

SKANDINAVISK

MOTOR

Journal

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



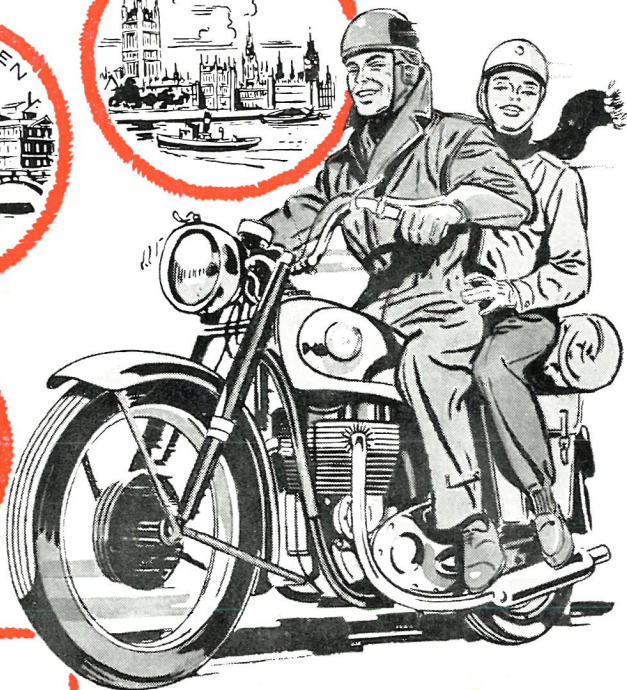
Bob Finney slog i år rekorden på Pikes Peak — verdens hårdeste bakkeleeb — med 12,5 sekunder ved at køre på 14 min. 27,2 sek. Finney kunne være sikker på sin motor — den blev ligesom motorerne i verdens hurtigste bil, motorcykle og motorbåd smurt med Mobiloil.

SKIFT TIL MOBILLOIL SPECIAL

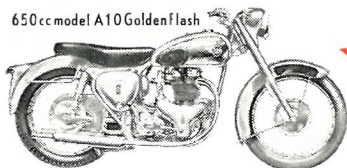
— OLIEN, DER HAR GJORT DET BILLIGERE AT KØRE BIL —



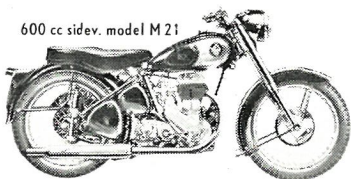
VACUUM OIL COMPANY — SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



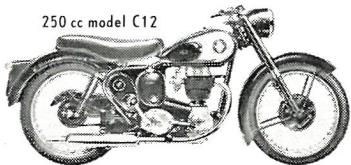
650 cc model A10 Golden Flash



600 cc sidev. model M21



250 cc model C12



BSA

Verdens mest populære motorcykle

B.S.A. har modeller til ethvert formål

125 cc — 650 cc

til priser fra kr. 1 675.- excl. afgift

Forhandlere overalt

Forlang katalog og prisliste

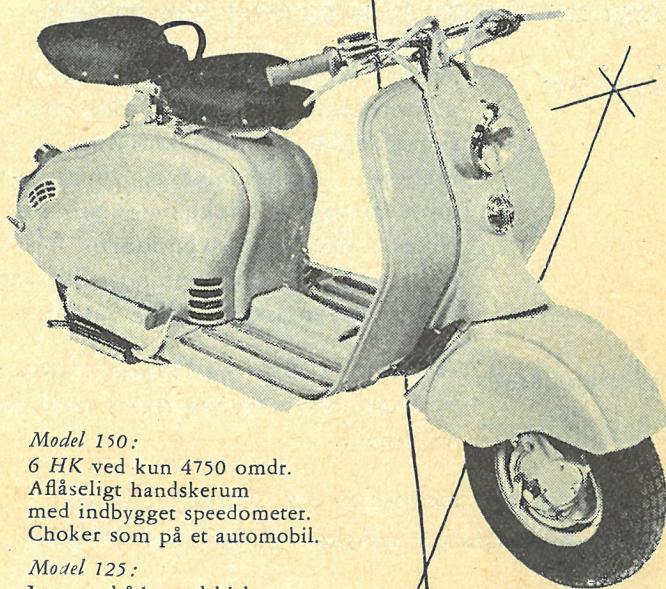
BSA MOTORS & CYCLES
v/ H. V. HANSEN

GL. KONGEVEJ 127 — 131 . KØBENHAVN V

--- så
skulle De
bare
prøve

Balancepunkt for motor
midt i scooter —
stelramme — kardantæk —
bagsædepassager sidder
foran bagaksel — effektiv
affjedring med teleskop-
støddæmper — brede
dæk 4.00 × 8.00

Lambretta



Model 150:
6 HK ved kun 4750 omdr.
Aflåseligt handskerum
med indbygget speedometer.
Choker som på et automobil.

Model 125:
Leveres både med kickstarter
og elstarter — damernes scooter.

Ingen anden scooter
byder Dem alle disse fordele —
Verdens mest solgte scooter.

Model 150:
På købstill. kr. 3165,-
På dollarpr. kr. 4323,-

Model 125:
På købstill. kr. 2438,-
På dollarpr. kr. 3765,-
excl. leveringsomkostn.



KONGELIG HOFLEVERANDØR

NORDISK DIESEL A/S

København SV. - C. 3812 - HI 101

DER ER LAMBRETTAFORHANDLERE OVERALT, SOM YDER DEM GOD SERVICE

GODE FREMTIDSMULIGHEDER I FLYVEVÅBNET



Unge mænd søges til uddannelse som militære

Flyvemekanikere:

Alder 18–25 år med svendebrev som: automekanikere, motormekanikere, maskinarbejdere, smede, kleinsmede, bøsse-magere, finmekanikere, instrumentma-gere, urmagere, elektromekanikere, elek-trikere eller med svendebrev fra fabrik eller værksted for bygning eller repara-tion af flyvemaskiner eller våben.

**Radio/Radarteknikere
ell. Radiotelegrafister:**

Alder 16–25 år med mellemskole-, præ-liminær- eller realeksamen (evt. højere eksamen).

**Nye kursus begynder ca. 5. maj 1956
Ansøgningsfristen udløber 2. februar 1956**

**Uddannelsen
andrager for
hvert kursus 1
år, og man kan
avancere til
tjenestemand-s-
stilling med
pension**

**Træningskommandoen (mathskolen)
Flyvestation Værløse, tlf. Ballerup 325,
lokal 197**

Jeg udbeder mig ansøgningsbema og oply-ning om løn og uddannelse til
Flyvemekaniker, Radio/Radartekniker ell. Radiotelegrafist
(det ikke ønskede overstreges)

NAVN _____

STILLING _____

ALDER _____

ADRESSE _____

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

10. ÅRG

15 Januar 1956

NR. 1

Redaktion og ekspedition:
LI. Kongensgade 43, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier
Forretningsfører
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 15,00
Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.

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

✱

Redaktionelle strøttanker	3
Vi prøvefører Morris „Iris“	6
Skal vi ikke sludre lidt om	
Deres motorcykle?	12
Hvad er egentlig overgear?... ..	21
„Bella“ med svinggaffel for	
og bag	26
Sladrebanken kan også op-	
træde som vidne	28
Om at køre lige ud	30
Sunbeam Alpine	33
Skoda 440	35
Teknisk brevkasse	37
Metallerne og deres anven-	
delse (II)	44
Formgivning	47
Vi prøvefører Velocette MSS ..	51
Vauxhall med højkomprime-	
rende motor	57
Fra bane og vej	58
God - bedre - bedst	61
Kort sagt	64

Redaktionelle strøttanker

Som årene går, bliver der vendt op og ned på mange be- greber, og mange ældre motorcyklister kan vel ligesom jeg føle sig som degraderede motorbøller. Når man før krig- gen og i årene umiddelbart efter fredens »udbrud« kørte 80—90 km/t på en motorcykle, var man en motorbølle, fordi man uundgåeligt kom til at overhale en del biler på sin vej; men holder man den samme hastighed på en motorcykle i dag, bliver man med usvigelig sikkerhed overhalet af flere personvogne — og hvilke overhalinger! Uden varsel af nogen art stryger bilisterne forbi ens venstre side i en af- stand fra en halv til een meter, og er der tale om række- kørsel, skærer bilisterne ind foran motorcyklen på en sådan måde, at de er ved at snitte forhjulet, hvis man ikke med det samme tager farten af. Motorcyklisterne har altid kørt bedre end bilisterne, og det vil de sikkert blive ved med — desværre er der en del, der føler sig som eksperter dagen efter, de har fået kørekort til motorcykle, og resultaterne har været sørgelige; men jeg betragter her sagen generelt. Hvor- dan man nogensinde kan lære at køre en bil rigtigt uden at have kørt motorcykle, går også over min forstand. Men ikke desto mindre underer det mig, at der ikke nu i aviser og i den offentlige mening er tale om bilbøller, eftersom det nu er vognene, der overhaler motorcyklisterne — mon ikke der altid har været tale om et simpelt flertal og mindretal og ikke om saglig bedømmelse. For min egen part skifter jeg til stadighed min private motorcykle ud således, at den er lidt hurtigere end personvognene, for jeg vil hellere fortsat være »motorbølle«, end jeg vil køres ned bag fra.

Det vil sikkert være forgæves at bringe en appel til de bilister, der aldrig har kørt motorcykle, men jeg vil allige- vel ikke forspilde lejligheden. Selv kører jeg lige så meget bil som motorcykle, og jeg er derfor klar over følgende: Ved overhaling af en motorcyklist kan et pludseligt vindstød

fra siden tvinge maskinen op til en meter ud til siden for den kørte bane, motorcyklisten vil på grund af vindstøjen ikke høre den bagfra kommende vogn og motorcyklisten har kun i de færreste tilfælde et anvendeligt »bakspejl«, så derfor giver jeg god plads ved overhaling. Når jeg om natten møder et modgående køretøj med kun een lygte, tager jeg altid i betragtning, at det kan være en »forloren« motorcykle, hvilket vil sige en bil med kun een lygte; men jeg går iøvrigt ud fra, at det er en motorcyklist, der er værre stillet end en bilist, hvis han bliver blændet, og derfor blænder jeg ned i god tid. Ville det være urimeligt at forlange, at andre bilister tog de samme hensyn?

*

Kvinder er nogle besynderlige skabninger. Jeg glædede mig forleden over, at min vogn havde rundet de 45.000 km uden driftforstyrrelser af nogen art, men sådan noget skal man aldrig glæde sig over uden at banke under bordet eller i det mindste røre ved noget træ, som det er skik i England, for dagen efter nægtede selvstarteren at fungere. Min kones reaktion var for en kvinde helt naturlig, men for os andre må og skal det virke overraskende, når hun konstaterer, at »der altid er noget i vejen med den vogn«. Almindeligt (og iøvrigt sjældent forekommende) vedligeholdelsesarbejde er i en kvindes øjne »noget i vejen«. Hvis man umiddelbart før en opvask konstaterer at der altid var rod i det køkken, ville konsekvensen blive en forklaring, der skød al logik i sæk for evigt.

Men alt det kender enhver bilist og motorcyklist, og det, jeg egentlig ville ind på, var reparationsarbejde på en mindre vogn af nyere dato. At udskifte et par dele i en selvstarter er i sig selv ikke nogen større operation, men i mit tilfælde viste det sig, at man skulle fjerne en plade, der sidder under udblæsningsmanifolden, for at skærme starter og dynamo mod varmen. Gennem den plade er der et hul, og gennem det hul går et olierør, som en person med lange arme kan skrue af ved krumtaphuset, hvis han føler sig godt for. Da der er spændt kontra, skal han have begge arme derned, og plads er der ikke for meget af. Når man har fået pladen af, beslutter man sig til ved samme lejlighed at efterse dynamoen og rense et filter, der sidder under det omtalte rør, ellers er det stensikkert, at dynamoen ikke

giver tilstrækkelig ladestrøm om en uge. Det er sundt selv at foretage den slags småreparationer en gang imellem, for så bliver man klar over, at mekanikerregningerne ikke altid er så urimelige, som de ved første betragtning kunne se ud til. Men mon der er nogen, der kan forklare mig, hvorfor man på visse værksteder afviser motorcykler med den motivering, at man kun reparerer biler. Der findes dog ikke den motorcykle, man ikke kan reparere uden at tage skade på sit nervesystem, medens det samme kun kan siges om meget få moderne biler.

I novembernummeret skrev vi lidt om den seneste færdselskampagne »smil og vink i trafikken«, og vi fremførte det risikable i at lade tilfældige trafikanter foretage en administration af færdselen efter forgodtbeholdende. Selvfølgelig kan lidt ekstraordinær tegngivning ofte løse en trafikknude op, men en sådan tegngivning har dog været praktiseret i omtrent lige så lang tid, som der har været motorkøretøjer på gader og veje, og propagandaen »giv tegn i trafikken« må derfor tage sigte på en langt videregående administration af »regulerende tegngivning« — hvilket vil sige tilfældige indfald hos trafikanterne. Den eneste trøst må være, at propagandaen aldrig til dato har været i stand til at opvise resultater.

Ikke desto mindre blev man forleden chokeret ved i et interview med vicepolitinspektør Groes-Petersen at læse, at »bilisterne skulle holde stille ved fodgængerovergange og vinke fodgængerne frem«. Dertil spørger interviewereren ret naturligt, om en sådan praksis ikke er farlig af hensyn til eventuelt overhalende vogne, der pludselig dukker op i fodgængerovergangen, men dertil svarer vicepolitinspektøren, at »det må man ikke«. Tænk, kan det hele virkelig ordnes så nemt. Der behøver dog heller ikke at være tale om et overlagt lovbrud, for er det en last- eller varevogn, der gør holdt ved fodgængerovergangen, så er det højst sandsynligt, at skiltet ved fodgængerovergangen bliver skjult for de bagved kørende trafikanter. Endelig fik man den hårdt tiltrængte nye færdselslov, som »Større Færdselssikkerhed« gjorde et stort arbejde med at distribuere i en populær udgave til alle landets husstande, og ikke er den sidste tryksag sendt af sted, før man kaster sig over den heroiske opgave at viske færdselslovens præcise regler og krav ud til fordel for noget vagt og utydeligt.

Til vinterføre hører TRELLEBORG

NU da vinterens føre gør vejbelægningen glar, er det på tide at skifte til vinterdækket WITTMER — det „balancerede“ dæk med det *faste* vejbanegreb . . .

WITTMER fås også som *slangeløst dæk* — en glædelig nyhed af stor betydning for danske bilister hvis daglige kørselsprogram er direkte afhængigt af den 100 % stabile driftssikkerhed, som kun et *slangeløst dæk* kan yde.

WITTMER hindrer hjulene at „snurre rundt“ . . .

WITTMER indtil 4 gange større træk- og bremseevne . . .

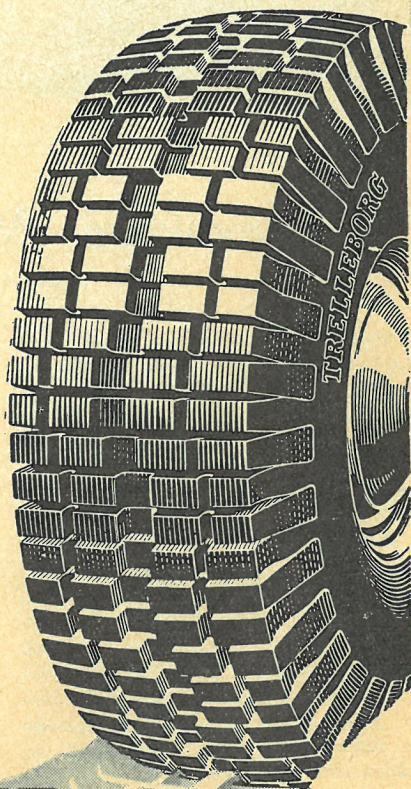
WITTMER sikrer styringen i kurver . . .

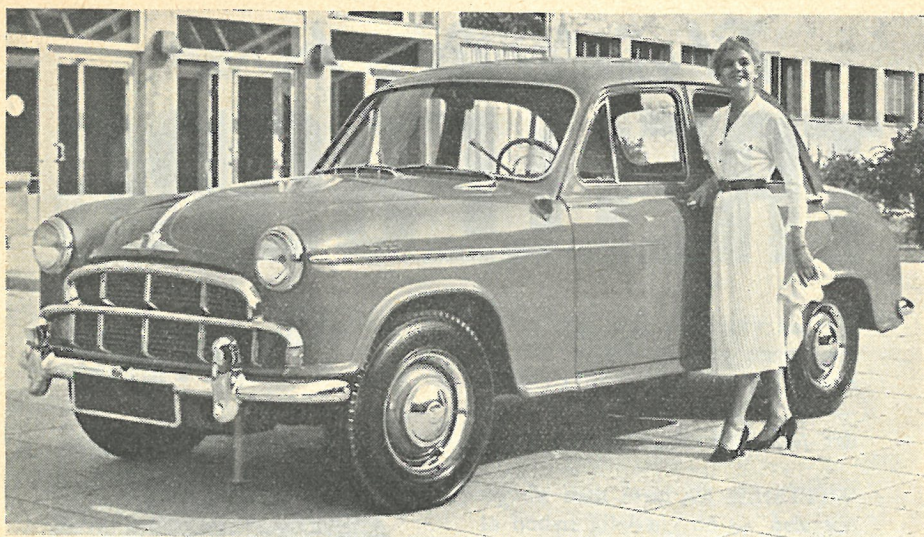
WITTMER har uovertruffet konstant side-stabilitet . . .

WITTMER har dobbelt mønsterdyb og bløde elastiske lameller . . .

WITTMER
holder vognen på vejen

WITTMER





Morris Isis ligner til forveksling Oxford modellen i linierne.

Vi prøvefører MORRIS „ISIS“

AF MOGENS H. DAMKIER

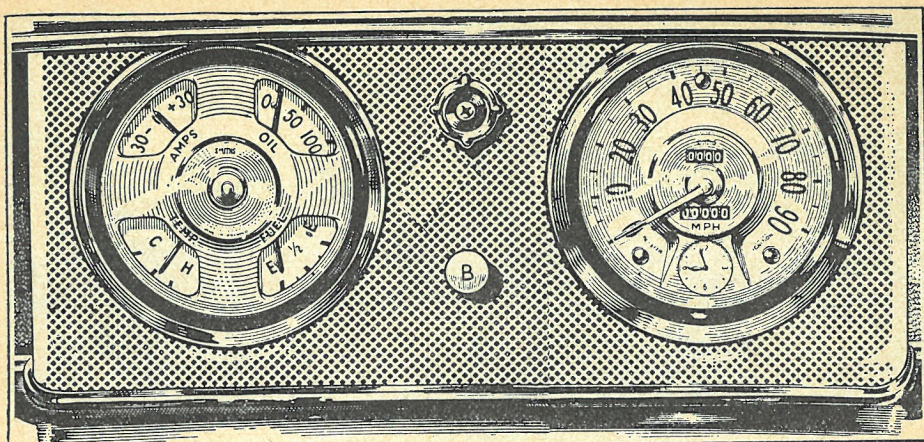
Man kunne fristes til at tro, at den forholdsvis ny seks-cylindrede Morris Isis er en videreudvikling af Morris Six, der efter få års produktion forsvandt fra markedet; men de to seks-cylindrede modeller har ikke mange lighedspunkter, og ved en nærmere undersøgelse viser det sig, at Isis nærmest må betragtes som en storebror til Oxford. Motoren i Isis viser sig at være en Oxford-motor med to ekstra cylindre, hvilket på forhånd kan virke ret lovende. Med en maksimaleffekt på 86 hk er Isis den kraftigste personvogn, Morris til dato har sendt på markedet, og den er ganske åbenlyst den engelske concerns nyeste våben i konkurrencen med de mellemstore amerikanske og de store kontinentale personvogne, og som sådan skal den bedømmes.

Det er lykkedes at skabe en meget rummelig vogn med moderate ydre mål, og der er tilsyneladende al ønskelig komfort for fem personer og plads til seks. Med en effekt på 86 hk og en egenvægt på 1327 kg har man også garanti for god acceleration og manøvredegytighed i trafikken, så hvad specifikationer og udseende angår virker Morris Isis meget lovende.

Den tekniske opbygning.

Som de øvrige Morris-modeller er Isis opbygget som en selvbærende konstruktion med et relativt stort udhæng foran forakslen og bag akslen, hvilket i forbindelse med den store akselafstand sikrer en god retningsstabilitet på styrefølsomhedens bekostning. De fire døre er hængslet fortil, og de har sådanne dimensioner, at ind- og udstigning til såvel for- som bagsæde er bekvem. Forhjulene er ophængt på den kendte måde med korte og lange triangellarme, og som fjedrende elementer benyttes torsionsstænger. Bagakslen er ophængt i halvelliptiske bladfyedre, og der er hydrauliske teleskopstøddæmpere ved alle fire hjul, der iøvrigt trodser moden ved at være monteret med dækstørrelsen 6,40 - 15 på Standard Saloon og 6,00 - 15 på De Luxe Saloon.

Som allerede nævnt kan motoren betegnes som en seks-cylindret Oxford-motor, og topventilerne aktiveres altå af stødstænger og ikke som på den tidligere Six-motor af en overliggende knastaksel. Ventilerne er anbragt lodret i topstykket og stempelkroerne er konkave. Kompressionsforholdet er 7,25:1, og det er altså en motor, der i ud-



Instrumenterne er fyldestgørende og overskuelige. Imellem de to urskiver ses øverst drejeknappen, der regulerer mængden af den indsugede luft, og nederst kontakten til blæseren.

præget grad kan drage fordel af superbenzinen (slagvolumen pr. cylinder ca. 440 cm). En elektrisk benzinpumpe anbragt tæt ved tanken i bagagerummet pumper benzin frem til en S. U. karburator, der er monteret med et stort oliebadfilter. Ikke mindst mekanikerne vil kunne glæde sig over, hvor let motoren er tilgængelig fra alle sider, og det skal i den forbindelse nævnes, at indsugnings- og udblæsningsmanifold er uafhængige af hinanden og derfor lette at afmontere. Indsugningsmanifolden er en gaffelformet forgrening, der fører frem til to kamre, fra hvilke der går kanaler til cylindrene.

Gennem en smal kilerem trækkes vandpumpe og ventilator fra krumtapakslen og en lignende rem trækker dynamoen fra pumpeakslen. Kølesystemet fungerer under overtryk, og en termostaat er indskudt mellem topstykke og radiator.

Transmissionssystemet består af en hydraulisk aktiveret Borg og Beck tør enkeltpladekobling og en firetrins gearkasse med synchromesh mellem de tre øverste gear. Over kardanakslen trækkes differentialet, der har hypoidfortanding af kron- og spidshjul.

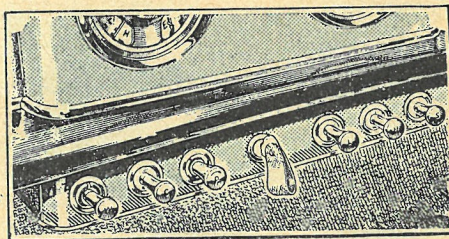
Fra den seneste Oxford-model har Isis overtaget et friskluft- og varmeanlæg, der i princippet er noget af det rigtigste, man til dato har set. Den friske luft tages ind højt over vejbanen nemlig gennem et vindfang på motorhjelms overside. En »fordelerskasse« er anbragt på forbrættet og foroven lukkes den til luftindtaget med en gummipakning. Fra fordelerskassen forsynes varme-

apparat og defrosteranlæg med frisk luft, og såvel luftmængden som temperaturen kan reguleres fra kontrolgreb på instrumentbrættet. Ved hjælp af et håndtag kan man endvidere regulere luftstrømmen til defrosterspalterne under vindspejlet eller til indblæsning direkte i passagerummet. En blæsermotor kan forstærke luftstrømmen ved langsom kørsel eller parkering — teoretisk er anlægget altså i den fineste orden.

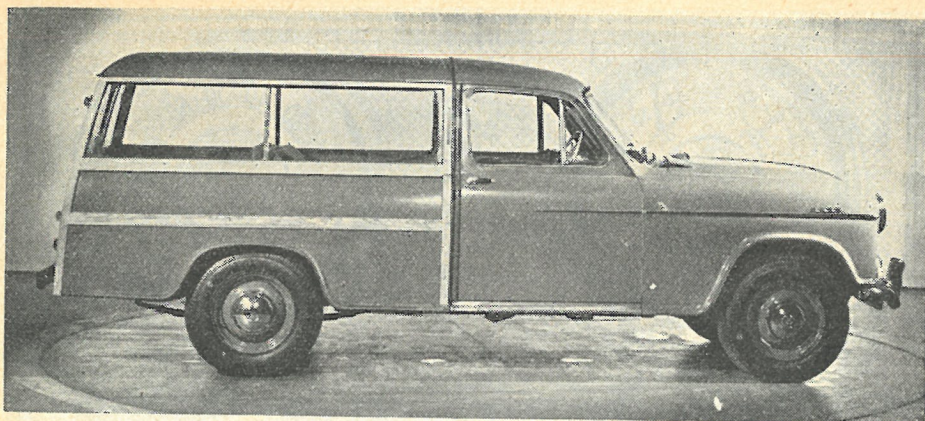
Udstyret.

Forsædet er udformet som en gennemgående sofa og sæderne er i De Luxe modellen betrukket med ægte læder, i standardmodellen med kunstlæder og i bagsædets ryghinde er et nedfældbart armlæn anbragt.

Instrumenterne er omfattende og ret overskuelige. De er anbragt i to »ure« af hvilke det ene indeholder speedometer med kilometertæller og triptæller samt ur og røde



Kontakterne og kontrolorganerne sidder pænt ordnet i rad og række, men man kan alligevel ikke betjene dem i blinde. Den rigtige anbringelse af disse kontakter m. m. er vist af en enkelt fabrik, og da der ikke kan tages patent på sligt, skulle den rigtige udformning have vundet større udbredelse.



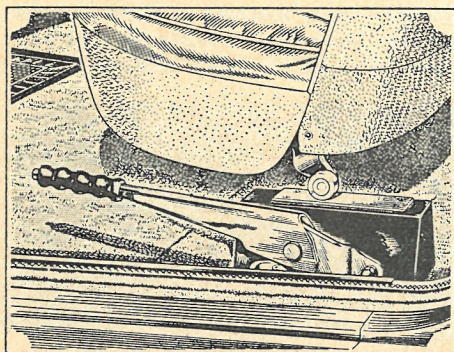
Morris Isis fremstilles også som den her viste ottepersoners station-car.

kontrollamper for tænding og langt lys og en grøn kontrollampe for blinklyset. Det andet ur er delt op i fire instrumenter, nemlig ampèremeter, olietryk, kølevandstemperatur og benzinstand. Mellem de to urskiver er øverst anbragt en drejeknap til regulering af luftmængden til varmeapparatet og under den en kontakt til blæsermotoren. Midt under instrumenterne sidder et kontaktbord med tre knapper på hver side af tændingslåsen. Med disse betjener man vindspejlsvisker, choker, instrumentbordslys, lys, varmeapparatets temperatur og selvstarter. Chokeren fungerer som håndgas på den første del, hvilket er meget praktisk, eftersom motoren i lighed med mange andre maskiner har en tilbøjelighed til at gå i stå under opvarmingsperioden. Kontakten til instrumentbelysningen regulerer ved en drejende bevægelse tillige lysstyrken. To små askebægre er

anbragt i forpanelet, og på den prøvekørte vogn var der tillige en vindspejlsvasker. Rattet er stort — 43 cm i diameter — og hornkontakten er udformet som en ring, medens afviserkontakten, der automatisk går i hvilestilling ved opretning, er anbragt på ratnavet.

Bagagerummet er ret stort og frem for alt dybt, og reservehjulet er anbragt stående i den ene side. Der er systemlås på venstre fordrør, tænding og bagagerum således, at den samme nøgle anvendes overalt. Når lygterne tændes, træder instrumentbordsbelysningen samtidig i funktion og tændingslåsen belyses med et grønt skær.

Det skulle af foranstående fremgå, at såvel den tekniske opbygning som udstyret efter specifikationerne er i orden, og lad os så se lidt nærmere på, hvorledes disse herligheder fungerer, når vognen benyttes til sit forudbestemte formål.



Håndbremsen har en helt rigtig udformning og en naturlig placering ved siden af førersædet. Trods Morris fabrikkens omfattende forsøgslaboratorier kom de første vogne på markedet med et håndbremsekabel, der ikke var vandtæt og derfor frøs fast. Denne fejl er rettet.

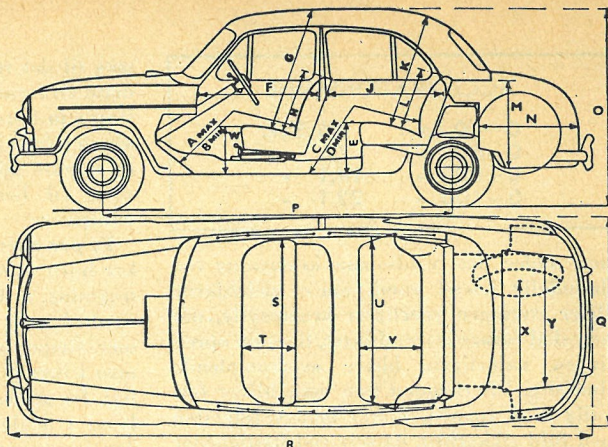
Køreegenskaberne.

Forsædet indstilles let til en bekvem og naturlig kørestilling, og man kan glæde sig over et godt udsyn til alle sider. Bakspejlet er af den blændfri type og af en sådan form og bredde, at hele den brede bagrude ses i spejlet. Koblingen aktiveres ved hjælp af et lavt pedaltryk, men ratgearets skiftebevægelse forekommer uhyggelig stor og tillige noget leddeløs; men det skal retfærdigvis siges, at gearskiftningen er præcis nok, og gearstangen er ikke i vejen i nogen af sine stillinger.

Motoren starter øjeblikkeligt og man må næsten se på instrumenterne for at blive klar over, om den er i gang, eftersom den er både

Målskitse af Morris Isis:

A 1.092 m. B 96,5 cm. C 1.219 m.
D 1.143 m. E 35,6 cm. F 86,4 cm.
G 91,4 cm. H 55,9 cm. J 86,4 cm.
K 94 cm. L 55,9 cm. M 68,6 cm.
N 68,6 cm. O 1,62 m. P 2.731 m.
Q 1.651 m. R 4.521 m. S 1.372 m.
T 45,7 cm. U 1.372 m. V 45,7 cm.
W 33 cm. X 1.092 m. Y 99,1 cm.



lydløs og vibrationsfri. Accelerationsevnen virker meget overbevisende, og man mærker det lille pres i ryggen, der fortæller, at det er en kraftig og livlig motor, man dirigerer med gaspedalen.

Man bliver ret hurtigt klar over, at affjedringen er temmelig hård og følsom overfor mindre ujævnheder i vejbanen, men man indstiller sig på en vogn med ret sportslige køreegenskaber. Det viser sig imidlertid at være et baghold, for lige så korrekt og tilidsindgydende Isis virker, så længe man kører lige ud, lige så overrasket bliver man, første gang man skal rundt om et gadehjørne eller et snævert vejsving. Krængningen er nemlig overordentlig stor, og dette i

forbindelse med den løsagtige udformning af et førersæde, som en sofa nu en gang er, giver en højst ukomfortabel fornemmelse, alt imedens man er hårdt engageret med at dreje vognen, eftersom styretøjet er urimeligt tungt trods en stor udveksling. Man beslutter derfor ikke at køre hårdt med vognen, da den tilsyneladende ikke er skabt til så frivole formål, men så bliver man for så vidt narret igen. Man kan nemlig udmærket godt tillade sig at køre hurtigt i de bløde og mindre bløde kurver, blot man kan udnytte vejens hældning, og efterhånden som hastigheden sættes i vejret, føles styretøjet mindre tungt. Vognen er klart understyrende, hvilket naturligvis er en behagelighed på landevejen;

SPECIFIKATIONER FOR MORRIS ISIS

Motor: Seks-cylindret, topventilet stødstangsmotor, boring 79,375 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2639,4 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, effekt 86 hk ved 4250 omdr./min. 12 volt elektrisk system, strømfordeler med centrifugal- og vacuumregulering. SU semi-faldstrømskarburator med nål nr. 7, monteret med oliebadfilter. Elektrisk SU benzinpumpe.

