

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr. 8

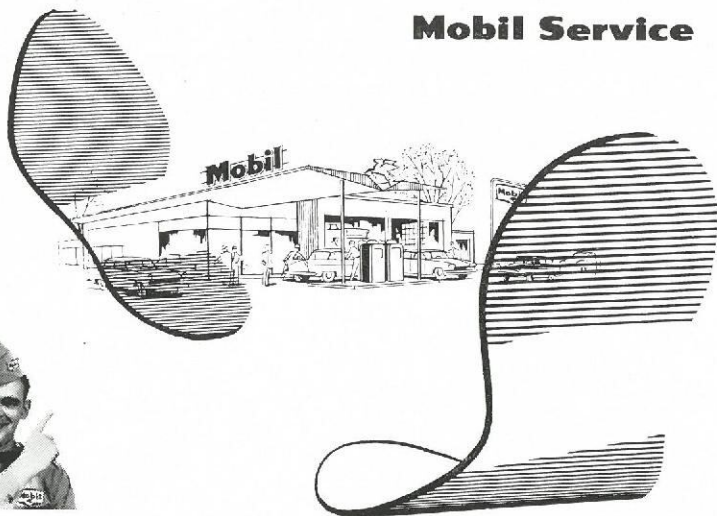
August 1961

KR. 2,00

BLANDT INDHOLDET I DETTE NUMMER

- | | |
|-----------------------------|--|
| ● Prøvekørsel Skoda Octavia | ● Kursus i orientering |
| ● Prøvekørsel Manet scooter | ● Forøget risiko ved hastighedsbegrænsning |
| ● Gearing og tophastighed | ● Tændingsindstilling i grader |

Mobil Service



- et KÆMPEskridt mod fuldendt kørselsøkonomi...

I denne tid vil De på Mobil Servicestationerne se 5 store "fodspor"*) ved benzinpumperne. ● Læg mærke til, hvordan Mobilforhandleren nøje følger disse skridt ved benzinpåfyldningen, ved aftørringen af Deres ruder og ved eftersynet af kølevand og olie. ● De 5 serviceskridt er et enkelt led i Mobil's omfattende ØKONOMI-SERVICE, som De vil få i fuldt omfang ved et olie-skift med Mobiloil Special og en Mobil smøring, som nu omfatter 21 forebyggende eftersyn af vognens vitale dele. ● Tag et kæmpeskridt mod bedre kørselsøkonomi - forlang Mobil Benzin Special (med TETRA-MEL), Mobiloil Special og Mobil Service.



*) - symbolet på
Mobil's
5 serviceskridt
omkring
Deres vogn.



ØKONOMI SERVICE

BSA SUNBEAM

To-cylindret fire-takt motor, fire-trins gearkasse — smidig, overlegen, lydsvag.

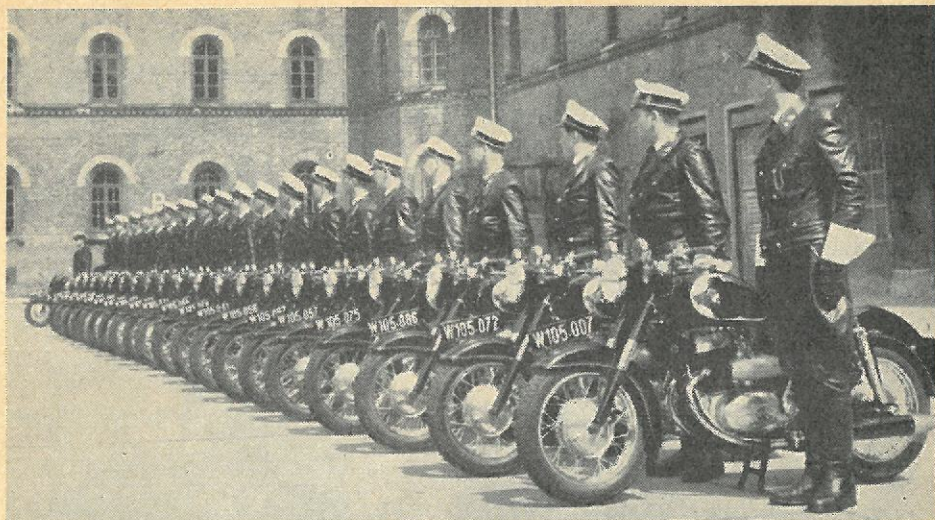


KR. 4372,-
INCL. OMSÆTNINGSAFGIFT

Forskellen ser man bedst på landevejen

hvor BSA Sunbeam ufortrødent holder sin hastighed i modvind, hvor BSA Sunbeam tager bakkerne på den mest overlegne måde, hvor BSA Sunbeam viser en kurvestabilitet, man ikke har set før, men også i tæt trafik kan Sunbeam det, de andre ikke kan: Den kan gå fuldkommen jævn og rykfri »skridtgang« uden filen på koblingen. Postuler kan man så let fremsætte, men her er de notoriske kendsgerninger: Den har de bedste bremses, det laveste benzinforbrug og den bedste accelerationsevne. Prøv den og sammenlign den med hvad som helst - den er og bliver den bedste scooter.

Importør: H. V. Hansen, Motors & Cycles A-S, Gl. Kongevej 127-131, Kbh. V, HI 1860



FÆRDSELSPOLITIET I WIEN KØRER PUCH 250

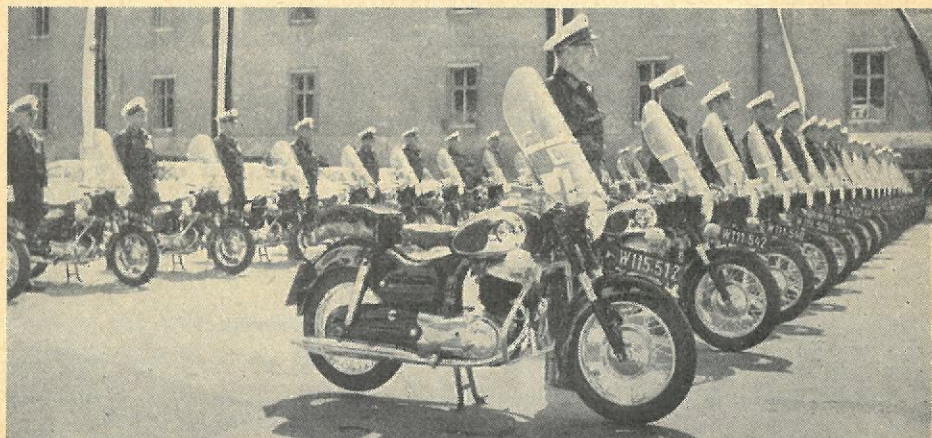
fordi den smidige og overlegne motor løser alle opgaver i tæt trafik, hvor accelerations-
evne og styrefølsomhed er hovedkrav.



— den dobbeltstemplede
med det store kraftoverkud

DET ØSTRIGSKE GENDARMERI'S LANDEVEJSPATROLJER KØRER PUCH 250

fordi denne maskine er helt overlegen på de stejleste alpeveje og på den åbne landevej.



IMPORTØR: O. E. Andersen, Landgreven 4, København Ø.

Forsiden

Vinderne af det internationale Semperit-Rallye Gerhard Greil/Lorenzi Sieger i deres DKW Junior i den afsluttende bjergprøve.



15. ÅRG.

15. August 1961

NR. 8

Ekspedition:

Kongelysvej 14, Gentofte.
Tlf. Gentofte 8200*
Postgiro 68833

Ansvarshavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 20,00
Løssalgpris kr. 2,00

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 24,00

Eftertryk af bladets artikler og gengivelse af illustrationer må ikke finde sted uden tilladelse.

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Redaktionelle strøttanker ...	467
Hastighedsbegrænsning rent logisk betragtet	470
Gearing og tophastighed ...	478
Skoda Octavia (prøvekursel) ..	488
6° før top	496
Vil den bryde traditions- muren	499
Manet (prøvekursel)	500
Siden sidst	507
Orienteringsløb (7)	514
Hvorfor får vi ikke dobbelt bremsesystem?	518
Fra bane og vej	524
Løbskalender	528

REDAKTIONELLE STRØTTANKER

Undertiden må man spekulere på, hvad der egentlig kan være årsag til, at en mand, der har tilbragt 12 år med at gå i skole og syv år med at studere, ikke har været i stand til eller ikke har fundet det umagen værd at sætte sig ind i færdselsreglerne. Jeg tænker her på de maledede striber på kørebanen, der kan være til uvurderlig hjælp for trafikanterne, hvis man blot ved, hvad de betyder, og hvis man retter sig efter dem.

I umiddelbar nærhed af min bopæl er der en afmærkning — et såkaldt flækket sildeben — der med sine skrå streger skal tvinge trafikken udenom til højre, men det vil være en rekordfin dag, hvis en af 50 bilister efterkommer denne opfordring, der så afgjort er i deres egen interesse, for kører man blot højre om afmærkningen, vil man have den fornødne oversigt over de trafikale forhold på stedet, hvor to veje løber sammen i en spids vinkel. Kører man derimod frisk hen over stregerne, har man meget store chancer for at køre sammen med en modgående vogn eller at blive påkørt af en bagfra kommende vogn. Jeg skal ved lejlighed bringe en lille reportage om det pågældende sted.

Den kraftige, punkterede linie ved udkørsel fra en mindre til en større eller en mere trafikeret vej overholdes heller ikke. Jeg har to gange været ude for, at trafikanter kom farende ud fra sådanne sideveje uden mindste hensyn til striberne, der dog skal forklare, at man nu skal helt ned i hastighed, for nu kører man ud på en mere trafikeret vej, og skulle der sket sammenstød, så står man faktisk med hele ansvaret. I begge tilfælde forklarede jeg de noget chokerede

bilister, at de faktisk kørte lidt hasarderet, idet jeg henviste til afstribningen, og i begge tilfælde viste det sig, at de overhovedet ikke anede, at striberne betød noget som helst, skønt de er ment som en advarsel for den ikke stedkendte.

I et kryds er der malet en massiv linie som stopstreg for færdslen på den ene af vejene, og dette signal respekteres gennemgående, men man skal aldrig være for sikker. Et motorbud bragede ud over en sådan streg efter at have sat hastigheden ned på en måde, så andre trafikanter uvægerligt måtte tro, at han ville stoppe. Efter en voldsom slalomkørsel stoppede han sin maskine, gik hen til den sagesløse bilist, der ved en hård opbremsning havde undgået en påkørsel, og spurgte om vigepligten ikke var gældende for »folk i luksusvogn«. Bilisten forklarede ham meget for høfligt, at selvom den aggressive unge mand kom fra hans højre side, så var det altså samme unge mand, der skulle holde tilbage for den øvrige trafik, fordi han lige foran sig havde en klar og tydelig udelt stribe. »Ja, den skal s'gu' kun bruges, når en stridser regulerer i krydset, dit dumme svin«, var det smukke svar, der viste, at hans kørekort burde inddrages med øjeblikkeligt varsel, rent bortset fra, at han skulle have haft et lag tæsk på grund af sin opførsel, men den slags er jo fredet i klasse A.

Under en periode med 80 km hastighedsbegrænsning på almindelige landeveje kunne man se et mærkeligt tilfælde, idet to unge mennesker på en motoreykle kørte fuldt korrekt og ordentligt, men antagelig med en hastighed på 90 km/t. En betjent på motoreykle optog forfølgelsen, og han overtrådte to fuldt optrukne midterstriber tre gange, inden han forsvandt —

Men det var det indledende spørgsmål, det ville være interessant at få besvaret: Hvordan kan ellers velbegavede mennesker simpelthen lade være med at sætte sig ind i færdselsloven, og er det en slags storhedsvanvid, der får dem til at negligere de mest almindelige regler ud fra den betragtning, at den slags er til for den store hob, men ikke for dem?

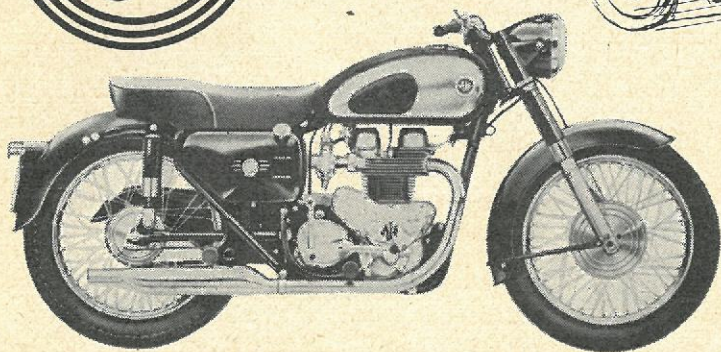
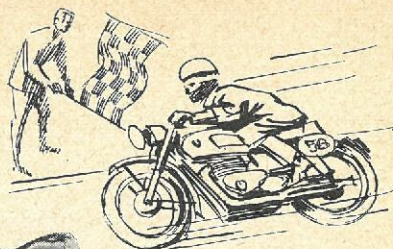
Et meget stort klientel af lovovertrædere, der bliver noteret af politiet, aner faktisk ikke, hvad de har gjort forkert, fordi de ikke kender loven, og i langt de fleste af den slags tilfælde er det helt sikkert, at det er en trafikant, der har haft kørekort i mange år, men han har blot ikke sat sig ind i de nye regler. Den noget krakilske herre, der hævder, at han har kørt uden fejl eller skader i 20 år, påstår gerne i samme åndedræt, at der ikke stod noget om striber på vejen i den terribog, han brugte til køreproven.

Tænk hvis man i de forskellige fag og gerninger nægtede at godkende en udvikling og afstod fra at tage nye hjælpemidler i brug. Hvordan ville byggeomkostningerne ligge, hvis man stadig gravede grunden ud med skovl og spade og bar materialer op til fjerde sals højde. Tænk hvis lægerne nægtede at anerkende penicilin, eller hvis autoteknikere holdt sig til de gode, gamle mekaniske bremsere.

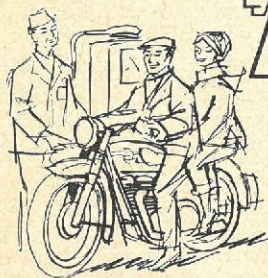
Svaret på spørgsmålet er sikkert at finde dels i den ganske almindelige slendrian, der er kommet ind i hele samfundet på grund af overbeskæftigelse, økonomisk velstand og iøvrigt usikkerhed på alle andre punkter, dels i en mærkelig følelse af, at har man først fået et kørekort, så kan det ikke tages fra en, medmindre man kan opvise en alvorligt »spritpromille« eller kører groft uforsvarligt som f. eks. overhaling i tredje position på en uoverskuelig bakketop. Men det er jo faktisk muligt at inddrage de motorkørende førerbeviser, hvis det viser sig, at de ikke kender færdselsloven, og man kan forlange en ny køreprøve.

Selvfølgelig er det en meget grov streg at overhale i tredje position ved en uoverskuelig bakketop, og det er et spørgsmål, om tilfældet i det hele taget har maget det så, at to så topmålte idioter har været på samme sted på samme tid. Men er det i grunden ikke også grov uforsvarlig kørsel, når en trafikant uden videre tilsidesætter en trafikregel, hvis overholdelse forudsættes af andre trafikanter. Man venter ikke at finde en modgående vogn i sin vognbane

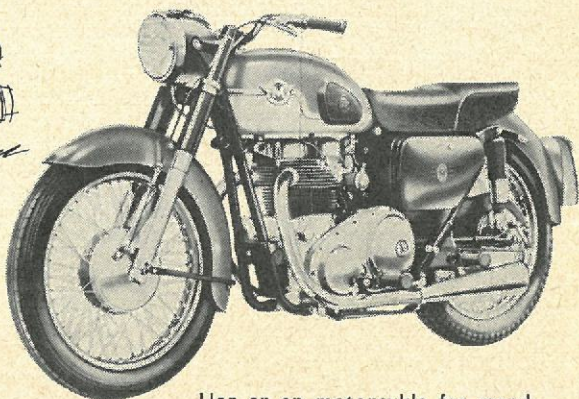
Blad venligst om til side 528



Der er fart over feltet. Den kraftige 650 cc. Twin-motor har en forrygende acceleration og topfarten ligger omkring de 170 km/t. — 650 cc. Twin med fjedrende bagstel, 1961 - modellen kun **Kr. 6.122,-**



MATCHLESS



Her er en motorcykle for mand-folk, til en chokerende lav pris. Kun

Kr. 6.122,-

for en splinterny 650 cc. Twin. Topfart ca. 170 km/t. — Svingarmsbagstel. Med motorcykle mener man

MATCHLESS





Hastighedsbegrænsning

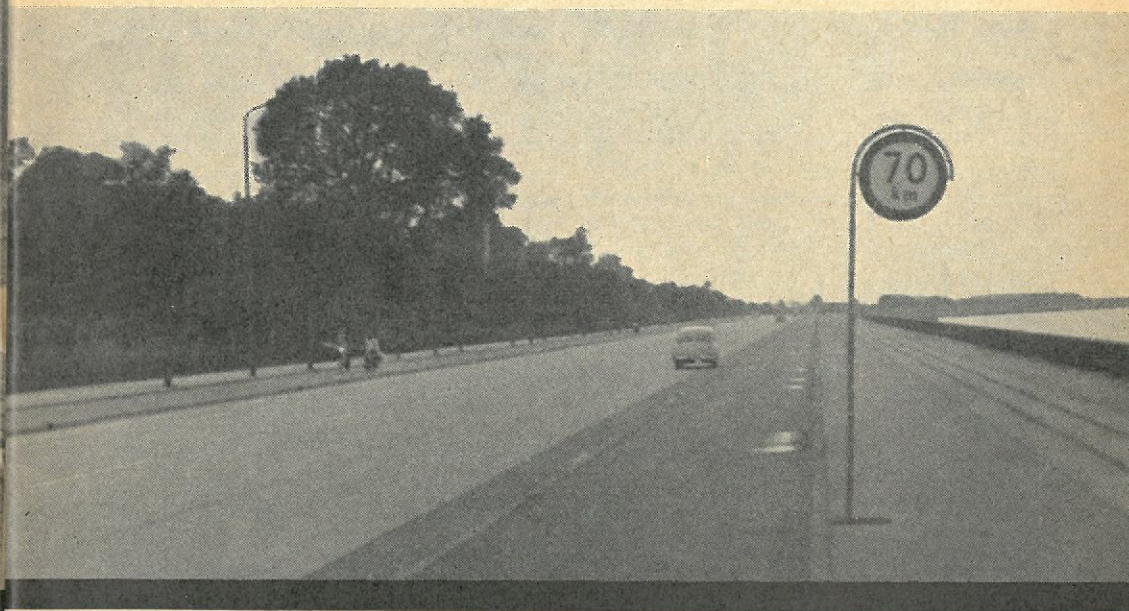
Mange skandinaver sætter hvert år kursen mod syd i ferietiden, og på deres vej gennem Europa underkastes de lokale hastighedsbestemmelser uden måske at lægge særligt mærke til forholdene i udlandet. Vi har derimod foretaget en speciel studietur for at studere udformning og virkning af hastighedsbegrænsningerne, hvilket har givet det ikke helt overraskende resultat, at der snarest bør gøres noget meget omfattende og alvorligt på dansk område, hvis vi ikke skal risikere et stigende antal ulykker udelukkende som følge af en misforstået regulering af færdslen gennem uensartet og til tider helt misforstået begrænsning af hastigheden.

Lad os betragte problemet rent logisk og helt fra bunden: Såvel det enkelte individ som samfundet i sin helhed må have interesse i at undgå ulykker og uheld, der medfører meningsløse dødsfald med sorg og savn for mange familier, invaliditet og ma-

teriel skade. Der kan derfor ikke være tvivl om, at alle rimelige midler må tages i anvendelse for at forhindre disse ulykker, men motorkørsel og trafik er en så kompliceret historie, at der kræves omfattende undersøgelser, studier og fagkundskab, hvis man skal være sikker på, at midlerne virkelig er et skridt på vej mod målet.

Betrakter man køretøjernes hastighed, kan ubefæstede sjæle let komme til det resultat, at så længe noget bevæger sig, er der chance for en kollision med andre faststående eller bevægelige genstande, og jo hurtigere der

Til venstre er forståelig hastighedsregulering på en smal, italiensk vej med stærk trafik — en lastvogn og en bus kan ikke komme forbi hinanden i svingene, og der er mange busser, lastvogne og sving. Her under ses en dansk hastighedsregulering på 70 km/t: Ingen sideveje fra højre, fire vognbaner, cyklesti og meget bred fortov, men kun ringe trafik om hverdagen. Samme hastighedsgrænse finder man på to- og tresporede, stærkt trafikerede veje med tilstedende sideveje.



rent logisk betragtet

køres, des mindre chance vil den kørende have for at styre udenom forhindringer, fordi chaufførens reaktionstid og reaktionsevne er uafhængig af kørehastigheden. Tilmed er det en almindelig opfattelse, at man kommer langt værre af sted, hvis uheldet sker, medens ulykkeskøretøjet kører 100 km/t imod en hastighed på f.eks. 50 km/t. Ud fra betragtninger af denne art er der overalt i Danmark opstået hastighedsbegrænsninger administreret af de lokale politimyndigheder, hvilket naturligvis har medført en højst uensartet og uhensigtsmæssig administration af et middel, der kunne have været til gavn for trafikanterne gennem en formindskelse af ulykkernes tal.

Når det overlades til den lokale politimester at administrere hastighedsbegrænsningen indenfor sit distrikt, vil det sige, at man overlader et vitalt færdselsproblem til en på området ukyndig mand, og til en mand, der nok er interesseret i at nedsætte ulykkerne i sit område, men som ikke ser på problemet i sin helhed. I virkeligheden ville det være lige så topmål fjollet at lade hver enkelt politimester udfærdige specielle færdselsregler for sit distrikt. Dette være ikke sagt eller skrevet for at sige et ondt ord om vore politimestre, men når alt kommer til alt, så er det mennesker med en uddannelse af en art, der intet har med dette emne at gøre. En politimester skal have juridisk indsigt på et meget bredt område, for han skal vide, hvornår andejagten går ind, han skal vide, hvor hans beføjelser begynder og op-hører ved husspektakler og andre former for »privatliv«, han skal kende bevarterloven, han har en mængde gøremål i forbindelse med omrejsende cirkus og forlystelsesparker, færdselsloven kommer ind under hans domæne, og endelig har han en lang række administrative pligter. Når det så til-lige forlanges af ham, at han skal være helt og holdent hjemme i noget så indviklet som færdsels dynamik, trafikkapaciteter, køre-teknik og alt det, som højt uddannede ingeniører kæmper med rundt om i verden, så er man gået for vidt i sine krav. Man kan ikke berejde den lokale politimester, at han ved direktiver om hastighedsbegrænsning

blot går ud for at plante nogle skilte med 50 km udenfor sin by, ved den mindste sammenhobning af husmandssteder og i det hele taget overalt, hvor der kan være den mindste chance for uheld, hvadenten disse skyldes hastighed, oversigtsforhold eller simpelthen nogle gentagne tilfælde. For ham er det blot vigtigt at holde ulykker og uheld fra døren, fordi den slags betyder arbejde og belastning af hans mandskab.

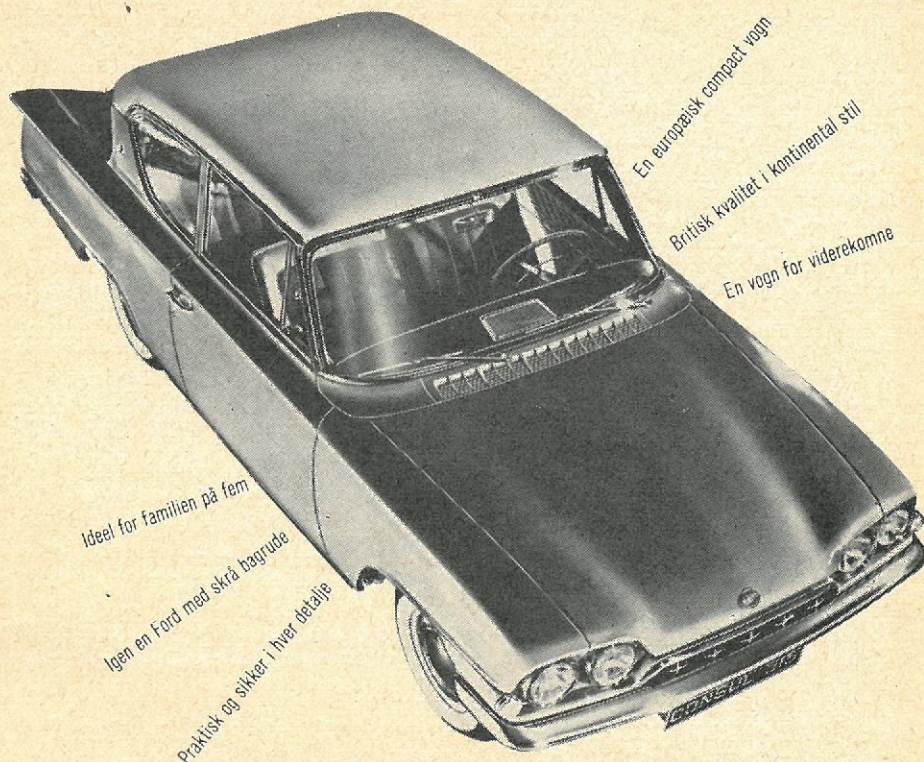
Resultatet er derfor blevet, at man ved kørsel gennem landet fra det ene politidistrikt til det andet kommer ud for en skov af skilte, der begrænser hastigheden efter et yderst ulogisk mønster. Meget ofte vil man overhovedet ikke kunne finde nogen anledning til hastighedsbegrænsningen, og når man derfor tager spørgsmålet lidt mindre højtideligt ved det næste skilt, så viser det sig måske, at dettes anbringelse i højeste grad har været velmotiveret.

De mange hastighedsbegrænsninger har givet en sammenhobning af køretøjer ved stigende trafikintensitet, fordi det er ganske udelukket, at samtlige trafikanter ved mødet med et hastighedsbegrænsende skilt påbegynder nedsættelsen af hastigheden på nøjagtig samme sted med en derefter følgende ensartet retardation. Ved selvsyn kan man konstatere, at f.eks. fem køretøjer med forskellig indbyrdes afstand og med forskellig hastighed går ind på en strækning med hastighedsbegrænsning, men inden de forlader området, ligger de i tæt formation ofte med utilstrækkelig sikkerhedsafstand mellem de enkelte køretøjer. Derefter sker der meget ofte det, at alle vil overhale alle, med undtagelse af den forreste vogn, der for alt i verden vil forhindre at blive overhalet, og så opstår en af de dødsensfarlige situationer.

Man er efterhånden kommet til klarhed over, at det frem for alt gælder om at holde trafikken flydende med en nogenlunde ensartet hastighed, og efter denne retningslinie arbejder man i det sydlige udland.

