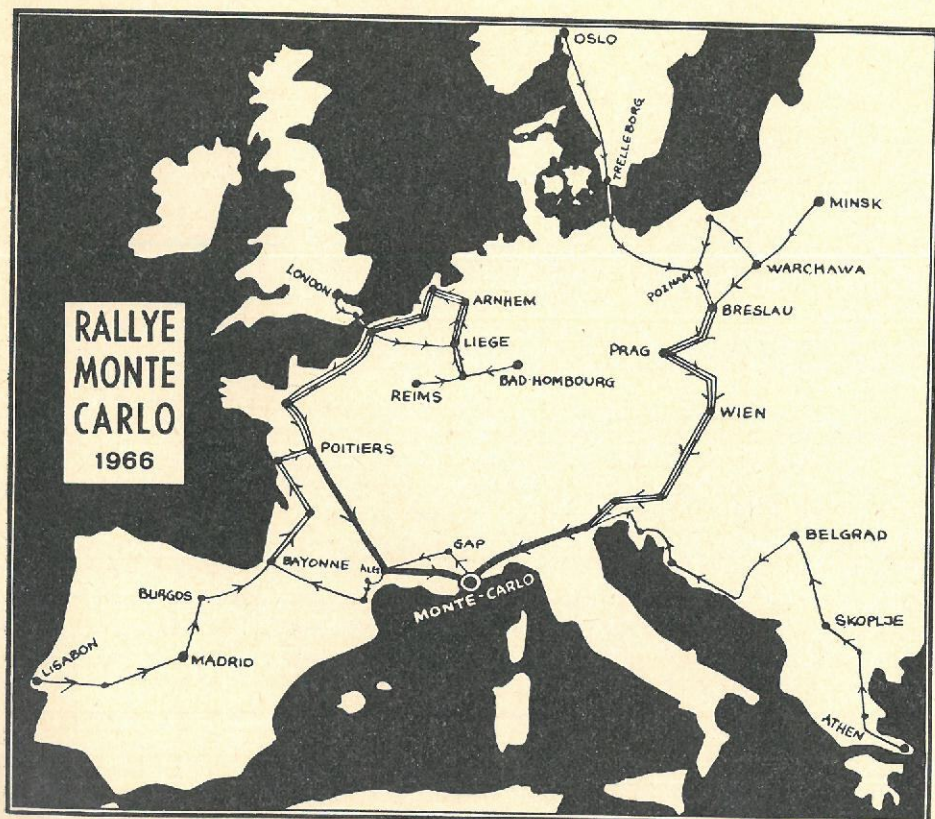
Lissabon	35 hold
Monte Carlo	38 hold
London	44 hold
Bad Homburg (Tyskland)	26 hold
Reims	44 hold
Oslo	25 hold
Warszawa	19 hold
Minsk	4 hold
Athen	9 hold
Ialt 244 hold	

10 års Monte Carlo-vindere:

1955	Per Malling-G. Fadum, Norge, Sunbeam Talbot.
1956	R. Adams-E. Bigger, England, Jaguar 3,4 ltr.
1957	Aflyst efter Suez-krisen.
1958	G. Monraisse-J. Feret, Frankrig, Renault 1093.
1959	P. Coltelloni-P. Alexandre, Frankrig, Citroën DS 19.
1960	W. Schock-R. Moll, Tyskland, Mercedes 220 SE.
1961	M. Martin-R. Bateau, Frankrig, Dyna Panhard.
1962	E. Carlsson-G. Häggbom, Sverige, Saab Sport.
1963	E. Carlsson-G. Palm, Sverige, Saab Sport.
1964	P. Hopkirk-H. Liddon, England, Cooper S 1071 ccm.
1965	T. Makinen-P. Easter, England, Cooper S 1275 ccm.

Opskriften i tre år:

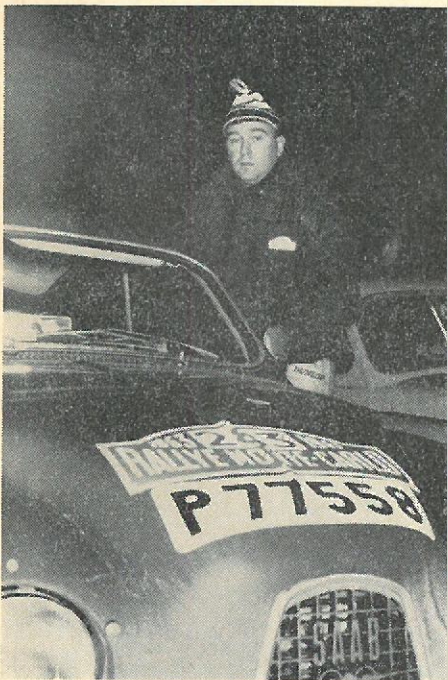
1964	3000 km tilkørsel til Reims. 1500 km special-etape og prøver til Monte Carlo. Gadeløb for de 120 bedste hold.
1965	3500 km tilkørsel til Chambéry. 800 km special-etape og prøver til Monte Carlo. 600 km bjergprøve for de 60 bedste hold.
1966	3000 km tilkørsel til Monte Carlo. 1300 km special-etape og prøver Monte Carlo retur. 600 km bjergprøve for de 60 bedste hold.



Reportage fra Monte Carlo er ensbedyende med en bunke forvirrede telegrammer. Her er lidt af en baggrund for at vurdere dem:

Citroën har fået vind i sejlene med den nye DS 21, og sriben af Citroën'er er så lang som nogensinde. Fabrikens egne vogne er, af hensyn til muligheden for, at deltagerne fra ét startsted alle sneer inde (det sker næsten hvert år), fordelt på Lissabon (Neyret og Ogier), Reims (Paul Coltelonni) og Oslo (Lucien Binchi og Pauli Toivonen). Finnen Toivonen vender efter et par år i VW og Porsche tilbage til Citroën.

Erik Carlsson med frue, Pat Moss, danner sammen med Åke Andersson Saabs hold. Vejret skal vist blot blive meget besværligt, om Saab'erne skal have nogen chance, for konkurrenterne er definitivt gået fra Saab med hensyn til motorydelse.