Transmissionssystem: Borg og Beck tør enkeltpladet kobling med hydraulisk aktivering. Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem andet, tredje og fjerde gear. Totalt udvekslingsforhold er: første gear 13,59:1, andet gear 8,45:1, tredje gear 5,88:1, fjerde gear 4,1:1, bakgear 18,4:1. Differential med hypoid fortanding af kron- og spids-hjul, udvekslingsforhold 4,1:1.

Bremser: Lockheed hydrauliske bremser, med fodbremsen virkende på alle fire hjul. Mekanisk håndbremse virkende på baghjulene.

Hjulophængning: Forhjul korte og lange triangellarme med torsionsfjedre, baghjul halvelliptiske bladfjedre.

Dækstørrelse: 600 × 15.

Mål og vægt: Vægt 1327 kg. Benzintank rummer 54 liter. Øvrige mål fremgår af målskitzen.

Priser: Excl. omsætningsafgift kr. 13.275,-, incl. omsætningsafgift kr. 19.640,-, incl. omsætningsafgift og dollartillæg kr. 26.964,-.

Morris Isis Traveller, otte-personers station-car: Excl. omsætningsafgift kr. 14.750,-, incl. omsætningsafg. kr. 22.000,-, incl. omsætningsafg. og dollartillæg kr. 30.107,-.

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	3,6 Sek.
0-60 " "	7,2 " "
0-80 " "	14,1 " "
0-100 " "	22,1 " "

men under den voldsomme krængning ved almindelig kørsel rundt om et gadehjørne bliver styringen yderligere krampagtig, når man skal forøge styreudslaget, ligesom opretningen naturligvis bliver overrumplende pludselig. Efterhånden som man bliver fortrolig med vognen, klares landevejskørslen med fuld sikkerhed, og selv ved hastigheder omkring 120 km/t spinder motoren blødt og veltilfreds, og kørslen forekommer overordentlig stabil med meget ringe sidevindsfølsomhed. Det er vel derfor ikke så underligt, at man i nogen grad føler sig forvirret over denne vogns egenskaber. Det tog læn-

BENZINFORBRUG

Målingerne foretaget med karburatornål nr. 7

40 km/t	8,5 l/100 km
60 " "	8,7 " "
80 " "	9,9 " "
100 " "	12,0 " "

gere tid end sædvanligt at blive helt klar over de stærke og de svage sider, men til slut stod det klart, hvad der bør ændres for at få en virkelig bil ud af Morris Isis. Baghjulsophængningens krængningscenter skal hæves gennem en ændret konstruktion således, at krængningsaksen mellem for- og baghjul nær-

mes til det ret højtliggende tyngdepunkt — dette vil formindske krængningen, der bliver større jo flere personer, der er i vognen. Og så må styretøjet virke lettere, om muligt med en mindre udveksling. Hvis dette bliver ændret, vil Isis blive en konkurrencedygtig europæer.

Et par åbenlyse fejl af elementær art virker højest overraskende, når man tager i betragtning, at Isis kommer fra en kæmpevirksomhed med enorme erfaringer. Der kommer simpelthen vand i bremserne, og kører man i hurtigtigt føre, kræves der et stort pedalt tryk for at bremse vognen. Når man har parkeret i nogle timer, hugger bremserne ved den første anvendelse, fordi der nu er kommet et rustlag på bremsetromlerne, ligesom belægningen er fugtig uden at være fedtet. Som så mange andre større personvogne har Isis vindspejlsviskerne monteret på en sådan måde, at de går mod hinanden og fra hinanden med det resultat, at der bliver et stort, usigtbart stykke midt på vindspejlet, der tilmed kun holdes delvis frit for dug på grund af utilstrækkelig defrostervirkning. Hvis bilfabrikerne ikke kan klare viskerproblemet på de brede vogne på anden måde, så må man have tre viskerblade, der følges ad i bevægelserne fra side til side. Den første betingelse for sikker kørsel er dog, at man kan se, hvor man kører.

Til gengæld skal luftindsugningssystemet berømmes, for man kan faktisk køre bag en dieselvogn uden at lugte dens udblæsning, og det har vi ikke tidligere været ude for med nogen personvogn. Trods de fremragende accelerationsegenskaber og den fuldt tilfredsstillende tophastighed er benzinforbruget rimeligt.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskifte ig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelstor fra **kr. 148.00**

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra **- 56.50**

Køretæpper (kra'tig, vandtæt kalechedug) **- 24.50**

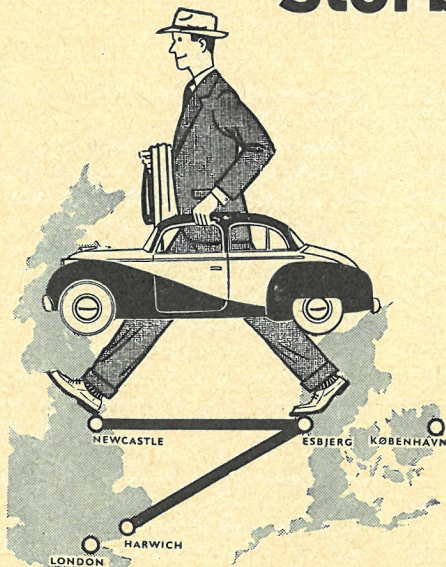
Nyrebælter prima kvalitet **- 19.50**

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmeta hjelme..... **fra kr. 39.50 - 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Tag Bilen med til Storbritannien



Til Syd-England, Wales og
Nord-Irland via
Esbjerg-Harwich

Til Nord-England, Skotland
og Nord-Irland via
Esbjerg-Newcastle

BILTAKSTER:

Til og med 750 kg.....	kr. 80,00
Over 750-1250 kg.....	kr. 120,00
Over 1250-1750 kg.....	kr. 160,00
Over 1750 kg.....	kr. 200,00

SOMMERFARTPLAN ESBJERG-HARWICH

Fra Esbjerg:

21. April til 12. Juni:
Tirsdag, Torsdag og Lørdag
17,30.

14. Juni til 15. September:
Daglig undtagen Søndag
17,30.

18. Septbr. til 29. Septbr.:
Tirsdag, Torsdag og Lørdag
17,30.

Fra Harwich:

22. April til 13. Juni:
Onsdag, Fredag og Søndag
17,30.

14. Juni til 15. September:
Daglig undtagen Mandag
17,30.

16. Septbr. til 28. Septbr.:
Onsdag, Fredag og Søndag
17,30.

ESBJERG-NEWCASTLE

16. Juni til 15. September:

Fra Esbjerg Søndag og
Torsdag 17,15

Fra Newcastle Tirsdag og
Lørdag 13,30.

Billetter og Reservation af Plads for Automobiler samt
alle nærmere Oplysninger hos Rejsebureauerne og

D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S



SKAL VI IKKE SLUDRE LIDT OM DERES MOTORCYKLE?

Af »MECANICUS«

Når termometret en søndag morgen viser en halv snes graders frost, er det ikke ligefrem en skovtur på motorcykle, man længes efter. I det hele taget har de fleste motorcykler det ret fredeligt her om vinteren, og først den dag, solen skinner fra en mild forårshimmel, kommer de respektive ejere i tanker om alt det, der burde have været gjort i den stille vintertid, men så har man blot ikke tid. På samme måde går det, når man skal have en ny bil eller motorcykle — det skal ske lige i de travle forårsmåneder, når hverken forhandlere eller mekanikere har tid til noget som helst andet end at fare rundt som forvirrede fluer i flasker.

Nu vil De måske forestille Dem, at den lumske bagtanke med disse linier er en større reparationsanvisning, men der tager De ganske fejl, for hvordan skulle vi kunne overse de øjeblikkelige mangler ved samtlige landets motorcykler? Tanken har såmænd kun været at slå os ned hos Dem et øjeblik for at »tale motorcykle« og for at

inspicere om alt er i orden til den kommende sæson.

Eftersom vor hele færden foregår på hjul og dæk, ville der måske være grund til at tale lidt om dæk og dæktryk først. Af en eller anden mærkværdig årsag er mange motorcyklister kommet til den overbevisning, at en motorcykle — uanset dækstørrelse, egenvægt og belastning — skal have 28 pund i fordækket og 30 pund i bagdækket. Disse tal passede i de fleste tilfælde meget godt for 25 år siden, men ikke i dag. Man siger dog heller ikke, at en motorcykle skal have 2 liter olie på tanken — vel? Vi kan tage nogle tilfældige instruktionsbøger for at belyse (eller måske forværre) forholdet. En 250 ccm Adler er monteret med dækstørrelsen $2,25 \times 16$ og skal på forhjulet have 16 lbs (pounds), en BMW på 250 ccm har dækstørrelsen $2,25 \times 18$, og forhjulet skal have 21,5 lbs., medens en BSA Golden Flash er monteret med $3,25 \times 19$ på forhjulet, og trykket skal være 17 lbs. Disse tal er opgivet for solokørsel, men er uændrede ved kørsel med bagsædepassager. Helt anderledes er det med baghjulet, der skal pumpes til maskinens øjeblikkelige belastning. Ser vi på BMW'en, opgives baghjulstrykket til 23 lbs. for solokørsel og 28—29 lbs. ved kørsel med bagsædepassager. Sætter vi nu en sidevogn på maskinen og putter en person i sidevognen, må vi sætte forhjulstrykket op til 24 lbs. og baghjulstrykket til samme værdi som ved kørsel med bagsædepassager, nemlig 28—29 lbs. Hvis vi kører med både bagsæde- og sidevognspassager, skal trykket i dette tilfælde sættes op til 38,5 lbs. i baghjulet.

Ovenstående er kun nævnt eksempelvis, og det viser sig desværre, at man ikke kan få en pålidelig tryktabel, der viser trykket for en bestemt dækdimension med en bestemt belastning. Sådanne tabeller er ganske vist fremstillet, men ved simpel efter-



SPECIALOLIEN
Mobiloil 'D'
TIL DAGLIG KØRSEL
RACEROLIEN DER GIVER
DERES MOTORCYKLE ET
LANGT LIV
FÅS HOS DERES
FORHANDLER
VACUUM OIL COMPANY



kontrollering vil man se, at tabellerne ikke er ens for de forskellige fabrikater, og tabellerne stemmer ikke overens med motorcyklefabrikernes opgivelser. Forklaringen på dette fænomen må søges i maskinernes forskellige egenvægt og vægtfordeling mellem for- og baghjul. Man skal derfor ikke rette sig efter andet end instruktionsbogen, og frem for alt aldrig efter tankpasseren, der kun har visse »standardtryk« at foreslå. I de lange vinteraftner kan det være klogt og nyttigt arbejde at udfærdige en specifikationstabel for sin maskine således, at man har alle oplysninger ved hånden, når man får brug for dem. Hvis De har en instruktionsbog til Deres motorcykle, finder vi dæktrykket frem og fører det ind på en foreløbig huskeseddel. Ejere af tyske eller andre kontinentale maskiner vil imidlertid opdage, at dæktrykket for disse maskiner opgives i *atü*, hvilket er en forkortelse af *atmosphære overtryk* — altså trykket målt i kg pr. cm² i stedet for pounds pr. kvadrattomme. Vi har tidligere bragt en omsætningstabel, men mange læsere har bedt os bringe den igen, så her er den:

O m r e g n i n g s t a b e l .

lbs/sqi — kg/cm²

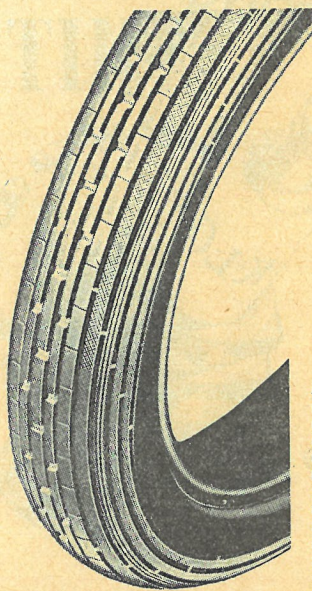
lbs.	kg	lbs.	kg
15	1.05	26	1.83
16	1.12	27	1.90
17	1.20	28	1.97
18	1.27	29	2.04
19	1.34	30	2.11
20	1.41	31	2.18
21	1.48	32	2.25
22	1.55	33	2.32
23	1.62	34	2.39
24	1.69	35	2.46
25	1.76		

Efter ovenstående tabel kan man omsætte lbs. pr. kvadrattomme til kg pr. cm². Som en tommelfingerregel kan det nævnes, at trykket målt i kg svarer til 7 pct. af trykket i pounds.

Resultatet af at køre med forkert dæktryk er sikkert velkendt, men kun de færreste er klar over, hvilken forskel i en motorcykles køreegenskaber selv små variationer i dæktrykket kan medføre. Hvis De gennem lang tid — måske flere år — har kørt med forkert dæktryk og nu opdager

fejlen ved at studere instruktionsbogen, vil det være en helt ny og måske ubehagelig fornemmelse at køre med det korrekte tryk. I løbet af nogle timer bliver man dog fortrolig med maskinens nye opførsel, og inden kort tid vil man føle sig bedre tilpas end nogensinde før. Er man ikke ejer af en instruktionsbog, vil man hos forhandleren af det pågældende mærke kunne få de korrekte tryk opgivet — og husk, det skal være for både for- og baghjul med og uden bagsædepassager til enten solo- eller sidevognekørsel.

Hvordan er dækkene for resten på Deres maskine? Der er måske tilsyneladende pænt med slidbane endnu, men er mønstret kun en millimeter dybt, er dækket kassabelt. Har dækkene siddet på maskinen, fra den var ny, vil det måske vise sig, at bagdækket er slidt ned, medens fordækket kun er lidt slidt. I sådanne tilfælde sætter vi fordækket om på baghjulet og anskaffer et nyt dæk til forhjulet. Dovenskab eller sparemani på dette punkt er en forbrydelse mod Deres egen sikkerhed, og derfor er enhver tanke på at lægge en ny slidbane på det slidte dæk bandlyst. Lige så forkasteligt er det at køre videre på fordækket og montere det ny dæk på baghjulet, for er det en nogenlunde kraftig maskine, kan et fordæk holde tre bagdæk ud, men så er lærredet i fordækket også mørt, og risikoen for en



Det her viste dæk (Avon speedmaster) har brudte længderiller, og det er et ganske fortræffeligt fordæk. Man skal blot være lidt skånsom under acceleration og opbremsning, når det dæk slides af på baghjulet.

dækeeksplosion er stærkt forøget. Vi kan naturligvis ikke komme ind på, hvilke fabrikater, man skal vælge; men dækmøn-
stret kan vi omtale for så vidt, at vi vil fraråde at anvende dæk med længderibber, d. v. s. et slidbanemønster, der ligger som ubrudte hånd cirkulært rundt om dækket. Et sådant dæk er ganske vist fremragende som forhjulsdæk, så længe det er nyt; men når det er slidt halvt ned, bliver forhjulets bremsevirkning meget usikker, fordi dækkets bremseevne er baseret på, at slidbanemønstret kan krølle lidt under en opbremsning, og det kan det kun, så længe det er forholdsvis nyt. Man skal derfor ikke lade sig bluffe af, at denne dæctype bruges på racermaskinernes forhjul, eftersom de kun skal køre maksimum 400 km. Der fremstilles dog længderibbede dæk med brudte ribber, og denne type er glimrende egnet til forhjulsdæk, medens man i afslidningsperioden på baghjulet må være lidt varsom med både acceleration og baghjulsbremsning i fedtet føre. Og må jeg så have lov til at viderebefordre en god leveregel, som jeg selv har lært på et engelsk værksted: *Har man råd til at køre på motorcykle, har man også råd til at køre på gode*

dæk. Har man råd til at købe nye dæk, har man også råd til at købe nye slanger — har man ikke råd til at købe nye slanger, har man heller ikke råd til at køre på motorcykle.

Lad os også tale lidt om Deres kæder og kædehjul. Hvis kæderne er for slappe, og der ikke er yderligere mulighed for at justere, må de udskiftes, og hvis kædehjulene er »ude af facon«, må også de udskiftes. Et slidt kædehjul vil i reglen give sig til kende ved at have spidse tænder; men er man i tvivl om, hvorvidt et kædehjul er slidt eller ikke, kan man sammenligne det med et nyt. Den korrekte fremgangsmåde er som sædvanlig besværlig, men til gengæld kan man ved at tage sig lidt tid i første omgang senere spare både tid og penge. Man kan enten indkøbe kædehjul til senere brug, eller man kan låne et sæt nye kædehjul, og over disse — hvadenten de er købt eller lånt — støber man en skabelon over de tre af kædehjulets tænder i så hårdt et metal, man nu kan magte — det bliver i reglen ikke til mere end tin eller måske aluminium. Man behøver ikke at gøre noget højtideligt ud af denne støbning, man lægger blot kædehjulet, så tand-

FORLANG

SMITHS

K.L.G.



Først til vands.

Donald Campbell anvendte K.L.G., da han den 23. juli i sin jetdrevne Bluebird satte verdensrekord til vands med 325.74 km/t.

Først på 2 hjul.

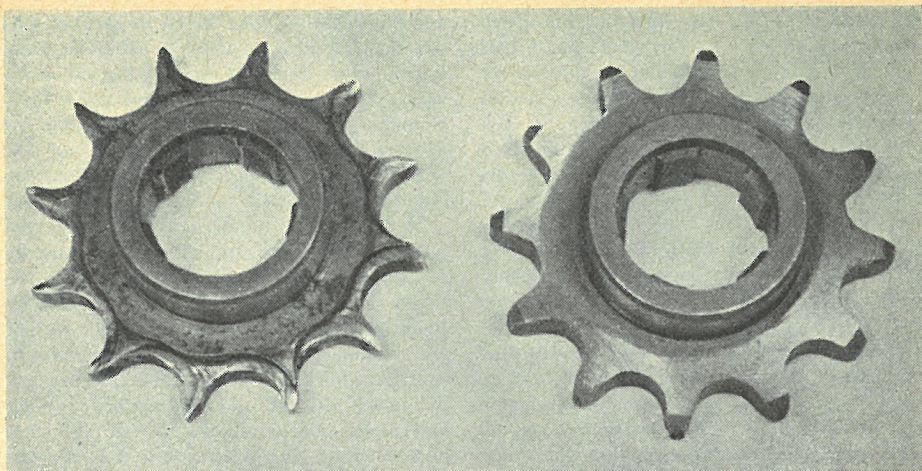
Russell Wright anvendte K.L.G., da han kørte 297.76 km/t. på en Vincent Black Lightning.

Først på 3 hjul.

Robert Burns brugte K.L.G., da han kørte 260.63 km/t. på en Vincent Black Lightning med sidevogn.

Først på 4 hjul.

John Cobb brugte K.L.G., da han satte verdensrekord til lands med 634.56 km/t.



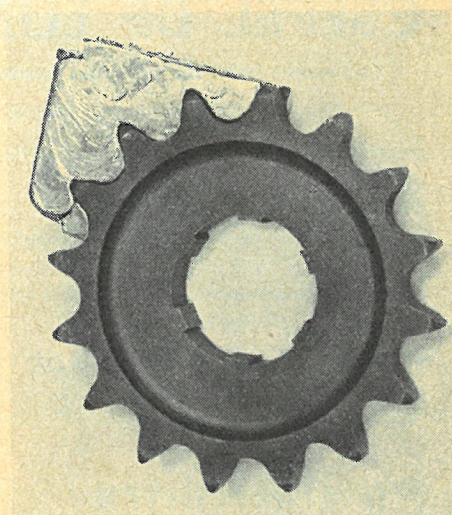
Sådan kan et kædehjul komme til at se ud — og så er man jo ikke i tvivl om, hvorvidt det skal udskiftes eller ikke. Til højre vises det samme kædehjul som nyt. Læg mærke til, hvordan kæden har gnavet sig ned i siden på det slidte kædehjul.

kransen ligger på en plan metal- eller stenflade (terrazzoplade vil f. eks. kunne anvendes), og med metalklodser, gips eller lignende afgrænser man en form og hæld der metallet i. Resultatet bliver en relief-form, som man kan holde mod de kædehjul, der er monteret på maskinen, og på den måde kan man når som helst aflæse slitagen på kædehjulene. Det er et rart lille stykke værktøj at have, og det er let at fremstille. Det kan som bekendt ikke nytte at montere nye kæder på slidte kædehjul, eftersom de nye kæder meget hurtigt vil blive nedbrudt.

Kæder og kædehjul er måske i orden, men det vil sikkert være en god idé at rense og smøre bagkæden. Kæden skal først afmonteres og renses i benzin (i fri luft), derefter skal den tørres, og til sidst skal den smeltes ind i fedt. Som bekendt er det vanskeligt at få den overskydende fedtmængde — det vil sige det fedt, der sidder uden på kæden — til at dryppe af (det er derfor, englænderne bruger oksetalg), men det kan forsvares at vaske den indfedtede kæde af med en benzinvædet klud. Hvis kæden er indkapslet i en lukket bagkædekasse, er det ikke nødvendigt at benytte fedt, og man kan i stedet lægge den i oliebad efter rensningen, og iøvrigt smøre kæden periodisk med en smørekande. Til det brug benytter vi selv Etna Oil nr. 3 — den specielle spinderi-maskinolie med den

store vedhængsevne, som vi også benytter til luftfiltre.

Skal vi springe lidt rundt i emnerne og se på motor- og gearkasseolierne. Mængden og sværelsen af motorolien til Deres maskine er De sikkert helt hjemme i, og de fleste motorcyklister vil man kunne vække midt om natten, og de vil prompte kunne



En kontrolklods kan man meget let støbe, og den vil altid fortælle, hvor meget kædehjulet er slidt. Den her viste støbning er ikke særlig smuk, eftersom vi har fremstillet den ude i sætteri, hvor vi ved hjælp af en teske huggede lidt flydende metal fra en sættemaskine. En lidt større støbeske kan dog anbefales.

sige hvilken olie, der skal på maskinen sommer og vinter. Men hvordan står det til med gearkasseolien. Når der er tale om et smøreteknisk problem, skyldes det i reglen disharmoni mellem dimensioner, spillem, belastninger og temperaturer, og man kan derfor fastslå, at en moderne motor-cyklegearkasse ikke byder på noget smøreteknisk problem. Der kan dog undertiden blive tale om ret hårde belastninger, og derfor går man mere og mere over til specielle gearolier, der er beregnet for store tryk. Man kan derfor komme ud for, at der i en instruktionsbog anbefales en motorolie på SAE 50 til gearkassen, medens det af olieselskabernes seneste smøretabeller fremgår, at den samme gearkasse skal smøres af en gearkasseolie med betegnelsen 90. Dette har ikke i så få tilfælde resulteret i et brev til SMJ, og man har bl. a. kunnet læse »— og min mekaniker siger også, at den er alt for tyk, så mon ikke man hellere skulle holde sig til den tynde motorolie på SAE 50?« I utallige breve har vi forklaret, at 90 i gearkasseolie svarer til 50 i motorolie, medens 80 i gearkasseolie svarer til 30 i motorolie. I meget få tilfælde kommer man ud for, at koblingen fedter, når man anvender en

gearkasseolie i stedet for en motorolie, men det skyldes ikke, at gearkasseolien er »tykkere«, men derimod at den har en bedre smøreevne under høje tryk end motorolien. Grunden til, at man ikke giver motor- og gearkasseolier samme SAE-tal, er, at forveksling skal undgås. Har de noteret den rigtige gearkasseolie på Deres huskeseddel?

Meningen med denne huskeseddel er, som nævnt i indledningen, at fremstille et effektivt specifikationskort for Deres maskine således, at De ikke skal blade i instruktionsbogen eller ringe i øst og vest, når De har brug for en enkelt oplysning. Et specifikationskort i forbindelse med en logbog giver altid et fuldstændigt billede over maskinens vedligeholdelse — når blot man husker at føre logbogen à jour. Lad os først se lidt på specifikationerne, der på væsentlige punkter adskiller sig fra de specifikationer, man læser om en ny maskine her i bladet eller i brochurer, eftersom disse oplysninger skal ligge til grund for en bedømmelse af den fabriksnye maskine uden hensyn til dens senere vedligeholdelse. Vi har dog i februarnummeret 1955 anført karburatorjusteringer og tændingsindstilling for de forskellige maskiner, og dette nummer

CSEPEL DE LUXE 250

Danmarks billigste og mest moderne 250-er!

Motor: 250 ccm, to-takt, 2-portet, 13 HK.

Dobbelt, svejset Rørstel - Teleskopforgaffel - Baghjulsaffjedring ved hydraulisk dæmpet Svinggaffel - Racerbremsere på 200 mm Diam. med Stikaksler - Stor 16 Liter Bøffeltank med Værktøjsrum - Twinsæde med ægte Skindbetræk - Dybe Sportsskærme af nyeste Model - Smuk mørkerød Lakering og fint forchromet Udstyr - Hastighed 115 Km/T.

Paa Købstill. . Kr. 2.990.00

Paa Dollar . Kr. 4.200.00

Importør:

C. O. ALBRECHTSEN

BOVRUP

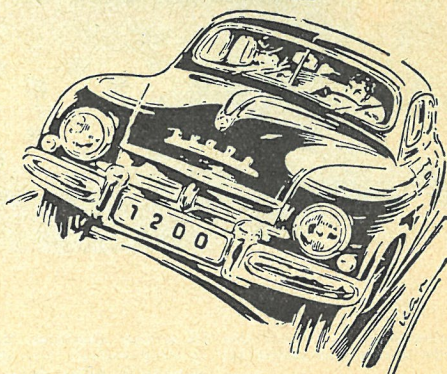
Forhandlere antages



virker altså som en lille håndbog for 1955 modellerne.

På specifikationskortet bringer vi først de praktiske oplysninger om maskinen og dens »papirer«. Vore egne kort ser således ud: Motornummer, stelnummer, indregistreringsnummer, policenummer, toldvæsenets attest udstedt (dato), indregistreringsattest udstedt (dato), forsikringspolice, told- og indregistreringsattest befinder sig (oplys her hvor papirerne er anbragt, og lad så papirerne blive på det sted, ellers kommer huset til at ligne en Gestapo-husundersøgelse, hver gang man skal bruge en attest). Motorens justeringsmål: Fortænding, kontaktafstand, elektrodeafstand i tændrør, karburatordyser, spjæld, nålestilling m. m., ventilspillerum, ventilers åbne- og lukketider. Tilbehør: Karburatortype, tændrør, kædedimensioner, dækstørrelse, lampetyper (watt). — Reserve-delsmål: Lejedimensioner (evt. tillige SKF nummer), standardstempelringe, oprivningsmål på bøsninger, standardboring (præcis), stempelspillerum, opboringsmål, overstørrelsemål på originalstempler. — Oplysninger: Venstregevind, motorolie sommer og vinter, gearkasseolie sommer og vinter, oliemængde på motor og gearkasse, olie til teleskopgaffel (kvalitet og mængde). Dæktryk for og bag solo, med belastet bagsæde (og eventuelt med sidevogn).

Der er sikkert nogle af vore læsere, der kommer til den overbevisning, at vi er komplet sindssyge; men vær sikker på, at man før eller senere får brug for hver eneste af de her anførte oplysninger, og selv om man ikke selv foretager større reparationer, vil de fleste mekanikere sætte pris på at få et nøjagtigt opboringsmål, med mindre det er et specialværksted, der i forvejen er helt hjemme i den pågældende maskine. For visse maskiner vil det endda være klogt at udvide oplysningerne til at omfatte ventil-sædevinkel, sædebredde, spillerum mellem ventilstamme og ventilstyr o. s. v., men det vil vi overlade til hver enkelt motorcyklist. Oplysningerne kan dels samles fra instruktionsbøgerne dels fra reparationsbøger, forhandlere o. s. v., men skån venligst os, for den tekniske brevkasse er svulmet op til overdådige dimensioner — den var oprindeligt tænkt som en service for vore abonnenter, men nu er læsernes onklers varevogne også kommet ind i billedet, og mindst to tusinde breve kunne lige så godt være blevet besvaret af forhandlerne. Teknisk brevkasse



Model 1200 — den komfortable robuste rejsevogn — har nu fået en »lillebror« — model 440 — der med sine 40 hk og sin lave egenvægt er en hurtig, økonomisk og sportspræget vogn. Den er lige velegnet til bykørsel, bjergkørsel og hurtig landevejskørsel. Den er komfortabel og økonomisk, den er robust og sikker — den har en fantastisk accelerationsevne.

Model 440

*Uafhængig affjedring af alle fire hjul
meget kraftigt karosseri (pladetyk-
kelse op til 1,2 mm)*

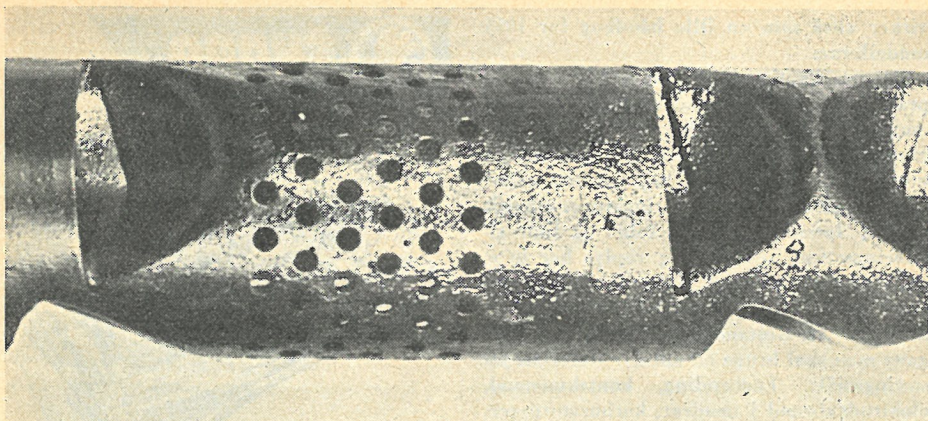
*topventilet motor på 40 hk
centralsmøring af chassis og
styretøj*

*meget stort og rummeligt
bagagerum*

*— og De vil kunne glæde Dem
over det elegante udstyr.*

Den første sending er på vej, og der er rift om denne den mest konkurrencedygtige af alle vogne. Se demonstrationsvognene, og De vil være overbevist om, at Škoda 440 er vognen for Dem.

SKANDINAVISK AUTO-IMPORT A/S
-Birkerød . Telf. nr. 80 og 90



Indmaden fra en lydpotte efter den normale afvaskning. Man ser tydeligt, hvor ru og ujævn overfladen er, og der vil derfor hurtigt igen komme kul- og oliensamlinger. Selv efter bearbejdning med en stålborste kan det være vanskeligt at fjerne det laklag, der er et affaldsprodukt fra olien.

har i 1955 besvaret mere end 3000 breve, og en sommerferie på stakkels fjorten dage blev virkede en brevdynge på mere end to hundrede ubesvarede breve — så forstår vore læsere måske, at det hører til undtagelserne, at man får svar indenfor en uge, men det var nu et sidespring.