I Tyskland er der generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i alle byer, men det vil ikke sige, at færdselspolitiet lurer på syndere, der kører 55 km/t. Trafikken foregår ganske normalt, men man ser kun meget

- igen en **FORD** i særklasse

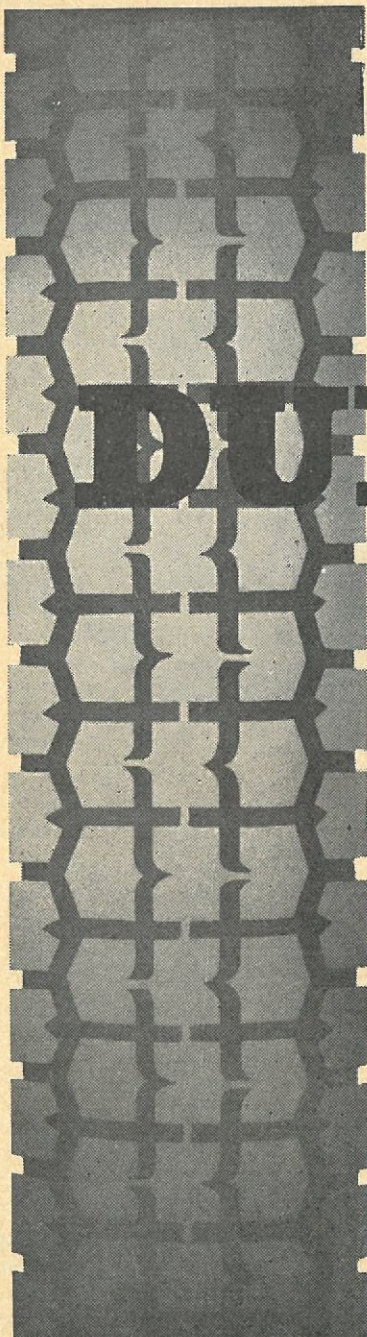


Se her, hvad den ny
CONSUL 315 byder
Dem af ekstra udstyr,
teknik, sikkerhed og
komfort:

- Skivebremsen på forhjulene
- Dobbelte forlygter
- Dobbelte baglygter
- Elektriske vindspejlsviskere med variabel hastighed og dobbelte viskerblade
- Vindspejlsvaskere med dobbelte dyser
- 2-tonet horn
- Sikkerhedspolstret instrumentpanel
- Sikkerhedspolstrede dobbelthængslede solskærme
- Højeffektivt varme-, defroster- og friskluftanlæg
- Indstillelige kontur-forsæder
- Vinyl loftsbeklædning og tofarvet indtræk i vaskbare materialer
- Ventilationsruder ved bagsædet
- Cigaretænder
- Allæseligt handskerum
- Sikkerhedspolstret pakkehyld under instrumentbrættet i hele vognens bredde
- Dørhåndtag sikkerhedsindbygget i armlæn
- Kæmpe-bagagerum med reservehjul lodret placeret i bagskærmen
- Fin plads til familien på fem
- Kraftfuld overkvadratisk 1340 cm³ motor, 56,5 HK
- Sportspræget gearskift - med fire fremadgående gear
- Leveres 2-dørs eller 4-dørs

-den ny

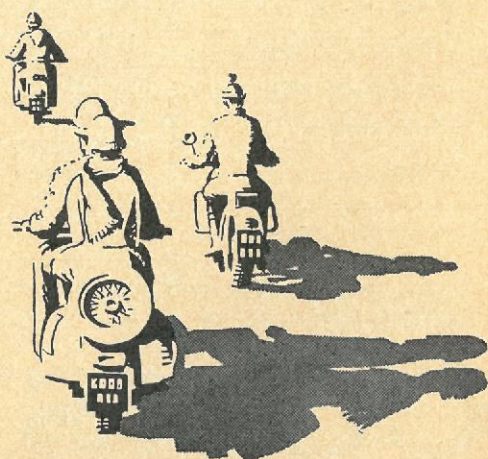
CONSUL 315



**Det bedste
De kan vælge
til Deres følge**

DUNLOP

**Scooter og
Motorcykledæk**



sjældent den hysteriske herre, der på grund af irritation over forankørende, langsommelige trafikanter accelererer op til 80 km/t gennem en befærdet gade, for det kan være ensbetydende med, at han vil få ørerne alvorligt i maskinen. På de åbne landeveje møder man ikke hastighedsbegrænsninger på den måde, vi kender dem her i landet, men på stærkt trafikerede, forholdsvis smalle veje benytter man sig hellere af forbud mod overhaling undertiden dog i forbindelse med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t øjensynligt ud fra den psykologiske betragtning, at er maksimalgrænsen sat til 80 km/t, så vil de fleste køre med denne hastighed, og så er trafikstrømmen flydende og ensartet. På motorvejen mellem Hannover og den sydgående autobane er der en del vejskæringer, der alle reguleres med trafiksignaler, og her advares man om det kommende signal samtidig med, at hastigheden begrænses til 80 km/t, dernæst møder man skiltet med 60 km, og tæt foran trafiksignalet er begrænsningen 40 km/t. På den måde falder trafikken nogenlunde ensartet til ro, og man forhindrer overhaling i sidste øjeblik »for at komme i første række til grønt lys« — systemet virker fortræffeligt.

På strækningen mellem Frankfurt og Stuttgart er der altid en meget intens trafik, og tidligere var ulykkesprocenten ubehagelig stor. I de senre år har der været hastighedsbegrænsning på 100 km/t, og den overholdes. Resultatet er blevet en jævn trafikstrøm, men navnlig om søndagen kan der blive tale om en meget monoton kørsel med mange personvogne i en tæt stime, og dette sløver agtpågivenheden på en sådan måde, at en opbremsning kan medføre massesammenstød med et helt utroligt antal implicerede, fordi den ene kører op i den anden på en helt farceagtig måde. Det går rent økonomisk altid ud over den sidste, der slipper for at få buler i bagenden, fordi der ikke er en bagvedkørende vogn. Den tyske lov siger nemlig, at man skal holde tilstrækkelig sikkerhedsafstand, og da hele rækken vil påstå, at sikkerhedsafstanden var i orden, men den bagvedkørende vogn skubbede bare køretøjet frem således, at en kollision med den

forankørende var uundgåelig, så bliver alt dette et rent forsikrings spørgsmål, men den sidste mand, der ikke kan lade sorteper gå videre, får ikke en øre fra sit forsikrings-selskab.

Under sådanne massesammenstød og ved overhaling af lastvogne i hverdagens trafik er det ofte sket, at køretøjer er kommet over i de nordgående vognbaner, og de to hold vognbaner er nu blevet adskilt af et meget solidt autoværn suppleret med et kraftigt sikkerhedshegn. Strækningen er dog stadig et problembar, for det er galt uden hastighedsbegrænsning, men det er også galt selv med en så human begrænsning som 100 km/t, fordi det bliver en monoton korteggekørsel med stor trafikthed, og man er klar over, at den eneste løsning på problemet er tre vognbaner i hver retning og fri hastighed.

Ser vi på Schweiz, finder vi en absolut ensartet administration af hastighedsbegrænsningerne, og også her har man beskæftiget sig med problemet som en helhed. I mange mindre byer er gennemkørslen yderst vanskelig, fordi en ganske smal gade kroger og kringler sig mellem husene. Foran en sådan gennemkørsel finder man et 60 km skilt, skønt det er umuligt at opretholde denne hastighed — ofte må man helt ned på skridtgang af hensyn til trafikken. Skiltet skal kun betyde en advarsel på den måde, at her er det absolut nødvendigt at sætte hastigheden ned, og vis man i en sen natteime regner med trafiktomme gader, så skal man alligevel ikke prøve at køre mere end 60 km/t, for det kan simpelthen ikke lade sig gøre.

Typisk for den schweiziske hastighedsbegrænsning er begrænsningens ophævelse i samme øjeblik, det er muligt. Allerede på en bys tæt trafikerede udfaldsveje med tæt bebyggelse, benzinstationer og erhvervsvirksomheder på begge sider gives der fri hastighed for at undgå sammenhobning af køretøjer. Dette giver beboerne bedre chance for at komme over på den anden side af vejen, og det gør dem mere agtpågivende. I Schweiz møder man også en sådan opfindsomhed, at man på visse strækninger, hvor man har fundet det nødvendigt, har indført en hastighedsbegrænsning på 80 km/t

— disse begrænsninger svarer nogenlunde til vor 60 km/t-bestemmelse, hvilket giver den forskel, at bestemmelsen overholdes i Schweiz, medens den ikke længere overholdes her i landet, og i praksis betyder det, at man i Schweiz undgår ulykkerne, medens de i Danmark er kommet i anden juridisk belysning.

I Østrig er der ikke skilte med hastighedsbegrænsning bortset fra ganske få undtagelser, men der er generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t i alle byområder. I Italien finder man ofte skilte med hastighedsbegrænsning, men det er som i Schweiz næsten altid umuligt at køre med den hastighed, skiltet angiver som maksimalgrænse. I mange små byer kan to vogne kun passere hinanden med stor forsigtighed, skønt man er helt inde ved husmurene, da der ikke findes fortove. Tilmed går fodgængerne ganske skødesløst, så skønt hastigheden er begrænset til 50 km/t, skal man være heldig for at køre 30 km/t. På enkelte steder finder man mindre forståelige skilte, som ingen drømmer om at respektere, og ingen drømmer om at skride ind overfor lovovertræderne.

En lille detalje ved hastighedsbegrænsningerne i Sydeuropa er værd at bemærke. Når der er vejarbejde på en vej, må man ofte opsætte skilte med fartgrænse, og disse skiltes tilstedeværelse bestemmes af to faktorer nemlig vejbanens beskaffenhed og arbejderens sikkerhed. Hvis der ikke er noget i vejen med selve kørebanen i den ene af to vognbaner, så er det naturligt, at man så længe arbejdet foregår begrænser hastigheden, fordi vejarbejder under deres dont tit må færdes på den brughare vognbane, men når arbejdet hviler om søndagen inddrages hastighedsbegrænsningen på den måde, at sækkelærred sættes for skiltet med hastighedsbegrænsning. Dette til sammenligning med f.eks. Ringvejen uden om København, hvor man tilføjer endnu en vognbane, og skønt der ikke foregår noget arbejde på den oprindelige vej er hastigheden ugen rundt begrænset til 50 km/t. Dette beviser, at man her i landet overhovedet ikke har tænkt problemet til bunds. Man sætter blot nogle

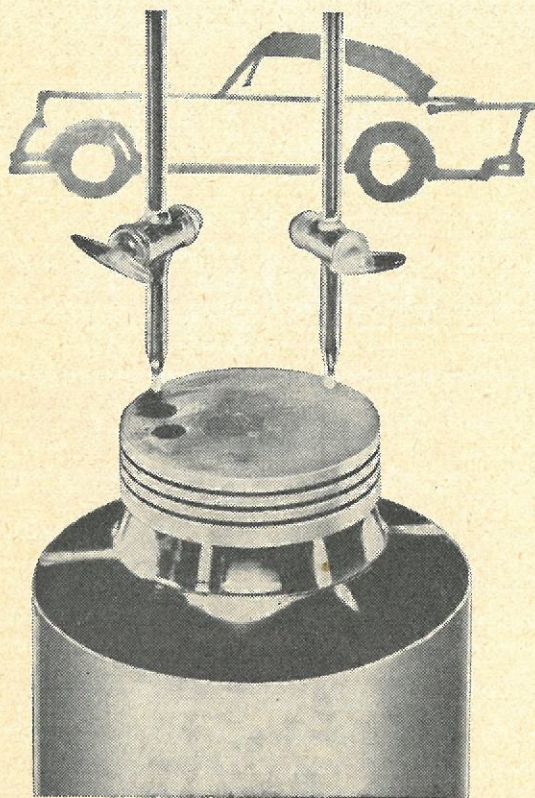
skilte op i den evige stræben efter at gøre alle borgere til skyldbevidste lovovertrædere, men at der skulle ligge noget alvorligt ønske om at nedsætte ulykkernes antal bag disse hastighedsbegrænsninger, nægter vi at tro, for hele situationen er ved at udvikle sig i stik modsat retning.

Det fortvivlende er imidlertid, at bestemmelserne om hastighedsbegrænsning hviler på et rent politisk grundlag, og det er en fastslået kendsgerning, at ingen politiker nogensinde vil indrømme at han har taget fejl, eller at han har været med til at bestemme i en sag, der viste sig at være forkert, så hvordan man nogensinde skal få forholdene ændret på en sådan måde, at en fornuftig anvendelse af hastighedsgrænser skal blive et våben i kampen mod færdselsulykkerne er umuligt at sige. Man kan kun fastslå, at hastighedsbegrænsninger her i landet er blevet administreret så elendigt, at man meget vel forstår, at de ikke mere respekteres fuldt ud, og derfor har man sine steder et færdselsmæssigt anarki, medens man andre steder og til andre tider kun opnår at stikke en kæp i trafikens naturlige rytme til glæde og gavn for ingen, men til fare for alle.

Ulykkerne kan man ikke forhindre blot ved at indføre hastighedsgrænser, selv hvor disse administreres med fornuft, men ulykkernes antal kan nedsættes ved hjælp af motorveje og nedsat trafikthæthed på grund af hurtigere kørsel. Man må derfor forgæves søge efter passende ord, når man slet og ret må konstatere, at den ophøjede stat gennem mange år simpelthen har konfiskeret de midler, som de motorkørende har indbetalt til vejformål, og i stedet har man blot givet dem en skov af skilte opsat af dilettanter. I hvor høj grad sidstnævnte betegnelse dækker fremgår af en lille samtale mellem en politimand, der havde opsat hastighedsbegrænsende skilte på en lokal strækning, og en bekendt. Sidstnævnte mente at 50 km/t på den pågældende strækning var latterlig lav (vi kender ikke strækningen, da vi med stor selvbeherskelse ikke blandede os i samtalen), men politimanden hævdede, at man skulle se sagen på den måde, at der var tale

Blad venligst om til side 486

**NY ASKEFRI SHELL MULTIGRADE
NEDSÆTTER KRAFTTABET
I DERES BILMOTOR MED OP TIL 50 %**



I enhver motor opstår der efterhånden, som tiden går, en vis træghed. En meget hyppig årsag til denne ulempe fremgår umiddelbart af illustrationen i denne annonce, hvor De ser en laboratorieprøve udført på et opvarmet stempel.

TIL VENSTRE på illustrationen ser De, hvordan en almindelig motorolie reagerer på den forbrænding, enhver motorolie uundgåeligt udsættes for i et forbrændingskammer. Forbrændingsresterne sætter sig på tændrør, stempler og cylindervægge og bevirker krafttab samt forøger motorens krav til benzinens oktantal.

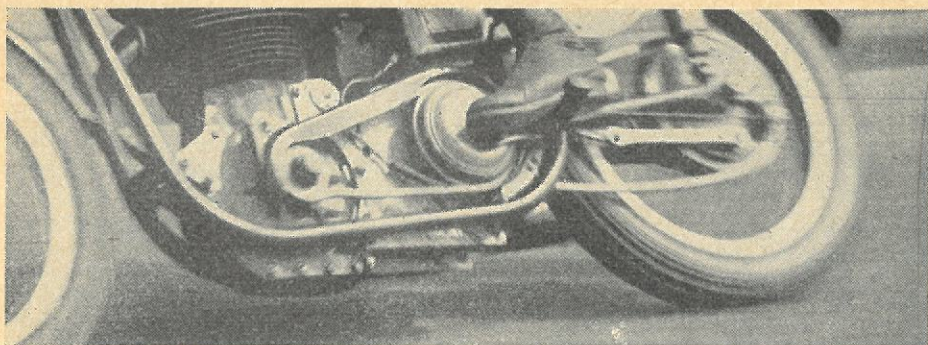
TIL HØJRE er samme prøve foretaget på samme stempel og ved samme temperatur men med ny askefri Shell Multigrade, der forbrænder uden askeaflejringer. Det er grunden til, at motorer smurt med ny askefri Shell Multigrade får fuld udnyttelse af hestekræfterne - selv efter tusinder af kørselstimer.

Forlang Shell Multigrade hos Deres forhandler. Hvis De er interesseret, er De velkommen til at få forsøget demonstreret.



A/S DANSK SHELL
Kampmannsg. 2
København V
Telf. MI 5340

Shell Multigrade



Gearing og tophastighed

Der er øjeblikke, hvor man føler, at man har levet forgæves, men det skyldes sikkert ens naive barnetro på, at alt, hvad man skriver og lader trykke, bliver læst med den største grundighed, eftertænkt og derefter husket til evig tid. I nøgterne stunder må man erkende, at meget af det sikkert overhovedet slet ikke bliver læst, men i stedet for at henfalde til fortvivelse over denne umodenhed og mangel på interesse for at indsuge kulturelle og tekniske visdomsord vil vi klare op i et bredt grin og skrive det en gang til på en anden måde.

Sagen er nemlig den, at visse personer ikke kan få en BSA Road Rocket til at køre hurtigt nok. Den ene er en civil læser af dette blad, der har klaget sin nød til importøren, fordi hans kun 4000 km gamle Road Rocket ikke vil gå mere end 160 km/t. De andre er færdselspolitiets folk, der ikke kan få deres maskiner til at gå hurtigt nok. En betjent klagede sin nød på dette punkt, idet han tilføjede »og den er endda gearet ned«. Nu skal man jo være forsigtig med at give en uniformeret betjent et lag tæsk på grund af en sådan tek-

nisk uvidenhed, navnlig når han sandsynligvis er meget stærkere end en selv, men mon ikke vi skulle prøve at få lidt klarhed over problemet.

Når en almindelig motorcyklist påstår, at det er hans hobby og lidenskab at køre med hastigheder over 160 km/t, omend dette foregår på udprægede motorveje, så vil vi helst afstå fra at kommentere tilfældet, men blot fastslå, at nævnte hastighed er rigelig både til de civiles og til de uniformeredes evner, reaktionstid og reaktionsevne. Nogle betjente kører storartet, andre skulle ifølge deres præstationer degraderes til fodfolket omgående, men det kommer ikke os ved.

Ud fra en motorcykles maksimaleffekt kan man nogenlunde udregne, hvor hurtigt

Øverst til højre ses hestekraftkurve og køremodstandskurve for en maskine med normal undergearing. På kurvebladet i midten har man gearet maskinen op til neutral gearing, hvilket vil kunne give den største tophastighed i vindstille, medens accelerationsevnen er blevet forringet. På det nederste kurveblad har man foretaget en nedgearing, hvilket har forøget accelerationsevnen, men nedsat tophastigheden.

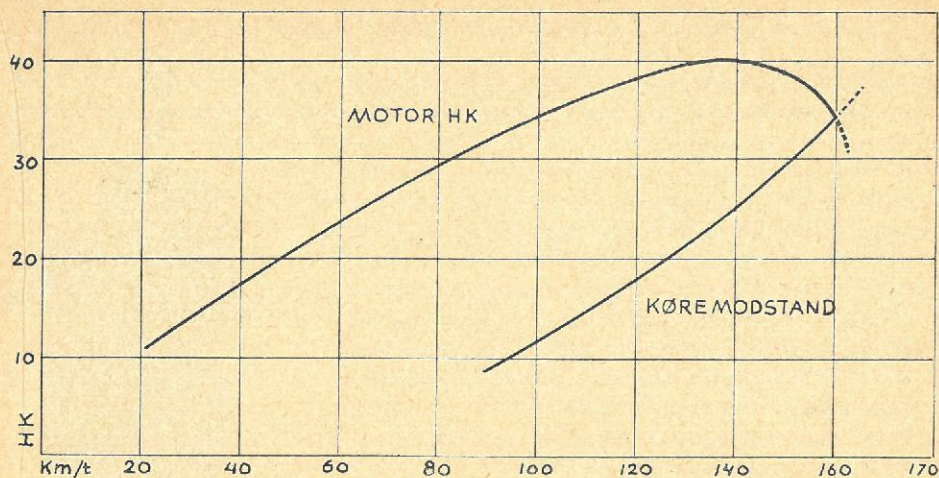


Fig. 1

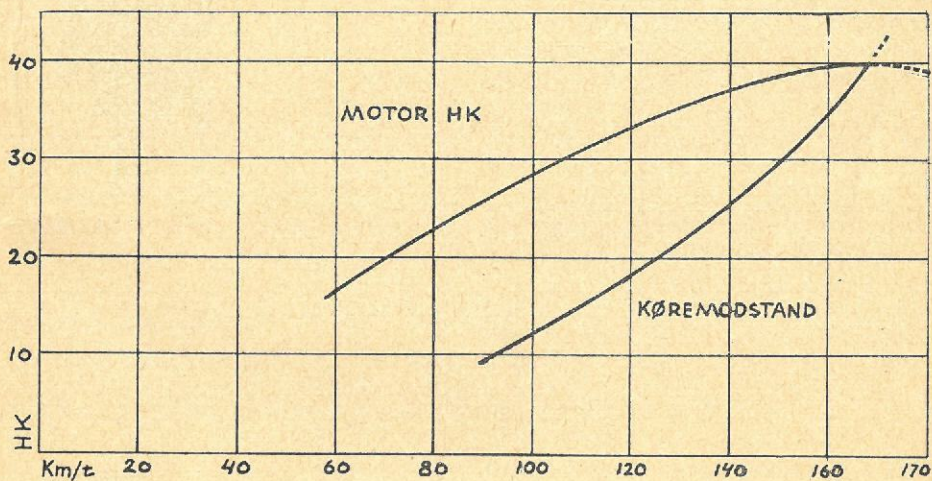


Fig. 2

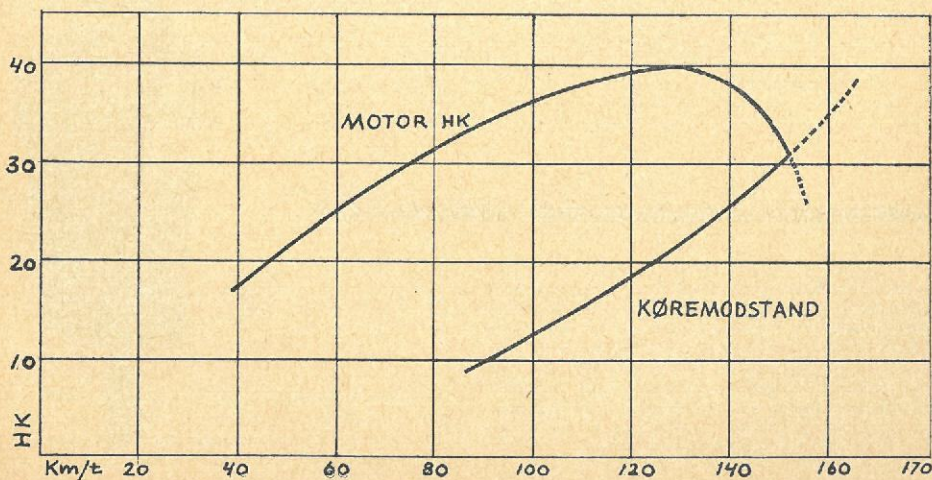
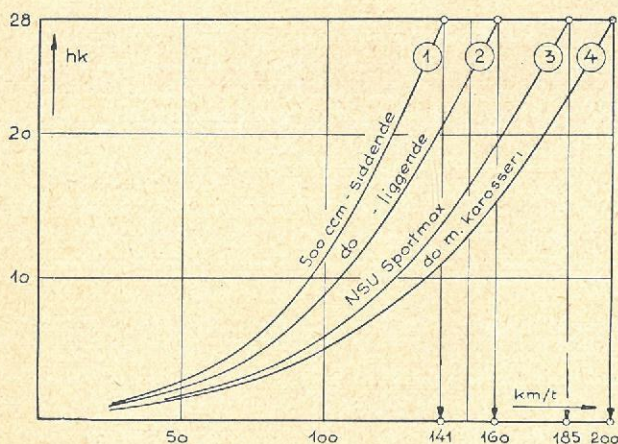


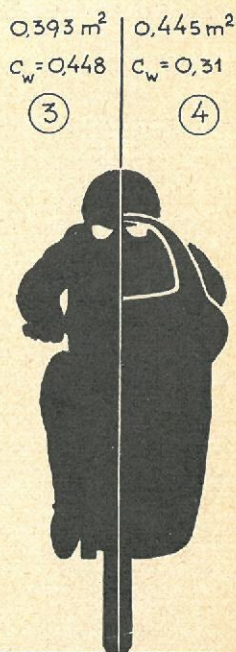
Fig. 3

den kan køre — eller rettere sagt: Hvor hurtigt den kan komme til at køre med den dertil rigtige gearing. En motorecykle med 42 hk vil kunne komme til at køre omkring 170 km/t i tophastighed, men man kan også uden at røre ved motoren bringe tophastigheden ned til f. eks. 110 km/t ved at geare den ned. På en anden maskine kan man måske sætte tophastigheden 10 km/t op ved en opgearing.

Men hvad er tophastighed? Det er hastigheden målt over en given strækning ved hjælp af et stopur efter maksimalt to kilometers tilløb på flad vej. Kørslen foretages i begge retninger, og de to resultater lægges sammen og divideres med to for at få gennemsnittet. Det er den formel, de fleste prøvekørere retter sig efter, idet man for store maskiner ofte opgiver tophastigheden for almindelig siddende stilling og for lig-



Nogle eksemplarer på frontarealets og luftmodstandskoefficientens indflydelse på køremodstandskurven og dermed på tophastigheden. Sammenligningen sker på grundlag af en ældre 500 ccm motorecykle på 28 hk, der køres i oprejst (1) og liggende stilling (2) samt en NSU Sportsmax ligeledes på 28 hk uden strømlinebeklædning (3) og med strømlinebeklædning (4). De tilsvarende køremodstandskurver ses på ovenstående kurveblad, på hvilket den opnåelige tophastighed kan aflæses.



gende stilling. Ifølge den tyske DIN formel foretages målingen på samme måde, men der skal være to personer i oprejst stilling på maskinen. Italienerne regner derimod tophastigheden for alt det, maskinen kan piskes op til, uden at motoren springer i luften, og de fleste tager det ikke så nøje, at målingen foregår i medvind eller lidt ned ad bakke.

Om den ovenfor nævnte civile motorcyklist har foretaget sin måling korrekt, kan vi ikke sige, og om han har trimmet sin maskine på det omhyggeligste og mest nøjagtige, kan vi heller ikke sige, men det er i hvert tilfælde en forudsætning for at få tophastigheden frem — lad os blot henvise til den lille detalje med kontakterne omtalt i sidste nummer.

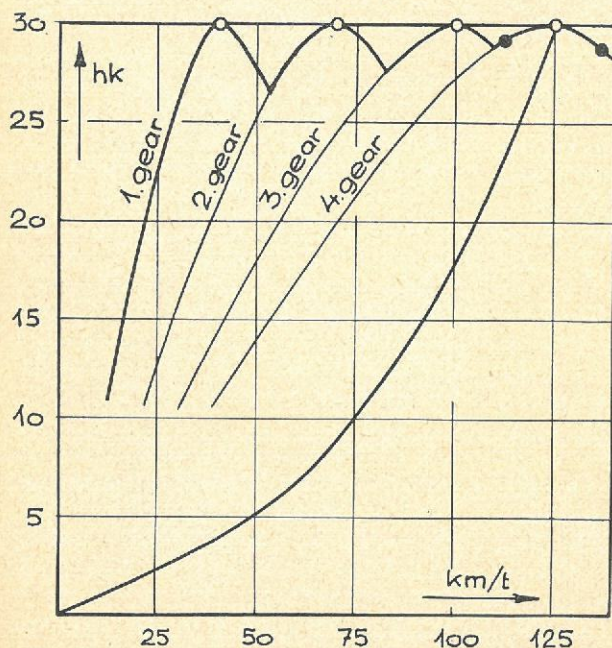
Så kommer spørgsmålet om gearing. De fleste motorcykler og biler er fra fabrikkens hånd undergearede for at give dem god accelerationsevne, stigeevne på bjergveje og ufølsomhed overfor modvind. Når vi taler om over- eller undergearing, taler vi om et rent matematisk forhold og ikke om den

mekaniske side af sagen, der kommer til udtryk gennem et udvekslingsforhold på f. eks. 5:1, hvilket vil sige, at motorens krumtapaksel skal dreje fem fulde omdrejninger for at drive baghjulet rundt med én fuld omdrejning.

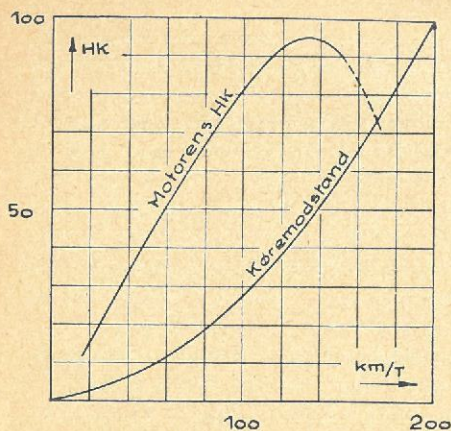
For at forstå forskellen på disse begreber må vi se lidt på, hvad hestekræfter egentlig er, og hvad de skal bruges til, og lad os holde begreberne ude fra hinanden ved at benævne dem som teoretisk over- eller undergearing og som mekanisk over- eller undergearing.

Motorens *effekt* opgives i hestekræfter ved et bestemt omdrejningstal, og det vil sige, hvor effektivt den arbejder. En hestekraft er 75 kgm pr. sekund, og en motor, der udvikler 10 hk, kan over et højseværk med den rigtige gearing løfte 750 kg en meter lodret op på et sekund. Med en anden gearing kan den løfte 75 kg 10 meter lodret op på et sekund o. s. v., idet vi for ikke at gøre sagen kompliceret ser bort fra friktionstab i højseværket, luftmodstand på den ophejsede genstand o. s. v. Vej gange

vægt er et udtryk for arbejdets omfang, og når tiden tages i betragtning, får vi et udtryk for, hvor effektivt arbejdet bliver udført.



Man kan for hvert gear indtegne en hestekraftkurve, når man kender udvekslingsforholdene, men når en tophastighed skal beregnes, trækker man altid transmissionstab fra således, at hestekraftkurven gælder for det drivende hjul. Afstanden målt vandret mellem køremodstandskurven og de viste hestekraftkurver er udtryk for maskinens accelerationsevne ved det pågældende omdrejningstal.



Når man ikke altid opnår den største tophastighed ved en neutral gearing, skyldes det, at man ikke vinder i modvind, hvad man sætter til i modvind. Hestekraftkurven kan også ende „blindt“, fordi spole, kontaktfjeder eller ventilfjeder kan begrænse omdrejningstallet til en ganske bestemt værdi, og i så tilfælde vil de to kurver slet ikke komme til at skære hinanden på normal måde. Den punkterede del af hestekraftkurven betegner omdrejningstal, som motoren af de nævnte grunde ikke kommer op på. Der vises her en alvorlig undergearing.

Hestekræfterne forsvinder altså ikke lige ud i luften, men omsættes til et arbejde, der udføres mere eller mindre hurtigt (effektivt) dikteret af den hastighed, der køres med. Hvis en motor udvikler f. eks. 40 hk maksimalt, så skal man ikke tro, at disse 40 »heste« altid kommer frem i dagens lys, for det gør de kun — og endda muligvis — når man kører for fuld gas. Samme motor udvikler måske 7 hk, når maskinen kører med 80 km/t. Hestekræfterne skal nemlig bruges til at overvinde den samlede køremodstand, der består af luftmodstand og rulningsmodstand.