Erik Carlsen med Saab og laphue

BMC er naturligvis ude efter den tredje sejr i træk med en Cooper S. Sidste års vinder, Timo Makinen, er sendt til Lissabon, Paddy Hopkirk, vinder i 1964, til Warszawa, og Rauno Aaltonen til Athen, alle i Cooper S 1275 ccm.

Skandinaverne er godt repræsenteret i ikke-skandinaviske fabriksvogne. Cooper-kørerne Makinen og Aaltonen er finner, Sveriges Bo Ljungfeldt kører en Ford Mustang fra Lissabon, svenskeren Bengt Söderström starter i en Cortina GT fra Oslo. Sidstnævnte var lastvognschauffør, da han for nogle år siden vandt det svenske Midnatssolrally. Nu er lastvognene lagt på hylden. Sidst er svenskeren Ove Andersson kommet til i en Lancia Flavia.

Volvo og Mercedes stiller i lighed med sidste år ikke op med fabrikshold. Officielt siger man ingenting, men uofficielt forstår man hurtigt, at man har afskrevet Monte Carlo Rally til de forhjulstrukne vogne (se vinderlisten).

Det er værd at lægge mærke til Rover 2000-holdet, Zazada-Wedrychowski. Zazada har i et par år med stort held kørt en lille 600 ccm Steyr-Puch i internationale rallies, og efter det engelske rally for to måneder siden fik han tilbuddet fra Rover. Han er den første fabrikskører, der henter sin vogn på den anden side af jerntæppet.

De fem danske hold:

I mange år har en halv snes danske hold forsøgt sig i dette verdens mest omtalte rally. Når der i år kun er fem, skyldes det sikkert usikkerheden med hensyn til homologering af vogne samt det beklagelige, at Monte Carlo Rally ikke mere passerer Danmark. Mange føler sikkert, at løbet snart kommer os så meget ved mere.

Her er holdene i alfabetisk orden:

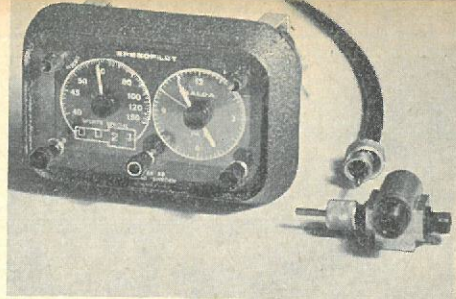
Bent Jensen-Erik Zobbe, København, i en Audi. B. J. har en enkelt gang før deltaget i Monte Carlo Rally, og sidst har han i efteråret 1965 udmærket sig ved at gennemføre det lange Tour D'Europe sammen med Erik Whitmore. E. Z. er et nyt navn i rallysporten, men med en del orienteringsløb bag sig har han gode muligheder for at stå distancen.

Robert Nellemann, Randers-Jørgen Nielsen, Sorø, i Taunus 20M TS. Et meget rutineret og vel sammenkørt hold, der i år starter for tysk Ford. R. N. vandt i 1954 sin klasse i løbet, og begge er særdeles velkendte på danske motorbaner.

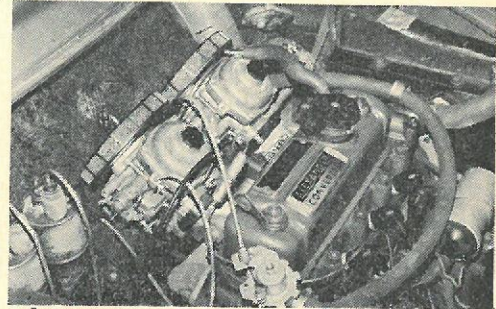
Jack Nielsen, Viborg-Steffen Nielsen, Sorø, i Ford Corsair. J. N. er muligvis ikke løbets hurtigste kører, men jeg forsikrer Dem, at han er den sjoveste. S. N. har trods sin unge alder kørt mange år på Roskilde Ring.

Jens Nielsen-Alex Nielsen, Silkeborg, i Amazon Sport. Volvo-forhandler, som rykker ud med sin søn, Alex, der før har været med i det hollandske Tulipan Rally. J. N. deltager for sjette gang, og han har tre gange, sammen med Henning Henriksen, været bedste dansker.

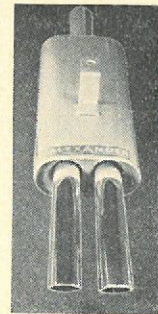
Carl Syberg, København-Erling Kristensen, Silkeborg, i Volvo Amazon Sport. E. K. har tre gange kørt Tulipan Rally, men det er hans første Monte Carlo. C. S. er en meget rutineret Monte Carlo-kører, og han har som eneste danske fører valgt Monte Carlo som startsted.



Halda Speed Pilot mk. V fortæller, om De holder hastigheden, enten det gælder forretningsrejse eller sportskørsel. Sælges også på afbetaling. Komplet med transmission, kabel og monteringsvejledning kr. 544,00
Vi har landets største udvalg i triptællere:
Halda Twinmaster kr. 544,00
Halda Tripmaster kr. 412,00
Hemo Universal kr. 350,00
Aifab m/ dobb. nulstilling kr. 194,00
Hemo Standard kr. 190,00
Aifab m/ enkelt nulstilling kr. 161,00



Alexpress karburatorsæt (to Stromberg karburatorer med luftfiltre og nødvendige monteringsdele) for Mascot/Partner, Herald, Kadett og Viva ventes på lager i begyndelsen af februar. kr. 695,00

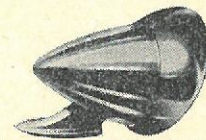
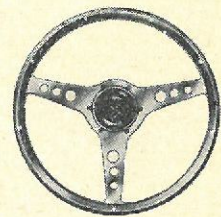


Alexander sportslyddpotter leveres fra lager til Mascot/Partner, Herald, Midget/Sprite og MGB ... kr. 114,00
På vej: Imp, BMC 1100 (komplet system), Cortina 1500 & GT, Cooper og Viva.

Styla trærat for Mascot/Partner. 15" fladt rat bygget over aluminiumskelet i et stykke - derfor maksimal styrke. Leveres i kraftig gaveæske kr. 188,00

Følger til Fiat 850, Herald, Saab og Volvo 544 og Amazon.