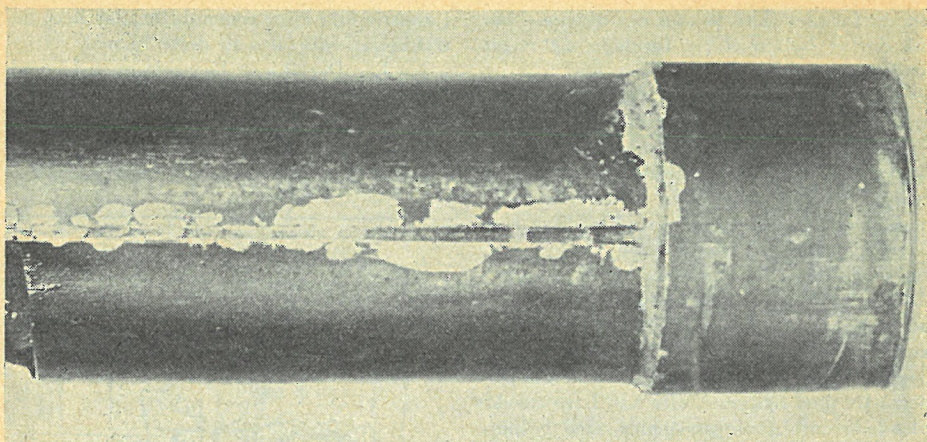
Med hensyn til logbogen skal det kun fremhæves, hvor betydningsfuldt det er, at man altid kan slå op og se, hvornår man har skiftet olie, hvornår der er foretaget kulafrensning og ventilslibning, hvilken størrelse stempelringe, der er monteret o. s. v. Når man fører disse oplysninger i logbogen, skal man naturligvis både anføre dato og kilometerantal.

Man kan naturligvis også passe og pleje en motorcykle efter hukommelsen, men metoden er ikke helt sikker, og mulighederne for fejl er legio. Man tager imidlertid sjældent fejl i, at udblæsningsrør og lydpotte trænger til en grundig rensning lige netop nu, for det er et modbydeligt arbejde, der altid kan vente en uges tid og derfor aldrig bliver gjort. Af naturen er man til alt held temmelig doven, ellers ville livet jo slet

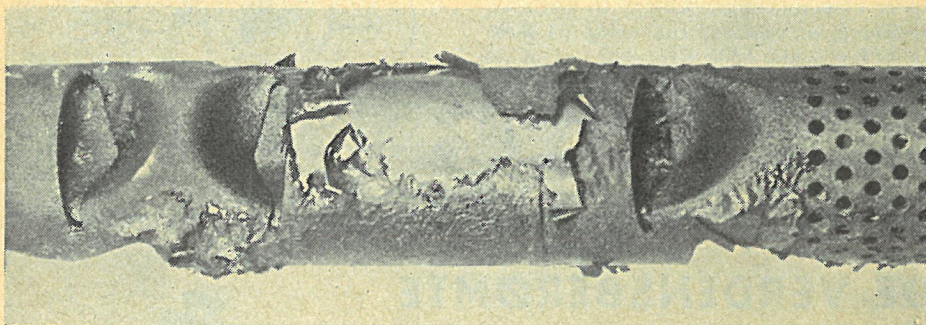
ikke være til at holde ud, og megen tid ofres derfor på at granske sig frem til, hvordan tingene kan gøres lettere og samtidig bedre. Viser det sig, at der er hold i en idé, bruger vi gerne masser af tid på at nå frem til et gunstigt resultat; men det kan også hænde, at en medarbejder er ved at blive lidt for amerikansk, og så må vi bremse ham med et sarkastisk: How to make elephants bigger and better — and faster.

Det med de udblæsningsrør og lydpotter var nu ikke nogen »elefant«, og selv gamle mekanikere indrømmer, at det næsten er umuligt at rense et udblæsningsrør for kul, når man ser bort fra det lille stykke, man kan nå med en skraber. Nogle lydpotter lader sig ikke en gang adskille, men i de fleste tilfælde kan man få indmaden ud til afrensning. En afvaskning i solarolie eller petroleum samt en afpudsning med en stålborste plejer at være den obligate kur, men resultatet er ikke tilfredsstillende, fordi overfladen alligevel er ru og ujævn, og kulaflejringerne vil derfor hurtigt komme igen — kort sagt et modbydeligt, svinagtigt arbejde med et jævnt dårligt resultat. Ved at låne os frem har vi indsamlet en del materiale i form af lydpotter og udblæsningsrør, og vi har derefter foretaget forskellige forsøg, der alle gav bedre resultater end den sædvanlige fremgangsmåde. Først forsøgte vi at komme den fedtede og sodede indmad til en to-takt lydpotte i en almindelig opløsning af kausticsoda (1 kg kausticsoda til 5 liter vand) uden forudgående afvaskning i solarolie eller lignende. Resultatet var meget godt, men

Har De husket
at forny
Deres abonnement
på S. M. J.



Den ene ende af den foranviste indmad til en lydpotte er her blevet afrenset i en kausticsoda-opløsning, og de resterende fedtstoffer er vasket af i sulfonerende sæbe. De lyse pletter er slaglodningens rene metal, der er kommet frem i dagens lys.



Den her viste del af lydpotens indmad er blevet afbrudt i behandlingen med specialproduktet P 3 HK for at vise, hvorledes laklaget skaller af således, at det rene metal kommer frem. Mere effektiv kan en rensning vel ikke være.

kausticsoda opløser ikke fedt, og processen bliver derfor noget langsommelig.

Ved skiftende afvaskning i kausticsoda og sulfonerende sæbe opnåedes et overraskende godt resultat. Et udblæsningsrør med meget hårdtbrændte kulaflejringer fik vi rensset helt ud, efter at røret havde ligget to døgn i blød i en kausticsodaopløsning. For både udblæsningsrør og lydpotter fik vi det helt rigtige resultat frem med specialrensemidler som Henkels P 3 HK, der tillige opløste lakaflejringer således, at man kom ind til den rene plade. Sideløbende med alle forsøg gav vi forskellige forkromede dele den samme behandling, og i intet tilfælde tog forkromningen skade af kemikalierne. Dog skal det bemærkes, at hvis kronlaget er blæret eller arret, må man straks efter afskyllningen i rent vand foretage en omhyggelig indfedtning.

Den korrekte fremgangsmåde er en udkogning i de nævnte opløsninger, men da man i reglen ikke har kogekar eller beholdere til dette formål, forsøgte vi med »koldbehandling«, og resultaterne må betegnes som tilfredsstillende.

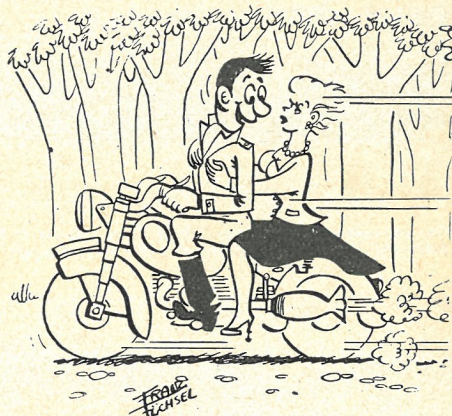
Vi må dog her give et par meget vigtige anvisninger for omgangen med såvel kausticsoda (også kaldet ætsnatron) og specialprodukterne — det kan nemlig være farlige ting at arbejde med. Opløsningen skal under alle omstændigheder ske på den måde, at pulveret langsomt hældes i vandet og ikke omvendt. Ved opløsningen finder en stærk varmeudvikling sted, og hælder man vand på pulveret, vil en voldsom, skummende kogning finde sted, og den stærkt ætsende vædske kan ikke alene ødelægge tøj, sko o. s. v., men det kan være direkte farligt at få på

huden for slet ikke ta tale om øjnene. Man må derfor heller aldrig foretage sig noget med de afætsede dele, før disse omhyggeligt er blevet skyllet af i rent vand. Hvis man med stålborste eller komprimeret luft tager delene under behandling, medens ætsevædsken endnu sidder på overfladerne, kan man sprøjte på personer eller genstande. Hvis man ikke til fulde vil overholde disse regler, skal man ikke arbejde med hverken specialprodukter eller kausticsoda.

Det er kun sjældent nødvendigt at rense udblæsningssystemet på firetaktmotorer, der kører på landevejen med almindelig hastighed, medens de firetaktere, der henslæber deres liv med bykørsel, ofte kan have stærkt tilsodede udblæsningssystemer med lydpotter, der kan drive af olie. Alle totaktmotorer må derimod med regelmæssige mellemrum have udblæsningssystemet rensed grundigt, og under eksperimenterne kom vi til den overbevisning, at værkstederne netop på dette punkt forsømmer både deres egne og kundernes interesser ved ikke at have effektive renselanlæg til såvel udblæsningsrør som motordele. For en fuldstændigheds skyld skal det her gentages, at letmetal aldrig må komme

i kausticsoda eller rensemidler, der ikke udtrykkeligt anbefales til dette formål.

Nu har De sikkert fået lidt at sysle med, og ved nærmere eftertanke kan De sikkert selv finde flere småting at rette eller udføre, så maskinen er helt klar, når den igen skal i daglig drift.

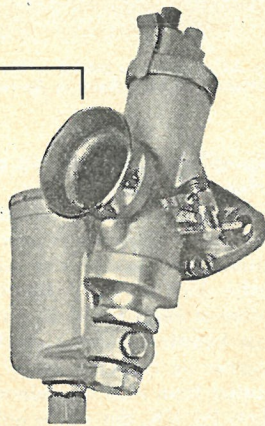


Sig mig froken Else, kunne De ikke tænke Dem at køre lidt?

DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER



og originale reservedele

1/5 BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 - 4567
(Lige ved Rundetaarn)

OVERGEAR I MEKANISK FORSTAND
BEHØVER IKKE AT BETYDE EN FAKTISK OVERGEARING

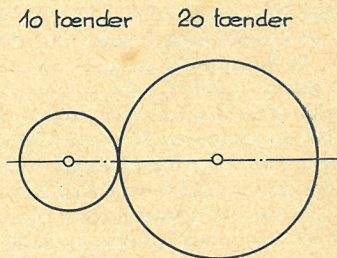
Lige siden begyndelsen af 1930'erne har man — både i tekniske artikler og i fabrikernes brochurer truffet på begrebet *overgear* — det benyttes mest i forbindelse med biler, men det lader sig lige så vel anvende i forbindelse med motorcykler. En ting er i hvert fald sikkert — betegnelsen *overgear* bruges altid i rosende betydning. Den dækker altid over en forestilling om lavt benzinformbrug og lav stempelhastighed med deraf følgende ringe motorslid, men spørgsmålet er, om betegnelsen *overgear* overhovedet betyder noget bestemt — er der tale om en vel defineret teknisk egenskab, eller bevæger man sig her, som så mange andre steder indenfor bil- og motorcykleteknikken, på den tynde is? Vi skal i det følgende forsøge at trække nogle retningslinier op, som forhåbentlig vil bidrage til at klare begreberne også for de salgs- og reklamefolk, der hidtil har brugt ordet *overgear* uden at vide, hvad det betyder.

Før vi styrter os ud i selve begrebet *overgear*, må vi imidlertid lige forudskikke nogle få bemærkninger om gearing overhovedet. Gearing, det er noget med udvekslingsforhold — for bilernes og motorcyklernes vedkommende hænger det sammen med, at motoren altid — uanset hvilket gear vi kører i — roterer hurtigere end køretøjets drivende hjul. Vi må altså have indskudt en udveksling mellem motoren og drivhjulene (eller drivhjulet), og denne udveksling etablerer vi ved hjælp af enten *tandhjul* eller *kædetræk* og *kædehjul*. Lad os nu i første omgang tænke på tandhjulsudveksling med to tandhjul, der fører den drivende kraft over fra en aksel til en anden, og lad os forudsætte, at det drivende tandhjul har f. eks. 10 tænder, medens det drevne tandhjul har 20 tænder — så behøver man ikke megen indbildningskraft for at kunne regne ud, at det drivende hjul (altså det lille hjul med 10 tænder) løber dobbelt så hurtigt rundt som det drevne hjul (det store hjul med 20 tænder). Tand skal jo hele tiden passe ind i tand — vi siger, at *udvekslingsforholdet* mellem de to tandhjul er forholdet mellem tændernes antal, altså i det foreliggende tilfælde 10:20 eller

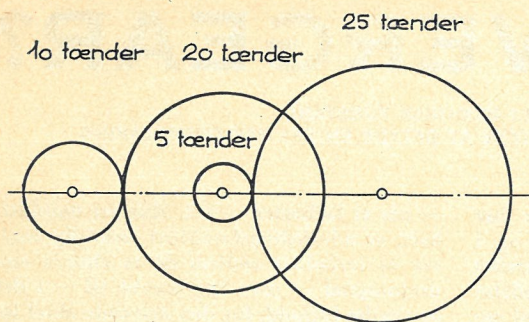
— når vi forkorter — 1:2. Man ser umiddelbart, at udvekslingsforholdet samtidig angiver os forholdet mellem de to akslers omdrejningstal — men læg mærke til — i det *omvendte* forhold, for den drivende aksel løber jo dobbelt så hurtigt som den drevne, altså hastighedsforholdet 2:1. Der gælder altså den regel, at forholdet mellem tændernes antal altid angiver os det omvendte af forholdet mellem omdrejningstallene for de to tandhjul i indgreb.

For ethvert motorkøretøj gælder det, at vi under kørslen må afpasse udvekslingsforholdet mellem motoren og det eller de drivende hjul i overensstemmelse med såvel kørehastigheden som de ydre driftsbetingelser. Når vi sætter i gang, må vi have et stort udvekslingsforhold, for det kræver en forholdsvis stor hestekraft at komme hurtigt af sted, og den kan motoren kun præstere ved et forholdsvis højt omdrejningstal. Efterhånden som hastigheden vokser, må vi gøre det samlede udvekslingsforhold mindre, for ellers kommer motoren op på for høje omdrejningstal — vi skifter derfor gear, d. v. s., at vi går over til et mindre udvekslingsforhold — et højere gear. Når hastigheden er blevet endnu højere, skifter vi igen gear, og således bliver vi ved, indtil vi er kommet op i køretøjets højeste gear, der i reglen benyttes ved al normal kørsel — i hvert fald på landevej.

Vi brugte ovenfor udtrykket: »Det samlede udvekslingsforhold«, for både ved biler



Skematisk fremstilling af to tandhjul i indgreb. Hjulet til venstre har 10 tænder — hjulet til højre 20 tænder. Vi får da et udvekslingsforhold på 1:2, d. v. s., at hjulet til venstre løber dobbelt så hurtigt rundt som hjulet til højre.



En sammensat tandhjulstransmission, vist skematisk. Til venstre har vi et hjul med 10 tænder — vi får altså her et udvekslingsforhold på 1:2. På samme aksel som tandhjulet med 20 tænder sidder et nyt tandhjul med 5 tænder, og det er i indgræb med hjulet længst til højre, som har 25 tænder. Udvekslingsforholdet mellem de to sidstnævnte tandhjul er 1:5. Tilsammen giver denne række af tandhjul et totalt udvekslingsforhold på 1:10. Se teksten.

og motorcykler er det således, at udvekslingen mellem motor og drivende hjul sker ikke gennem et enkelt sæt tandhjul eller kædehjul, men ofte gennem to sæt — derved har vi den situation, at der er indskudt to udvekslinger efter hinanden. Lad os lige se på, hvorledes resultatet bliver i en sådan situation. På hosstående skitse er vist to tandhjulsudvekslinger efter hinanden — den første har udvekslingsforholdet 1:2, den anden udvekslingsforholdet 1:5. Spørgsmålet er nu: Hvorledes bliver den samlede udveksling ved dette arrangement? Ja — det lader sig nemt beregne — ved den første tandhjulsudveksling bliver omdrejningstallet reduceret til det halve, og dette halve omdrejningstal reduceres ved den anden tandhjulsudveksling til en femtedel. Det samlede resultat bliver derfor, at omdrejningstallet fra den første (indgående) aksel til den sidste (udgående) aksel reduceres til en femtedel af det halve — altså en tiendedel. Vi ser altså, at når vi har to udvekslinger, den ene efter den anden, får vi det samlede udvekslingsforhold ved at gange de to forhold med hinanden — i det foreliggende tilfælde: $(1:2) \times (1:5) = 1:10$.

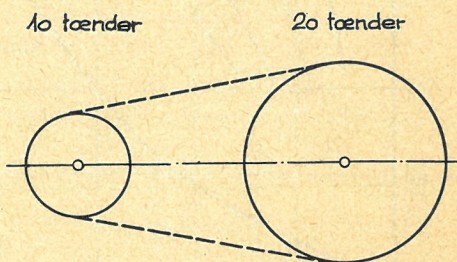
Hvis det drejer sig om kædetræk i stedet for tandhjulsudveksling, foregår beregningen på ganske tilsvarende måde, idet man tæller tænder på kædehjulene i stedet for på tandhjulene. På hosstående skitse er vist to kædehjul, der er indbyrdes forbundet med en rullekæde. Hvis det drivende kædehjul har 10 tænder og det drevne 20 tænder, får vi også i dette tilfælde et udvekslingsforhold på 1:2 — det drevne hjul roterer altså kun halvt så hurtigt som det drivende. Den afgørende forskel mellem tandhjulstræk og kædetræk er for en foreløbig betragtning, at ved tandhjulstræk vendes omdrejningsretningen ved overgang fra et tandhjul til det næste, medens to aksler, der er indbyrdes forbundet

med kædetræk, altid vil rotere samme vej rundt. Lad os nu vende tilbage til transmissionsanlægget i en almindelig bil. Her sker kraftoverførslen fra motoren gennem koblingen (ingen udveksling), gearkassen (vi bestemmer selv det øjeblikkelige udvekslingsforhold), kardanaxlen (ingen udvekslingsforhold) og spids- og kronhjul (koniske tandhjul) til akslerne for de drivende hjul. Her er forholdet altså det, at vi hele tiden har indskudt en enkelt tandhjulsudveksling (nemlig spids- og kronhjul), medens vi selv bestemmer, om kraftstrømmen fra motoren skal passere en udveksling i gearkassen, eller om vi her har en direkte transmission gennem gearkassen uden tandhjulsudveksling (direkte gear). Ved de fleste motorcykler ligger forholdet således, at vi altid har to og af og til tre udvekslinger skudt ind mellem motoren og det drivende baghjul. Vi har jo nemlig normalt udveksling ved hjælp af forkæde fra motoren til gearkassen og ved hjælp af bagkæde fra gearkassen til baghjulet, og desuden kan føreren selv under kørslen bestemme, om der i gearkassen skal indskydes en ekstra tandhjulsudveksling. På de motorcykler, der har krumtapakslen liggende i maskinens længderetning (Nimbus, BMW, Zündapp) har vi to eller tre udvekslingstrin, idet vi her har permanent udveksling i gearkassen uanset, hvilket gear vi kører i, og desuden udvekslingen mellem spids- og kronhjul ved baghjulet. Ved enkelte personbiler har vi et tilsvarende gearkassearrangement, nemlig når motoren og gearkassen ligger på hver sin side af differentialboksen — det er f. eks. tilfældet ved Citroën og Folkevognen VW — her skal vi nemlig have trækraftens retning vendt for at få den ført tilbage eller frem til spids- og kronhjul; ved vogne af denne art har vi altid indskudt to tandhjulsudvekslinger mellem motoren og de drivende hjul.

Ganske uanset, om udvekslingen mellem motoren og drivhjulene er udformet på den ene eller den anden måde, har vi — ligegyldig hvilket gear vi kører i — en udveksling, som overhovedet gør det muligt for os at få motoren til at trække vognen eller motorcyklen. Forholdet er faktisk det, at kører motoren med f. eks. 4000 omdr./min., så roterer de drivende hjul, der rører ved vejbanen, et sted mellem 0 og ca. 1500 omdr./min. Køretøjets driftsegenskaber afhænger i første række af den samlede udveksling mellem motor og drivhjul — har vi en meget lille udveksling, får vi gennemgående dårlige accelerationsegenskaber, men til gengæld et lavt benzinforsbrug — har vi en stor udveksling, får vi gode accelerationsegenskaber og et forholdsvis stort benzinforsbrug. Og hermed kommer vi direkte ind på spørgsmålet om overgear, som bygger på den nævnte erfaring.

Man fik selvfølgelig hurtigt den ide, om man ikke kunne give en bil eller en motorcykel et særligt gear, som man kunne benytte, når man kørte ud ad landevejen med konstant hastighed uden at have særlige accelerationsegenskaber — altså et gear, ved hjælp af hvilket man kunne opnå benzinbesparelse ved landevejskørsel over lange afstande. Det måtte naturligvis være et *højt gear* (altså et lille, totalt udvekslingsforhold), og den første bilfabrik, der praktiserede en sådan fremgangsmåde, var Mercedes Benz, som allerede i begyndelsen af 30'erne indførte det *mekaniske* overgear. Vi ved allerede, at vi kan reducere omdrejningstal ved at gå fra et lille til et stort tandhjul, men omvendt er det jo lige så klart, at vi kan sætte omdrejningstallet i vejret ved at gå fra et større til et mindre tandhjul (altså fra et hjul med flere til et hjul med færre tænder). Nu var på det pågældende tidspunkt alle gearkasser indrettet på den måde, at det højeste gear i gearkassen (den mindste udveksling) var et direkte gear — trækraften gik altså lige gennem gearkassen uden tandhjulsudveksling, hvilket var en fordel, fordi enhver tandhjulsudveksling betyder et — omend lille — krafttab. Vi kørte altså i langt den største del af tiden uden tab i gearkassen. Hvis man nu tænkte sig, at man i en sådan almindelig gearkasse indbyggede et ekstra gear — et overgear — ved hjælp af hvilket man fik gearkassens udgående aksel op på et højere omdrejningstal end det, man kan konstatere på motorens krumtapaksel, altså ved at indføre

udveksling fra et større til et mindre tandhjul, så kunne man ved hurtig kørsel med konstant hastighed på landevejen lade motoren rotere langsommere under en større åbning af gasspjældet, hvorved den arbejder mere økonomisk samtidig med, at vi opnår en væsentlig reduktion af stempelhastigheden og dermed af sliddet mellem stempel og cylindervæg. Mercedes indførte i starten et sådant mekanisk overgear, som ganske vist giver et lille, ekstra tab mellem motor og drivhjul, men den opnåede benzinbesparelse

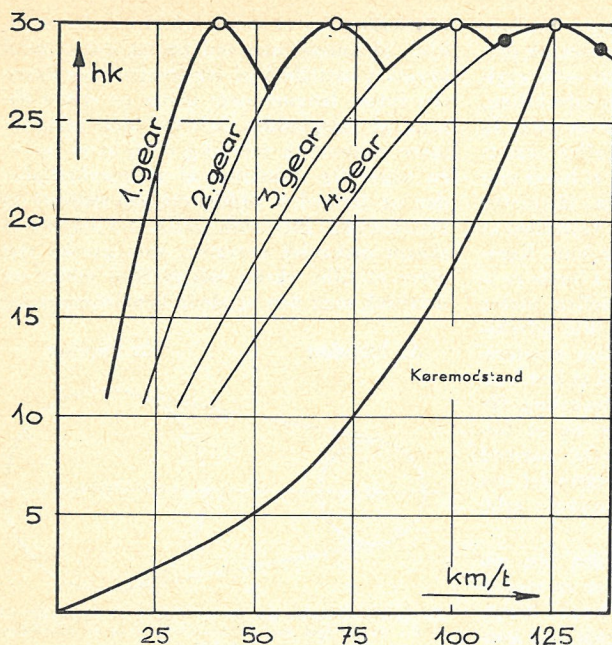


En kædetransmission fra et kørehjul med 10 tænder til et tilsvarende hjul med 20 tænder giver os en udveksling på 1:2.

viste sig at være af en sådan størrelsesorden, at den langt overvejede det ekstra tab.

Det, vi her har beskrevet som *mekanisk overgear*, er det, man i almindelighed kalder overgear, men det er på forhånd klart, at man — f. eks. ved en 4-trins gearkasse — lader 4. gear være et direkte gear, men med samme totale udvekslingsforhold som det førnævnte overgear — indfører vi en udveksling af denne art, får vi praktisk talt samme driftsegenskaber som før, men vi har nu den fordel, at vi ikke får noget ekstra tab i den største del af driftsperioden, hvis det drejer sig om et køretøj, der i den største del af driftstiden kører med forholdsvis stor hastighed på landevejen — samtidig undgår vi det uundgåelige tandhjulsslid, der knytter sig til den permanente anvendelse af et rent *mekanisk overgear*. Vi ser altså, at betegnelsen *overgear* ikke er rationel, for den siger os ikke noget særligt om køretøjets — for os så vigtige — driftsegenskaber. Vi kan jo — som allerede nævnt — opnå den såkaldte overgear-virkning, hvad enten vognen er forsynet med mekanisk overgear eller ej. Vi må derfor se at få klaret begreberne under en rummeligere synsvinkel.

For at forstå det hele vil det være nyttigt at se på det såkaldte *effektdiagram* for det enkelte motorkøretøj. På omstående tegning



Effektdiagram for en personbil. Længs den lodrette målestok afsætter vi den hestekraft, motoren kan aflevere mellem de drivende hjul og vejbanen og længs den vandrette målestok kørehastigheden i km/t. De fire kurver mærket 1., 2., 3. og 4. gear giver os den maksimale hestekraft, vi har til rådighed under kørslen ved de forskellige hastigheder, og kurven mærket køremodstand giver os den hestekraft, som er nødvendig, for at overvinde rulnings- og luftmodstand ved kørsel på vandret vej i vindstille. Hvis køremodstandskurven skærer 4. punkt, kalder vi vognens gearing neutral, skærer de hinanden i et eller andet (sort) punkt til venstre for det hvide punkt, siger vi, at vognen har egentligt overgear, og ligger skæringspunktet f. eks. som det sorte punkt yderst til højre, taler vi om undergearing. Se iøvrigt teksten.

ses et sådant diagram for en almindelig personvogn. På den vandrette akse afsætter vi køretøjets hastighed på vejen (km/t) og op ad den lodrette målestok effektive hestekræfter målt i berøringsfladen mellem drivhjulene og vejbanen. Motoren har en maksimal effekt på 35 hestekræfter, og det vil sige, at der til rådighed mellem de drivende hjul og vejbanen er ca. 30 hk, og dem afsætter vi op ad den lodrette akse. For den pågældende motor ved vi, at den udvikler de 35 hk ved svinghjulet, altså de ca. 30 hk mellem drivhjulene og vejbanen, ved et motoromdrejningstal på 4000 omdr./min., og vi kender også hestekraftkurvens form, d. v. s., at vi ved, hvor meget motoren maksimalt kan udvikle ved alle omdrejningstal. Vi kan nu tegne motorens hestekraftkurve ind på det viste diagram, når vi har regnet ud, hvilken kørehastighed der i de enkelte gear svarer til de 4000 omdr./min. på motoren. Denne beregning foretager vi på følgende måde:

Lad os f. eks. forudsætte, at det totale udvekslingsforhold mellem motoren og drivhjulene er 1:4, når vi kører i det højeste gear — det vil altså sige, at hver gang drivhjulene kører en gang rundt, vil motorens krumtapaksel rotere fire omdrejninger. Vi må også kende rulningsradius for de drivende hjul — det vil sige afstanden fra hjulmidte til vej-

bane — lad os sige, at den er 325 mm, altså 0,325 m. Vi beregner da vognens kørehastighed ved 4000 omdr./min. på motoren på følgende måde:

$$\frac{4000 \times 1 \times 0,325 \times 6,28}{60 \times 4} = 34 \text{ meter i sekundet}$$

Dette omregner vi til km/t ved at gange med 3,6 — den til 4000 omdr./min. svarende kørehastighed i det høje gear bliver altså:

$$34 \times 3,6 = 122 \text{ km/t.}$$

Vi kan altså nu indtegne motorens kendte hestekraftkurve i diagrammet således, at dens øverste punkt ligger lodret over hastigheden 122 km/t. Ganske tilsvarende kan vi beregne hestekraftkurvens beliggenhed i diagrammet for de lavere gears vedkommende, når vi for disse gear kender det totale udvekslingsforhold mellem motor og drivhjul — det er også sket på figuren. Den fuldt optrukne kurve repræsenterer det absolutte maksimum af hestekraft, vi har til rådighed ved alle kørehastigheder.

Ved enhver kørehastighed er der samtidig en vis bevægelsesmodstand, som skal overvindes — vi ved, at den sammensættes af rulningsmodstand og luftmodstand, og vi kan beregne den eller måle den på selve vognen. Den samlede køremodstand ved kørsel på

vandret vej i vindstille for den her omhandlede vogn er gengivet ved den kurve, der er mærket »køremodstand«, og den viser os altså direkte, hvor mange hk vi har brug for for at drive vognen frem ved en bestemt hastighed. Der, hvor kurven mærket »køremodstand« skærer den tykke kurve for den maksimale hestekraft, motoren kan præstere mellem drivhjulene og vejbanen, har vi køretøjets maksimalhastighed i det høje gear.

Hvis vi nu netop har valgt den totale udveksling i det høje gear (1:4) således, at de to kurver skærer hinanden i det øverste punkt for 4. gears hestekraftkurve, opnår vi den absolut største tophastighed ved den givne kombination af motor og vogn. Vælger vi en større udveksling, kan vognen ikke køre så hurtigt, men til gengæld får vi et større overskud af hestekraft til brug for acceleration og stigninger ved de enkelte hastigheder, og vælger vi mindre udveksling, får vi også en mindre tophastighed, men nu får vi et mindre hestekraftoverskud ved de enkelte hastigheder — til gengæld bliver benzinforbruget endnu mindre end i det førstnævnte tilfælde. Som en hovedregel for gearing af motorkøretøjer kan det anføres, at accelerations- og stigeevne er modsat rettede egenskaber i forhold til brændstoføkonomi —

hvad vi opnår på den ene bov, sætter vi til på den anden.

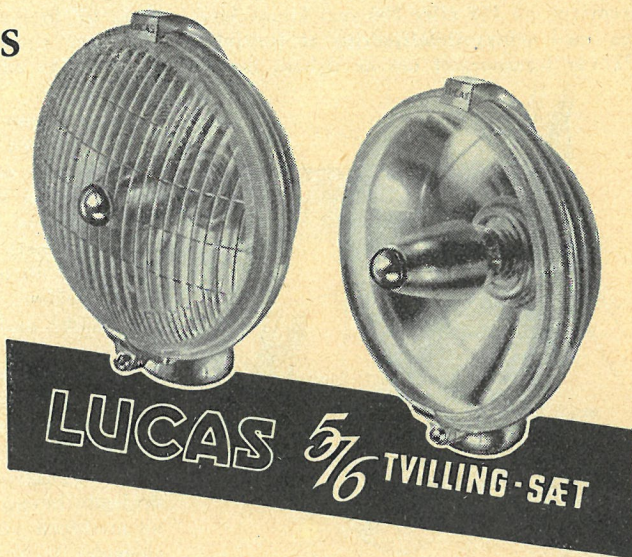
Som en konklusion af denne artikel skal det foreslås, at man indfører et rationelt grundlag for anvendelsen af betegnelsen *overgear*. Det foreslås, at man kalder udvekslingen *neutral*, når køretøjets køremodstandskurve netop skærer 4. gears hestekraftkurve i dennes øverste punkt — hvis skæringspunktet ligger *til venstre* herfor, kan man tale om *overgear*, medens man — hvis skæringspunktet på effektdiagrammet ligger *til højre* for det førstnævnte skæringspunkt — taler om *undergear*.

Det siger sig selv, at man for ethvert motorkøretøj kan optegne et diagram ganske svarende til det, der er vist ovenfor — det gælder altså også motorcyklerne. Reglen bør derfor for motorkøretøjer overhovedet være den, at man — hvis der i gearkassen er indbygget et højeste gear, som er karakteristisk ved, at kraftstrømmen føres fra et større til et mindre tandhjul — taler om *mekanisk overgear*, men samtidig bør man — alt efter skæringspunktets beliggenhed tale om *egentligt over*, *neutral*- eller *undergear*. Der er efter disse definitioner intet til hinder for, at en bil eller motorcykle kan have mekanisk overgear og samtidig egentligt undergear.