Nu er det jo ofte blevet nævnt, at luftmodstanden vokser med anden potens af hastigheden, hvilket vil sige, at den er fire gange så stor ved en fordobling af hastigheden, medens frontarealet og faconen er konstante størrelser, der indgår i regnestykket for luftmodstanden. Inden vi går videre i vore betragtninger, må vi være klar over, at når et køretøj kører med konstant tophastighed, vil det sige, at der er balance i et regnskab på den måde, at den udviklede motoreffekt svarer nøjagtig til den samlede køremodstand ved den givne hastighed. Hvis motoren ved tophastighed udvikler 40

hk, så er køremodstanden udtryk for et effektbehov på 40 hk.

Da vi omsætter hestekræfterne til kilogrammeter pr. sekund, kan vi ved at kende den øjeblikkelige kørehastighed omsat fra km/t til meter pr. sekund også finde ud af det træk i kg, som maskinen præsterer, og det vil derfor også være mest praktisk, om vi kan finde den samlede køremodstand i kg. Vi vil dog lige tage et lille eksempel for at gøre det ovenstående helt klart. Lad os sige, at vi ved hjælp af 10 hk kører 90 km/t og vil finde ud af det øjeblikkelige træk i maskinen målt i kg. Vi siger da, at 10 hk er det samme som 750 kgm pr. sekund, og 90 km/t er det samme som 25 meter pr. sekund. Ved at dividere de 25 m op i de 750 kgm får vi 30 kg, og det vil sige, at havde vi en wire bundet til motorcyklens kronhoved, lod wiren gå over en trisse og bandt et lod på 30 kg i den anden ende, så ville loddet, medens det bevægede sig lodret ned, kunne trække motorcyklen frem med en hastighed på 90 km/t, idet vi også her ser bort fra krafttabet i trisseværket.

For at kende den samlede køremodstand må vi kende maskinens totalvægt med rytter og det hele, det samlede frontareal, den øjeblikkelige kørehastighed og faconen på hele foretagendet, der udtrykkes som luftmodstandskoefficienten efter forsøg i en vindtunnel. Vi har derefter en formel med en såkaldt konstant, i hvilken luftens tæthed og andre »ingredienser« indgår, og denne konstant hedder 0,0637. Den skal ganges med frontarealet (F) målt i kvadratmeter, hastigheden målt i meter pr. sekund i anden potens (v^2) og luftmodstandskoefficienten (c_w), så får man luftmodstanden i kg. Luftmodstandskoefficienten ligger mellem 0,55 og 0,75 for en moderne motorcykel med en rytter i henholdsvis liggende og siddende stilling (uden strømlineindkapsling), og frontarealet ligger omkring 0,7 m², hvilket blot nævnes for en ordens skyld, for vi skal slet ikke til at regne noget ud af betydning.

Vi skal blot forstå, at vi ved forskellige hastigheder kan regne luftmodstanden ud

*Klar
til brug!*



Det **RIGTIGE** tændrør
med **RIGTIGT** gevindlængde
med **RIGTIGT** glødetal
med **RIGTIG** elektrodeafstand

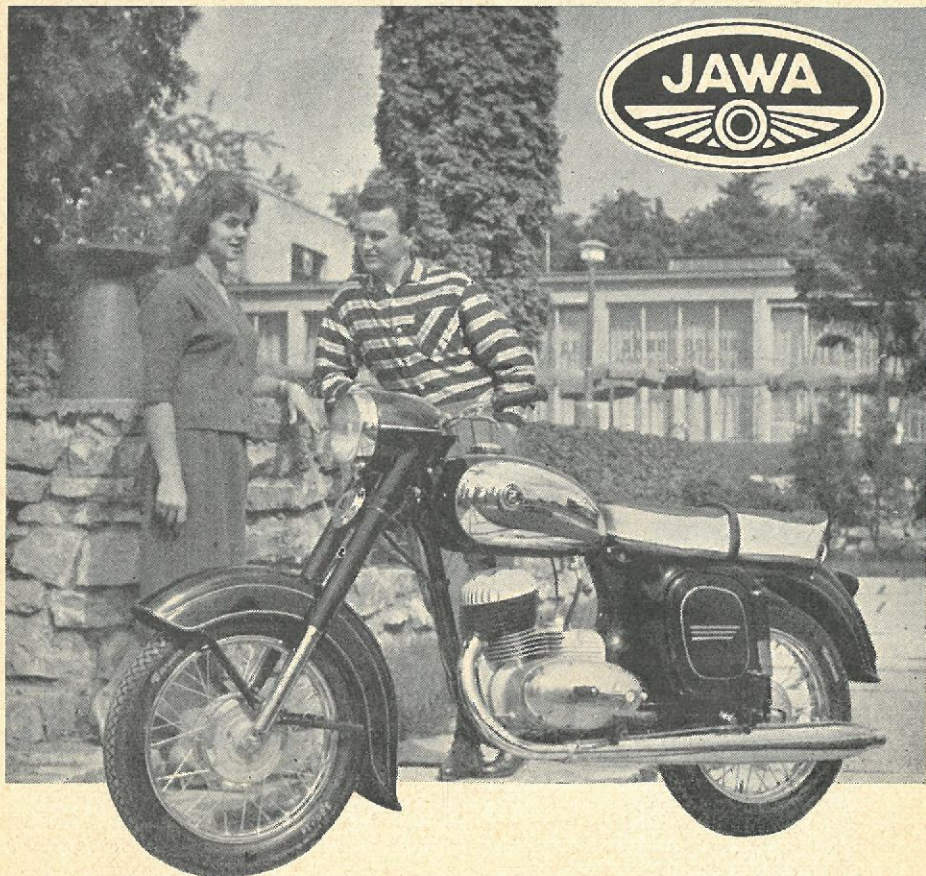
**LIGE TIL
AT SÆTTE
I DERES MOTOR**



K.L.G. er det mest pålidelige
rør til marinemotorer
i vandtæt pakning

IMPORTØR: VILH. NELLEMAN A-S, KØBENHAVN-RANDERS

VI FLYTTER 1. september til »Harmonien«, Kongevej 80, Birkerød
 Tlf. 813711. Reservedelslageret tlf. 813710. Fortsat reservedels ekspedition i København: W. Schenstrøm
 Lyngbyvej 36, tlf. RY 4051 og Jawa Motor Service, Reverdilsøgade 4-6, Kbh. V. (v. Hovedbaneg.) VE 10.277



JAWA stadig helt uden konkurrence

Nedenstående modeller er alle forsynet med fire-trins gearkasse, enhedspedal til både start og gearskiftning, indkapslet bagkæde, automatkobling, indkapslet karburator med stort, lyddæmpende luftfilter, twinsadel og stor lukket akkumulatorkasse og værktøjskasse - leveres i mange farver og i to-farvet udførelse uden merpris.

125 ccm	6 hk, tophastighed	80 km/t	kr. 1961,-
175 ccm	10 hk, tophastighed	95 km/t	kr. 2578,-
250 ccm	12 hk, tophastighed	105 km/t	kr. 3162,-
350 ccm (2 cyl.)	16 hk, tophastighed	115 km/t	kr. 4180,-

SKRIV EFTER BROCHURER — NÆRMESTE FORHANDLER ANVISES

Importør: ERIK ORTH - Vester Farimagsgade 19 - Tlf. Minerva 4801
 SAMARBEJDE MED BRANCHEFOLK ØNSKES

målt i kg, og dertil lægger vi rulningsmodstanden, der er ca. 2 pct. af køretøjets samlede vægt ved hastigheder op til 120 km/t stigende til omkring 3 pct. ved hastigheder omkring og over 160 km/t. Når vi ved de forskellige hastigheder udregner køremodstanden i kg, kan vi ved tillige at tage hastigheden i betragtning omregne køremodstanden til hk, og på den måde kan vi tegne en »hestekraftkurve« for køremodstanden.

Når vi sætter motoren i en prøvebænk og udmåler dens hestekraftkurve i forbindelse med omdrejningstallet, siger dette os ikke noget om hastigheden, men når vi tager køretøjets totalgearing med i regnestykket, kan vi bringe hestekraftkurven i overensstemmelse med hastigheden, fordi vi er så uendelig kloge, at vi simpelthen kan regne ud, hvor hurtigt baghjulet vil løbe rundt, og dermed hvor hurtigt maskinen vil bevæge sig for hver 1000, 2000, 3000 o. s. v. omdr/min.

På den måde kan vi bringe både køremodstandskurven og hestekraftkurven ind på det samme kurveblad således, at begge står i korrekt forhold til maskinens øjeblikkelige kørehastighed. Når vi på kurvebladets lodrette akse afsætter hk, og på den vandrette akse afsætter omdr/min. omregnet til km/t, kan vi fra de to kurvers skæringspunkt udregne tophastigheden, for i skæringspunktet falder den præsterede effekt sammen med effektbehovet. Sådanne kurver finder vi i fig. 1, der viser, at motorens maksimaleffekt (toppen på hestekraftkurven) er 40 hk, og maskinens tophastighed er 160 km/t. Ved at gå ud fra de to kurvers skæringspunkt ud til skalaens vandrette akse vil vi opdage, at den udviklede motoreffekt ved tophastighed er 35 hk. Hvis det nu endelig lykkedes os at forvirre Deres begreber, så skal vi øjeblikkelig bringe klarhed over dette mysterium.

Som det fremgår af motorens hestekraftkurve, stiger effekten til et maksimum med stigende omdrejningstal, men sætter vi omdrejningstallet yderligere i vejret, begynder kurven at falde igen, fordi motorens indre friktion tiltager ved stigende omdrejningstal, og dens vejtrækning kan ikke rigtig

følge med ved de større omdrejningstal. Når vi accelererer, bevæger vi os så at sige op ad hestekraftkurven, og accelerationen fortsætter, indtil vi støder på køremodstandskurven. Vi kommer op på de 40 hk, men kører kun 140 km/t, og vi kan derfor fortsætte accelerationen, indtil vi er oppe på 160 km/t, for der kommer køremodstandskurven og stopper vor yderligere fremfærd.

Hvis vi nu er ude på at få maskinen til at køre så hurtigt som overhovedet muligt, så siger vi til os selv, at vi i virkeligheden har et overskud på 5 hk, som vi slet ikke har fået noget ud af, så derfor må vi tænke på en anden gearing. Ved at geare maskinen om flytter vi nemlig hestekraftkurven til højre eller venstre i forhold til kørehastigheden, idet omregningen fra omdr/min til km/t får en ny faktor i udvekslingsforholdet. Giver vi maskinen højere gearing, kører den hurtigere i forhold til et givet omdrejningstal, og altså flytter hestekraftkurven til højre, medens køremodstandskurven selvfølgelig bliver stående, for maskinen bliver jo hverken smallere eller mere strømliniet, fordi vi skifter et kædehjul ud.

På fig. 2 har vi gearet maskinen om til neutral gearing, hvilket vil sige, at køremodstandskurven skærer hestekraftkurven i sidstnævntes toppunkt — vi bruger altså 40 hk, når vi kører med tophastighed, og vi har i eksemplet valgt at lade den køre 8 km/t mere end ved den tidligere undergearing. Vi har fået større tophastighed i vindstille, men accelerationsevnen er gået ned.

I fig. 3 kommer politimandens maskine, der er gearet ned for at forbedre accelerationen og for at gøre den mere velegnet til langsom kortegeekørsel og lignende. Ved nedgearing rykker vi hestekraftkurven til venstre i forhold til køremodstandskurven, og dermed er tophastigheden nedsat.

Om man skal gear op eller ned kan således regnes ud på et matematisk grundlag, når man vel at mærke kender de nøjagtige værdier for frontareal og luftmodstandskoefficient, men det er et stort arbejde at

finde frem til disse værdier, og den private motorcyklist har ingen mulighed for at foretage en bestemmelse af luftmodstandskoefficienten, fordi man til dette formål skal bruge en vindtunnel. Derfor prøver man sig frem, og selv fabrikskørere foretager visse forsøg med nye maskiner, inden de starter i et løb. Kun på meget få baner nærmer en racermaskine sig den virkelige og mulige tophastighed, for inden motoren trækker ud, er det på høje tid at sætte hastigheden ned inden et sving, og når en racermaskine skal gears korrekt til en bane, indgås der et gunstigt kompromis mellem accelerationsevne og mulig opnåelig tophastighed på banens langsider.

Nøjagtig det samme gør en motorcyklefabrik, og navnlig for de svagere maskiners vedkommende er der ofte tale om en ret alvorlig undergearing, da maskinerne ellers ville blive endnu mere følsomme for modvind. Med de mindre italienske motorcykler, der derimod gennemgående har en ret høj totalgearing i topgear, kan man i modvind komme ud for, at maksimalhastigheden er større i tredje end i fjerde gear under hård modvind, og i vort blæsende klima kan det ofte lønne sig at gear maskinen lidt ned.

Modvindsfaktoren må man endelig ikke undervurdere, da også den påtrykker udregningen for effektbehov i kg med anden potens af sin hastighed. Kører man 25 m/sek i vindstille, indgår denne hastighed med 25×25 i regnestykket, men får vi en modvind på 8 m/sek imod os, må denne lægges til således, at vi i regnestykket skal indsætte 33×33 i stedet for. Hvis vi med en neutral gearing har fået motorens fulde effekt i brug til en tophastighed på f. eks. 170 km/t i vindstille, så er det slet ikke sikkert, vi kan regne med denne tophastighed som gennemsnit af kørsel i begge retninger i blæsevejr, for hestekraftkurve og køremodstandskurve kan ligge sådan i forhold til hinanden, at man ikke vinder i rygvind, hvad man sætter til i modvind. Af samme grund afprøver man aldrig tophastighed ved vindhastigheder over 4 m pr. sekund.

Når den civile motorcyklist med den

»langsommelige« Road-Rocket er utilfreds med den øjeblikkelige tophastighed, så er det op til ham selv, om han dagligt vil gear sin maskine om i forhold til den herskende vindstyrke, blot skal han huske, at han ved en opgearing stjæler fra accelerationsevnen, hvilken kan være nok så nyttig som at lægge lidt forøget tophastighed til i det område, maskinen for øjeblikket kan præstere. Politimanden skal heller ikke gøre vrøvl over maskinens tophastighed, når han selv har stjålet den for at få bedre accelerationsevne. Det er i det hele taget utroligt så mange bekymringer man kan spare sig, når man sætter sig lidt ind i tingene — og når man kan slå sig til tåls med en tophastighed på 160 km/t. Et sidste råd til den fartglade Road-Rocket kører: Husk at udskifte både for- og bagdæk for hver 4000 km.

Hastighedsbegrænsning

Fortsat fra side 476

om modgående trafik, og hvis to vogne begge med en hastighed på 50 km/t i modgående retning tørnede sammen, så var det ensbetydende med, at en vogn kørte ind i en mur med 100 km/t, så stedets farlighed taget i betragtning var hastigheden i virkeligheden alt for stor. At en ganske almindelig mand uden uddannelse på området kan komme til dette resultat, må man bære over med, for det lyder måske meget troligt, men rent bortset fra, at hele situationen må siges at være aldeles irrelevant i forbindelse med hastighedsbegrænsning, for det var jo et forbud mod overhaling, politimanden tilsyneladende havde brug for, så er det imidlertid sådan, at tårner to vogne sammen køler mod køler, medens de begge kører 50 km/t, så svarer det til, at begge vognene hver for sig kører ind i en fast mur med 50 km/t, hvilket sandsynligvis vil være ensbetydende med, at alle ombordværende bliver dræbt på stedet. Måske man som en afslutning skulle nævne, at en engelsk rekordkører slap fra et styrt med over 500 km/t — det er nemlig omstændighederne og ikke hastigheden, der er afgørende.



Manet

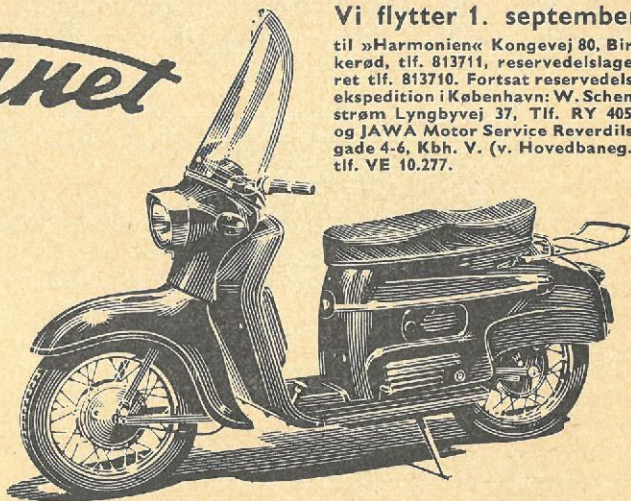
100 ccm, 5,1 HK

75 km/t.

Pris komplet med
vindskærm

Kr. 2160,-

incl. omsætning



Vi flytter 1. september

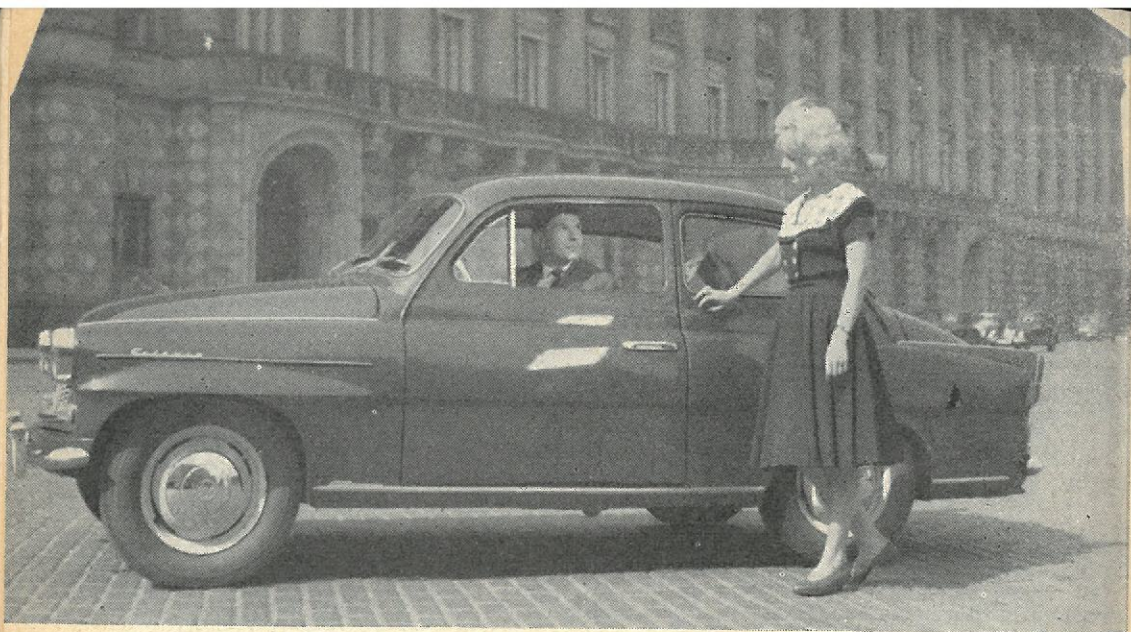
til »Harmonien« Kongevej 80, Birkerød, tlf. 813711, reservedelslageret tlf. 813710. Fortsat reservedels ekspedition i København: W. Schenstrøm Lyngbyvej 37, Tlf. RY 4051 og JAWA Motor Service Reverdils-gade 4-6, Kbh. V. (v. Hovedbaneg.) tlf. VE 10.277.

Manet scooteren er et ægte Jawa-produkt, og det vil sige garanti for topkvalitet. Læg mærke til hvad den kan, læg mærke til hvad den koster, og prøv så at køre på den! De store hjul giver den sikre, lette og komfortable kørsel, vægtfordelingen er rigtig, den har store bremses, og begge hjul er ophængt i lange svinggaffler.

**DET HELT RIGTIGE
KØRETØJ TIL EN
FABELAGTIG LAV
PROPAGANDAPRIS**

Importør: ERIK ORTH - Vester Farimagsgade 19 - Tlf. Minerva 4801

Samarbejde med branchefolk ønskes



SKODA

OCTAVIA



Vi får udleveret en splinterny Skoda Octavia med befaling om at køre i vognen mindst 14 dage, fordi den hører til de biler, der vinder ved nærmere bekendtskab. Nu afprøver vi af princip ikke en vogn, før den er kørt til, og det må vel siges at være den mindste frist, når man har 14 dage til selv at tilkøre den og afprøve den. Derimod betragter vi fænomenet »at vinde ved nærmere bekendtskab« på den måde, at man blot har vænnet sig til vognens unoder, for det er faktisk utroligt, hvad det menneskelige legeme kan indstille sig på.

Hvis man plejer at køre en 3,8 liters

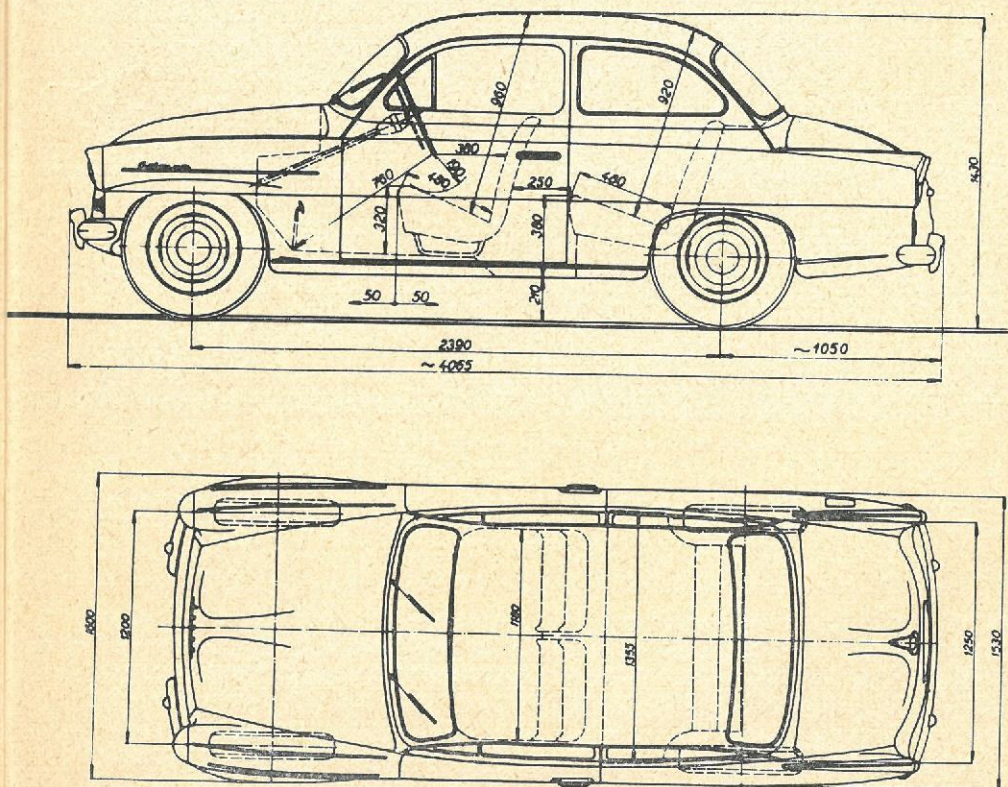
Jaguar og bliver omplantet til en 1 ton Ford A lastvogn fra begyndelsen af trediveerne, kræver det nogen omstilling, men har man så kørt et par måneder i det gamle lig, så synes man, at den kører såmænd helt godt.

Det skal indrømmes, at vognen har besnærende pæne linier, og kigger man ned i motorrummet, virker det velordnet og gedigent, ligesom der i det store og hele er tale om sobert monteringsarbejde af karosseriet. Alle smådetaljer er derimod af en fortvivlende udformning og kvalitet, og karosseriets mål vil for størsteparten af de nord for Alperne nulevende personer kun kunne betegnes som håbløse.

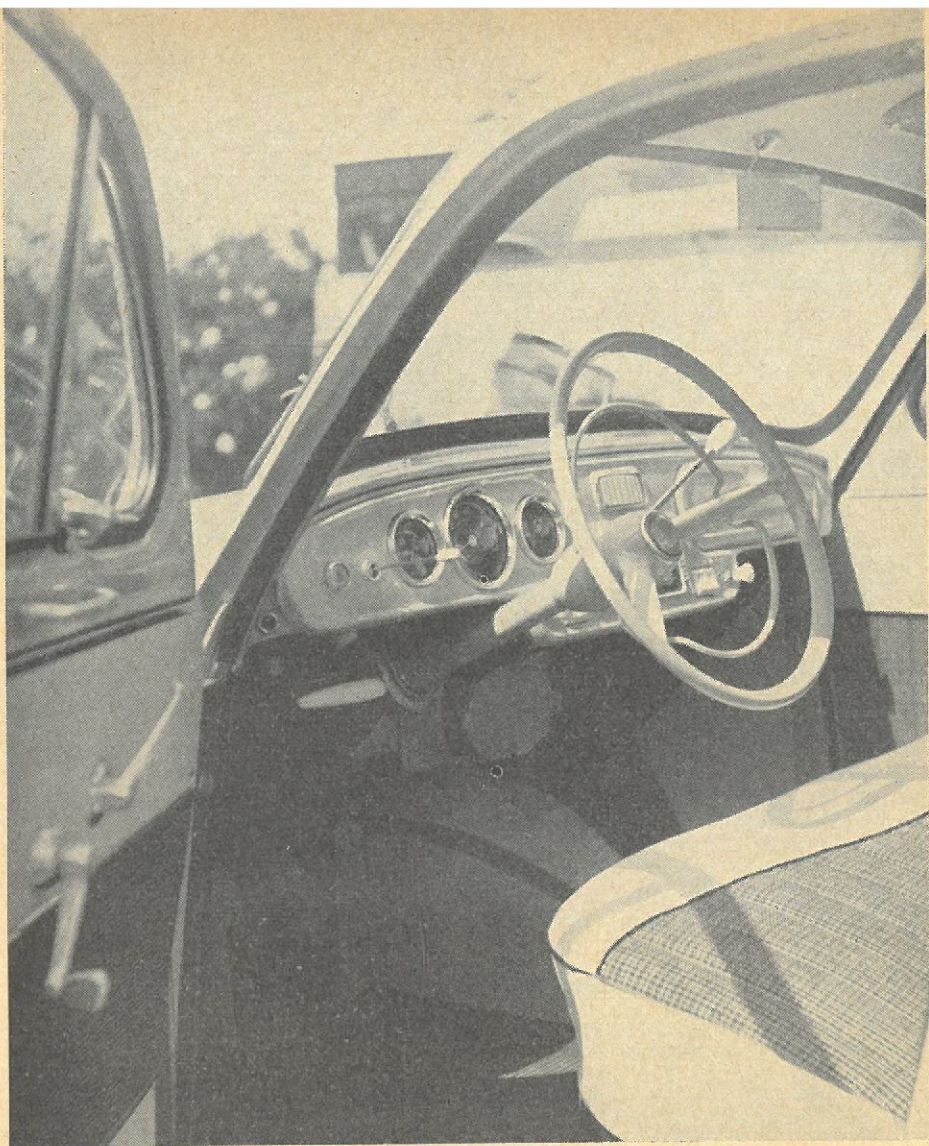
Rent internt er jeg blevet kritiseret, fordi jeg både i tide og utide fremdrager min egen højde — efter sigende skulle læserne være

dødtrætte af at høre om personer på eller over middelhøjde — men jeg har den helt urimelige indstilling, at et ganske almindeligt med vitaminer velgødet naturbarn af nordisk afstamning skal kunne køre en vogn uden risiko for kraniebrud eller en brækket hals, og derfor må det være af vital interesse at fremdrage dette spørgsmål. Den, der vil påstå, at der på de danske hovedveje (fraregnet almindelige reparationsarbejder) er «hop» eller deformationer, der kan påvirke en vogn kørende med hastigheder under 150 km/t i mærkbar grad, bør ikke lade sin stemme høre, for han taler ikke sandt. Ikke desto mindre kan man med en Skoda Octavia kørt af en person på 184 cm højde med en hastighed på ca. 80

km/t på en dansk hovedvej se det fænomen, at manden får drønet sin hovedskal i taget, blot der er en ganske lille ujævnhed. Da samme mand har valget mellem gymnastiske præstationer af høj karat eller at slå hovedet ved hver ind- og udstigning, kan man vist tillade sig at fastslå, at den frie højde mellem forsædehynde og tag er utilstrækkelig. To af de til huset skrivende personer, der ikke kan betegnes som puslinger på min højde, kan overhovedet ikke sidde i vognen uden konstant at være i fast kontakt med taget, skønt deres hoveder er dybt nedbøjede. Dermed skal De ikke tro, at alt er i orden, blot De har en højde på f. eks. 178 cm, for affjedringen er af en sådan beskaffenhed, at De på en bivej kan



Den ovenstående målskitse er ikke helt i overensstemmelse med virkeligheden, idet der ikke er 960 mm mellem forsæde og tag, og meget kunne tyde på, at man i tidens løb har skiftet mål for sæderne.



Et blik ind over førersædet. Man ser den højst uheldige blinklyskontakt, der går vinkelret ud fra forpanelet til venstre for instrumenterne — samme kontaktarm kunne uden udgift eller vanskelighed anbringes vandret under rattet. På modstående side ses „sovebeslagene“ i funktion. Det blev oplyst, at håndtaget ikke kunne strammes tilstrækkeligt med hånden til at sikre den oprette stilling, men på det område vil vi forsvare vognen: Blot man ser efter at låseskivernes takker er i indgreb, er tilspænding med fingerkraft tilstrækkeligt. Til højre ses lemmen over benzinpåfyldningen, der udløses fra vognens indre. Der er ingen udluftning på tanken, så man skal ikke fylde helt op til randen.

få hovedet knaldet i taget med en kraft, der i flere dage vil minde Dem om begivenheden. Man må derfor have opmærksomheden henledt på dette forhold og lade forhandleren sænke sædet, hvis utilstrækkelig frihøjde til taget konstateres.

Mon ikke den nuværende importør af Skoda har næret mindst lige så store betæn-

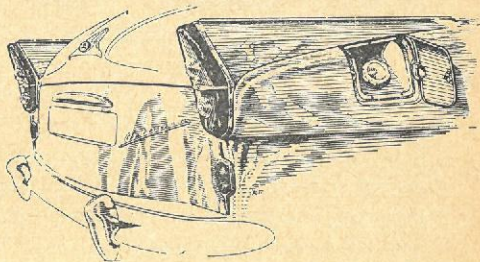
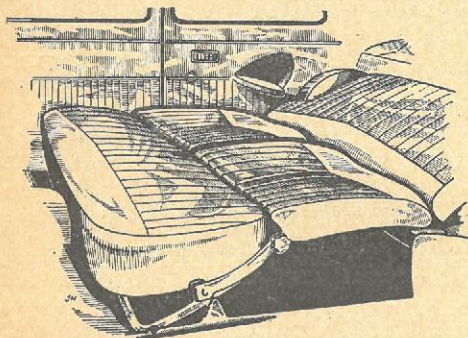
keligheder ved at udlevere os vognen, som vi havde ved at modtage den, for da vi sidst prøvekørte forgængeren, Skoda 440, medførte det efter den daværende importørs udsagn, at salget stoppede totalt. En ny prøvekørsel retfærdiggøres af en ny forhjulsophængning bestående af korte og lange triangelarme affjedret af skruefjedre, og den

fortvivlende baghjulsophængning med pendulaksler i en stilling passende for en terrængående militærvogn med 1 ton lasteevne bliver af den danske importør rettet sådan, at baghjulene står nogenlunde lodret. I den oprindelige udformning er det faktisk umuligt at køre gennem et sving, uden at bagvognen hopper som en skad, medmindre man har to vægtige personer på bagsædet og en overvægtig bagage i kuffertrummet. Med ændringerne af hjulophængningerne skulle der være rimelige chancer for gode køreegenskaber.

Iøvrigt er den gamle chassiskonstruktion bibeholdt, hvilket vil sige, at den bærende konstruktion består af et centralrør, der tjener som kardantunnel, og differentialet er boltet til bagenden af centralrøret. Foran er centralrøret tilsluttet en gaffelkonsol, der tjener som motorophæng og som støtte for for-

Da differentialet ligger højt over kørebanen, har det været nødvendigt at give hjulene den meget skrå stilling, og når man retter hjulene, berører man automatisk baghjulene en del af affjedringsbevægelsen.

Motoren er i det store og hele en kopi af Fiat 1100 med de samme mål for boring, slaglængde, kompressionsforhold og effekt, men med den overraskende forskel at man på Skoda-motoren finder støbejern-topstykke og letmetallblok med foringer. Forklaringen på denne udformning må simpelt hen være den, at et letmetalltopstykke med vandkamre og indstøbte eller indkrømpede ventilsæder er et forholdsvis kompliceret stykke gods at fremstille, medens en motorblok med våde foringer kun er at betragte som en kasse, hvilken ikke er så vanskelig at støbe. Når man vælger letmetal til motorblokken, må det skyldes et vægtspørgsmål,



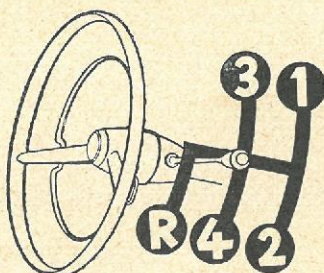
hjulsophængningen. Dertil kommer traverser til støtte for det medbærende karosseri, og hele konstruktionen må betegnes som overordentlig stiv og vridningsstabil. Det må imidlertid være en kilde til stadig undren, at man ikke ved modelskiftet gik over til et bærende karosseri og en mere formålstjenlig baghjulsaffjedring, men der er jo flere bilfabrikker, der nærer en åbenlys angst for at fratage deres vogne et kendetegnende særpræg, hvadenten det er en konstruktionsdetalje eller et særpræget kølerornament.

da der ikke kan være termiske fordele. Motoren trækker over en tør enkeltpladekobling til en fire-trins gearkasse med spærresynkronisering af de tre øverste gear. Momentet overføres gennem kardanakslen og differentialet til de rene pendulaksler, der er hængslet til differentialet ved hjælp af solide triangelarme. Pendulakslerne affjedres af en tværliggende bladfjeder dæmpet af teleskopdæmpere, og ved forhjulene benyttes teleskopstøddæmpere og en krængningsstabilisator.

Ser vi på instrumenteringen, består den af et speedometer med kilometertæller, benzinstandsmåler og kølevandstermometer, og i speedometeret er der indbygget kontrol-lamper for ladestrøm, olietryk, fjernlys og blinklys. Kontrolgrebene omfatter gearstangen anbragt på ratstammen, og hvis man ellers kan spejlvende et II, så ligger gearene spejlvendt, idet første og andet gear ligger i det højre ben, medens tredje og fjerde gear ligger i venstre ben, men det er dog til alt held sådan, at man skal overvinde et fjedertryk for at trykke gearstangen ned til det højre ben i H'et, så man skifter mellem tredje og fjerde gear ved simpelthen at føre gearstangen frem eller tilbage. Det kan dog ikke nægtes, at det virker lidt bagvendt, og i den første tid må man tænke sig om ved næsten hver gearskiftning. Der er trykknappkontakter for viskere, tågelygte (ekstraudstyr), ventilationsblæser og loftbelysning, samt en træk-skub kontakt til positionslys og forlygter — skiftning mellem nær- og fjernlys sker ved hjælp af en fodkontakt. Desuden er der håndtag til chokeren og en kombineret tændings- og startkontakt, kædetræk til kølergardin og et kabetræk til regulering af luftindtaget til ventilationsanlægget. Sidstnævnte indretning er en mærkelig, primitiv udformning bestående af et råt udhugget stykke fladstål med facon som en stige, og ved at anbringe de forskellige trin på en stoppal kan man åbne mere eller mindre for lufttilførslen. Der benyttes altså ikke noget bowdenkabel, men en almindelig stålwire, og følgelig må luftspjældene også være fjederbelastede, hvilket de er i en sådan grad, at der ligefrem skal gode kræfter til betjening af indretningen, og at tænke på at åbne eller lukke for luften under kørslen vil være en risikabel historie.

I den bagerste dørspidse i venstre side er der indbygget et håndtag, der udløser låsen til bagagerummet, og ved bagsædets højre side er der en ring på et trækkabel, med

hvilket man får lemmen over benzinpåfyldningsstutsen til at springe op. Bagagerummet har fast bagvæg, hvilket giver karosseriet en god afstivning, men det besværliggør anbringelsen og udtagningen af kufferter og anden bagage. Bagagerummet er højt, men ikke særlig dybt, d. v. s. langt, men der er rigelig plads til to store kufferter foruden mindre håndtasker og andre pakkenilliker. Benzintanken er anbragt som en kanister i højre side, og der er i venstre side bespændinger til en reservekanister med 20 liters indhold. Reservehjulet er anbragt i en skrå vinkel midt i bagagerummet således, at det kan udtages, uden at man skal flytte ba-



gagen. — Forsædet er udformet som en gennemgående sofa med to separate ryglæn, der vippes fremover for at gøre indstigningen til bagsædet tilgængelig. Ryglænene kan indstilles i mange forskellige vinkler, og de kan lægges helt ned, hvilket som

bekendt benævnes som »sovebeslag«. I dette som i så mange andre vogne vil sovestedet være aldeles fortræffeligt for en fakir, men hvordan et normalt menneske skulle kunne finde nogen hvile på dette underlag turde være en gåde.

Bortset fra den nævnte mangel på frihøjde er der god plads ved forsædet, medens det kan knibe noget med benpladsen ved bagsædet, hvor der til gengæld er nogenlunde normal afstand mellem sæde og loft, omend »normal« nu om stunder i det store og hele må betragtes som »for ringe«. Det er lidt dristigt at udråbe Skoda'en som en fempersoners vogn, da baghjulenes skærmmasser stjæler en del plads fra bagsædets bredde, og følgelig er den en almindelig firepersoners, i hvilken man som sædvanlig kan klemme tre mennesker ned på bagsædet.

Vi er da kommet så langt, at vi kan stikke nøglen i tændingslåsen og starte. Køblingen har en noget pludselig funktion, men det er naturligvis såvel som gearenes placering en vanesag. Lydeffekten i første gear

er overraskende, for den findes ikke voldsommere i en ældre lastvogn, og af samme grund virker de højere gear temmelig lydløse. Accelerationsevnen er fuldt ud tilfredsstillende, men ved alle hastigheder under 90 km/t optræder der voldsomme vibrationer i hele vognen tilsyneladende på grund af en meget fast og hård montering af motorblokken i forbindelse med mangelfuld balance af kardanakslen.

Man mærker med det samme, at affjedringen er meget stiv, og selv på en hovedvej kommer man som sagt i berøring med taget. Kurvestabiliteten er derimod blevet udmærket, blot vejen er jævn, men bølgeformede ujævnheder får hjulene til at stampe op og ned på en helt ubehersket måde, og så stepper vognen naturligvis rundt i svinget. Kørsel på en sognevej af den mindre gode type er noget i retning af en prøvelse, selv om man sammenlignet med andre vogne kører absolut langsomt — en tom militærjeep er lige så komfortabel på dette område. Kun med fuldt læs på vognen kommer denne form for kørsel indenfor det tålelige rammer, men det fremkalder dog energiske protester fra passagerernes side. Når man er alene i vognen på en ujævn bi-vej danser den over vejbanen, og man venter hvert øjeblik at komme ud i geografien, af hvilken grund man tager gassen fra.

Man må nemlig nære den yderste betænkelighed ved det mindste kørselsuheld med denne vogn, for blinklyskontakten er anbragt som en lang, spids javert vinkelret ud fra instrumentbrættet, og som et ekstra forvirrende raffinement skal den slås op, når man skal dreje til højre, og ned når man skal dreje til venstre. Bliver man under et sammenstød slynget til venstre, har man alle chancer for at blive gennemboret af kontaktarmen.

Man nyder under kørsel i regnvejr en vis legemlig beskyttelse, fordi viskerbladene visker langt under øjenhøjde, og man må derfor krumme sig stærkt sammen for overhovedet at kunne se noget, og i det tidsrum slår man ikke hovedet.

Styretøjet arbejder meget tungt med utilstrækkelig selvopretning, men det er præ-

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cylindret, topventilet, vandkølet. Boring 68 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1089 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 43 hk (SAE) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,2 kgm ved 3000 omdr/min. Litereffekt 36,7 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 4,27:1, 2,46:1, 1,59:1, 1:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,78:1. Dækstørrelse: 5,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulaksler, tværliggende bladfjeder, teleskopdæmpere.

Bremser: Totalt bremseareal 672 cm².

Elektrisk anlæg: 12 volt, dynamo 200 watt, akkumulator 33 amp.-timer.

Mål, vægt: Total længde 4065 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1430 mm, akselafstand 2390 mm, sporvidde for 1200 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 30 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 6 liter. Egenvægt 920 kg. Effektvægt 21,4 kg/hk. Tophastighed 126 km/t.

Pris: Kr. 13.988,-.

Særlige bemærkninger:

Akkumulator plus til stel. Karburator: JIKOV 32 SOPb. Tændrør: PAL 14/195, elektrodeafstand 0,6 mm, kontakt-afstand 0,4 mm, fortanding 30°, ventilspring I: 0,15 mm, U: 0,20 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 20 lbs/sqi., baghjul 20-24 lbs/sqi. Gearkasse rummer 0,7 liter. Differentialer rummer 1,5 liter.

cist i funktionen. Styrekarakteristiken må betegnes som neutral til moderat overstyrende. Retningsstabiliteten på jævn vej er udmærket, og vognen er sidevindsstabil, omend den på dette punkt er mere følsom end sin forgænger.

Bremserne kræver et forholdsvis stort pedalytryk, og der optræder nogen stampning af hjulene under hård opbremsning, hvilket dels forlænger bremselængden, dels gør vognen noget urolig under opbremsningen. Da vognen iøvrigt kan fremvise udprægede nikksvingninger under kørslen, føler man sig i det store og hele hensat til en model med stiv foraksel.

Det er muligt, at importøren ville opnå et bedre resultat, hvis han fjernede et eller to af de mindre fjederlag i stedet for at gennemgløde og rette de større blade i fjederbundtet, og den bedste løsning ville sikkert være at kopiere den tværliggende blad-fjeder fra Auto-Union, i hvilken et retliniet, øverste fjederblad tjener som hjælpefjeder på den måde, at det ved belastning simpelt hen forkorter de lange fjedres frie ender.

Vognen opgives fra fabrikkens side at være beregnet for en belastning på 350 kg, hvilket normalt vil sige fire personer à 75 kg og 50 kg til bagage. For at undersøge om fjederkarakteristikken blev bedre med forøget vægt, belastede vi vognen med nøjagtig 347 kg, og så er fjederkarakteristiken helt i orden selv på dårlige biveje, men de stærkt skrævende baghjul giver en noget svømmende kørsel. Det viste sig imidlertid, at fjedrene ikke gik tilbage til hvilestilling selv efter en hel dags kørsel med kun en enkelt person i vognen, og de havde tydeligt nok ikke kunne tage belastningen på grund af den foretagne ændring.

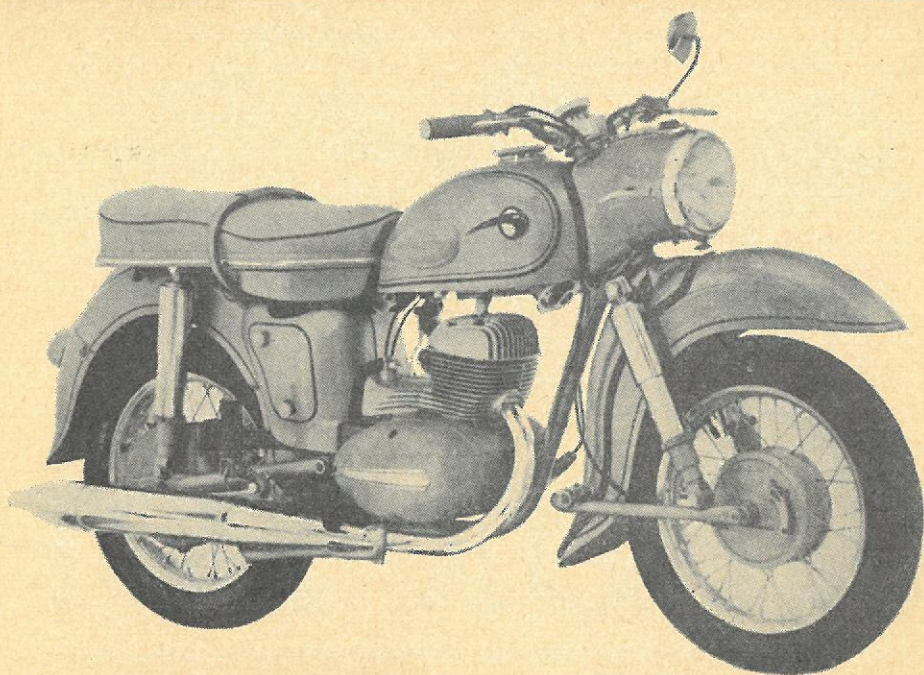
Skoda Octavia er en meget trættende vogn at køre, fordi man hele tiden påvirkes af de hårde bump, og fordi intet går let og naturligt. Det tunge styretøj vil næppe ændre sig, medens der er rimelig chance for, at den ret tunge gearskiftning med tiden vil blive lettere. De konstante vibrationer ved moderate hastigheder virker også trættende, og ved hurtig kørsel er der udpræget ventilatorstøj, medens man lykkeligt har und-

gået vindstøj også fra ventilationsruderne. Det er tillige ubekvem, at man skal slå knude på sig selv for at rulle et vindu ned, fordi håndtaget er anbragt så langt tilbage på døren, at det kun kan betjenes med den hånd, der vender længst bort. Upraktisk er det også, at man skal famle ind under rat og gearstang for at betjene lyskontakten, der skifter mellem positions- og kørellys. Ved nedsættelse af hastigheden skal man også huske at koble ud i usædvanlig god tid, da motoren ellers rykker og rusker, og ved en opbremsning skal man således koble ud allerede ved 35 km/t i topgear.

Alle disse ting taget i betragtning forekom det os ret underordnet at foretage de rent objektive målinger, og medvirkende til denne beslutning var også usikkerheden med hensyn til tændingsindstillingen, idet man på importørens værksted hævder, at motoren skal tænde lige i top, medens der i instruktionsbogen foreskrives 15° fortænding på fordeleren og 30° på krumtapakslen i grundindstilling til benzin med oktantal på 87 eller mere. Vi indstillede tændingen ved hjælp af vacuummeter, og den rigtige tænding svarede nogenlunde til instruktionsbogens opgivelse.

Man kan jo nok undre sig lidt over, at en så erfaren fabrik sender vognen på markedet med de her nævnte skavanker, for det kan umuligt forøge fremstillingsprisen at gøre vognens affjedring rigtig, medens det straks er vanskeligere at ændre dens mål. Det kan vel heller ikke være væsentligt dyre-re at anbringe blinklyskontakten på ratstammen således, at kontaktarmen ligger vandret under rattet — det ville forøge sikkerheden og gøre betjeningen lettere. Desuden skulle det heller ikke være nogen uoverkommelig økonomisk byrde at få blinkrelæet til at give lyd fra sig, for man glemmer let at sætte kontakten i neutralstilling, fordi den lille blinklampe overses.

Når den danske importør retter blad-fjederen til baghjulene, tager han dels noget af affjedringens slaghøjde, dels frembringer han en helt anden fjederkarakteristik, ligesom dæmperne bringes ud af harmoni. Et par skruefjedre ville selvfølgelig være at



VALGET ER LET — KØR MZ



Fra DKW's første 2-takts motorcyklefabrik
»Motorradwerk Zschopau« (MZ) kommer:

125 cc	Kr. 2.111 incl. oms. og lev.
175 cc	Kr. 3.122 incl. oms. og lev.
250 cc	Kr. 3.677 incl. oms. og lev.

Udbet. fra 700 - 1200 kr. Pr. md. 100 - 140 kr.

12 mdr.s garanti Se dem hos DKW/Triumph forhandlerne

IMPORT:

C. REINHARDT A/S

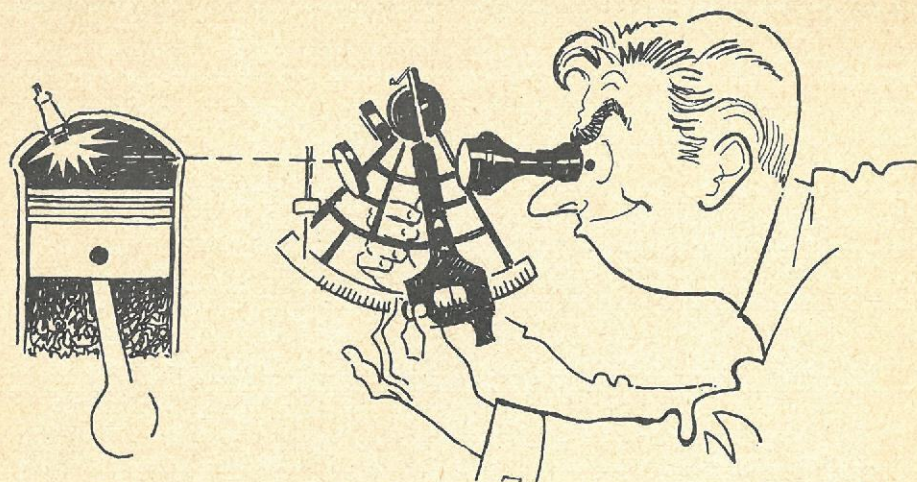
GL. KONGEVEJ 11
KØBENHAVN V

foretrække, men blødere fjedre i det hele taget ville være en gevinst også for forhjulenes vedkommende.

Det virker derfor noget ved siden af, når vognens nuværende egenskaber og udstyr forsvares med den billige anskaffelsespris, som vi ikke kan anerkende som billig, da den koster 260 kr. mindre end en Ford Anglia, og 410 kr. mindre end en Dauphine, der dog er en fire-dørs vogn. Så udfører man ganske vist det kunststykke, at man piller solskærme og andet udstyr af således, at prisen på selve vognen bliver 500 kr. billigere, hvilket med omsætningen taget i be-

ragtning giver en forbrugerpris på rundt regnet 1000 kr. mindre, og så hedder vognen Skoda Popular til kr. 12.930,-.

Så må man jo indrømme, at man får en forholdsvis stor vogn med en udmærket motor på 43 hk til en rimelig pris, og er man ikke forvænt eller kritisk med køreegenskaber, vibrationer og andre småting, så har man jo et præsenterabelt køretøj til en billig penge — at vi så fastholder, at man kunne få det samme køretøj i en bedre udgave for de samme penge synes ikke at anfægte nogen.



6° FØR TOP

I de fleste tilfælde opgives fortændingen for en motor i grader før top, og det er egentlig kun som en nødhjælp, når fortændingen opgives i mm målt på stemplet, før dette når øverste dødpunkt. Man går nemlig ud fra, at enhver kan afmærke en gammel cykeleger eller lignende, når stemplet står i top, for derefter at afmærke det antal millimeter, som fortændingen opgives til, inden man drejer motoren tilbage til det øverste mærke flugter med tændrørshullets overkant, eller hvad man nu har brugt som fast punkt på topstykket.

Denne metode er fuldt tilfredsstillende, når den benyttes meget omhyggeligt, men det kræver egentlig, at man har et styr for sin målepind således, at denne under såvel afmærkning som indstilling er helt parallel med cylinderen.

En mere præcis indstilling får man ved hjælp af gradeskiven, der er et naturligt udstyr på ethvert motorekvelværksted, medens man på bilerne i reglen benytter andet måleudstyr som neonlamper i forbindelse med mærkede svinghjul eller remskiver.

I reglen er der ikke vanskeligheder ved at indstille tændingen på en nem og bekvem måde, men man kan dog komme ud for, at man enten er blevet ejer eller reparatør af en motor, om hvilken man kun ved, at den statiske fortænding skal være f. eks. 6° før top. For at kunne bruge en motorgradeskive, skal man kunne komme til motorens krumtapaksel eller dele, der er direkte monteret på denne, og det er ofte ensbetydende med, at man skal have kædekasser og den slags afmonteret, og når det så kommer til stykket, har man alligevel ikke en passende gradeskive. Lad os se hvordan vi kan klare os på anden måde i den slags tilfælde.

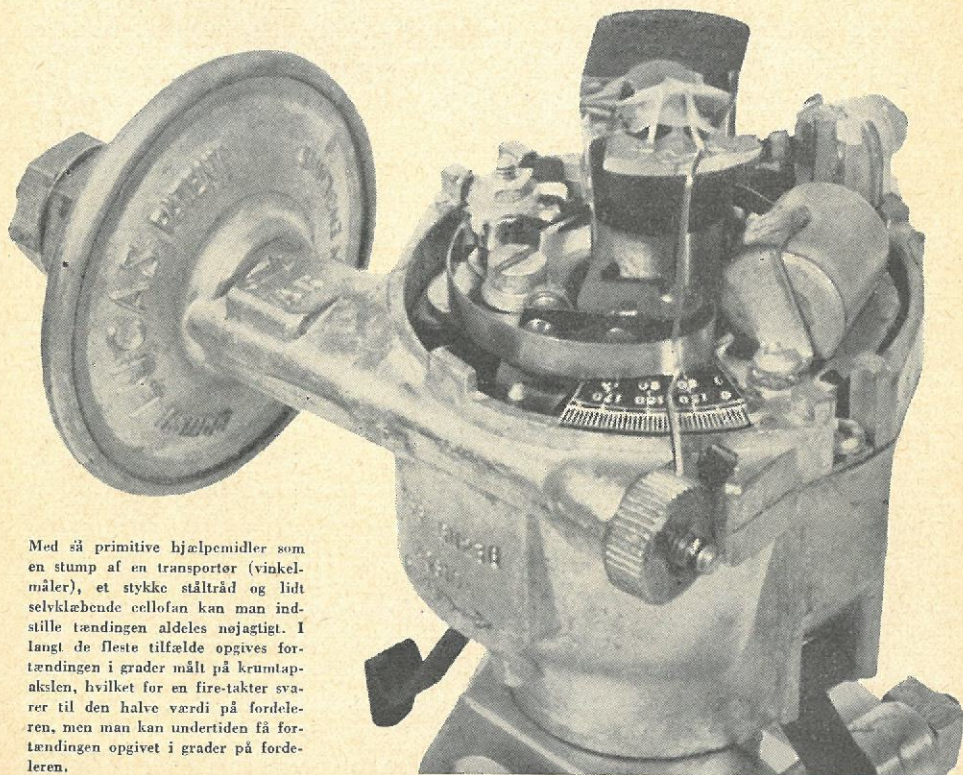
Man kan omsætte grader målt på krumtapakslen til mm målt på stemplets vandring, hvis man kender plejstangens nøjagtige længde og iøvrigt har de nødvendige matematiske kundskaber, og da vi i de fleste tilfælde må se bort fra begge dele, må vi udelukke denne mulighed. Lad os nu forudsætte, at det drejer sig om en motorcykelmotor med svinghjulsmagnet eller svinghjulsdynamo. I dette tilfælde af-

monterer vi dækslet ind til magnet eller dynamo, og ved hjælp af en skydelære (kan man i hvert tilfælde låne, hvis man ikke har en selv), måler vi den nøjagtige diameter på dynamoens kommutator eller magnetens svinghjul. Lad os sige det er en kommutator, og diameteren er 66 mm. Omkredsen er da ifølge mellemskolens regnebøger $66 \times \pi$, og hvis det er sådan, at De lykkeligt har glemt, hvad dette græske bogstav står for, så er det $\frac{22}{7}$, eller 3,1416 (det virker så flovt, når man skal spørge sine børn om den slags). Omkredsen kan da regnes ud til 207,3456 mm, og når vi dividerer omkredsen med 360 (hvis De også har glemt *det*, så er der 360° på cirkelbuen), kommer vi da til det sindsoprivende resultat, at hver millimeter på kommutatoren svarer til $0,5752^\circ$, og de 6° fortænding svarer altså til 3,45 mm på kommutatoren, hvilket let lader sig mærke op, medens man klistrer en fast viser på motorblokken. Af hensyn

til begyndere i det ædle fag skal det lige anføres, at man først må finde ud af, hvilken vej motoren roterer ved at aktivere kickstarteren, derefter sætter man et mærke på kommutatoren ud for viseren, når stempellet er i top (i kompressionsslaget for firetaktere), og derefter afsætter man de 3,45 mm fra det første mærke i motorens omløbsretning. Når man derefter drejer motoren tilbage til det andet mærke, står krumtapakslen i den stilling, den skal indtage, når tændingen skal finde sted.

Denne opmærkningsmetode kan naturligvis også benyttes i forbindelse med svinghjul og remskiver på bilmotorer, men det vil i reglen kun være praktisk muligt, når motoren er taget ud af vognen på grund af større reparation.

Når det drejer sig om bilmotorer, vil man derfor i reglen gå en anden vej. Lad os bare holde fast ved de 6° i statisk fortænding og slå fast, at dette vil sige, at tændingen skal



Med så primitive hjælpemidler som en stump af en transportør (vinkelmåler), et stykke ståltråd og lidt selvkøbende cellofan kan man indstille tændingen aldeles nøjagtigt. I langt de fleste tilfælde opgives fortændingen i grader målt på krumtapakslen, hvilket for en fire-takter svarer til den halve værdi på fordele- ren, men man kan undertiden få fortændingen opgivet i grader på forde- leren.

Importør:
Irvinger Motors
Ålekistevej 169
København
Vanløse
Telefon: 714603

ZUNDAPP

Bella

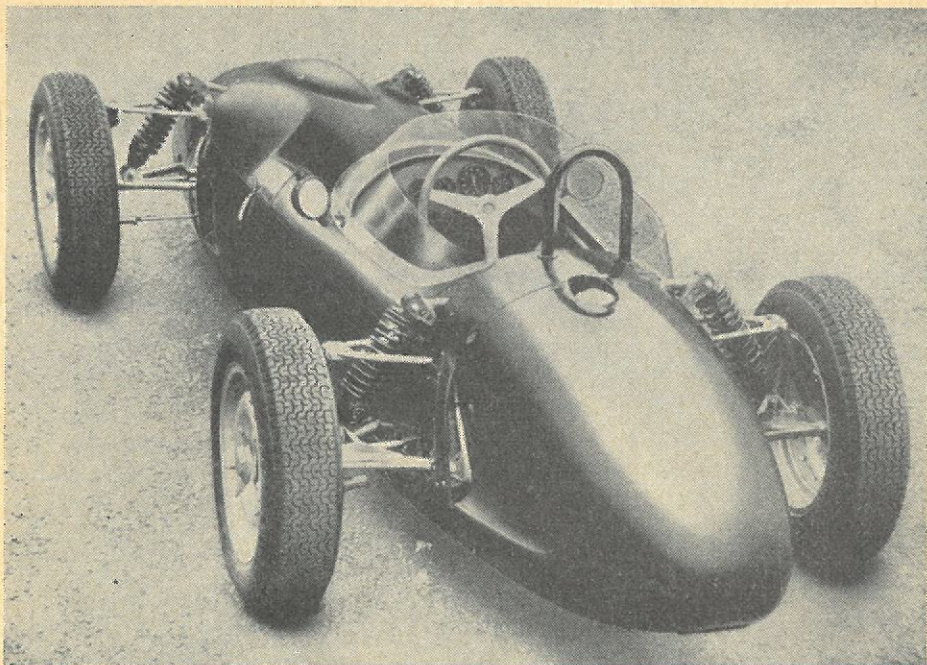
Ønskescooteren med de uovertrufne køreegenskaber og den berømte 200 ccm motor kan nu leveres for **Kr. 3995,-**.



finde sted 6° af krumtapomdrejningen, før stemplet i den pågældende cylinder står i top. Da der i en fire-takt motor som bekendt kun sker en forbrænding for hver anden krumtapomdrejning, arbejder strømfordelerens rotor kun med den halve hastighed, og de 6° på krumtapakslen svarer derfor til 3° på strømfordelerens rotor. Som gradeskive kan man benytte en almindelig lille transportør eller vinkelmåler af gennemsigtigt materiale af den slags, man kan købe hos en boghandler.

Det volder ikke større vanskelighed at klare en opmærkning af strømfordelerhusets kant, idet man går frem på samme måde som ovenfor nævnt ved opmærkning af kommutatoren, blot må man selvfølgelig

nu opmærke mod rotorens omdrejningsretning, da gradafmærkningen er stationær og viseren bevægelig. Viseren kan man fremstille af et stykke ståltråd (fra en papirclips — vær nu lidt opfindsom) sat fast på rotoren med et par stykker klæbecellofan. Man skal ikke have bekymringer over, at rotoren og fordelerknasten kan virke lidt slasket, for det er kun en naturlig følge af centrifugalregulatoren, men da indstillingen gælder kontaktens åbning, vil kontaktarmens fiberklods være på vej op ad knastens stigning, og derfor vil rotoren blive holdt mod den drivende aksel på nøjagtig samme måde, som når motoren er i gang — ellers ville man jo aldrig kunne foretage en korrekt tændingsindstilling uden glimlampe.



VIL DEN BRYDE TRADITIONSMUREN?

Den afdøde traktorkonge, Harry Ferguson, var specialist i både store og fantastiske projekter — de store opgaver blev løst med målbevidst dygtighed, de mere fantastiske nød godt af en enestående publicity udsprunget af en gennemført hemmelighedsfuldhed pyntet op med et passende antal antydninger.

Fergusons revolutionerende personvogn skulle således trække på alle fire hjul, men man skulle ikke benytte sig af noget så konventionelt som differentialer, for der skulle være hydrostatisk transmission bestående af en motordrevet pumpe, der sendte en oliestrøm gennem fire oliemotorer indbygget i hjulene, og man benyttede sig af luftaffjedring, bremseafstemning og meget andet. Rysterne blev hverken bekræftet eller afkræftet, men Ferguson viste senere en prototype med to sammenkoblede række-motorer og hydrodynamisk transmission med en almindelig momentomformer.

Projekt 99 er en racervogn med flere af Fergusons ideer og patenter — så at sige et rullende laboratorium bygget til den interkontinentale formel med en 2,5 liters Coventry Climax motor. Det mest bemærkelsesværdige er, at vognen trækker på alle fire hjul med rent mekanisk transmission, hvilket er et system, man ikke tidligere har haft succes med, fordi konstruktionen bliver for tung, og det komplicerede transmissionssystem opsluger for meget af motorens effekt. Desuden har man tidligere haft vanskeligheder med momentudligningen mellem for- og baghjul således, at vognen blev vanskelig at køre. Fordelen ved firehjulstræk er den indlysende, at man kan slippe af med motorens hestekræfter gennem alle fire hjul, hvilket vil forhindre hjulspin under acceleration og kørsel i fugtigt vejr.

Man har tidligere forsøgt sig med sådanne

Blad venligt om til side 528

Ifølge sagens natur er SMJ et aldeles upolitisk blad, når det gælder de politiske holdningspunkter, medens det er naturligt at kommentere de aktive politikeres udtalelser og handlinger, navnlig når begge dele kommer på tværs af de motorkørendes interesser. Da politik ligger så milevidt fra teknik, er det ikke vanskeligt at holde dette tågede og lidt opløftende stof ude fra spalterne, men da både teknik og politik er stærkt knyttet til økonomi, kan man en gang imellem falde for fristelsen til at anstille visse betragtninger, der fra tekniken over økonomien havner i politiken.

Dette kom jeg til at tænke på, medens jeg kørte rundt på Manet scooteren, hvis noget larmende vugge står bag jerntæppet, nærmere betegnet i Tjcekoslovakiet. Her kører man altså rundt på et lille og godt

morsomt at vide, hvor meget de vestlige fabrikker egentlig får for meget for deres produkter, når de til omtrent den samme pris leverer en to-gears knallert med kun det nødtørftigste elektriske udstyr til den samme penge. Efter et halvt hundrede kilometers spekulationer over emnet opgav jeg det i lykkelig bevidsthed om, at ingen af delene kom mig ved.

Manet holder egentlig først nu sit indtog på det danske marked, for skønt der tidligere har været enkelte maskiner fremme, så har den danske importør atter strøget den af sin importliste, fordi netop denne model hidtil har været befængt med alverdens mærkelige og til tider uforklarlige børnesygdomme, skønt den snart må være i konfirmationsalderen for to-hjulere. Med de sidste umærkelige og til dels usynlige ændrin-

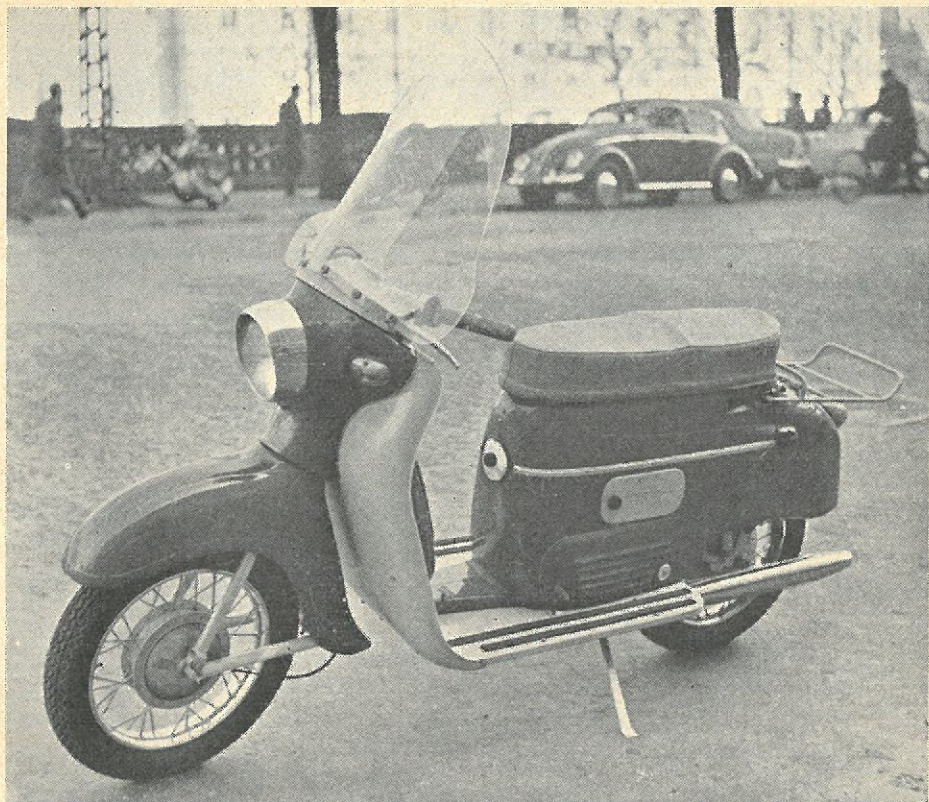
MANET



køretøj til kr. 2100,- i dansk mønt, og selvfølgelig har den ophøjede stat afkrævet sin uforskammede omsætningsafgift, så selve køretøjet koster omtrent det samme som en knallert, nemlig omkring 1500 kroner. Ikke desto mindre har den fire gear, indkapslende plade som alle andre scootere, trådhjul (der er væsentligt dyrere at fremstille end de sædvanlige pladehjul), selvstarter og blinklys — sidstnævnte er ganske vist ikke lovligt her i landet, hvilket vil sige, at de sikkert en dag bliver lovbestemte, for sådan plejer det jo at gå. Mine politiske tanker gik dog ikke længere end til ønsket om på en eller anden måde at finde ud af, hvor mange penge fabrikken og dens arbejdere egentlig sætter til, hvis maskinen skulle kalkuleres efter den vestlige målestok. På den anden side kunne det også være meget

ger er modellen nu sund og rask, og selvom en scooter på 100 ccm med en effekt på 5 hk på ingen måde er i stand til at virke sindsoprivende eller få mig til at løse knuderne op på de lyriske strenge, så kan man alligevel ikke andet end blive imponeret over, at man kan få så meget nyttekøretøj for så få penge, for taler man lige ud af posen, så kan den lige så meget og lidt til som de andre scootere på 125 ccm for rundt regnet 1000 kroner mindre i anskaffelse.

Maskinen er opbygget på et centralrørstel bestående af et firkantet centralrør med tre traverser og en bøjle til »motorkassen» samt beslag til motorophæng, stativ o. s. v. Kronhovedet er svejset til dette centralrør, og forhjulsophængningen er ganske særpræget. Forhjulets geometriske føring er der ikke noget mærkværdigt i, for det er blot



Manet er et fikst lille køretøj, og de forholdsvis store hjul giver udmærkede køreegenskaber. Det virker ret uforståeligt, at dette køretøj uden omsætningsafgift koster omtrent det samme som en knallert med to gear.

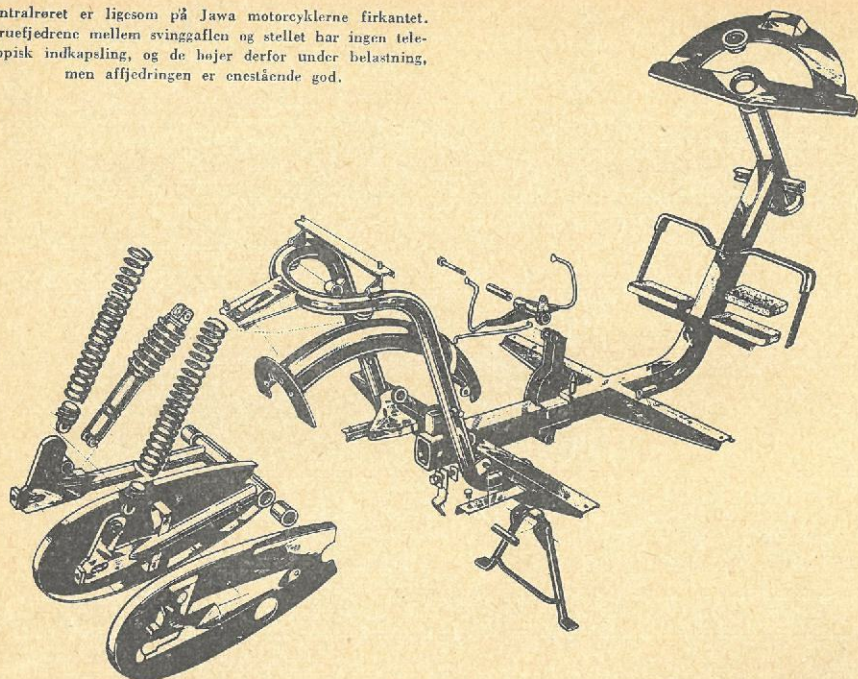
en lang svinggaffel, men affjedringssystemet består af en U-formet bøjle, der i de frie ender er hængslet til de forreste punkter på de to gaffelben, og foroven er den monteret til fjederaggregatet, der består af en skruefjeder omsluttende en hydraulisk dæmper. Bortset fra dæmperen er det for så vidt nøjagtig det samme system, som mange motorcykelfabrikker benyttede omkring 1920 blot i forbindelse med en kort svinggaffel og en ulidelig stiv fjeder. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel affjedret af to skruefjedre uden styr af nogen art og dæmpet af en teleskopdæmper. Man nærer ikke den største tillid til disse løst flagrende og stærkt buede fjedre, ligesom det kan forekomme, at man har belastet forhjulsophængningen med en unødvendig stor, uaffjedret vægt, men jeg kan faktisk ikke nævne

blot en eneste scooter eller motorcykel, der i praksis har så glimrende en affjedring.

Motoren er temmelig konventionel i sin opbygning med et todelt kombineret krumtap- og gearkassehus, i hvilket krumtapsakslen ligger i to kraftige hovedlejer og et støtteleje ved den forlængede akseltap, der bærer dynastarteren. Lejerne er afdækket ud mod krumtaphuset, og de bliver derfor smurt af den olieblandede benzin fra krumtaphuset.

Krumtapsakslen består af to svinghjul med kontravægte og afbalanceringshuller presset sammen om krumtapsølen, og plejlstangslejet er udformet som et dobbeltradede rulleleje. Der er udskiftelig plejlstangsbøsning, og stemplet har tre stempelringe. Cylinder og topstykke er monteret til krumtaphuset ved hjælp af fire gennemgående stagbolte

Centralrøret er ligesom på Jawa motorcyklerne firkantet. Skruetjædere mellem svinggafflen og stellet har ingen teleskopisk indkapsling, og de højer derfor under belastning, men affjedringen er næststående god.



med tilhørende møtriker, og en blæserkappe omslutter den skråt fremadgående cylinder og blæserhjulet, der er bolte til dynastarterens rotor. Den benyttede Jikov karburator er forsynet med et kompensatorsystem, og det bør iøvrigt bemærkes, at motorens tændingsanlæg er afskærmet mod radio- og TV-forstyrrelser.

Den udgående krumtapaksel trækker over en kort kæde en flerpladekobling med en enkelt centralfjeder og en almindelig firetrins gearkasse, medens momentet overføres fra den udgående gearkasseaksel til baghjulet gennem en indkapslet rullekæde.

Gearskiftningen sker ved hjælp af en dobbeltpedal anbragt i venstre side af bundbrættet. Udstyret omfatter et forholdsvis stort luftfilter med en effektiv indsugningsdæmper, et meget kraftigt og gennemtrængende horn, støtteben og stativ, dæksel i karosseriet til udskiftning af tændrør og tregangs-benzinhane, der betjenes med tændingsnøglen. På det lille instrumentbord er der et chokerhåndtag og en ladekontrollampe, og på forskjoldet er der anbragt en

lukket akkumulatorkasse til to 6 volt akkumulatorer (eller en enkelt på 12 volt).

Første gear er meget lavt, så det trækker ud allerede omkring 20 km/t, medens den egentlige acceleration først kommer frem i andet gear. Tredie gear bringer maskinen op til omkring 60 km/t, og tophastigheden i fjerde gear ligger lige under 70 km/t, så man kommer på intet tidspunkt ud for svimlende hastigheder, hvilket naturligvis heller aldrig har været tanken med denne scooter. Gearskiftningen er let og præcis, blot skal man slippe koblingen, før man slipper pedalen, hvilket er yderst almindeligt ved skiftning med klokoblinger. Kørestillingen er ganske fortræffelig, og det smalle styr holder så nogenlunde skulderbredde, hvis man da ikke er alt for smalskuldret.

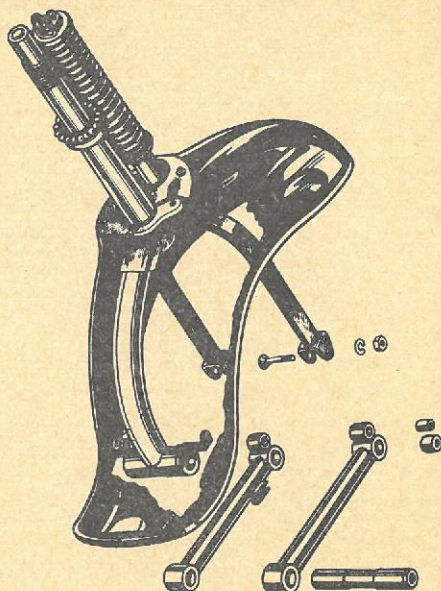
Affjedringen er ganske overraskende, for selvom en nærmere undersøgelse viser, at den uaffjedrede vægt er bragt ned til et minimum gennem de lette trådhjul, så virker det alligevel særpræget, når man kan køre over en hel stribe kloakdæksler uden

overhovedet at mærke det. Også på en udpræget ujævn og dårlig vej fornemmer man en konstant kontakt mellem hjul og kørebane, og man kan kun glæde sig over de fortræffelige køreegenskaber og den gode manøvrerene. Man har ikke så mange problemer med gashåndtaget, for man kan næsten køre med fuld gas overalt — også hvor der er 70 km/t begrænsning — men trods den meget beskedne tophastighed holder man en rigtig udmærket gennemsnitshastighed, og det drejer sig i virkeligheden om to minutters længere køretid, når man fra centrum i København skal 10 km ud i periferien sammenlignet med et større køretøj som en almindelig husholdningsbil — i den stærkt trafikerede tid vil man dog kunne klare opgaven hurtigst på Manet'en, der kan komme igennem alle vegne.

Medens man triller rundt på dette fredelige køretøj, har man god tid til at se sig omkring, og man er i grunden befriet for en masse besvær, når man sådan sidder og kører for fuld gas i et sindigt tempo — det virker faktisk nerveberoligende, for kører man på en kraftigere maskine eller i en bil med en nogenlunde kraftig motor, så har man hele tiden fornemmelsen af at skulle administrere noget og til stadighed at skulle tage stilling til noget, så længe man ikke kører for fuld gas (og hvor tit gør man det?), medens man på en Manet har taget stilling til alle spørgsmål ved at åbne helt for gassen, og dermed er den sag afsluttet.

Drejningsmomentet er ret konstant, idet det ligger lige omkring 0,7 kgm mellem 2700 og 5000 omdr/min, men man skal lade motoren trække ret godt ud i de enkelte gear under en acceleration. Skifter man til topgear allerede ved 2500 omdr/min, kan man ikke hente mere end små 2 hk frem fra motoren, medens man ved 4000 omdr/min råder over godt 4 hk.

Man er ofte så rørt over de små, økonomiske to-taktere, men i virkeligheden er de temmelig forslugne. Når man kører for fuld gas med Manet'en, kører man 23,5 km pr. liter, hvilket selvfølgelig kan se meget pænt ud; men når man erindrer, at man med en



Bortset fra svinggafflens længde kender man dette affjedringsystem fra motorecykler fremstillet omkring den første verdenskrig — mærkeligt at der skulle gå så mange år, før man fik den rigtige kombination af ophængning og affjedring.

langt større fire-takter kan køre næsten 35 km pr. liter ved denne hastighed, så kunne man jo umiddelbart tro, at der måtte være noget galt. I sådan et tilfælde kan det være ganske godt at se lidt på motorens specifikke forbrug målt i gram pr. hestekrafttime, og det ligger for Manet-motoren på 400 g/hkt ved 5000 omdr/min under fuld belastning, hvilket vil sige 5 hk. Når man så stille og roligt regner ud, at man har et forbrug på 2000 g i timen, medens man i samme tidsrum kører 68 km, så kan man også gennem benzinens vægtfylde på 0,68 finde ud af, at forbruget under disse omstændigheder er 4,3 l/100 km, og sandelig om det da ikke passer med 23,5 km pr. liter. Om en maskine kører et par kilometer mere eller mindre per liter spiller ikke så stor en rolle hos os, men i betragtning af at standardbenzin på oktantal 78 i Tjcekoslovakiet koster kr. 3,84, kunne man på hjemmemarkedet sikkert godt tænke sig en lidt

bedre økonomi, men her kommer teknik, økonomi og politik igen i samme skuffe, for staten fremstiller maskinerne, og staten bestemmer benzinprisen.

Man kommer selvfølgelig ikke uden om, at en Manet såvel som alle andre køretøjer med en maksimaleffekt på omkring 5 hk er ret sensibel for modvind og absolut ikke ufølsom overfor de stejle bakker, og skønt vi her i landet ikke har større stigninger af brugbar længde, så har vi næsten altid en fortræffelig vind på et eller andet tidspunkt indenfor en prøvekørsel, og hvadenten man har stigning eller vind eller dynamometerbelastning som målestok kan for så vidt være ligegyldigt, blot er sidstnævnte i stand til at give nok så eksakte oplysninger. Vi kørte imidlertid maskinen for fuld gas over 3 km i tredje gear med omkring 60 km/t i god modvind, og motoren var oplagt til at fortsætte, hvis det passede os, så man går altså ikke helt i stå, selvom det går op ad bakke, eller vinden er imod.

Manet er et fortræffeligt køretøj til bykørsel og nærtrafik, og en tur på omkring 150 km afvikles også i fuld harmoni, men skal man på langtur, skal man have meget god tid og meget stor tålmodighed — personlig tror jeg ikke, jeg ville kunne udholde at være overladt til mine egne snørklede betragtninger i den tid, det ville tage at køre f. eks. fra Kruså til München. Dette skal dog kun tages som et bevis på, hvor

umuligt nutidsmennesket er, for det ville sikkert ikke genere mig spor at køre fra Haparanda til Sicilien på en maskine, der kunne køre dobbelt så hurtigt. Af større praktisk betydning er det derfor, at man i nogen grad mangler accelerationsevne, hvis man skal foretage en overhaling af en lastvogn, der kører f. eks. små 60 km/t, for det tager sin tid, hvilket man må tage i betragtning, inden man kaster sig ud i eksperimentet.

I forhold til en knallert er en Manet derimod et yderst overlegent og komfortabelt køretøj, og det kan derfor kun skyldes kravet til et kørekort, når denne billige maskine ikke bliver revet væk til daglig arbejdskørsel og afslappende week-end ture. Hvis De anskaffer en Manet, så skal De lige med det samme svejse en lille stang på stativet således, at man ikke skal stå og fiske efter det inde under maskinen — det er den slags småting, der under en fabrikation vil koste noget i retning af 30 øre, men som ikke desto mindre vil kunne irritere flere tusinde mennesker dagligt gennem mange år, blot fordi man ikke har ofret problemet tilstrækkelig opmærksomhed.

Iøvrigt prøvede vi blinklyssets virkning forfra, bagfra og fra siderne — det er ganske fortræffeligt, og forhåbentlig bliver det snart tilladt her i landet også. Stoplygten fik vi da med tiden, så hvorfor ikke også blinklyset?

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, to-takt, boring 50 mm, slaglængde 50 mm, slagvolumen 98 cm. Kompressionsforhold 7:1, maksimal motoreffekt 5 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling. Kæde 3/8" x 3/8", 44 led. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Fire. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 23,02:1, 2. gear 12,99:1, 3. gear 9,68:1, 4. gear 7,30:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 12,7 x 5,2 x 83. Dækstørrelse: 2,75 x 14".

Hjulophængning: Forhjul svinggaffel, baghjul svinggaffel.

Stelkonstruktion: Centralrør.

Benzintank rummer 8 liter.

Bremser: 150/25 mm.

Elektrisk anlæg: 12 volt dynastart, dynamo 60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Selvstarter, speedometer, vindskærm, dobbeltsadel.

Dimensioner: Akselafstand 1340 mm, sædelhøjde 745 mm, fri højde fra jorden 110 mm, styrets bredde 600 mm. Egenvægt 112 kg.

Tophastighed: 68 km/t.

Pris: Kr. 2160,- incl. omsætning.

Tænding: Kontaktfastand 0,4-0,6 mm. fortænding 4,0 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: Jikov 2918 S.



Vi flytter 1. september

til »Harmonien«
Kongevej 80, Birkerød, tlf. 81 37 11
Reservevedelselageret tlf. 81 37 10

Fortsat reservevedelsekspedition i København
W. Schenstrøm, Lyngbyvej 36, tlf. RY 4051 og JAWA Motor
Service Reverdils-gade 4-6, Kbhvn. V. (v. Hovedbaneg.) VE 10.277

Jawa har forhandlere i følgende byer:

Alborg:	Chr. Toft, Skipper Clementsgade 4.
Århus:	Aabo Motor, Gl. Munkegade 4.
"	Århus Traktorlager, V. Ringgade 29.
Brønderslev:	Christensen, Vestergade.
Esbjerg:	Øllgaard Christensen, Kronprinsens- gade 16.
Fredericia:	Niels Mathiasen, Gothersgade 36.
Glesborg st.:	J. F. Albrechtsen.
Gesten:	Aage Jensen.
Gram:	P. Nissen, Kongevej.
Haderslev:	J. Christensen, Storegade 48.
Herning:	Mikkelsen, Kastanie Allé 22.
Hjørring:	Knud Sørensen, Bispensgade 99.
Holsted st.:	K. Schultz.
Holstebro:	Carl Vilhelmsen, Struervej.
Horsens:	Holm & Petersen, Allégade
Kolding:	C. A. Stachmann & Søn, Sønderg. 27.
Kongerslev:	Martin Storgaard.
Lemvig:	G. Saugstrup, Vestergade 31.
Nykøbing M.:	Rich. Mark, Vesterbro 2.
Randers:	I/S Sofus Nellesmann, Strømmen.
Ribe:	Ribe Auto Elektro v. Simony.
Rønde:	Rønde Motor Co.
Silkeborg:	E. H. Pedersen, Borgergade 25.
Strellev/Ølgod:	Øllgaard Christensen.
Struer:	A. Thomsen, Søndergade 14.
Sønderborg:	Jacobsen, Dybbøls-gade 25.
Thisted:	Thisted Auto Hjælp v. Sv. Jørgensen.
Tylstrup:	Ludv. Christensen.
Tønder:	C. Langfritz.

Vejle:	G. Ulbæk, Sydhavnen.
Vejen:	M. Christiansen, Søndergade 18.
Videbæk:	Chr. Sørensen, Brødgade 40.
Viborg:	Rasmus Havn, Gravene 21.

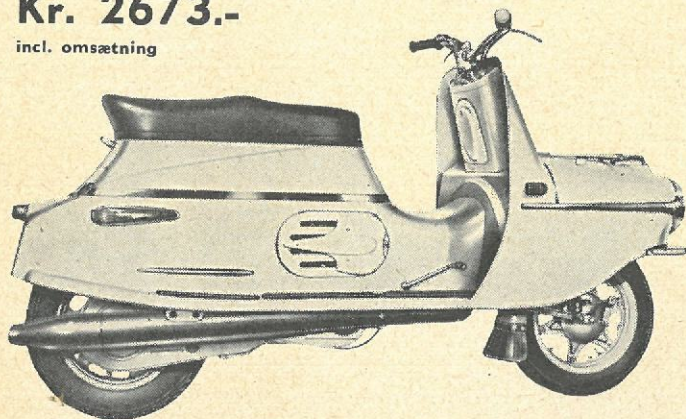
Øerne.	
Odense:	E. Bruun-Larsen, Ansgargade 1.
Horslunde/Loll.:	Aage Blands.
Søllested/Loll.:	Ove Kaas.
Rutsker pr. Hasle	
Børnholm:	Helm. Nielsen.
Fårevejle:	Scharling Jensen.
Faxe:	Ejgil Johansen, Torvegade 43.
Frederikssund:	K. A. Petersen, Færgegade 4.
Frederiksværk:	Østergaard, Strandvej.
Haslev:	Ingemann Nielsen, Jernbanegade 6.
Hellested:	Holm. Petersen.
Helsingør:	Aug. Bendz.
Løve:	Johs. Jørgensen.
Mørn:	Borge Nørh Nielsen, Møllevej.
Næstved:	Laur. Larsen.
Stenløse:	Sv. Larsen.
Soro:	A. Jensen.

København.
Borge Asnov, Strandvej 143.
Clausen & Madsen, Amager Landevej 97.
JAWA Motor Service, Reverdils-gade 4-6, V. (ved Hoved-
banegården). Tlf. VE 10 277.
Motor-Store, Jydholm 55.
Stabirk's Motorcykle Service, Roskildevej 73.
W. Schenstrøm, Lyngbyvej 36. Tlf. RY 4051.

Ovennævnte motorforhandlere har også originale JAWA-reserve dele

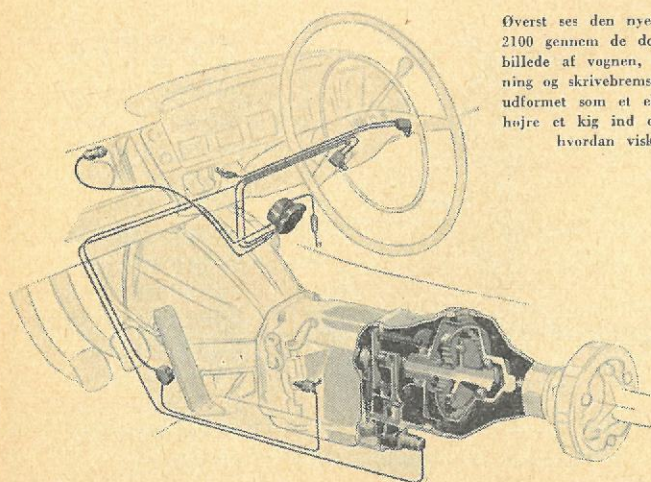
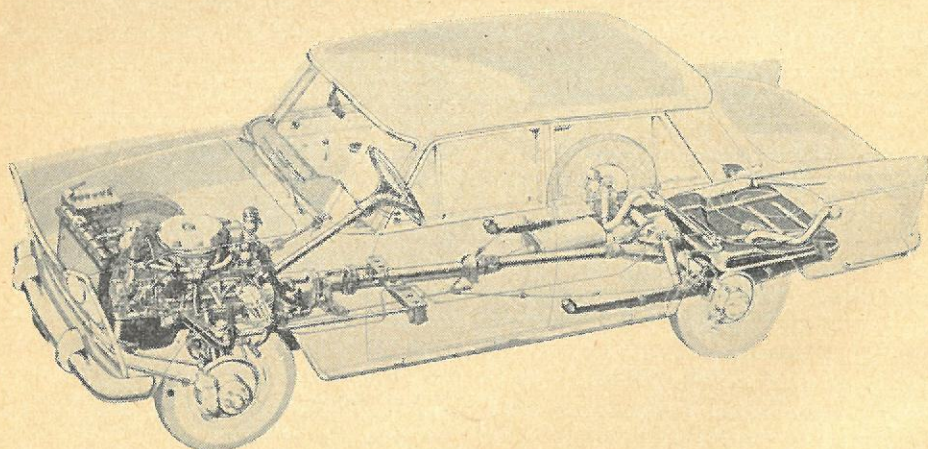
Kr. 2673.-

incl. omsætning



CEZETA
vinder stadig
større indpas,
fordi ingen
scooter har
bedre køre-
egenskaber —
ingen motor-
cykel har bedre
køreegenskaber
Intet andet
køretøj er så
hensigts-
mæssigt kon-
strueret.

Importør: ERIK ORTH Vester Farimagsgade 19 - Minerva 4801
SAMARBEJDE MED BRANCHEFOLK ØNSKES



Øverst ses den nye Fiat 2300, som man kan kende fra 2100 gennem de dobbelte forlygter. I midten et røntgenbillede af vognen, der afslører den nye baghjulsophængning og skrivebremsene. Til venstre ses overgearet, der er udformet som et elektromagnetisk betjent planetgear. Til højre et kig ind over forsædet, der blandt andet viser, hvordan viskerbladene overlapper hinanden.

SIDEN SIDST

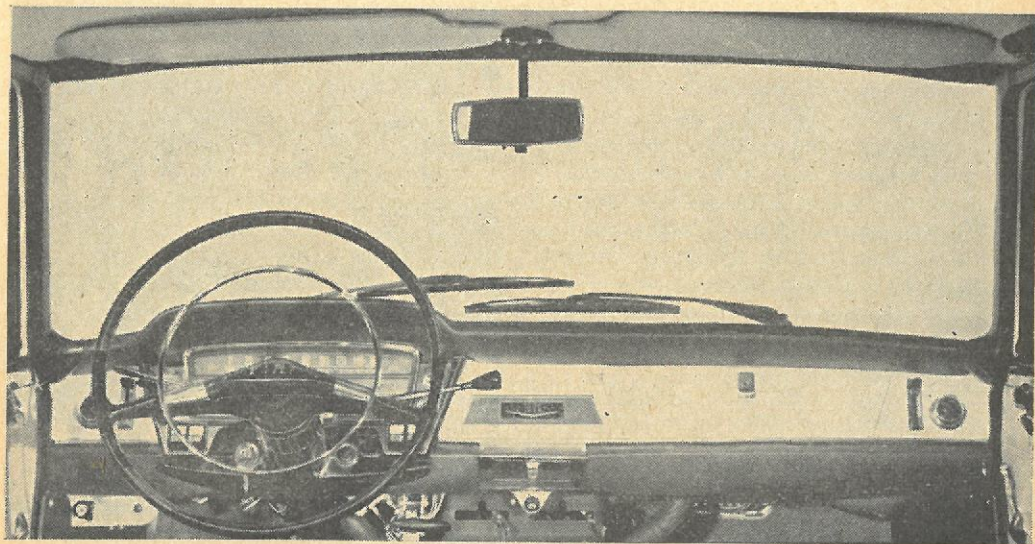
Noget kunne tyde på, at man snart må ansætte en speciel medarbejder, der kan holde rede på Fiats forskellige modeller produceret forskellige steder i verden. De seneste nyheder går ud på, at model 2100 forsvinder for at blive erstattet af model 2300.

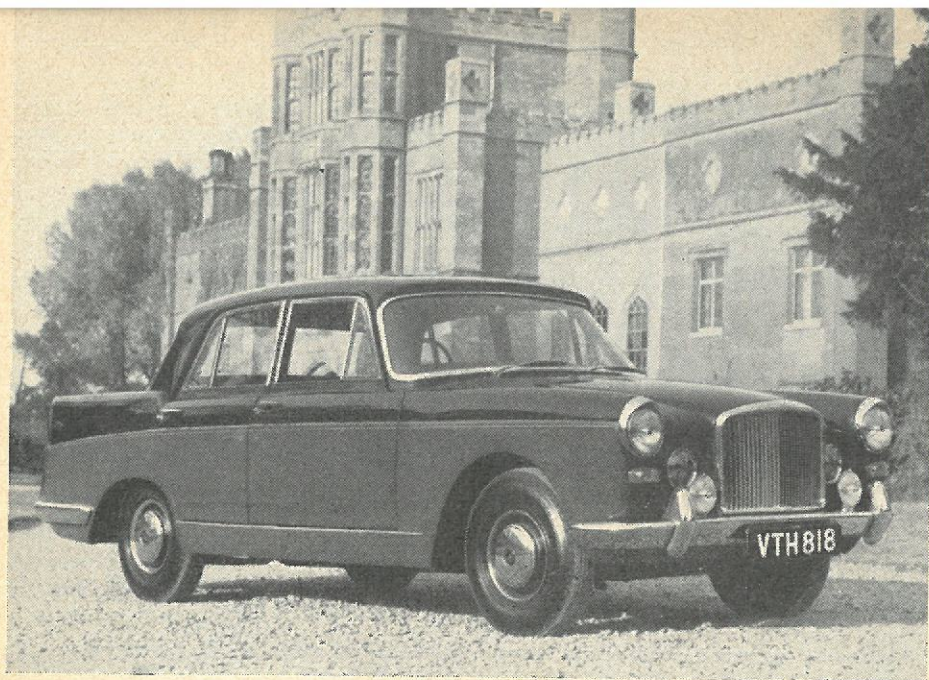
Model 2300 er en videreudvikling af model 2100, men som modelbetegnelsen antyder, er motorens slagvolumen sat op til i nærheden af 2300 ccm — helt nøjagtigt til 2279 ccm, hvilket er sket ved at forøge boringen til 78 mm og slaglængden til 79,5 mm. Kompressionsforholdet er uforandret 8,8:1, men maksimaleffekten er kommet op på 117 hk (SAE) ved 5300 omdr/min. Motoren har i forhold til 2100 motoren større indsugningsventiler, delt manifold (indsug-

ning og udblæsning hver for sig) og elektromagnetisk kobling for ventilatoren, der kun træder i funktion, når kølevandet kommer op over en bestemt temperatur, hvilket udelukker ventilatorstøj under størstedelen af kørslen, giver hurtigere opvarmning og sparer på benzinen, da en ventilator kræver en ganske god del af motoreffekten — systemet kendes iøvrigt fra Peugeot.

Den nye model har skivebremser med servoforstærker på alle fire hjul, hvilket har gjort det nødvendigt at forøge forhjulenes sporvidde med 5 mm, og baghjulsophængningen er også på grund af de kraftigt virkende skivebremser blevet ændret til konventionelle langsgående bladfedre i stedet for den tidligere kombination af skruefedre og bladfedre. Da sidstnævnte på de forskellige modeller tillige virkede som krævningsstabilisatorer, er der på den nye model monteret en krævningsstabilisator af torsionstypen ved baghjulene såvel som ved forhjulene.

Den nye baghjulsophængning har medført forbedrede pladsforhold i bagagerummet og ved bagsædet. Karosseriet er ikke blevet ændret bortset fra de fire forlygter, men udstyret er gjort endnu mere omfattende blandt andet ved indstillelige defrosterkanaler, der kan holde sideruderne dugfrie.





Den nye Austin. Vanden Plas Princess.

Vognen kan som ekstraudstyr leveres med et overgear, der har udvekslingen 0,76:1, og motorens omdrejningstal reduceres derfor med ca. en fjerdedel ved hurtig kørsel på motorveje. Overgearet virker kun i forbindelse med fjerde gear, og det betjenes af to kontakter under rattets to egere, men det går tillige ud af funktion, hvis man skifter til tredje gear, eller hvis man under en overhaling træder gaspedalen helt i bund.

Model 1800 erstattes af model 1800 B, der ligeledes har skivebremser på alle fire hjul og den nye baghjulsophængning samt elektromagnetisk ventilatorkobling, men ellers følger den i det store og hele den tidligere model, og den er stadig udstyret med to forlygter. Motoreffekten er dog blevet sat lidt op nemlig til 97 hk (SAE) ved 5300 omdr/min, og tophastigheden er for denne model over 145 km/t, medens model 2300 er god for 160 km/t. Priserne på de nye modeller kendes endnu ikke.

★

Man har i lang tid været klar over, at NSU er ved at barsle en storebror til Prinzen, men skønt man i forskellige glimt har set prototyper fra NSU rundt om på Euro-

pas landeveje, så er det jo en kendt sag, at hver eneste bilfabrik har mere eller mindre tilslørede prototyper kørende, og kun en meget lille del af disse vogne kommer i produktion, så det har derfor været umuligt at røbe noget om den nye model. På direkte forespørgsel sender fabrikken os omstående billede af den nye model med den obligate fotomodel og det hele, men sløret kan altså ikke løftes endnu. Når først man indrømmer, at en ny vogn er på vej, så plejer der ikke at gå mange uger, før den kommer frem i dagens lys.

Iøvrigt har NSU sluttet licenskontrakter om fremstilling af Wankel-motorer med det engelske firma Perkins Ltd. og de to japanske virksomheder Toyo Kogyo Co. Ltd. og Yanmar Diesel Engine Co. Ltd. Førstnævnte af de japanske firmacr fremstiller små person- og varevogne, medens det sidstnævnte fremstiller stationære dieselmotorer. Perkins spænder som bekendt over motortyper fra påhængsmotorer til mindre både til store dieselmotorer.

NSU har iøvrigt netop bragt nogle nye knallertmodeller på markedet, og det er navnlig model S, der vil få interesse på det danske marked, hvor den bliver introdu-

ceret under betegnelsen Quickly 23, fordi den i modsætning til den tidligere model er monteret med dækstørrelsen $23 \times 2,25''$. Desuden er der en ny og større tank, der er monteret sådan på stellet, at den giver støtte for knæene som på en motorcykle. Bremserne er udformet som fuldnabsbremsere i letmetal med indstøbt stålforing.

★

I det store og hele kan man ikke sige, at bilister og motorcyklister er gode ved deres køretøjer, selvom de er velpudsede, rene og nogenlunde hæderligt justerede. En lille detalje som luftfilteret bliver i reglen overset, men det koster dyrt. Vi har tidligere i en artikel omtalt, hvor vigtigt det er at holde luftfilteret rent og i god orden, men vi skal bringe en påmindelse ved at offentliggøre nogle resultater fra forsøg foretaget

af den amerikanske hær. Man lod simpelt hen godt 200 gram støv forsvinde ind gennem motorens indsugning under en periode på 150 timers kørsel i en prøvebank. Inden prøven afsluttedes, var olieforbruget steget til det dobbelte, og kompressionen var næsten borte. Da motoren blev adskilt og udmålt, viste det sig, at slitagen svarede til 10.000 timers kørsel med ren eller rensset luft.

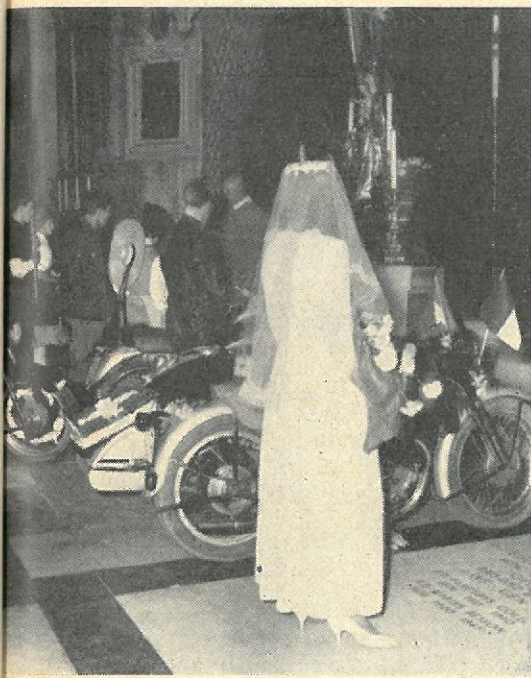
★

Salget af SAAB er stærkt stigende, og skønt man arbejder på overtid i fabrikken, er der opstået leveringsvanskeligheder således, at man må regne med nogen leveringstid i en periode. I de skandinaviske lande er salget af SAAB blevet fordoblet i første halvår af 1961 sammenlignet med året før.

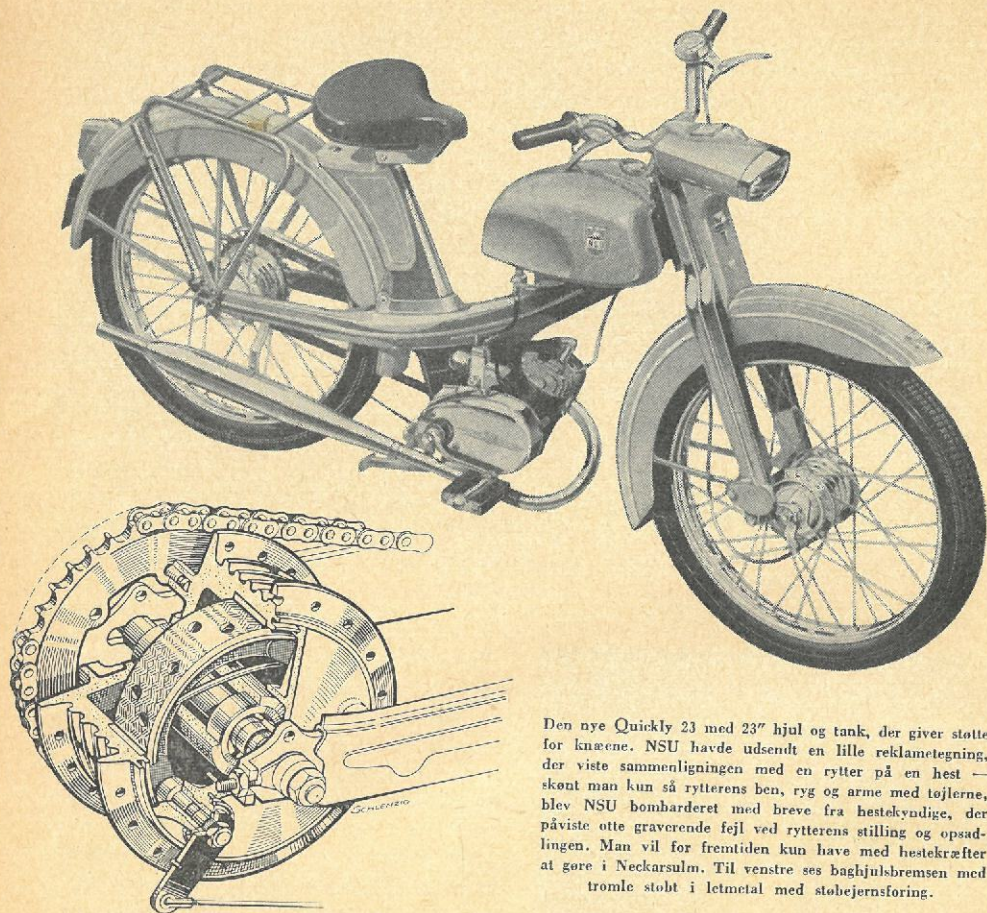
★

Austin Healey Mark II er nu kommet på markedet. Den er identisk med sin forgænger, blot er motoren (2912 ccm) nu monteret med tre karburatorer, og effekten er sat op til 136 hk ved 4750 omdr/min bl. a. ved hjælp af andre ventiltider og kraftigere ventiltjedre. »Mark II« accelererer fra stående start til 80 km/t på 8,5 sekunder og op til 145 km/t på 26,5 sekunder. Ligesom alle andre vogne fra BMC er beslag til sikkerhedsseler standardudstyr. Prisen er nærdret kl. 40.410,—.

En ny Austin model kaldet Vanden Plas Princess 3-liter, der er nær beslægtet med Austin A 99 Westminster, blot i et udstyr der gør den velegnet til repræsentation af forretningsmæssig og diplomatisk art, når kredit af den ene eller anden art trænger til at blive styrket. Det er den samme motor, som tidligere benyttedes i Austin Healey (112 hk), og ellers er udstyret det traditionelt fornemme engelske med poleret nøddetræ og ægte læderindtræk. Som saloon koster vognen kr. 52.485,—, men den leveres også som limousine med glasvæg mellem for- og bagsæde, og så koster den 58.005 kroner.



Dette vil for mange være et usædvanligt syn: I den schweiziske by Fribourg velsignes motorcykler og køre i kirken for et rallye. Deltagerne bærer nationaldragter og lange hvide kjoler. Vi troede først, at det var en brud, man ser i forgrunden, for i de katolske kirker kan der foregå flere forskellige kirkelige handlinger på samme tid.



Den nye Quickly 23 med 23" hjul og tank, der giver støtte for knæene. NSU havde udsendt en lille reklametegning, der viste sammenligningen med en rytter på en hest — skønt man kun så rytterens ben, ryg og arme med tøjlerne, blev NSU bombarderet med breve fra hestekyndige, der påviste otte graverende fejl ved rytterens stilling og opstillingen. Man vil for fremtiden kun have med hestekræfter at gøre i Neckarsulm. Til venstre ses baghjulsbremsen med tromle støbt i letmetal med støbejernsforing.

Neckar Europa, der i et og alt svarer til Fiat 1100, er nu kommet på det danske marked, og prisen er kr. 15.662,—. Neckar Jagst, der svarer til Fiat 600, koster kr. 11.295,—.

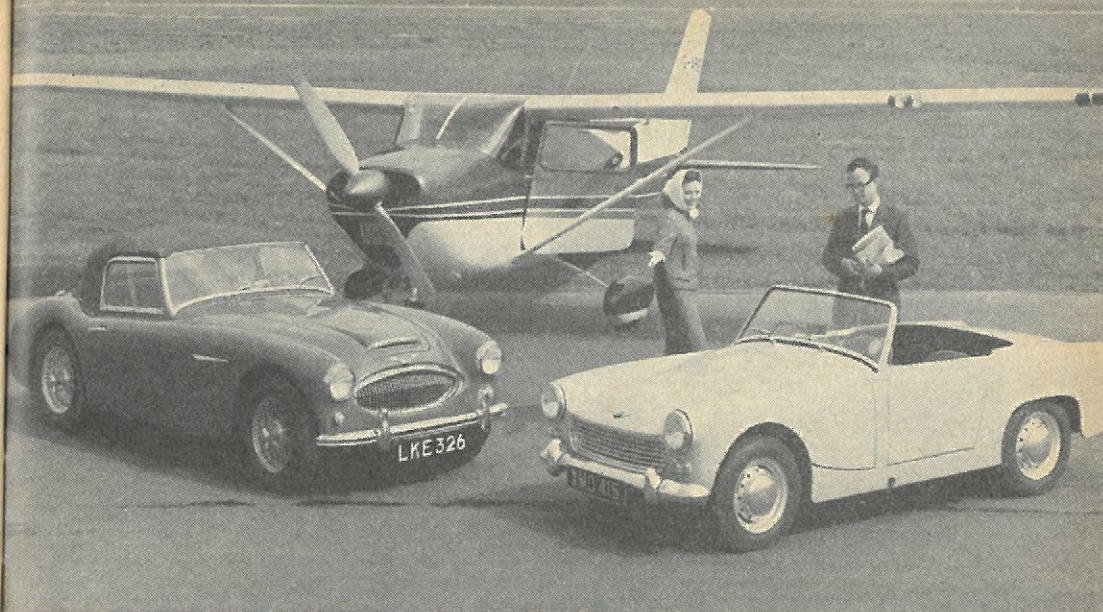
★

For nogle måneder siden kunne Ford i England fejre et særligt jubilæum — produktionen af $\frac{1}{2}$ million vogne i den nye Dagenham samlefabrik, som blev taget i brug for to år siden, men man var nødt til at holde det hemmeligt, for den vogn, der rullede af samlebåndet som bil nr. 500.000, var en af de nye Consul 315 modeller, som

— på det tidspunkt — endnu ikke var introduceret.

I Halewood udenfor Liverpool er engelsk Ford igang med store byggeprojekter. Man opfører en ny fabrik, som i sin første fase ventes at stå færdig til næste år. Man regner med at komme til at beskæftige 9000 mennesker i de nye bygninger og producere 200.000 biler om året. Dette er vel at mærke udover, hvad der produceres i de nuværende anlæg i Dagenham (hvor der ruller 2400 enheder af samlebåndene om dagen).

Når anden fase af byggeriet i Halewood er afsluttet, menes arbejdsstyrken at komme



Til venstre den nye Austin-Healey 3000 Mark II, og til højre den nye Sprite. Vi har taget ved lære af NSU's erfaringer og vil derfor kun bemærke, at det sandsynligvis er en flyvemaskine i baggrunden.

op på ca. 20.000 mand, og produktionen vil selvsagt stige tilsvarende.

På Fordfabrikken i Köln er bil nr. 1.000.000, en Taunus 17 M, nu rullet af samlebåndet. Det tog 20 år at nå den første halve million, 2 år at nå de næste 250.000, medens man producerede den sidste kvarte million på 15 måneder.

★

Det vesttyske færdselspoliti har nylig afsluttet en række omfattende undersøgelser af årsagerne til tusinde bil-ulykker, der er

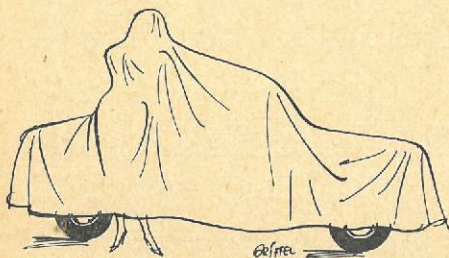
sket i perioder med glat og fedtet føre. Undersøgelserne har stået på i vinterperioden 1960-61, og det må siges, at de fremkomne resultater er rystende ved at vise, at en meget stor procentdel af bilisterne kører på glat-slidte dæk (dæk med mén efter mange svære opbremsninger), vulstbeskadigelser eller andre dæk-defekter. Undersøgelserne har godtgjort, at ved ulykker i glat og fedtet føre har 70 af 100 vogne haft dårlige dæk!

★

Interdam A/S, som er en sammenslutning af automobil-importører, der repræsenterer de engelske mærker Hillman, Humber, Sunbeam, det franske Peugeot og mange andre person- og lastvognsmærker, har med øjeblikkelig virkning nu også overtaget generalagenturet for de amerikanske Rambler compact cars, der fremstilles af American Motors Corporation i Detroit.

★

Som sidste led i en langtidsplan, der tager sigte på at udvide produktionen, kunne Auto Union forleden flytte sine fabrikker i Düsseldorf til Ingolstadt, hvor DKW Junior allerede fremstilles i stort tal.



Den nye vogn fra NSU klar til afsløring med fotomodel og det hele.



Castrol har udsendt et lille skilt beregnet til at opsætte i bilernes bagruder, da det endnu ikke er gået op for adskillige trafikanter, at man skal blænde ned, når man kører tæt bag en anden vogn. Desværre forhindrede myndighederne, at skiltet blev selvlysende, og andre hensyn har forhindret, at man under den korte tekst tilføjede en fyndig ed.

Herefter er hele Auto Union/DKW produktionen koncentreret på eet sted. For at nå dette mål måtte man udvide den nuværende fabrik i Ingolstadt med et hypermoderne fabriksanlæg, der gør det muligt at fordoble produktionen.

De hidtidige fabrikker i Düsseldorf overtages af Daimler-Benz koncernen, som er hovedaktionær i Auto Union/DKW fabrikkerne. I Düsseldorf vil man i fremtiden være beskæftiget med fremstilling af enkeltdele og aggregater til Mercedes-Benz produktionen.



Omkring 100.000 medarbejdere i et verdensomspændende firma, der er repræsenteret i 93 lande, har fået tilbudt hjælp til anskaffelse og installation af sikkerhedsseler i deres biler.

Firmaet er det amerikanske International Business Machines og dets datterselskaber verden over, som på baggrund af alvorlige ulykkestal blandt medarbejderne nu går aktivt ind for, at sikkerhedsseler og styrthjelme anvendes af så mange som muligt blandt de ansatte. En nylig foretaget opgørelse har vist, at 11 IBM-medarbejdere og tre familiemedlemmer er blevet dræbt og et tilsvarende antal kvæstet ved trafikulykker uden for De forenede Stater i det sidste halve år.

Ved en nærmere undersøgelse blev det godtgjort, at brugen af sikkerhedsseler og styrthjelme fremover ville betyde en mindselse af farerne for IBM's medarbejdere, når de færdes i trafikken, og det blev derfor besluttet, at hvert enkelt IBM-selskab verden over skulle tilhyde sine medarbejdere hjælp til anskaffelsen og installationen af sikkerhedsseler og styrthjelme.

Hos IBM Danmark udsendtes for et par dage siden en opfordring til samtlige godt 300 medarbejdere om at anskaffe sikkerhedsseler og styrthjelme af et anerkendt fabrikat. Firmaet tilbød medarbejderne selerne til en favorabel pris, og man tilbød desuden helt at betale for installationen af selerne. Styrthjelme kunne medarbejderne få til halv pris.

IBM's kampagne indledtes midt i ferisesæsonen, men allerede inden et døgn efter kampagnens start havde en fjerdedel af de medarbejdere, der har bil, og som ikke har sikkerhedsseler installeret, bestilt et sæt.

Det er indlysende, at et sådant initiativ hviler på kold beregning, fordi det simpelt hen kan betale sig at holde gode medarbejdere i live fremfor at skulle betale enkepensioner. Den danske stat ser anderledes på det økonomiske spørgsmål ved simpelthen at lægge skat på styrthjelme — hvor er det dog usmageligt.

Har man læst

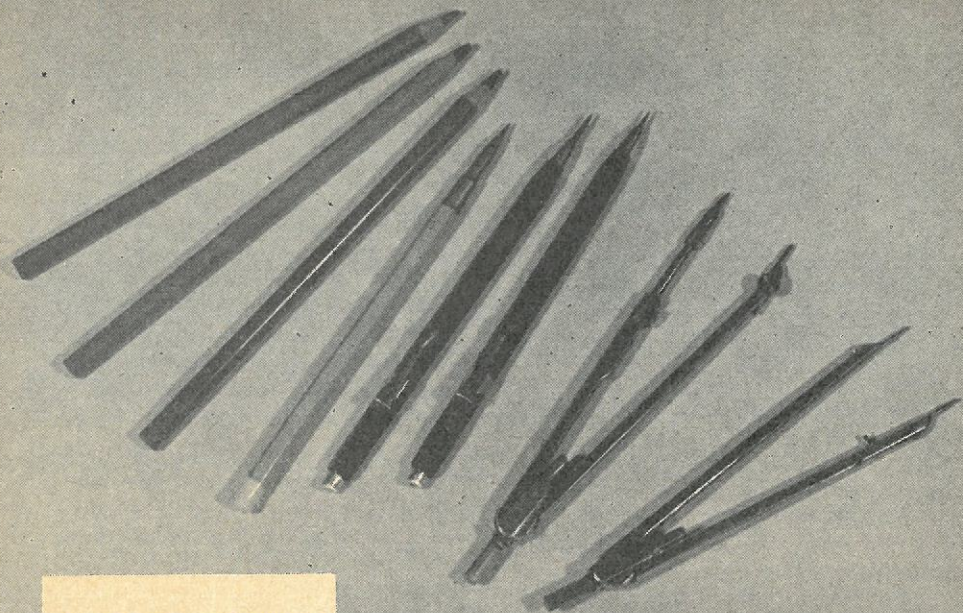
KØR BEDRE

så kør man også bedre. De skulle unde Dem selv den fornøjelse at få den rigtige stil og sikkerhed ind i Deres kørsel. Det er bedre at vide klar besked end at have noget på fornemmelsen.

KØR BEDRE

er skrevet af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen og red. Mogens H. Damkier
Udgivet af SMJ

Fås hos boghandlerne eller forsendes direkte fra Skandinavisk Motor Journal, Køgelysvej 14, Gentofte.



Vi skal til at foretage målinger med passer, og skønt der ikke er tale om vanskelige geometriske opgaver, så skal målingen og optegningen af cirkelbuerne foretages med den yderste præcision, så værktøjet skal være i fineste stand.

Orienteringsløb

(7)

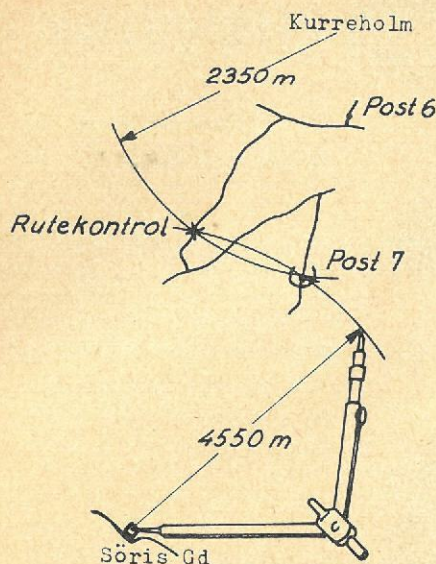
AF INGENIØR A. JAPP

Af alt det udstyr vi har bragt med, inden vi startede, har vi indtil nu kun haft brug for almindelig målestok, omsætningsmålestok og gradmåler samt blyanter. Vi tegner jo direkte på kortet, og dertil anvender man ofte en rød blyant, der skiller sig ret godt ud fra selve kortet, andre bruger kuglepen, og de rigtig dygtige markerer kun enkelte punkter på vejen således, at det kort, de anvender, kan bruges flere gange. Det fornuftigste er sikkert at tegne direkte på kortet, så kan man tydeligt se, hvor man skal køre, og dersom man kører galt, er det forholdsvis let at se, hvor dette er sket. Når man tegner direkte på kortet, skal man passe på ikke at tegne oven i selve den vej, ad hvilken man skal køre, da man derved let kan overse et sving her og en bugtning der. Derimod skal man tegne ved siden af vejen, og

normalt tegner man ruten ind til højre for vejen, ad hvilken der skal køres, og man kan på den måde altid se, i hvilken retning man skal køre.

Når man skal foretage målinger på kortet, gælder det altid om at have meget spidse blyanter således, at man kan få afsat de nøjagtige mål. Dette gælder ikke alene for blyanterne men også for passerens stift, så man gør klogt i at være omhyggelig med dette hjælpegrej.

Vi ankom til post 6 ad en rute, der beredte os mange overraskelser, idet flere af vejene var brede og asfalterede, medens de på kortet stod angivet som private veje, og dette var lige ved at bringe os i vildrede, men ved at stole på triptælleren nåede vi frem til posten, hvor vi fik en ny køreordre, der lød således:



De omtalte målinger og de indtegnede cirkelbuer, i hvis skæringspunkter rutekontrollen og post 7 findes. (Illustrationen ikke gengivet i korrekt målestoksforhold).

Her ser man et udsnit af den omtalte stednavnsfortegnelse, der undertiden kan være en hjælp. I dette tilfælde kan man finde Sørís Gd på fire forskellige kort, men man ville være værre stillet, hvis man skulle finde Sørup.

Post 6-post 7: Orientering. Køretid 9 min.
Post 7 er beliggende 4550 m fra Sørís Gd og 2350 m fra r i Kurreholm i det østligste skæringspunkt, rutekontrol ved det vestligste skæringspunkt.

Ja, så enkelt kan det lyde, og så svært kan det være, for hvor skal man nu til at lede efter disse to navne. Har observatøren fulgt godt med på kortet, så finder han hurtigt Kurreholm, idet det står umiddelbart nord for post 6, og ved indtegnning af ruten fra post 5 har han tegnet en streg umiddelbart i nærheden af dette navn. Anderledes vanskeligt stiller det sig med Sørís Gd, for vi har et kort på 12×19 cm at køre efter, og det kan være vanskeligt at finde et sådant navn. Her har de «gamle» en fordel, ikke fordi de tidligere er stødt på dette navn — det er dog muligt — men har de fundet Kurreholm véd de nogenlunde, hvor de skal lede for at finde Sørís Gd. Vil man ofre lidt på sit udstyr, kan man købe Geodætisk Instituts kortbog 1:100.000 — i dette tilfælde for »Øerne øst for Storebælt« — idet der bag i denne bog findes et komplet navne-register over alle de navne, der er angivet på kortet. Man kan så på kortet i kortbogen finde frem til det søgte punkt og derpå hurtigt føre det over til det kort man arbejder med. Det kan dog blive en omstændelig metode, men hellere dette end at sidde i 10-12 minutter for at lede hele kortet rundt.

Søbyhøj 14 E1
Søby S 11 D3, 14 D1
Sædder 18 G2
Sædder Aa 15 G3, 18 G2
Sædinge 31 F2
Sædinge Gd 31 F2
Sædingeskov 29 F3, 31 F2
Sækken 25 C1
Sækkepiiben 28 E2
Sælhøj 20 F3
Sæle 6 E3, 9 E1
Sælørne 25 B1
Sæne Bugt 33 B1
Særløse 12 E3
Særløse Overdrev 12 E3
Særslev 8 F3

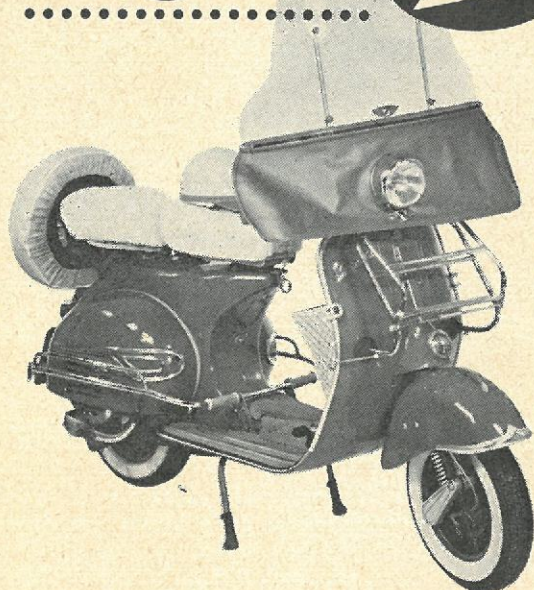
Søhuse 15 G3, 18 A3, 18 G1, 19 A1
Søhuse 17 D3
Søhuse 20 E2
Søhus Pl 17 E3
Sølager 3 E3
Sølagernes
Sølbj 28 E3
Sølbj 29 C3
Søle 30 G2
Sølkær 19 C3, 22 C2
Søllerup 15 G3, 18 A3, 18 G1, 19 A1
Søllerup Ovdr 15 G3, 18 G1
Søllerød 7 E3, 10 E1
Søllerød Gd 15 C3

Sørende 9 B2
Sørís Gd 6 G3, 7 A3, 9 G1, 10 A1
Sørninge 11 F2
Sørup 1 D3, 4 D3
Sørup 10 C2
Sørup 18 D2
Sørup 21 E2
Sørup 29 F2
Sørup 30 E2
Sørup 32 B2
Sørup Aa 30 D2
Sørup Hegn 4 D3
Sørup, Ll 1 C3, 4 C3
Sørup Ovdr 4 C3, 7 C1
Søster Svenstrup 12 F3,

Originalt



tilbehør



**-det personlige præg
på Deres scooter!**

Intet er for godt til
Deres VESPA! Køb
derfor tilbehør hos en
autoriseret VESPA-
forhandler - han har
de **originale** dele i
stort udvalg!

**Forlang det
rigeholdige katalog**

• IMPORT: F. BÜLOW & CO. — ESPLANADEN 6 — KØBENHAVN K — MI. 4525

Vi har imidlertid fundet begge de søgte punkter, og med nipsenåle eller kortnåle stukket ned i kortet angivet hvor de findes. Kortnåle er en slags nipsenåle, blot er »nålen« ikke mere end ca. 10 mm lang således, at man ikke støder til dem, når de er anbragt på kortet. Vi skal nu have fat i passereren, og ved hjælp af vor målepind tager vi nu målet 23,5 mm i passereren og slår en cirkelbue med r i Kurreholm som centrum. Dernæst tager vi målet 45,4 mm i passereren og med Sørís Gd som centrum tegnes en cirkelbue, der skal skære den anden cirkelbue. Hvor disse to cirkelbuer skærer hinanden, har vi så de søgte punkter.

Ved målingen fra Kurreholm skal man anbringe passereren i det nederste af »r'et«, da det er nærmest Sørís Gd, medens man ved målingen fra Sørís Gd skal anbringe det ene passerben *midt* i den signatur, der angiver Sørís Gd. Lad os endnu engang repetere: Ved måling fra et bogstav måler man fra den del af bogstavet der er nærmest det søgte objekt, og det er en gylden regel, at man aldrig måler i nordlig retning fra i eller

j eller ö. Ved måling fra en signatur måler man fra *midten* af denne.

Cirkelbuernes skæringspunkter markerer vi nu tydeligt, og da vi først skal passere den opgivne rutekontrol, er vejen, ad hvilken vi skal køre, fastlagt. Vi skal ned gennem Lystrup Skov, derfra op mod Lystrup og så mod syd til posten der er beliggende ved Møllegd. Køretiden var kun 9 min., men da vi måtte bruge lidt tid til at finde Sørís Gd, kunne det ikke undgås at give prikker. Inde i Lystrup Skov mødte vi naturligvis et kontrolskilt — rødt med hvide bogstaver — det betyder rutekontrol, og da der ikke var noget bogstav at se, måtte føreren ud af vognen og hen til skiltet for at stemple kontrolkortet. Her var der altså i modsætning til en tidligere rutekontrol et stempel, men det skyldes i første omgang, at denne rutekontrol var opgivet således, at alle deltagerne på forhånd vidste, at her skulle der være en kontrol, og man behøver altså ikke at »skjule« den ved kun at anbringe et bogstav, som man hurtigt kan køre forbi og notere.

Medens man styrer rundt på de små veje,

er gode lygter en nødvendighed, men det er mindst lige så vigtigt, at observatøren også har godt lys. Observatøren behøver et godt lys ned over kortbrættet således, at han tydeligt kan se, hvor der skal køres, men et sådant lys er som oftest til stor gene for føreren, idet der kommer mange og meget generende reflekser i forruden, der ligefrem kan virke blændende på føreren. Observatørens lys bør derfor være godt afskærmet og ikke for kraftigt, men er det for svagt, har han svært ved at læse på kortet, når vognen danser hen over de små biveje, og derfor må vi forsyne ham med en specielt kortlampe.

En sådan kortlampe — eller kortlup — der foroven har en kraftig linse, er forsynet med indbygget lys og i mange tilfælde med indbygget målepind, kan købes, og priserne varierer fra ca. 20 kr. til ca. 70 kr. Mange OR-kørere foretrækker selv at fremstille så meget af udstyret som muligt, og man ser da også alle tænkelige udførelser af disse kortlamper — »kaffekander« eller »vandkikketter« som de populært kaldes — når man ved et OR-løb går rundt og studerer de forskellige vognes udstyr.

Da der sikkert blandt SMJ's læsere er nogle, der har lyst til at fremstille deres egen kortlampe, vil vi i næste nummer bringe en beskrivelse og arbejdstegninger over en sådan kortlampe. Grundelementet er en almindelig lup — eller læseglas — som det også kaldes, og dimensionen for den anvendte lup er 116 mm diameter udvendig på holderen. Ved valg af lup skal man være ret forsigtig, idet man skal vælge en linse, der giver ensartet forstørrelse over hele synsfeltet, og ikke en linse af den type, hvor forstørrelsen tiltager ud mod periferien. Den lup, vi skal anvende, er af japansk oprindelse, og den koster 21 kr.

Flere læsere har forespurgt, hvor man kan få noget af alt det udstyr, vi tidligere har omtalt, såsom Calculators, Bemi-mål, omsætningsmålestokke, ideal-tidstabel etc., da det ikke er ret mange boghandlere, der handler med den slags udstyr. Vi kan i den anledning anbefale Knud Rasmussens Boghandel, Vesterbrogade 60, København V.

SCOOTERSÆT - DRAGTER



Vind- og vandtæt
2-delt, lange lynl. 128,00

RUSKINDSJAKKER
Lækker svensk kval. ... 198,00

OVERTRÆKSTØJ
Benklæder fra 2,50
Jakker,
fylder intet. fra 14,50

GRØNLANDSDRAGT
med hætte og
Teddy-Bear foer 228,00

PARCO COAT
med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 159,50

Læderveste - jakker - stortrøjer - fantastiske kvaliteter

STYRTHJÆLME
Jobi, Danfa, A. B. C., org. eng. T. T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS
Blågårdsgade 24 - Nora 2536

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse

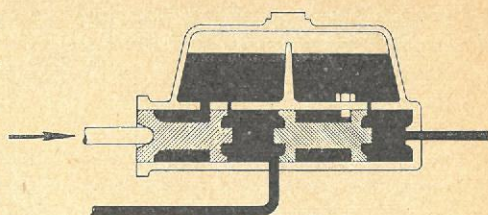


KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE
ved Kildegårdsplads

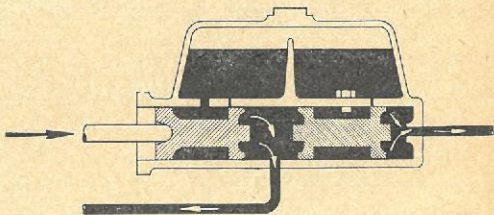
Bjergkørsel kræver som bekendt en speciel teknik, der ikke er vanskelig at lære, men ikke desto mindre sker der hvert år ulykker på Sydeuropas bjergveje, fordi vognene kører løbsk på grund af bremsefading eller på grund af andre ofte uopklarede trafikale årsager. En sørgelig ulykke for en dansk familie forklares på den måde, at føreren sandsynligvis har mistet kontakten med sin vogn, fordi han var ved at tænde en cigaret, men der kan lige så godt være tale om et ildebefindende.

For langt de fleste bilister og motorcyklister er der ingen problemer ved at køre på en stejl serpentinevej, men man må ikke et øjeblik være skødesløs med sin kørsel, for der er ofte uhyggeligt dybe slugter ved siden af vejen, og ligger disse på højre side af en venstrestyret vogn, lever køreren ofte i lykkelig uvidenhed om de egentlige naturforhold — man skal blot huske, at manden i den flyvende trapez kun greb tre centimeter galt, men han faldt femten meter.

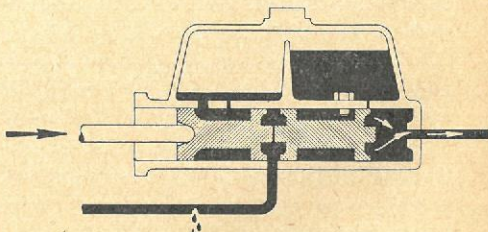
På en motorcykle er man altid tryk og rolig, fordi motoren har en meget effektiv bremsekraft, og fordi man har to af hinanden uafhængige bremsesystemer. Det er vel kun de færreste bilister, der tænker over, at bremsesystemet og vognens bremseevne i visse tilfælde kan svigte totalt, men det er ikke nogen hyggelig tanke. Normalt bruger man jo ikke bremserne meget ved nedkørsel ad en bjergvej, for man vælger en passende nedgearing, der holder igen på vognen, og først umiddelbart foran et hårnålesving bremser man lidt op, hvis dette viser sig påkrævet.



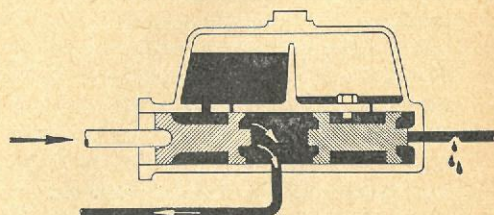
Hovedcylinderen i hvilestilling.



Tandemcylinderen aktiveret, bremsesystemet i orden.



Brud på systemet til baghjulsbremsen.



Brud på systemet til forhjulsbremserne.

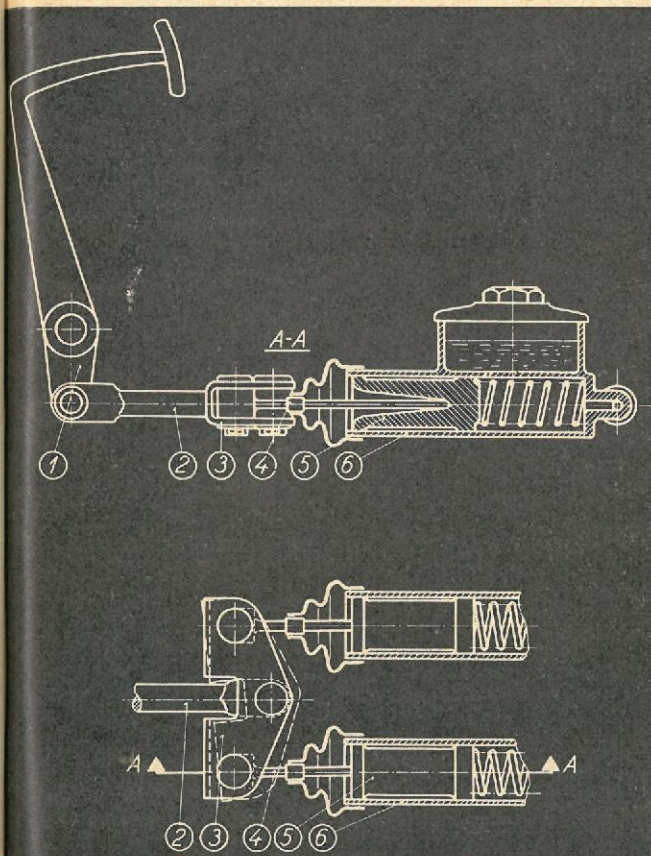
Hvorfor får vi ikke dobbelt bremsesystem?

Da vi en gang under en sådan nedkørsel, hvor det måske nok gik lidt vel hurtigt, ikke kunne slippe udenom et dybt »frost-hul« i kørebanen, slog den tanke os, at hvis bagakslen brækkede, så det ene baghjul faldt af, så havde vi egentlig kun valget mellem at styre lige ind i bjergvæggen eller at forsøge at dreje vognen på tværs af vejen, hvilket uden tvivl ville give samme resultat. Med en brækket bagaksel ville motoren's bremsning ophøre aldeles omgående, fordi det intakte hjul ville rulle frit på kørebanen, medens den brækkede akselstump ville begynde at løbe baglæns. Håndbremsen, der var udformet som en kardanbremse, ville også være aldeles nytteløs, og det hydrauliske system ville omgående komme ud af funktion, fordi der ikke var stopanordning for bremsebakkerne, og når det ene hjul forsvandt med den tilhørende

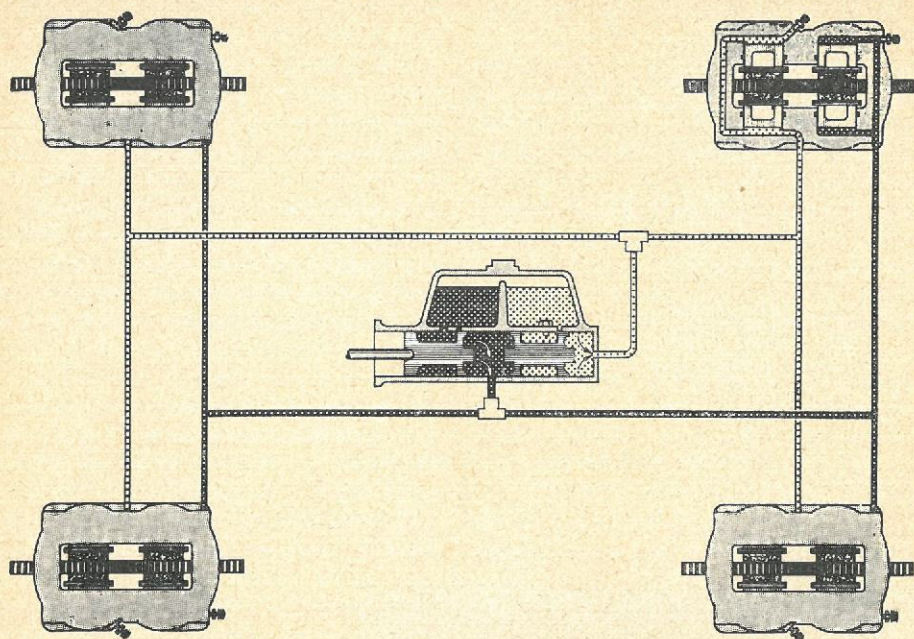
bremsetromle, ville bakkerne blot blive trykket helt ud af hjuleylinderen.

Vi skal ærligt indrømme, at vi efter disse oplivende tanker gav samtlige bremsesko en sådan forankring, at stemplerne blev i hjuleylindrene, når bremsepedalen blev trykket ned, selv når bremsetromlen var fjernet fra det ene hjul. Men man kom uvilkårligt til at tænke på andre tilfælde med svigtende bremsesko, og man måtte uvilkårligt stille det spørgsmål, hvorfor bilfabrikanterne ikke forsynes vognene med to af hinanden uafhængige hydrauliske systemer.

Den tyske fabrik Alfred Teves (ATE), der fremstiller bremseanlæg til mange tyske vogne, har åbenbart stillet sig selv det samme spørgsmål, og en meget simpel og billig løsning består i den af fabrikken udformede tandem-hovedcylinder. Den er ind-



En skitse af den på SMJ konstruerede dobbeltbremse med to selvstændige hovedcylindre. Systemet er nærmere omtalt i teksten. Såvel denne konstruktion som tandemcylindren kan anvendes i forbindelse med et rigtigt dobbeltsystem med to kredsløb til alle fire hjul.



rettet som en almindelig hovedcylinder på den måde, at bremsepedalen aktiverer et stempel, som sætter tryk på bremsevæsken i cylinderen. I stedet for som sædvanlig at lade cylinderen stå i forbindelse med hjulcylindrene på alle fire hjul nøjes man med at koble baghjulene ind. Der, hvor vi normalt finder endedækslet på en almindelig hovedcylinder, er der på tandemcylinderen endnu et stempel, og mellemrummet mellem de to stempler er opfyldt af bremsevæske. Det sekundære stempel vil over bremsevæsken blive aktiveret af det primære stempel, og de to stempler vil følges ganske nøjagtigt i bevægelserne, da der ikke er nogen udveksling af nogen art. På den anden side af sekundærstempellet er det kammer, der betjener forhjulsbremserne.

Ser vi på den øverste af principskitserne, finder vi bremsen i hvilestilling, og der er tilgang fra bremsevæskebeholderen til samtlige kamre undtagen rummet mellem sekundærstempels to manchetter. På den næste figur bliver der trådt på pedalen, og primærstempellet vil trykke på bremsevæsken i

kammeret mellem de to stempler, hvilket dels vil sætte tryk direkte ud til baghjulene, dels vil påvirke sekundærstempellet, der blot viderebefordre trykket til bremsevæsken i det forreste kammer, som står i forbindelse med forhjulenes bremsecylindre.

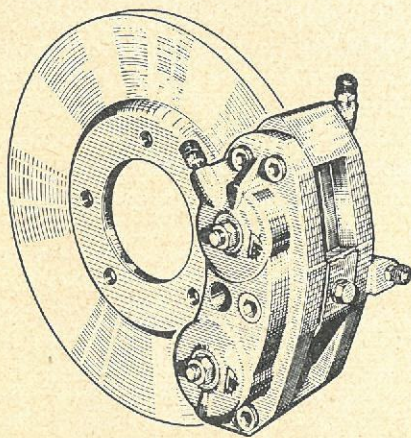
På den tredje skitse er der opstået brud på baghjulenes bremsesystem, hvad enten det som tidligere omtalt skyldes en brækket aksel og uforankrede bremsehakker, eller der er et brud på et bremserør eller en bremseslange. Primærstempellet vil simpelt hen trykke bremsevæsken ud af utætheden, og der vil derfor ikke opstå noget brugbart tryk, af hvilken grund sekundærstempellet heller ikke bevæger sig, før det ad rent mekanisk vej påvirkes af primærstempellet, der ved direkte berøring presser det frem, og man har altså normal bremsevirkning på forhjulene.

På den fjerde skitse er bruddet sket ved forhjulenes system med det resultat, at sekundærstempellet går helt i bund uden at udrette andet end at trykke bremsevæsken ud gennem utætheden, men det virker nu

som en fast bund i en almindelig hovedcylinder, og man vil have normal bremseevne på baghjulene.

Naturligvis vil det altid være en streg i regningen, hvis bremseevnen fra det ene par hjul udebliver, men det er dog ikke den dumme og ret katastrofale situation, som er kendetegnet ved, at man træder på en bremsepedal, der går slapt i bund, medens vognen fortsætter med uformindsket fart. En af vore medarbejdere havnede på den måde en gang i en kælderskakt, og han betegner oplevelsen som den dummeste situation i sit liv, og han har endda været gift tre gange.

Italienerne har fremstillet et andet system, i hvilket man har en ganske almindelig hovedcylinder, men man har to afgangsledninger, der ligger overfor hinanden. En lille hjerteklapventil ligger ud for hver åbning, men den holdes borte fra åbningen af en nøje afstemt fjeder. Selvfølge-



På modstående side ser man det dobbelte bremsesystem, som der forlanges i Grand Prix sporten. Dette system lader sig lettest udforme i forbindelse med skivebremser. En sådan skivebremse med to af hinanden uafhængige hjulcylindre ses over disse linier.

lig er den ene afgangsledning forbundet til forhjulene og den anden til baghjulene, og sker der et brud på en af disse ledninger, vil trykdifferencen blive så stor ved hjerteklapventilen, at fjedertrykket overvindes,

og ventilpladen vil derfor dække for afgangsledningen således, at trykket kan opretholdes i hovedcylinderen og derfor forplante sig til den intakte del af systemet. Denne form for sikring lider af den alvorlige brist, at knækker den lille hjerteklapfjeder, vil der blive lukket for trykket til de to hjul, og bremseevnen for køretøjet vil blive reduceret tilsvarende, selvom bremsesystemet i sig selv ikke fejler noget.

Mekanikere og andre, der arbejder med bremsesystemer, vil vide, at totalt svigtende bremses ofte skyldes defekt hovedcylinder, og man har gentagne gange set et så tilsyneladende umuligt fænomen som en revnet hovedcylinder — vi kender endda et tilfælde med en revnet hovedcylinder, der kun en gang imellem gav anledning til svigtende tryk. Den var installeret i en fornem vogn af engelsk fabrikat, og ejeren havde været ude for et par rystende oplevelser, fordi bremsene svigtede helt eller delvis, medens bremseevnen til andre tider var fuldt i orden. Da han henvendte sig til værkføreren hos forhandleren, nægtede denne simpelt hen at tro på det, hvilket man vel ikke kan fortænke ham i. Man prøvede vognen, og bremsene fungerede perfekt — sådan er det jo altid. Når lille Peter skal vise slægt og venner, hvor dygtig han er blevet til at spille klaver, kan han ikke spille en note. Ejeren af vognen holdt imidlertid på sit, og han bad værkføreren om at bruge den lørdag og søndag med benzin og frokost betalt — der findes endnu pæne mennesker. Værkføreren kørte glad og fro, og vognen bremsede storartet hver eneste gang, det blev forlangt af den. Da han mandag morgen svingede ind i værkstedets gård for at parkere vognen (til afhentning) med køleren op mod en mur, svigtede bremsene totalt, og der blev en hel del at reparere foruden bremsene.

Det viste sig, at der i hovedcylinderen var en ganske fin revne, og den slags kan reagere forskelligt ved forskellige temperaturer. Ud fra disse betragtninger fandt vi for nogle år siden ud af, at det rigtige ville være et dobbeltkredsløb med to hovedcylindre. Når først man har fået en sådan

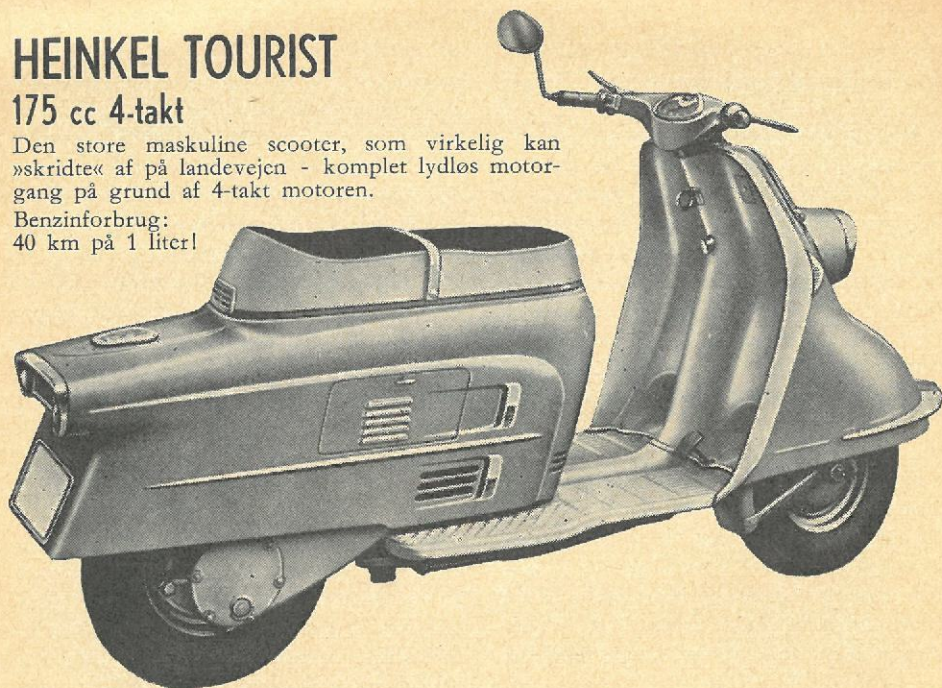
HEINKEL TOURIST

175 cc 4-takt

Den store maskuline scooter, som virkelig kan »skridte« af på landevejen - komplet lydløs motor-gang på grund af 4-takt motoren.

Benzinforbrug:

40 km på 1 liter!



Vesttysklands mest solgte scooter siden 1958

Kvalitet og finish som med rette giver Heinkel navnet:

»Rolls Royce« blandt scooterne

Pris: Kr. 4356,-

Ingen merpris for 2-farvet udførelse.

Importør: **DARLOV MOTOR CO.**, Tagensvej 70 - Telf. ÆGir *6305

idé, begynder man naturligvis at udforme den rigtigt på papiret, og man må forbande sig selv, at man gider bruge sin tid til den slags, for selvom aggregatet er helt i orden og efter vor egen beskedne mening er det bedste i sin slags, så ved man jo på forhånd, at ingen vil bruge det. Skal en bils fremstillingsomkostninger forøges med fem kroner, så skal det være til en forkromet liste eller noget andet, som køberen kan tage og føle på. Men princippet ses i skitsen: Bremsepedalen (1) trykker på bremsestangen (2), der er hængslet til differential-åget (3). Til åget er de to stempelstænger (4) hængslet, og de stykker på normal måde på de to stempler (5) i de to cylindre (6). Den ene cylinder betjener det ene

hjulpar og den anden cylinder det andet par hjul. Da summen af spillerum for det ene sæt hjul ikke behøver at være lig med summen af spillerum for bremsebakker mod tromle ved det andet sæt hjul, må de to stempler kunne give sig lidt i forhold til hinanden, og den nødvendige bevægelse kan ske på grund af det hængslede differentialåg. Hvis der sker brud på det ene system, vil stemplet i den tilhørende hovedcylinder forsøge at gå i bund, og åget vil derfor dreje sig til sit maksimale udslag, der her vises begrænset af bremsestangen (2), og der vil derefter være fast forbindelse til stemplet i det intakte kredsløb. På den måde får man to kredsløb, der for alvor er helt adskilt, men naturligvis er ingen bil-

fabrik interesseret i vor lille »opfindelse«, så lidt som man er interesseret i Ate's tandemcylinder, for »det er jo procentvis så få ulykker, der skyldes svigtende bremses«.

Hverken Ate- eller SMJ-bremser betegner noget fuldstændt, så længe de to systemer er delt til henholdsvis for- og baghjul. Hvis det er baghjulene, der svigter, så går det endda, men tænker man sig den situation, at man kører med omkring 100 km/t og skal foretage en hård opbremsning, og kun baghjulene aktiveres til blokering, så vil vognen dreje rundt på vejen for som en anden struds at sætte bagenden mod faren — det kan nok være meget praktisk, men når man ikke er forberedt på manøvreren, vil den sikkert virke lidt overraskende.

Dette har man klart indset i automobilsporten, hvor der hersker diktatorisk myndighed, hvilket i mange tilfælde kan være udmærket. Her siger man slet og ret, at man vil ikke have ulykker på grund af svigtende bremses gennem et brud på det hydrauliske system, men man vil heller ikke risikere, at en kører pludselig slår umotiverede volter på banen, fordi hans forhjulsbremses ikke fungerer. Derfor kræves der to af hinanden uafhængige hydrauliske kredsløb virkende på alle fire hjul. Dette lader sig forholdsvis let udføre i forbindelse med skivebremses, og vi viser et sådant kredsløb i forbindelse med en Ate tandem-hovedcylinder. I stedet for at dele de to kredsløb op på for- og baghjul har man nu bremseaktivering af alle fire hjul ved hvert kredsløb for sig.

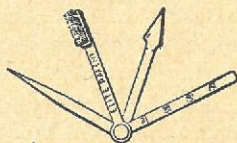
Det er ganske rigtigt, at kun forholdsvis få af det samlede antal ulykker skyldes svigtende bremses på grund af brud på det hydrauliske system, men man har dog et effektivt middel til helt at forhindre disse ulykker, medens man står ret magtesløs overfor de menneskelige fejltagelser. Spørgsmålet er så, om ikke bilfabrikanterne skylder os en dobbeltsikring af den ene eller den anden art af bremsesystemerne, selvom det betyder en beskeden merudgift ved fremstillingen — det vil dog samtidig give en ekstra tryghedsfølelse for de bilister, der ved, hvad en bil er sat sammen af.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Rene tændrør — en betingelse for god kørsel

»Elite«
tændrør-
rensersæt
løser
problemet



leveres som garnitursæt
— bestående af:

- 1 stk. pudsenål - 1 stk. skraber -
- 1 stk. tændrørsbørste -
- 1 stk. søgerblad

Uundværlig for enhver motorkører.

Vejl. pris kr. 5.00

Fås hos følgende forhandlere.

Import:

J. A. HANSEN-MOTOR A/S

HOLBÆK

PUT DET HELE I EN SÆK OG GAA TIL BECH



Er De selvrep-
arator, hjælper vi
Dem med udskift-
ning af ventil-
styr og lejer, op-
rivning af bes-
ninger o.s.v. —
Da skal ikke
være bange for
at komme med
»stumpørner«
til os.

Tagsvej 101 - 9926

Et abonnement på

SMJ

er en fornuftig pengeanbringelse

Fra bane og vej



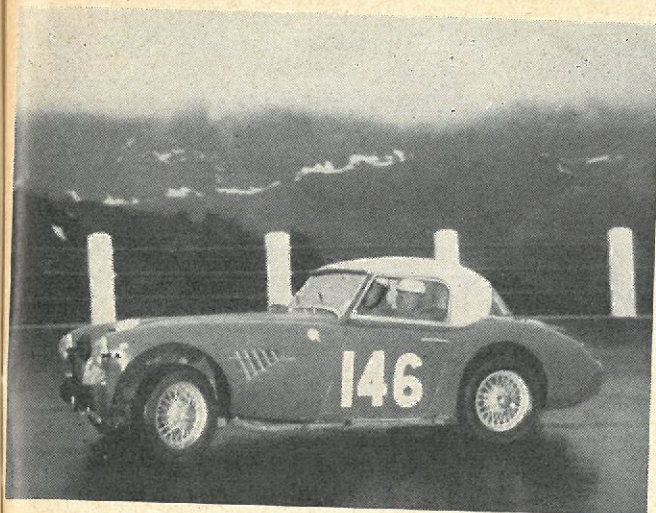
Efter Ferrari's firdobbelte sejr i Spa var der vel næppe nogen, der var i tvivl om, at Ferrari, som tilsyneladende for tiden er overordentlig overlegen i både køreegenskaber, effekt og holdbarhed, også skulle kunne fejre en triumf i det franske Grand Prix, der blev kørt på banen ved Reims. Ferraris tre fabriksvogne blev kørt af Hill, von Trips og Ginther, og den italienske »lærling«, Baghetti, var med i en ældre Ferrari stillet til rådighed af de italienske klubbers sammenslutning. Efter Baghetti's sejr i Neapel og Syrakus mente man, at han var moden til at samle erfaringer i det mest krævende selskab.

Umiddelbart efter starten kørte de tre fabriksvogne fra Ferrari i spidsen i samlet formation, og da vognene gik ind på anden omgang, havde Hill et lille forspring foran sine mærkekammerater, medens Moss forsøgte at hægte sig op bag Ginther for at kompensere for de manglende 40 hk i forhold til den stærke Ferrari, men det var også kun Moss, der ikke blev tydeligt distanceret af de italienske fabriksvogne.

I mellemtiden foregik der en drabelig kamp midt i feltet, hvor selv Baghetti deltog, skønt han på grund af en meget dårlig start var kommet bag i feltet på den første omgang. Moss kom i mellemtiden 10 sekunder bag sin luftbryder, og da hans motor derfor kom på den hårdeste prøve, begyndte Lotusen at gå urent, og Moss tabte hastighed, medens Hill og von Trips yderligere satte tempoet i vejret, da de side om side udkæmpede en drabelig dyst om førerpladsen. Moss faldt tilbage til klumpen, der simpelthen opslugte ham, medens Baghetti

og Clark kæmpede om føringen i denne »afdeling«. Den unge italiener, der for første gang kørte i et mesterskabs Grand Prix og i det hele taget for første gang kørte i udlandet, gav sine langt mere erfarne konkurrenter en overraskende konkurrence, og det var tydeligt, at Italien nu havde fået en kører af format.

På den 18. omgang måtte von Trips udgå med motorskade, og det skal bemærkes, at det er første gang en hækmotor-Ferrari er udgået af et løb på grund af motorskade. Derefter skulle Phil Hill kunne føle sig nogenlunde sikker på føringen også i kampen om verdensmesterskabet. Efter 35 omgange var stillingen den, at Phil Hill førte med 10 sekunder foran Ginther, og Baghetti var rykket op på tredjepladsen 30 sekunder efter Ginther. Moss var gået i depot sammen med flere andre kørere, og stillingen midt i feltet skiftede ret drastisk, fordi en ulidelig hede nærmest smeltede kørebanen således, at voldsomme udskridninger kom helt bag på flere kørere. Dette skete også i et forholdsvis langsomt sving for den førende Phil Hill, og Moss, der var kommet på banen igen, lå så tæt efter, at han ikke kunne undgå en påkørsel, der ødelagde forhjulsophængningen, hvorefter Lotus'en var ude af spillet. Hill var kommet udenfor banen, hans motor var gået i stå, og som et sidste raffinement nægtede hans selvstarter at fungere. Med overmenneskelig anstrengelse lykkedes det amerikaneren at løbe sin vogn i gang, men da havde Ginther, der nu førte løbet, allerede været forbi to gange, så Hill var håbløst distanceret. Den onde skæbne pegede derefter på Ginthers vogn, en vældig røgsky slog ud fra dens motorrum, og så var den ude af spillet — to af Ferraris fabriksvogne udgået, den tredje flere omgange bagud. Da der således var 12 omgange tilbage, førte Baghetti stærkt forfulgt af Bonnier, Gurney og Clark. På den 48. omgang er de to Porscher gået i spidsen, men så må Bonnier i depot, og det endelige opgør kommer på den måde til at stå mellem Gurney og Baghetti, og



Man skal ikke omtale dårlige trafikanter som bønder, for her er et par raske bønder også kaldet farmere fra England, brødrene Morley, der med deres Austin Healey vandt det meget vanskelige Alpe Rallye. Der var 65 vogne ved starten, men kun 25 gennemførte løbet, og kun brødrene Morley klarede sig uden straf-points.

det tør svagt antydes, at det er en kamp om hver centimeter og så knivskarp kørsel til de yderste grænser, at man ikke mindes at have set noget lignende i årevis. Ved udgangen af sidste sving 250 meter før mållinien fører den sølvgrå Porsche, men Baghetti henter de sidste reserver ud fra sin motor, og i en hvinende acceleration ned mod målstregen æder Ferrari'en sig ind på konkurrenten for at slå den med en vognlængde eller en tiendedel sekund. Derefter fulgte en eksplosion. Ikke i nogen vogn eller i noget depot, men blandt de ophidsede tilskuere, der begejstredes over Baghetti's energiske kørsel, der blev afviklet med den største ro og koldblodighed. De italienske tilskuere opførte forskellige interessante vanvidsscener, da en landsmand for første gang i otte år vandt et verdensmesterskabsløb. Resultatet blev:

- 52 omgange = 431,69 km.
1. Baghetti, Ferrari, 2.14.17,5
(192,874 km/t).
 2. Gurney, Porsche, 2.14.17,6.
 3. Clark, Lotus, 2.15.18,6.
 4. Ireland, Lotus, 2.15.27,8.
 5. McLaren, Cooper, 2.15.59,3.
 6. Graham Hill, BRM, 2.15.59,4.

Måske var det Baghetti's bedrift i Frankrig, der havde kaldt 100.000 tilskuere til det engelske Grand Prix, der blev kørt el-

ler sejlet på Aintree. Den unge italiener kørte også denne gang en klubvogn fra FISA, men det var samme Ferrari-chassis som fabrikskørerne betjente sig af, blot med den ældre motortype.

Under træningen oplevede man, at Bonnier's Porsche opnåede samme tid som de fabriksilmeldte Ferrari vogne, men iøvrigt satte englænderne deres lid til de engelske vognes gode køreegenskaber på den vanskelige bane med de flade sving — at Ferrari har forbedret køreegenskaberne til en endnu højere standard ønskede man tilsyneladende at overse.

Ligesom i Frankrig skød de tre Ferrarier frem i spidsen fulgt af Bonniers Porsche, men tilsyneladende var der blevet talt strengt til dem, for de kørte med eksemplarisk holddisciplin i stedet for at jage livet af hinanden. På femte omgang kom Moss ind i billedet ved at skyde sig ind mellem de to Ferrarier kørt af Hill og Ginther, og da regnen strømmede ned i så kolossale mængder, at løbet kom til at minde om en konkurrence for racerbåde, havde Moss alle chancer, da han føler sig godt tilpas i styrtregn, medens Ferrari-kørerne måtte holde igen på vognene for at undgå hjulspin. På 10. omgang overhaler Moss Hill og optager forfølgelsen af von Trips, der fører løbet. Men også von Trips er fortrolig med

regnvejrskørsel. Da halvdelen af løbet var afviklet, lå Moss kun et sekund bag von Trips, der med held havde afværget alle angreb, men på 39. omgang forregnede Moss sig alligevel, og hans vogn snurrede rundt for at forsvinde ud i geografien. Med mesterlig hånd fik Moss igen krammet på den, og hele episoden kostede ham kun 10 sekunder, men det er også nok i et Grand Prix. Han genoptog forfølgelsen, men hans vogn havde fået en bremsedefekt, og på 45. omgang måtte han udgå.

Baghetti havde også i dette løb en dårlig start, men på den første trediedel af løbet fik han kørt sig op fra 16. til 10. plads, men så var uheldet ude, idet en foranliggende konkurrent bremsede uventet tidligt foran et sving med det resultat, at Baghetti kørte op i hans bagende, så forpartiet på Ferrari blev beskadiget, og dermed var den unge italiener ude af spillet.

Moss overtog Fairman's Ferguson og forbedrede dens stilling væsentligt, men da der var nedlagt protest, fordi mekanikerne ved et depothesøg havde skubbet vognen igang, hvilket ikke mere er tilladt, blev vognen kaldt ind.

Derefter kørte Ferrari-holdet i sikker formation, og von Trips havde endda et forspring på 46 sekunder, da han blev flaget af som vinder, hvilket også gav ham føringen i verdensmesterskabskonkurrencen, idet han kom op på 27 point foran P. Hill, der med sin andenplads ialt kom op på 25 points. Resultatet blev:

75 omgange = 363 km.

1. von Trips, Ferrari, 2.40.53,6
(135,04 km/t).
2. P. Hill, Ferrari, 2.41.39,6.
3. R. Ginther, Ferrari, 2.41.40,4.
4. J. Brabham, Cooper, 2.42.02,2.
5. J. Bonnier, Porsche, 2.42.09,8.
6. R. Salvadori, Cooper, 2.42.19,8.

★

Flere af vore læsere benytter sommerferien til at overvære et af de store løb i Europa, og i den anledning får vi ofte stillet spørgsmål om, hvornår de forskellige løb begynder — her i landet plejer man jo at indfinde sig nogle minutter før den første start skal gå. Vort standard svar er det, at man skal regne med kl. 8 om morgenen, hvis man vil være sikker på at få en ordentlig plads. Dette forstår man måske, når vi kan oplyse, at der i år var 300.000 tilskuere til Solitude Grand Prix, skønt dette ikke var et verdensmesterskabsløb. Man skal heller ikke regne med, at frakørslen fra banen går som et skud, for i år kunne der noteres 27.000 parkerede køretøjer alene på de officielle parkeringspladser.

I sidste øjeblik blev Ferrari-holdet trukket tilbage, så det blev i det store og hele et opgør mellem Porsche og englænderne i Formel-1 løbet. Man kunne fra Porsche notere en eksperimentvogn med skruefjedre ved alle fire hjul samt skivebremser, skønt Porsche hidtil har holdt fast ved tromlebremserne. Vognen var tillige udstyret med horisontalblæseren, der skal benyttes til den otte-cylindrede motor, men denne får man næppe at se før næste sæson.

Da startflaget faldt, skød Innes Ireland frem fra anden række for at føre et meget samlet felt ned mod det første sving. Ireland havde stadig føringen, da vognene gik ind på anden runde, men feltet var stadig meget tæt, og der foregik under hele løbet en voldsom kamp om placeringerne. Omgangsrekorden fik med passende mellemrum et lille klem nedefter, indtil Gurney (Porsche) lod den blive stående ved 172,2 km/t. Irelands Lotus første stadig indtil næstsidste omgang, da Bonnier lod det briste eller bære med sin Porsche, og til begejstring

Største specialfabrik for motorcykle-, scooter- og knallert- cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

for tyskerne overtog det hjemlige mærke føringen. Bonnier kunne imidlertid ikke opbygge noget forspring, og inden mållinien lykkedes det Ireland at klemme sig forbi igen. Efter at have tilbagelagt de 285 km kunne Ireland få noteret tiden 1.41.04,6 (169,43 km/t), en tiendedel sekund foran Bonnier, der til gengæld gik hele to tiendedele sekund i mål før Gurney's Porsche.

Inden Formel-1 løbet blev der kørt et juniorløb, men desværre er denne klasse nu blevet udviklet på en sådan måde, at kun fabrikskørere og fabriksvogne har nogen chance. Hvor hurtige disse vogne er blevet, ser man af Taylors vinderhastighed på 157,4 km/t. Også i dette løb adskiltes vinder og nummer to af en tiendedel sekund — begge vogne var Lotus.

★

Motorcyklesporten er inde i en forholdsvis stille periode, men vi nåede lige akkurat ikke at få Hollands Grand Prix med i sidste nummer. I 500 ccm klassen vandt Hocking en overlegen sejr på sin fire-cylind-

rede MV Agusta, men i 350 ccm klassen havde han hele løbet igennem en drabelig kamp med McIntyre på en Bianchi. — Hocking reddede sin anden sejr ved at gå i mål 2,4 sekunder foran McIntyre. Det var imidlertid bemærkelsesværdigt, at Mike Hailwood kørte hurtigere i 250 ccm klassen på sin Honda, end Hocking kunne klare med sin fire-cylindrede 350 ccm MV Agusta, og McIntyre opnåede på en anden 250 ccm Honda omtrent den samme gennemsnitshastighed, som han blev noteret for i 350 ccm klassen. Også i 125 ccm klassen kunne Honda notere sig for en dobbeltsejr, da Phillis vandt med Redman på andenpladsen. BMW-paraden i sidevognsklassen blev anført af Deubel med Strub på andenpladsen. Der blev sat ny omgangsrekord i samtlige klasser.

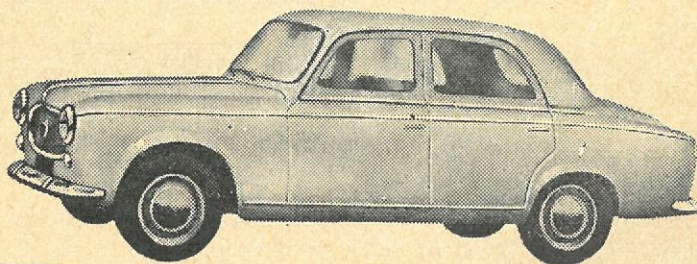
Et abonnement på SMJ
er en god pengeanbringelse

PEUGEOT

er mere værd end den koster

»1300« BERLINE

5 personer, 4
døre, 54 hk, 4
trins fuldsyn-
kroniseret gear-
kasse. Meget
økonomisk.



Kr. 20.988.-
excl. lev.

Import: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S, SVENDBORG

Redaktionelle strøttanker

Fortsat fra side 468

på en uoverskuelig bakketop, men man venter heller ikke, at andre trafikanter kører over for rødt lys, forsommer deres vigepligt ved gult blinklys eller ved stregafmærkning.

Man dristede sig en gang til at offentliggøre sprithilister med fuld titel, navn og adresse i dagbladene, skønt spritkørsel aldrig har været så stort et problem som overtrædelse af lovens andre paragraffer. Hvis man uden navns nævnelse blot dagligt fastslog, at der var blevet inddraget 14 førerbeviser på grund af manglende kendskab til afstribningen på kørebanen, 5 førerbeviser fordi trafikanterne ikke kendte betydningen af et gult blinklys o. s. v., så ville der dog være håb om, at der pludselig blev en levende interesse for færdselsloven. Til alt held bliver forslag af denne art aldrig fulgt, for det ville i løbet af et par dage medføre, at førerbeviserne blev inddraget på grund af beskedne overtrædelser af hastighedsgrænserne. I den forbindelse er det på sin plads at nævne, at efter indførelsen af hastighedsbegrænsning til 90 km/t i week-end'en på de franske veje er ulykkernes antal steget, og en grundig undersøgelse har vist, at ulykkerne skyldes manglende kendskab til og overholdelse af færdselsloven, så man agter at sætte hastighedsgrænsen op til 110 km/t for at sprede trafikken.

Vil den bryde traditionsmuren?

Fortsat fra side 499

konstruktioner — man kan nævne Bugatti's firehjulstrukne vogn med en 4,9 liter motor fra 1932 og Porsche's Cisitalia-projekt — men resultaterne udeblev på grund af de ovennævnte vanskeligheder.

Ferguson's Projekt 99 er ikke bemærkelsesværdig gennem helt nye ideer, men på grund af detaljernes udformning, for skønt man benytter tre differentier og en manuelt betjent fem-trins gearkasse samt en ret stor og tung motor, er egenvægten holdt nede på 480 kg, og kun 10-15 hk forsvinder i transmissionssystemet.

Motoren ligger i en vinkel på 5° i forhold til vognens længdeakse, og gearkassen er ved hjælp af et reduktionsgear blevet forskubbet til venstre, medens førersædet er forskubbet 10 cm mod højre. På den måde kan køreren have sine ben ved siden af gearkasse og motor. Ved hjælp af reduktionsgearet kan man geare vognen om til de forskellige baner. Kardanaksler går fra gearkassen i vognens venstre side frem til forhjulene og tilbage til baghjulene, hvor der er et almindeligt differentiale til hvert hjulpar, og mellem kardanakslerne er der indbygget et differentiale med flerpladekoblinger af den art, der benyttes som spærredifferentiale på flere amerikanske vogne, hvilket giver tilstrækkelig momentudligning mellem for- og baghjul. Hjulene er ophængt i triangellarme, og momentet overføres gennem aksler, der hver har to homokinetiske Rzeppa led af nøjagtigt samme art og dimension, som man benytter til den forhjulstrukne Austin Partner/Morris Mascot. Akslerne er helflydende, hvilket forhindrer hjulet i at falde af ved et akselbrud.

Vægtfordelingen med kører og brændstof er 50/50 på for- og baghjul, der er naturligvis skivebremser ved alle fire hjul, og et Dunlop-Maxaret aggregat forhindrer hjulblokering ved opbremsning.

Man venter ikke, at Projekt 99 skal præstere noget bemærkelsesværdigt foreløbig, men den startede dog midt i feltet på Aintree kørt af Fairman, men under træningen havde Stirling Moss opnået nogle bemærkelsesværdigt gode tider med vognen på en regnvåd bane.

Løbskalender

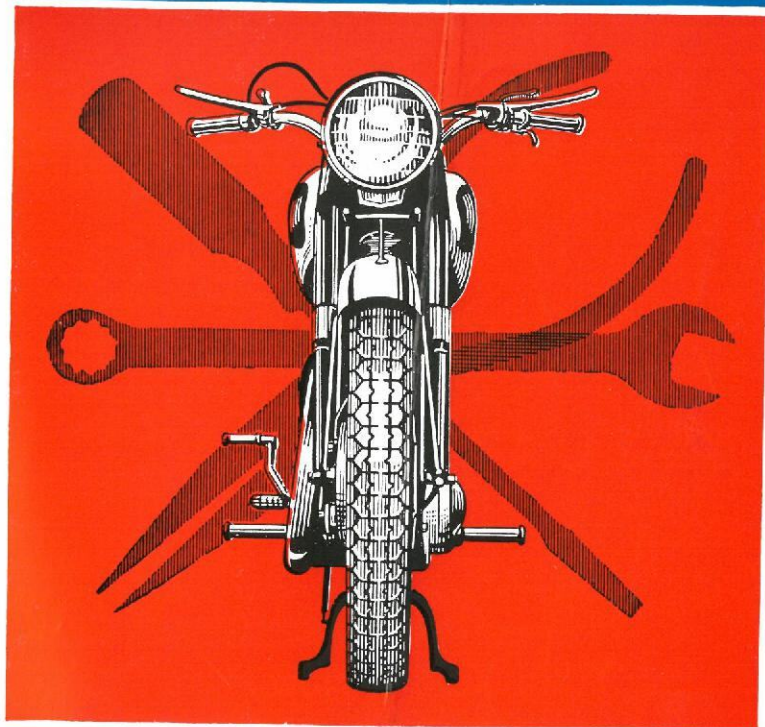
August:

- 20. Frederikshavn Motor Sport, Ørnedalen, B.
- 20. Horsens Motor Klub (junior), B.
- 27. Fangel, B.
- 27. Sportsmotorklubben, T.
- 27. Viborg Motor Klub, Løvel, B.

September:

- 3. Samvirkende Motorklubber, Amager, 1000 m, SB. (DM 1000 m 1961)
- 10. Esbjerg Motor Sport, Esbjerg Speedway, S. Dansk/svensk landskamp i sidevogn, Aarhus Motor Klub (mulighed for aflysning), Frederiksborg Amts Motorklub, Vinderød, MC.
- 17. Samvirkende Motorklubber, Amager, S.

Motorcykle-



håndbogen

Motorcykler, scootere og knallerter

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

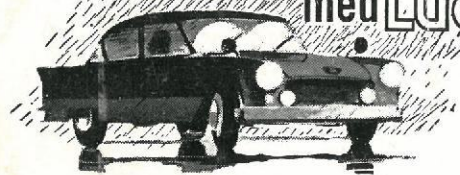
Format som SMJ, 246 sider, gennemillustreret og kartoneret. Den koster kr. 12,50 – en brøkdelt af det beløb enhver motorcyklist, scooter- eller knallertkører vil spare gennem den erhvervede viden.

Fås hos boghandlerne og SMJ, Kongelysvej 14, Gentofte.

I NORGE: Bestilling til Postbox 2817, OSLO K.

Sikker kørsel i mørke, tåge og fedtet føre...

med LUCAS sikkerhedsudstyr!



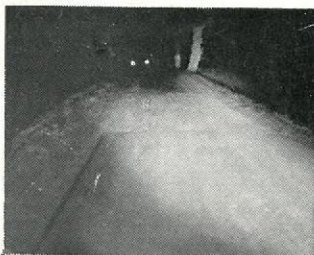
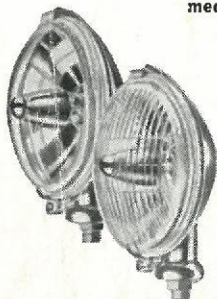
Som ansvarfuld bilist bør De gøre Deres til,
at Deres kørsel bliver så sikker som mulig. Forsyn derfor
Deres vogn med LUCAS sikkerhedsudstyr,
som forener den højeste nyttevirkning
med eksklusiv skønhed og kvalitet

Sikkerhed i mørke og tåge

Lucas fjernprojektor fanger den farlige trafik i højre vejside uden at blænde modgående trafik, og tågelystens flade radarlyst kryber under disen.

Lucas tvillingssæt leveres i 4 størrelser, incl. pære pr. stk.:

»Junior«	kr. 67,50
»Senior« (som ill.)	- 87,50
»Ranger«	- 87,50
»Grand«	- 115,-

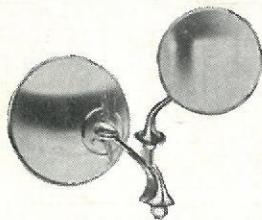


Sikkerhed i trafikken

Lucas skærmspejle er bilens øje i nakken, der med usigelig sikkerhed afslører, hvad der nærmer sig i den farlige »blind« vinkel mellem bag- og sideruder.

Lucas skærmspejle er udført i svært forchromet messing og fås i to udførelser, pr. stk.:

Normalspejl	kr. 26,75
Konveksspejl	- 26,75



Sikkerhed i fedtet føre

Med et enkelt tryk på kontakten renser Lucas el-automatiske »Screenjete« rudevasker på et øjeblik forruden fuldstændig for snavs og klarer udsynet.

Lucas el-rudevasker leveres komplet med motor, indbygget relæ, kontakt, holder, dyse og alle nødvendige ledninger:

Model HC2	kr. 92,50
Uden dyser, kontakt og slange:	kr. 80,-



LUCAS

før sikkerhed
og sikker smag

LUCAS FOR OG LUCAS BAG