Spørg venligst om Speedwell og Avanti trærat for andre vogne.



Sportspejle føres i følgende mærker:
Styla, forchromet, justerbart, superstrømliniet (III.) kr. 38,50
Alexander, 180 grams konkurrencespejl i aluminium kr. 44,00
Talbot, tysk kvalitet, forchromet, 6 typer fra kr. 45,00
Sebring, specielt for sportsvogne kr. 47,00

Alle priser er incl. oms.
Ret til prisændringer forbeholdes.

OLE BOE

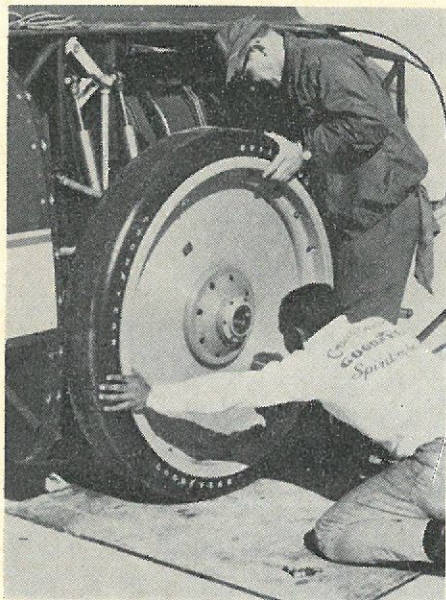
LISBERG BAKKE - AARHUS C
TELEFON (061-961 11) LISBERG 44
BILSPORTSUDSTYR FRA LANDETS
ENESTE SPECIALFORRETNING

NYT FRA NÆR OG FJERN

Spirit of America — Sonic I

Bonneville, Utah . . . Som bekendt er »Spirit of America« verdens hurtigste bil, idet Craig Breedlove fornylig satte en ny verdensrekord ved at køre 966,37 km/t. I løbet af de sidste 14 dage har der vist sig en stadig stigende interesse for denne hastighedsrekord.

En af de vigtigste årsager til, at Craig Breedlove kunne sætte denne rekord, var de specialbyggede Good-year dæk. Disse dæk, der måler henholdsvis 91,4 cm og 124,5 cm i diameter, er blevet prøvekørt på Goodyears dynamometer med hastigheder indtil 1368 km/t, ca. 144 km over lydens hastighed. Goodyears teknikere beregnede centrifugalkraften, der under rekordkørslen påvirkede forhjulene, til ca. 430.000 kg, og til sammenligning kan nævnes, at centrifugalkraften, der påvirker et almindeligt personvognsdæk ved 55 km/t, svarer til ca. 40 gange dækkets egen vægt, altså ca. 1000 kg.



Ny specialforretning

En ny specialforretning er blevet åbnet af Jørgen Ellekær, under navnet »Jørgen Ellekærs Racing Center«.

Forretningen ligger i Smallegade i København — og som den kendte racerfører, Jørgen Ellekær, selv siger: »Vi fører simpelthen alt, hvad hjertet (hos en sportsbilist, red.) kan begære — lige fra autopolish til komplet tunede ombytningsmotorer. Vi repræsenterer de fleste store engelske tuningsfirmaer, ligesom vi har et snævert samarbejde med de store svenske specialforretninger«.

Ellekær udtaler videre, at det er firmaets hensigt at føre en pris- og avancepolitik, som muliggør en væsentlig nedgang i priserne på spec. populære artikler, såsom trærat, handsker m. m. (i forhold til hvad man normalt må betale i udlandet, red.).

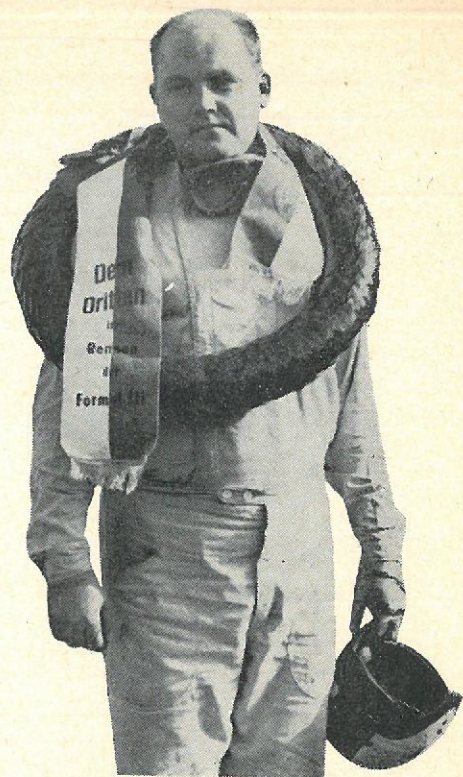
Hvis De går i racertanker står Jørgen Ellekær personlig til Deres disposition med råd og dåd — firmaet sælger endog komplette vogne, hvis det ønskes!!

Igennem hans mangeårige karriere, først som orienteringskører og siden som en af Danmarks kendteste racerførere, har Jørgen Ellekær høstet så megen viden og kendskab til racing og orientering bag kulisserne, at det nok kan betale sig at konsultere dette firma, inden man hopper ud på dybt vand. Det bliver altid billigst i længden at starte på grundlag af en erfarne mands råd — så benyt Dem af chancen.

Er De orienteringskører? Så tag og besøg forretningen i Smallegade 42. Alt til faget hørende føres på lager.

Ønsker De varer sendt pr. post, skal De blot ringe til Godthåb 7600. Man vil så ekspres tage sig af Deres ordre.

Vi kan anbefale forretningen og opfordrer Dem til at støtte det friske initiativ.



Jørgen Ellekær

Epokegørende dansk opfindelse

En ny, epokegørende dansk opfindelse har set dagens lys.

Anlægget er blevet demonstreret for IMR, og vi kan varmt anbefale køb af det fikse apparatur.

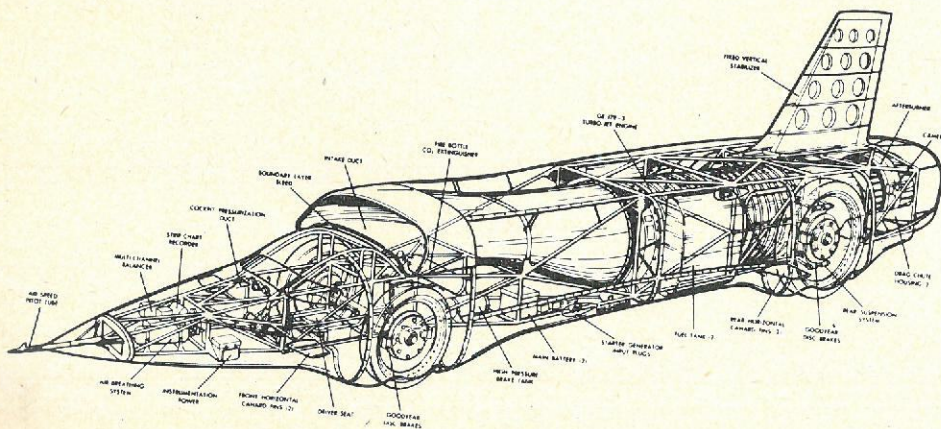
Anlægget virker på den måde, at motoren standses automatisk, hvis motoren overhedes eller smøringen svigter. Monteringen er meget nem og kan foretages af de fleste bilister uden sagyndig bistand. — Endvidere virker anlægget således, at dette samtidig virker som en 100 pct. tyverisikring.

Anlægget, som er patentanmeldt, er specielt velegnet til udlejningsvogne m. m., men kan også med fordel anvendes af den almindelige bilist.

Anlægget, som koster fra 64-86 kr., afhængig af vogntype, er en yderst billig forsikring mod alvorlig motorhavari.

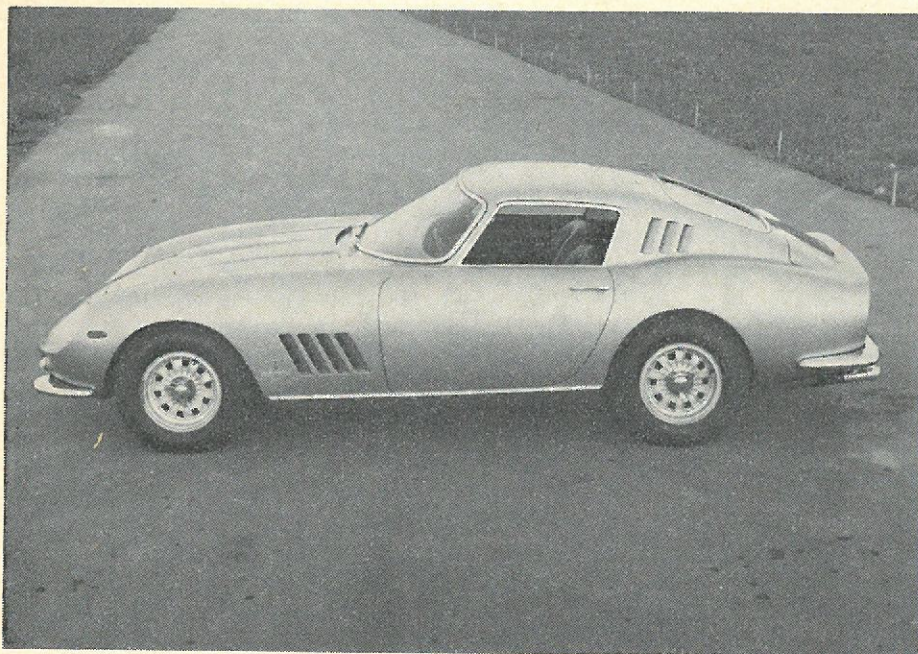
Verdens smukkeste coupé

Dette prædikat bærer denne lækre Ferrari 275 GTB Berlinetta, og kaster man blot et enkelt blik på billedet her, er man ikke i tvivl om, hvorfor netop denne vogn har fået denne hæderstittel. Med sine smukke og aerodynamiske linier, der er formgivet af Pininfarina, er den simpelthen det mest perfekte, man til dato har set på denne front. At den så har 280 hk under hjelmen og er god for 270 km/t, gør jo kun sagen så meget bedre. Et mekanisk særpræg er, at gearkasse og motor ikke er direkte sammenbygget. Medens motoren er anbragt foran, ligger gearkassen, der har fem trin, bag-



til, bygget sammen med differentialet. Dette arrangement giver en god vægtfordeling.

FERRARI 275 GTB



Er den ikke lækker?

Fem nye klasser i baneløb i år

Umiddelbart efter interviewet med Tom Belsø andetsteds i dette blad, kom der officiel meddelelse fra Dansk Automobilsportsunion om, hvilke klasser, der i år vil blive udskrevet danske mesterskaber i på banerne. Det vil sige, at der naturligvis er mulighed for at åbne andre klasser, men at dette næppe er sandsynligt, da mester-skabsklasserne hidtil har været de foretrukne alle steder.

Klasserne er:

Standard: 0-850 ccm, gruppe 2.

0-1000, gruppe 5.

1000-1800, gruppe 2.

Grand Tourisme: Indtil 2000, gruppe 3.

Sportsvogne: Indtil 2000, gruppe 4 og 6.

Formel 3.

Midget.

Sammenlignet med i fjor vil det sige, at der er kommet fem nye klasser, og de eneste, der er bevarede uændrede, er Standard 0-850, gruppe 2, hvor Kjeld Hansen vandt i Saab, samt formel 3, der gik til Jørgen Ellekær.

Standard 0-1000 var i fjor gruppe 2, og sidste års to standardklasser, 0-1300 og 1300-1600, gruppe 3, er blevet til den enlige nye 1000-1800, gruppe 2. Grand Tourisme klassen er helt ny, og sportsvognsklassen er udvidet også til gruppe 6. Midget skal formentlig, som de sidste par sæsoner, køres på jordbanerne.

Sådan som det ser ud i dag, skulle 0-850, gruppe 2, først og fremmest komme til at omfatte Saab, DKW og standard Mascot'er og Partnere. 0-1000, gruppe 5, Cooperne, Hillmann Imp, Fiat Abarth og NSU, der antagelig debuterer i danske baneløb i år. 1000-1800, gruppe 2, bliver naturligvis Cortina og Volvo, og de øvrige klasser giver sig selv. At man fortsætter med sportsvognsklassen må forstås sådan, at man endnu et år giver de gamle »slæder« af racersportsvogne en chance på banen.

Det er svært at kritisere klassevalget, da det tilsyneladende er blevet til med skelen til at få den bredest og bedst mulige repræsentation. At der fra køerside vil komme kritik er derimod givet, men det er uundgåeligt, da der ikke kan tages hensyn til samtlige enkeltkøreres interesser og hobbies!

Men hvorledes i Sverige?

Man rettede sig ikke, som Tom Belsø frygtede, efter de svenske klasseinddelinger, idet svenskerne nåede frem til følgende:

Standard: 0-1000, gruppe 2.

1000-1600, gruppe 2.

Over 1600, gruppe 2.

Grand Tourisme: Indtil 2000, gr. 2.

Prototyper: Indtil 2000,

gruppe 4 og gruppe 6.

Formel 3.

Det vil sige, at Sverige og Danmark i princippet kun har to ens klasser i 1965, formel 3 og Grand Tourisme klassen. Det kan tyde på, at den tekniske kontrol på banerne får travlt i den kommende sæson.

MOTOSIK

PAT. ANM.

det elektriske motor-
beskyttelses anlæg

EFFEKTIV BESKYTTELSE
MOD:

sprængt ventilatorrem



overhedning



lækage i kølesystem



svigtende smøring



tyverisikring



LET MONTERING



LEVERING TIL ALLE
VOGNTYPER

PRIS

KOMPLET KUN

KR. 64-86

vejl. - afhængig af vogntype

MOTOSIK

PAT. ANM.

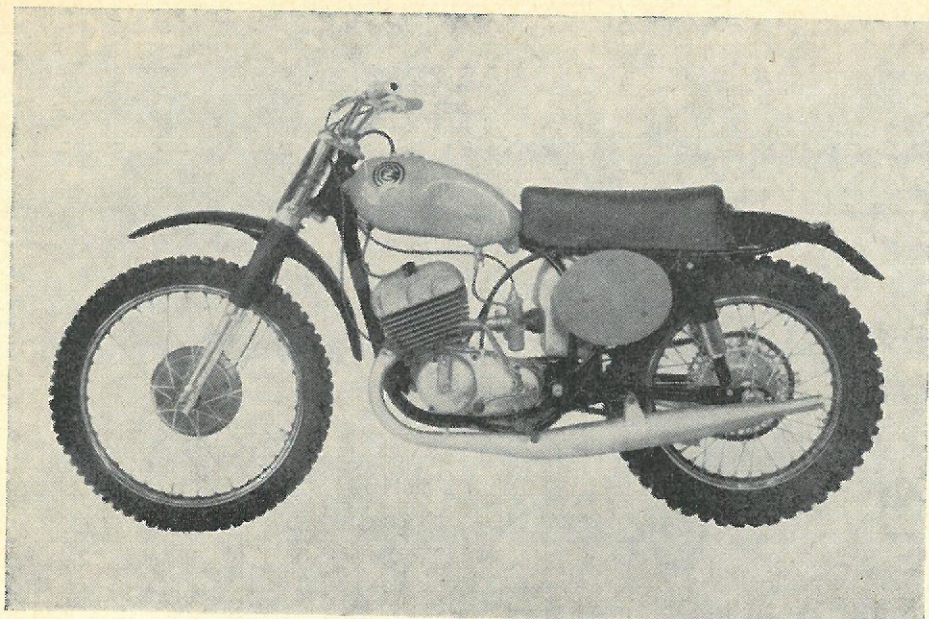
K. MOLBECH

Ørum, Djursland

Telefon Ørum (063-82511) 741

SEND:

- Brochure om MOTOSIK
- 1 anlæg komplet pr. eftyk. vognmærke og årgang



CZ 360 CC

- Den czekiske to-takter hurtigere end 500 cc fire-takt maskiner

De store resultater, den czekiske motorcykelfabrik CZ har opnået i de sidste tre år med deres 250 ccm moto cross racer, og den ydelse, motoren er oppe på, har bevirket, at de ville kunne opnå store resultater endog i den store halvliterklasse, men deri til-lades kun maskiner med en slagvolu-men på over 351 ccm.

Til det czekiske grand prix i 1963 for 500 ccm maskiner blev en af fabrikkens kendte køre-re, Vlastimil Va-lek, anmeldt på en 360 ccm CZ. Den var helt identisk med 250 ccm versio-nen, men forsynet med en opboret cy-linder. Valek var helt overraskende i stand til at besætte andenpladsen på sin kubikmæssig underlegne mskine, og dette blandt verdens bedste køre-re. Denne store succes, sammenholdt med de fleste køre-re's ønsker i dag om at køre to-takt maskiner i moto cross, fik udviklingen i gang, så en prototype 360 ccm racer snart kunne stå klar. Springet til at anvende to-taktere, end-og i den store klasse, som ellers hid-til kun har været domineret af fire-takt maskiner, er logisk nok, fordi to-takteren er mere enkelt og billigere bygget, og for de fleste køre-re er den

også lettere at vedligeholde. Et andet argument til fordel for to-takteren er den lave vægt i forhold til fire-takte-ren på 500 ccm, som gør den betyde-ligt lettere at køre, og giver maskinen en bedre acceleration.

360 ccm er jo som nævnt ikke no-gen nykonstruktion fra bunden, efter-som den er baseret på kvartiltersmo-dellen. Hvilke dele er blevet ændret på den store model? Krumtaphus og gearkasse er bibeholdt uændret, men krumtaphus og stempel er udskiftet, eftersom såvel boring som slaglæng-de har måttet ændres for at få den ønskede slagvolumforøgelse. Boringen er 80 mm og slaglængden 72 mm. I stedet for en støbejernscyliner an-vendes en aluminiumscyliner med ipresset foring. Der er to udstødnings-porte, og den anvendte Jikov karbura-tor har en gennemgang på 32 mm. — Cylinderen holdes fastspændt af fire støtter i krumtaphuset, medens top-stykket er boltet til cylinderen fem steder. I topstykket er der to tænd-rør. Koblingen er blevet monteret med strammere fjedre for at kunne over-føre det større moment, men ellers adskiller 360 ccm'eren sig ikke fra

den mindre model i motoren.

Der er heller ikke nogle større æn-dringer andre steder på maskinen. Forhjul, forgaffel, stel, benzintank, sadel, skærme og svinggaffel er helt identiske med 250 ccm'eren. Den ene-ste ændring er en indbygget transmis-sionsdæmper i baghjulet på den store model.

Skønt konstruktionen fra starten ikke var beregnet for en motor af denne størrelse, er resultatet blevet yderst vellykket. Mellem 3000-4500 omdr./min. er motoreffekten i 360 ccm versionen, 7,5 hk større. De før-ste 360 ccm racere afgav en maksimal ydelse på 29 hk, men i mellemtiden er effekten blevet bragt op på mindst 33 hk, og den lave vægt på kun 105 kg giver maskinen en fabelagtig ac-celerationsevne.

Næste sæson vil der bliver gjort et ihærdigt forsøg på at vinde verdens-mesterskabet i 500 ccm klassen med CZ 360 ccm'eren, og fabrikkens top-kørere bliver Joel Robert, Belgien, Rolf Tibblin, Sverige, og østtyskeren Paul Friedrichs, hvorforuden en række kendte køre-re fra såvel Cekoslovakiet, Sovjet og England også vil få fabriks-støtte.

A. T.

HONDA 6-cyl.

fra side 13

være generende og farlig for rytteren.

Bremserne er meget overdimensionerede, fremstillet af en speciel letmetalslegering med indpressede støbejernsforinger. Luftindtag i bremserne sørger for ekstra god køling. Forhjulsbremsen er naturligvis den mest overdimensionerede, og der er bremsebakker i begge sider af navet, som påvirkes af åbnere i begge ender. — Hjulstørrelsen er både for og bag 18". Dækkene er specielle Dunlop racer-dæk.

Om første version af den sekscylindrede racer, som havde premiere på Monza i 1964, er der senere blevet oplyst, at den ydede ca. 51 hk ved 16.000 omdr./min., men i sin seneste udførelse skulle Honda konstruktørerne have fået effekten op på 57 hk ved 16.500 omdr./min., men det skulle være tilladeligt at lade motoren rotere 19.000 omdr./min. uden fare for maskineriets driftssikkerhed. Bagdelen ved det høje omdrejningstal er imidlertid den, at det ikke er lykkedes konstruktørerne at opnå noget drejningsmoment på under 12.000 omdr./min., og kommer den ret langt derunder, har den svært ved i det hele taget at holde sig i gang. Maskinen kræver stor tilvænning af køreren, som har god brug for de 8 gear, så han hele tiden kan holde omdrejningstallet i vejret.

Maskinens tophastighed er der ikke noget i vejen med på de hurtige lige strækninger, hvor den antagelig, selvfølgelig beroende på totalgearingen, ligger et sted omkring 250 km/t, og ved målingerne på flere grand prix baner i den forløbne sæson har den vist sig at være lidt hurtigere end sine konkurrenter. På øen Man var Redmans største hastighed på den lige strækning ved Sulby lidt over 232 km/t.

Den sekscylindrede motor har 6 stk. karburatorer af fabrikatet Keihin, som naturligvis kræver en meget nøjagtig indstilling for at motoren vil afgive topeffekt, eller en cylinder helt dør.

Den kommende sæson vil vise, om Hondas »sekser« nogensinde skal vinde et VM, eller om den er firetakternes sidste desperate forsøg på at beholde førerpladserne på TT-banerne, og det ikke også her vil komme til at gå ligesom i moto-cross sporten, hvor totakterne faktisk fuldstændig har slået firetakterne ud.

I vintermånederne må man håbe for Hondas teknikere, at de kan forøge effektkurven, så at den bliver lettere at køre og vejegenskaberne samtidig forbedres.

Det har været et svært handicap for Jim Redman at kæmpe alene, og med Mike Hailwood i sadlen på en anden Honda i 1966 vil det uden tvivl give resultater. I de senere år har Honda heller ikke givet kørerne den samme mekanikerbistand, som man så i begyndelsen. I sommer så man ved flere tilfælde, at Redman kun havde bistand af en mekaniker. Redman måtte ved flere tilfælde selv hjælpe til med at arbejde på sin racer om natten.

Her i efteråret præsenterede Yamaha en ny firecylindret racer, der er endnu hurtigere end de twinmodeller, hvorpå Read og Duff har opnået så strålende resultater, men ved debut'en på Monza havde Read maskinbesværligheder, så man har ikke set denne racer rigtig udfolde sig endnu, men en firecylindret totakter er jo nok noget af et problematisk apparat, som det nok kan tage nogen tid at få gjort driftssikker. Det kan Suzuki sikkert også tale med om, for de har nu i to år haft en firecylindret racer, der kun ved få lejligheder har gået et helt løb igennem og vedblive med at afgive maksimal ydelse.

Chefkonstruktøren hos MZ i Den tyske demokratiske Republik, Walther Kaaden, er sikkert klar over disse problemer, hvorfor han holder fast ved en tocyndret racer, som ganske vist i 1966 vil komme med mange modifikationer, så at den vil blive mere driftssikker og samtidig få et mindre frontareal. Kaaden mener ikke at have hentet alt ud af den tocyndrede version endnu, som i 1964-udgaven ydede 54 hk ved 10.800 omdr./min., men bare to år tidligere var effekten kun 46 hk ved 10.600 omdr./min. Kaaden, som nok er vor tids største og mest iderige totakt-konstruktør, arbejder også med en trecylindret 125 ccm'er, som vi skulle få at se til foråret. Politiske og tildels også økonomiske vanskeligheder har desværre bevirket, at MZ ikke helt har kunnet konkurrere på lige fod med japanerne. MZ's racerafdeling består kun af 12 mand.

En farlig outsider i VM-striden kan muligvis blive italieneren Provini på den firecylindrede Benelli fabriksmaskine, der i år har vist sig at være driftssikker. Benelli-fabrikken har fornylig givet meddelelse om, at den i 1966 agtede at satse hårdt i kvartiliterklassen.

Allan Terndrup.

BREVKORT

MOTORREVVY

Kan
nedlægges
ufrankeret
i postbrev-
kasserne

Postbox 9 . Kolind

Tegn
abonnemet

●
spar
penge

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



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

Bemærk ny adr.:

Henry Vørre

Marsk Stigsvej 6
Telf. Viborg 2163

TOPTRIMMET COOPER

Toptrimmet Austin Cooper 1963 i British Racing green, kun kørt 24.000 km. Spec. tunet motor (Alexander), overstørrelseskarburatorer, sænket affjedring, 2 tågelygter + baklygte, sikkerhedsseler. I fineste stand overalt.

Sælges ved hurtig kontant handel for kun 14.100 kr. Evt. kan mindre, billigere vogn tages i bytte.

BENT SALLING
Trustrup, Østj. 136 (18-22).

TUNING UDFØRES

Alle former for tuning udføres. Ombytnings-topstykker leveres.

Rimelige priser - garanti gives.

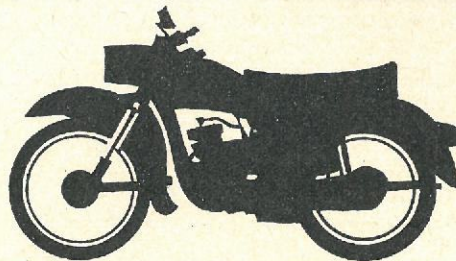
Kurt Molbech, Ørum, Djursland
tlf. Ørum Djurs 74



**Spar penge
tegn abonnement
og få bladet
direkte
ind af døren.**



*Kan De lide
frisk luft -*



og kører De M C?

Så læs her!

Fyens Motor Sport vil gerne se så mange motorcyklister som overhovedet muligt fra hele Danmark samlet til »komsammen« på klubbens fødselsdag den 27. februar 1966.

FMS blev startet af en flok unge motorcykelentusiaster en kold februar dag i 1924. Vi kan ikke skrue tiden tilbage, men vil gerne se, at det gå-på-mod, som dengang fandtes, også findes blandt nutidens motorcyklister på trods af velfærdsstat og bilkomfort.

Vi kalder sammen til en morsom og uformel dag, som vi begynder med en pålidelighedskonkurrence, som køres på en 60 km lang rundstrækning, som skal gennemkøres to gange.

Deltagerne får et minut før start udleveret et kort med ruten indtegnet. Denne følger hovedsagelig offentlige veje og består af alle slags veje, fra

asfalteret vej til jordvej med græs i midten! Ganske korte strækninger går over åben mark.

Gennemsnitshastighed 35-40 km/t — højeste hastighed 60 km/t.

Vil du ikke køre med i pålidelighedskonkurrencen, men bare komme herover på motorcykel, er du selvfølgelig hjertelig velkommen. Vi håber jo denne dag at samles med motorcykelentusiaster fra hele Danmark til en hyggelig komsammen med mc-film og masser af mc-snak. Vel mødt på to eller tre hjul i den friske luft søndag den 27. februar 1966.

For at kunne tilrettelægge arrangementet, vil vi meget gerne have, at du sender et kort til Svend Conrad, Lindeallé 8, Odense, hvis du kommer — husk at bede om tillægsregler, hvis du vil køre med i pålidelighedskonkurrencen.

PS. Husk at ta' FALDHAT på!!

Ja, undertegnede bestiller herved stk. abonnement på

ILLUSTRERET

Motor-revy

begyndende fra nr. (måned)

Antal gamle numre ønskes

resterende 1966 kr. 49,50

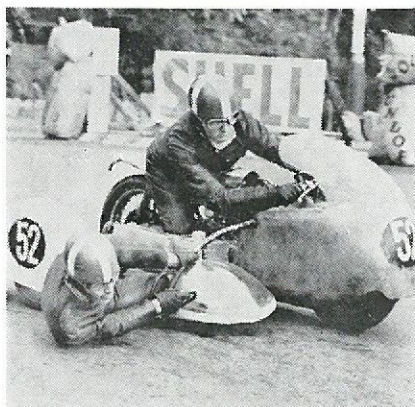
.....
Navn

.....
Stilling

.....
Adresse

Skriv med BLOKBOGSTAVER

Saml på
ill.
Motor
Revy



De tidligere udkomne numre kan rekvireres til en sensationspris direkte fra I.M.R., Postbox 9, Kolind

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.

Nr. 1 januar:

Dansk MC-mestre 1963. Beskrivelse af motorcyklerne ESO, Triumph og Bultaco. Tuning af Jawa. Go-kart nyt. Sportsinterview: Jacob Lynegård.

Nr. 2 februar:

Omtale af motorcyklerne BMW, AJS, Matchless og MZ TT-raceren. Monte Carlo-løbet. VM i Formel 1 1963. Løbskalendere. Elefanttræffen 1964. Hvad er trial?

Nr. 3 marts:

Beskrivelse af motorcyklerne Norton og Greeves — den nye Challenger. Prøvekørsel: BMC Cooper S. Hvad er trial? Bygning af go-kart. Sportsinterview: Kurt Larsen.

Nr. 4 april:

Honda TT-raceren med fire-cylindret motor præsenteres. Hvad er trial? Viking Rally. Ford Lola GT. Triumph politycyklerne. Udenlandske motorløb i tekst og fotos. Interview med TT-køreren Vagn Stevnhoved.

Nr. 5 maj:

Prøvekørsel: MZ ES 150. Præsentation af Jawa/CZ-programmet. Hvad er trial? Volk Mølle i tekst og billeder. MC-ungdommen i USA. Mange inden- og udenlandske sportsbegivenheder. Interview: Jørgen Nielsen, Sorø.

Nr. 6 juni:

Stor omtale af BSA's mc-modeller. Hvad er trial? (slut). Monaco GP. Aermacchi scrambler. Spanien og Frankrigs TT GP'er. Nordiske mesterskaber i Skive.

Nr. 7 juli:

Suzuki 50 ccm TT-racer. Isle of Man TT. Jysk Rally. Belgiens bil GP. Sportsinterview: Sylvest Andersen. Roskilde Ring. Månedens motorløb. Le Mans løbet.

Nr. 8 august:

Velocette's 18 modeller. Samtale med Poul Jørgensen. To-takt museum i Østtyskland. TT VM i fire lande. Guldbarreløbet. Joel Robert verdensmester. Ny Cooper Maserati. Polens Rally. Bil VM. Sports nyt. Udvidet nr. m. 52 sider.

Nr. 9 september:

Prøvekørsel af Honda 250 SS. Nürburg Ring og Østrigs bil GP'er. Interview: Palle Ancher. Ulster GP. Finlands GP. DM i moto-cross. VM i speedway og moto-cross. Grand Prix på Roskilde Ring.

Nr. 10, oktober:

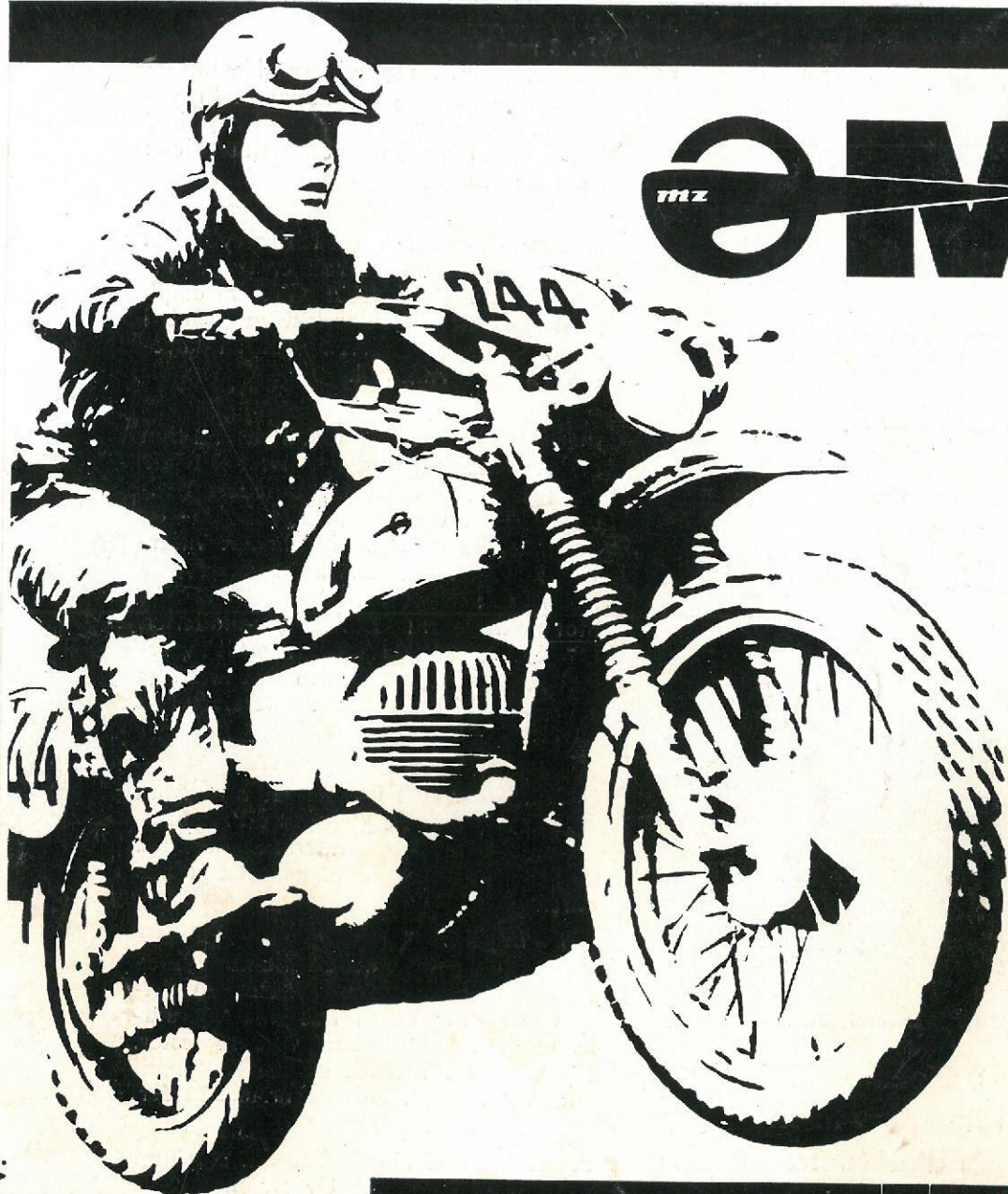
Ford Falcon Sprint og Honda prøve-kørsler. DM på 1000 m speedway og i bil. Int. Six Days trial. VM i Formel 1 og TT. Interview med Kurt W. Petersen. IFMA Köln.

Nr. 11, november:

CZ MV-maskinen. Prøvetur i Lotus Elan. Ellemans tuningsværksted. Mexico GP. TT VM-finale. Tokyo Motor Show. Sportsinterview: E. Bob Jensen.

Nr. 12, december:

MV Agusta og Ferrari V8 omtales. Earls Court Motor Show. Bilverdensmesteren, John Surtees. Scott Trial. Interview: Arne Ditlevsen. Rally- og orienteringsmesteren.



MZ

Gør som Werner Salewsky og hans holdkammerater — fra det tredobbelt sejrende MZ-hold — foretrak MZ-150 — og stadig til den fornuftige knap 2500 kr. pris.

- **Vinder af verdenspokalen i 1963, 1964 og nu også i 1965, motorcyklernes olympiade (The International Six Days Trial)**
- **Vinder af den internationale sølvpokal i 1964 og 1965**

Import: C. REINHARDT A/S, København V.



DEN STØRSTE TRIUMF I »SIX DAYS« HISTORIEN

Tre år i træk har MZ vundet verdens fornemste motorcyklekonkurrence, og ikke blot vundet, — i 1965 konkurrencen, der var det hårdeste af alle »Seks dages løb«, udklasseredes alle andre af MZ holdene.

MZ forhandles i alle større danske byer af special forretninger indstillet på fagmæssig behandling af MZ motorcyklerne med fabriksuddannede mekanikere og en organisation med komplet reservedelslager.

Skriftlige prøverapporter af MZ 150 med fagjournalisters lovprisning af MZ 150 fra England, Vesttyskland og Danmark. Forlang disse (gratis) hos Deres forhandler, såvel som katalog.