Alle bilisters ønskedrøm

Der er stil og elegance over disse lygter, hvis enestående effektivitet i de sidste år har gjort dem til Danmarks mest solgte — de ideelle hjælpelygter til enhver vogn.

Klart eller gult glas.



FÅS HOS ALLE VELASSORTEREDE FORHANDLERE



grunde til denne nyskabelse viser det sig, at der er tale om mere end slet og ret en modesag. Selvfølgelig er vi klar over, hvilke fordele en svinggaffel kan byde på i forhold til en teleskopgaffel, men mon ikke konstruktørerne hos Zündapp er lige så velunderrettede på dette punkt? Spørgsmålet må derfor blive, hvorfor Zündapp først kommer med svinggafflen nu.

Det viser sig, at man har haft de tyske vejmyndigheder under »observation« for at se, om de tyske veje uden for autobanerne ville blive gjort i en tidssvarende stand, og samtidig har man undersøgt, hvor meget de tyske motorcyklister kører på og udenfor autobanerne. Det viste sig, at de tyske biveje i mange år fremover vil være i en forfærdelig forfatning, og man kan tilige konstatere, at langt de fleste kilometer i Tyskland bliver kørt på disse mindre gode veje. Indførelsen af et forbedret affjedrings-system til Bella scooterne, der har en tem-

»BELLA« MED SVINGGAFFEL BÅDE FOR OG BAG

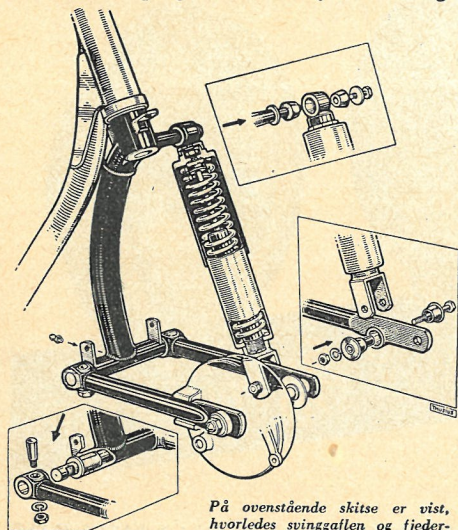
Det forekommer os, at man hos Zündapp har temmelig travlt med at ændre modellerne — der går næsten ikke en måned, uden at en eller flere maskiner har nyheder at byde på. I løbet af foråret vil Bella scooterne på 150 eller 200 ccm kunne leveres med svinggaffelaffjedring af forhjulet. På vor forespørgsel om de dybere bevæg-

melig ringe slaghøjde på den kortbenede teleskopgaffel, er derfor ikke ubegrundet.

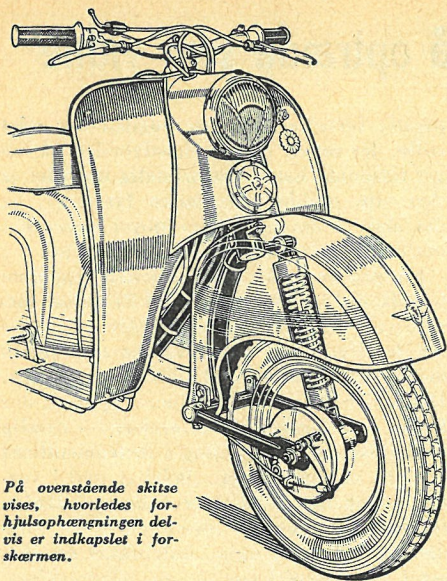
Den svinggaffel, man har valgt, er en variation af Earle's system med kun et enkelt, fast gaffelrør, der for neden bærer en travers, til hvilken svinggafflen er monteret. Denne er lejret i gummibøsninger og skal således ikke smøres eller vedligeholdes på anden måde.

Med denne forgaffelkonstruktion har man opnået en slaghøjde på 143 mm, hvilket må siges at være tilfredsstillende selv for kørsel på de dårligste veje. Som fjedrende element bruger man en enkelt indkapslet skruefjeder med hydraulisk dæmpning indskudt mellem styrestammen og det ene gaffelben. Af æstetiske grunde kunne man måske ønske sig et affjedringselement ved hvert gaffelben, men ved anvendelsen af et enkelt, kraftigt element opnår man en ikke uvæsentlig reduktion af den uaffjedrede vægt, og det er det, der til syvende og sidst er afgørende.

Bremseankerpladen er låst i den omdrejende bevægelse til det højre gaffelben, og maskinen vil derfor rejse sig, når man anvender forhjulsbremsen alene, men efter fabrikens oplysninger skulle vægtfordelingen være sådan, at aktiveringen af baghjulsbremsen gennem tyngdepunktsforskydning



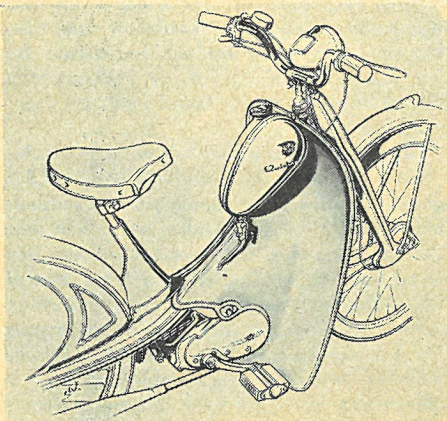
På ovenstående skitse er vist, hvorledes svinggafflen og fjeder-elementet er samlet på de nye Bella-modeller.



På ovenstående skitse vises, hvorledes forhjulsophængningen delvis er indkapslet i forskærmen.

gen vil tvinge maskinen så meget »i knæ«, at disse kræfter skulle udligne hinanden; men det afhænger naturligvis også af, hvorledes bremsevirksomheden fordeles af køreren.

Bella-modellerne vil fortsat kunne leveres med teleskopgafler, og svinggaffelmodellerne kommer ikke på markedet før sent på foråret.



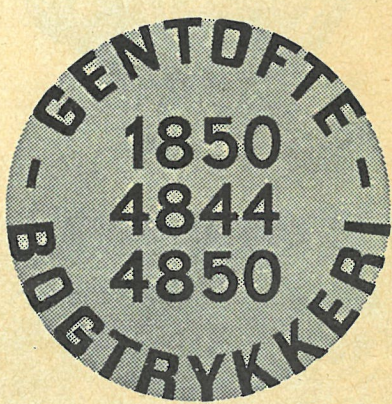
Til Quickly har NSU fabrikken fremstillet et specielt ben-skjold med en sådan form, at køreren skærmes mod stenk fra vejbanen og regn. Som det ses på illustrationen, ligger dette forskjold uden om motoraggregatet; men det er udformet således, at motoren får køleluft på normal måde. Som et kuriosum skal det nævnes, at forskellige Quickly modeller ialt har måttet tilbagelægge 270.000 forsøgskilometer, før man fandt den endelige form med tilstrækkelig styrke således, at der er tale om en »selvbærende« konstruktion uden stivere af nogen art.

BING

KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

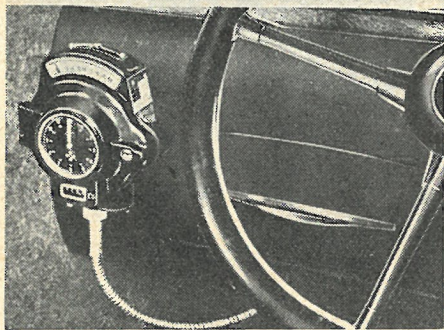


Tal
med os om
tryksager

KONGELYSVEJ 14 - GENTOFTE

Sladrehanen kan også optræde som vidne

Allerede i mange år har man kendt »sladremaskiner«, der anbringes i vognen, og som — efter at kørslen er afsluttet — kan fortælle om kørselens forløb. Ved de første apparater af denne art anbragte man hver morgen en frisk papskive i en aflåst kasse, og i løbet af dagen blev denne skive drejet langsomt rundt af et indbygget urværk, medens en skriveskrift registrerede kørehastigheden på ethvert af arbejdstidens tidspunkter. Alene et kontrolinstrument af denne art kunne give mange nyttige oplysninger — ap-



Kienzle's universalapparat til driftskontrol med biler med indbygget speedometer, kilometertæller og ur. Inde i apparatet sidder en skive, der drejes af urværket, og på hvilken man senere kan aflæse vognens øjeblikkelige hastighed til ethvert tidspunkt. Til brug for f. eks. repræsentantvogne, der er hjemme fra 8 dage ad gangen, kan apparatet leveres med „skifteværk“ (ganske som en pladeskifter på grammofoon), der tillader fortløbende registrering for en uge i træk.

paratet fortæller, hvornår vognen har stået stille, det røber, om kørehastigheden på noget tidspunkt har været urimelig høj (det er den ofte umiddelbart inden fyraften), og det siger i det hele taget noget væsentligt om den enkelte førers måde at køre på.

Fra den vesttyske fabrik Kienzle Apparate GmbH, der igennem mere end 25 år har specialiseret sig i kontrolinstrumenter af denne art, foreligger der nu en række nye instrumenter, af hvilke vi skal omtale de vigtigste. Det drejer sig om et kombineret apparat, der findes i to forskellige udførelser — nemlig henholdsvis til indbygning i instrumentbræt eller til anbringelse et vilkårligt sted i vognen — og det indeholder i begge tilfælde følgende: Et normalt speedometer, en kilometertæller, et ur og — indelukket og aflåst i apparatets kasse — en »sladreskive«, som efter kørselens afslutning giver vognens ejer en lang række oplysninger om kørselens art og omfang. Hele instrumentet trækkes af den bøjelige aksel, der normalt er beregnet til drift af speedometeret, og som drives af et snekketræk fra den udgående aksel i gearkassen. Af hensyn til forskellige udvekslingsforhold mellem spids- og kronhjul og forskellige størrelser på drivhjul ved de forskellige vogntyper er der i apparatet indbygget en differentiemekanisme, som tillader en nøjagtig, individuel indstilling for den enkelte vogn således, at instrumentets visning holdes indenfor forud fastlagte, snævre fejlgrænser.

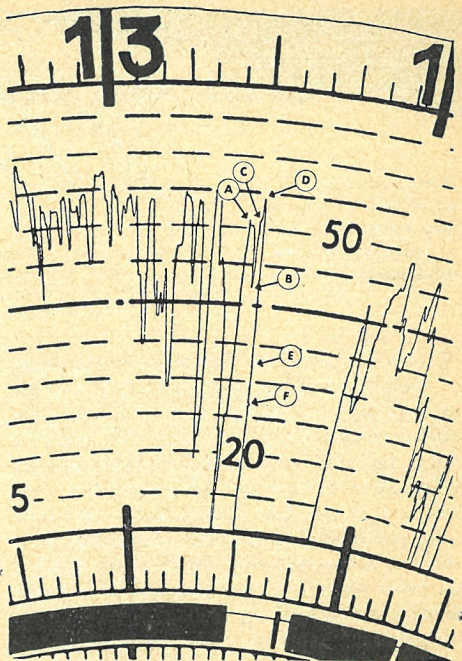
For ethvert motorkøretøj er der en bestemt, konstant kørehastighed, som er den mest økonomiske med hensyn til de samlede driftsudgifter — den finder man, når man igennem længere tid har analyseret udgifterne og kørselens art, og er man først nået så vidt, indstiller man den i apparatet indbyggede advarselsslampe, som lyser op, hver gang den kritiske hastighed overskrides; herved henledes førerens opmærksomhed på, at hastigheden nu ligger over den mest økonomiske værdi.

På den papirskive, som indsættes i apparatet ved begyndelsen af en driftsperiode, findes flere forskellige »kanaler« for registrering. Vi har for det første den ovenfor omtalte skrivestift, som registrerer de tidspunkter, på hvilke vognens motor overhovedet har været i gang, eller i hvilke af-

og pålæsning har fundet sted, der er en stift, som med stor nøjagtighed optegner den gennemkørte distance (den udfører en hel svingning op og ned for hver gennemkørte 10 km), og endelig kan apparatet leveres med en specialordning, som viser, hvilken af to chauffører der har kørt vognen til ethvert tidspunkt, idet de hver for sig har en nøgle, som skal sættes i apparatet, når den pågældende har ansvaret for vognen.

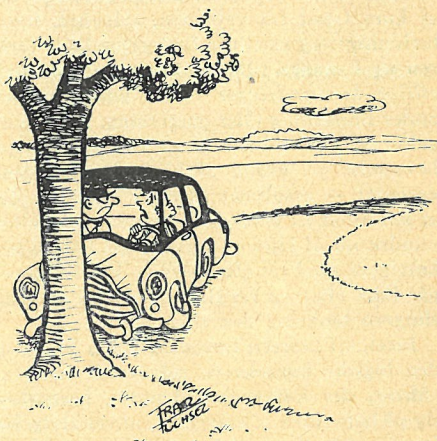
Normalt rummer en skive inddeling for en omløbstid på 24 timer, men til specielle kørselsopgaver kan apparatet leveres med skiver til en omløbstid på 24 minutter, 3, 8 eller 12 timer. Også til forskellige maksimalhastigheder kan der tages specielle hensyn ved apparatets udformning — det kan leveres med hastighedsmålestok indtil 17,5, 45, 70, 90, 105 eller 210 km/t og dækker således ethvert behov lige fra de langsomste traktorer op til de hurtigste personvogne. Med nogen øvelse kan den funktionær, der f. eks. indenfor et stort firma med mange igangværende køretøjer har den daglige kontrol med kørslen, med et blik konstatere, om en chauffør kører fornuftigt, eller om han på afgørende punkter svigter hensynet til god økonomi og konstant, fornuftig udnyttelse af vognen. Når engang kravet om en hovedreparation melder sig, kan man på de opbevarede kontrolskiver for hver dag efterforske, om der er en særlig grund hertil og i bekræftende fald i fremtiden træffe sine forholdsregler.

En særlig interessant anvendelse af Kienzle apparaterne kommer ind i billedet i tilfælde af færdselsuheld. Som man ser på hosstående eksempel, har den pågældende fører kørt fornuftigt i tæt trafik — ved det punkt, der er mærket A, er han oppe på ca. 50 km/t, hvilken hastighed han holder i flere minutter — ved D er han oppe i nærheden af 60 km/t, men så opdager han tydeligt, at der er tegn til vanskeligheder forude, og ved D begynder han at reducere hastigheden. Ved punktet E er han klar over, at der er fare på færde — han begynder at bremse kraftigt, og ved F sker der et sammenstød. Man ser her en lille bule på kurven — det er den lille safirnal, der har fået et stød. Det fremgår klart af kurven, at vognen ikke kørte mere end ca. 27 km/t i ulykkesøjeblikket. Når man tænker på, hvor vanskeligt det er at bedømme et motorkøretøjs hastighed umiddelbart før et sammenstød, og samtidig på, i hvilken grad bedømmelser af denne art kan være afgørende for vurderingen af skyldspørgsmålet, må man samtidig tillægge



Udsnit af kontrolskiven fra et Kienzle apparat — der er registreret et færdselsuheld (et sammenstød) ved punkt F. Ved hjælp af den optegnede kurve kan man senere i retten dokumentere kørsels forløb umiddelbart inden sammenstødet — det fremgår bl. a., at føreren i god tid har reduceret sin hastighed, før han begyndte at bremse ved punkt E. Se iøvrigt teksten.

den selvskrivende hastighedskontrol værdi som bevismiddel og dermed som en art forsikring overfor fejlagtig bedømmelse af færdselsuheld.



Vil du køre lidt nu, Alfred?

Om at køre

Hvordan man kører
en bil eller motorcykle
med størst sikkerhed
— nogle forbløffende
kendsgerninger

Af »PRIMUS MOTOR«

Vel vidende, at der består en nærliggende mulighed for, at man vil beskyldes os for at være for morsomme, skal vi denne gang skrive lidt om at køre ligeud. Nu har vi i SMJ og ikke mindst i instruktionsbogen »Kør bedre« (har De for resten fået læst den?) i årenes løb beskæftiget os med en lang række af de problemer, der møder bilisten og motorcyklisten under deres færd på gader og veje. Vi har gennemdrøftet kræfterne mellem hjul og vejbane, over- og understyring, glat føre, sidevindskræfter, opbremsning, svingteknik, overhaling og talrige andre emner, men vi har aldrig skrevet noget specielt om at køre ligeud, og dog kan der — som man vil se af det følgende — også siges adskilligt om denne den mest normale af alle manøvrer.

Det første, som kan siges, er: At køre ligeud, det er noget, man ikke kan — i hvert fald ikke i praksis. Enhver motorcykel eller bil er under kørslen udsat for en lang række *stabilitetsforstyrrende* ydre påvirkninger, altså kræfter, der prøver at bringe køretøjet ud af kurs (stød fra vejbanen, sidevind, tværhældning), og samtidig forårsager både føreren og i mange tilfælde køretøjet selv *ufri-villige kursændringer* (små udskridninger under bremsning eller gasgivning, tværbewægelser af den enkelte aksel ved affjedringsbevægelse på grund af hjulophængningens egenart) — resultatet bliver i alle tilfælde, at køretøjet til stadighed bringes mere eller mindre ud af kurs — føreren må hele tiden korrigere med rat eller styr — kørslen foregår ikke efter en ret linie men som en *svag slingren* omkring den *tilsigtede kurs*.

Javel, vil læseren fortsætte, det er klart, og den logiske konsekvens må derfor være, at enhver, der kører motorkøretøj, bestræber sig på hele tiden at korrigere enhver afvigelse fra den rette kurs på kørebanen — han skal være spilvågen, og hans reaktioner skal være

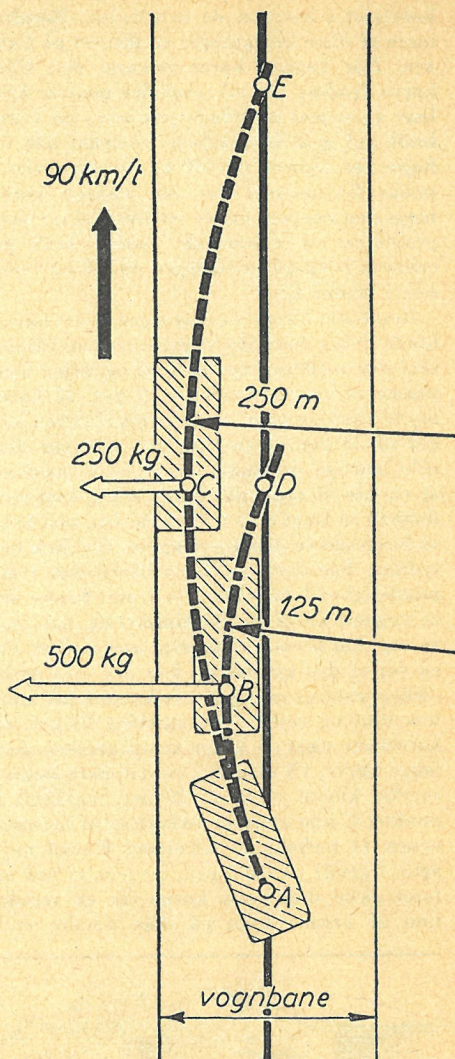
lynhurtige, så enhver kan se, at her kommer en mand, der kan »tumble sit køretøj«, og som kender sin af færdselsloven afstukne plads i tilværelsen. Ingen slinger i valsen — små rappe opretningsbevægelser, som får vognen eller motorcyklen til at klæbe til vognbanens midtlinie. En ekspert i fuld fart.

Den, der skriver disse linier, havde i sine yngre dage en god bekendt, som var et knivskarpt ordensmenneske, og hver gang vi var ude at køre i bil sammen, kom vi op at skændes — han påstod, at jeg slingrede for meget på kørebanen (og drog iøvrigt vidtgående og ubehagelige konsekvenser med hensyn til mine åndsevner og min karakter), medens han selv, når lejlighed gaves, på en særdeles krampagtig måde demonstrerede »korrekt« kørsel »efter en snor«. Jeg havde den gang en instinktiv fornemmelse af, at min kørsel var den sikreste af de to, når jeg — efter en impuls til stabilitetsforstyrrelse — lod vognen slå ud til siden i en lang, blød bue, og jeg støttede mig med megen vægt til en udtalelse af den store Tazzio Nuvolari — han sagde engang til en engelsk journalist, at noget af det vigtigste, når man skulle køre hurtigt, var ikke at gøre vold på vognens naturlige tilbøjeligheder eller for at citere: »— if possible, to let it fight its own way out«. Argumenter af denne art gjorde ikke meget indtryk på min bekendt — han sagde noget om, at væddeløb og almindelig bilkørsel ikke havde noget med hinanden at gøre, og der tog han i hvert fald fejl, for kørsel er kørsel i den forstand, at der gælder de samme naturlove for alle motorkøretøjer uanset, hvad de bruges til.

Men lad os se nærmere på det faktiske — lad os i lyset af den viden, vi har om motorkøretøjernes forhold på vejbanen, prøve at dømme i den nævnte strid. Vi er enige om, at næsten al kørsel »ligeud« i virkeligheden er kørsel i kurve, og spørgsmålet er nu, om

de udslag fra den tilsigtede kurs — altså de kurver, der er tale om — er af en sådan art, at de kan have nogen indflydelse på kørselens sikkerhed. Som mange af læserne i forvejen vil vide, må man — for at få et køretøj til at gennemløbe en kurve — påvirke det med en kraft, der er rettet ind mod bevægelsens centrum (det øjeblikkelige drejningscentrum), og denne kraft opstår i berøringsfladerne mellem hjulene og vejbanen. Jo hurtigere, vi kører, eller jo skarpere, vi drejer, desto større kraft skal der præsteres mellem hjul og vejbane, og da den kraft, der kan præsteres, afhænger af dækkenes og vejbanens tilstand og under alle omstændigheder har en bestemt øvre grænse, gælder det for os om at bedømme forholdene rigtigt således, at vi altid har en rimelig sikkerhedsmargin overfor udskridning. Vi skal altid have så megen friktionsevne mellem hjul og vejbane tilovers at vi til en vis grad kan bruge gas og bremse uden at fremkalde en øjeblikkelig skridning. Man kan faktisk sige, at det friktionsoverskud, vi råder over i den givne situation, er et udtryk for kørselens *primære sikkerhed*. Men lad os se på et praktisk eksempel.

På hosstående figur er skematisk vist en bil, som kører hen ad vejen med en hastighed på 90 km i timen, og kørslen foregår rent teoretisk langs den sorte optrukne linie midt i den viste vognbane. Idet vognen befinder sig i punktet A, udsættes den for en stabilitetsforstyrrelse, der bevirker, at den kommer til at danne en lille vinkel med bevægelsesretningen, altså med den tilsigtede kurs, d. v. s. den sorte linie i vognbanens midte. Det skal med det samme bemærkes, at målestoksforholdene på tegningen er stærkt forvrængede — de tegnede kurveradier er ca. 10 gange for små, for ellers ville vi praktisk talt intet få at se på billedet, men dette anfægter ikke gyldigheden af de følgende, rent principielle betragtninger. Vognen befinder sig altså i en skrå stilling som vist ved punkt A, og spørgsmålet er nu: Skal vi bringe den tilbage til den tilsigtede kurs ved en hurtig opretning eller gennem en længere, blød kurvebevægelse? De to tilfælde er illustreret henholdsvis ved den korte kurve med radius på 125 m (stiplet på figuren), der fører vognen tilbage til vognbanens midtlinje allerede i punktet D, og ved den længere kurve med en radius på 250 m (punkteret på figuren), der først fører køretøjet tilbage til kurslinien i punktet E.



Skematisk fremstilling af det i teksten omtalte eksempel. En vogn kommer i punkt A ud for en pludselig stabilitetsforstyrrelse, der får den til at ændre retning på kørebanen. Der er vist to forskellige kurver — den ene med en radius på 250 m — som vi kan følge, når vi vil bringe vognen tilbage til den tilsigtede kurs (den sorte linie midt i vognbanen). De tværkræfter, som herved opstår på vognen, er skrevet på figuren (kørehastighed 90 km/t). Om konsekvenserne — se artiklen.

De to manøvrer svarer til enten en meget hurtig reaktion eller til en normal. Vi forudsætter nu, at vognen vejer 1000 kg med alt, hvad der er i den, og da vi kender såvel kørehastigheden som radius for de to kurver, der er tale om at køre igennem, kan vi beregne, hvor stor en tværkraft, der påvirker

køretøjet i hvert af de to tilfælde. Resultaterne af disse beregninger er skrevet på figuren. Når vognen kører gennem den lille kurve (radius 125 m), skal der mellem hjulene og vejens overflade præsteres en tværkraft ind mod bevægelsens centrum ude til højre for figuren på 500 kg (vognen vist i punkt B), medens der, når vognen kører langs den længere kurve (radius 250 m) skal præsteres en tilsvarende samlet kraft på tværs af bevægelsesretningen på 250 kg (vognen i punkt C).

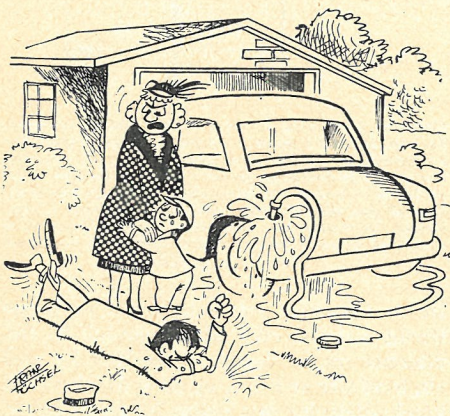
Resultatet bliver altså, at tager vi det lange, bløde sving bort fra vognbanens midtlinie, skal der mellem vognens hjul og vejen kun præsteres en tværkraft på 25 pct. af køretøjets samlede vægt, medens tværkraften stiger til 50 pct. af vægten, hvis vi tager den lille, hurtige opretning. Samtidig bemærkes, at vi, når vi tager det lange sving, kommer dobbelt så langt bort fra midtlinjen, som hvis vi foretrækker den korte kurve. Hvilken betydning har dette nu for sikkerheden i almindelighed? Ja, vi kan jo f. eks. tænke os, at vognen kører på en almindelig tør, fast vej og skal bremse så hurtigt som muligt. På en vej af den nævnte art kan der med gode dæk præsteres en samlet friktionskraft mellem hjul og vejbane på omkring 75 pct. af køretøjets vægt — kører vi nu gennem den lange kurve, vil man ved en nærmere undersøgelse kunne se, at de 25 pct. tværkraft i punktet C kun giver en reduktion af bremseevnen (i forhold til tilfældet: Kørsel nøjagtig ligeud) på ca. 5 pct., medens vi ved at foretrække den korte kurve får en reduktion af bremseevnen på ikke mindre end

ca. 25 pct. Det er altså hævet over enhver tvivl, at »den artige dreng« med de hurtige opretningsbevægelser med hensyn til bremsemulighed stiller sig selv langt dårligere end kammeraten, der tager den lidt mere med ro, og det samme gælder iøvrigt, når man tænker på muligheden for udskridning ved gasgivning under høj hastighed på glat eller fedtet vejbane.

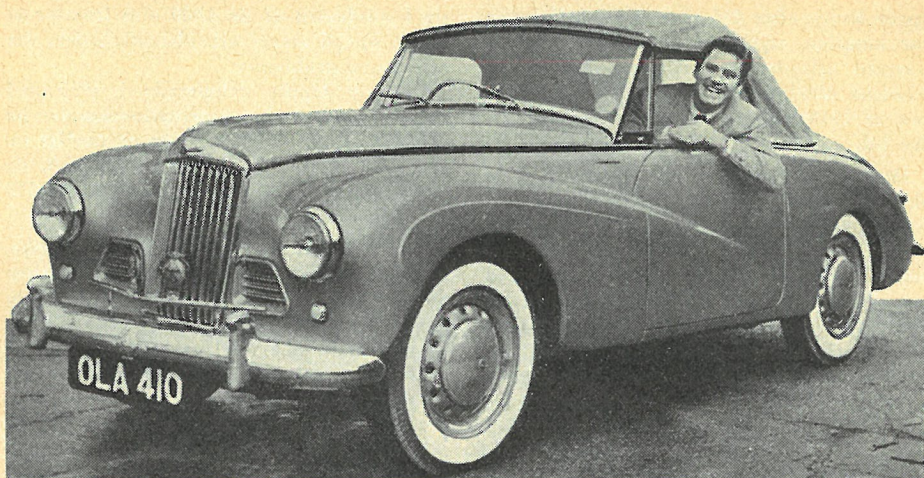
Eksemplet illustrerer iøvrigt, hvor vanskeligt det er at give almindelige regler for noget så kompliceret som kørsel med et motorkøretøj. For selvfølgelig kan man ikke i praksis foretage vilkårlig store udsving omkring den tilsigtede kurs — man skal jo hele tiden tage hensyn til den øvrige trafik, og den nye færdselslov fremhæver gang på gang, at man skal give plads for anden færdsel. Især ved møde og overhaling har man pligt til at holde så langt ud til højre, som forholdene tillader det, og både i disse og mange andre situationer er det føreren selv, der må foretage et *skøn* over, hvilken manøvre der er forsvarlig dels under hensyn til de andres og dels af hensyn til egen sikkerhed. Man må her som altid træne sig selv op til en korrekt bedømmelse af det foreliggende færdselsbillede og til en løbende vurdering af, hvilke reaktioner, der nu er de rigtige.

Der sker året rundt en række alvorlige færdselsuheld af en art, der betegnes som mystisk. Et motorkøretøj kommer kørende med høj hastighed på en lige, fuldstændig øde vej, og pludselig kører det mod et træ eller andet opretstående — man plejer i disse tilfælde at hælde til den teori, at føreren er faldet i søvn ved rattet, og er ulykken sket om natten, er der vel i mange tilfælde meget, som taler for, at hypotesen er rigtig. Man kan imidlertid ikke se bort fra, at årsagen også kan søges i de forhold, som er omtalt i det foregående — man kan meget vel tænke sig, at en bilist, der kører hurtigt på en våd eller fedtet vejbane, er kommet til at rette sin vogn så hurtigt op, at han derved selv har fremkaldt en udskridning (af bagvognen ved baghjulstræk — af forvognen ved forhjulstræk) med katastrofale følger.

Problemet rummer iøvrigt også stof til eftertanke for vejbyggerne, for efterhånden som de mulige hastigheder stiger (og det vil de blive ved med adskillige år endnu), må man beregne en stadig større bredde til den enkelte vognbane, hvis man ikke alene af denne grund vil indføre en ekstra risiko ved at køre hurtigt.



Lad dog være med at tage sådan på vej,
det er jo kun rent vand!



Sunbeam Alpine må vel siges at være det, man egentlig forstår ved en sportsvogn.

MODERNE SPORTSVOGNE VIII SUNBEAM ALPINE

Når talen falder på moderne sportsvogne, kommer man let til kun at regne med vogne, der er så sportsprægede, at de balancerer på grænsen til begrebet: væddeløbsvogne. Det kan egentlig også godt forsvares, idet motorsport og væddeløb er noget nær det samme, men det gængse begreb: sportsvogne omfatter alligevel flere biler, som ikke kunne gøre sig gældende på en racerbane og dog alligevel er sportsvogne. Samtidigt findes der flere vogne, der nok averteres som sportsvogne, men aldrig bliver andet end sportslige biler.

Kort sagt, afgrænsningen kan være svær at finde, men det er ikke nødvendigt at fremføre nogen undskyldning for at tage *Sunbeam's Alpine* model med i serien om »Moderne Sportsvogne«.

Måske ville det være på sin plads lige at opridse denne vogns forhistorie for at sætte den i det rette perspektiv. Historien begynder sådan set helt tilbage i den fransk-britiske Sunbeam-Talbot-Darracq's concerns dage. Denne koncern omfattede de gamle engelske mærker *Sunbeam* og *Talbot* samt det franske mærke *Darracq* (der i Frankrig solgtes under navnet *Talbot* — for at gøre det hele sværere). *Sunbeam* og *Talbot* (den engelske) havde begge en smuk sportstradition bag sig, da de blev overtaget af *Rootes Group* kort

af
Collecteur

før verdenskrig II, men under det nye regime blev enhver form for sport erklæret for tabu — til stor ærgrelse for *Norman Garrard*, der med held havde dirigeret *Talbot's* indsats i Alperally'et og mangfoldige internationale løb.

Måske var *Rootes Group*, som havde fået *Norman Garrard* »med i købet«, ikke helt klar over, at han var en slags trojansk hest, tilmed en usædvanlig stædig krikke! Han havde nemlig ikke et øjeblik drømt om, at *Sunbeam-Talbot*, som det nye *Rootes*-mærke hed, skulle holdes borte fra den internationale kappestrid. Ganske vist var der nok af vanskeligheder at overvinde, før de fredsommelige *Sunbeam-Talbot* vogne kunne stå sig i konkurrencen, og de ledende inden for *Rootes*-koncernen havde ikke den ringeste lyst til at indlade sig på eksperimenter.

Langt om længe lykkedes det *Garrard* at få en 47-model (to liters firecylindret, sideventilet motor) til låns for at køre en længere tur i Alperne, hvor bremserne viste sig ganske utilstrækkelige, og støddæmperne

opgav ånden efter 2½ times kørsel. Gearene var umulige, styringen ligeså o. s. v. o. s. v. Garrard aflagde en syrlig rapport til den tekniske afdeling, og det skal siges til dens ros, at 1948-modellen var en væsentlig bedre bil.

Den var faktisk god nok til at vinde en alpepokal, men Garrard var ikke tilfreds, før den topventilede model »90« kom i 1949 — og det er fra den, at Alpine-modellen stammer. Med 90-modellen gik Rootes nemlig ind for et regulært sportsprogram med fabriks-hold i Alperallyet, Monte Carlo etc., og Garrard's forbilledlige tilrettelæggelse samt de gradvise forbedringer af vognen bragte mange triumfer og meget imponerende sælvtøj til Rootes hovedkvarter i *Piccadilly*. Den fornemste udmærkelse var *Dewar Trophy*, som blev tildelt fabriken i 1952 af Royal Automobile Club for fremragende tekniske præstationer.

Netop på dette tidspunkt havde Garrard, som nu soledede sig i den øverste ledelses gunst, udkastet tanken om en smart, kraftig, åben topersoners sportsmodel, der skulle bygges på grundlag af de erfaringer, fabriken havde høstet gennem de sidste fire års sportsdeltagelse. Resultatet blev Sunbeam-Talbot Alpine.

Første skridt var at ændre topstykket. Kompressionen hævedes fra 6,45 til 7,42:1, portene blev gjort større, og alle knæk fjernedes for at opnå en mere gunstig gennemstrømning. En Stromberg DAA 36 karburator monteredes, og samtidigt blev udblæsningssystemet taget under grundig behandling. Den elektriske installation blev ligeledes forandret behørigt med en bedre tændspole og variabel tændingsindstilling. Gearkassen fik andre udvekslingsforhold, chassisrammen blev gjort stivere, affjedringen og dæmperne blev omhyggeligt ændret til at klare de mere voldsomme påvirkninger, og efterhånden groede en vogn frem, som med et lækkert topersoners karosseri bød på en usædvanlig komfort foruden gode køreegenskaber og en tophastighed af omkring 150 km/t. Alpinemotoren (4 cyl., 81 × 110 mm, 2267 ccm, d. v. s. samme dimensioner som den almindelige Sunbeam-Talbot motor) afgav 80 hk ved 4,200 o/m — standardudgaven havde en effekt på 70 hk ved 4,000 o/m. Det er sådan set en ret gammeldags maskine med stor slaglængde i forhold til boringen, men den er velgennemprøvet, solid og driftsikker, og det er nu en fordel at kunne holde

sig i nærheden af de 4,000 o/m fremfor at skulle op på større arbejdhastigheder, der rejser nye problemer.

Den ny Alpine debuterede i 1953 med nogle imponerende præsentationskørsler på *Jabbeke-vejen* i Belgien, hvor en særligt tunet vogn nåede op på knapt 200 km/t, og senere på *Montlhéry*-banen tilbagelagde 178 km på een time.

I Alpe-rallyet samme år startede et fabriks-hold på seks vogne. De fire hjemførte Alpepokaler, og i 1954 vandt *Stirling Moss* en Alpe-pokal af guld ved tredje gang i træk — med en Sunbeam-Talbot — at gennemføre *Rallye des Alpes* uden strafpunkter. De to sidste gange kørte han en Alpine, så det er vist berettiget at kalde den en sportsvogn. Den er relativt tung med sine godt 1,300 kg, og den er forholdsvis stor, men det må ikke glemmes, at formålet var at bygge en komfortabel vogn, og komfort både vejer til og fylder en del. Til gengæld skal man lede ret længe efter en mere bequem vogn, der samtidigt er så levende, hurtig og har gode køreegenskaber. En god Alpine kan »spille bold« med de fleste andre vogne, man møder på gader og veje. I tilgift byder den på to gode sæder, der kan indstilles i alle retninger, et rigt udvalg af instrumenter og et godt gearskifte, som mærkeligt nok betjenes med en gearstang på ratsøjlen. Siden 1954 har Alpine-modellen et Laycock- de Normanville overgear som standardudstyr (tidligere ekstra), og det forhøjer charmen ved denne vogn betydeligt.

På det britiske *Motor Show* sidste år præsenteredes Alpine-modellen og de almindelige Sunbeam-Talbot modeller (en firepersoners lukket og en tilsvarende cabriolet), alle under navnet *Sunbeam*. Det er et navn, som forpligter, og alt tyder på, at Rootes er klar over denne forpligtelse. Til Alpe Rally'et i 1955 havde fabriken gjort et hold på seks vogne parat. Norman Garrard regnede med at miste i hvert fald to vogne undervejs i dette hårde rally, men det blev aflyst sammen med så mange andre af sæsonens sportsforanstaltninger.

Fabriksholdets vogne adskilte sig fra de seriefremstillede ved særlige sæder, en større benzintank og overgear på alle udvekslinger i gearkassen, d. v. s. 8 gear! Men mest interessant var det, at kompressionsforholdet var sat op til 8,0:1, hvilket gav motoren en effekt på 90 hk.

Desværre fik man ikke disse vogne at se

i aktion, men det er ikke helt usandsynligt, at dette års Alpine i standardudgave bliver noget nær dette års fabriksholds, og det bliver ikke nogen kedelig bil.

Selvfølgelig kan man ikke sammenligne en Alpine med f. eks. en Jaguar D-type eller en Aston-Martin DB 3 S, det er vogne af vidt forskellige kategorier, men som eksempel på, hvad en stor fabrik kan bygge i retning af sportsvogne, er de både gode og interessante. God, fordi det er en bedre bil, end biler er flest, interessant, fordi Rootes flittigt har udnyttet erfaringerne med Alpine-modellen under fremstillingen af Sunbeam Mark III. Denne mindre »voldsomme« bil har gradvist fået de fleste Alpine-»finesser«, så hvis nogen måtte ønske et bevis for, at motorsport tjener et fornuftigt formål, er det vist nok at pege på Alpine-historien. En stor koncern som Rootes ofrer ikke betydelige summer på at udvikle og køre rallies med en ny model, hvis der ikke er mening i galskaben. Det kan forresten godt hviskes, at Rootes regner med,

at alene sejren i *Rallye Monte Carlo* sidste år med en Mark III solgte 300 vogne.

Alpine er en morsom og praktisk bil, bl. a. har den et væsentligt større bagagerum, end vogne af denne type plejer at opvise. Den hører heller ikke til de mest kostbare: 17.000 kroner af fabrik. Til gengæld er den heller ikke egnet til regulære væddeløb, men søger man noget endnu »skrappere«, kan forskelligt udstyr købes fra fabriken, bl. a. et underskjold, så vognen sættes i stand til at præstere endnu mere. Den er konstrueret med megen omtanke, på grundlag af velprøvede elementer, og der er anvendt megen sund fornuft i udformningen.

På landevejen er en Alpine en venskabelig og inspirerende vogn der kan køres længe og langt uden at virke trættende. Det er ingen allemandsvogn, men det er en bil, som giver sin ejer mange glade timer — uden at være aldeles ruinerende i driftsudgifterne, og hvor mange af de lidt mere usædvanlige biler har den egenskab.

Collecteur.

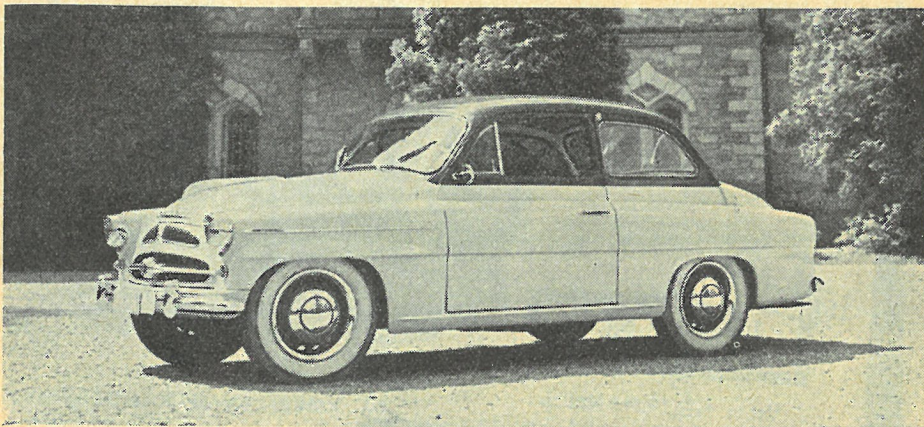
SKODA 440

En lillebror til model 1200 på markedet

Den tjekiske *Skoda*, model 1200, har allerede været kendt i Danmark i en årække, og den har vundet udbredelse både som person- og varevogn. I overensstemmelse med en praksis, som er ved at vinde indpas på de fleste europæiske automobilfabriker, har man nu fremstillet en type,

der i mangt og meget minder om den allerede kendte, men som, først og fremmest for at byde køberne et mindre benzinforbrug, har en motor med mindre slagvolumen. I modsætning til type 1200 har den nye vogn et 2-dørs karosseri, men den slutter sig iøvrigt, hvad angår den rent mekaniske udformning, nært til hævdunden *Skoda*-praksis.

Motoren er på 1089 ccm, og den udvikler omkring 40 hk, hvilket — da det drejer sig om en betydelig mindre og lettere vogn —



Skoda 440 har meget moderne linier, og man genkender visse træk fra model 1200, Fiat og Simca.

lover godt for køreegenskaberne; type 1200 udviklede kun 36 hk. Begge modeller er bygget op på en centralrørsramme, der omslutter kardanakslen fra gearkasse til baghjul, differentiallet er anbragt i fast forbindelse med den bærende konstruktion, og de to drivende baghjul er hver for sig op-
hængt i en pendulaksel af konventionel art — altså lejret ved en bred gaffel på siden af differentialboksen. Benzinforsyningen op-
gives af fabriken til ca. 7 liter pr. 100 km, svarende til godt 14 km på literen, og top-
hastigheden ligger mellem 110 og 115 km/t. Til sammenligning skal anføres, at type 1200 bruger omkring 8,5 liter pr. 100 km, svaren-
de til ca. 12 km på literen, og har en top-
hastighed på ca. 105 km/t.

Karosseriet er iøvrigt som sædvanlig fremstillet som en helstøbt stålkonstruk-
tion, og med hensyn til den ydre formgiv-
ning har man gjort sig anstrengelse for at
opnå en lavere luftmodstand — såvel de
opgivne tal for benzinforsyningen som den
påståede top-
hastighed tyder på, at man i denne henseende har haft heldet med sig.

På type 1200 var der kun synchromesh på 3. og 4. gear, hvilket må anses for primi-
tivt i dag — på den nye model 440 har man

taget konsekvensen heraf og har givet også
2. gear en effektiv synchromesh-mekanis-
me. Koblingen, der på den tidligere model
var lidt hård i sin virkemåde, har på den
nye model fået indbygget fjedre, der gør
tilkobling blød og stødfri.

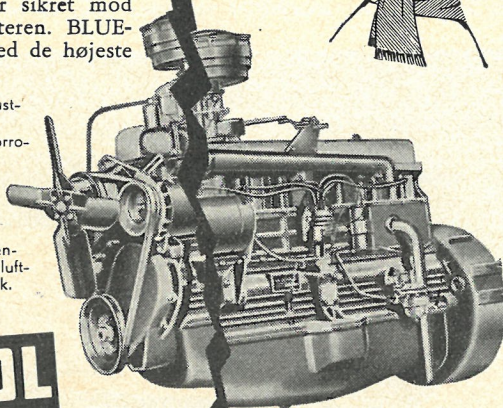
Hoveddimensionerne er (med de tilsva-
rende mål for Skoda 1200) de følgende:
Akselafstand 2400 mm (2685 mm), total-
længde 4065 mm (4500 mm), totalbredde
1600 mm (1680 mm), totalhøjde 1430 mm
(1520 mm), egenvægt ca. 800 kg (ca. 975
kg). Dækstørrelsen er 5.50—15 (5.50—16) —
det er glædeligt at bemærke, at man ikke
er faldet for fristelsen til indførelsen af un-
derdimensionerede hjul. Bagagerummet har
på 440 større rumindhold end på den større
1200 model — denne forbliver forøvrigt i
produktion uden væsentlige konstruktive
ændringer.

Model 440 blev første gang vist på auto-
mobiludstillingen i Frankfurt, og man stud-
sede den gang over den meget optimistiske
pris, der heller ikke helt kom til at holde
stik. På det danske marked er model 440
dog yderst konkurrencedygtig med en ud-
salgspris på tilladelse ansat til kr. 11.850,—
og på dollar kr. 15.790,—.

Undgå frostsprængt motor

Kun een påfyldning med BLUECOL anti-
frysevædske, og motoren er sikret mod
frostsprængninger hele vinteren. BLUE-
COL fordampet ikke selv ved de højeste
arbejdstemperaturer.

Kom kulden BLUECOL forhindrer rust-
i forkøbet - dannelser
kom BLUECOL BLUECOL forhindrer korro-
sion
i keleren ... BLUECOL angriber
hverken metal, gummi
eller lak
BLUECOL er interna-
tionalt godkendt til anven-
delse inden for hær og luft-
våben — også i Danmark.



SMITHS
BLUECOL

VILH. NELLEMANN ^{2/3}

KØBENHAVN · RANDERS

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til „Teknisk Brevkasse” besvares kun,
når der medsendes svarporto.

Som abonnent på Deres blad tillader jeg mig at stille Dem et par spørgsmål angående en Nimbus. (kakkellovnsrøret), som ikke vil gå ordentligt på alle fire cylindre, den sætter ud, går helst på 2 eller 3 cylindre, uanset om karburatoren er indstillet på mager eller fed blanding. Tændingen er oprindelig magnet-tænding, men da magnetens højspændingsvikling er sprunget, er den indrettet til batteri-tænding med en Ford tændspole, som er forbundet til magneten. Strømfordeler og tænding fungerer tilsyneladende godt og giver kraftige, blå gnister, ligesom tændrørene også er i orden, og alle ledninger er nye og i orden. Motoren går godt på 2 cylindre såvel 1 og 4 som 2 og 3, den går også fint på dem alle enkeltvis, når vi fjerner de 3 tændrørsledninger, men så snart alle ledninger kommer på, går den ujævnt. Der er jævnt god kompression i alle cylindre, og ventilerne er tilsyneladende tætte. Hvad kan der være i vejen?

H. B. N., Hårlev.

Der er forskellige muligheder med hensyn til fejlen i Deres gamle Nimbus. For det første må De være klar over, at alle de oprindelige magnetledninger skal klippes fra ankeret således, at magnetens vinding ikke på nogen måde står i forbindelse med strømfordeler eller afbryderkontakt. Der kan endvidere være mulighed for en dårlig kondensator, men denne mulighed er trods alt lille. Endelig kan der være mulighed for revner i fordelerdækslet, men vi er mest tilbøjelige til at tro, at forbindelser i magnetviklingen spiller forstyrrende ind.

★

Som flerårig abonnent tillader jeg mig at komme med et par spørgsmål angående min DKW Meister personvogn, årg. 1939.

Det drejer sig om krumtapakslen; jeg

har monteret en ny for ca. 11 måneder siden, og den har nu gået ca. 12.000 km og er nu slidt op, og det er jo en del for tidligt. Pågældende krumtapaksel er mærket med S.B.S. Kan De oplyse mig om, hvor den er fabrikeret; jeg er godt klar over, at den ikke er original. Forhandleren påstod, at den var fuldtud ligeså holdbar som en original, som han iøvrigt påstod ikke kunne skaffes. Jeg vil gerne vide, hvilke kendemærker der skal være på en original krumtapaksel, da jeg ikke så gerne vil risikere en gang til at få en anden uoriginal krumtapaksel stukket ud.

Er det i øvrigt rigtigt, at man ikke uden videre kan montere en ny krumtapaksel i krumtaphuset, uden at dette skal bearbejdes på specialmaskiner, planslibes og flugtbøres (dette arbejde er udført ved sidste udskiftning af krumtapaksel). Man skulle da ellers ikke synes, at dette skulle være nødvendigt, da krumtaphuset jo ikke ligefrem skulle kunne kaste sig eller på anden måde forandres.

K. P., Holmstrup.

Som De selv bemærker, er det en uoriginal krumtapaksel, og på de originale krumtapaksler skal enten Autounion's mærke (de fire ringe) eller DKW mærket være præget. Når det drejer sig om en DKW, vil det aldrig kunne betale sig at benytte uoriginale reservedele, de er ganske vist billigere i indkøb, men det er ikke altid, at kunderne slipper billigere. I Deres tilfælde ville vi så ganske afgjort have monteret en original ombytningskrumtap med plejlstænger og nye plejlstangsejer til en pris af kr. 260,00 brutto. Vi kan ikke se, at der skulle være grund til nogen planslibning endsige flugtboring af krumtaphuset, medmindre der er tale om direkte utætheder.

★

Dette for at forespørge om De vil være så venlig at give mig oplysning om, hvor meget det koster at frikøbe min motorcykle på dollarpræmieringsbasis. Jeg har fået den for 1½ år siden, det er en BSA C10 L - 1954. Jeg har skrevet til varedirektoratet 3 gange om det, nu sidste gang da jeg søgte om tilladelse til at sælge den til en anden; men det får jeg bare et helt andet svar på hver gang, sidste gang medfølgende seddel, så det er nok ikke meningen, jeg skal have et svar derinde fra, der kan forstås.

Vil De også være venlig at oplyse mig om, hvor man får et bevillingstilsagn, som de skriver om, og hvordan jeg i det hele taget skal forholde mig for at købe den fri.

E.V., Vedersø Klit.

Som det fremgår af varedirektoratets skrivelse, skal De til varedirektoratet indsende et såkaldt bevillingstilsagn med et pålydende på kr. 1470.—, for Deres maskine kan blive klausulfri således, at De kan sælge den, når som helst De vil og til hvem De vil. Da kursen på bevillingstilsagn er 80, vil

det sige, at De skal betale 80 pct. af kr. 1470.—, altså kr. 1176.— for at frigøre maskinen. Bevillingstilsagnet kan købes i en bank eller hos en bankier.

★

Jeg beder Dem venligst oplyse mig om følgende angående min Royal Enfield, model G, 350 ccm, årgang 1946:

Hvor stort skal spillerummet være mellem henholdsvis indsugnings- og udstødningsventilen samt spillerummet ved knikserkontakten og tændingstidspunktet, inden stemplet går i top?

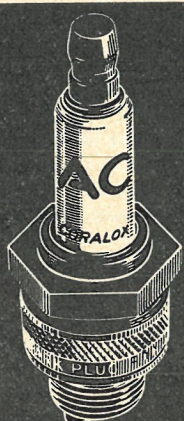
Cyklen er forsynet med en Amal karburator, i hvilket hak skal nålen sidde?

I.S., København S.

Royal Enfield, model G, 350 ccm, 1946 skal have ventilspillerum med kold motor 0,002" (0,05 mm) for indsugningsventilen og 0,004" (0,1 mm) for udblæsningsventilen. Fortændingen er 3/8" for top (9,5 mm) med maksimal fortænding. Kontaktafstanden er den sædvanlige 0,4—0,45 mm. Karburatoren har

- eneste Tændrør med
CORALOX-Isolator!





- sikker Tænding
- bedre Benzinøkonomi
- længere Levetid

TÆNDRØR

faas til alle Motortyper...

boring 5/16", dyse 130, spjæld 6/4 og nålen anbringes i tredje hak.

★

Jeg har en Skylon 56. Lige siden jeg fik den, har den gået godt, men nu efterhånden har jeg skiftet dyse fra 70 til 75; jeg synes, det er for stort et spring. Nålen står i andet hak fra oven. Tændrøret er næsten hvidt og afstanden mellem elektroderne er 0,5. Hvor meget svarer et KLG F 70 til Bosch? Den går bedst på 175. Min maskine løber hurtigst, når jeg har lukket halvt op for gassen; drejer jeg det helt i bund, er det, som den taber fart. Min mening er, at den får for lidt luft. Kan der fås karburatorer med luftskrue? Den er slem til at sode udstødningsportene til, så jeg må rense dem hver anden uge, og da er hullerne næsten tillukkede. Stempel og topstykke er der næsten ingen sod på, da det er poleret. Den er fuldstændig tæt og blandingsforholdet 1:25. Der er ikke skiftet stempelringe endnu, den har kørt 9,500 km og trækker fint.

C.H., Brh.

Eftersom Deres Skylon 56 absolut kører med en fed karburering, vil vi mene, at det er fortændingen, det er galt med. Motoren kan køre på dyse 70 eller 75, og nålen skal ifølge fabrikens oplysning stilles i øverste hak. Fortændingen skal indstilles til 3 mm, og det foreskrevne tændrør er KLG F 70, hvilket efter vore erfaringer svarer til Bosch 225. Når maskinen har gået 9,500 km, skulle det også være på den tid, at en udskiftning af stempelringene vil have en gavnlig virkning. Der er ikke noget at gøre ved de store sodforekomster i de neddroslede knallertmotorer.

★

De bedes venligst klare et spørgsmål, som min mekaniker og jeg er uenige i.

Det drejer sig om indstillingen af tændtidspunktet på min Victoria Bi-Fix, 125 ccm, 1953, som jeg er lidt uvenner med i øjeblikket, da den ikke trækker så godt, som kunne ønskes.

Når min mekaniker indstiller tændingen, afmonterer han svinghjulet og løsner pladen, hvorpå alle de elektriske spoler er anbragt. Derpå drejer han pladen med eller imod uret — alt efter som han vil stille tændtidspunktet tilbage eller frem.

Jeg er ikke i tvivl om, at den ønskede hensigt opnås, men det er da et farligt be-



Viderekomne bilister og motorcyklister har nu endelig mulighed for at lære om de fysiske love, som skal administreres under kørslen. Selv "forsigtig" kørsel kan være hasarderet, hvis man mangler kendskab til de kræfter, der udløses mellem hjul og vejbane.

**KØR
BEDRE**

"Denne bog er skrevet, for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel."

Fås i kiosker og boghandeler

Kr. 4,85

Udgivet af
SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

svær at have, hver gang man vil regulere tændingen, og når man eksperimenterer for at få tændingspunktet lige netop der, hvor cyklen trækker bedst, kan man komme ud for, at man skal hive svinghjulet af og sætte det på igen flere gange i løbet af en lørdag eftermiddag.

Måske er min opfattelse forkert; men jeg mener at det slet ikke er nødvendigt at afmontere svinghjulet. Kniksermekanismen er jo indrettet sådan, at man ved at løsne et par skruer kan få knikseren til at åbne mere, så tændtidspunktet rykkes frem, eller mindre så tændingen sker senere. Ifølge instruktionsbogen skal knikserafstanden ved fuld åbning være cirka 0,4 mm, og jeg er klar over, at man ved at regulere tændtidspunktet der, kan forårsage, at denne afstand måske bliver lidt mere eller lidt mindre end den foreskrevne afstand; men har det nogen betydning, hvis ellers tændtidspunktet er rigtigt og gnisten er god og kraftig? A. J., Skagen.

Både De og Deres mekaniker er gal på den. Når tændingen skal indstilles på en Noris svinghjulsmagnet, kan man dreje svinghjulsfølgern i forskellige stillinger og gennem åbningerne i svinghjulet kan man løsne de sætskruer, der holder den store kontaktplade og indstille den uden at afmontere svinghjulet. Selv er De gal på den, fordi De vil indstille tændingen ved at regulere på kontaktafstanden. Det er fuldstændig rigtigt, at en ændret kontaktafstand giver ændret tændingsindstilling, men kontaktafstanden skal andrage et ganske bestemt mål opgivet af fabriken for at undgå gnistdannelse mellem kontakterne og for at få en tilfredsstillende tænding i det hele taget. Ved indstilling af tændingen skal kontakterne først indstilles til det korrekte mål ved fuldt åbne kontaktpunkter først når dette mål er korrekt, indstiller man tændingen i grader eller mm for stemplets topstilling. Der er absolut ikke noget, der hedder at eksperimenter sig frem til den korrekte tænding, for det har en almindelig motorcyklist eller et almindeligt motorcykleværksted absolut ikke mulighed for, eftersom dette kræver et dynamometer. Det er da så viseligt indrettet, at fabriken har foretaget dette eksperimentarbejde og af samme grund opgives der et ganske bestemt fortændingsmål for hver enkelt motor. Når dette mål, der for Bi-fix an-

drager en fortænding på 3,5 mm, for stemplet når top, overholdes, vil maskinen under alle omstændigheder gå bedst. Eksperimenter på landevejen tæller ikke, eftersom man umuligt kan tage alle faktorer som med- og modvind, stigning og fald på vejbanen, vejbanens beskaffenhed, temperatur, dæktryk o. s. v. i betragtning.

★

Herr M. H. Damkier skriver i SMJ nr. 12/1955 om Husqvarna 281 og 282 bl. a.:

»... karburatoren er indstillet på den måde, at der lukkes totalt af til motoren, når gashåndtaget drejes helt fremover, hvilket forhindrer den lidet flatterende to-takts knalden fra udblæsningsrøret, når man kører med ubelastet motor ned ad bakke«.

Nu vil jeg gerne med det samme gøre opmærksom på, at jeg nærer den største tillid til SMJ og at jeg gennem dette blad har fået mange gode og værdifulde tips, så det er ikke for at kværule, at jeg vil protestere lidt mod det ovenfor citerede.

Jeg, der selv er to-takt kører, vover aldrig at lukke helt af for gastilførslen ved kørsel ned ad længere bakkestrækninger, da man jo derved samtidig lukker af for smøringen til lejer og stempel. Nu bliver lejerne jo ganske vist på de omtalte svenske maskiner smurt ved gearkasseolien, men stemplet får stadigvæk kun smøring gennem benzin/olie blandingen. Jeg kan derfor ikke se, at det nævnte system skulle være nogen fordel, da en uerfaren kører ved kørsel ned ad lange bakker vel kan risikere, at stemplet »sætter sig« på grund af manglende smøring.

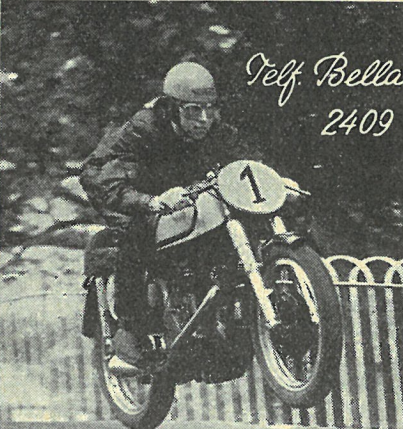
A. J., Skagen.

Jeg har selv været opmærksom på spørgsmålet, men Husqvarnas chefindingeniør garanterer for, at der ikke sker noget på grund af manglende smøring. HVA fremstiller også en knallertmotor, men den kan ikke klare sig uden smøring, af hvilken grund man på karburatorspjældets bagside har skåret et lille hak. Enkelte to-takt motorer til motorcykler kan ikke klare sig uden »tomgangsmøring«, og dette gælder bl. a. den dobbeltstemplede Puch. Er karburatoren på Deres maskine indstillet til almindelig tomgang, kan De roligt lukke helt for gassen, når De kører ned ad bakke. Spørgsmålet har iøvrigt kun interesse ved bjergkørsel, under hvilken man kører flere kilometer med lukket gashåndtag

M. H. D.

Først tak for Deres aldeles udmærkede blad, som jeg har holdt siden 1949, både stof og format er helt o.k. — Sagen drejer sig om en AJS, sort model, årgang 1954, 500 ccm, km/tal ca. 21.000. Har aldrig været adskilt. Cyklen har gået udmærket til ca. 18—19.000 km, så har den pludselig fundet på at sætte sig som en ny og samtidig lige før det sker, får den en underlig tør og smeldende lyd i udstødningen. Til at begynde med skete det ved hastigheden 90—100 km/tm, men nu er det allerede ved 60—70 km. For fem dage siden skilte jeg motoren ad og så ventilerne efter, men de var fuldkomment tætte. Stemplet derimod var i en temmelig usoigneret tilstand, ringene sad ikke fast, men olieringen og hele stempelskørtet så ud, som om det ikke nogensinde var blevet smurt, og så bemærkede jeg, at pakningen mellem cylinder og krumtaphus dækkede både over smøredyse i krumtaphus og oliegang på cylinderen, der sidder på flangen helt inde ved cylinderskørtet og derved udelukkede olietilgang til de to olie huller i cylinderen. Så fremstillede jeg en ny pakning af tegnekarton, og efter at jeg havde rengjort stemplet omhyggeligt. Her vil jeg lige bemærke et par ting: Da jeg vaskede stemplet i vand, skete der intet, men så prøvede jeg med benzin (super), så kom forandringen. Det var ligesom ler, jeg vaskede af, en grå, klæg substans drev ned ad stemplet og farvede benzinen lysegrå, og sådan blev jeg ved med at vaske, til stemplet var helt rent, og så viste det sig, at det hverken var revet eller forbrændt men faktisk som et nyt. Så undersøgte jeg cylinderen: Foroven var der en antydning af slidkant samt et mindre lag sod, som jeg forsigtigt skrabede af; soden sad i en bredde af ca. 4—5 mm, hvad jeg anser for at være normalt. Men på nederste del, ca. $\frac{1}{3}$ af cylinderen, optræder det tørre fænomen igen, og $\frac{1}{3}$ oppe i cylinderen er der en mærkbar kant hele vejen rundt, som om stemplet »vendte« her. Derefter prøvede jeg stemplet uden ringe, men der var intet at mærke. Det skal lige bemærkes, at den omvundne tråd var løs og kunne drejes.

Derefter begyndte jeg at samle stumperne igen, olipumpen virker og dyssen virker, pakningen gjorde jeg 3 mm større indvendig for oliens skyld samt undersøgte smørehullerne (de var rene), stempelringene havde lidt slid, men ikke værre end de kan gå nogle km endnu. Da jeg havde samlet mo-



Telf. Bella
2409

Drue Dahl
OFFSETPL. & CLICHÉER
Solkrogen 3. Bk.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

TRIUMPH RESERVEDELE
1939—1956

Komplet lager. — Levering fra dag til dag ved opgivelse af model, aargang og farve.
Anvend kun originale reserve dele.
Er der noget, De mangler, saa skriv til os.

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 C — København V.

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tåga 9926

MOTORCYKLE HÅNDBOGEN

Kr. 12,50

Fås hos boghandlerne og
Skandinavisk Motor Journal

VICTORIA

RESERVEDELE
for „Capri“
„Bi-fix“

„Aero“ - „Aero HM“

Komplet lager. — Levering fra dag
til dag ved opgivelse af model,
aargang og farve.

Anvend kun originale reservedele.
Er der noget, De mangler, saa skriv
til os.

Reservedelskatalog tilsendes ved
opgivelse af motor-nr.

Capri sidestøtteben kan ogsaa
leveres.

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 C — København V.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885



SPECIALOLIEN

Mobiloil 'D'

TIL DAGLIG KØRSEL

RACEROLIEN DER GIVER
DERES MOTORCYKLE ET
LANGT LIV

FÅS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



toren, undersøgte jeg ventilspillerum og stillede 0 (kold motor) og karburator, strålespids 180, nål 3. hak fra oven, startede motoren og lod den arbejde lidt livligt 2—3 minutter, medens jeg undersøgte returolien (intet at bemærke); olien skiftes for hver 500 km og er derfor aldrig smudsig. Så kørte jeg en tur og lod motoren blive godt gennemvarm, hvorefter jeg satte farten op til ca. 100 km/t. Jeg kørte sådan ca. 5 km (i modvind), så lukkede jeg for gassen og tog koblingen og minsandten fyren gik nydelig tomgang. Jeg mente da, at trængslerne var forbi, men det er de bare ikke, for i dag begyndte de igen og så satte den sig allerede ved 70 km/t.

Det skal lige tilføjes, at når den lige har sat sig og man har standset for at starte påny, så er der ingen kompression de første 2—3 gange, man træder, men så pludselig er den der igen (ventilerne hænger ikke).

F.N., Næstved.

Den manglende smøring på grund af de tildækkede oliekanaler har bevirket, at trådomvindingen på stemplet er bristet, og i samme øjeblik tråden ikke holder igen på stemplet, vil det kunne udvide sig så meget, at det sætter sig fast i cylinderen. Der er altså gået en rum tid, ca. 18—19.000 km, før tråden er gået over, og da først den var bristet, har tilførslen af smørelie efter reparationen ikke haft tilstrækkelig betydning. Der er ikke andet at gøre end at udskifte stempelt med et nyt trådomvundet stempel i original størrelse. Som bekendt udvider et letmetal-stempel sig mere end en støbejerns-cylinder, og for at holde igen på stemplets udvidelse har man indstøbt en armering — i dette tilfælde en tråd, der er vundet rundt om stemplet — og denne armering består af støbejern eller stål. Med et armeret stempel af denne type er man i stand til at benytte mindre spillerum mellem stempel og cylinder end med almindelige letmetal-stempler; men det siger sig selv, at i samme øjeblik tråden er knækket, vil stemplet reagere som et ganske almindeligt stempel og derfor kræve normale spillerum. Altså et nyt stempel i maskinen, og der vil sikkert ikke være flere kvaler.

★

Jeg har en Framo varevogn, model 52, 3 cyl., som sprangte toppakningen imellem den midterste og bageste cylinder, hvorefter den blev slæbt på værksted. Der var ikke

så meget strøm på akkumulatoren, at vognen kunne starte, så den skulle slæbes igang. Jeg bemærkede, at hjulene blokerede, når jeg slap koblingspedalen, hvortil mekanikeren svarede: »Sæt den i tredje gear, og så skal vi have mere fart på, før du kobler motoren til.« Men hjulene stod stadig stille og slæbte ca. 1½ til 2 meter hen ad asfalten, der var tør, hvorefter jeg gik ud af vognen og sagde det til mekanikeren, hvortil han svarede: »Sæt vognen i fjerde gear, så skal den nok komme.« Det gjorde jeg, men det resulterede i, at vognen skred i koblingen, i stedet for at hjulene stod stille, hvad jeg gjorde mekanikeren opmærksom på. Han svarede: »Vi prøver engang mere, og så skal vi have mere fart på, før der kobles til.« Det resulterede i, at plejlstangen røg igennem bunden og lavede et hul på størrelse med en side i SMJ. Plejlstangen var brækket helt nede fra krumtapakslen og helt oppe ved pinden. — Mener Teknisk brevkasse, at værkstedet kan drages til ansvar for at have slæbt med vognen, når motoren er blokeret? — Hvad mener Teknisk brevkasse kan være årsag til, at motoren har været blokeret? Den var det ikke, før den kom på værkstedet; thi da motoren gik i stå ude på vejen, tog jeg håndsvinget og trak rundt ca. 10 gange. Der er ingen mærker i stempellet, men lidt i topstykket. En stempelring var brækket. Kan den have blokeret stempellet ved at sætte sig fast i indsugningskanalen? Det var den bageste cylinder, der brød sammen.

E.L., Lemvig.

For os er den tekniske side af sagen ret klar, medens eventuelt skylds- og erstatnings-spørgsmål hører ind under juraen, og det er et område, vi helst ikke vil bevæge os ind på. Deres Framo varevogn har uden tvivl været påfyldt en glykol-kølevædske, og når en toppakning springer således, at vandet med glykolvædsken trænger ind i cylinderen, opstår der ved stempler og stempelringe en begægtig substans, der fuldstændig kan låse motoren sammen. Det er uden tvivl det, der er sket i dette tilfælde, og man har altså ikke forsøgt at dreje motoren, før topstykket blev monteret. Hvis det mod forventning skulle vise sig, at glykolen ikke har spillet en rolle i denne forbindelse, da kan en stempelring enten være knækket eller have drejet sig således, at den er kommet ind i porten, og på den måde er motoren blevet låst. Vi ville ikke mene, at en smule stem-

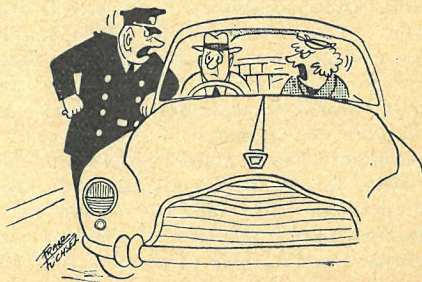
pelring skulle være i stand til at låse stempellet så hårdt, at en plejlstang ligefrem blev bøjet.

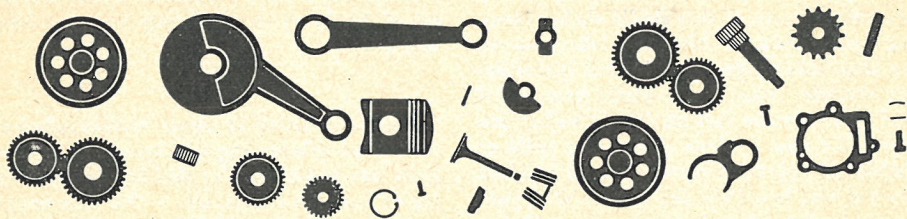
★

Som ivrig læser af Deres aldeles udmærkede blad tillader jeg mig herved at spørge Dem om noget som et par kammerater og jeg er kommet i tvivl om. — Må man lægge en større motor i en bil eller en motorcykle? Jeg mener *nej*. Hvorfor må man ikke? Spørgsmålet drejer sig om en Folkevogn WV. Må man lægge en *Porsche* motor i den? Hvad retter det sig efter? Er det efter ccm? Vi vil være Dem meget taknemmelig, om De kan løse dette lille problem for os. På forhånd tak.

C. G. J., Nykøbing M.

Der er ikke noget direkte forbud mod at lægge en større motor i en bil eller motorcykle, men køretøjet skal under alle omstændigheder fremstilles til syn efter ændringen, og det vil selvfølgelig være klogt først at tale med de motorsagkyndige om spørgsmålet. I mange tilfælde vil de motorsagkyndige kræve køretøjet undersøgt og beregnet på Teknologisk Institut, og det er den motorsagkyndiges skøn, der er afgørende for, hvorvidt motoren må monteres eller ikke. Der er en del motorcykler, der har samme stel til f. eks. 250 og 350 ccm, og i sådanne tilfælde vil der sikkert ikke være vanskeligheder. I Tyskland er det ret almindeligt, at man kører med trimmede Folkevognsmotorer eller med Porsche-motorer i Folkevogne; men det er naturligvis motorens effekt, der er afgørende for, hvorvidt den lader sig montere i et eksisterende chassis. Er der tale om en ombygning til helt andre motorer, har motorens vægt og bespændingsforhold naturligvis også indflydelse på spørgsmålet.





METALLERNE OG DERES ANVENDELSE II

EKSEMPLER PÅ MOTORDELE

I sidste nummer hørte vi om metallernes egenskaber, og vi skal i denne artikel se på de forskellige anvendelsesområder.

Topstykke.

Topstykket i en motor afslutter cylinderen opadtil — det skal altså lukke af for det fulde forbrændingstryk, og samtidig skal det stå for en betydelig varmelastning, idet man dog ved alle motorer har særlig køling af topstykket — ved vandkølede motorer er vandkappen forlænget op i topstykket — ved luftkølede motorer er det forsynet med køleribber. Endelig skal topstykket måske danne sæde for ventilerne. I gamle dage benyttede man udelukkende støbejern som materiale for topstykker i standardmotorer, men efterhånden som kompressionsforholdet og dermed varmelastningen på forbrændingskammerets vægge voksede, gik man i stigende grad over til at bruge letmetaller i forskellige legeringer — det drejede sig i reglen om blandinger på aluminiumsbasis, idet man herved drog nytte af aluminiums gode varmeledningsevne. Styrken af topstykket er kun undtagelsesvis et problem — når det drejer sig om topventilede motorer, har topstykket så stor højde, at det — selv om man anvendte ringere materiale end letmetal — let kunne holde til forbrændingstrykket. Ved sideventilede motorer — der med de stigende kompressionsforhold bliver stadig mere sjældne — er der normalt heller ikke noget problem, fordi vi ikke alene har en væg ind mod forbrændingskammeret men også en ydre væg af hensyn til vandkappen. En vanskelighed kan dog opstå på grund af letmetallets mindre modstandsdygtighed over for korrosion — der foreligger således flere erfaringer med topstykker til sideventilede motorer, som *kaster* sig på grund af den kolde tæring; når den underste del af topstyk-

ket aftager i godstykkelser, vil der udløses støbespændinger i godset, og derved bliver pakfladen ned mod motorblokken ikke længere plan — denne vanskelighed kendes især fra 4- og 6-cylindrede motorer. — Ved enkelte racer- og rekordvogne, hvor prisen ikke spiller nogen afgørende rolle, har man benyttet topstykker af bronze, i enkelte tilfælde med et betydeligt sølvindhold, for at få et maksimum af varmeledningsevne med deraf følgende mulighed for et højere kompressionsforhold.

Motorblok.

Langt de fleste motorblokke — herunder også motorcyklecylindre — fremstilles af legeret støbejern, og af hensyn til glideegenskaberne mellem stempel og cylinder spiller navnlig krom en rolle som legeringselement. Støbejern har imidlertid kun ringe varmeledningsevne, og derfor har man i tidens løb gjort mange forsøg med letmetalcyindre, men det har vist sig, at navnlig letmetallstempler arbejder dårligt sammen med en cylinder i letmetal — støbejern giver en langt mere slidstærk og sikker cylinderoverflade, og man kombinerer derfor i mange tilfælde de to materialer på den måde, at man i cylinder (motorblok) af letmetal indpresser en foring af støbejern (visse BSA og Ariel modeller, alle luftkølede Velocette af nyere årgange).

Den seneste udvikling har bragt fremragende resultater med letmetalcyindre, der har hårdforcromet slidflade.

Ventiler.

Ventilerne i en 4-takt motor skal åbne og lukke meget hurtigt, og de udsættes derfor for meget kraftige mekaniske påvirkninger. Til et ventilmateriale må man derfor i første række stille krav om stor styrke. Samtidig udsættes ventilerne — især udblæsningsven-

tilen — for høje temperaturer, og det er derfor vigtigt, at styrken bevares i rimelig grad ved opvarmning. Et andet forhold, som spiller en rolle, er ventilens formbestandighed — den må ikke »trække sig skæv« ved opvarmning, for så slutter den ikke tæt langs ventilsædet, og gør den ikke det, bliver den hurtigt forbrændt og dermed ødelagt. Også ventilens glideegenskaber spiller en rolle — den går praktisk talt tørt i ventilstyret, og derfor lægger man også her vægt på et stort kromindhold. Man kan iøvrigt bøde lidt på ventilernes vanskeligheder ved at anvende topolie i benzinen. Ved at benytte legerede specialstål opnår man samtidig den overfladehårdhed, der er ønskelig, fordi ventilen hele tiden — hver gang den lukker — slår kraftigt mod ventilsædet.

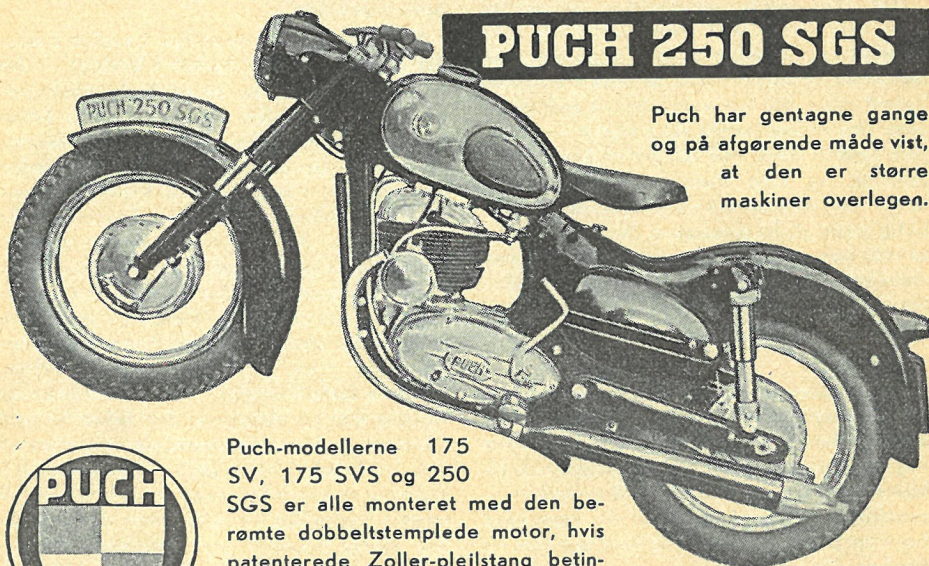
Ventilsæder.

Når man benytter topstykker af støbejern, kan man i reglen bruge selve topstykkematerialet som ventilsæde. Bruger man letmetal i topstykket, må man indpresse særlige ventilsæder — de fremstilles af støbejern, stål, eller særlige, ikke metalliske, meget varmebestandige materialer (skæremetal, Widia

o. l.). I stedet for at indpresse et sådant ventilsæde, kan man i produktionen opvarme topstykket og fryse ventilsædet i kulsyresne — derved bliver der så stor diameterforskel på de to dele, at monteringen kan finde sted uden kraftanvendelse, og så snart de er i indbyrdes kontakt, sker der en udligning således, at de hænger sammen med hård prespasning.

Stempler.

Stemplet i en moderne forbrændingsmotor løser en meget sammensat og rent konstruktivt kompliceret opgave. Stemplet bevæger sig op og ned i cylinderen med meget store hastigheder (i gennemsnit 8—19 meter i sekundet maksimalt 25—30 meter i sekundet), og samtidig udsættes stemplets overside for den direkte forbrændingsvarme. Stemplet fremstilles i reglen ved støbning (pressestøbning), og det falder naturligt at benytte et legeret støbejern, som det er nemt at bearbejde glat på løbebanen (ved drejning, evt. diamantdrejning, eller slibning). Det er dog svært at holde vægten nede for et støbejernsstempel (og det skal være let, for at de frem- og tilbagegående massekræfter



PUCH 250 SGS

Puch har gentagne gange og på afgørende måde vist, at den er større maskiner overlegen.



Puch-modellerne 175 SV, 175 SVS og 250 SGS er alle monteret med den berømte dobbeltstemplede motor, hvis patenterede Zoller-plejstang betinger den sagnagtige slidstyrke. Alle modeller har centralrørsstel, 16" hjul, svinggaffelaffjedring, indbygget gummistøddæmper i baghjulet, fuldnabsbremses og indkapslet bagkæde.

Generalrepræsentant!

O. E. ANDERSEN - KRONPRINSENSGADE 14 - KØBENHAVN K. - Minerva 4512

ikke skal blive for store), og samtidig har man her, ligesom ved cylindrene, hensynet til varmeafledningen til det omgivende kølevand at tage hensyn til. Man går derfor mere og mere over til letmetallstempler — i reglen fremstillet af aluminiumlegering — de giver god varmeafledning gennem stempeletoppen til stempelringene og derfra videre til cylindere og kølevand (eller køleluft) og er lettere end støbejernstempler. Glideegenskaberne er i reglen gode, men man står her overfor en endnu ikke nævnt vanskelighed, idet det viser sig, at letmetal udvider sig betydelig mere end støbejern ved opvarmning. Man må derfor fremstille et letmetallstempel med særlig stort spillerum i forhold til cylinderen, når motoren er kold, og det giver en klaprende gang umiddelbart efter en kold start. Fænomenet er særlig bemærkelsesværdigt ved dieselmotorer, hvor forskellen mellem kold og varm motor målt på stemplet er særlig stor. For at forbedre glideegenskaberne for støbejernstempler har man i en række tilfælde *fortinnet* dem — det forholdsvis bløde tin tilpasser sig hurtigt cylinderen og det har i sig selv gode lejeegenskaber.

Stempelringene.

Stik imod manges opfattelse er stempelringene i en motor ikke fremstillet i stål men i støbejern. Grunden til den populære misforståelse er sikkert den, at man i almindelighed anser stål for mere elastisk end støbejern. Det er imidlertid ikke rigtigt — støbejern fjedrer mere end stål for en bestemt belastning, og man kunne overhovedet ikke bruge stål, da man ikke kunne opnå tilstrækkelig gode glideegenskaber. Noget andet er, at stål har en langt større arbejdssevne end støbejern — derfor bruger man stål til fjedre, for arbejdssevnen afhænger i første række af selve materialestyrken.

Plejlstangen.

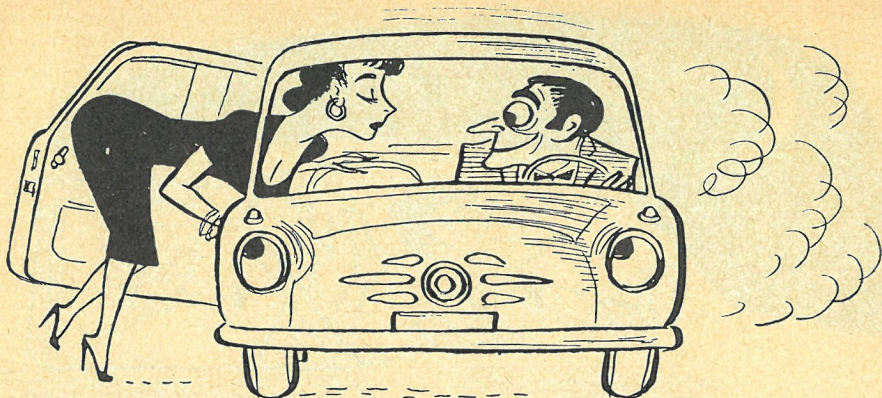
Plejlstangen udsættes under motorens gang for en kompliceret påvirkning. Den skal overføre trykket fra stemplet til krumtapakslen (og i en 4-takter under udblæsningen et træk hidrørende fra massekraften på stemplet) — samtidig vil den på grund af sin egen vægt have en tilbøjelighed til at bøje sig som en flitsbue. Endelig skal den — som alle de andre frem- og tilbagegående dele i motoren være så let som mulig, og tager man alle forhold i betragtning, kommer man i reglen til det resultat, at et meget stærkt specialstål er den rigtige løsning. Anvendelsen af stål kræver imidlertid anvendelsen af særlige lejer

både foroven ved stempelpinden og forneden ved krumtappen — foroven benytter man i reglen en indpreset bronzeføring i det udelte øje, medens man forneden har et delt leje, der i dag i reglen fremstilles som stive pander af stål med en forholdsvis tynd belægning af bronze med et sikkerhedslag af hvidmetal (der smelter, hvis lejet løber varmt). Det er meget vigtigt, at plejlstangslejerne — så vel som alle andre motorlejer — er meget stift; er det ikke det, vil det kunne klemme omkring akslen som en slap strop og dermed fremkalde en urimelig stor friktion. — Man har i tidens løb forsøgt at fremstille plejlstænger i letmetal (Silumin), og har nået teknisk tilfredsstillende resultater — også med duraluminium har man været tilfreds — men for begge materialer gælder, at de er for dyre. Til gengæld kan man bruge dem til plejlstænger uden særlige lejematerialer, idet de selv har fremragende glideegenskaber. Man vil sikkert indenfor bilmotorerne komme til at høre mere om plejlstænger af denne art i de kommende år.

I de encylindrede motorcyklemotorer bruger man næsten udelukkende plejlstænger af stål med rullelejer som plejlstangsleje.

Krumtapakslen.

Krumtapakslen fremstilles i reglen i smedet stål i blød eller havhård kvalitet — det er her navnlig styrke- og stivhedsegenskaberne, som spiller den afgørende rolle. Efterhånden som omdrejningstallene for motorerne vokser (med større boring og mindre slaglængde), stiger kravet til krumtapakslens vridningsstivhed, fordi den begrænser de svingninger, der vil opstå under gangen. Smedningen er imidlertid en dyr proces, og derfor har man udviklet en metode til *støbning* af krumtapaksler (Ford) — materialet er her ikke almindeligt stål (som giver blæret gods, hvis man ikke træffer særlige, kostbare forholdsregler) men en mellemting mellem stål og støbejern, der løber let ned i formen under støbningen, og som giver et tæt, let bearbejdeligt gods. Mange steder i moderne motorer kan man se, at hensynet til vægten har spillet en rolle; men det er praktisk aldrig tilfældet ved krumtapakslen — den er motorens »rygrad«, som aldrig må svigte, og man kan oven i købet ved nærmere undersøgelse konstatere, at der er en tendens til stadig sværere dimensioner for krumtapakslerne svarende til de moderne motorers voksende omdrejningstal og literydelser (hk pr. liter slagvolumen).



— Det kan ikke uden videre ses på en italiensk vogn, hvilke spændende muligheder den indebærer.

FORMGIVNING

NOGLE BETRAGTNINGER FREMKALDT AF EFTERÅRETS
AUTOMOBIL-UDSTILLINGER

Under London-udstillingen havde tegneren Russell Brockbank og Collecteur lange, dybsindige samtaler om biler. En tidlig morgen blev resultatet af deres lærde drøftelser nedfældet af Collecteur.

★

Det er vel efterhånden almindeligt akcepteret, at amerikanske bilers udseende og indretning bestemmes af kvinder. Jeg tror det gerne, for de er så store (bilerne, naturligvis!), at man, d. v. s. kvinderne, kan komme ud og ind af disse biler uden på nogen måde at gøre sig spor interessante. Ikke så meget som et enkelt lille knæ kommer til syne, når den takkelige, almægtige mrs. America forlader rattet for at gå ind i det lokale superstore og købe sine konserverede gulerødder.

Europæiske vogne er derimod tegnet af mænd og for mænd. Derom kan heller ingen være i tvivl, som blot een eneste gang har siddet i førersædet i en Mercedes Benz 300 SL og set en yndig pige stige ned gennem lugen i taget. Det bliver sandelig ikke ved knæene alene! Men tyskerne er selvfølgelig også så grundige og grove.

Italienerne er straks meget fikse og mere durkdrevne. Det kan ikke uden videre ses på en italiensk vogn, hvilke spændende muligheder den indebærer, men prøv at iagttagende en Gina Lollobrigida eller Sophia Loren stige ind i eller (bedre) ud af selv en lille, billig Fiat. Det er sandelig et yndigt

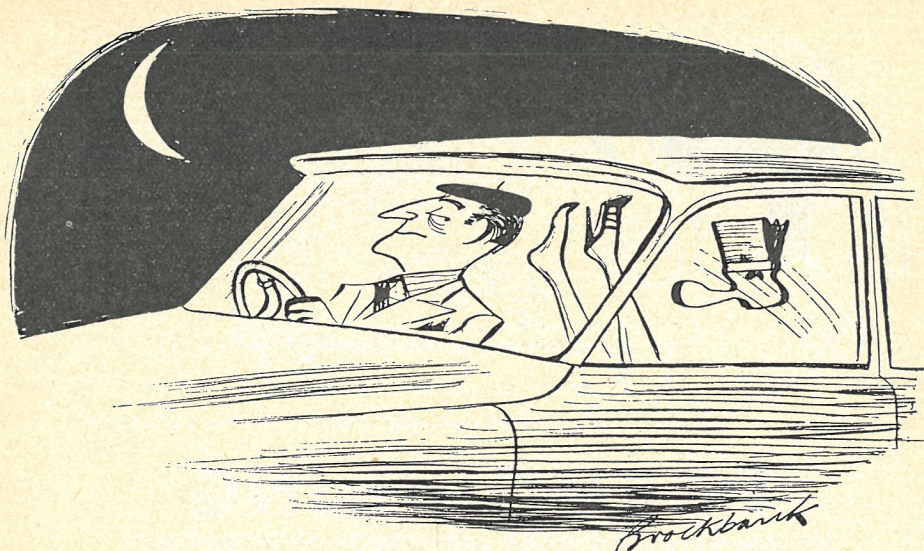
syn. Den, der har tegnet karosseriet, har tilfulde forstået at udnytte chancerne. Næsten intet lades uset, men det hele sker så tilfældigt, at man skulle tro, det var et tilfælde, hvad det selvfølgelig ikke er.

Alene det til indtræk anvendte materiale udvælges omhyggeligt efter dets evne til at fastholde kjolestof i en flatterende stilling. Sædernes hældning og placering i forhold til døråbningen er grundigt udpekuleret, så den fineste effekt opnås, og hver lille detalje er nøje gennemarbejdet med kærlig hånd.

Nogle kendere, som har studeret emnet indgående, vil hævde, at de italienske kvinder forlanger bilerne indrettet sådan og blandt andet insisterer på så lave døre, at de (kvinderne, hvem ellers?) må høje sig netop så meget forover ved udstigningen, at en udtringet kjole kommer til sin fulde ret.

Andre er dog efter årelange forskningsarbejder overbeviste om, at det skyldes den antikke, romerske tradition for skulpturer, at italienske biler er indrettet på at give særlig gode muligheder for at beundre naturens mere fremstående mesterværker.

I England er bilerne også bygget efter maskulin smag. Se blot en sød pige entre en M. G. eller en Austin-Healey! Men naturligvis er der i individualismens hjemland noget for enhver smag. Selv den værdigste enkehertuginde kan på den mest formfuldendte victorianske måde stige ned fra sin ophøjede Daimler eller Rolls-Royce uden at sætte no-



— at sæderne kunne omdannes til en seng „efter førerens ønske“.

get af sin dydige værdighed over styr. Til gengæld er det aldeles forbløffende, hvad en veltrænet Mayfair-skønhed kan få ud af et lige så adstadigt køretøj. Alene højden fra vogngulvet til fortovet giver uanede muligheder, som talentfuldt bliver udnyttet af dem, der virkelig behersker denne svære kunst.

Selv mere gængse britiske vogne er i virkeligheden også meget raffineret bygget. Den, som kender den maskuline, britiske karakter til bunds, er også fortrolig med den brændende lidenskab, der fjæler sig bag et afmålt, konventionelt væsen.

Hver en fold i betrækket er lagt med det ene formål at bringe det britiske mandshjerte til at slå en kende hurtigere, når den bly passagers nederdel bringes ud af de vante folder. Det hele er så diskret arrangeret, at man næsten ikke bemærker det. Men glem ikke det glødende, lidenskabelige indre! Hvordan ellers forklare konstruktionsfinesser som håndbremsen, der nødvendiggør et koket løftet skørt, gearstænger i umiddelbar nærhed af passagerens knæ og åbne vogne med kåde kastevinde omkring passagersædets forkant. I det britiske klima kan der virkelig kun være een forklaring herpå.

Franskmændene er selvfølgelig mere åbenhjertige, hvilket vækker megen og slet dulgt misundelse i England. Den ærværdige avis »The Times« bragte således fornylig en vildt begejstret artikel af motormedarbejderen,

der var henrevet til ganske usædvanlige beundringsyttringer i sin beskrivelse af den nye Citroën. De tekniske detaljer blev flygtigt nævnt, og det, der virkelig fremhævedes, var, at sæderne kunne omdannes til en seng »efter førerens ønske«. Passageren formodes åbenbart at være indforstået i Frankrig, så alt hvad føreren behøver, er at gribe et hydraulisk kontrolgreb. Det er næsten mere, end man kan bære i England.

Andre franske biler er måske knapt så moderne, men alle fabrikker i Frankrig viser den største forståelse for de her berørte muligheder, og flere firmaer kan levere det lækreste ekstaustyr til ethvert mærke.

I Spanien bygges der ikke mange biler, så det er forståeligt, at megen omtanke ofres på helt at udnytte mulighederne i de få, der fremstilles. Det fyrige spanske temperament viser sig ganske tydeligt i udformningen. Der var således en Pegaso at se på forskellige udstillinger for et års tid siden. Den gik under modelbetegnelsen »Thrill«, hvilket betyder både spænding og noget, der er spændende. Karosseriet var bygget i Italien efter uhyre detaljerede spanske anvisninger, og et af de vigtigste punkter var et sikkerhedsbælte, der surrede passageren ganske fast til sædet, ligegyldigt hvad der skete. Det store spørgsmål er så, om det er mest spændende for vognens indehaver eller hans gnistrende sorte ledsagerske.

Svenske biler tager ikke helt det hensyn, man kunne vente, til de svenske flickor's elegante linier. Det kan skyldes, at konstruktørerne ikke har det rette blik for bilens rolle i det moderne samfund. Måske er grunden at søge deri, at svenske piger ikke har nødtigt at bruge biler på samme vis som deres mindre frit stillede medsøstre under andre himmelstrøg. Sverige gav jo kvinder stemmeret for meget længe siden. Det kan også være medbestemmende ved udformningen af svenske biler, at størstedelen af befolkningen står på ski den hele lange vinter, og skisport dyrkes som bekendt i bukser af begge køn, hvilket begrænser konstruktørernes muligheder meget.

Øst for jerntæppet er bilerne præget af en egen tungsindig, slavisk opfattelse, der bl. a. må sættes i forbindelse med den ringe udbredelse af nylonstrømper. Klimaet kræver støvler etc., der rejser uløselige, konstruktive problemer.

Måske kan Marilyn Monroes forestående kultur-besøg i Moskva åbne de russiske ingeniørers øjne for nye linier og bevirke en

revolution. Miss Monroe har jo før været i stand til at virke formgivende.

For resten er det mærkeligt, at denne fremstående dame ikke allerede har formået at præge den amerikanske bilindustri's produkter, men det tager selvfølgelig sin tid at få helt nye modeller på markedet, så der er håb endnu.

I så fald er det vel et spørgsmål, om Detroit's produkter vil vække mest bifald hos mænd eller kvinder.

Men i det hele taget er det et spørgsmål, hvor megen rigtighed der er i den vedtagne opfattelse af den feminine og den maskuline indflydelse på bilerne på hver sin side af Atlanten. Meget kunne tyde på, at konstruktørerne af moderne europæiske biler i højeste grad har taget hensyn til kvindernes ønsker.

I virkeligheden var de eneste rigtigt maskuline biler de klassiske Bugatti-modeller, der gennemvædede passageren med varm olie. Det var bestemt ingen koncession til forfængelige kvindelige ønsker om at præsentere sig mest lokkende i en bil.

Super nyt! super kraftigt.!!

SUPER-SHELL

med **ICA**

SUPER-SHELL med I.C.A. er Deres benzin. Takket være I.C.A. SHELL's eneste patenterede opfindelse - kan De nu køre med højoktan benzin uden ringeste frygt for glødetænding og kortslutning af tændrørene.

Ekstra fordel ved vinterkørsel
 SUPER-SHELL med I.C.A. er tilsat iso-propyl-alkohol - der forhindrer isdannelse i karburatoren.

langt den kraftigste benzin, De kan købe

Takstnedsættelse i Øresundstrafiken.

Fra 1. december 1955 er taksterne for overførsel af personautomobiler mellem København Havnegade og Malmö (med Øresundsbådene) nedsat meget betydeligt. Priserne er f. eks. for:

alm. personautomobiler indtil	900 kg	! dobbeltrejse
— — —	901—1300 „	21.00 kr.
— — —	1301—1700 „	28.00 „
— — —	1700—2500 „	35.00 „
— — — over	2500 „	41.00 „
		61.00 „

De nye takster for dobbeltbilletter ligger omtrent på to trediedele af de nuværende. Også for enkeltbilletter er der en betydelig nedsættelse.

Det i sommeren 1955 indsatte nybyggede M/S „Absalon“ kan tage ca. 16 alm. personautomobiler. Det sejler i vintermånederne normalt 2 dobbeltture daglig, fra Havnegade kl. 7.30 og 12.45, fra Malmö kl. 10.00 og 16.15, hvortil lørdage og søndage kommer en aftentur fra København kl. 19.00 og fra Malmö kl. 22.15.

Plads for motorkøretøjer kan forudbestilles — også for tilbagerejsen fra Malmö — ved henvendelse til A/S „Øresund“s ekspedition i Havnegade, tlf. C. 63, 7770 og 17260. Også ekspeditionen i Malmö modtager forudbestillinger på plads.

Prisnedsættelsen gælder *kun på overfarten mellem København Havnegade og Malmö* og altså ikke mellem Københavns Frihavn og Malmö.

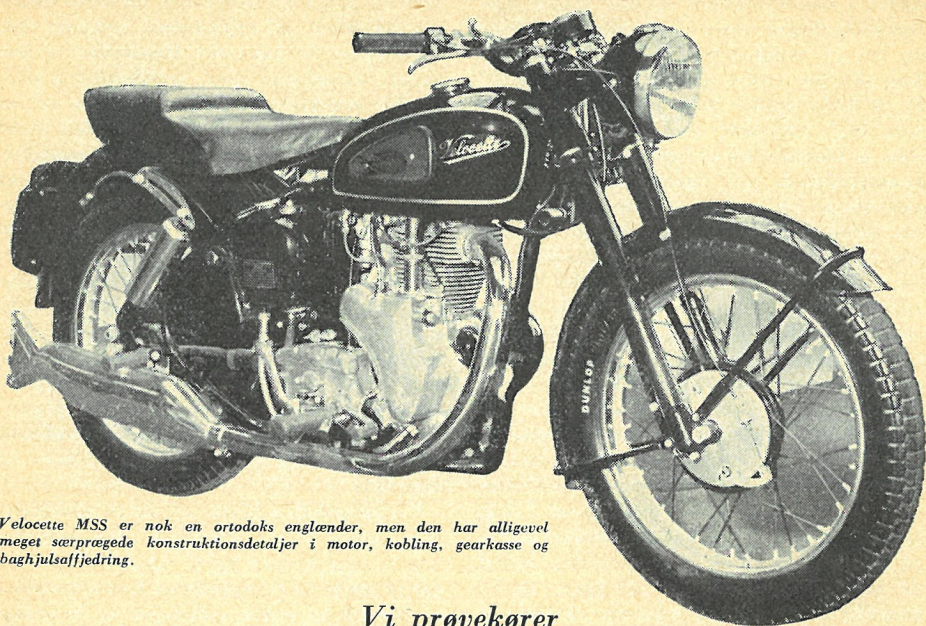
Fra samme dato er der til rejse med Øresundsselskabets skibe indført salg af billeshæfter med 10 billetter hver gældende til en enkeltrejse, hæftet indeholder altså ialt billetter til 5 dobbeltrejser, der kan foretages samlet eller delt efter billetkøberens valg. Der er ingen begrænsning i gyldighedstiden.

Prisen for et billeshæfte er 30 kr på fællesklasse og 45 kr på 1. klasse, svarende til henholdsvis 6 kr og 7.50 kr pr. dobbeltrejse mod normal billetpris på henholdsvis 7.65 kr og 11.50 kr.

Alle ønskelige oplysninger om rejser kan fås i selskabets ekspedition, Havnegade 49, tlf. C. 63, 7770 og 17260, samt i Statsbanernes københavnske rejsebureauer.

ØRESUNDSBÅDENE
DANSKE STATSBANER





Velocette MSS er nok en ortodoks englænder, men den har alligevel meget særprægede konstruktionsdetaljer i motor, kobling, gearkasse og baghjulsauffjedring.

Vi prøvekører

VELOCETTE MSS

AF MOGENS H. DAMKIER

Før mange motorcykleinteresserede siger navnet Velocette ikke meget, kun véd man, at det er en motorcykle »vist nok af engelsk oprindelse«. Hverken fabriken i England eller forhandlerne af dette mærke i så vel de skandinaviske lande som øvrige steder i Europa har nogensinde gjort et stort reklamenummer ud af denne maskine, men simpelt hen ladet salget passe sig selv til den lille, sluttede kreds af entusiaster, der gennem år har svoret til Velocette. Mange er naturligvis nervøse for at købe en sådan fremmed fugl, og kun enspændernaturer som undertegnede har tidligere med fryd kastet sig over dette mærke og været lykkelige ejer af endda flere Velocette modeller. De af vore læsere, der har fulgt motorcyklesporten navnlig i årene før krigen, er fortrolige med Velocette's præstationer på de internationale Grand Prix baner overalt i Europa, og det er vist ikke for meget at sige, at Velocette i årene før krigen var suveræn i 350 ccm klassen. I Danmark blev navnet imidlertid først slået rigtigt fast blandt motorcyklister, da N. V. Jensen i sin

tid vandt det internordiske løb i Saxtorp på dette mærke.

Vi har tidligere bragt en prøvekørsel med model MAC på 350 ccm og model LE 200 — den vandkølede to-cylindrede tavse englænder. Sidstnævnte maskine ligner dog ikke de øvrige medlemmer af Velocette-familien, medens modellerne MAC og MSS ved en overfladisk betragtning ligner hinanden som den ene dråbe whisky den anden. Denne lighed er imidlertid kun tilsyneladende, hvad motoren angår, eftersom model MSS er en ren kvadrat-motor med såvel boring som slaglængde på 86 mm, medens model MAC hører til den gamle skole med 68 mm i boring og 96 mm i slaglængde. Den ny model MSS ligner altså overhovedet ikke den gamle MSS model fra årene før krigen, og skønt man i blinde kunne føle sig til, at motoraggregatet er en Velocette på grund af det karakteristiske ventilhjulsdæksel, så har de nye letmetal motorer ikke meget at gøre med de tidligere motorkonstruktioner. Den eneste lighed med førkrigsmaskinerne er grundprin-

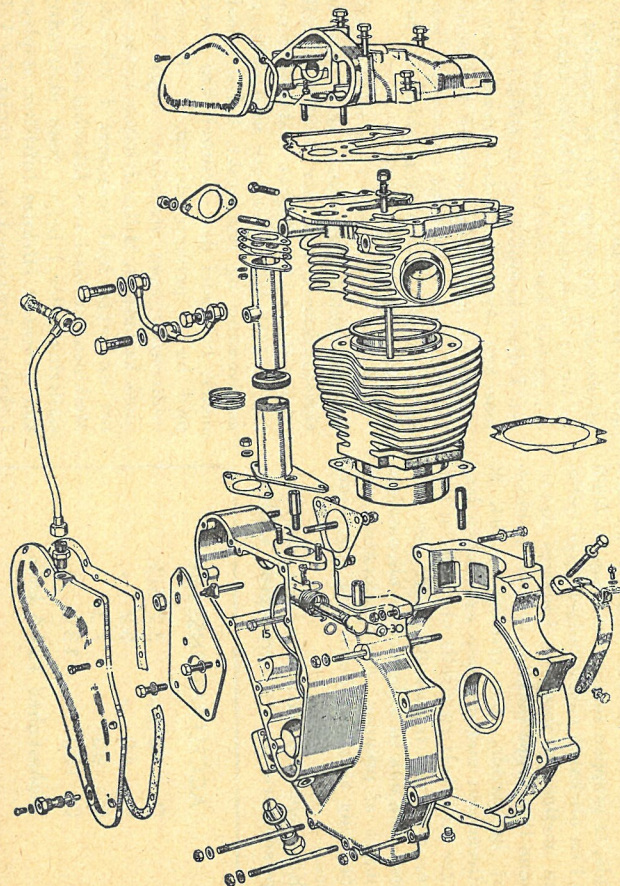
cippet i konstruktionen og den meget rigelige sikkerhedsmargin i beregningen af lejer og øvrige maskinelementers dimensioner. Som det har været tilfældet i de sidste 20 år, er både model MAC og MSS udformet som high camshaft maskiner, hvilket vil sige, at knastakslen er hævet et stykke over krumtapakslen ved hjælp af et indskudt mellemhjul for derved at gøre stødstængerens frem- og tilbagegående masse så ringe som mulig. Overgangen til ren kvadrat motor i model MSS har medført en for en engelsk motorcykle af denne størrelse usædvanlig lav stempelhastighed, der andrager 6,85 meter pr. sekund ved en kørehastighed på 60 km/t, og ved det maksimale omdrejningstal, der er 5000 omdr/min, er stempelhastigheden knapt 14,3 meter pr. sekund. Ved dette omdrejningstal udvikler motoren 23 hk, hvilket er i underkanten af de kendte værdier for en 500 ccm maskine af i dag, men man har tydeligt nok ræsonneret sådan på fabrikken, at 23 hk er fuldt tilstrækkeligt til hastigheder omkring 130 km/t, og til gengæld belaster man motoren så lavt, at en lang levetid kan påregnes. Med de dimensioner, der er på alle dele i motoren, kan man roligt gå ud fra, at dette ræsonnement holder stik, og som det netop er omtalt her i bladet, er MSS motoren nu brugt som grundlag for de nye sportsmodeller *Viper* og *Venom* på henholdsvis 350 og 500 ccm, og det er tillige denne motorkonstruktion, der bruges i scramble-maskinen og i den forfærdeligt udseende amerikanske specialmodel *Endurance*. I *Venom* modellen er kompressionsforholdet sat op til 8:1 og i scramble modellen 8,75:1, medens model MSS holder sig beskedent til 6,75:1. Dette viser, hvilke tuningsmuligheder der er i denne letmetalmotor, og hvis man lader den forblive i standardudførelsen, har man en yderst overdimensioneret motor (det er som bekendt det, som Folkevognen lever højt på).

Som allerede omtalt i ovenstående, er Velocette MSS en udpræget letmetal motor, bestående af et ortodokst krumtaphus, deleligt efter en lodret midtlinie, med taktakselhuset støbt sammen med den højre halvdel. Cylinderblokken er ligeledes støbt i en letmetallegering med en indpresset støbejernsforing, der foroven går et lille stykke ovenud af cylinderblokken således, at der i forhold til topstykket dannes en trin-flange, og forneden går foringen som en

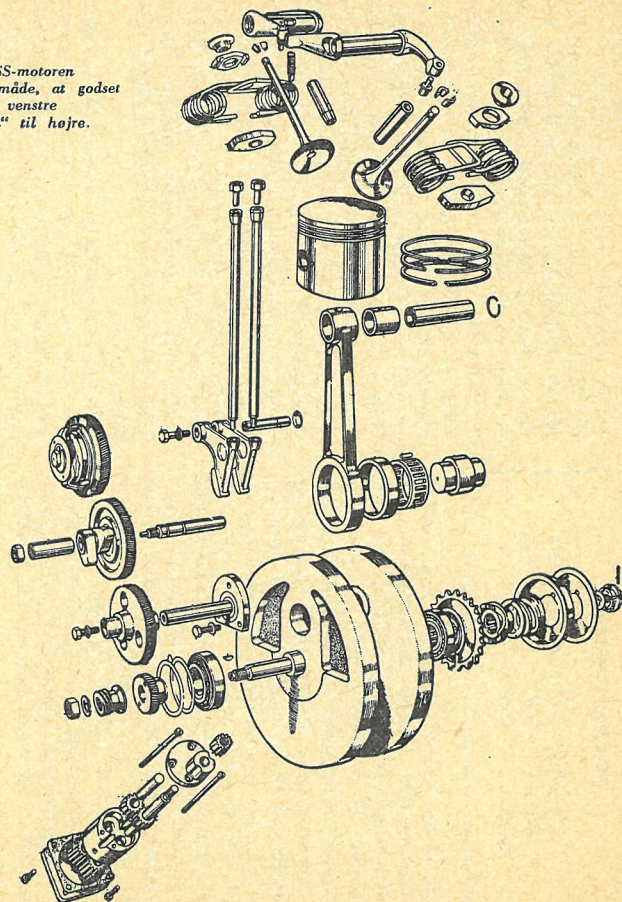
bøsning ned i krumtaphuset, da dette besørger kølingen af cylinderens nederste del. Topstykket er ligeledes fremstillet af letmetal, naturligvis med ventilsæder i slidstærkt materiale, og den underste del af vippearmshuset er på normal måde støbt sammen med topstykket. På de nye modeller er vippearmshusets dæksel støbt ud i ét stykke med en enkelt inspektionslem på siden. Cylinderen er boltet til krumtaphuset ved hjælp af fire gennemgående stagbolte, der tillige monterer topstykket til cylinderen. Under cylinderen er en pakning obligatorisk, men man kan tillige anbringe forskellige kompressionsplader således, at man er i stand til at hæve og sænke kompressionsforholdet, alt efter hvor mange plader, der fjernes eller lægges under cylinderen. En pakningsring tætnet mellem cylinder og topstykke.

Krumtapakslen består af de to akselhalvdele samt de to svinghjul, der samtidigt tjener som kontravægte, og krumtapsølen, der er presset i svinghjulene. Krumtapakslen er lejret i to svære rullelejer og krumtapsølen tjener som inderste lejebane for et enkelttradede rulleleje med ruller anbragt i bur. Den udvendige lejebane til plejlstangslejet er indpresset i plejlstangen, der på grund af den moderate slaglængde er kort og tyk. I plejlstangsojet er indpresset en bronzebøsning, i hvilken stempelpinden er anbragt. Stemplet er monteret med to kompressionsringe og en olieskrabering. I takt-siden bærer krumtapakslen et lille tandhjul med skråtskærne tænder, og dette driver et løstløbende mellehjul, som igen trækker knastakslen. Knastakselhjulet trækker endvidere magnetakselhjulet, i hvilket den automatiske tændingsregulering er indbygget.

Over et sæt kraftige knastfølgere aktiveres de korte stødstænger, der foroven bærer stødstangsskålene, som er aksialt forskydelige i forhold til stødstangen. På vippear-mene sidder nogle justerbare tappe, der passer ned i stødstangsskålene, og justeringen af ventilerne giver således ganske vist sig selv, men man skal søge spillerummet mellem stødstængerne og stødstangsskålene som vist på illustrationen. Et snekkehjul uden på krumtapakslens takthjul driver en dobbeltvirkende tandhjulpumpe, og i krumtapakslens venstre side finder vi det drivende kædehjul, der er koblet til krumtapakslen gennem en fjederbelastet støddæmper. Denne skruefjeder holdes i forspænd-



Velocette MSS-motoren
delt ud på den måde, at godset
er vist til venstre
og „mekaniken“ til højre.



BENZINFORBRUG

60 km/t	3 75 l pr. 100 km
80 " "	3,9 " " "
100 " "	4,9 " " "

ding af den delelige remskive, som trækker dynamodrevet. Mange motorcyklister har haft hånlige bemærkninger tilovers for dette remtræk til dynamoen, men det har altid fungeret tilfredsstillende og tilmed lydløst, så denne detalje behøver ikke at give anledning til betænkeligheder. I vippearms-huset finder vi naturligvis vippearmene, der aktiveres af stødstængerne i den ene side for i den anden side at aktivere ventilerne. Ventilerne lukkes af hårnålefjedre, og i forbifarten skal det lige bemærkes, at der ikke er krave på ventilstyrene, af hvilken grund de ved udskiftning skal monteres med varsomhed og i henhold til de opgivne mål. Vippearmenes trædeflade mod ventilstammen er udformet som en lille, udskiftelig tap.

Som antydning ved beskrivelsen af oliepumpe er smøresystemet af tørsumptypen, og i olietanken er indskudt et fuldt gennemstrømningsfilter, gennem hvilket hele oliemængden skal passere. I krumtaphuset er der en filterprop, der fungerer på den måde, at proppen som en rund tap er skudt op i en oliekanal med et meget ringe spille- rum mellem proppen og kanalens vægge. Denne filterprops funktion er ikke umiddelbart indlysende, men systemet er det, at spillerummet mellem prop og oliekanalens vægge vil tillade en rigelig oliestrøm at passere, men alle fremmedlegemer, der ville være store nok til at beskadige oliepumpen, standses af proppen, der regelmæssigt må udtages og afvaskes, inden den atter monteres.

Krumtapakslen driver gennem den indkapslede forkæde den særprægede kobling,

ACCELERATIONSEVNE

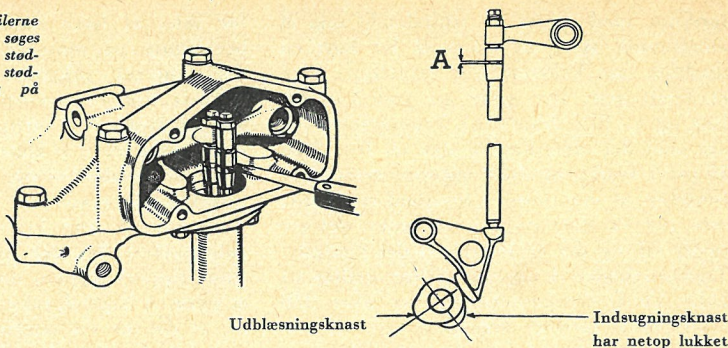
0 — 40 km/t	3.2 Sek.
0 — 60 " "	5.2 " "
0 — 80 " "	7.3 " "
0 — 100 " "	13.0 " "
Tophastighed	134.6 km/t

der allerede har været omhyggeligt beskrevet i forbindelse med prøvekørslen af model MAC, og som er indgående omtalt i *Motorcyklehåndbogen*. Det skal derfor kun nævnes her, at justeringen finder sted ved at skrue en fjederholder frem eller tilbage, hvilket giver større eller mindre forspænding af koblingsfjedrene. I udløsermekanismen er indskudt et regulært udløserleje, og det er en hovedregel, at koblingskablet altid skal være monteret fast til gearkassen, medens kabeljustering skal finde sted på den dertil indrettede indstillingsskrue ved koblingsgrebet. Koblingen er monteret på fire-trins gearkassens hovedaksel, skønt der næppe kan tales om hoved- og forlagsaksel i denne gearkasse, eftersom de to skifte-gaffler bringer hjul i og ud af indgreb på begge aksler. De to skiftegaffler aktiveres af en kulisseske, der er i direkte indgreb med skifteakslen.

Stellet er ligesom på model MAC udformet som en slaglod, lukket rørramme med et enkelt kraftigt rør fra kronhovedet, under tanken til det lodrette sadelrør og et kraftigt rør fra kronhovedet ned til motorens forside. Dette forreste stielrør er forbundet til sadelrøret med to parallelle rørstykker, der fortsætter i en opadbøjende bevægelse til den øverste del af sadelrøret, hvor de ved en mufte er slaglodet til det øverste stielrør. Disse rørbøjninger danner således den væsentlige del af bagstellet, og de bærer de konsoller til hvilke baghjulets svinggaffel har fjeder-elementerne monteret. I disse konsoller er en slids, i hvilken man kan skyde fjeder-elementerne frem og tilbage til større eller mindre forspænding således, at man kan opnå en ensartet fjeder-karakteristik, hvadenten maskinen er belastet af en eller to personer.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, og til brug for sidevognskørsel kan der leveres specielle, stivere fjedre. Af udstyret skal iøvrigt nævnes en $7\frac{1}{2}$ " Miller forlygte med indbygget ampèremeter og lyskontakt, belyst speedometer, twinsadel der eventuelt kan leveres med hævet passagerafdeling, 7" bremses, midterstativ samt støtteben, Amal Monoblock karburator, Miller dynamo, Lucas magnet og begge hjul monteret i stikaksler. Maskinen leveres i sort lakering med guld-staffering eller i beige. Som ekstraudstyr kan leveres et effektivt luftfilter, stoplygte, forkromet benzintank og — typisk for Velo-

Ved indstilling af ventilerne skal spillerummet (A) søges mellem stødstængerne og stødstangsskålene. Se iøvrigt stødstangsskålernes udformning på illustrationen side 53.



cette, der aldrig glemmer mekanikken — natriumkølede udblæsningsventiler.

Køreegenskaberne

På forhånd vidste vi, hvordan maskinen ville opføre sig på vejen, eftersom køreegenskaberne stort set må være de samme som på model MAC; men vi var ærlig talt ret spændt på den nye motor, fordi førkrigsårenes model MSS så langt fra kunne måle sig med 350 ccm motoren. Det skal være sagt med det samme, at model MSS er en aldeles pragtfuld maskine at køre, støt og sikker på landevejen, overlegen i svingene og upåvirket af dårlig vejbanes ofte grove ujævnheder. Dertil kommer, at den nye motor er kolossal smidig og vibra-

tionsfri i hele omdrejningsområdet, og at der er kraftoverskud, fortæller accelerationsresultaterne. Fra en stående start til 80 km/t kommer man alene ved hjælp af de tre første gear op på 7,3 sekunder, og vore læsere vil vide, at vi for en personvogn regner det for fint, når man fra en stående start kan komme op på 80 km/t i løbet af 20 sekunder. Det mest imponerende er imidlertid, at motoren ikke efter de 80 km/t begynder at tabe pusten således, at stopuret bare går og går, inden man kommer op på de 100 km/t, for denne hastighed klarer model MSS fra en stående start på 13 sekunder — der tales her — som altid — om reel hastighed og ikke speedometerhastighed. Desværre var den maskine, vi prøvekørte,

SPECIFIKATIONER

Fabrikant: Veloce Ltd., Hall Green, Birmingham 28.

Importør: Excelsior Henderson Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, Kbh. F.

Motor: En-cylindret, fire-takt. Boring 86 mm. Slaglængde: 86 mm. Slagvolumen: 499 ccm. Topventilet. Kompressionsforhold: 6,75:1. Maksimal motoreffekt: 23 hk ved 5000 omdr/min. Smøresystem: Tørump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,85 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $0,5 \times 0,305''$ (68 led). Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,4:1 2. gear 8,57:1, 3. gear 6,52:1, 4. gear 4,87:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $0,625 \times 0,38''$ (101 led). Dækstørrelse: 3,25 - 19.

Stelkonstruktion: Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel. Baghjul: Svinggaffel.

Benzintank rummer 13,6 liter, heraf ca. 2 liter på reserve.

Olietank rummer 2,27 liter.

Bremser: 7" i diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Miller. Ampèretimer på akkumulator: 14. Dynamo: 36 watt. Tænding: Lucas magnet. Tændrør: KLG F 70—80. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Twinsadel, pumpe, værktøj, speedometer.

Dimensioner: Akselafstand: 1365 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm. Styrets bredde: 700 mm (standard). Egenvægt: 170 kg.

Pris: Kr. 3.970,— excl. omsætning, kr. 5.258,— incl. omsætning. På dollar kr. 7.478,—.

forsynet med noget så utiltalende som et amerikansk styr, og netop så let kørt en maskine som Velocette bør naturligvis have et smalt styr, der giver en god kørestilling og et lille frontareal. Frontarealet bliver med det amerikanske styr sat fra 10 til 15 pct. i vejret, og disse uskønne rørstykker bevirker, at man kører i konstant modvind; men der er altså nogen, der synes, det ser smart ud, og det er jo sikkert det vigtigste. Tophastigheden i oprejst stilling målt til 134,6 km/t (speedometervisning over 150 km/t), men med et ordentligt styr vil maskinen naturligvis kunne køre hurtigere.

Man mærker med det samme, at der er en sjælden fin harmoni mellem motor og stel i Velocette MSS, og maskinen opfører sig så entydigt korrekt i alle situationer, at man ikke på et enkelt punkt kan sætte sin finger på køreegenskaberne. Det eneste, vi har at udsætte, er en noget for voldsom udblæsningsstøj under hård acceleration og hurtig kørsel og det sædvanlige primitive, hurtige engelske gashåndtag, der i virkeligheden kun er en rulle, om hvilken gaskablet rulles op. Dette gashåndtag virker i hvert tilfælde på sin første del alt for hurtigt til bykørsel for man skal være meget sikker på hånden

for ikke at have enten acceleration eller bremsning på motoren, og kørslen bliver derfor meget rykkende, indtil man har fået de helt fine fornemmelser frem i hånden. Ved aktivering af forhjulsbremsen kommer man meget let til at åbne en smule for gassen med det resultat — nå, ja, det kan De selvfølgelig selv regne ud. I maskinens opbygning kan vi kun kritisere svømmerhusets anbringelse, der gør det lidt vanskeligt at finde tipperknappen, men det må vel siges at være en bagatel, ikke mindst i betragtning af, at det er en engelsk cykle, på hvilke man i reglen ikke kan få plads til fødderne på fodhvilerne. På Velocette er man tilsyneladende gået den for en engelsk fabrik så usædvanlige vej først at finde en bekvem kørestilling til rytteren, og derefter har man bygget maskinen til ham i stedet for den normale engelske fremgangsmåde at bygge en maskine, som køreren værsgod har at indrette sig efter. Resultaterne bliver derfor ofte, at kun folk, der har træben på det højre ben, kan få plads til det på en fodhviler.

På Velocette er som sagt alt i orden, og man befinder sig voldsomt godt tilpas fra det første øjeblik, man sidder i sadlen. Koblingen virker blødt, men sikkert ved ringe aktiveringstryk, og gearkassen er som næsten alle andre engelske gearkasser blød og sikker i funktionerne i modsætning til den ofte noget primitive germanske tandhjulsekserits. Model MSS er lige voldsom nok at køre med i tæt trafik, og man har bogstaveligt talt ikke chance for at komme i fjerde gear; men så snart man kommer på landevejen, opdager man, hvad denne maskine dur til. Præcist og sikkert går maskinen nøjagtigt, hvor man vil have den gennem sving og kurver, ganske uanset om der er selv ret voldsomme ujævnheder på vejbanen, og med det store kraftoverskud at øse af har man en stor ekstra sikkerhed ved overhalinger. Hvis man iøvrigt er lidt mekanisk interesseret, har man hele tiden en herlig følelse af at køre med et ædelt stykke mekanik, der ganske vist ikke protesterer mod at lade sig misbruge, men som man på den anden side har en fornemmelse af at kunne få stadig mere ud af, blot man kører maskinen med forståelse. Den har dette udefinerligt tillidsindgydende over sig, og på sin egen uskyldige måde kommer den til at sætte en standard for, hvad man kan forlange af en god motorcykle i 1956.

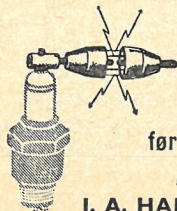


„MOBIL“

Gnist-forstærker

Nødvendig for alle 2-Takts
Scooters, Motorcykler og
Knallerter

- „MOBIL“ giver Lyn-start og sikker Tænding
- „MOBIL“ forhindrer Koks- og Soddannelser på Tændrør og i Forbrændingskamret
- „MOBIL“ virker som Tændingskontrol
- „MOBIL“ har lang Levetid, der-er kun Anskaffelse een Gang

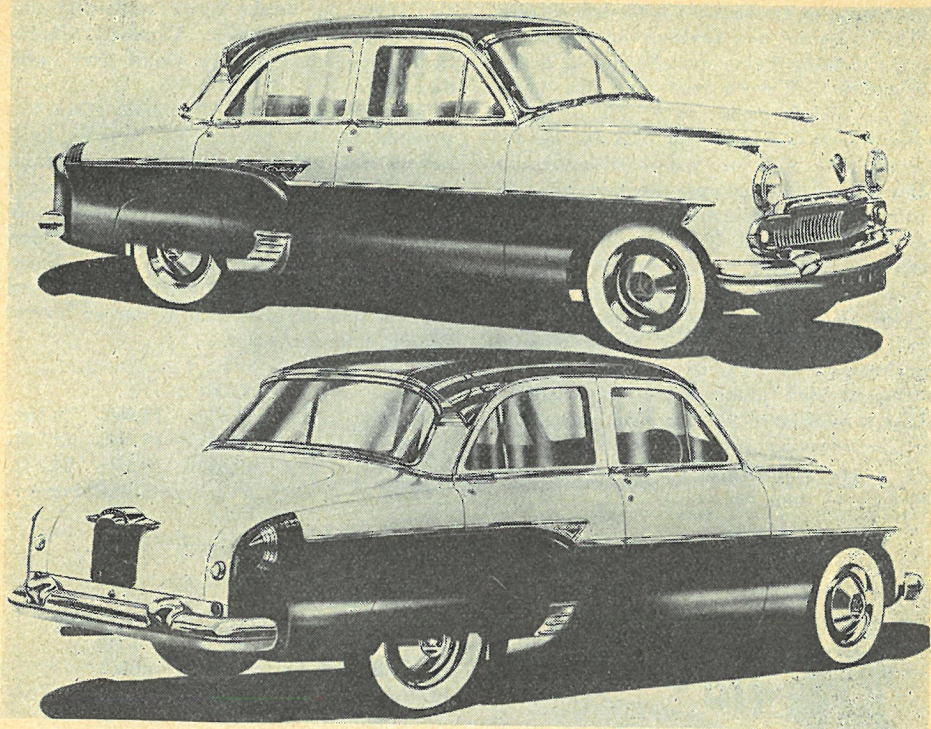


Pris: Kr. 10.-

Faas hos alle
førende Forhandlere!

Enimportør:

J. A. HANSEN - HOLBÆK



Der er ganske elegante linier over den luksuspregede Cresta.

Vauxhall med højkomprimerende motorer

Vauxhall Motors er den eneste engelske bilfabrik, der bygger 3 modeller med nøjagtig samme karosseristørrelse men forskelligt udstyr og forskellig motorkraft. — Der er plads til 5—6 personer i Vauxhall, hvad enten man køber den dyreste eller den billigste model.

I disse dage vil man hos de danske General Motors forhandlere få præsenteret nye udgaver af de 3 Vauxhall modeller, den 4-cyl. Wyvern, den 6-cyl. Velox og den luksusudstyrede, 6-cyl. Cresta.

Det er navnlig Cresta modellen, der med sine livlige farver og kromlisterne, der for både at pynte og beskytte er forlænget hen over hele karosserisiden, i udseende adskiller sig fra forgængeren. Fælles for alle de 3 nye modeller er det lavere forparti, det 12 pct. større vindspejl med de meget smalle sprosser, der næsten eliminerer »blinde vinkler«, og den 61 pct. større bagrude, der er i fuld panoramastørrelse.

I det store hele har det kraftige, helsvejste stålkarosseri bevaret sine mål — dog er vognen, målt til tagets højeste punkt, 30 mm lavere. Af forbedrede indvendige mål kan nævnes, at forsædet og bagsædet er henholdsvis 14 og 25 mm bredere. I forskellige henseender er karosseriets indvendige udstyr bedre og smukkere, og selvom siderudernes glidesystem var populært hos mange, har man forladt dette, — ruderne betjenes nu med drejemekanisme. Dørlåsene og ventilationsruderne er, såvidt det er muligt, sikrede mod indbrud, og det er betryggende, at de bageste døre kan sikres, så de ikke kan åbnes af børn. Man har nu på alle 3 modeller erstattet afviservingerne med blinklys.

Varmeapparat, ventilation og defroster er gjort mere effektive, og thermo-sikringen i lyssystemet, der allerede har været i brug i Vauxhall i nogen tid og som forhindrer, at forlygterne kan slukke ved kortslutning, har vist sig at være en udmærket sikkerhedsfor-

anstaltning og fortsætter i forbedret udgave.

De 2 motorer, den 6-cylindrede, der benyttes i Cresta og Velox modellerne, og den 4-cylindrede i Wyvern modellen, har begge fået en effektførøgelse på 2,5 hk, så den 6-cylindrede motor yder nu 67,5 hk og den 4-cylindrede 47,7 hk ved 4000 omdr/min. Man har øget hestekræfterne ved bl. a. at sætte kompressionsforholdet i begge motorer op fra 6,5:1 til 7,3:1 samtidig med, at man har foretaget en del ændringer i motorkonstruktionen.

Den øverste kompressionsring er hårdforkromet, og stemplerne er af aluminiumslegering og tinpletterede.

Det vil blive påskønnet, at Vauxhall har slækket yderligere på sine krav om hastighedsbegrænsning under tilkørsel af fabriksnye vogne. Naturligvis vil det aldrig være heldigt, at man sætter sig ind i en helt

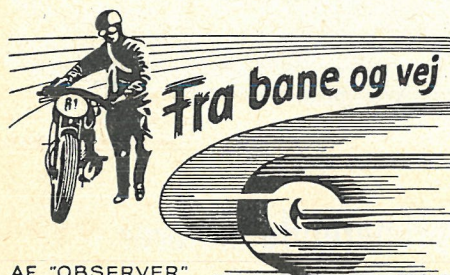
ny vogn og straks kører tophastigheder over længere distancer. Vauxhall tillader hurtigkørsel med de nye vogne over korte distancer.

Som bekendt følger Vauxhall i sin bilproduktion den progressive metode, hvilket vil sige, at man indfører nykonstruktioner og tekniske forbedringer i bilerne i den løbende produktion i stedet for at vente til der foretages modelskifter; — af den grund vil en del af nyhederne i de 3 Vauxhall modeller, der nu introduceres, også være at finde i eksemplarer, der er leveret før disse nye udgaver.

Priser:

Wyvern-4		10.570,-	14.960,-	20.160,-
Velox-6		11.845,-	17.000,-	22.770,-
Cresta-6		12.630,-	18.250,-	24.420,-

Priserne er excl. leveringsomkostninger.



INTERNATIONAL LØBSKALENDER FOR MOTORCYKLER

Januar:

14./28. Motorcykleudstilling i Brüssel.

Marts:

8./18. Motorcykleudstilling i Genève.
25. Moto-cross St. Anthonis, Holland.
30. Brands Hatch, landevejsløb, England.

April:

2. Crystal Palace, landevejsløb.
2. Moto-cross ved Boekel, Holland.
4. Eilenriede-Rennen, Hannover.
7./15. Motorcykleudstilling i Göteborg.
15. Dieburg Dreiecksrennen, Darmstadt.
22. Eilenriede-Rennen, Hannover.
29. Saar Grand Prix.
29. Østrigs Grand Prix.
30./5. maj. Scottish Six Days Trial.

Maj:

5./6. Spaniens Grand Prix, Barcelona.
6. Schweiz Moto-cross Grand Prix.
10. Djurgårds-Loppet, Helsingfors.
10. Internationalt Moto-cross, Brühl, Tyskland.
13. Hollands Moto-cross Grand Prix, Schijndel.
13. Circuit de Floreffe, Namur, Belgien.
20. Circuit des Frontiers, Chimay, Belgien.
20. Frankrigs Moto-cross Grand Prix.
27. Frankrigs Grand Prix, Rheims.
27. Saxtorpfräsen, scramble, Saxtorp, Sverige.
27. Circuit van Zandvoort, Holland.

Juni:

4. Isle of Man, junior T.T.
6. Isle of Man, letvægt og sidevogn T.T.
8. Isle of Man, senior T.T.
14. Isle of Man, Clubman's Races.
16. Experts Grand National, England.
30. Hollands Grand Prix, Assen.

Juli:

8. Englands Moto-cross Grand Prix.
8. Belgiens Grand Prix, Francorchamps.
14./15. Sveriges Grand Prix, Hedemora.
22. Tysklands Grand Prix, Solitude.

August:

5. Norisring-Rennen, Nürnberg.
9. og 11. Ulster Grand Prix, Dundrod.

- 18./19. *Schweiz Grand Prix.*
- 21. Sveriges Moto-cross Grand Prix, Saxtorp.
- 26. Eifelrennen, Nürburgring.
- 26. *Tjekkoslavakiets Grand Prix.*
- 26. Moto-cross des Nations, Belgien.

September:

- 1./2. Rendez-vous des scooters de Monaco, scooter-rally.
- 4. Junior Manx Grand Prix.
- 6. Senior Manx Grand Prix.
- 9. *Gran Premio delle Nazioni*, Monza, Italien.
- 17./22. International Six Days Trial, Tyskland.
- 23. Skåneloppet, Kristianstad.
- 23. Tiroler Alpenfahrt, Østrig.
- 4./14. Motorcykleudstilling i Paris.

Oktober:

- 21./28. Motorcykleudstilling i Frankfurt.

November:

- 10./17. Motorcykleudstilling i Earls Court.
- 24. British Experts Trial.

December:

- 1./10. Motorcykleudstilling i Milano.



Ved årsskiftet henfalder man let til dybsindige betragtninger over den svundne og gættier over den kommende sæson. Der er sådan set heller ikke anledning til stort andet, for den aktive sport ligger stille, mens der hersker febril travlhed i værksteder og kontorer for at gøre materiellet klart til det nye år og skrive kontrakter med de forskellige køre, depotchefer, førstemekanikere o. s. v.

1955, der lovede så strålende, vil gå over i historien som en »sort« sæson. Le Mans-katastrofen, Ascari's død, T.T.-tragedien og flere andre ulykker kastede en skygge over sporten. På mange måder gjorde 1955 det uhyggeligt klart, at bilsporten står ved en korsvej. Dette gælder knapt så meget Grand

Prix løbene og de andre løb med rene racer-vogne, men sportsvognsløbene må en tur i støbeskeen, så de forhåbentligt kan genopstå i en fornyet og mere hensigtsmæssig skikkelse.

Reglementer.

Den internationale Sportskommittés underudvalg vedtog på det nylige møde i Paris følgende: F1 (2.500 ccm uden, 750 ccm med kompressor) bevares uændret for 1958 og 1959, d. v. s. en forlængelse på to år; som ny F2 indføres en motorstørrelse på 1.500 ccm uden kompressor (gældende for 1957, 1958 og 1959) — det rummer muligheder, men en god 1.500 racer er nu hverken billig eller nem at bygge; F3 (500 ccm uden kompressor) forlænges uændret til også at gælde i 1958 og 1959; en formel for turbinevogne skal udarbejdes for 1958 og 1959; sportsvognsreglementets reviderede bestemmelser vedtoges, og de skulle gøre vognene noget mere hverdagsagtige med en dør i hver side, bredere sæder, mere regulære vindspejl etc. Motorstørrelsen begrænses til 3.000 ccm for prototyper, men alt i alt er de reviderede regler ikke så virkningsfulde som det nye le Mans reglement. Hvis FIA's sportskommitté godkender underudvalgets forslag, må le Mans-reglementet bringes i overensstemmelse hermed, ellers kan løbet ikke tælle til sportsvognsmesterskabet.

Næste underudvalgsmøde er netop afholdt, når dette nummer af SMJ udkommer, og de endelige beslutninger — dels om ovennævnte forslag, dels om de udestående spørgsmål om brændstoftyper — træffes ved sportskommittéens møde i Monte Carlo den 24. januar.

U. S. A.

Billøbene i forbindelse med den internationale sportsuge på Bahamas-øerne er der vist ingen grund til at gå nærmere ind på. Det var fornøjelige foranstaltninger til benefice for ferierende rigmænd og uden tek-

MOLYKOTE A

RING ELLER SKRIV EFTER ALLE OPLYSNINGER

A/S JUNGFAK & MULVAD Vesterbrogade 6 D. BYen 7314

nisk betydning, omend af en vis reklame-mæssig værdi.

Mere interessant er det, at den mange-årige rekord for *Pikes Peak* langt om længe er blevet slået ganske eftertrykkeligt efter at have holdt siden 1934. Denne berømte bjergvej i Colorado (20,2 km lang, stigning 1.435 meter) har med sine 170 sving længe været brugt både til konkurrencer og demonstrationskørsler. Den hidtidige rekord tilhørte *B. Hammond*, som for 21 år siden kørte en *Ford V-8* op på 19 min. 25,7 sek. Talrige forsøg på at forbedre denne præstation er mislykkedes, men for kort tid siden bragte en af General Motors mere sportive ingeniører *Zora Arkus-Duntov* (som har kørt for Porsche i europæiske løb med fine resultater) en 1956 *Chevrolet V-8* til det berømte bjerg for at gøre et forsøg. Vognen var grundigt kamoufleret, da den endnu ikke var præsenteret officielt, men G.M. kunne dårligt ønske sig nogen mere vellykket debut, for *Arkus-Duntov* satte en ny og højt imponerende rekord med 17. min. 24,5 sek., d. v. s. 69,48 km/t — det er meget hurtigt under de givne forhold. *Bob Finney* satte i år ny rekord i racerklassen ved at køre på 14.27,2.

Frankrig.

Om den ny *Bugatti* væddeløbsvogn (type 251), som jeg bragte et billede af i sidste nummer, kan der nu gives følgende kortfattede oplysninger: rørchassis, stiv foraksel (en slags de *Dion*-konstruktion), de *Dion* bagaksel, meget lange skruefjedre omkring teleskopstøddæmpere for og bag, fire sidetanke, olietank, olie- og vandkølere foran, motor bag førersædet. Motoren (76

× 68,5 mm) er ottecylindret med to overliggende knastaksler. Den består af to firecylindrede blokke på hver sin side (i forlængelse af hinanden), af et centralt drev til knastakslerne, hjælpeaggregaterne og transmissionen, som er bygget sammen med motoren. Det mest usædvanlige er, at maskinen står på tværs bag førersædet, d. v. s. krumtappen vinkelret på vognens længdeakse, men parallelt med bagakslen. Koblingen med flere tørplader er monteret i eet med motoren og den femtrinsgearkasse, der har spærringssynkronisering — noget, der ville få salig *Ettore Bugatti* til at rotere med et voldsomt højt omdrejningstal i sin grav. I hans tid kunne kørerne skifte gear — ellers Gud nåde og trøste dem.

»*Tulio Colombo's* konstruktion er både overraskende og forfriskende, og alle gode ønsker følger dette interessante projekt, som måske kan være med til at bringe dette sagnomspundne og hæderkronede mærke tilbage i første række igen.

Det vides endnu ikke, hvem der skal køre den ny *Bugatti*. *Jean Behra's* navn har været nævnt, men han er engageret andetsteds. I stedet tales om *Trintignant*. Der har iøvrigt været flere rygter i omløb om en sammenslutning mellem *Bugatti* og *Gordini*, men de dementeres energisk fra begge sider.

Hvem kører hvad?

Ferrari: Fangio, Hawthorn? (kun G. P. løb), Castellotti, Musso og Gendebien samt nu og da *Peter Collins* og *Trintignant*.

Maserati: Moss, Behra.

Vanwall: Schell.

BRM: ?

Connaught: Brooks og ?

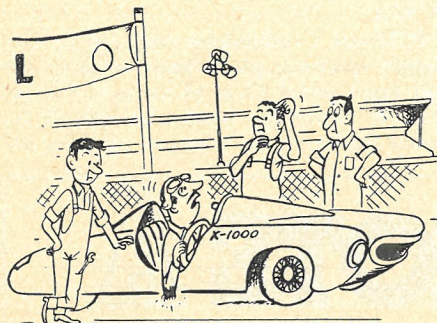
Gordini: ?

Kort sagt »slagordenen« er endnu højst usikker, men derimod synes det temmelig givet, at 1956 vil byde på langt mere åbne løb end sidste sæson. Det skyldes selvfølgelig, at *Mercedes-Benz* vognene ikke deltager.

P. S.

Min velinformerede italienske spion C. H. Ianti telegraferer, at *Fangio* omgås med planer om at starte i *Indianapolis 500 miles* løbet, det eneste store løb for racervogne, han endnu ikke har vundet. I så fald skulle det være med et *Kurtis-Kraft* chassis og en *Ferrari*-motor.

Observer.



Der er noget, der lugter brændt i alle højresvingene.

GOD - BEDRE - BEDST

Hvem er verdens bedste bilkører, og hvordan ser ranglisten ud i dag?

AF R. A. VIOLI

Et af de udtømmelige samtaleemner blandt bilsportsinteresserede er det evige spørgsmål: Hvem er den bedste kører? Mangen hed diskussion har raset på tilskuerpladserne ved de store løb, talrige hid-sige ord er blevet vekslet, når de respektive favoritters fortrin blev sammenlignet, og i almindelighed er baggrunden for de så energisk udtrykte meninger af rent personlig art. Nogle kørere virker mere tiltalende end andre, men det er faktisk ganske usagligt at drage sammenligninger på grundlag af kørernes personlige charme. Bevares, den tæller meget, men andre ting tæller også — og oftest mere.

Prøver man på den anden side at opstille en saglig rangliste, viser det sig hurtigt at være forbistret svært for ikke at sige umuligt.

Til det klassiske, lidt naive spørgsmål: »Hvem er verdens bedste bilkører,« plejer jeg at bruge min fortræffelige engelske kollega, *Dennis Jenkinson's* standardsvar: »Antageligt har en ukendt varebilchauffør i Patagonien netop den kombination af reaktionshastighed og dømmekraft, der sætter ham i stand til at køre bedre end alle andre — hvis han fik chancen.«

»Jenks« indlagde sig uvisnelig hæder ved at være navigatør for *Stirling Moss*, da denne vandt *Mille Miglia* i år. Han ydede et meget væsentligt bidrag til sejren ved sine præcise direktiver hele den 1.597 km lange distance, og han véd — i modsætning til mange motorskribenter — virkelig noget om billøb.

Fornylig traf jeg ham, og i samtalens løb lod han en bemærkning falde om det retfærdige i, at *Juan Manuel Fangio* atter var blevet kåret til verdensmester med Moss på andenpladsen. »Men,« grinede han i sit prægtige, røde fuldskæg, »hvorlænge holder så den rangfølge?« Jenks begrundede sin opfattelse af Fangio's større færdighed med sæsonens resultater, idet han dog ikke overså, at *Mercedes-Benz*-holdet kører under en jerndisciplin, og at ordrerne i reglen går ud på at lade Fangio føre og vinde. Trods denne

fastlagte rækkefølge er der nu ikke megen tvivl om, at Fangio er hurtigere end Moss, og det sædvanlige nummer med Moss i hælene på Fangio over målstregen er i høj grad »teater«.

I *Monaco Grand Prix* var der f. eks. den forskel mellem de to kørere, at Fangio ikke lattede foden fra speederen, når han gik ind i tunnelen, selvom man ikke kan se udkørslen før et stykke inde i mørket. Moss lidede derimod en ubetydelighed på pedalen.

På samme bane, i hårnålesvinget ved gasværket var Fangio bestandig 0,4 sekunder hurtigere end Moss over en udmålt distance ind i og ud af dette sving. I det belgiske *Grand Prix* havde Jenks også haft stopuret på de to kørere, og gennem det lange, hurtige *Stavelot*-sving (ca. 160 km/t), var Fangio uvægerligt et halvt sekund hurtigere end Moss.

Det er disse halve sekunder eller endnu mindre brøkdeler, der giver forskellen mellem en elitekører og andre fremragende kørere. Desuden har Fangio større løbserfaring end Moss og kender sagtens banerne og sine konkurrenter bedre (psykologi er meget vigtig i et *Grand Prix* løb), men Moss må bestemt ikke undervurderes.

Han er yngre, og den manglende erfaring erstattes til dels af en måske noget større udholdenhed. Ganske vist var den spinkelt byggede, lille Moss aldeles udmattet efter *Mille Miglia*, men hvem ville ikke være det efter 10 timer ved rattet på italienske landeveje med 157 km/t? Jeg tænker mere på den træthed, der uundgåeligt melder sig efter et par hundrede kilometer i et G. P.-løb. Det ser ud, som om Moss er netop den lille smule mindre træet efter denne distance end den ældre Fangio (de er henholdsvis 26 og 45 år), og træthed skærper ikke just evnen til at foretage sig noget så krævende som at køre en moderne FI-vogn.

Med større øvelse og yderligere erfaringer vil Moss sikkert blive Fangio's jævnbyrdige, ja, måske overgå ham. Resultaterne i *Mille Miglia* og *Tourist Trophy* kunne tyde derpå, og navnlig er det værd at lægge mærke til,

at Moss har den helt afslappede, rolige stil, der kendetegner den virkelig gode kører.

Det er lidt af et spørgsmål, om der i øjeblikket er andre kørere af helt samme klasse som Fangio og Moss. Der er altid kun få på de øverste tinder, og da *Alberto Ascari* kom af dage, mistede automobilsporten ikke blot den utvivlsomt bedste kører, men tillige en af sine mest tiltalende udøvere. Ascari svarede — når han ikke kørte — kun dårligt til de populære forestillinger om en professionel racerkører. Alene i sit valg af tøj var han et særsyn. En stilfærdig, velsyet habit, et diskret slips og en hvid skjorte skilte straks »il campione del Mondo« fra de mindre fremragende køreres farveglade exhibitionisme med larmende slips og voldsomme klæder. Fangio har forresten den samme forkærlighed for lidt iøjnefaldende tøj.

Men vi kom fra de kørere, der aspirerer til mesterklassen. For at blive ved britiske: *Mike Hawthorn*. Han hører afgjort til verdenseliten, men hører han til den lille eksklusive mesterklasse?

Hawthorn har ikke haft nogen strålende Grand Prix sæson sidste år, hvilket kan skyldes mangel på egnet materiel. *Ferrari* har jo ikke rigtig kunnet hævde sig, og de britiske vogne slet ikke. Hans sportsvognsresultater er heller ikke 100 procent overbevisende, omend imponerende, så nogen tvivl er berettiget, når man søges klassificeret. Den høje, lyshårede Hawthorn har ikke samme publikumstække som Moss, hvilket er ret uforståeligt, da Moss bestemt ikke er umiddelbart indtagende.

På den anden side kan ingen, der så Hawthorn's timelange duel med Fangio i det franske Grand Prix 1953 være i tvivl om hans næsten ubændige kampglæde — og det er en meget vigtig egenskab for en kører. I dette løb havde Fangio en *Maserati* og Hawthorn en *Ferrari*. Gang på gang lå de to vogne side om side i flyvende fart på det lange, lige stræk mellem *Garègne* og *Thil-lis*. Begge kørere anspændte sig til det yderste, men havde alligevel tid til at udveksle et smil under den hidsige, nådeløse kamp. Kan hændes, at Hawthorns vogn var en anelse bedre, navnlig havde den mere effektive bremses, men forskellen var ikke større, end at ren og skær kørekunst talte. Kørekunst og nerver, for det er sin sag at være en ung, mindre anerkendt kører, der prøver kræfter med en mester. Hawthorn vi-

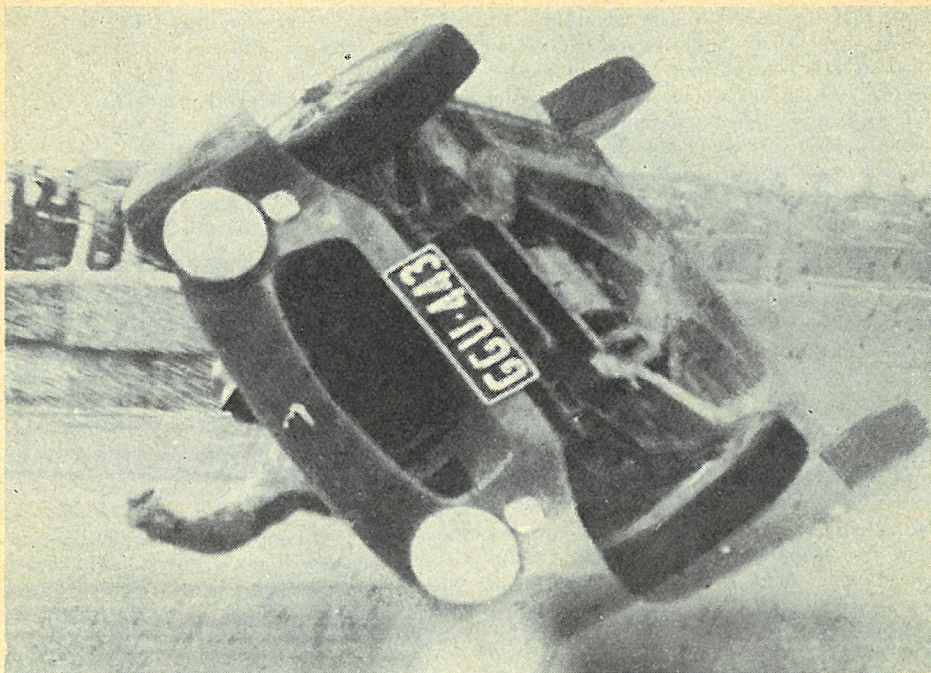
ste både nerver og kørefærdighed, der var en verdensmester værdig, da han vandt dette løb.

Også da han vandt det spanske G.P. i 1953 viste han sig fra sin bedste side, og i sådanne øjeblikke stod han i hvert fald på tærsklen til mesterklassen. Personlig modgang og mindre egnede vogne har sat ham noget tilbage i de sidste to sæsoner, og han virker knapt så rolig ved rattet som Fangio og Moss, men når han krummer sig forover i førersædet, kan man til gengæld være aldeles sikker på, at han kører til — og så er Hawthorn i den mesterklasse, han ville tilhøre, hvis hans præstationer var mere stadige.

Mens vi er ved kampglæden: er ikke *Froilan Gonzales*, Fangio's landsmand, en fremragende kører? Fra at være bilsportens »vilde tyr på Pampas-sleten«, manden, der ved ren og skær brutalitet enten tvang sin vogn til det utrolige eller ødelagde den, fik Gonzales på få sæsoner de bløde håndlag, der gør udslaget. Forrige år var han strålende i *le Mans*, rolig, koldblodig og lynhurtig, men desværre kom han senere til skade ved en ulykke i T.T.-løbet, og der blev sat en midlertidig stopper for hans videre karriere. Hvis han giver sig til at køre igen og ikke har sat noget af sin kørefærdighed til, er Gonzales en sikker aspirant til mestertitlen.

Frankrig har ikke i de senere år fostret nogen kører af verdensmesterformat, måske fordi de rette vogne manglede. *Robert Benoist*, som tyskerne myrdede i Buchenwald, *Jean Pierre Wimille*, som blev dræbt ved en ulykke i Sydamerika, da han søgte at undgå tilskuere, der var ude på banen, og *Louis Chiron*, som er blevet lovlig gammel til at præstere det helt store, lærte alle kunsten, da *Delage*, *Talbot* og navnlig *Bugatti* var bedre end andre biler. Nu om stunder søger alene *Gordini* at hævde de franske farver, men har ikke finanser nok til at realisere sine ideer eller til at holde på sine kørere. De bedste franske navne går i frivillig »landflygtighed«, *Jean Behra* hos *Maserati* og *Maurice Trintignant* hos *Ferrari*, men ingen af de to kørere kan klassificeres i samme gruppe som Fangio og Moss. De kan næppe heller regnes for Hawthorn's jævnbyrdige, når han er i humør vel at mærke. Dermed være dog ikke sagt, at de ikke hører til de bedste, blot ikke til de allerbedste.

Af andre fremragende franske kørere, der



Mange køre lider skibbrud på vej til de eftertragtede stjernehøjder, men Harry Firth slap som ved et mirakel uden større skrammer, da hans vogn gik rundt under et løb. Det fremgår af chassiset, at det er en Triumph TR 2.

ikke helt er i mesterklassen, må nævnes *Robert Manzon* og *André Simon*. Det er fristende også at medtage den med rette så populære veteran *Louis Rosier*, men det ville vist ikke være forsvarligt.

Italienerne er færre på ranglisten, end man skulle vente. Ingen har kunnet løfte arven efter *Ascari*, og eksverdensmesteren *Dr. Giuseppe Farina* er blevet så meget ældre, at han næppe er på den øverste top længere. Få køre i noget land har dog så overbevisende en stil som *Farina*, der kører med en olympisk ro og sikker elegance, som får det hele til at se legende let ud. Årene tæller dog, og han er næppe så hurtig som tidligere, medmindre en episode under løbet formår at vække hans fyrige temperament — og når *Farina* bliver gal i hovedet, kører han fabelagtigt, uden at miste et gran af sin elegante stil.

Luigi Villorresi føler også årene, og måske mere end nogen anden tabet af *Ascari*, som han lærte op. Denne charmerende kører er ikke så alderstegen, som hans hvide hår lader ane, men er dog udover sin første ungdom, og med tiden er han rykket i baggrunden til fordel for yngre kræfter. Nu er *Villorresi*

vist ved at høre op med at køre løb, men man kan aldrig vide.

Piero Taruffi hører også til veteranerne og er ældre i gårde end *Villorresi*. Han viser sig ikke ofte ved rattet i en G.P.-vogn, men ved de sjældne lejligheder, man får ham at se, gør han et meget overbevisende indtryk. Han er en af de bedste teknikere, der også kører løb (bl. a. er han en af *Gilera's* fineste ingeniører), og hans nylige andenplads med en Mercedes-Benz i det italienske Grand Prix var yderst velfortjent.

Disse tre køre hører alle til førkrigsgenerationen, og det er begrænset, hvorlænge de endnu kan gøre sig gældende. Der er dog ingen rigtige arvtagere og tilsyneladende slet ingen, som kan udfylde *Ascari's* tomme plads. *Luigi Musso*, som kører for Maserati, er habil og dygtig, men knapt nok af stjerneformat. Så tror jeg mere på den unge *Eugenio Castellotti*, der har vist sjældent gode anlæg. Det gjorde selvfølgelig et afbræk i hans udvikling, at *Lancia* indstillede virksomheden efter *Ascari's* død, men da *Lancia*-vognene nu er overdraget til Ferrari, skulle der åbne sig gode muligheder — hvis Ferrari kan holde sammen på sin organisa-

tion, som unægteligt knager alvorligt i fugerne for tiden. Endnu hører Castellotti ikke til den lille udvalgte kreds af mesterkørere, men hverken talentet, modet, eller kamplysten mangler. Resten: erfaringer, mere poleret stil og større færdighed vil komme med tiden. *Umberto Maglioli* er også en dygtig kører med store muligheder.

Ellers er der ikke mange »håb« blandt den opvoksende generation af italienske kørere, og det var sådan set synd, at den ganske unge *Cesare Perdisa* gav op, da han knapt nok var begyndt.

Såvidt man i øjeblikket kan se, er ingen *Trossi*, ingen *Varzi*, ingen *Campari* ved at vokse frem — og slet ingen *Ascari*, end sige *Nuvolari*.

De små lande, der tidligere har fostret kørere af verdensformat, Belgien og Schweiz, har tilsyneladende intet frisk blod, Tyskland heller ikke, men til gengæld er der flere nye talenter i England. *Peter Collins* er et navn at lægge mærke til, *Desmond Titterton* og *Ivor Bueb* ligeledes, og *Roy Salvadori* er givetvis en yderst talentfuld kører, som kan blive et stort navn.

Fra den anden side Atlanten kommer der forholdsvis få kører af stort format, og de fleste stammer fra Sydamerika. *Carlos Menditeguy* og *Roberto Mieres* fra Argentina kan meget vel nå store højder, men er endnu ikke på toppen. Derimod vil næppe mange kørere fra USA komme til at hævde sig i Grand Prix-løbene. Den art væddeløb ligger for fjernt fra de professionelle amerikanske løb til at bringe kørere fra *Indianapolis* og andre baner til Europa. En del fine amerikanske amatørkørere har forsøgt sig i G. P. — og navnlig i sportsvognsløb — og har vist sig at være førsteklases sportsmænd uden dog at kunne komme på højde med fabrikskørerne. En enkelt, *Harry Schell*, som dog er halvt fransk, har gjort vældige fremskridt de sidste to år. Han er blevet en væsentlig bedre kører og har aflagt de fleste af sine pjattede manerer.

Det er — i korte træk — persongalleriet, og ranglisten må se omtrent sådan ud for de 15 bedste kørere indenfor G. P.-sporten.

- Klasse IA: J. M. Fangio (A),
Stirling Moss (GB),
» IB: Dr. G. Farina (I),
Mike Hawthorn (GB).
» II: F. Gonzales (A),
J. Behra (F),

M. Trintignat (F).

- » III: L. Villoresi (I),
P. Taruffi (I),
Robert Manzon (F),
L. Musso (I),
E. Castellotti (I),
H. Schell (USA),
P. Collins (GB),
R. Salvadori (GB).

Selvfølgelig kan denne liste diskuteres, og tager man sportsvognsløbene med i betragtning, må den ændres. Det burde måske gøres straks, for de hurtigste »sports«vogne er faktisk en kende hurtigere nu omstunder, i hvert fald i lige linie, end de rendyrkede Grand Prix-modeller.

★

KORT SAGT

På listen over engelske dekorationer og andre hædersbevisninger i anledning af årsskiftet figurerer også *Jaguar's* grundlægger og direktør *William Lyons*, der er blevet »Knight Batcheler», d. v. s. adlet som *Sir William Lyons*. Det er en velfortjent udmærkelse af den mand, der ikke alene har bragt en mængde — navnlig hård — valuta hjem til den slunkne britiske statskasse, men som også ved sit målbevidste væddeløbsprogram har bidraget enormt til at hævde den britiske motorindustri's prestige.

Sir William vil sikkert stadig være »Bil» for sine venner.

*

BMW Isetta vil nu kunne leveres med en 300 ccm motor, hvis man ikke er tilfreds med den kendte 250 ccm BMW motors præstationer. Motoren på 300 ccm giver ikke vognen højere tophastighed, men den større motor har et forbedret drejningsmoment i midten af omdrejningsområdet, og resultatet er blevet bedre acceleration og sejgere trækraft.

*

Forleden talte vi med en ældre blikkenslagermester, der svor til amerikanske vogne, og som kun havde hånlige bemærkninger til overs for de mindre europæiske personvogne. Det kan nu være, hvad det vil, men samme blikkenslagermester gav den interessante oplysning, at han fik mere pr. kg for en skarnkasse med låg, end man skal betale netto pr. kg for en Chevrolet uden omsætningsafgift m. m. Det kunne jo tyde på, at der er noget galt et eller andet sted i verden — muligvis ved fremstillingen af skarnkasser med låg.



Importør:
ERIK ORTH, KØBENHAVN V
V. FARIMAGSGADE 19, TLF. MI 4801

Hovedforhandler for Fyn:
E. BRUUN-LARSEN, ODENSE
ANSARGADE 1, TLF. 6103

Een del sprit og 3 dele vand

gør Deres køler **frostsikker!**

En kølervædske med 20-25% sprit vil under vore temperaturforhold altid beskytte køler og motor mod frostskafer.

Dette gælder også trykkølere.

Kølarsprit kan altid anvendes, når drifttemperaturen ligger under 85° C., hvilket gælder de fleste automobiltyper.

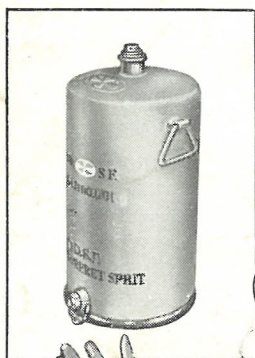
Sprit er billig i brug.

Sprit fås overalt.

Sprit er renlig og let at anvende.

Sprit tærer ikke,

- og der spares valuta ved at købe dansk.



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER