

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

VOLVO *Sport*



Læs her et par citater fra en af de
begeistrede presseomtaler:

„ — — accelerationen er så fremragende i sin
klasse, at man dårligt nok tror sine egne øjne.
Fra 0 til 80 km/t accelereres på 10¹/₂ sekund“.

„ — — VOLVO Sport er en mandfolkevogn“.

„ — — man bliver straks forelsket i vognen
og kvier sig ved tanken om skilsmisse — —.“

(Dag. Nyheder)

- 4-cylindret 85 hk topventilet amerikamotor.
- 4-trins helsynchroniseret gearkasse.
- Dobbelte SU horisontal-kaburatorer.
- Tophastighed: 170 km/t.

Hold Dem til VOLVO - den holder til Dem!

EKSPERTERNE
SEJRER PÅ

Mobiloil



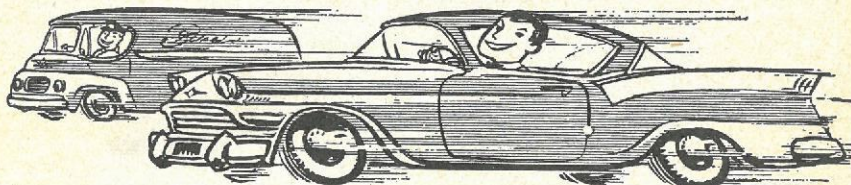
Mobiloil

ER OLIE MED
DEN STORE
SIKKERHEDSRERVE

Det bemærkelsesværdige ved de sejre, der er opnået på Mobiloil i de klassiske motorcykle grand prix, der resulterede i verdensmesterskabet i samtlige soloklasser, samt i Indianapolis og i verdens hurtigste billøb på Monza, er – set fra et smøreteknisk synspunkt – at den anvendte olie til disse fabelagtige præstationer er nøjagtig den samme Mobiloil, som De køber, når De vil bevare Deres motor og give den ekstra liv.



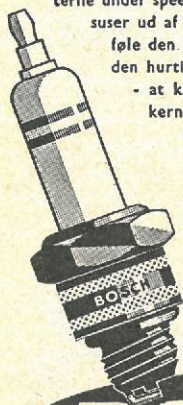
det er gnisten der gi'r køreglæden



Den kraftigste gnist
giver den bedste
tænding, det er klart

- Det er derfor, Deres motor får
topydelse med nye BOSCH tænd-
rør.

Det er herligt at mærke hestekräf-
terne under speederen, når man
suser ud af motorvejen, og
føle den kraft, der giver
den hurtigste overhaling
- at kunne tage bak-
kerne uden mindste
besvær - kort
sagt: at opnå
den fulde
køreglæde.



BOSCH
TÆNDRØR

med **GARANTI**

OPNÅ DISSE 4 FORDELE

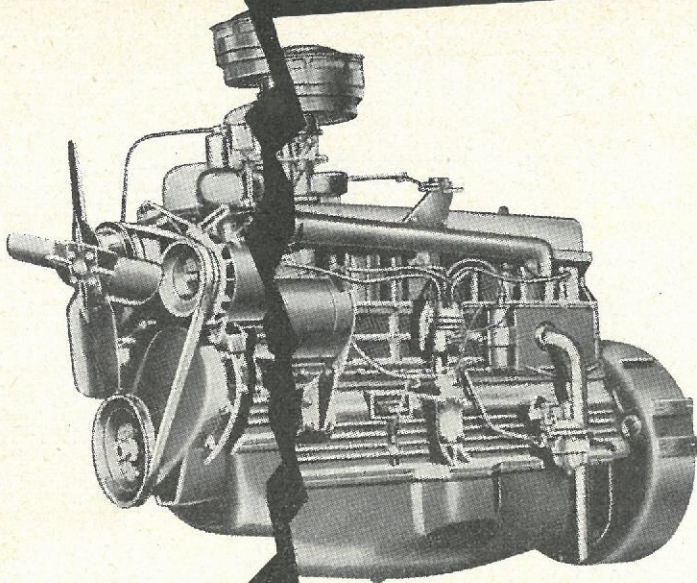
- ✦ **Bedre acceleration**
- ✦ **Større trækraft**
- ✦ **Mindre benzinformbrug**
- ✦ **Skriftlig tændrørgaranti**

GARANTI-BEVIS for BOSCH tændrør

På nye BOSCH tændrør ydes 2 måneders
skriftlig garanti. Arbejder tændrørene ikke
tilfredsstillende i Deres motor, ombyttes de
inden for dette tidsrum.

A/S MAGNETO

Det betaler sig at skifte tændrør efter 15.000 kilometers kørsel



Undgå frostsprængt motor

Kun een påfyldning med BLUECOL antifrysevæske, og motoren er sikret mod frostsprængninger hele vinteren.

BLUECOL fordampner ikke selv ved de højeste arbejdstemperaturer.

**Kom kulden
i forkøbet
kom BLUECOL
i køleren.**

**Til dieseldrevne
køretøjer brug:
"BLUECOL D"**

BLUECOL forhindrer
rustdannelse
BLUECOL forhindrer
korrosion
BLUECOL angriber
hverken metal,
gummi eller lak
BLUECOL er inter-
nationalt godkendt
til anvendelse inden
for hær og luftvåben
— også i Danmark



SMITHS
BLUECOL

**Forlang Smiths BLUECOL
på Deres værksted**

**Import:
Vilh. Nellesmann A/S
København, Randers**

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

12. ÅRG.

15. November 1958

NR. 11

Redaktion og ekspedition:
Nikolaj Plads 5, Kbhvn. K.
Postgiro 68833
Tlf. Palæ 8293

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 17,50
Løssalgspris kr. 1,75

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 20,00

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

GENTOFTE BOKTRYKKERI



Redaktionelle strøtanker ...	667
Moderne Grand Prix vogne — Ferrari	670
Vi prøvekører Moto Guzzi Lodola Sport	677
Månedens nyheder	683
Hyggetid med sorte fingre	691
Vi prøvekører Austin A 55 Cambridge	701
Attentat på gnisten	705
Teknisk brevkasse	708
Endnu en gammel dansk vogn bevaret for efter- tiden	713
g og V2 samt b og s for øjet svæver — og så fal- der der en stor bøde ...	716
Nærbillede af Englands nye scooter	720
Fra bane og vej	724
Kort sagt	728
Løbskalender	728

Redaktionelle strøtanker

Når man på grundigste måde har fået sin person impliceret i den automotive verden, kan det ikke undgås, at man under sin kørsel lader både øjne og tanker flakke rundt i trafikken for stadig at være orienteret. Dette skulle afføde forskellige ideer til bedre afvikling og hurtigere afvikling af trafikken, det hurtige overblik over færdselens status skulle med usvigelig sikkerhed fortælle, hvor de næste anstrengelser bør sættes ind, og kloge tanker burde finde vej til papiret, hvorfra andre kloge mænd tog dem op, undersøgte dem og satte dem under debat — vi har jo færdselsråd og råd for større færdselssikkerhed, trafik kongresser og internationale organisationer, for vi er fremadstræbende, moderne, rationelt indstillede mennesker, der elsker at arbejde med store tal samt at forudberegne antallet af cyklister på Langebro i 1967, manglen på parkeringspladser omkring Århus hallen i 1970 og antallet af knallertulykker nord for Limfjorden i 1976. Blidderbladder!

De har måske aldrig hørt det ført, men det er også et ord, jeg lige har opfundet, og det ser helt festligt ud på tryk — blidderbladder. Det skal i denne sammenhæng betyde så meget som »skal vi holde her«. Jeg har nemlig i de sidste dage, da det har været lidt vådt og fedtet, set en masse scooterførere slæbe med et ben uden for promenadedækket, når hastigheden skulle nedsættes, eller når ekvipaget skulle dirigeres rundt om et hjørne. Man kan jo ikke være for forsigtig, vel? Som efterhånden halvgammel motorcyklist gyser det i mig, når jeg ser det benslæberi, og på hospitalernes skadestuer behøver man efterhånden slet ikke at spørge om, hvilket transportmiddel den tilskadekomne har benyttet sig af, når der er tale om et kompliceret brud lige over anklen. Altså

står vi stadigvæk på samme sted, vi stod for både ti og tyve år siden: En aldeles utilstrækkelig og skandaløs køreundervisning eller krav til køreundervisning. Vi skal se smarte ud og køre med styrthjelm, det er hul i ho'det at køre uden styrthjelm, kend Deres plads i trafikken, benzin og spiritus er en farlig cocktail og mange andre gode formaninger kan man give trafikanterne, men drage omsorg for en fornuftig og forsvarelig undervisning af nybegyndere, det ligger langt udenfor det naturlige, for man ser alligevel ikke smart ud med et åbent benbrud, og så kan det jo være lige meget.

Hvis jeg stadigvæk som halvgammel, men temmelig erfaren motorcyklist må give nye motorcyklister og scooterførere et virkelig effektivt råd, så prøv lidt »hårdt stof«. Find en opkørt markvej eller noget i den retning og kør så lidt frem og tilbage på den — det skal slet ikke gå stærkt, men dog med så megen hastighed, at maskinen gerne vil finde på unoder. Først da ved man, hvordan den opfører sig, når den vil skride ud, og først da opdager man, hvordan man får krammet på den igen. Samtidig fornemmer man maskinens bevægelser på en sikker måde, og man får en helt anden stil over sin kørsel. Dette råd afviger naturligvis noget fra de metoder, »hul i ho'det folkene« kan anvise, men der er heller ikke nogen af dem, der kører på motorcykle.

Jeg spurgte, om vi skulle holde lidt her. Når vi betragter trafikanterne hvor som helst og når som helst, vil vi lynhurtigt kunne udpege ham der som tåbelig, medens den anden derovre ganske øjensynlig er åndssvag, medens de to, der kommer der, opfører sig som lallende idioter, men det bliver jo trivielt i længden, så lad os prøve noget helt nyt. Lad os se lidt på vor egen kørsel. Alt det der med trafik, placering på vejbanen o. s. v. — det ved vi en hel del om, og det går jo også meget godt, men er kørevanerne ikke ved at sløje lidt af en gang imellem? For mit eget vedkommende ligger landet sådan, at jeg til tider ikke kan holde ud at køre med mig selv. På landevejen går det altid fint, men i byens trafik

kan jeg blive middelmådig, fordi man bliver stadig forsigtigere, man skal med sin stigende grundighed se sig så meget og så omhyggeligt om til alle sider, at man næsten ikke får tid til at betragte den nærmeste kørebane foran vognen, og man er ved at stoppe hele trafikken, blot man skal over et gadekryds, fordi man efterhånden ved alt om gadekryds, sigtvinkler og hastighed. Det er en hel lettelse, hvis man en dag har rigtig travlt eller er blevet lynende gal i hovedet og derfor kører, så det fløjter i motoren, for så går alt planmæssigt og uden sindsbevægelser. Derfor er det også en vel-signelse at køre i Rom eller Paris frem for i København. Jeg har også lagt mærke til en anden mærkværdighed: Når man lister sig forsigtigt frem gennem byen, betjener man sin vogn mildest talt dårligt, og man kan endda få gearkassen til at skratte i de synkroniserede gear, men når der er lidt fart over feltet, går alt, som om det var smurt, hvad det for resten også er. På motorcyklen og i en fremmed vogn er kørslen altid perfekt, for det er den simpelthen nødt til at være, og hvis jeg kørende på min motorcykle kunne møde mig selv i vognen midt i byen, så ville jeg konstatere, at ham der i »Alberto« er lallende åndssvag. Altså tager man skeen i den anden hånd og trimmer sin kørsel op, så den bliver anstændig set fra både et teknisk og et trafikalt synspunkt, for jeg er revnende ligeglad med, hvad De mener om min kørsel, men der er grænser for, hvad jeg vil høre af min egen mund. De skulle prøve det en gang, for det er utroligt, hvad man kan rette på sig selv med virkelig bemærkelsesværdige resultater, og det giver meget større bonus end at konstatere medtrafikanternes mangelfuldhed.

Vigtigst af alt ved denne opskoling er koncentrationen ved moderate hastigheder, ved hvilke man ellers er tilbøjelig til at køre alt for sløvt, fordi man har tusinde andre ting i hovedet. Som sagt, lad os se lidt på vor egen kørsel, for det er, når alt kommer til alt, den største mulighed, vi har for at opnå en forbedring af de trafikale forhold.

De hører om den ...
De læser om den ...



Se GOGGOMOBILEN

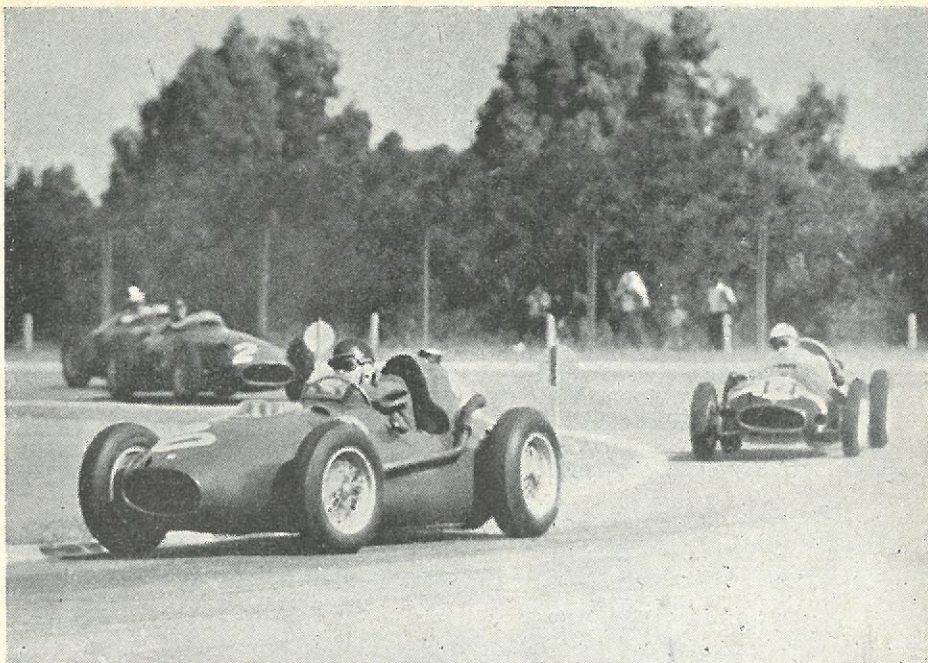
den er konstrueret med henblik på hård kørsel i bjerge, på lange afstande og dårlige veje. Derfor imødekommer den ethvert krav til soliditet, og samtidig er den økonomisk som få . . . De kører 100 km for kr. 4,61 til benzin og olie. Desuden er reservedele og vedligeholdelse billig. Og prisen . . . Goggomobilen koster kun kr. 9.700 incl. leveringsomkostninger, fås med kr. 4.352,- i udbetaling og kr. 217,60 pr. måned.

Hvor De end bor i Danmark, er der altid en Goggomobil forhandler med værksted og service, og ta'r De sydpå i ferien vil De se masser af Goggomobiler, ligesom der er service-værksteder overalt . . . Se selv Goggomobilen hos Goggomobil forhandleren.

Glød Dem over det smukke udstyr, og prøv at sidde i den – der er plads til selv de længste ben . . .

NORDISK DIESEL A/S

Borgmester Christiansens Gade 55, København SV.



En Ferrari i spidsen for feltet er ikke noget sjældent syn. Bemærk karburatorernes indsugningstragte bag en plexiglasskærm (foran rattet).

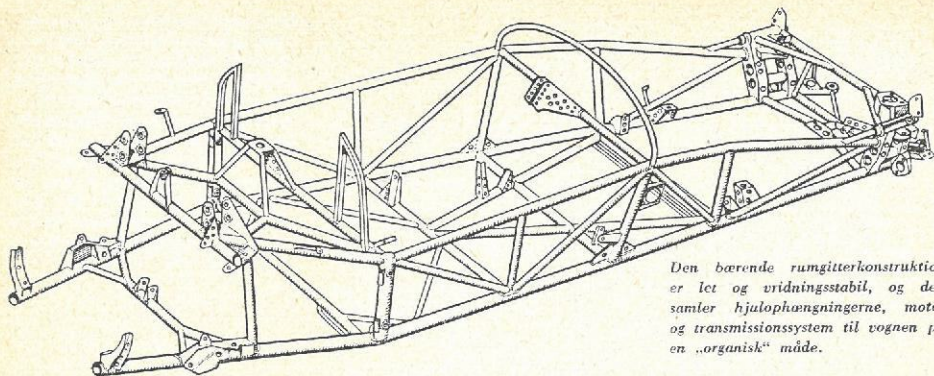
MODERNE GRAND PRIX VOGNE (5)

FERRARI

Enhver beskrivelse af en Ferrari Grand Prix vogn må indledes med alle tænkelige forbehold. Enzo Ferrari er en højst individuel fribytter. Hans biler befinder sig til stadighed på forsøgsstadiet, og fabriksholdet fra Maranello stiller ofte i et løb med forskellige udgaver af samme vogntype. Der eksperimenteres uophørligt med både kendte og nye konstruktionselementer, og situationen er i virkeligheden, at en Ferrari væddeløbsvogn har udspillet sin rolle, når konstruktionen er gennemprøvet og fastlagt i alle enkeltheder. Såsnart vognen er perfekt, er den forældet, og selvherskeren over det automobiltekniske trolddomsværksted i Maranello dekretterer straks nye grund-

*af
Collecteur*

konstruktioner for at holde mærket i første række. At han samtidigt udøver en konsekvent, men smart form for »pengeafpresning« mod den italienske regering og bilindustri er en anden sag. Enten tvinges de til at betale for at hævde Italiens prestige, eller også presses de til at punge ud for at hindre Ferrari i at starte med udkørte, forældede vogne, der vil skade den italienske industris omdømme. Med de løsepenge, han



Den bærende rumgitterkonstruktion er let og vridningsstabil, og den samler hjulophængningerne, motor og transmissionssystem til vognen på en „organisk“ måde.

kan tiltvinge sig ved denne tværggede indsamlingstaktik, og med et problematisk overskud på fremstillingen af eventyrligt kostbare sports- og Grand Turismo-vogne i små serier, har Ferrari skabt den finansielle baggrund for efterkrigsårenes Scuderia Ferrari: de blodrøde fabriksvogne med den stejlede, sorte hest i det gule kølermærke. Den tekniske baggrund for denne sæsons Ferrari Grand Prix vogne er også tofoldig — eller snarere mangfoldig. Grundtypen, Dino 246, er resultatet af erfaringerne med de efterhånden stærkt modificerede Lancia D50 vogne, som Ferrari overtog og siden kørte under eget navn, men efterhånden med svigtende succes. Til disse erfaringer er føjet resultatet af fabrikkens egne eksperimenter med sportsmodellerne og tidligere G.P. vogne.

Med disse forudsætninger blev Ferraris tekniske stab sat foran helt blanke tegneark i 1956 for at udarbejde planerne til en splinterny 1500 ccm FII model.

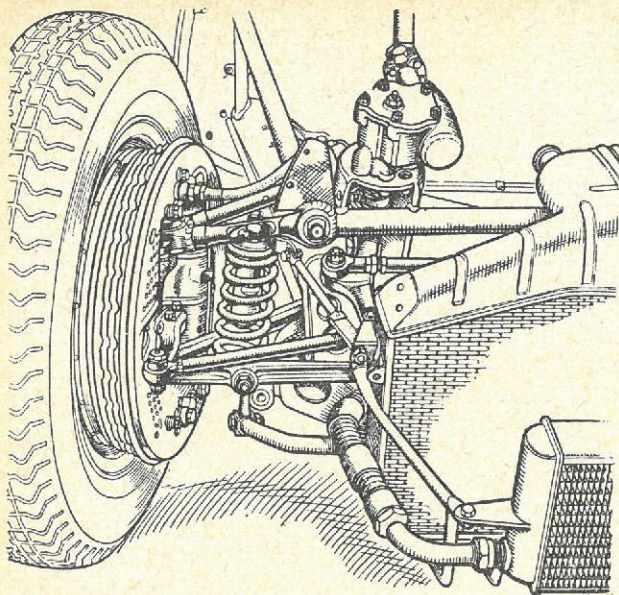
Den deputerede i Napoli G.P. den 28. april 1957 og vandt sit løb, sluttede på 3. pladsen i det samtidigt kørte FI løb og imponerede alle ved holdbarhed og fine køreegenskaber. Luigi Musso kørte den og var kendeligt begejstret.

Nogle måneder senere ved FII løbet på Reims banen mødte den ny Ferrari den samlede britiske FII brigade — og fik de sejrsvante Cooper og Lotus-vogne til at se noget amatøragtige ud. Maurice Trintignant kørte et klogt løb og bragte Ferraris lille »legetøjs G.P. vogn« i mål på en meget overlegen førsteplads med 184 km/t (FI

løbet blev vundet med 198 km/t). Derpå forsvandt FII-modellen fra væddeløbsbancerne, og bag grundigt lukkede døre i Maranello gik teknikkerne i gang med at udvikle den lille vogn til en veritabel FI model.

En midlertidig »mellemtype« med motoren boret op til 1860 ccm viste sig noget hurtigere og væsentlig lettere at køre end den aldrende Lancia/Ferrari, og en anden »mellemtype« på 2200 ccm samt en forsøgsmodel med lidt over 2400 ccm slagvolumen deltog i Marokkos G.P. uden at virke helt overbevisende. Dog må det fremhæves, at begge vogne blev kørt på flyverbenzin og ikke som de øvrige deltagere på specielt alkoholbrændstof. Ferrari forberedte sig utilsløret på 1958 sæsonen.

Dette målbevidste program gav forsåvidt bonus, som Scuderia Ferrari stod klar allerede i Argentina, men holdet har været forfulgt af uheld, der ikke direkte kan tilskrives de nye vogne — eller også har konkurrenterne gennemgående været heldigere. Moss vandt det argentinske G.P. med en Cooper foran to af de nye FI Ferrari'er. I Monaco blev det også kun til 2. og 3. pladsen efter den gesvindte Cooper (kørt af Trintignant). Belgiens G.P. gav kun en 2. og 6. plads mellem britiske vogne, og i Hollands G.P. var resultatet så katastrofalt som 5. og 7. pladsen. Først i det franske G.P. lykkedes det at vinde et betydende løb (Hawthorn 201,89 km/t foran Moss: Vanwall), og i det britiske G.P. vandt Ferrari overbevisende: 1) Collins, 164,2 km/t, 2) Hawthorn 24,2 sekunder bagved og først på 3. pladsen en britisk vogn.



Forhjulsophængningen er ganske almindelig i sin udformning, hvorimod bremserne er af ret usædvanlige dimensioner selv for en grand prix vogn. Ikke desto mindre er det navnlig bremserne, der har givet anledning til vanskeligheder.

(Tegning: The Autocar.)

De følgende mesterskabsløb gik til Vanwall (Tyskland, Portugal, Italien, men Ferrari-vognene var på ingen måde sat ud af spillet trods det, at to af de bedste fabrikskørere, Musso og Collins havde mistet livet og blev erstattet med mindre erfarne køreere.

Dette var vognens baggrund og hidtidige historie. Nu er det vist på tide at beskrive den.

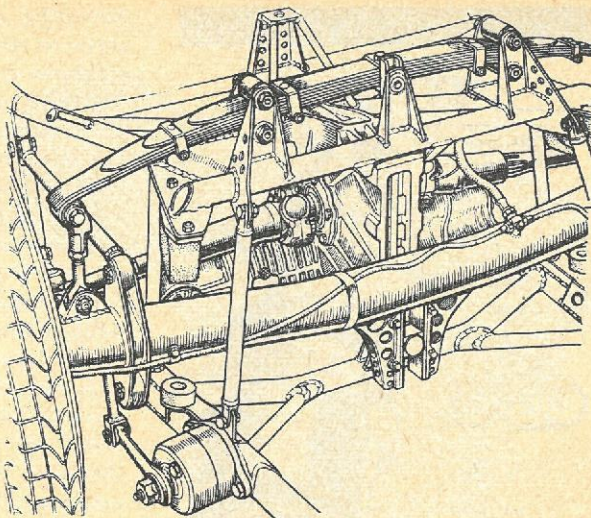
Af ydre var den oprindeligt mere elegant end de noget blandede Lancia/Ferrari modeller, den efterfulgte. En lang, lav, smal snude rakte godt frem foran forhjulene. Senere er snuden blevet kortere og mere buttet, og en forsøgsvogn var at se på Nürburg Ring med en meget bred køleråbning og en noget fladere profil. Selve motorhjelmen er slidset op med brede »gæller«, og karburatorernes luftindtag rager op gennem hjelmen. I begyndelsen var de omgivet af en plexiglasskærm, senere af en metalkupel, som er åben fortil. Det rummelige førersæde er forholdsvis åbent til siderne, men en ret høj, buet plexiglasrude dækker hele vejen rundt til den brede hæk, som danner hovedstøtte for køreeren. På hver side af vognen løber et udvendigt udblæsningsrør, som bøjer op over bagakslen og

slutter i en megafon mellem hæk og baghjul. Frit oven på hækken sidder et enormt dæksel til benzinpåfyldning, og fra førersædet falder hækken til en ret stumpet, buttet hale. Nürburg-forsøgsmodellen var endnu mere stumpprumpet. Fabriksvognene er malet blodrøde og bærer det gule Scuderia Ferrari skjold på hver side foran førersædet. I visse løb er vognene monteret med vandrette stænkplader bag forhjulene.

Chassiset er en tillempet rumgitterkonstruktion. To rør på ca. 5 cm i diameter danner basis. Fra hvert af disse to rør rækker fem lodretstående rør af varierende diameter op til et spinklere rør på langs. Dette rør beskriver en bue i vognens længderetning, og buen er højest ved førersædets forkant. Sammen med basisrørene og de lodrette forbindelsesrør danner overrørene to dybe sidevanger, som fortil er samlet med en dobbelt rørforbindelse, der bærer en svejset konsol på hver side til befæstelse af forhjulsophængningen. Motoren indgår som afstivende element i chassiset, og under førersædet er der tre rørtraverser samt en bag motoren. Bagtil er de to »sidevanger« forbundet med en stiv, til dels trianguleret

Baghjulene er ophængt i en de Dion aksel, hvis forbindende bro føres bag om differentialet. Endvidere ses de fremadrettede reaktionsarme, den overliggende bladfjeder og støddæmperne. De Dion akslen er en kombination af pendulakslen og den stive bagaksel, og man opnår altså at gøre differentialet til affjedret vægt ved at bolte det til chassiset, medens man samtidig undgår en pendulføring af hjulene.

(Tegning: The Autocar.)



rørkonstruktion, som samtidig giver montagefundament til transmission, ophængning, benzintank og olietank. Hele konstruktionen er på de nødvendige steder omgivet af ganske spinkle rørbuer til at støtte karosseripladerne.

Hjulophængningen er fortil udformet med dobbelte triangelarme. De øverste er noget kortere end de nederste. En skruefjeder er monteret næsten lodret mellem chassisets overligger og den nederste triangelarm. Hydrauliske Houdaille-støddæmpere af kapseltypen bruges, og en torsionsstabilisator forbinder de nederste triangelarme. Styreholten drejer i kugleled både foroven og forneden. Baghjulsophængningen er en de Dion-konstruktion. Et kraftigt tværrør forbinder de to baghjulsnave og styres af en glideskinne på differentialets bagside. Desuden holdes røret på plads af to korte, fremadrettede radiusarme. Affjedringselementet er en tværgående bladfjeder, som er monteret over differentialet. Dens bevægelser dæmpes af to Houdaille-støddæmpere på det underste chassisrør. I sæsonens løb har flere vogne været monteret med skruefjedre bagtil. Både for og bag bruges stopklodser af gummi til at opfange hjulbevægelser ud over et beskedent maksimum.

Ophængning og affjedring er sobert, realistisk arbejde, men ikke sensationspræget

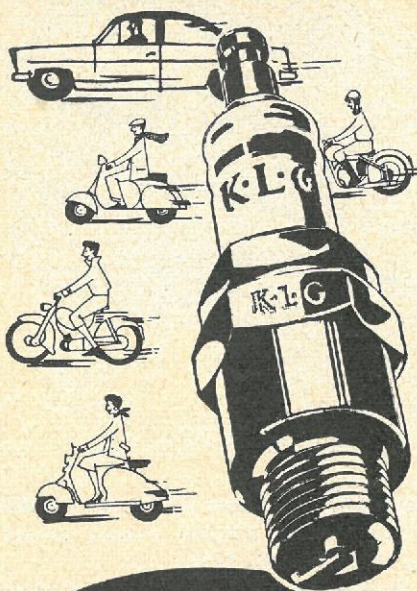
på nogen måde. Stort set følges velprøvede principper fra tidligere Ferrari modeller og til dels Lancia D 50.

Bremserne er enorme, kraftigt ribbede og meget brede støbejernstromler med to selvforstærkende sko både for og bag. De aktiveres hydraulisk. Trods god køling og store dimensioner har de dog vist sig at være et svagt punkt, og i flere af sæsonens løb har Ferrari-holdet været ude for svigtende bremser. På Monza blev der eksperimenteret med skivebremser fra en Jaguar, og det var en afgjort forbedring. Desuden er der fremstillet nye tromler i letmetal, og de giver også bedre resultater.

Styringen er med snække og sektor. Selve styrehuset er anbragt til højre på forbroen, og ratstøjen passerer med to kardanled over motorblokken. Styrearmen ligger næsten vandret og er forbundet med en kort tværstang til højre forhjul. Venstre forhjul styres gennem en længere tværstang, der griber fat i en styrearm på chassiset, og fra denne går atter en kort tværmarm til hjulet — eller rettere til dets svingarm.

Hjulene er de traditionelle trådhjul med Rudgenav og letmetalfølge. Normalt bruges 5.50×15" dæk for, mens 6.50×16" anvendes bagtil.

Benzintanken, hvis nøjagtige størrelse er uopklaret, ligger bag i vognen og rummer



K.L.G.

K. L. G. tændrør med det sensationelle isoleringsmateriale NEW CORUNDITE anvendes i flyvemaskinemotorer og i racer-vogne, hvor belastningen er størst!

Den kendsgerning, at K. L. G. tændrør også anvendes som førstemontering i over 94% af samtlige danskfremstillede knallerter kommer også Dem som bilist og motorcyklist til gode. Forlang derfor K. L. G. tændrør — de holder meget længe!

Import: Vilh. Nellesmann A/S
København — Randers

formentlig ca. 150 liter, da vognen ikke plejer at tanke under et G. P. på 300 km.

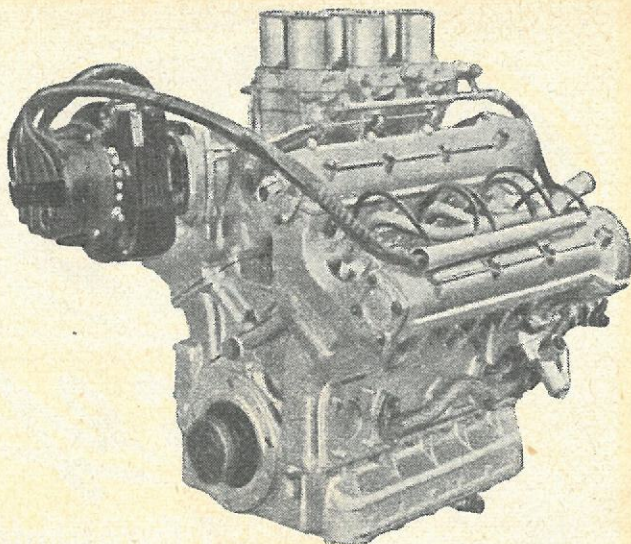
Vægten er knapt 550 kg i FI-udgave. Som FII-model er vognen ca. 50 kg lettere.

Dimensionerne er beskedne: akselafstanden kun 216 cm og sporvidden 124 cm for, 119,5 cm bag. Tal, der understreger vognens kompakte bygning.

Motoren er en meget smuk nykonstruktion, der både følger og afviger fra hidtidig Ferrari-praksis. Den er inspireret af såvel tidligere Ferrari-modeller som af de Lancia-vogne, Enzo Ferrari overtog. Hans nu afdøde søn Alfredo Ferrari skal have været ansvarlig for den endelige udformning, og derfor har motoren typebetegnelsen Dino (forkortet fra Alfedino). Alt efter slagvolumen tilføjes en talbetegnelse. De to første tal angiver motorstørrelsen, det sidste cylinderantallet. Indtil det italienske G. P. hed vognen »Dino 246«, men på Monza startede fabrikken med en lidt større motor »Dino 256«, d.v.s. 2,5 liter 6 cyl. Maskinen er opbygget med et bredt krumtaphus i letmetal. Det lukkes fornedet med et fladt bundkar til opsamling af olien, som iøvrigt passerer en køler foran vandkøleren på vej til olietanken helt bag i vognen. Krumtappen drejer i fire hovedlejer, d.v.s. et for hver ende og mellem hvert sæt plejstænger. Foroven deler krumtaphuset sig til to cylinderrækker i en vinkel på ca. 70 grader. Der er tre cylindre i hver række, og våde foringer benyttes. De holdes i spænd med krumtaphuset ved hjælp af et letmetaltopstykke, som bærer to knastaksler (for hver cylinder»blok«).

Indsugningsmanifolden med tre dobbelte Weber 46 DCN karburatorer ligger i vinklen mellem cylinderrækkerne, og udstødningsrørene på ydersiden af motoren. Knastakslerne drives med kæder fra krumtappens forreste ende. Her findes også de fornødne drev til hjælpeaggregater som olie- og benzinsamt vandpumper. Tændingen besørger af en enkelt Marellimagnet, trukket af venstre cylinderbloks indsugningsknastaksel. Magneten har to rotorser og dobbelt knikser, så begge tændrør (14 mm) i hver cy-

Den kompakte motorkonstruktion lader ikke nogen tvivl stå åben med hensyn til meningen med dette drivværk. Til venstre ses magneten, der trækkes af venstre cylinderbloks indsugningsnastaksel, og øverst ser man indsugningstragtene for de tre dobbelte Weber karburatorer.



linder fungerer samtidigt. Resultatet er blevet en usædvanlig kompakt og robust maskine. I FII størrelse (70×64 mm, 1490 cc) hævdes den at afgive 180 hk ved 9000 omdr/min ved et kompressionsforhold på 9,5:1 og med almindelig højoktanbenzin. Det har nok ikke været særligt store heste. Som FI motor (85×71 mm, 2147 cc) påstår fabrikken, at den leverer 290 hk ved 8300 omdr/min og med kompressionsforholdet 8,8:1. Også denne effekt forekommer noget optimistisk. Den seneste type, Dino 256, med 1 mm større boring skal råde over mere end 300 hk. Næppe helt troligt — men hvorom alting er: det er en dejlig lille motor, som kun vejer 130 kg i fuld størrelse. Den er monteret på skrå i forhold til vognens længdeakse og tippet over til venstre.

Transmissionen er samlet mellem baghjulene i et stort letmetallhus. Fra motoren løber en ret spinkel aksel på skrå under førersædet til transmissionshusets venstre side. Her vendes akselbevægelsen »på tværs« af et tandhjulssæt, som afgiver motoreffekten til en hydraulisk betjent flerpladekobling. Efter denne følger — stadig på tværs af vognens længdeakse — en firetrins gearkasse, hvis skiftmekanisme kortest kan beskrives som en motorcyklegearkasse, d.v.s. kloskifte uden synkronkoblinger.

Over gearkassen ligger et ZF-spærredif-

ferentiale, fra hvilket to aksler med hver to kardanled og en notfortandet muffer trækker baghjulene.

Hovedindtrykket af den seneste Ferrari er en »tæt«, velkonstrueret vogn, hvis top hastighed er højere end konkurrenternes, men hvis bremses og køreegenskaber kan forbedres. Effektivtængen er ca. 1,8 kg/hk, hvilket borger for stor accelerationsevne, men kørerne har haft deres vanskeligheder med bremserne og navnlig med en udtalt understyring, der i et sving brat kan skifte til voldsom overstyring. Måske har dette været en medvirkende faktor til de to alvorlige ulykker med vognen. Dens hovedmasse er delt i to og lagt i hver sin ende (motor, køler og forhjulsophængning fortil, transmission, benzin og olie bagtil). Denne fordeling kan modvirke udskridninger, men gør det samtidigt vanskeligere at opfatte en begyndende skridning — og er den først i gang, lader den sig næsten ikke opfange i en vogn, der køres med så høj hastighed, som en moderne G.P. Ferrari kan præstere. Maranellos sidste bidrag til automobilteknikken rummer således mange interessante ideer uden at være hanebrydende — og den bærer Ferraris umiskendelige stempel ved stadig at frembyde endnu større muligheder, end den hidtil har lagt for dagen.



Sejren

I Europamesterskabet I Moto-Cross

- 11. MAJ: SCHWEIZ GRAND PRIX.
- 18. MAJ: FRANKRIGS GRAND PRIX.
- 8. JUNI: INTERNATIONALT MOTO-CROSS I PRAG.
- 15. JUNI: INTERNATIONALT MOTO-CROSS I ENGLAND.
- 27. JULI: HOLLANDS GRAND PRIX.
- 3. AUGUST: BELGIENS GRAND PRIX.
- 10. AUGUST: LUXEMBURG GRAND PRIX.

J. ČÍŽEK VANDT PÅ JAWA 250 FIM'S EUROPAPOKAL

Jawa er en vindermaskine — og det mest solgte mærke i verden

DER ER EN JAWA TIL ETHVERT FORMAL!

En- og to-cylindrede: Alle størrelser, priser fra kr. 2690,- incl. omsætning, og Jawa scooteren på 175 ccm. koster kun kr. 3168,- incl. omsætning.

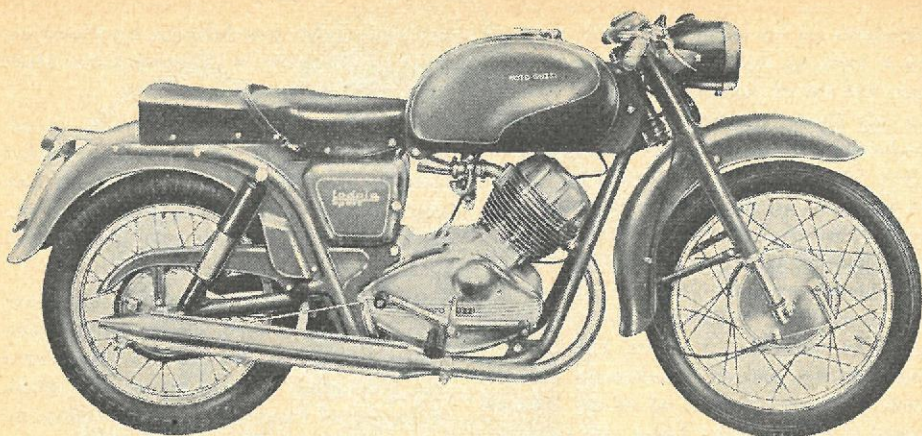
Samarbejde med forhandlere i ledige distrikter ønskes

IMPORTØR: ERIK ORTH, VESTER FARIMAGSGADE 19. KØBENHAVN V.

MOTOKOV

PRAG . TJEKOSLOVAKIET





Man er ikke i tvivl om, at Moto Guzzi Lodola er en sportsmaskine, men kun gennem koreegenskaberne lever den op til sit udsæende, da tophastigheden er yderst beskeden.

VI PRØVEKØRER MOTO GUZZI LODOLA SPORT

AF MOGENS H. DAMKIER

Italienske motorcykler er en ganske mærkværdig foreteelse, der stiller de største krav til ens psykiske ressourcer. Nutidens italienere ligner alle fuldblodsracere med smalle styr, tanke med udskæringer til både arme og ben, quickfiller-cap og mange andre narrestreger, og så kan man snart ikke finde en maskine, der kan køre 100 km/t, hvilket for så vidt ikke skal forstås som en bebrejdelse, men jeg har altid haft en vis modvilje mod distanceblændere. En italiensk touring model kan overhovedet ikke være mere skikkelig, og en italiensk sportsmodel har omtrent samme temperament som en meget, meget tilforladelig tysk eller engelsk maskine, og først når vi får betegnelsen supersport, bliver der lidt fart over foretagendet, men så er maskinen til gengæld fuldkommen uegnet til almindelig landevejs- for slet ikke at tale om bykørsel. Trods de beskeden maksimalhastigheder er der alligevel noget sportspræget ved de italienske maskiner. De ældre italienske modeller lignede i reglen en krydsning mellem en karlekammerseng og et lokomobil, men de kørte til gengæld, så man måtte

holde sig fast med både hænder og fødder — undskyld mig, men virker det ikke en smule forvirrende?

Se nu f.eks. Moto Guzzi Lodola, der i den almindelige udgave afgiver 9,4 hk ved 6000 omdr/min — fabrikken siger, at den kan køre 110 km/t, hvilket forekom os at være lidt usædvanligt for denne maksimal-effekt, der ellers aldrig får speedometer-nålen til at komme op på de 100 km/t. Når det alligevel ikke var usandsynligt, var det fordi egenvægten er lav, og kørestillingen bliver automatisk »en halv TT« således, at frontarealet formindsket og luftmodstandskoefficienten forbedres i forhold til den almindelige, oprejste kørestilling. Vi lagde så ud med en almindelig Lodola og målte tophastigheden som gennemsnit af kørsel i begge retninger til 78 km/t, og følgelig afleverede vi maskinen igen. Så fik vi en ny maskine, der havde en tophastighed på 82 km/t, og en overfladisk undersøgelse afslørede ikke fejl ved tænding eller karburator. Så stod vi alle og rystede på vore kloge hoveder, og vi blev enige om at vente på indkøringen af en Lodola Sport, der var i

hænderne på en mand, der havde forstand på at køre, og som ikke pillede ved maskinen. Det var så den, jeg startede af sted på, og jeg kunne mærke, at der var en tilfredsstillende accelerationsevne, og den kørte iøvrigt som en lille engel, hvis sådan en kan køre. Jeg styrede lige ud mod en bestemt vejstrækning, der er velegnet til top-hastighedsforsøg, og to forskellige stopure gav samme resultat — 88 km/t. Denne motor giver 12 hk, hvilket på andre maskiner giver en tophastighed på ca. 108 km/t — som De ser, når en prøvekørers nervesystem kommer i uorden, så er det ikke på grund af maskiner, der kører over 150 km/t. For at gøre en lang historie kort ringede jeg tværs gennem kontinentet til en kollega, der er specialist i italienske maskiner — det stemte: Moto Guzzi Lodola Sport har en tophastighed på 90 km/t (min sydlandske kollega er et gråspurveben på 72 kg i fuld mondering). Italienerne regner bare med det maksimalt opnåelige. Nå, da jeg så fik den til at køre 85 km/t i tredje gear, kunne man nok se, hvor skoen trykkede. Ligesom den almindelige Lodola er sporten overgearet i usædvanlig grad.

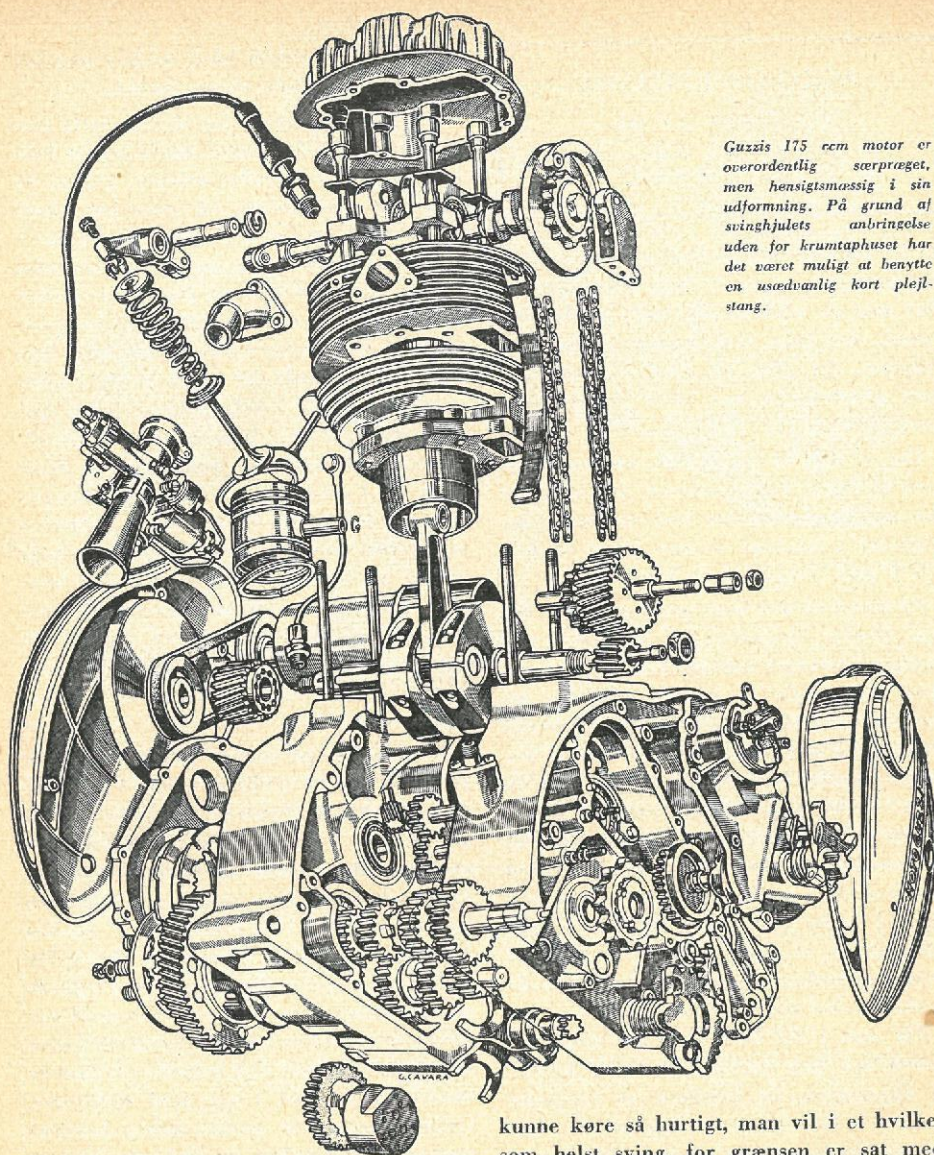
Alligevel var det lidt af en oplevelse at køre denne Moto Guzzi, fordi den har så fremragende køreegenskaber. Begynder vi fra starten, så føltes kørestillingen temmelig akavet, men jeg opdagede hurtigt, hvad der var i vejen. Som på de fleste andre italienske motorcykler er det smalle styr anbragt lavt i forhold til sadlen, og man sidder ret foroverbøjet med strakte arme. Denne stilling er næppe anatomisk korrekt, men den er i sig selv ikke ubehagelig; da jeg imidlertid havde en styrthjelm med kasketskygge, måtte jeg lægge hovedet helt tilbage for overhovedet at kunne se noget — da jeg havde skiftet til styrthjelm uden kasketskygge, gik det storartet.

Gearpedal og fodbremse er anbragt efter engelsk mønster med bremsen i venstre side — gearpedalen er en dobbelt pedal til betjening af både hæl og tå. Træder man ned på den bageste pedal, går første gear ind, og man skifter til de tre andre gear ved at træde på den forreste pedal — med andre

ord ren engelsk gearskiftning, og tilmed engelsk på den måde, at skiftningen sker blødt og præcist uden støj.

Accelerationsevnen er udmærket, og udvekslingsforholdene er absolut sportsligt betonet, fordi første gear trækker ret hurtigt ud, andet gear dækker et ret stort område, og tredje og fjerde gear ligger meget tæt.

Kun sjældent kører man en maskine, man i den grad er ét med, og jeg mindes ikke noget fortilfælde bortset fra Husqvarna 282. I de gamle eventyr kunne man stikke en hvid pind i munden og blive usynlig, nu tager man et rødt jernstativ mellem benene og svæver ud over landskabet — sådan føles det i hvert fald. For det første er den absolut retningsstabil, for det andet er den så styrefølsom, at man kan smide rundt med den, omtrent som var det en barncykel, for det tredje er den så stabil i svingene, at man uvægerlig føler en opstemt glæde ved at køre den, og for det fjerde er hjulene i den bedste kontakt med vejbanen. Til sidst får man den fornemmelse, at intet sving er for slemt for denne maskine, men det beror naturligvis på et bedrag, da den i så henseende er underkastet de samme love som andre motorcykler. Når man kører en stor og tung maskine, går der et lille øjeblik, før man har fået den ned i en passende hældning, og på de store landeveje passer dette tidsinterval i reglen udmærket med den overgangskurve, der på disse veje er skudt ind mellem den lige strækning og det egentlige sving. Når man med samme maskine kommer ind på de snoede biveje, der ikke er opbygget ifølge den større videnskab, er man tilbøjelig til at lægge for sent an til svinget, der kommer som en umiddelbar tilslutning til det lige stykke — i sig selv en umulighed, da man ikke det ene øjeblik kan køre lige ud og det næste øjeblik ligge på en cirkelbue med relativ lille radius — og derfor danner man selv en overgangskurve med det resultat, at man i et højre sving befinder sig for langt ude mod midten af vejen i den første del af det egentlige sving, af hvilken grund man må gå ind på en krummere kur-



Guzzis 175 cc motor er overordentlig særpræget, men hensigtsmæssig i sin udformning. På grund af svinghjulets anbringelse uden for krumtaphuset har det været muligt at benytte en usædvanlig kort plejlstang.

ve i svingets sidste del. Det er denne sidste, bratte drejning, der bliver udslagsgivende for, hvor hurtigt man med sikkerhed kan køre i et givet sving. Med den lette og styrefølsomme Guzzi kommer man langt tidligere ind på den korrekte kurve, den bratte drejning undgås, og altså kan man i det samme sving køre hurtigere end på den store, mindre styrefølsomme maskine.

Man må imidlertid ikke lade sig føre bag lyset på den måde, at man bilder sig ind at

kunne køre så hurtigt, man vil i et hvilket som helst sving, for grænsen er sat med ubønhørlig præcision. Kun sjældent kører man med sin gode vilje til denne grænse på fast vejbelægning, og selv den erfarne motorcyklist kan ikke med bestemthed sige, hvor udskridningsgrænsen ligger, dertil kører han med alt for stor sikkerhedsmargin. Ved forsigtigt at prøve mig frem, blev jeg klar over, at udskridningen kommer, før man venter det på denne maskine — fordi en eller anden bedragerisk tanke har fortalt, at den sikkert slet ikke kommer — men

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	3,9 sek,
0-60 "	8,2 "
0-80 "	15,3 "

en let lukning af gashåndtaget rettede hurtigt maskinen op igen. Dette være blot anført som en advarsel for unge, overstadige mænd, der ikke skal forsøge at køre til grænsen, for blot en lille fejlregulering med gashåndtaget kan blive ensbetydende med et styrt.

Det er absolut heller ikke nødvendigt at køre så hårdt med maskinen, for man har det vældig fornøjeligt ved moderate hastigheder i svingene — man bliver simpelt hen i godt humør af at køre den.

På grund af den høje gearing er den følsom overfor vindretningen, og under top-hastighedsforsøget var der kun en ret svag vind med nogle få graders afvigelse fra kørselsretningen, hvilket imidlertid resulterede i en stor måledifference i de to retninger nemlig henholdsvis 80 km/t og 96 km/t. Under prøvekørslen var der besynderligt nok ikke megen vind, men man kan let forestille sig visse vanskeligheder i hård modvind, hvor maskinen afgjort vil gå hurtigere i tredje gear end i topgear — ikke uden grund, at man påtænker at finde et mere passende udvekslingsforhold til de maskiner, der skal køre her i landet.

Når man i det hele taget har givet maskinen den høje gearing, er det af hensyn til økonomien, da benzinen er temmelig kostbar i Italien, og trediegearet er lagt tæt ved fjerde gear for på den måde at give mulighed for en fornuftig hastighed på de ofte forekommende stigninger.

Bremserne på sportsmodellen er udmærkede uden dog at virke imponerende, og affjedringen er ganske upåklagelig, men

BENZINFORBRUG

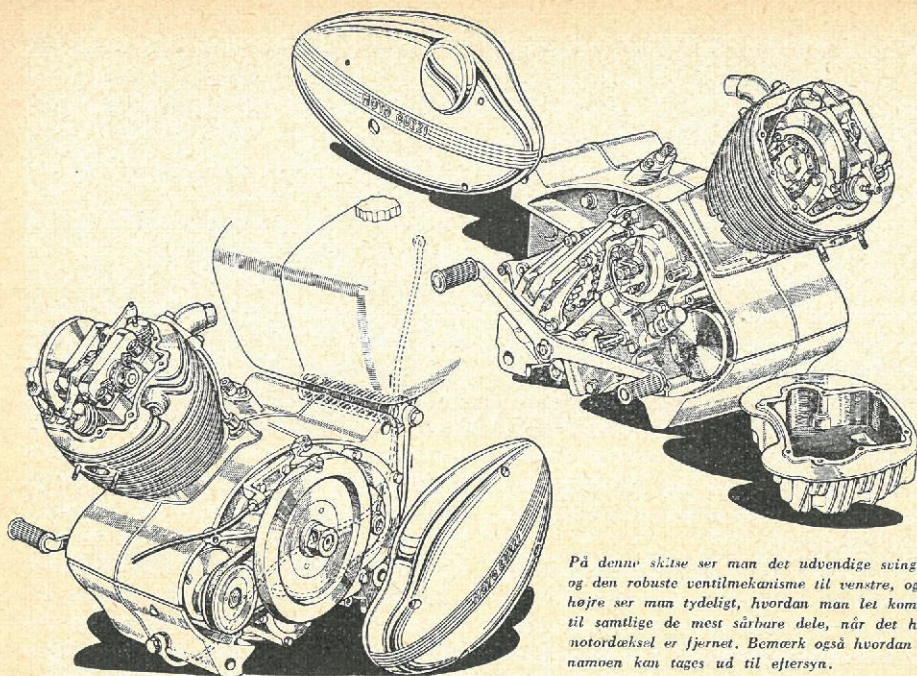
60 km/t	2,8 l/100 km
80 "	3,4 "

dobbeltsadlen er lidt hård, hvilket man bemærker efter flere timers kørsel.

De to første gange jeg skulle starte maskinen i en kold morgen, havde jeg en halv snes minutters ihærdigt arbejde, hvilket er temmelig ubehageligt, når man har klædt sig godt på og har indkapslet sit legeme i et læderhylster. Mere og mere forbandet sender man tankerne på jagt efter dårlige spoler, våde tændrør, manglende kompression, og hvad man ellers i øjeblikket kan finde på — indtil der lyder et par øredøvende brag fra udblåsningen. Altså har han fået for megen benzin, og efter en udluftning af motoren kommer der langsomt liv i maskineriet. Den tredje morgen forsøgte jeg belært af erfaringen en anden startmetode — jeg åbnede for benzinen, trådte på kickstarteren, og motoren startede ved første forsøg og kunne endda med det samme gå nydelig tomgang. Hvor koldt det skal være, før tipperknappen og luft-håndtaget skal tages i brug, er det vanskeligt at sige.

Motoren er på mange punkter særpræget, men den er tillige et studie i god motorkonstruktion. Motor og gearkasse er bygget sammen i en blok, og primærtransmissionen mellem motor og kobling sker ved hjælp af skråtskærne tandhjul. Cylinderen holder fremover i en vinkel på 45° fra det lodrette plan, hvilket giver størst chance for at forhindre motorvibrationer i at forplante sig til stedet. Den skrå cylinder medfører tillige, at man kan benytte sig af en lavere byggehøjde, og om den lodrette cylinder er smukkere, kan vel i høj grad diskuteres. Cylinderblokken er iøvrigt støbt i letmetal med indpresset foring, og også topstykket er af letmetal.

Krumtapakslen er en typisk Guzzi-udformning, da den kun består af akseltappe, kontravægte og krumtapsøle, medens det egentlige svinghjul ligger uden for krumtaphuset. På dette punkt har man dog bøjet sig for de æstetiske krav ved at indkapsle svinghjulene bag et dæksel. Når svinghjulet er anbragt udenfor det egentlige krumtaphus, er det for at reducere krumtapslagets dimensioner således, at man kan benytte



På denne skitse ser man det udvendige svinghjul og den robuste ventilmekanisme til venstre, og til højre ser man tydeligt, hvordan man let kommer til samtlige de mest sårbare dele, når det højre notordæksel er fjernet. Bemærk også hvordan dynamoen kan tages ud til eftersyn.

en kortere plejstang, hvilket nedsætter vægten på de frem- og tilbagegående dele. På illustrationen ser man tydeligt, hvordan kontravægtene er opslidsede således, at krumtapsølen ved hjælp af bolte kan spæn-

des og klemmes fast i kontravægtene.

Den overliggende knastaksel er monteret i kuglelejer i en solid lejevuk, og den trækkes gennem en kæde med automatisk kædestrammer. Tændingsanlægget er udformet

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 57,8 mm, slagvolumen 174,4 cm, topventilet med overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 8,0:1, maksimal motoreffekt: 12,5 hk ved 6200 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: Skråskårne tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Dobbeltpedal i højre side. Udvexlingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,25:1, 2. gear 12:1, 3. gear 8,53:1, 4. gear 6,72:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 3,00-17", bag: 2,50-18".

Stelkonstruktion: Dobbelt rørstel.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 14 liter, heraf 3 liter på reserve.

Olietank rummer 3,0 liter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Marelli. Amperetimer på akkumulator: 10. Dynamo: 180 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: 175-225. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Speedometer, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1314 mm. Sadelhøjde: 740 mm. Fri højde fra jorden: 130 mm, styrets bredde: 610 mm. Egenvægt: 109 kg.

Pris: Kr. 4800,— incl. omsætning.

Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,4—0,45 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser 4,0 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: Dellorto UB22BS2, dyse 95/100, spjæld 70, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 35/100.

Ventiler: Indsugning 0,05 mm, udblæsning 0,15 (ved kold motor).

som batteritænding, og afbryderkontakten er i direkte indgreb med taktakslen. Dynamo trækkes af en kilerem direkte fra krumpakslen, og dynamohuset er også indbygget i motorblokken, men dog ikke anderledes, end at hele dynamoen kan udtages ved eftersyn.

Der er i det hele taget lagt stor vægt på lette reparationer, og blot man tager sidedækslerne af, kan man komme til kickstarterfjeder, gearpedalfjeder og hvad der ellers kan tænkes udskiftet inden en egentlig hovedreparation.

Olietank og batterikasse er bygget sammen til en helhed, der er anbragt direkte bag motorblokken, og når dobbeltsadlen vippes tilbage, er der adgang til olietankens påfyldningsdæksel.

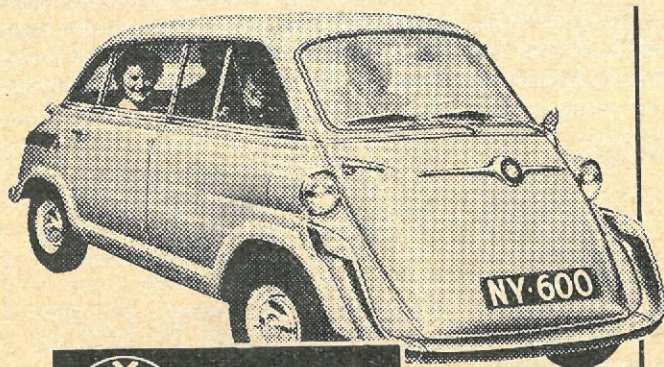
Stellet består af en dobbeltrørramme, og baghjulet er ophængt i en svinggaffel af fjedret af to teleskopiske fjederaggregater med hydraulisk dæmpning. Ved kørsel med bagsædepassager kan man med fordel flytte

de to fjederaggregater til en mere lodret stilling, hvilket giver korrekt affjedring og dæmpning i forhold til den forøgede belastning.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, og ovenpå gaffelbenene er det smalle pladestyr med indbygget speedometer anbragt.

Motoren er virkelig meget vibrationsfri, og den spinder med en sund lyd ved de høje omdrejningstal. Sportsmodellen har automatisk tændingsregulering, men man må efterlyse et ordentligt værktøjsrum, for et sådant findes ikke. Det er lidt for dårligt, da det er en gammel erfaring, at en motorecyklist aldrig må have værktøj som skruetrækere, skiftenøgler, tænger o. s. v. anbragt i lommerne, da disse genstande kan være direkte farlige under et ellers uskyldigt styrt.

Iøvrigt er det en dejlig lille maskine, der er lige velegnet for begynderen og for den erfarne entusiast — der er megen kørglæde i den maskine.



viser det sig med noget nær en fuldblods sportsvogns køreegenskaber. Udseendet? Efter vor mening fremtidsbilens. Der er rigelig plads til 4 voksne og sæderne er "modelleret", så man sidder godt fast i dem — selv under hård kørsel.

Tophastighed 100 km/t — fuld synkronisering af alle 4 gear — 22 km/l ved 60 km/t iflg. S. M. I.'s prøvekørselsrapport.

Send kuponen ind og få de fuldstændige prøvekørselsrapporter.

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S, GLOSTRUP

I hele sin konstruktion er B.M.W. 600 en fuldblodsbil. Oven i købet

(Berlingske Aftenavis).

Skandinavisk Motor Journal
skrev om

BMW 600:

— et skoleeksempel
på god
automobilteknik!

— simpelthen et fornemt
ingenlærarbejde og et
stykke dejlig mekanik!

KUPON til
DOMI A/S — GLOSTRUP

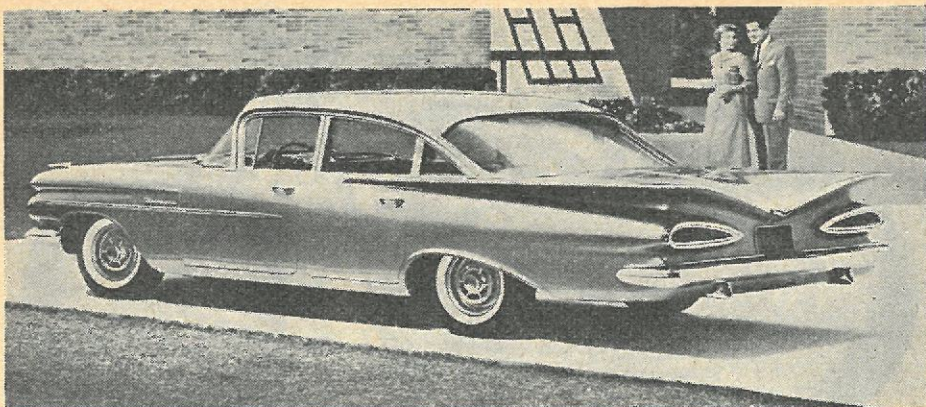
Navn

Stilling

Adresse



— der er
DOMI-forhandlere
overalt



De nye Chevrolet modeller er absolut overraskende, og igen i år er vognene blevet større i alle horisontale mål, medens totalhøjden er blevet reduceret. Motoreffekten holdes indenfor beherskede rammer med 135 hk (SAE) for den seks-cylindrede motor og lidt mindre behersket 185 hk (SAE) for V8 motoren. Vindspejlet fortsætter op over tagets kant, hvilket giver bedre udsyn, men man står helt uforstående overfor højderoret i vognens bagende. GM fastslår, at halefinner ikke er noget modelune, da de giver nedsat sidevindfølsomhed navnlig ved store hastigheder, men det turde vel være en forudsætning, at halefinnerne står lodret op, hvis de skal løse denne opgave, medens de vandretliggende finner må betegnes som et uskont modelune og absolut intet andet.

Månedens nyheder

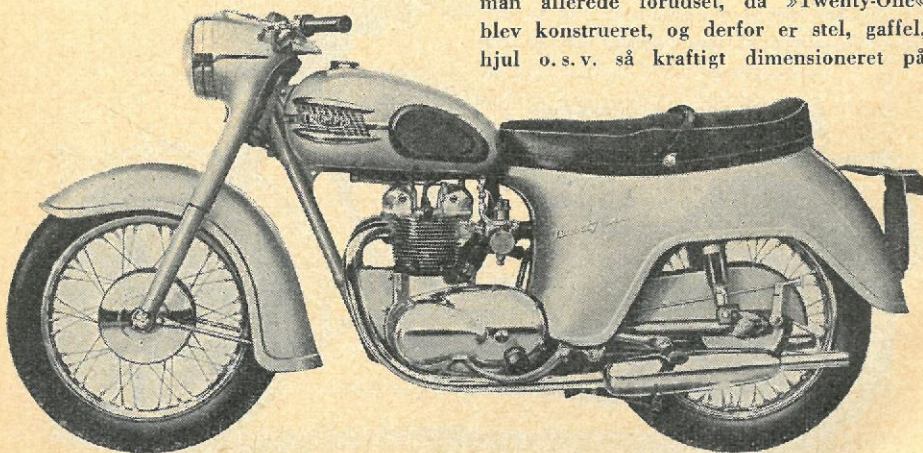
Nye Triumph modeller

Trehjulet Isetta

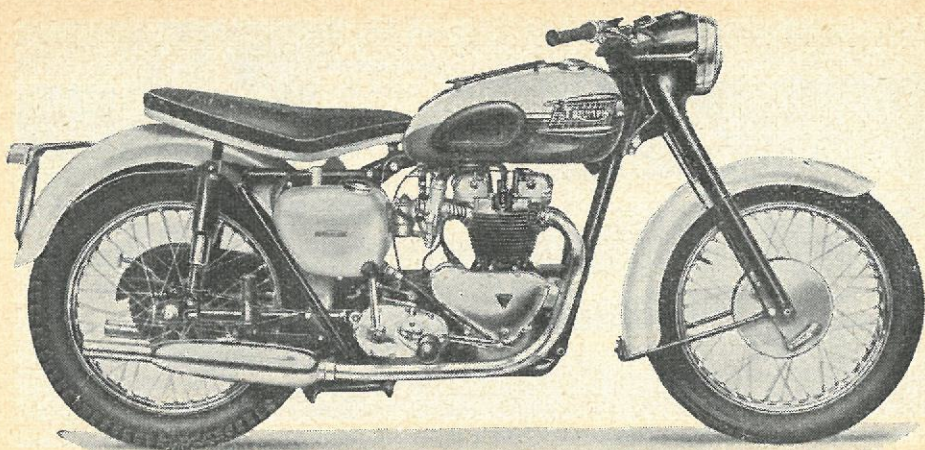
2×2 CV med motor for og bag

Triumph Engineering Co., Ltd., i Coventry kommer med nogle bemærkelsesværdige nyheder. Af størst betydning er nok en ny udgave af den kendte 500 ccm Speed Twin, der blev sat i produktion for 21 år siden. Motoren i denne maskine er kun blevet ændret i detaljerne gennem de forløbne år,

og efter krigen fik maskinen naturligvis teleskopgaffel og svinggaffelaffjedring af haghjulet. Motoren er i store træk stadig den samme, men nu bliver den lagt i et helt nyt stel, nemlig det samme som findes på »Twenty-One« 350 ccm modellen, der gik i produktion i 1957. Denne udvikling havde man allerede forudset, da »Twenty-One« blev konstrueret, og derfor er stel, gaffel, hjul o. s. v. så kraftigt dimensioneret på



Triumph Twenty One og Speed Twin vil for fremtiden have fælles stel.



Den nye Triumph Bonneville er en videreudvikling af Tiger 110, der på Bonneville saltsøsten i Utah har sat ny hastighedsrekord for standardmotorcykler med 237,037 km/t.

maskinen, at det også passer til »Speed Twin«. Denne ændring giver en betydningsfuld rationalisering af produktionen, hvilket har bevirket en prisnedsættelse på det engelske marked for »Speed Twin«.

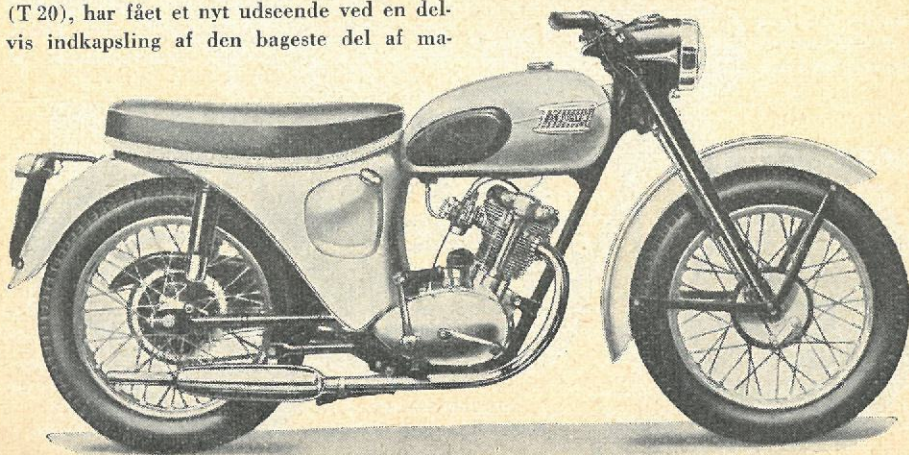
En helt ny maskine er »Bonneville 120« med 650 ccm motor, der må betegnes som en videreudvikling af den velkendte »Tiger 110«. Bonneville motoren er monteret med to karburatorer og en anden knastaksel, hvilket giver motoren et absolut sportspræg. Maksimaleffekten er 46 hk, og det er vel overflødigt at sige, at denne maskine har en temmelig voldsom accelerationsevne. Den mindste maskine hos Triumph, Tiger Cub (T 20), har fået et nyt udseende ved en delvis indkapsling af den bageste del af ma-

skin. De øvrige modeller er uændret i produktion.

*

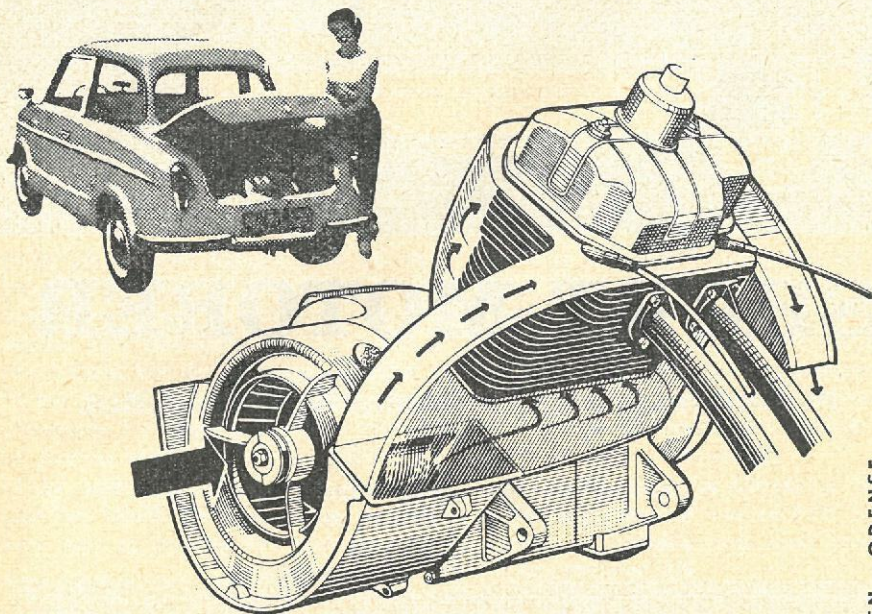
BMW 600 kan nu leveres med Saxomat halvautomatisk kobling, hvilket vil sige, at koblingspedalen i denne vogn for fremtiden vil kunne undværes. Saxomat i forbindelse med den fuldsynkroniserede fire-trins gearkasse i BMW 600 vil gøre kørslen overordentlig let, og efter sigende har netop denne vogn fået en begejstret modtagelse blandt krigsinvalider, fordi indstigningen er anderledes«.

En af nyhederne på Paris-udstillingen var Citroën DS 19 »Prestige«, der tilsyneladende



Også model T 20, Tiger Cub, har fået en pladebeklædning.

motoren med 2 millioner berømte forfædre.....



KR. 11.925.—

med varme og defroster
(incl. leveringsomkostn.)

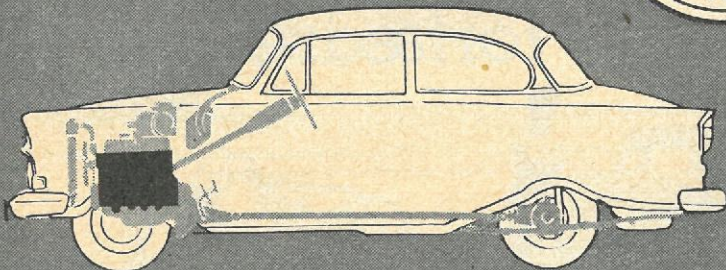
Prinz'ens motor er et nyt bevis på NSU-ingeniørernes verdensberømte talent for fine motorer. Det er en to-cylindret 4-takts hækmotor, topventilet og med overliggende knastaksel. Med sine 600 cc kunne den nemt yde 40 hk, men effekten er bragt ned til 20 hk, hvorved man har opnået en kolossal slidstyrke, samtidig med at acceleration og smidighed er bevaret. — Få en køretur i Prinz'en hos en af vore forhandlere.



Prinz
-eventyr-prinz'en i Deres
bildrømme...!

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN - ODENSE

Nyt liv med



SHORT MOTORER

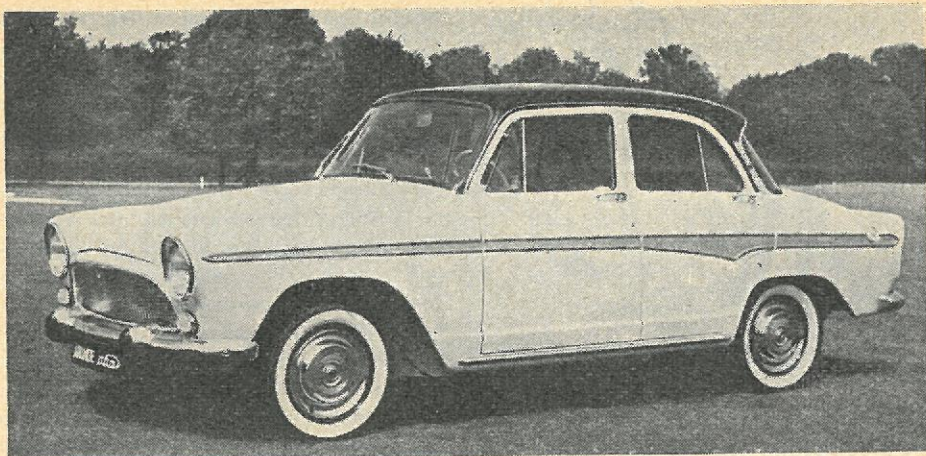
Den bedste Løsning af Problemet Hovedreparation.

GM Short Motorer - passer præcist, giver fornyet trækraft, er robuste og økonomiske i drift.

Når motoren i en General Motors vogn efter mange tusind kilometers kørsel trænger til reparation, er der enestående fordele ved at anvende en GM Short Motor. Ikke blot foregår monteringen meget hurtigt, så De undgår unødigt ventetid, - men det er også en enorm fordel, at alle dele i GM Short Motoren er fabriksny.

Med en GM Short Motor får vognen sin oprindelige kraft og pålidelighed tilbage. Reservedelsbetjening over hele landet.



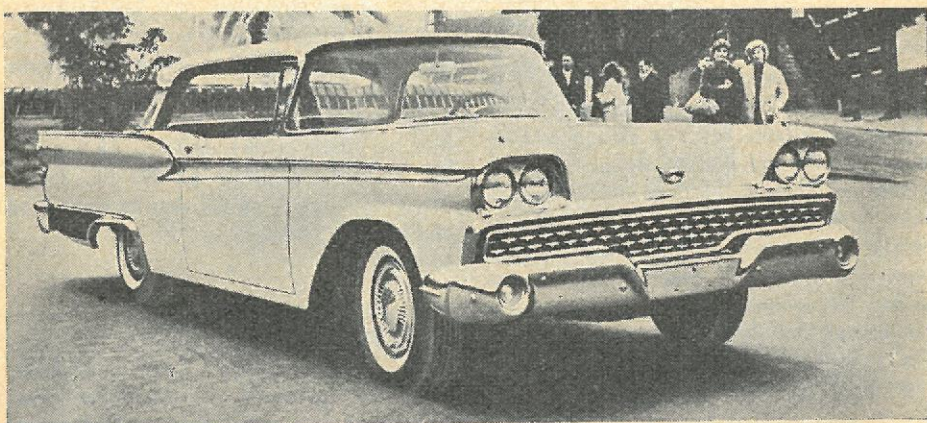


De nye Simca modeller P 60 er blevet ændret i karosseriet, men motorer o. s. v. er de samme som i de tidligere modeller.

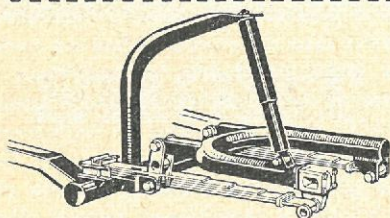
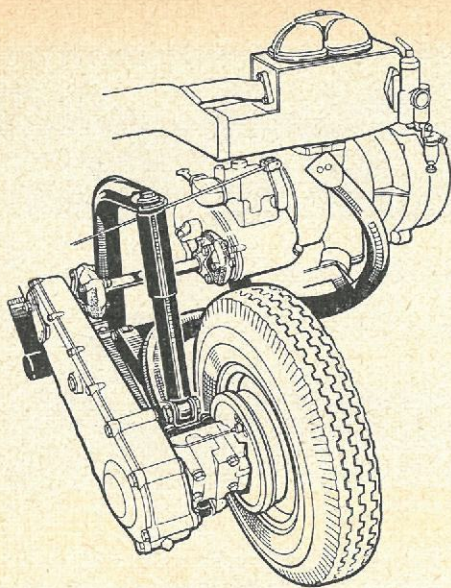
de er bygget til forretningsmænd i den store stil. Der er en glasvæg mellem for- og bagsæderne således, at samtaler og aftaler kan føres og slutes på bagsædet, uden at chaufføren på forsædet bringer dem ud over hele byen. Iøvrigt er kortbølgeradio standardudstyr, og der er installeret telefon ligeledes som standardudstyr. Er vognen f. eks. i Paris, kan den indenfor en radius af 20 km fra Notre-Dame kalde alle telefonabonnenter i verden og selv blive kaldt fra en hvilken som helst telefon. Selvfølgelig er der også en mikrofon, gennem hvilken man kan forælle chaufføren, hvor han skal køre hen, og hvordan han skal køre. Iøv-

rigt er der selvfølgelig cigartændere, elektrisk ur, trykknapper til radioen, der er indstillet til de specielle stationer, og såfremt ingen af programmerne passer i øjeblikket, meddeler man chaufføren, at han må finde noget andet på skalaen anbragt foran i vognen, og først når et passende program er fundet, slutes kontakten til højttaleren bag i vognen. Kort sagt idealvognen for enhver, der arbejder hårdt og energisk på at oparbejde et førsteklasses mavesår eller en livsforkortende hjerte fejl.

En anden nyhed fra Citroën er Sahara-modellen, hvilket vil sige en 2 CV med to motorer på hver 425 ccm. Hver motor gi-



Hos Ford i USA er man ved at slå bak, idet man har tilstræbt en bedre formgivning for 1959 modellerne — den her viste Fairlane 500 Club Victoria har som den første amerikanske vogn modtaget en fransk guldmedalje for god formgivning. Nye oliefilter bevirker, at man kun skal skifte olie for hver 6500 km, og motorerne er blevet mere økonomiske.



Det har ikke været vanskeligt at fremstille en trehjulet Isetta, og baghjulet er ophængt i en sikker gaffelføring således, at hjulet ikke med tiden falder ud af det lodrette plan.

ver som bekendt 13 heste, og her er altså 26 hk til rådighed. Den oprindelige motor trækker selvfølgelig på forhjulene som altid, og den anden motor, der er bygget ind bag i vognen, trækker på baghjulene, og det er naturligvis det helt rigtige at have træk på alle fire hjul. Vognen skal være temmelig fabelagtig i terrænet, hvilket vi ikke et øjeblik er i tvivl om, og når man iøvrigt er i sparehjørnet, kan man slå den bageste motor fra og køre på den forreste alene. Sahara-modellen vil ikke foreløbig komme på det danske marked, og det er muligt, at den også i fremtiden kun vil blive taget hjem på bestilling.

*

Den lille BMW Isetta er blevet populær mange steder i verden, og den bygges efter-

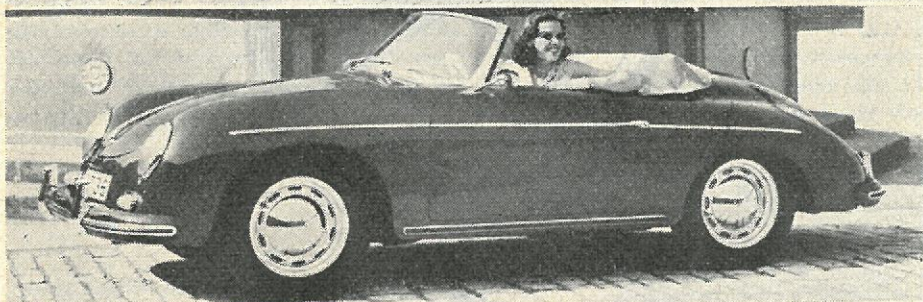
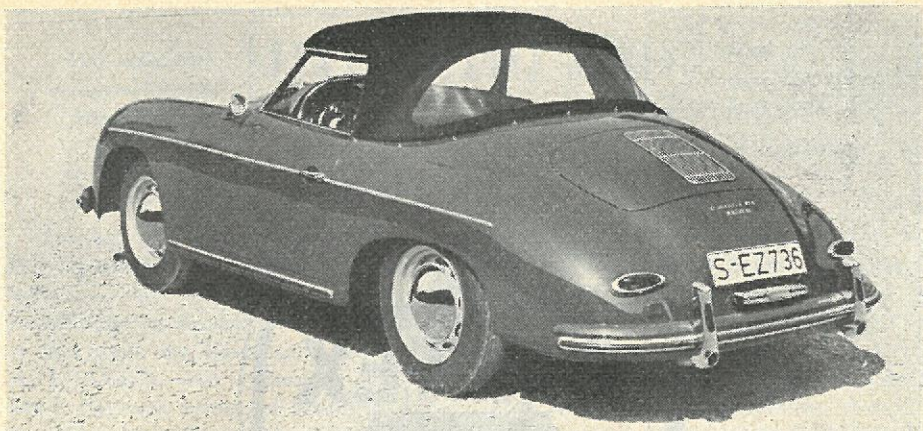
hånden i utallige versioner. Der er f. eks. »US Isetta«, der er tilpasset det amerikanske marked med kofangere i bestemt højde og udformet efter bestemt standard, da man på grund af de lidt snævre parkeringsforhold skal kunne puffe til foran- og bagvedholdende vogne med sine kofangere uden at beskadige karosseripladen. Det vil iøvrigt blive meget morsomt at se en Isetta puffe rundt med et par store amerikanske vogne. Man har nu også fremstillet en trehjulet Isetta af hensyn til de markeder, hvor det ene hjuls bortfald give ren økonomisk gevinst i form af skattelettelse, mindre forsikringer o. s. v. Her i landet kan det kun blive en lettelse i kørekortordningen, da Isetta'en i trehjulet udgave juridisk set er en motorcykel. Isetta fremstilles iøvrigt med højrestyring til de venstrekørende markeder, og en Trope Isetta med særligt luftkonditioneringsanlæg bevirker, at man selv under en sandstorm sidder med frisk, støvfri luft i vognen, og under normale tropiske forhold er der kun en lav fugtighedsgrad i vognens indre.

*

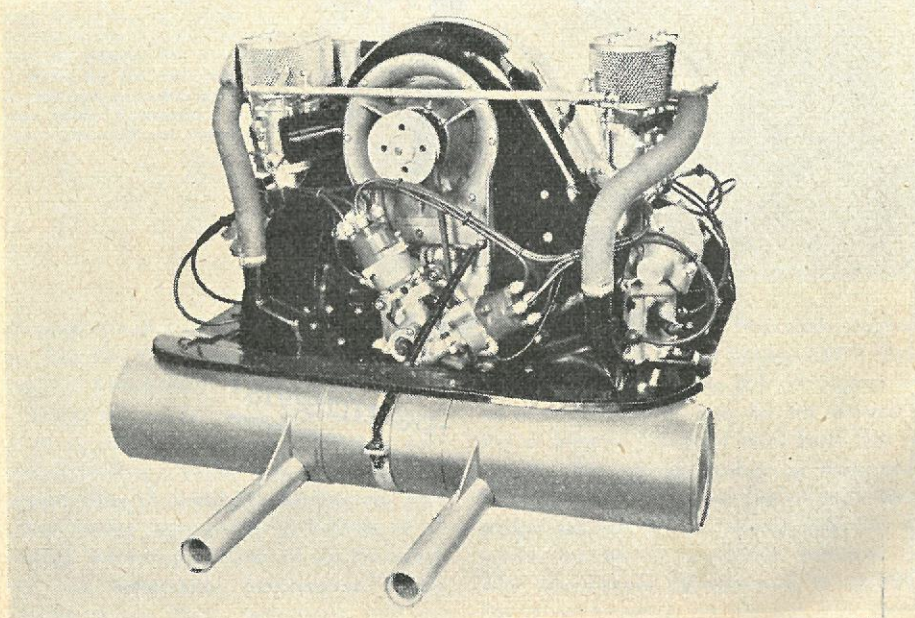
Jaguar fabrikkerne sender en Mark IX på markedet, og selv om den ganske nøje ligner Mark VIII, er der dog visse betydningsfulde ændringer. Motoren er kraftigere, der er skivebremses og powersteering. Det er Briggs Cunningham, der har givet ideen til den nye vogn, idet han forsøgsvis har ladet en Mark VIII motor bore op fra 83 til 87 mm således, at motorens slagvolumen blev på 3,8 liter i stedet for 3,5 liter. Eksperimentet faldt så godt ud, at fabrikken tog ideen op, og den nye 3,8 l motor har en maksimaleffekt på 220 hk. Jaguar Mark IX kommer på det danske marked til at koste kr. 68.385,—.

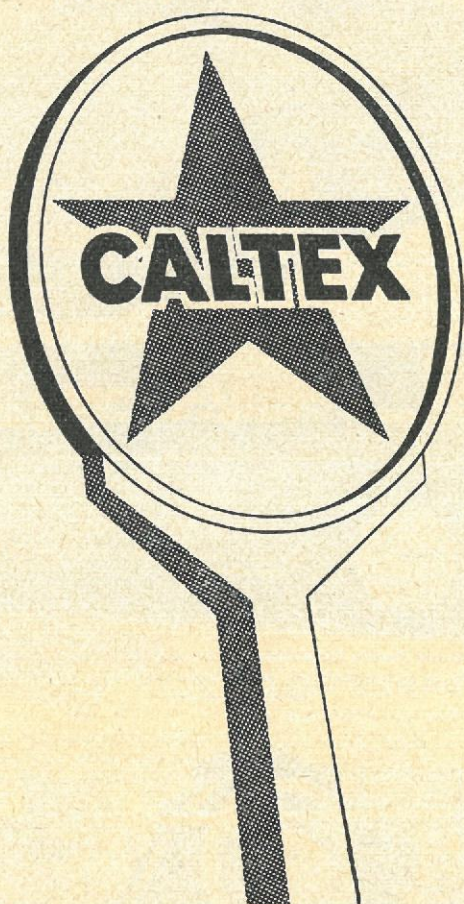
*

Sideløbende med de kendte Simca-modeller er de to nye P.60 modeller i Aronde-serien nu på markedet. En ny kølerfront, større for- og bagrude og lidt bedre passagerkomfort gennem en sænkning af gulvet er de vigtigste forandringer. Motorene er de samme som i de hidtil kendte modeller.



I sidste nummer omtalte vi den nye Porsche Convertible, der ses over disse linier. Nederst ses den nye Carrera motor med fire overliggende knastaksler og to strømfordelere, to dobbeltkarburatorer og to olieklere. Den giver 105 hk (DIN) ved 6500 omdr/min.





CALTEX SERVICE...

-naturligvis!

*Lidt vejledning
i vedligeholdelse af
motorcykler og
scootere*

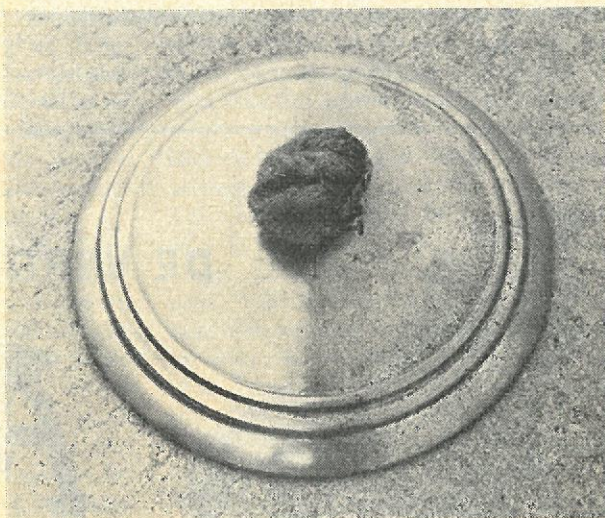
HYGGETID MED SORTE FINGRE

*Dette afsnit
kan også bilisterne
have glæde af*
AF MEKANICUS

Man har mærkeligt nok rundt omkring fået den opfattelse, at ingen kører på motorcykle mere. Der sælges ikke ret mange nye motorcykler og scootere for tiden, og ergo er der ingen, der kører på motorcykle — en bevisførelse helt i Erasmus Montanus stilen. Har man imidlertid fundet ud af, at de mange brugte motorcykler på markedet kan have en vis indflydelse på den dalende salgskurve for de nye maskiner, vil man også have en fair chance for at forstå, at samtlige landets 120.000 maskiner ikke på

vogn, fordi motoreyklen slet og ret er maskineri uden »hjemlig hygge«, men det er så sandelig en helt forkert opfattelse, for har man haft en maskine gennem en årrække, kender man hver bolt og møtrik i den, man ved, hvordan motoren ser ud indvendig i mindste detalje, man kender dens små luner, og man er så helt og fuldt fortrolig med dens opførsel på enhver vej og i al slags vejr. Har man været en udenlandstur på motoreykle, kender man også den behagelige fornemmelse af tryghed, når man

Letmetal angribes ret alvorligt af vind og vejr, men man kan polere det med fin ståluld og til sidst foretage en højglanspolering med almindeligt metalpudsekrem. Her ses en hjulkapsel af letmetal, og den højre side er arret og angrebet, medens venstre side er poleret med den viste tot ståluld. Når poleringen er færdig, kan man med fordet pudse efter med autopolish på silicon basis, hvilket i udpræget grad beskytter letmetallet mod nye angreb.



én gang er taget ud af drift, og der er heller ikke fare for, at interessen for de tohjulede vil forsvinde.

Ærligt talt, er der noget så hyggeligt som at gå og pusle om en motorcykle i de sure vintermåneder, i hvilke man ikke føler udpræget trang til at køre fornøjelsesture eller måske endda foretrækker at benytte et offentligt befordringsmiddel til og fra arbejde? En motorcykle forekommer måske udenforstående mere upersonlig end en

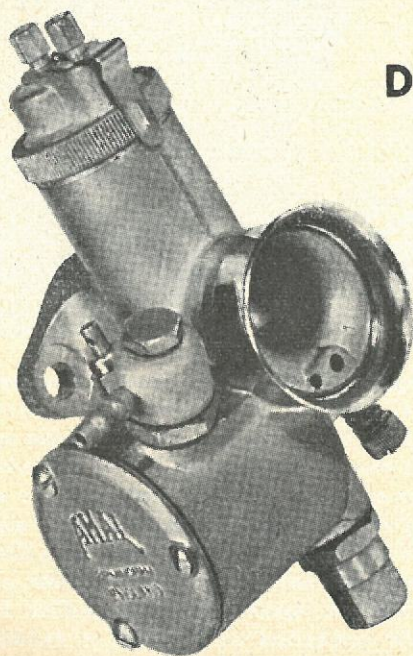
ser sin maskine i ellers fremmede omgivelser — den er det faste holdepunkt i tilværelsen. Måske har man syd for Genua set ud over det blå hav, som det var så vanskeligt at komme i kontakt med, fordi der altid var store private parker og haver mellem vejen og vandet, man har set ind i disse parker og følt sig så absolut udenfor, og måske har denne mærkelige, modløse følelse bemægtiget sig ens sind et øjeblik: Du er en fremmed her, du har ikke noget

at gøre her, og der er ingen, der vil have noget med dig at gøre — hvorfor er du egentlig her? Når man så vender sig om og ser sin gamle, trofaste motorcykle, bliver alt dette mindreværdige pjat trængt i baggrunden, og man har det dejligt, når man igen sidder i sadlen og kører ud i det blå, og et øjeblik efter finder man en herlig kyststrækning, herrens bad er parat, og hele naturen byder ham velkommen.

Man kommer til at holde af sådan et stykke mekanik, og det nødvendige vedligeholdelsesarbejde kan blive til hyggetimer med sorte fingre. Det kommer lidt an på en selv, for desværre er nogle mennesker indstillet på den måde, at ligegyldigt hvad de skal foretage sig, så er det »arbejde« og »pligt«, medens andre kan hygge sig gevaldigt med de mest trivielle og dagligdags ting — på dette punkt kan man med rette tale om, at verdens goder er ulige fordelt, for her er vi inde på så væsensforskelligt et livsgrundlag som slet og ret at ha' det og at ha' det dejligt — altid.

Man kan f.eks. skrive en liste op over de ting, der skal udbedres ved maskinen i vinterens løb, og så kan man med grum ihærdighed kaste sig over arbejdet for at få det overstået så hurtigt som muligt, medens man fra arbejdsstedet vedligeholder et surt skænderi med sin kæreste eller sin kone, »fordi hun ikke forstår, at det drejer sig om arbejde, der kan gøres op i kroner og øre«, og fordi »han ikke hellere vil med i biografen eller banker de tæpper«. Ulidelige stakler, der gør livet så surt for sig selv!

Man kan nemlig også gribe arbejdet an på en helt anden måde. Man kan først blive enige om, at man til sommer vil en tur til Italien, eller man vil benytte sommerferien til en rundtur i vort eget land. Hvis man så hygger sig rundt om maskinen og deler arbejdet lidt på den måde, at turen planlægges med kort og bøger, som »hun« læser op af, medens »han« arbejder, så skal der nok komme et godt resultat ud af både de mekaniske anstrengelser og turen til sin



DE VERDENSBERØMTE

AMAL

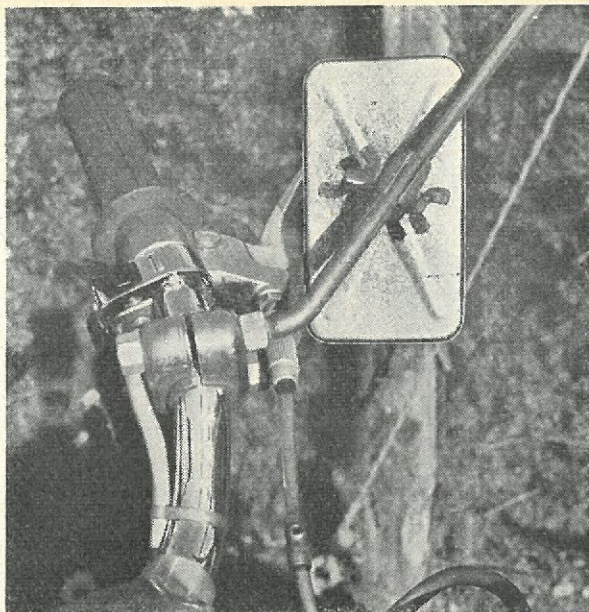
KARBURATORER

og originale reservedele

A/S BRD. P. & M. KLEE

Krystalgade 3 . Telefon Minerva 5242
(Lige ved Rundetaarn)

Det omtalte spejl er her anbragt i en lidt usædvanlig stilling for at vise bagsiden. De to fløjmotrikker var også forkrømet, men sammenlign dem med styrets forkrømning, der er to år ældre i tjenesten.



tid. Et par gode kammerater, der har planlagt en tur sammen, kan også få nogle fornøjelige timer med at gøre maskinen i stand, og det er tillige af en vis værdi, at de begge er ansvarlige for maskinen driftssikkerhed, den dag ferien begynder.

Vor rolle i det hele foretagende bliver blot at give et par gode råd, for ifølge vor erfaring er det kun sjældent den »dyre« mekanik, der svigter, men derimod småting, der pludselig kan få kedelige konsekvenser, når man er på langfart. Selvom man overhovedet ikke tænker på nogen længere tur til sommer, så vil det dog være gavnligt at få maskinen i fin stand, for der er ikke meget sjov ved det, når søndagsturen til Hornbæk bliver ødelagt af et knækket koblingskabel, når week-end turen til Svendborg bliver mislykket, fordi forskærmen er ved at falde af, og hjemturen fra Løkken bliver endeløs besværlig på grund af en kortslutning.

Det arbejde, vi i denne omgang skal kaste os ud i, er egentlig alt det, der ligger uden for motoren, altså stel, skærme, lake-ring, elektrisk udstyr o. s. v., da vi på nuværende tidspunkt kan se tilbage på en artikelserie om hovedreparation og en serie

om motortuning. Dermed være ikke sagt, at vi ikke kan gøre noget ved motoren ved en større vinterreparation, men arbejdet er allerede beskrevet, og det bliver derfor ikke gentaget her.

Det allerførste punkt på programmet er en meget omhyggelig rengøring af hele maskinen, inden den bliver anbragt på et passende sted. Man kan ikke flyde rundt på gade eller vej med en større reparation, og har man ikke en velegnet garage, må man ty til loft eller kælder — et loft kan godt lyde lidt indviklet i forbindelse med en motorecykle på små 200 kg, men man kan sagtens klare sagen på den måde, at man først afmonterer hjul og tank og eventuelt bygger motoren ud af stellet. Der er nemlig ikke megen fornøjelse ved at stå i et uopvarmet skur eller under et halvtag, og noget finere arbejde kan man ikke præstere, hvis man konstant fryser om fingrene.

Ved en overfladisk betragtning er maskinen måske meget pæn i lakken, men ser man nærmere efter, er der ofte rustpletter ved beslag, skærmstivernes bolte og på kædekassens underside, og det er helt sikkert, at skærmene ser forfærdelige ud på den indvendige side. Selv om man er flittig med



Med **REDeX**

kan De »kæle« for motoren indvendig

REDeX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser oliegangene for slam, hindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m.v. (De bør ikke bruge REDeX i en motor, der står overfor en hovedreparation). REDeX nedsætter motorens friktion og forlænger motorens levetid. På skemaet ser De resultaterne af en REDeX-kur på en tilfældigt udvalgt Opel Rekord 1956.



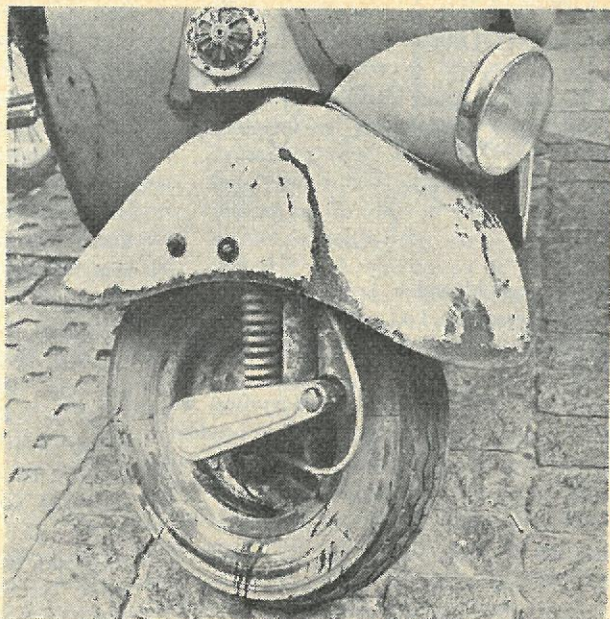
Her er bevist!

<i>485360</i>	FØR				EFTER			
CYLINDER NR.	1	2	3	4	1	2	3	4
KOMPRESSIØN LBS PR INCH	128	121	136	138	140	141	141	142
ACCELERATION FRA 20-60 MPH	18 sek.				13,2 sek.			
BENZINFORBRUG 70 KM/T MED 2 PASS	12,1 km/l.				14,2 km/l.			

Vil De have flere beviser og mere viden om REDeX, så tal med Deres mekaniker el. ring (skriv) efter brochure hos:
F. BULOW & CO.,
Polititorvet
Central 1722 - lokal 900
der også anviser Dem nærmeste REDeX forhandler

REDeX LIMITED

Dette er ikke en scooter, som henstår på et værksted efter et uheld — den ankommer hver morgen til den lokale parkeringsplads. Fotografiet giver dog kun et vagt indtryk af maskinens aldeles rædselsfulde stand. Hvis man ikke har tid til at lade en ordentlig lakering foretage, kan man i det mindste stoppe rustangrebet ved en hurtig behandling, og en foreløbig lakering vil dog være smukkere end de tykke rustkager. Om et år vil scooteren være et totalt vrak klar til ophugning.



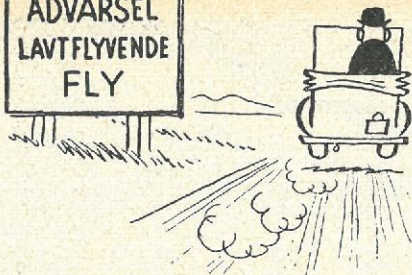
voks og pudseklud, kan rusten en dag vise sig, når den slår igennem fra de skjulte steder, og pludselig står man med en stor udgift, fordi man simpelthen ikke kan køre med løse skærme og dinglende kædekasse — hvad rusttæring betyder i en bagskærm med påmonteret bagsæde skal kun påpeges ganske løseligt.

Selv om vi i det store og hele er tilfredse med lakken, skal vi alligevel afmontere skærme og tank, og der skal nok vise sig lidt overraskelser på tankens underside, og når skærmene er blevet rengjort indvendig, vil vi også kunne konstatere, at der ikke er megen lak tilbage. Løs rust og afskallet lak fjerner vi med en stålborste eller et stykke sandpapir, medens gravrust og rustpletter behandles med en rustomdanner, der skal tørre et stykke tid — i reglen et par døgn — før videre behandling foretages. Rustomdanneren (Ferol) går i forbindelse med rusten og skaber et tyndt, rustbeskyttende farvelag, der imidlertid ikke kan stå alene, så efter endt tørring og hærkning må den behandlede plade beskyttes yderligere med en formålstjenlig lakering. Under alle omstændigheder bør man benytte en grundfarve, og holder vi os foreløbig til det indvendige af skærmene,

kan man med fordel behandle disse med asfaltlak, sort undervognspasta (Dyrup nr. 3998), gummihud eller lignende.

Det er muligt, at rustangrebet allerede har været i gang visse steder på skærmen, men er skaden ikke alt for omfattende, kan en reparation let foretages. Man må blot skelne lidt mellem de steder, hvor skaderne kan optræde, og selvom man ikke har en omfattende teknisk uddannelse, vil man nok kunne regne ud, om et rustangreb har betydning for den bærende konstruktion eller ikke. Det kan f.eks. ske, at en bagskærm revner på den nederste og bageste del, hvilket iøvrigt kan give en modbydelig lyd fra sig ved bestemte omdrejningstal. På dette sted skal skærmen absolut ikke bære noget, og en reparation kan foretages på den måde, at man indvendig belægger den blanke plade med et lag loddetin (stryg pladen med loddevand, dryp rigeligt med loddetin på og tvær det ud med en klud), samme behandling giver man en strimmel plade (eventuelt et stykke kraftigt blik), der er tilpasset i facon således, at det i hele sin længde ligger tæt mod skærmens inderside, som om det var et stykke hefteplaster, man satte over revnen. Når de to tinbelagte flader

ADVARSEL
LAVTFLYVENDE
FLY



lægges mod hinanden, kan den færdige lodning foretages ved at opvarme hele herligheden med en gasflamme eller en blæselampe.

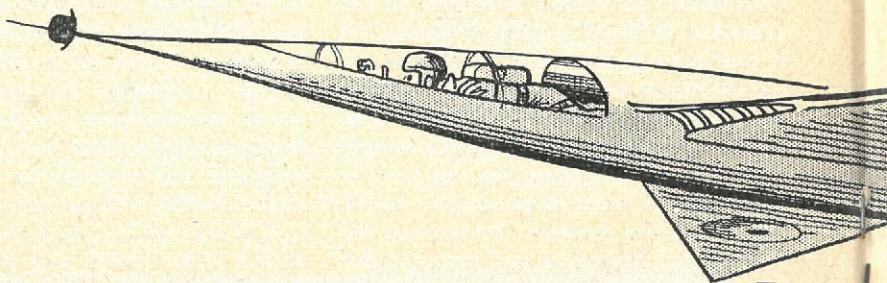
Da en sådan revne i skærmen oftest har åbnet adgang for en rusttæring ved bruddet, bør man først klippe eller med polerlærred slibe brudkanterne rene, og når lappen er loddet på, udfylder man revnen med loddetin, og til slut sliber eller filer man til oversværende loddetin bort.

Noget helt andet er det, hvis rustskaden findes ved en monteringsbolt til en bagskærm, der skal bære et bagsæde. Her er det ikke tilstrækkeligt at lappe sammen på hullet efter ovennævnte anvisning, da den forholdsvis spinkle reparation ikke har tilstrækkelig bæreevne. En solid tæring må klippes helt bort, og en mekaniker eller en pladesmed må svejse et nyt stykke ind og eventuelt tillige lægge en forstærkning på bagsiden.

Skærmene skal absolut være hele og so-

lide, da defekter på disse ellers så uskyl-dige elementer kan være direkte livsfar-lige på en solomotorcykle, og det betaler sig i tide at standse rustangrebet, der ellers før eller senere vil gøre skærmene kas-sable — bagskærmen til en engelsk maski-ne koster ca. kr. 100,—, og forskærmen til en tysk maskine (f. eks. NSU Max eller Lux) koster kr. 82,—. Dumme penge at lade ru-sten tære.

Dette var den foreløbige behandling af skærmene, og nu skal vi betragte stellet, gaflerne og styret lidt nærmere. Er der no-get, der trænger til forkromning? Ikke alene de store, brede flader på tanken og styret, men også småtterier som bestemte bolthoveder, lygtekranse og lignende små-ting. Det var måske slet ikke så dumt at sende noget til forkromning på nuværende tidspunkt, og man skal ikke være bange for dansk forkromning. Både tyske og engel-ske fabrikker forkromer for tiden pænt og hæderligt, men aldrig godt, og en overgang var det tilmed ualmindelig skidt, navnlig på de kontinentale fabrikker. Der hersker imidlertid en udpræget forkert opfattelse og forståelse af de krav, man må stille til en god forkromning. Det er nemlig ikke nok, at der kommer et passende lag kobber under kromlaget, det er fuldt ud lige så vigtigt, at nikkellaget får den rigtige tyk-kelse, og det er som så meget andet her i



ADVARSEL
LAVTFLYVENDE
FLY

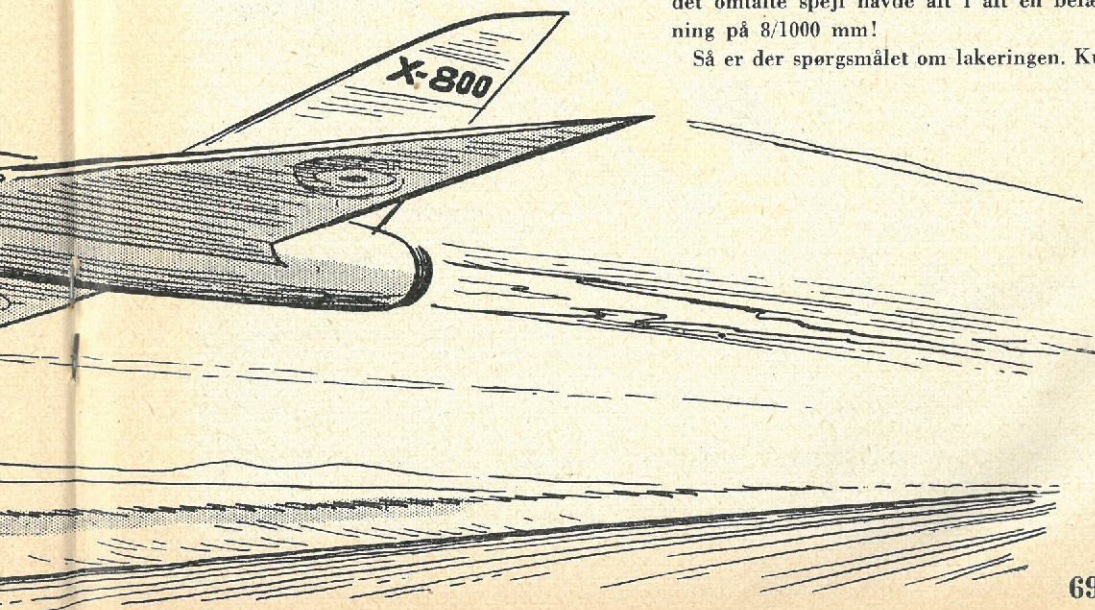
livet et pengespørgsmål. En billig forkromning er nøjagtig det samme som at smide pengene ud af vinduet, og man kan blive tordnende gal i hovedet, når man køber et spejl til sin motorcykle, monterer den tilsyneladende pænt forkromede nyttegenstand på styret og ærgrer sig fjorten dage senere over at se et ræverødt stativ hænge på sin ellers velholdte maskine. Tænk om man kunne have fået lov til at betale et par kroner mere for det spejl for til gengæld at få en ordentlig forkromning. Nu bliver sagen straks mere kostbar, fordi hele overfladen skal slibes af og forkromes ordentligt. De forskellige forkromningsanstalter arbejder efter forskellige specifikationer i forhold til opgaverne, og en industriforkromning af 1000 knager behøver ikke at være fuldt så modstandsdygtig som forkromningen til motorkøretøjer, men også indenfor samme opgave benytter de forskellige forkromningsanstalter vidt forskellige specifikationer til lige så forskellige priser. Forkromning skal imidlertid ikke alene være til pynt, men i nok så høj grad til beskyttelse mod rustangreb, og når man undertiden får sin opfattelse på dette punkt revideret, skyldes det, at man enten selv eller forkromningsanstalten har været for sparsommelig.

Priser kan man vanskeligt udtale sig om,

da disse afhænger af forkromningens »sterrelse« og det forudgående afslibningsarbejdes omfang, men vi kan opgive den korrekte specifikation for en absolut holdbar forkromning, og ud fra den må man selv indhente tilbud i hvert enkelt tilfælde. Først skal emnet rengøres og slibes i bund således, at der ikke er rustpletter eller udpræget porøsitet efter rustangreb. Derefter skal der et kobberlag på 10–15/1000 mm, og meningen med dette kobberlag er, at porøsitet og porer i jernet skal dækkes — er kobberlaget for tyndt, er det ikke tilstrækkeligt blødt til at glatte ud over fladen. Derefter skal der et lag på minimum 10/1000 mm nikkel og til sidst ca. 10/1000 mm krom — ialt mellem 30/1000 og 50/1000 mm. Det er imidlertid vigtigt, at forkromningen foregår i de »gammeldags« bade og ikke i de nye blankbade, der anvendes af industrien. I blankbadene går det hurtigt, men til gengæld bliver forkromningen porøs med det velkendte resultat, at det beskyttende lag bobler op som maling, der udsættes for stærk varme.

Det er naturligvis meget vigtigt, at arbejdet udføres omhyggeligt med hensyn til afrensning og affedtning o. s. v., og forkromning vil derfor fortsat være en tillidssag, men ovennævnte specifikation vil dog være en effektiv vejledning ved en bestilling — det omtalte spejl havde alt i alt en belægning på 8/1000 mm!

Så er der spørgsmålet om lakeringen. Kun



sjældent får selve stellet alvorlige skrammer — når det vel at mærke er et rørstel. Efter en omhyggelig afrensning kan man imidlertid finde en skramme her og der, og den slags bagateller skal man nøjes med at »plette«, d.v.s. rense og lakere med en pensel, men hvis der ligefrem er et hul i lakken, må man ikke bare tjære på, indtil hullet igen bliver plant med den øvrige lakering, da det er mere holdbart at give hullet flere omgange, indtil det kommer i plan med den almindelige lakoverflade. Til flere engelske maskiner kan der til dette formål leveres en lille fyldepensel med original lak.

Skulle man komme til det resultat, at stellet lak er i så dårlig en forfatning, at en lakering vil være påkrævet, har man tre muligheder: Man kan sende det hen til en automaler, man kan selv rense det af og lade maleren foretage lakeringen, og man kan gøre det hele selv. En fjerde udvej er en kombination af de to muligheder, idet man selv renser og bundbehandler stellet og lader maleren foretage den

endelige lakering. Vi ved udmærket godt, at enkelte malere føler sig lidt fornærmede over at modtage halvgjort arbejde — hvilket iøvrigt ikke gælder malere alene — men måske har man simpelthen ikke råd til at få hele maskinen lakeret hos en maler, og så er det dog bedre, at han får noget af arbejdet end slet ingenting. Iøvrigt har alle håndværkere så meget at gøre, at det tilsyneladende ikke er arbejde, de mangler, og når de alligevel føler sig snydt for et stykke arbejde, er det en form for psykisk defekt, der hos visse håndværkere, funktionærer og leverandører er blevet til en udbredt sygdom, der viser sig på den måde, at de gerne vil have betaling for ikke at yde noget, men det var nu et sidespring. Man kan udmærket tale med en maler om tingene, og de fleste har ikke spor imod at slippe for det besværlige afrensningsarbejde.

Den gamle lak fjernes med en lakfjerner, hvis det er rigtig ovnlakering, medens cellulosefortynder kan fjerne de andre former for lak. Det rene metal skal i bunden



**FORLANG
ALTID**

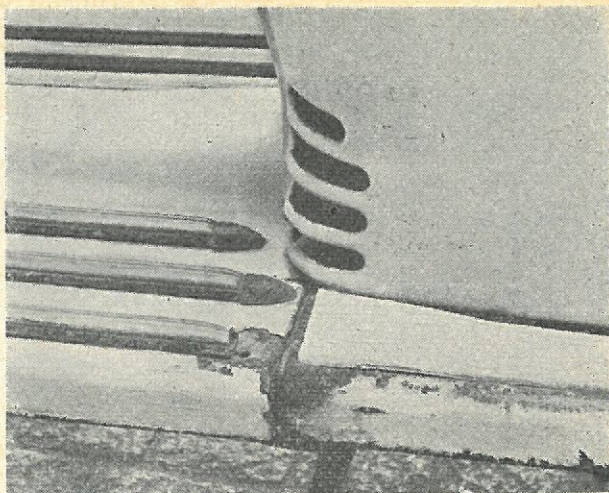
originale

VAUXHALL
RESERVEDELE TIL
DERES VOGN

En af de ting, De selv kan gøre, er - konsekvent - at forlange originale Vauxhall reservedele, når en eller anden slidt del skal udskiftes. Originale Vauxhall reservedele er fremstillet med samme præcision og i samme kvalitet som Deres Vauxhall. Forlang derfor altid originale Vauxhall reservedele.

BEDRE ØKONOMI - STØRRE DRIFTSSIKKERHED - LÆNGERE LEVETID

Scooterne er særligt udsat for rustangreb i pladen, og det kan begynde med en uskyldig ridse i lakken, men senere breder det sig, og griber man ikke ind, bliver tæringen alvorlig. Scootere med selv bærende pladekonstruktion bør behandles i bunden nøjagtigt som biler, for hvis rusten uhindret får lov til at muntre sig i bundpladen og dennes forstærkning, kan scooteren en skønn dag brække midt over, og det er vist meget ubehageligt.



behandles med syntetisk grundfarve, der kan påføres med pensel, men bedst sprøjtes på. Den syntetiske grundfarve (Dyrup 3662) kan anvendes som underlag for både syntetisk lak og celluloselak. Vælger man at sprøjte grundfarven på stellet med f.eks. en støvsugersprøjte, må den fortyndes i passende grad med specialfortynder. Efter ca. fire timers tørretid foretages en let afslibning med fint sandpapir, og der blæses rent. Stellet får derefter næste lag i form af sprøjte-spartelfarve — syntetisk eller cellulose afhængigt af hvilken lak man vil anvende. Efter ca. fire timers tørretid afslibes stellet med vandslibepapir, indtil overfladen bliver helt jævn og glat.

Den endelige lakering kan man med fordel overlade til maleren, der har de rigtige sprøjter til at udføre arbejdet smukt og korrekt, men man må naturligvis fortælle ham, hvilken spartelfarve der er anvendt, eller endnu bedre tale med ham om dette, inden man foretager spartling. Cellulose-emalje skal sprøjtes på i mindst tre, men helst fem lag, idet man foretager en let vandslibning, inden de sidste lag sprøjtes på med tynd farve, men det bør man som sagt overlade til maleren. Benytter man syntetisk emalje, kan denne påføres med en absolut god, flad pensel med lange, men ikke for bløde hår. Farven må ikke være for tyk, da man så let får spor fra penslen,

men den må heller ikke være så tynd, at den render i de lidet pyntelige »gardiner«. Syntetisk emalje skal fortyndes i passende grad med terpentint, og emaljen skal påføres i to eller tre lag med mindst et døgns tørretid imellem. Mellem de enkelte behandlinger skal man foretage en let afslibning med fint sandpapir, og efter sidste lakering står emaljen med højglans og skal ikke efterpoleres.

Stellet kan man sagtens behandle på denne måde, og er man absolut dygtig til at male, kan man også klare både skærme og tank på egen hånd, men arbejdet får let et præg af »hjemmearbejde«, og derfor bør den endelige lakering af de store flader overlades til maleren.

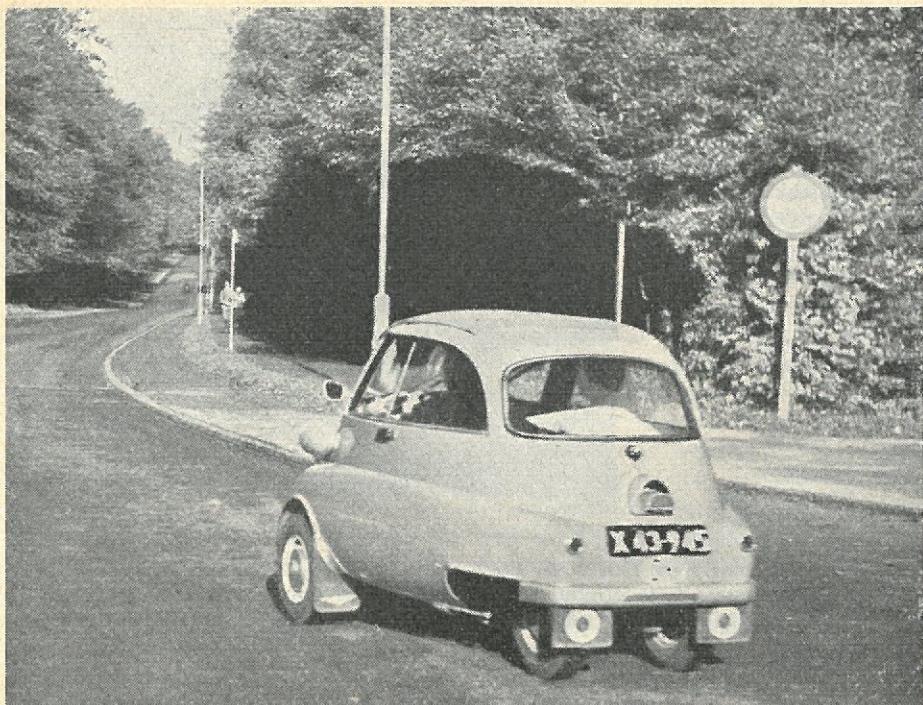
Lad os holde her for i dag, og næste gang ser vi på ledningsnettet, det elektriske udstyr, bowdenkabler og den slags.

**PUT DET HELE I EN SÆK
OG GÅ TIL BECH!**



Tagensvej 101 · Tega 9926

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



UD I NATUREN MED ISETTA

- ★ Den billigste bil i anskaffelse
- ★ Den billigste bil i drift
- ★ Den uovertrufne BMW-kvalitet
- ★ Rigelig plads også til bagagen
- ★ Fremragende køreegenskaber
- ★ Den letteste parkering

— OG HJEM MED TØRRE FØDDER

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67

Aarhus

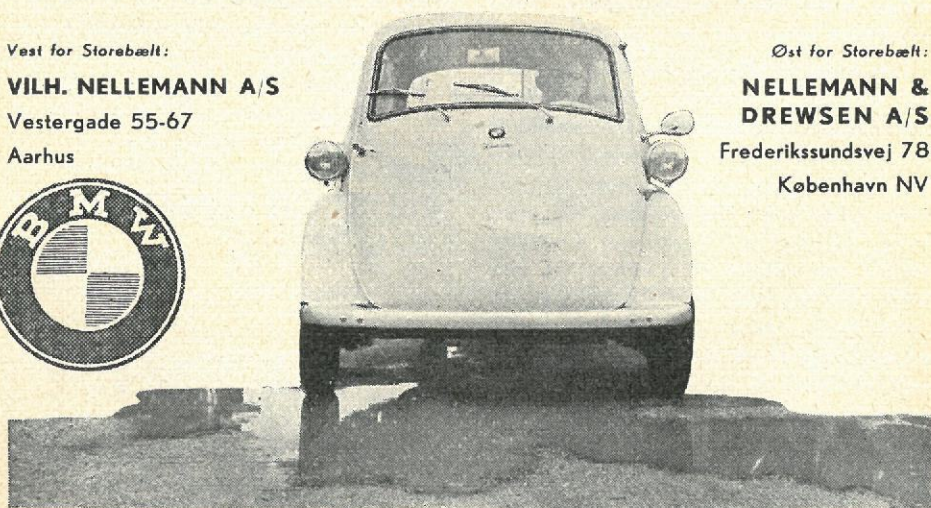


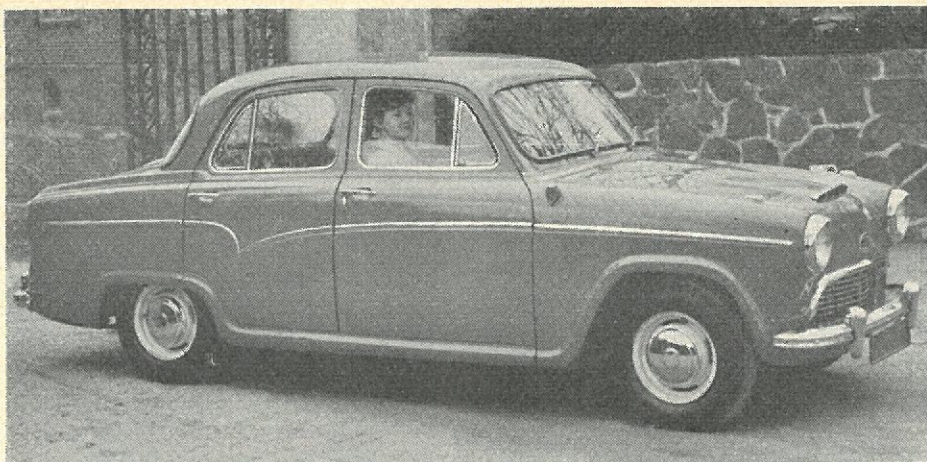
Øst for Storebælt:

**NELLEMANN &
DREWSEN A/S**

Frederikssundsvej 78

København NV





Austin A 55 Cambridge er en rummelig personvogn til de bilister, der først og fremmest kræver plads.

Vi prøvekører **AUSTIN A55 CAMBRIDGE** AI M. H. Dømkier

Austin A 55 er i grunden en af de vogne, mange mennesker går og søger efter. Gennem utallige forespørgsler fra læsere, der søger råd og vejledning ved indkøb af en ny vogn, er det blevet vor erfaring, at bilister gennem en årrække har kørt en mellemklassevogn som Austin A 40, VW, Anglia, Fiat 1100 o. s. v., og ved udskiftning til en ny vogn vil man gerne have lidt mere plads til både passagerer og bagage, kort sagt søger man en større vogn, der ikke er alt for meget dyrere i anskaffelse og drift. Når man går disse bilister nærmere på klingen, er det ganske morsomt at konstatere, at det meget ofte er den årlige ferietur, der er udslaggivende for ønsket om en større vogn. Det virker jo ganske pudsigt, at man anskaffer et større køretøj for at køre fjorten dag eller tre uger i udlandet og så slæber rundt på et stort køretøj resten af året. Men som sagt, Austin A 55 Cambridge er en rummelig vogn med god bagageplads til en anskaffelsespris omkring de 20.000 kroner — altså et par tusinde mere end mellemklassevognene.

Austin er som bekendt den ene partner i British Motor Corporation (BMC), og følgende finder vi BMC motoren type B på 1,5 liter i denne vogn — den samme motor fin-

des i Morris Cowley og Isis og i MGA, omend der benyttes to karburatorer og en anden knastaksel i sidstnævnte udgave. På Austin A 55 benyttes en enkelt Zenith karburator, men ellers er motoren opbygget på nøjagtig samme måde, og den snittegning, vi viste i sidste nummer af MGA motoren (side 615), dækker derfor også A 55 motoren. Transmissionssystemet er også velkendt med en hydraulisk betjent Borg & Beck tør enkeltpladekobling, en firetrinsgearkasse med syncromesh mellem de tre højeste gear, en åben kardanaksel og et differentiale med hypoidfortandet kron- og spidshjul.

Hjulophængningen består af de traditionelle korte og lange triangellarme og skruefjedre til forhjulene og langsgående bladfjedre til baghjulene, og ved alle fire hjul er der støddæmpere af stempeltypen — for forhjulenes vedkommende er de øverste, korte triangellarme monteret direkte på støddæmpernes drejelige aksel.

Karosseriet er udformet som en selvbærende, fire-dørs sedan med et nydeligt interiør. I alle fire sideruder er der ventilationsruder, bagsædet er bekvemt og godt dimensioneret, og der er rigelig fri højde til loftet og rigelig benplads — der er plads

ACCELERATIONSEVNE

0— 40 km/t	4,4 sek.
0— 60 "	8,3 "
0— 80 "	15,0 "
0— 100 "	25,8 "

til tre slanke personer og yderst bekvem plads til to. Forsæderne er udformet som to selvstændige stole, der giver en fortræffelig stilling, men desværre har man set lidt for meget efter sofamoden, og stilles de to stole på linie, kan der i en snæver vending sidde tre personer også foran. Til gengæld er stolens ryglæn ikke tilstrækkeligt krumme til at give god støtte i sidetretningen, og derfor kan man — ligesom i en sofa — føle sig lidt »flagrende« i svingene.

Instrumenter og kontrolgreb er godt udformet og anbragt med omtanke. Lige foran det store rat med to eger og forsænket nav sidder et afskærmet instrumenthus med speedometer, kilometertæller, triptæller, benzinstandsmåler og kølevandstermometer samt kontrollamper for ladestrøm, olietryk og fjernlys. Under rattets højre side har vi gearstangen og til venstre blinklysets kontaktarm med kontrollampe i håndtaget. Midt på forpanelet sidder tændingskontakten, uden om hvilken en ringkontakt til lyset er anbragt. Til venstre for dette kontaktaggregat sidder chokeren og kontakten til instrumentbelysning, og til højre for tændingskontakten sidder kontakten til viskermotoren og starterhåndtaget. I forpanelet er der to håndtag til regulering af luft og varme, og til højre for ratstammen er håndbremsegrebet af »paraplytype« — mod sædvane virkede håndbremsen effektivt. Et askebæger er lidt uhensigtsmæssigt anbragt under tændingskontakten — det kræver vist en meget stor rutine at ramme det uden at tage øjnene fra vejbanen.

BENZINFORBRUG

40 km/t	5,55 l/100 km.
60 "	6,25 l/100 km.
80 "	7,35 l/100 km.
100 "	9,50 l/100 km.

Under forpanelet er der i hele vognens bredde en bagagehylde, der tillige tjener som afstivning i karosserikonstruktionen, og midt under denne hylde finder vi tre kontrolknapper til varmecapparatets blæser, kølerhjelmens lås og et ekstra luftindtag.

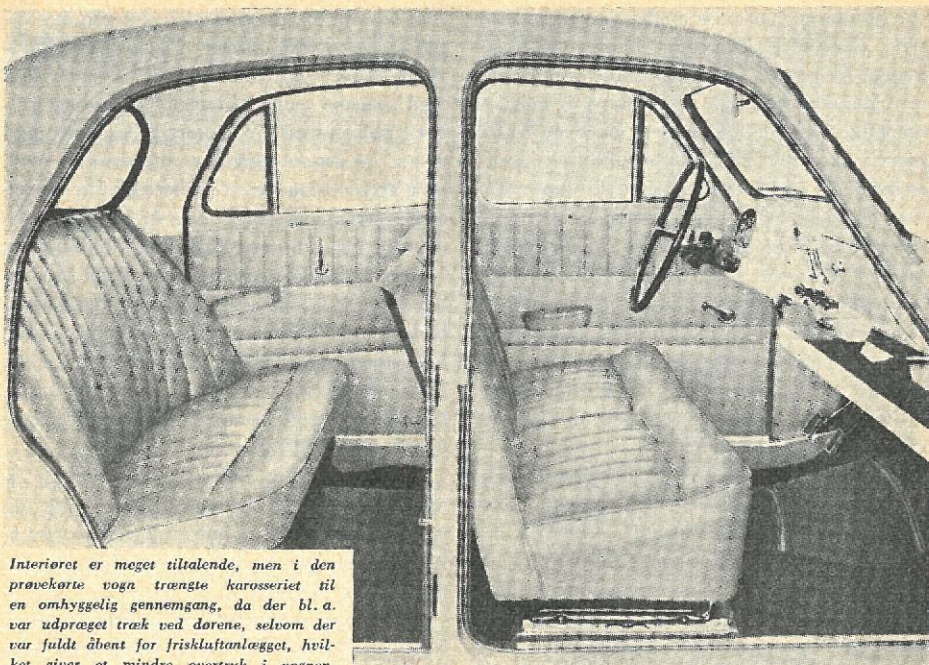
Alle tre pedaler er hængslet foroven, og de er anbragt udmærket til almindelig betjening. Afblandingskontakten sidder helt til venstre i bunden.

Indstigningsforholdene er ganske usædvanlig gode til både for- og bagsæde, kørestillingen er udmærket og udsynet er godt, men det ville være en fordel at sløjfe de små ventilationsruder, der erfaringsmæssigt giver vindstøj og træk, når vognen er kommet over sin allerførste ungdom, uden nogensinde at gøre særlig gavn. Slap man af med disse vinduer, ville den døde vinkel ved sidesprodserne blive formindsket.

Som de fleste andre hydraulisk betjente koblinger kræver også denne et forholdsvis stort aktiveringstryk, men iøvrigt er koblingsfunktionen god. Gearet skiftes med en ret stor bevægelse, og det ligger lidt bagvendt med første og andet gear i bunden af H'et og tredje og fjerde gear øverst, men det virker ikke unaturligt, da fjederbelastningen skal overvindes for de to lave gears vedkommende.

Første gear er kun beregnet til at starte i, og det trækker hurtigt ud. Også andet gear kommer man ret hurtigt ud af, og først i tredje gear kommer der fart over accelerationen op til over 100 km/t — først da er man nødt til at skifte til topgear, men ved normal acceleration skifter man allerede til topgear omkring 70 km/t. Iøvrigt er motoren så smidig, at man kan gå helt ned til omkring 30 km/t i topgear, og i bykørsel klarer man sig igennem meget med tredje gear, medens andet gear forholdsvis sjældent kommer i anvendelse, og første gear er kun nødvendigt ved start. I denne forbindelse skal det bemærkes, at man godt kunne give førstegearthjulene en lidt bedre profil således, at første gear ikke så ofte var blokeret, fordi tandhjulene »står for tand«.

Synchromesh'en er meget effektiv, og bi-



Interiøret er meget tiltalende, men i den prøvekørte vogn trængte karosseriet til en omhyggelig gennemgang, da der bl.a. var udpræget træk ved dørene, selvom der var fuldt åbent for friskluftanlægget, hvilket giver et mindre overtryk i vognen.

lister, der hverken kan eller vil lære en dobbelt udkobling, behøver ikke at nære bekymring af den grund, navnlig da man ikke skal ned i det usynkroniserede første gear, så længe vognen ruller.

Køreegenskaberne er ikke helt almindelige. Man vænner sig hurtigt til vognens betjening, og hastigheden mærkes ikke så umiddelbart indenfor det moderate område, af hvilken grund vi måske gik lidt rask til sagen i et par sving. Det umiddelbare indtryk fortalte, at vognen var overstyrende, men det nægtede vi ganske stille at tro på. I de bløde kurver på landevejen viste en klart understyrende tendens sig da også, og senere blev vi klar over, at den overstyrende fornemmelse ganske simpelt hidrørte fra en svag, jævn udkridning. Så længe man kører absolut behersket, har vognen udmærkede køreegenskaber, men kører man lidt halvhurtigt gennem svingene, får man med usvigelig skkerhed en kraftig bagvognsudskridning, og i vådt føre optræder denne udskridningstendens længe før, man egentlig venter den. En sådan opførsel er både af det gode og det onde, for den hel-

befarne bilist kan fremkalde denne bagvognsudskridning efter ønske og udnytte den i en snæver situation, men gennemsnitsbilisten vil blive rædselsslagen og foretage sig alt muligt forkert med det noksom bekendte resultat. Imidlertid er man i den ulykkelige situation, at man ikke uden videre kan fastslå, om vognen i det store og hele altid vil opføre sig sådan, eller om det ligger i dækkene. Prøvekørsler her i landet skal snart foretages, fra høns flyver op til høns falder ned, og selvom man kan finde ud af alt væsentligt ved en vogn på 500 km, så kunne det være interessant i dette og lignende tilfælde at eksperimentere lidt med forskellige dæktyper.

I det hele taget begynder man med en vis ret at kunne se sig godt gal på flere dækfabrikanter, fordi disse gennem snart en menneskealder har udviklet dækkene på en sådan måde, at de blev stadig mere holdbare og stadig mere stabile, og så begynder man på alle mulige modeluner, hvilket medfører, at holdbarheden rykker 25 år tilbage i tiden, og stabiliteten er kommet ud i den store uvished. Den prøvekørte Cambridge

var monteret med dæk af den længderillede type, der erfaringsmæssigt holder halvt så mange kilometer som den gamle klodstype, er temmelig umulige at køre på i snesjap og ælte, og som undertiden giver en vogn med velkendte, gode og stabile køreegenskaber en fuldkommen forrykt opførsel. Forklaringen på disse dæktypers tilstedeværelse er ikke helt klar — nogle påstår med et smørret smil, at der bliver solgt dobbelt så mange dæk, andre påstår, at bilfabrikanterne foretrækker disse dæktyper, fordi vognene ser fikser ud, og andre igen mener, at dækfabrikanterne hurtigere og billigere kan fremstille et dæk med dette rillemønster i slidbanen.

Krængningen i sving er meget behersket, men som allerede nævnt kunne man have fordel af lidt bedre støtte i ryggen på de forreste stole. Affjedringen føles udmærket og afstemt på en sådan måde, at den hverken kan kaldes hård eller blød, og man føler en bedragerisk god kontakt med vejbanen. Kun på meget ujævn vej mærkes der slag i rattet, men vognen er stabil al ligevel.

Styringen er let og i det store og hele præcis, men omkring neutralstillingen føles det,

som om der er stor dødgang, selv om der vitterligt ikke var ratslør i den prøvekørte vogn. I hård sidevind reagerer vognen kun med ganske små »blafrende« bevægelser, der nødvendigvis må korrigeres lidt med rattet, og det er kun her, at man ved disse små styreudslag føler utilstrækkelig præcision i styringen. Tøvrigt er A 55 stabil i sidevind og retningsstabil i almindelighed.

Bortset fra hjulstøj ved kørsel på brosten bevæger A 55 sig meget lydløst ved hastigheder op til 70 km/t, men over denne hastighed stiger støjniveauet ret mærkbart dels i form af udpræget vindstøj omkring karosseriet dels som transmissionsstøj fra kardanaxsel og differentiale.

Varmeanlæg og defroster er rigeligt dimensioneret og giver både tilstrækkelig opvarmning af vognens indre og den fornødne luftmængde til at holde forruden fri for dug i hele bredden.

A 55 er en udmærket og rummelig familievogn, der på de store, lige stræk kan holde en god gennemsnitshastighed, af hvilken grund den også er velegnet som rejsevogn, men af hensyn til sidstnævnte mulighed ville det være af værdi, om støjniveauet kunne sættes lidt ned.

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 cc, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 51 hk ved 4250 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,2 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 35 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,945:1, 2,403:1, 1,49:1, 1:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i langsgående bladfedre med stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 22,86 cm, totalt bremseareal 780 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 38 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4240 mm, total bredde 1560 mm, total højde 1530 mm, akselafstand 2520 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1240 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 4,7 liter med filter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 1029 kg. Effektvægt 20,2 kg/hk. Top-hastighed 125 km/t.

Pris: Kr. 20.750,— (solskinstag kr. 492,— ekstra).

Særlige bemærkninger.

I forbindelse med overgear leveres bagakseludveksling 4,875:1. Overgear leveres for kr. 1906,— ekstra og Manumatic automatkobling for kr. 1496,—.

Karburator: Zenith 30VIG10. Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 5°, ventilspillerum 0,30 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 26 p.s.i., baghjul 26—28 p.s.i.

Attentat på gnisten

Det er endnu vigtigere at vedligeholde tændingssystemet, når der anvendes kraftigere spoler.

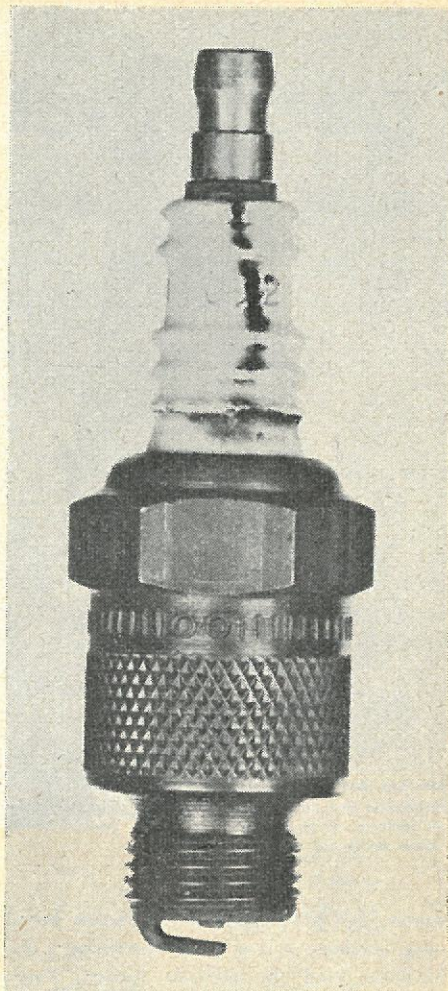
De moderne, højkomprimerende benzinmotorer er ret følsomme overfor selv de mindste afvigelser fra korrekt tændingsindstilling, og mange driftforstyrrelser kan føres tilbage til dårlig tænding.

Vi har tidligere omtalt de såkaldte sportsspoler, med hvilke man kan opnå en forbedret benzinøkonomi, fordi disse spoler kan trække en større elektrodeafstand i tændrørene. Senere har vi ved forskellige prøvekørsler fulgt sagen op, idet vi har kørt økonomiprøver med standardspoler og sportsspoler. Da vi spurgte Bosch om erfaringerne på dette punkt, kunne vi også få klar besked, da man havde foretaget forsøg med bykørsel ved en gennemsnitshastighed på 30—35 km/t, hvilket vil sige ganske almindelig kørsel med accelerationer, god hastighed, nedsat hastighed og stop i stadig skiftende rækkefølge. Man kom da til følgende resultat:

Elektrodeafstand 0,4 mm	
	forbrug 7,47 liter/100 km
Elektrodeafstand 0,6 mm	
	forbrug 7,24 liter/100 km
Elektrodeafstand 0,8 mm	
	forbrug 6,96 liter/100 km

Under lignende driftbetingelser forsøgte man med forskellig fortænding og opnåede her endnu større besparelse, men køretøjet bliver følsomt over for tændingsbanken, og man skal køre med en meget følsom fod. Resultaterne blev:

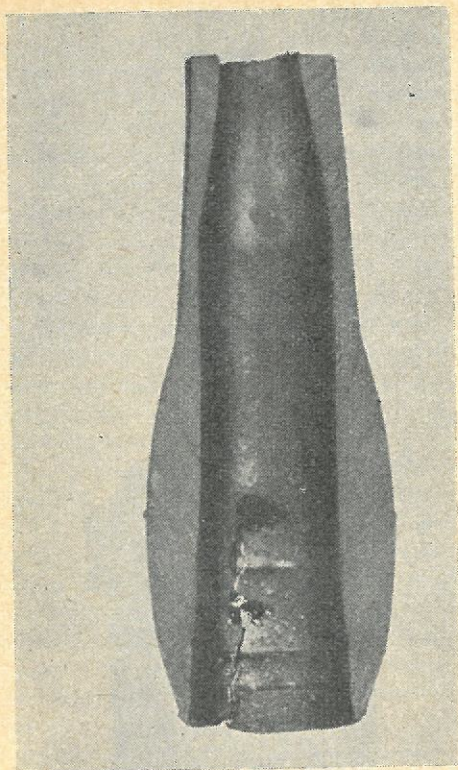
Normal fortænding	
	forbrug 7,12 liter/100 km
+ 2° fortænding	
	forbrug 6,97 liter/100 km
+ 4° fortænding	
	forbrug 6,85 liter/100 km
+ 6° fortænding	
	forbrug 6,80 liter/100 km



Som bekendt kan man kortslutte et tændrør blot ved at tegne en kraftig blyantstreg uden på porcelænsisolatoren fra klemsko til tændrørshus. Det her viste tændrør er kortslettet af en kulholdig streg forårsaget af en defekt gummiøsning som omtalt i teksten.

Foranstående skal nærmest tages som et bevis for korrekt tændingsindstillings betydning for økonomien.

Mange bilister har skiftet til bedre tændspoler med gode resultater, men enkelte er også kommet til den overbevisning, at motoren gik meget dårligere på de kraftige spoler, og årsagen har i disse tilfælde været defekter på strømfordeler, højspændingskabler, kontaktpunkter o.s.v. — fejl der først kom frem i dagens lys med de kraftige



Den her viste bøsning skulle beskytte tænderørets uisolerede forbindelse med højspændingskablet, men da det blev skåret igennem, så man tydeligt den revne, gennem hvilken olien sivede ind — se iøvrigt teksten.

spoler, for hvilke de fik afgørende betydning, medens de var uden betydning i forbindelse med de normale spoler. Nogen epokegørende forskel kan man heller ikke mærke, hvis man forbinder spolerne galt, hvilket man meget let kan komme til, når man benytter en Bosch spole til en engelsk vogn og f. eks. en Lucas spole til en kontinental vogn. Selvfølgelig kører motoren, selv om man får forkert polarisering på tænderøselektroderne, men der kræves langt større spænding for at trække et givet gnistgab, når polariseringen er forkert.

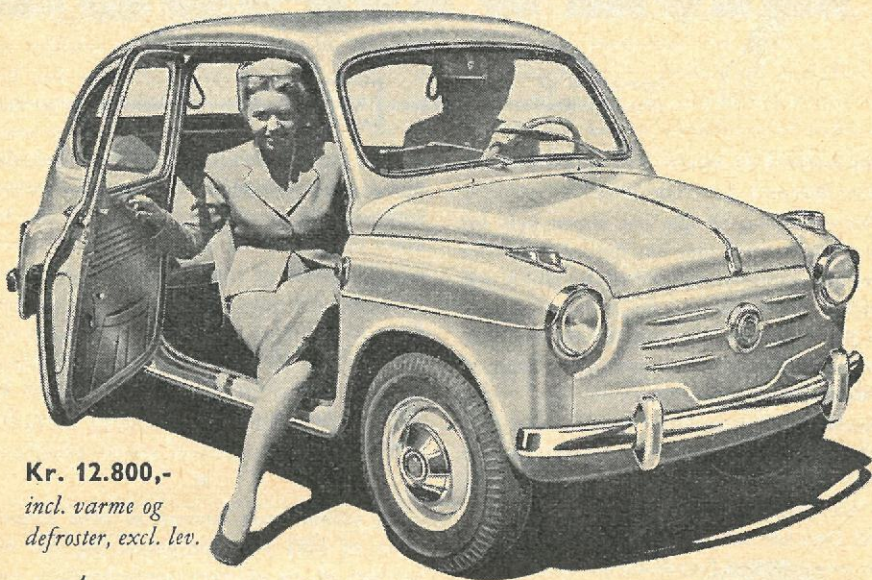
Det er ofte tænderøsfabrikanterne, der bliver hængt op på mangelfuld tænding, og ved nærmere eftersyn viser det sig så, at fejlen ikke ligger i, men uden på tænderøret. Ingeniører fra Champion Sparking Plug Company finder f. eks. ofte fejl på de gum-

mibøsninger, man bruger som tænderøshætter for at holde fugt borte fra de uisolerede forbindelser mellem kabler og tænderøret. Disse gummibøsninger ligger som rør uden på kablerne, og de trækkes ned over tænderøret, når man har forbundet kablet. Et år i en sådan gummibøsning og varmen fra motoren kan efterhånden frembringe en ledende forbindelse uden på tænderøret, når indsivende olie brændes til kul. Efterhånden vil der kunne etableres en gnist uden på røret, en yderligere opløsning af gummibøsningen vil finde sted, og til slut har vi en udmærket leder hele vejen uden på tænderøret, hvilket ses på fotografiet. I dette tilfælde udebliver gnisten naturligvis i tænderøret, og dette bliver også tilfældet, hvis tænderør og kabel er oversmurt med olie.

Kontaktpunkterne skal man heller ikke sløse for meget med, og det er afgjort forkert, når man springer over, hvor gærdet er lavest ved at foretage tændingsindstillingen ved at ændre kontaktafstanden. Først skal kontaktafstanden indstilles og derefter tændingstidspunktet. Står kontaktpunkterne for tæt, vil spolen blive for varm, og er der for stor kontaktafstand, kan motoren sætte ud ved høje omdrejningstal, fordi der ikke levenes spolens primærvikling tid til at opbygge det nødvendige magnetfelt.

Som bekendt er det ikke nok at indstille kontakterne til den korrekte afstand ved fuld åbning, når »platinerne« er lukket. Tidligere var det i reglen »tap og hul fænomenet«, man måtte slås med, når der blev transporteret materiale fra det ene kontaktpunkt til det andet således, at der dannedes en lille tap på det ene punkt, medens der kom et tilsvarende hul i det andet. Med de stadigt forbedrede materialer er dette ikke så hyppigt forekommende mere, men kontaktfladerne kan slides eller slibes skæve, og så ligger kontaktpunkterne ikke an mod hinanden i hele berøringsfladen. Hverken på dette eller andre steder i primærkredsløbet må man have for stort spændingsfald, og af samme grund må man sørge for rene og regulære forbindelser ved tændingskontakt, spole og fordeler eller afbryderkontakt.

De skåner motor og tegnebog med fire gear



Kr. 12.800,-
incl. varme og
defroster, excl. lev.

- ✓ De opnår mere glidende og hurtigere acceleration.
- ✓ Motoren skånes for unødvendigt store omdrejningstal.
- ✓ Konstant høj landevejsfart uden ekstra belastning af motoren.
- ✓ Meget mindre støj.
- ✓ Ekstra billige reservedele.

»En perle af en motor«

Således siger eksperten, redaktør Mogens H. Damkier om Fiat 600's 4-cyl. topventilede, overkvadratiske motor og fortsætter: »dens sunde og dog raffinerede udformning taltaler alle, der holder af god mekanik«.

Det ideale karrosseri
fås også med soltag

Import: NORDISK FIAT A/S
København N - LU * 5800



- fra kontinentets
største bilfabrik

Deres Fiat-forhandler venter Dem til en prøvetur.

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til

»Teknisk Brevkasse« besvares

KUN,

når der medsendes svarporto.

Jeg beder SMJ hjælpe mig angående min Maico Blizzard 250 ccm 1956.

Det er sådan, at når jeg åbner helt for gassen, lyder det, som om der er søm eller glasskår i motoren. Det er særlig slemt, når man kører i modvind eller er to på maskinen. Over 80 km/t lyder det særlig stærkt, og den trækker ikke så godt eller kører så hurtigt, som den har gjort.

Karburator og tænding skulle stå rigtigt. Stempellet havde sat sig, da den havde gået 10.000 km, og da blev den udboret og påsat nyt stempel, stempelringe og stempel-pind. Den har nu gået 18.000 km, og der er ikke noget slid af betydning på krumtapakslen. Stempellet kan ikke rokke hverken op eller ned, men kun sideværts, så derfra kan lyden ikke stamme. Der er taget 3 mm af topstykket, men det skulle vel ikke betyde noget. Jeg har hørt flere to-taktere fremkalde den samme lyd som min, men dog ikke så slemt. Jeg håber, De kan løse mit problem for mig. På forhånd mange tak.

K.V.H., Hundested.

Der er øjeblikke, da man absolut føler, at man har levet forgæves. Tændingsbanken i en to-takter lyder i reglen, som De meget malende beskriver, som om der var søm eller glasskår i cylinderen, og der er overhovedet ikke tvivl om, at Deres maskine lider af tændingsbanken. Hvis det ikke betyder noget, at De har taget 3 mm af topstykket, så ved vi sandt for dyden ikke, hvad der betyder noget i denne verden. 3,0 mm af et topstykke på en 250 ccm motor, der i forvejen er højt komprimerende, be-

tyder i dette tilfælde, at De i al beskedenhed kører rundt med et nominelt kompressionsforhold på omkring 10:1. Hvis De kan klare sagen med en omhyggelig kulrensning og anvendelse af superbenzin, er det naturligvis det billigste, men ellers vil vi foreslå Dem at købe et nyt topstykke og så iøvrigt at læse »Motorcyklehåndbogen«. Og så skal De være henrykt over, at De ikke har sprængt hele stempellet ved den gang tændingsbankeri.

★

Jeg tillader mig hermed at rette henvendelse til SMJ i et spørgsmål, jeg har fået forelagt af en af vore medarbejdere, men som jeg ikke har været i stand til at svare på. Da tillige hverken forhandler eller mekanikere har kunnet løse problemet, henvender jeg mig til SMJ.

Det drejer sig om en Goggomobil type T 300, kilometerstand 11.000 km og særdeles velholdt. Den får benzinblanding 1:25 (50 SAE). Bing 1/26 karburator, hovedstrålerør 120, tomgangsrør 40, nål i hak 2, tomgangsskrue ca. en omgang åben. Står man bag vognen med ansigtet i kørselsretningen, betegnes venstre cylinder for 1, højre for 2. Ved start og kørsel ryger udstød 1, medens udstød 2 sjældent eller aldrig ryger. Cylinder 1 arbejder godt med Bosch tændrør 240, og tændrøret er brændt fint rent og holder en kaffebrun farve. Cylinder 2 kan hverken holde Bosch 225 eller 240 tørt. Tændrøret i cylinder 2 skal skiftes for hver 200 km, sker denne skiftning ikke, hører tændrøret op med at tænde. Bosch har fået pro-

blemet forelagt, men har ikke kunnet give en løsning, forhandleren heller ikke. På langtur kører vognen med 80 km/t 100 km på 7 liter. Luftfiltret er renset, og alle pakninger er tætte. Hvad er forklaringen på den dårlige økonomi og det våde tændrør i cylinder 2? Hvilke muligheder er der for at ændre dette forhold? Mekanikeren siger: Byt tændrørene om for hver 200 km, så er sagen i orden, eller byt tændrørene, når cylinder 2 sætter ud. Er det en medfødt fejl ved vognen, og er det almindeligt, at man med en sådan vogn skal ud for at skifte tændrør. Det skal anføres, at det er såvel på heldagskøreture som ved småkørsel, cylinder 2 har tændrørsbesvær.

H. B. J., Åbenrå.

Da vognen nu har gået 11.000 km, kunne det være på tide at udskifte indkøringsdyssen med den normale dyse på 115, men det alene vil ikke klare sagen. Vi ville gå frem på følgende måde: Fejlen ligger sikkert i uensartet fortænding på de to cylindre, og tændingen måles omhyggeligt ud på hver

cylinder for sig — fejlen ligger måske i forkert kontaktafstand på det ene eller begge sæt kontakter. Hjælper det ikke med korrekt tændingsindstilling for begge cylindre, vil vi prøve at ombytte de to spoler for at se, om fejlen nu viser sig ved cylinder 1. Er dette tilfældet, må den defekte spole udskiftes. Skulle fejlen mod forventning stadig ikke være fundet, må samlingerne mellem manifold og cylinder 2 ses efter, og med afmonteret topstykke må portenes placering kontrolleret i forhold til stemplets top og bundstilling, og indsugningsmanifolden må efterses for støbe knuder eller andre fejl. Vi er dog overbevist om, at fejlen ligger i tændingsanlægget.

★

Vil De venligst hjælpe mig med følgende spørgsmål: Jeg har en Folkevogn 1952, der har gået 86.000 km, i foråret fik jeg nye styrebolte og bundbolte monteret i begge sider, ved denne lejlighed havde vi begge fjedrebundter ude, de var begge to tilsyneladende i orden, alle lagene var hele,

Start med



Til enhver vogntype - også til Deres - fremstilles et LYAC batteri. Navnet garanterer for kvaliteten og det er billigt i drift, for det holder i årevis.



fås nu i Danmark!

Beskytter to- og firetakt motorer effektivt
mod **TØRFRIKTION**
TÆRING
KOKSAFLEJRING
MANGELFULD TOPSMØRING
og fordeblær dermed motorens levetid

Læs artiklen i S.M.J. nr. 9 sept.

Dunk til 200 liter benzin kr. 8,25
" " 400 " " 12,85
" " 500 " " med
praktisk vippe-måletud . . . 18,00
— benzinbesparelsen betaler Speedoil

Har Deres forhandler endnu ikke SPEEDOIL, kan
De få den sendt pr. efterkrav franco direkte fra

SPEEDOIL DEPOTET

Vodroffsvej 28, Kbh. V., Tlf. EVa 605

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. **78,—**

Prima gummi. **106,50**

Dobb. stof,
2 farver, **128,—**
100 pct. vandtæt **138,—**

Impregner. gæber-
dine med uldfoer **168,—**

Grønlandsmodel
med hætte og
teddy-bear foer **228,—**

Parco coat m. aftagelig hætte og
teddy-bear foer. **159,50**

Scooter-coat, 4 farver,
prima lodenstof **98,—**

Styrthjelme

Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T.,
mange farver, fra **29,50**

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøj

MOTOR DRESS

Blaaegaardsgade 24

NOra 2536

imidlertid var alt ikke, som det skulle
være, da vognen kom ud at køre, fjedrene
var ulidelig hårde, og vognen hang bogsta-
velig talt med næsen og hjulene sad langt
oppe i skærnkasserne, bundboltene blev
igen justeret, det hjalp en smule, værkfø-
ren mente, at det var fjedrene, der var
trætte, nu har jeg kørt med det i sommer,
og det blev bedre, jeg regnede med, at det
var de nye bøsninger og nålelejer, der var
monteret så stramt, at de hindrede fjedrene
i at rette sig helt ud, men nu er det galt
igen, er det fjedrene, der er trætte, kan der
ikke i forakselrørene være noget, der hin-
drer fjederbundterne i at rette sig helt ud,
f.eks. fiberbøsninger, der bliver fugtige.
Reparationen blev foretaget på et autori-
seret VW værksted. Vognens type nr. er
VW 10/11C-52, Chassis nr. 1-0343626.

Efterhånden kommer der en ret kraftig
støj fra gearkasse og differentiale, kan den
fjernes, dersom bagtojet adskilles, renses og
kontrolleres?

Hvor ofte skal der skiftes olie i gearkasse
og differentiale? J.T.F., Grindsted.

Fejlen kan skyldes træthed i fjedrene,
for stramme fiberbøsninger eller smøring,
medens vognen står på jorden. Hvis en smø-
ring på lift ikke hjælper, må de otte fiber-
bøsninger rives op, da det så er mest sand-
synligt, at det er dem, der klemmer. Kun
sjældent forekommer træthed i fjedrene —
navnlig da man ikke har store muligheder
for at overbelaste dem i en VW — men
skulle tilfældet alligevel være indtruffet,
vil sagen uden tvivl kunne klares ved at
endevende fjedrene således, at de kommer
til at dreje den anden vej. Differentiale-
støj kræver eftersyn — fejlen kan sikkert
rettes ved en indstilling. Olien på gearkasse
og differentiale bør normalt skiftes forår
og efterår, da man kører med SAE 80 om
vinteren og SAE 90 om sommeren.

★

Det drejer sig om en Renault varevogn
fra 1954, type R 2100, der er begyndt at
opføre sig på en måde, jeg har gjort alt
for at få den til at holde op med; det be-

gyndte med, at hjulene blev afbalanceret på et HPA apparat (som beskrevet i SMJ oktober 53), men om det var med nav og bremsetromle, har jeg ikke fået undersøgt, og efter den tid klagede min kone over, at den rystede i højre side, jeg har intet bemærket, men ca. 14 dage efter blev den helt tosset, da den var blevet smurt, og forhjulene fik shimmy, så det var en tortur at køre i den. En mekaniker her på Sjælland undersøgte den, men fandt ingen fejl, han sagde, den var smurt for meget, men i Roskilde fik vi den afprøvet hos en vulkanisør, og begge forhjul var ude af balance, men der blev hjulene prøvet uden nav og bremsetromle, men hjalp gjorde det, til vi igen kom hjem, og nu har den været på værksted, hvor den fik første afprøvning. Styretøjet er fint, siger de der, men hjulene blev repareret og rettet ind, hjulene havde slør i lejerne, også det er ordnet, og det højre hjul var igen ude af balance, ikke meget, men nok til at gøre det galt, og efter at have haft den derude kan jeg alligevel mærke i forhjulene, når jeg kører alene, at den kan få shimmy, hvis det højre hjul rammer et brøddæksel i gaderne eller kommer ud på brolægningen, men når vi er to i den, er der intet at mærke, det er det fænomen, der optager mig stærkt, da det jo er bedst, at det også er i orden, når jeg er alene i vognen. *H.H.J., Ringkøbing.*

Vi vil opstille sygdomsbilledet for Deres vogn på denne måde: Styretøjet har været ude af korrekt justering, hjulene har været ude af balance, og der er delvis som følge af disse fejl kommet slør i hjullejerne. Hjulene er så blevet afbalanceret, hvilket ikke hjælper meget, når de øvrige fejl ikke rettes, for dækket slides på en unormal måde, og derfor var det ene hjul ude af balance igen kort tid efter.

Nu skulle de mekaniske defekter være udbedret, og når De stadig har vanskeligheder med styretøjet, skyldes det sikkert, at Deres fordæk er blevet mere eller mindre ovale. Hvis De med hjulene hævet fra vejen driver dem rundt ved hjælp af en elektromotor med en drivskive (findes som specialværktøj til formålet og findes på

CASTROL 2-Takt XXL

MOTOROLIE

**Den bedste olie
til 2-Takt motorer**



Føres også i 2-liter originale dunke med gratis målebæger, der sikrer korrekt blandingsforhold.



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

KØR BEDRE

Bogen der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel.

FÅS HOS
BOGHANDLERNE OG SMJ

Kr. 6,75

de fleste større værksteder), vil denne ovalitet tydeligt kunne ses. Vi er iøvrigt ikke så helt overbevist om, at den mekaniske side af sagen er i orden, for selv om man i reglen kun kontrollerer forhjulenes sporing (spidsning), så gælder det korrekte mål for hjulenes spidsning kun i forbindelse med korrekt hældning af styrebolt (kingpin inclination) og korrekt camber (hjulets styrt). Hvis forhjulene har været lidt hårdt i en kanisten, kan dette ændre de ovennævnte indstillinger og vinkler, og så tæller spidsningen ikke længere — spidsningen skal kompensere for forhjulenes tilbøjelighed til at styre udefter på grund af styrtet udefter. Iøvrigt er man også tilbøjelig

til at overse den kendsgerning, at de fleste pladehjul ekser en lille smule eller undertiden temmelig meget, og tager man ikke dette i betragtning under afsporingen, kan man få en helt tosset indstilling. Kommer vi selv ud for noget lignende, gør vi følgende: Hjulene bliver først rettet op, så de løber uden slag eller eksning. Dernæst indstilles hele fortojet med korrekt justerede forhjulslejer, og så bliver dækkene slebet af, pålagt slidbane eller bliver udskiftet, og til slut bliver hjulene afbalanceret. Når der er forskel på styretojet ved forskellige belastninger, skyldes det, at forhjulene ændrer styrt ved forskellige belastninger, vognen sætter sig mere på fjedrene, og dækkene sammentrykkes mere.

★

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Kongelysvej 14

TELEFON
GENTOFTE
*8200

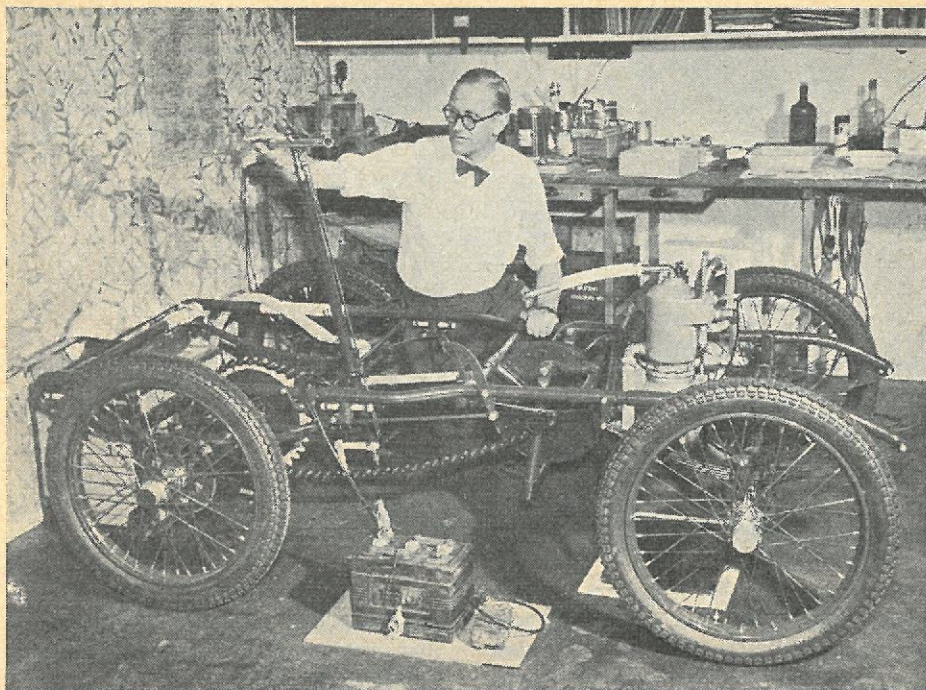
Velocette

KVALITETS MÆRKET

Jeg har været ude for et mærkeligt fænomen, som brevkassen bedes forklare mig. Der var udpræget ventilstøj i min Simca, men trods mekanikerens omhyggelige undersøgelse, som jeg selv overværede, var det umuligt at finde fejlen. Ved at røkke i vippearmerne og ved at holde hånden på hver enkelt vippearmer, medens motoren gik, forsikrede mekanikeren, at der ikke var falsk spillerum i form af buler i ventilstammen og lignende, som De omtaler i Deres bøger. Det lød heller ikke som stempelstøj, hvad mekanikeren også kunne forsikre mig for, at det ikke var. Fejlen blev ikke fundet, men da jeg ca. 14 dage senere sendte vognen til vask og smøring, bad jeg servicestationen om at sætte nye tændrør i, og da jeg fik vognen igen, var ventilstøjen borte. Kan slidte tændrør give ventilstøj af en eller anden art, eller hvad er forklaringen?

P.J., Holte.

Forklaringen er meget ligetil, for den lyd, De mener kom fra ventilerne, stammede fra et løst tændrør — selv en specialist kan ikke høre forskel. Den samme »ventilstøj« kan komme fra en utæt pakning ved udblæsningsmanifolden, men den vil i reglen hurtigt blive kraftigere, så det til sidst lyder som en en-cylindret petroleumstraktor.



Chassiset er ved at blive restaureret, og alt føres tilbage til den oprindelige konstruktion.

ENDNU EN GAMMEL DANSK VOGN BEVARET FOR EFTERTIDEN

Ved et enestående lykketræf er to repræsentanter for den spæde danske automobil-industri før århundredskiftet bevaret den dag i dag. Masseproduktionens enorme konkurrencemuligheder tog hurtigt livet af den hjemlige produktion, og antallet af egentlige danske biler er af gode grunde få — både den samlede produktion og de enkelte mærker.

Så meget heldigere er det, at Teknisk Museum i sine samlinger har både den navnkundige *Hammelvogn* fra 1886 og *Christiansen-vognen*, der antageligt daterer sig fra 1899.

Hammelvognen blev prægtigt restaureret for nogle år siden af Bülow & Co., og dens stolte deltagelse i London-Brighton veteran-kørslen i 1954 huskes endnu.

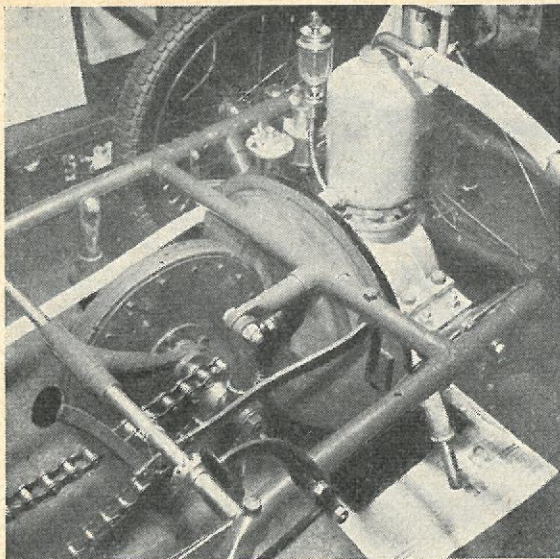
Christiansen-vognen var faktisk i noget bedre stand, da den blev fremdraget fra

musets magasiner, men havde alligevel en gennemgribende restaurering behov, før den værdigt kunne vidne om fortiden.

Det tjener *Dansk Veteranbil Klub* til ære, at den tog initiativet til dette store arbejde, som to af medlemmerne, civilingeniør Tønnes Pedersen og arkitekt Bent Mackeprang har udført i deres fritid gennem et par år.

Vognen stammer fra fabrikant H. C. Christiansens *Dansk Automobil- & Cyklefabrik*, der havde til huse i Store Kongensgade. Produktionen var efter forholdene betydelig og omfattede bl. a. de første hyrebiler i København.

Efter alt at dømme er vognen en prototype på en let model, og i sin opbygning er den ganske tidstypisk med et anstrøg af selvstændig teknisk opfattelse. Chassiset er en højtliggende rørramme med tre rørtra-



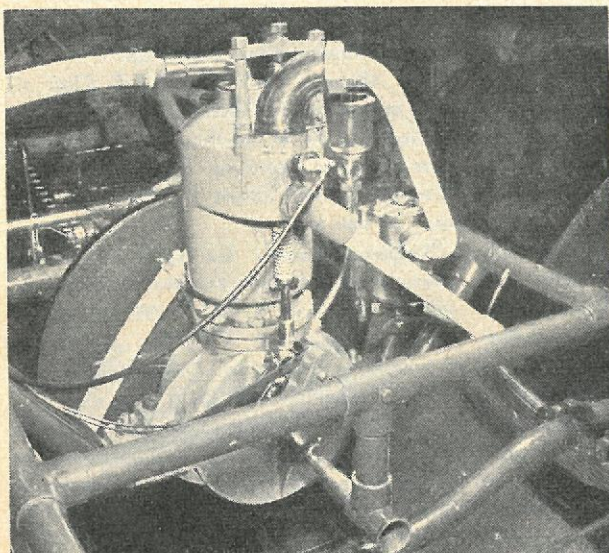
Den trinløse gearkasse var datidens eneste fornuftige løsning, men det kneb med holdbarheden, og når motoren ellers var i form til at trække, lykkedes det ikke altid at overføre kraften til de drivende hjul, da de læderbelagte gearhjul var mere end villige til at „fedte“.

verser. Kvartelliptiske bladfjedre er indskudt mellem chassis og aksler. Støddæmpere findes ikke. Trådhjulene bærer dæk i dimensionerne 3,00×21. En mekanisk fodbremse virker på baghjulene ved hjælp af bremsebånd uden om bremsetromlerne.

Motoren, der er anbragt foran i vognen, er éncylindret, vandkølet og forsynet med styret udstødnings- og automatisk indsugningsventil. Termosifonkølesystemet rummer 25

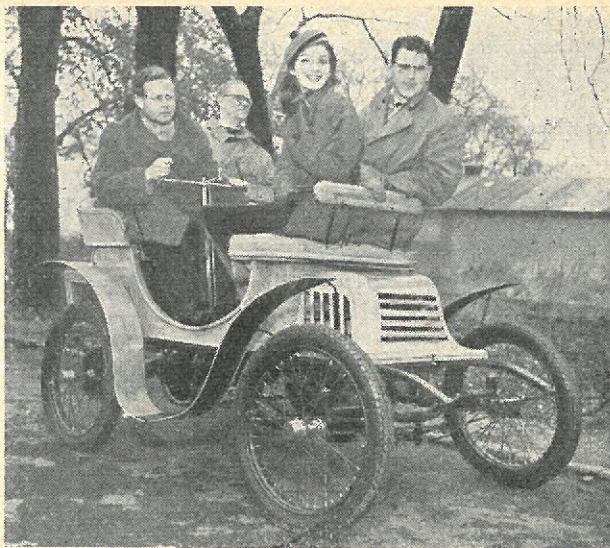
liter vand. Tændingen er elektrisk med spole og knikser, der drives af krumtappen.

Bag motoren er et forsvarligt svinghjul monteret på krumtappen og vinkelret på svinghjulet et læderbelagt drivhjul, som overfører motorkraften ved friktion. Drivhjulet er forskydeligt langs en aksel, så det bringes i kontakt med svinghjulet nærmere ved eller fjernere fra svinghjulets centrum. Derved opnås en trinløs udveksling fra lavt



Motoren er både pæn og nydelig — i det store og hele opbygget som de Dion's motor, men krumtaphuset er ikke deleligt i det lodrette plan. Man ser løftmekanismen til den transåbnede udblæsningsventil, medens indsugningsventilen blev åbnet automatisk af undertrykket i cylindren under indsugningsslaget.

Og sådan ser vognen ud, når den er køreklar. Den har ganske udmærkede køreegenskaber, men den lever ikke helt op til nutidens standard. Motoren er sund og rask, men der er sikkert grænser for, hvad transmissionssystemet kan holde til.



til højt »gear«. Drivhjulets aksel bærer et lille tandhjul, som med en kæde trækker et stort tandhjul på bagakslen.

Kontrollerne er en bremsepedal til baghjulene, en bremsepedal, der påvirker svinghjulet, en trækstang til at bringe drivhjulet i kontakt med svinghjulet, indstilling af drivhjulets afstand fra svinghjulets centrum (»gearskiftet«) og en »rat«-søjle, der bærer et tværgående styr samt gashåndtag og tændingsregulator.

Den omfattende restaurering har givet et smukt resultat, og efter afprøvning sidste efterår er Christiansen-vognen blevet afleveret til Teknisk Museum. Forhåbentlig får museet inden længe sin bygning som planlagt ved de forestående byggearbejder nær Østerport Station. Der bør faktisk også skabes en værdig ramme om museets værdifulde samlinger — og ikke mindst om to så dejlige veteranbiler som Hammel- og Christiansen-vognene.

Coll.

MIN BIL OG JEG

Hvis man ikke ta'r det så nøje med et par hundredekronesedler mere eller mindre, og hvis man er nogenlunde ligeglad med, hvordan vognen kører, og hvis man sætter sikkerheden i sidste række, kan man sagtens undvære denne bog — ellers ikke. Navnlig hvis man skal køre i udlandet, er det gavnligt at være hjemme i »mekaniken«, så man kan klare sig selv ved mindre driftforstyrrelser.

Kr. 13,50

MOTORCYKLEHÅNDBOGEN

har hjulpet tusinder af motocyklister til bedre og billigere vedligeholdelse af maskinen. Det er altid bedst, når man selv lynhurtigt kan finde og udbedre den fejl, der giver motorstop, det er det nemmeste at foretage de periodiske justeringer selv, og det er betryggende, når man med sikkerhed kan afgøre, hvornår maskinen skal til mekaniker, og hvilket arbejde, der skal udføres.

Kr. 12,50

FÅS HOS BOGHANDLERNE

I Norge bestilles bøgerne gennem SMJ, POSTBOKS, OSLO K

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

g OG V^2 SAMT b OG s

for øjet svæver — og så falder der en stor bøde

Masser af motorkørende dømt på forkert grundlag

Enhver, der har et førerbevis, ved, at loven foreskriver visse maksimumbremselængder — eller burde vide det. Nogle har fået den forkerte opfattelse, at de bremselængder, man lærte i den teoretiske køreundervisning, er universalsbremselængder — en slags naturlov — der gælder for alle køretøjer under alle betingelser, undtagen når det er meget glat, men det er som sagt kun minimumskrav til køretøjernes bremseevne, fordi de dømmende myndigheder ville komme helt ud at svømme, hvis man ikke havde en klar grænse mellem det forsvarlige og det uforsvarlige. Vi er iøvrigt en hel del, der er af den opfattelse, at de gældende krav er for lavt sat, fordi der er et alt for stort spring mellem de muligt opnåelige bremselængder og de maksimalt tilladelige bremselængder, og det forekommer derfor ret utroligt, at myndighederne i lovgivningen stiller så spagfærdige krav til et køretøjs bremseevne, medens de samme myndigheder ved udregning af et køretøjs hastighed regner med en bremseevne, som man kun i yderst sjældne tilfælde kan opnå, og der er i vore øjne ikke tvivl om, at utallige bilister er blevet dømt på et aldeles forkert grundlag.

Hvordan kan man ud fra en kendt bremselængde regne ud, hvor hurtigt et køretøj har bevæget sig, umiddelbart inden bremserne blev sat i? Det kan man ud fra en formel og endda med ret stor nøjagtighed, og jeg skal her søge at gøre rede for dette vigtige og interessante stof, selv om mine kolleger har advaret mig med, at »det kan ikke gøres på en populær måde, så alle kan forstå det«. Jeg vil prøve alligevel i håb om, at temmelig mange vil forstå det. De skal derfor ikke blive træt i ansigtet, når De ser et par brøker og ligninger, for vi

kommer nok igennem dem, og lad os med det samme kaste os ud i den vidunderformel, bremselængden udregnes efter, blot må De vide, at De ikke forstår et kvidder, for den nærmere forklaring følger. Her er den:

$$s = \frac{V^2}{255 \times \mu}$$

Det er der jo ikke et menneske, der bliver klog af, med mindre man ved, hvad bogstaverne betyder, og derfor må vi have en forklaring med det samme: s er bremselængden i meter, V er hastigheden ved bremsningens begyndelse målt i km/t, og μ er bremsekoefficienten — den procentdel af vognens vægt, der kan overføres til vejbanen i form af de nødvendige vandrette kræfter udtrykt som decimalbrøk. Bremsekoefficienten varierer med føret og vejbanens beskaffenhed samt dækkenes tilstand — sidstnævnte har man ikke været tilbøjelig til at indrømme tidligere, men med de ru kørebanelægninger og de moderne dækmønstre har slidbanens forfatning en afgørende betydning. Denne formel giver os altså bremselængden i meter, når vi kender hastigheden og vejbanens beskaffenhed, når der køres på sunde dæk, og for en matematiker vil det ikke være vanskeligt at stable lidt om på regnestykket således, at man finder hastigheden, når man kender bremselængden.

Men hvor kommer nu de 255 fra? Det er ikke det, man kalder en erfaringskonstant, som vi kender fra andre regnestykker som for eksempel luftmodstanden, hvor penge-ne altid passer, når man regner med et bestemt tal i sin formel. Lad os derfor rette søgelyset mod de 255, da en opløsning af dette tal vil kaste forståelsens skær over hele forholdet.

Vi ved, at et køretøj er opladet med en

vis energi, når det bevæger sig med en konstant hastighed, og det gælder ikke alene for motorkøretøjer, men for alle legemer i bevægelse — tænk blot på den energi, der er i en gammeldags kanonkugle, når den bevæger sig gennem luften. Hvor stor denne energi er, ser man på de ødelæggende resultater, hvor kanonkuglen rammer. Hvis vi ved, hvor stor en energi et køretøj er opladet med, når det bevæger sig med en konstant hastighed, kan vi også med bestemthed sige, hvor stor »energi« der skal til for at bringe det til stilstand, nemlig nøjagtig lige så megen.

Det er næppe nogen overraskelse for nogen, at bevægelsesenergien (den kinetiske energi) dikteres af legemets vægt og dets hastighed, men forholdet er det, at bevægelsesenergien stiger proportionalt med vægten, men med anden potens af hastigheden. Tænker vi igen på kanonkuglen, vil den altså slå dobbelt så hårdt, hvis dens vægt sættes i vejret til det dobbelte, medens den bevæger sig med samme hastighed som før, men den vil slå fire gange så hårdt, hvis den med sin oprindelige vægt får den dobbelte hastighed. Kalder vi nu vægten eller massen M og hastigheden målt i meter pr. sekund for v , kan bevægelsesenergi bestemmes ud fra følgende:

$$\text{kinetisk energi} = \frac{1}{2} M \times v^2$$

Nu har vi med tegn og underlige gerninger bestemt vor bevægelsesenergi, og nu skal vi se lidt på bremsekraften. For den spiller følgende faktorer en rolle: Vægten eller massen (altså igen M), tyngdens acceleration — det berømte g , som man hører tale om i forbindelse med flyvemaskiners stabilitet under dykning, grænsen for det mennesker kan tåle under opbremsning og acceleration i forbindelse med så forskellige emner som sikkerhedsseler og rumfart o.s.v. — samt bremsekoefficienten, som i fagsproget har betegnelsen med det græske bogstav μ (udtales my), og bremsekraften er da:

$$\text{bremsekraft} = M \times g \times \mu$$

Som tidligere omtalt skal bremseenergien være lige så stor som bevægelsesenergien for at bringe køretøjet til stilstand,

når den kinetiske energi er lig med bremseenergien, får vi altså med bremselængden i meter s :

$$\frac{1}{2} M \times v^2 = M \times g \times \mu \times s$$

Hvad enten man har matematiske forundskaber eller ikke, vil man vide, at blot man foretager sig det samme på begge sider af et lighedstegn, kan man for så vidt gøre, hvad man vil. Vi kan f.eks. gange med 2, og så får vi:

$$M \times v^2 = 2 \times M \times g \times \mu \times s$$

og så tager vi os den frihed at smide M ud fra begge sider af lighedstegnet og får altså:

$$v^2 = 2 \times g \times \mu \times s$$

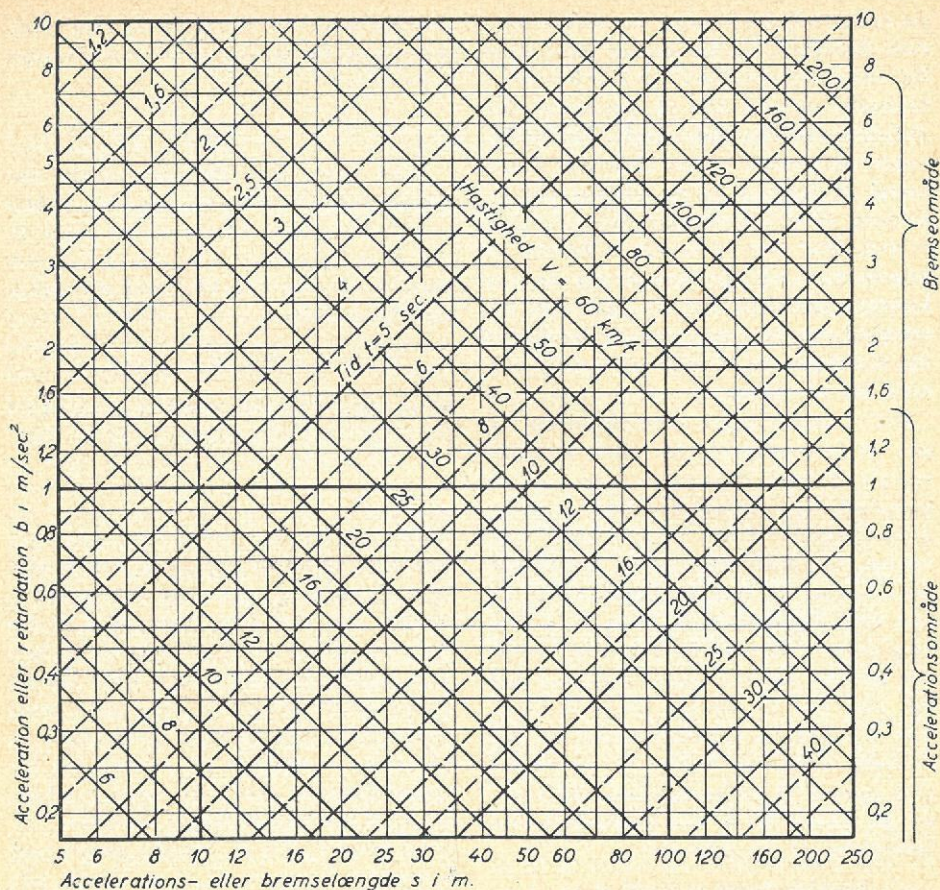
og det er netop den formel, man bestemmer køretøjets hastighed efter, når man kender bremselængden i meter og bremsekoefficienten, blot skal man huske, at v er hastigheden målt i meter pr. sekund, medens V er hastigheden målt i km/t. I vor jagt på de 255 erstatter vi g med den rigtige værdi nemlig 9,81, idet tyngdens acceleration er 9,81 meter i sekundet pr. sekund (en hastighedsforøgelse med 9,81 meter i sekundet hvert sekund), hvilket vi udtrykker 9,81 meter sekund². Når vi samtidig ganger med 2, kommer ligningen til at se således ud:

$$v^2 = 19,62 \times \mu \times s$$

Når det nu er bremselængden i meter — altså s — vi er interesseret i, får vi ligningen til at se anderledes ud, hvilket enhver, der kan huske sin matematik, vil give mig ret i (resten må tro mig på mit ord):

$$s = \frac{v^2}{19,62 \times \mu}$$

og vil vi i stedet for at regne hastigheden i meter pr. sekund regne med den mere almindelige hastighedsenhed km/t, må vi have fat i 3,6, som man skal gange med, når man skal omsætte m/sek til km/t, og da vi over brøkstregen arbejder med en værdi opløftet i anden potens, må vi også opløfte 3,6 til anden potens både over og under brøkstregen, og vi får da:



I ovenstående diagram opereres der med fire bremsefaktorer: bremselængden, retardation i m/sec^2 , tiden under opbremsningen og begyndeshastigheden. Skemaet kan benyttes til udregninger ved såvel bremse- som acceleration, og kender man to af størrelserne, kan man også finde de to andre. Eksempel: Hastigheden er 100 km/t og retardationen 6 m/sec^2 . Vi finder da bremselængden til 65 meter og bremsetiden til 4,7 sekunder. En bremselængde på 16 m under en retardation på 7 m/sec^2 viser, at man inden opbremsningen kørte ca. 52 km/t . Det er naturligvis en forudsætning, at retardationen er ensartet under opbremsningen.

$$s = \frac{V^2}{19,62 \times 3,6 \times 3,6 \times \mu}$$

eller

$$s = \frac{V^2}{254,275 \times \mu}$$

og for at have en størrelse, som man kan huske i hovedet, runder vi op til 255, hvilket er uden større indvirkning på den endelige udregning.

Nu fandt vi de 255, og tilbage står vi med vor græske ven μ , der som bremsekoefficient meddeler os, hvilken del af køretøjets vægt man kan overføre til vejbanen

som vandret bremsekraft. Her har man forskellige værdier for de forskellige vejbelægninger i forskelligt føre, og disse værdier kan man finde frem til ved simple forsøg — en gummibelagt metalklod på 10 kg anbragt på en vandret, tør betonflade vil skride, når man påvirker den med 8 kg i et vandret træk, og i dette tilfælde kan man altså kun overføre 80 pct. (eller 0,8) af klodsens vægt. Dette omsat mellem køretøjets gummihjul og en tør betonvej giver en bremsekoefficient på 0,8, og nu kan vi tage et praktisk eksempel ved at indsætte

kendte værdier. Vi kan f.eks. finde bremselængden for en vogn eller motorcykle, der fra en kørehastighed på 60 km/t bremses på en tør betonvej, der har bremskoefficienten 0,8:

$$\text{bremselængde (s) i meter} = \frac{3600}{255 \times 0,8}$$

$$s = 17,6 \text{ meter.}$$

Javel, det *kan* lade sig gøre, men det er en forudsætning, at der er tale om en absolut eksemplarisk opbremsning, under hvilken man følger sagen op med vigende pedaltryk, når hjulene viser for stor tendens til at blokere, og ikke én ud af ti prøveførere kan præstere denne bremselængde under de givne omstændigheder — og det vil han endda kun kunne gøre en enkelt gang ud af mange forsøg, *men ikke desto mindre er det ud fra den samme formel, man i retslige spørgsmål afgør en gennemsnitsbilists hastighed før bremsningen, og altså er mange bilister dømt på et forkert grundlag.*

Vi har nemlig også en anden værdi for en opbremsnings effektivitet, idet vi beregner retardationen i »meter pr. sekund i anden«. En dygtig kører kommer sjældent over 6 meter sek.² i en vogn med virkelig første-klasses bremses fra hastigheder over 70 km/t, medens man ved de lavere hastigheder kan nå bedre værdier. Med Volvo Amazon og Fiat 1100 1958 — to vogne med fortræffelige bremses — kunne jeg kun komme en anelse over 6 m sek.² som middelværdi for opbremsningen. Jeg skal ikke her udrede flere formler, men kun vise en anden bremsformel, der siger, at bremselængden *s* kan udregnes på følgende måde:

$$s = \frac{v^2}{26 b}$$

hvor *b* er retardationen målt i meter pr. sekund². Dette giver ved 70 km/t og en retardation på 6 m sek.² en bremselængde på 31 meter, medens det efter den anden formel med bremskoefficient 0,8 giver 24 meter. Ingen af formlerne kan bestrides i deres matematiske og fysiske korrekthed, men man kan i retslige spørgsmål ikke tillade sig at anvende den første, der betegner det absolut mulige under idealbetingelser.

Når der er afvigelser mellem de resultater, man opnår ved at regne med den maksimalt opnåelige bremskoefficient og den i praksis gennemførlige retardation målt i m/sek.², skyldes det, at udregningen med den maksimalt opnåelige bremskoefficient betinger, at hjulene under hele opbremsningen ligger an mod kørebanen med et konstant tryk, som tilfældet er under et laboratorieforsøg med en gummiklods, men dette kan kun i meget sjældne tilfælde gennemføres i praksis, da dæktryk, dækkonstruktion, affjedringssystem og støddæmpere har indflydelse på dette forhold. Et grelt eksempel har man i en motorcykle med uaffjedret baghjul og kraftig aktivering af baghjulsbremsen, hvor baghjulet vil hoppe hen over kørebanen under opbremsningen. I de øjeblikke, baghjulet er uden kontakt med kørebanen, kan det naturligvis ikke præstere noget bremsarbejde.

En bil med defekte eller utilstrækkelige støddæmpere vil opføre sig på samme måde — mest udpræget på baghjulene — og tilfældet kan varieres i det uendelige. På en absolut plan kørebane kan man med idealaffjedring og -dæmpning samt med en vistandstangsvirkning eller klistervirkning mellem dæk og kørebane opnå meget høje værdier for bremskoefficienten, og efter sigende har man med nogle tyske racervogne i enkelte tilfælde været oppe på $\mu = 1,0$.

Jeg håber, at det foranstående er anskueliggjort på en nogenlunde forståelig måde, men jeg er samtidig overbevist om, at ingen vil forlange, at en hvilken som helst motor-kørende skal gøre rede for disse forhold i et retslokale, og hverken den tiltalte eller hans sagfører vil være i stand til at skyde igennem anklagerens påstand om den kørte hastighed udregnet gennem den opmålte bremselængde. Enten må anklagemyndigheden benytte en mere jordbunden udregning i retslige forhold, eller også må samme myndighed føre bevis for, at selv en dygtig bilist kan bremse sin vogn ved at overføre hele den procentvise vægt efter bremskoefficienten til vejbanen — jeg vil grumme gerne overvære denne bevisførelse.

M. H. D.



Den nydelige unge dame skal sikkert understrege de meget vellykkede linier i BSA Sunbeam og Triumph Tigress, og vi beklager, at vi ikke kan bringe et røntgenbillede af samme unge dame i forbindelse med illustrationen på modsiddende side.

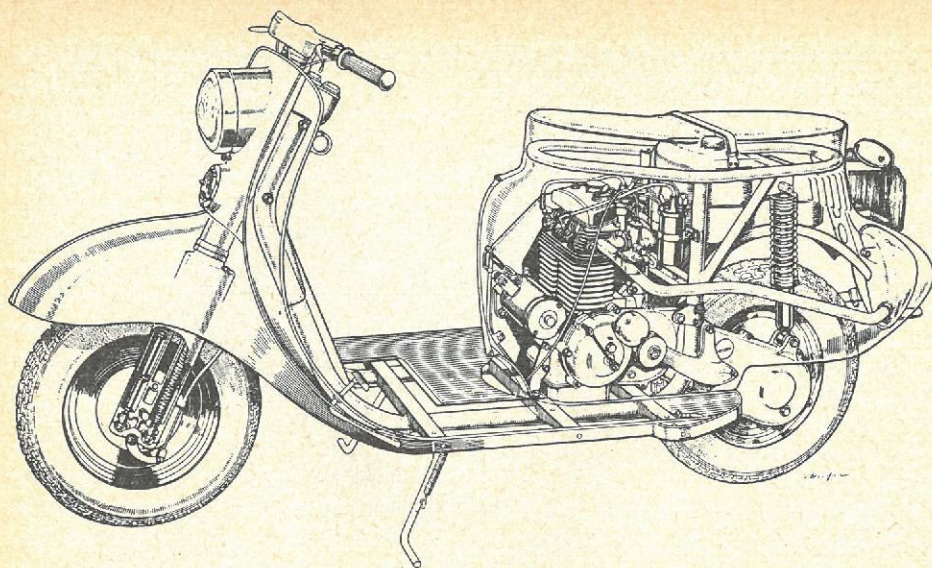
NÆRBILLEDE AF ENGLANDS NYE SCOOTER

- OG LIDT OM NYHEDERNE PÅ DEN KOMMENDE LONDON UDSTILLING

For nogle måneder siden bragte vi meddelelse om, at BSA koncernen ville komme med en ny scooter, der skulle forhandles af såvel BSA som Triumph forhandlere, og på daværende tidspunkt kunne vi sige så meget, at scooteren ville komme med to forskellige motorer, nemlig en 175 ccm to-takt og en 250 ccm to-cylindret, firetakt med topventiler, men motoren har ikke — som først oplyst — overliggende knastaksel. De to scootere vil blive solgt under navnene *BSA Sunbeam* og *Triumph Tigress*.

Den to-cylindrede fire-takt motor er afgjort den mest interessante, og ved et nærmere eftersyn viser det sig, at den er opbygget fuldstændig som en lille bilmotor, og det har også været tilsigtet at fremstille et motoraggregat, der ligesom bilmotoren kun kræver meget sjældne periodiske eftersyn. Motoren er bygget sammen med en firetrins gearkasse, og cylinderblok, krumtaphus og gearkassehus er støbt ud i ét i en letmetallergering med indstøbte støbejernsforinger til cylindrene. Ligesom på bilmotorer-

ne er der vådsump smøring med en enkeltvirkende stempelpumpe, der forsyner samtlige lejesteder samt ventilmekanismen. Krumtaphuset afsluttes derfor af en olie-sump fremstillet i presset plade. Krumtapakslen er fremstillet af manganstål med en enkelt kontravægt i midten. Akslen er lejret i et kobberblyleje i knastsiden og et stordiametret sporkugleleje i drivsiden. De smedede plejlstænger har todelte glidelejer fuldstændig som i en almindelig bilmotor, og koblingen er anbragt direkte på krumtapakslen. I akslens modsatte side er der anbragt et udvendigt svinghjul med vekselstrømsdynamoens rotor og blæserhjulet, der sender køleluften gennem en kappe frem til cylinderblokken og det fælles topstykke for de to cylindre. Maskinen kan leveres med en selvstarter af automobiltypen, der gennem et tandhjul går i indgreb med en tandkrans på svinghjulet. Fra koblingen overføres kraften til gearkassen gennem et sæt tandhjul i oliebad, medens transmissionsen mellem den udgående gearkasseaksel og



Man genkender mange konstruktionsdetaljer i BSA koncernens nye scooter, men helhedsindtrykket er alligevel noget nyt. Man har dog ikke set ensidig teleskopaffjedring af forhjulet siden den tyske Imme, der lige fik dagens lys at se, før den igen forsvandt.

bagakslen består af en duplexkæde indkapslet i en støbt oliebadskasse, der fungerer som baghjulets svingarm. Direkte på knastakslen er anbragt en dobbelt afbryderkontakt til betjening af to spoler således, at hver cylinder har sit selvstændige tændingsanlæg. Kickstartermodellen er forsynet med et almindeligt 6 volt anlæg, medens selvstarterudgaven har 12 volt elektrisk anlæg.

Stelkonstruktionen må betegnes som et dobbelt rørstel, medens pladekonstruktionen følger de kendte normer med et buet forskjold, bundplade og motorkasse. Den smukt formede forskærm er bred og er i fast forbindelse med forskjoldet således, at den ikke følger forhjulets bevægelse. Gearskiftningen finder sted ved hjælp af en pedal, der bevæges tilbage, når man skal skifte op gennem gearene, og frem når man skal skifte ned gennem gearene, fuldstændig som vi kender det fra Diana scooteren. Fodbremsen er i overensstemmelse med engelsk praksis anbragt i venstre side og gearpedalen i højre side, og bagest til højre på bundbrættet sidder en frigearpedal, der sætter gearkassen i frigear, uanset hvilket gear der iøvrigt er bragt i indgreb.

Forhjulet er ophængt i et teleskopben eller en teleskopgaffel, der er vendt 90° i

forhold til den normale placering. Forhjulet er nemlig ensidigt ophængt, og for at få tilstrækkeligt styr på forakslen er denne anbragt i en konsol, der er monteret til to gaffelben, det ene foran det andet. I den bageste ligger en skruefjeder som affjedrings-element, medens en hydraulisk dæmper findes i det forreste gaffelben. Med denne konstruktion har man blandt andet opnået at gøre de to hjul indbyrdes omskiftelige. Dækstørrelsen er 3,50×10", og bremserne er både for og bag 5" i diameter med 25 mm belægningsbredde.

Med denne motor holder maskinen let en marchhastighed på 90 km/t, medens top-hastigheden er 110 km/t. Den økonomiske firetakt motor kan ved almindelig, ikke for hurtig kørsel præstere 40 km pr. liter benzin.

De tekniske data for den to-cylindrede udgave er følgende: Boring 56 mm, slaglængde 50,62 mm, slagvolumen 249 ccm, kompressionsforhold 6,5:1, effekt 10 hk ved 5500 omdr/min, karburator Zenith 17 MX. Totallængden er 1830 mm, styrets bredde 610 mm, sadelhøjden 710 mm og fri højde fra jorden 127 mm. Egenvægten er 109 kg, benzintanken rummer 6,8 liter og oliesumpen 1,5 l.

175 ccm modellen er mere lige ud ad landevejen, da det er en ortodoks encylindret to-takt motor med 61,5 mm i boring og 58 mm i slaglængde. Også denne motor er naturligvis blæserkølet, og på krumtapakslen er monteret en vekselstrømsmagnet samt lysspoler med direkte strømtilførsel til lygterne. Det er en meget solid konstruktion med krumtapakslen lejret i tre store spor-kuglelejer, men ellers er transmissionssystemet, affjedring o.s.v. nøjagtig det samme som på 250 ccm modellen. Totakt motoren har et nominelt kompressionsforhold på 7,5:1 og udvikler 7,5 hk ved 5000 omdr/min. Egenvægten for maskinen med to-takt motor er 100 kg.

Disse scootermodeller er ikke alene til tænkt det engelske marked, men man regner med et alvorligt eksportfremstød, af hvilken grund priserne er holdt nede. Edward Turner, der har konstrueret maskinerne, oplyser, at man af hensyn til en rationel storproduktion i dette tilfælde ikke kan have forskellige maskiner under navnene Triumph og BSA, og produktionen er

lagt an på mindst 50.000 enheder om året.

De nye scootermodeller vil kunne ses på motorcykleudstillingen i London, der åbner den 15. november, og her vil man også kunne se de nye Triumph modeller, der er omtalt andet sted i bladet, samt de tidligere omtalte BSA 250 ccm Star og Ariel Leader. Der vil iøvrigt komme et væld af nye modeller, og tendensen går i retning af 250 ccm klassen samt effektiv indkapsling, der giver beskyttelse mod vind og vejr. Royal Enfield har således strømlinebeklædning for alle modeller fra 250 til 750 ccm. I England er der for øjeblikket halvanden million motorcyklister, der foretrækker det tohjulede køretøj dels af prismæssige grunde, dels fordi det er mere handy på de krogede og smalle engelske landeveje, men et fælles ønske har de alle, nemlig bedre beskyttelse mod vind og vejr. Morsomt nok er det flyvemaskineindustrien, der er trådt hjælpende til, idet Bristolfabrikkerne har fremstillet det plastikskjold, der er monteret på Royal Enfield maskinerne, og ved

BAHCO BILSÆT - for enhver bilejer

Her er et Handy sæt værktøj, enhver bilejer har brug for. Den specielle PU nøgle med de tynde, smidige kæber og den tyndvægede ring-forkrøbning klarer selv de vanskeligst tilgængelige møtrikker. Sættet er i fikt plastic-etui med særskilte rum, så nøglerne ikke rasler. Der findes 5 forskellige sæt passende for alle slags vogne.

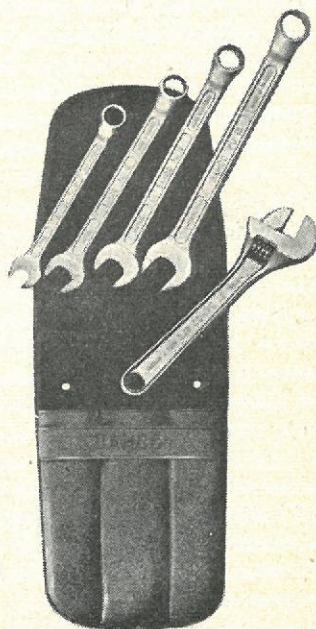
1051
for Volvo

1052
for tyske vogne

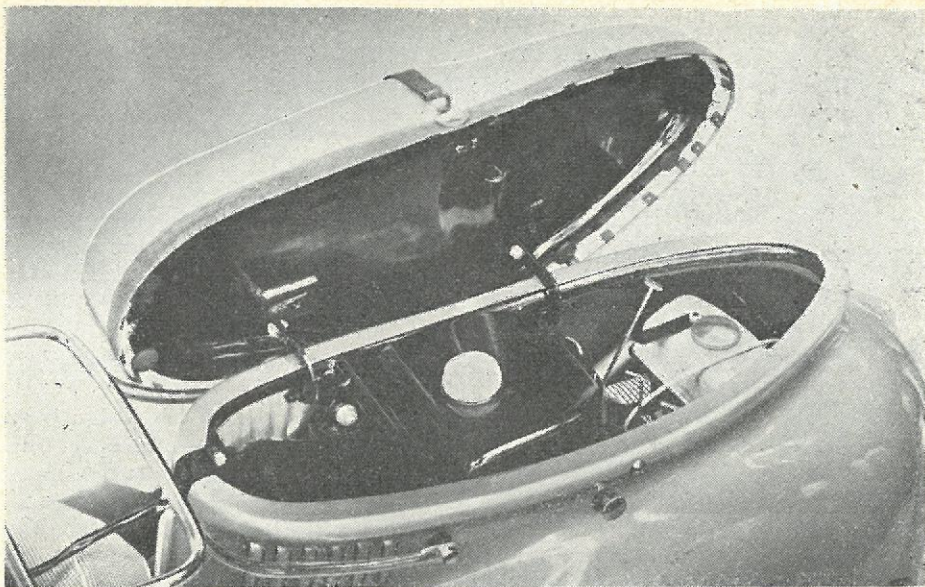
1053
for amerikanske vogne

1055
for franske og italienske vogne

1058
for engelske vogne



Agent: **BACHO-PRIMUS A/S, København K.**



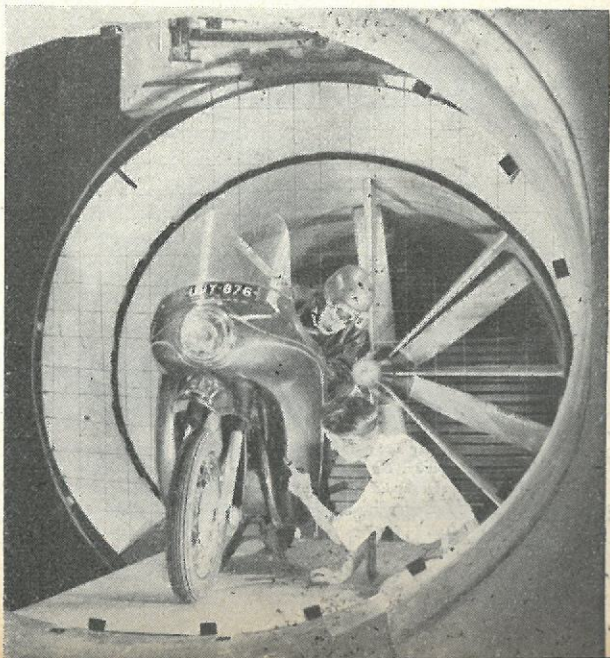
På Tigress og Sunbeam kan sadlen vippes til siden, så der bliver adgang til bensin- og oliepåfyldning. Også den lange oliemålepind er ført igennem på en sådan måde, at oliebeholdningen kan kontrolleres uden at fjerne motorkassen.

en gennemarbejdning af konstruktionen efter de erfaringer, man har gjort i vindtunnel, er det lykkedes at nedsætte luftmodstanden på en sådan måde, at maskinernes benzinforbrug er gået ca. 20 pct. ned.

Selvfølgelig er mange af de nye modeller på Earl's Court en videreudvikling af de eksisterende modeller, men der er dog også noget helt nyt foruden allerede omtalte mo-

deller. Matchless kommer blandt andet med en 500 ccm landevejsracer under typebetegnelsen G 50, Norton kommer med en toecylindret 250 ccm model, og Panter har puttet nok lidt slagvolumen i den gigantiske encylindrede 600 ccm model, idet model 120 er på 650 ccm, og Velocette kommer med en strømliniebeklædning på den toecylindrede Valiant.

I en af Bristol fabrikernes vindtunneller har man gennemeksperimenteret den plasticskærm, der bl. a. benyttes af Royal Enfield. Foruden at beskytte køreren mod vind og vejr nedsætter skjoldet luftmodstanden så meget, at man har været i stand til at notere en benzinbesparelse på 20 pct.





AF "OBSERVER"

Siden sidst er 1958 Grand Prix sæsonen gået til ende. Nogle af reglementerne for den kommende sæson er lagt i støbeskeen, sportskalenderen gjort klar og forberedelserne til 1959 så småt begyndt.
Marokko.

Det sidste løb i de to serier om henholdsvis kørernes og fabrikanternes mesterskaber i Grand Prix klassen blev kørt den 19. oktober på Ain-Diab landevejsbanen lige uden for Casablanca. Samtlige hovedkonkurrenter var mødt op, og foruden den endelige afgørelse af de to mesterskaber samledes interessen om, hvorledes BRM-holdet ville klare sig. Fabrikken stillede med fire vogne, der blev fint placeret under træningen. Navnlig den svenske kører Joakim Bonnier var overraskende god og opnåede ved målbevidst, ihærdig kørsel 6. bedste træningstid.

Ferrari-kørerne (Hawthorn, Phil Hill og Gendebien) havde til opgave at hindre Moss (Vanwall) i at sejre og køre dagens hurtigste omgang samt hjælpe Hawthorn til ikke at blive placeret lavere end 2. pladsen.

Vanwall-holdet måtte derimod forsøge at bringe Moss ind på 1. pladsen med hurtigste omgang i tilgift. Desuden gjaldt det om at holde Hawthorn væk fra 2. pladsen.

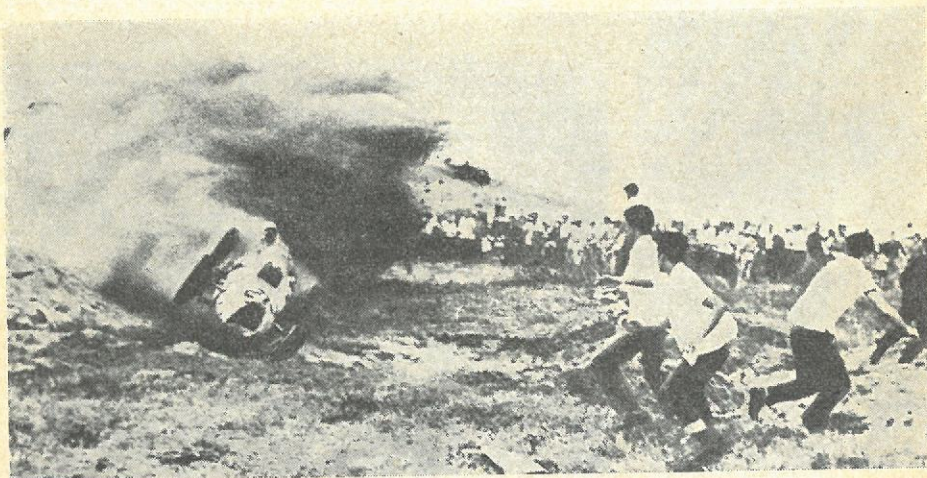
De øvrige deltagere — bortset fra BRM — kørte bare med i løbet og måtte sørge for ikke at være i vejen for den hurtige brigade.

Moss kørte et perfekt løb med en vogn, som ikke svigtede noget øjeblik. De andre Vanwall-kørere havde ikke samme held, for Brooks motor sprængtes efter 30 runder, og Lewis-Evans havde ligeledes maskinskade, som desværre udviklede sig yderst alvorligt. Vognen skred ud af banen, kom i brand, og køreren fik så slemme forbrændinger, at han døde nogle dage senere på hospitalet i England.

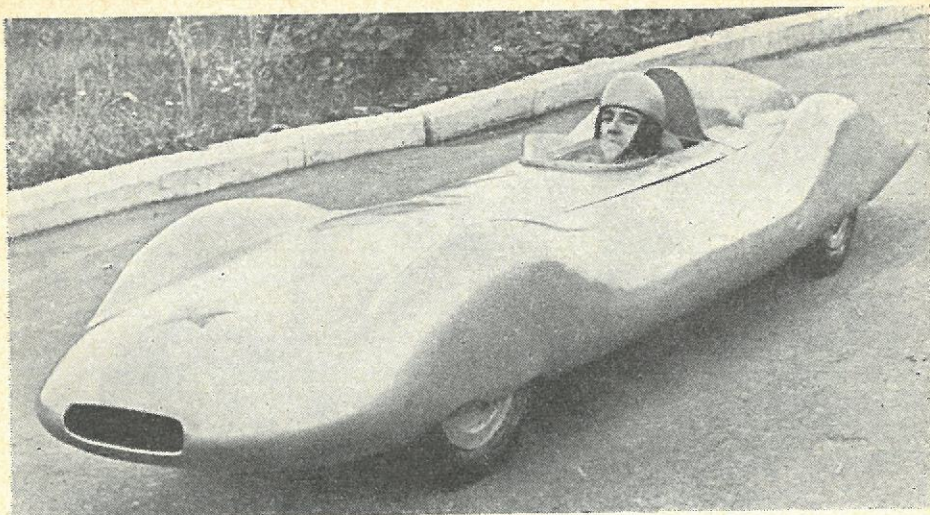
Denne ulykke kastede en trist slagskygge over løbet.

Resultater (402,9 km, 53 omgange):

- 1) Moss, Vanwall, 2.09.15,1 (187,03 km/t)
- 2) Hawthorn, Ferrari, 2.10.39,8
- 3) Hill, Ferrari, 2.10.40,6



Under et løb i Rio de Janeiro kom Gimenez Lopes' vogn i en ukontrollabel udskridning, hvorefter den fløj ud af banen i en voldsom støvsky. Da den landede uden for banen, slog den en saltmortale og havnede på alle fire hjul igen, men da var køreren slynget ud af vognen, som han lykkeligt kom fri af, og derfor slap han uden en skrampe. Når den slags iøvrigt går godt, kvikker det altid op i tilskuerne, hvilket fremgår tydeligt af billedet.



Rusland har hjemført en klasserekord for biler op til 250 ccm med denne Zvezda-6 kørt af Alexei Ambrosenkov, der opnåede 182,8 km/t, hvilket er en forbedring af den tidligere rekord på 13 km/t. Den gamle rekord var sat af italieneren Lurani. Den russiske vogn er 4,5 meter lang, 1 meter bred og kun 70 cm høj. Vognen er konstrueret således, at motoren kan udskiftes til en 350 ccm og en 500 ccm motor, så man hører nok fra den igen.

- 4) Bonnier, BRM, 2.11.01,8
- 5) Schell, BRM, 2.11.48,8
- 6) Gregory, Maserati, 1 omg. bagved.

Moss tilbagelagde løbet hurtigste runde med 192,05 km/t, hvilket er ny banerekord. Alle anstrengelser var dog forgæves. Hawthorns 2. plads gav ham 42 points til mesterskabet, og Moss opnåede 41. Da de to andre Vanwall-motorer svigtede, havde Ferrari ret let spil, og Phil Hill søgte først at jage Moss, hvilket han nu ikke var mand for. Derefter holdt han 2. pladsen »varm« til Hawthorn, der tog den noget med ro og først rykkede frem som planlagt, da der endnu var 14 runder tilbage.

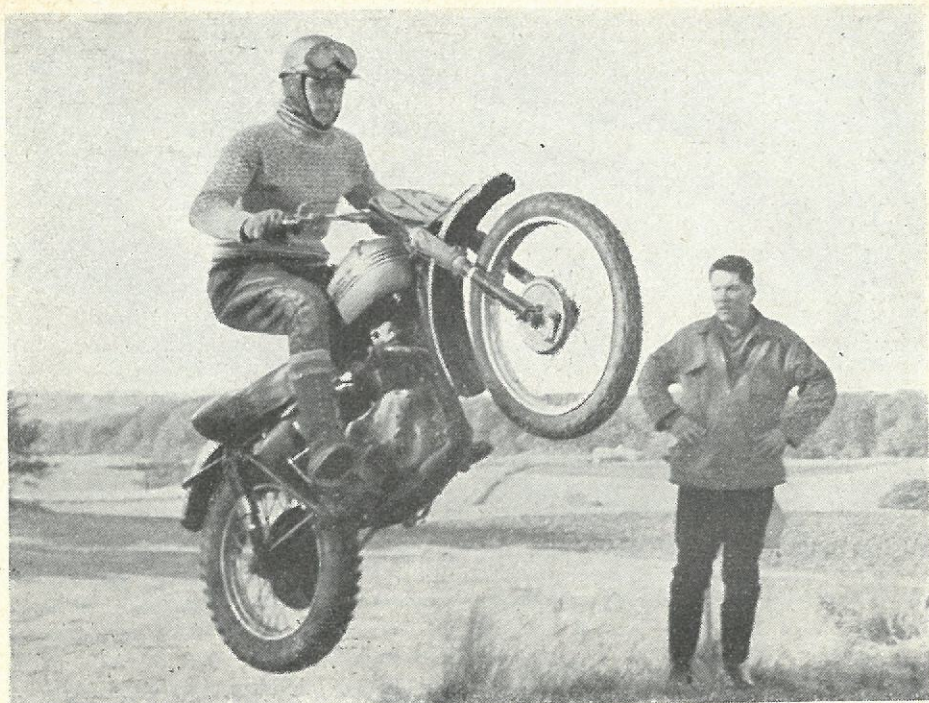
Hawthorn blev således verdensmester for 1958 efter kun en G.P. sejr i årets løb, men til gengæld har han vist en rolig, sikker stil og flere jævnt gode resultater end Moss, som dog sejrede i fire løb. Som første engelske verdensmester er Hawthorn blevet kraftigt hyldet i sit hjemland. Den eneste skuffelse er, at han ikke kørte en britisk vogn, men det hjælper, at Vanwall så sikkert vandt mærkekonkurrencen med 48 points mod Ferraris 42.

Tyskland.

Eifeløbene på Nürburg Ring var i år forlagt til banens mindre Südschleife (7,747 km mod Nordschleifes 22,81 km). Desuden blev bilafdelingen kørt dels med Gran Turismo vogne, dels med 750 ccm standard-modeller. Begge kategorier tilbagelagde 7 omgange.

I den store kategori sejrede Seidel (Ferrari) med 27.05,2 (120,1 km/t) foran Rolff (M-B 300 SL) 27.06,0. 1600 ccm klassen vandtes af Harzheim (Porsche) med 117,0 km/t, medens 1300 ccm klassen gik til Schulze (Alfa Romeo Zagato) med 114 km/t.

Løbet for de mindre standardvogne var imødeset med større interesse, men skæmmedes derved, at de 4 NSU Prinz tilsyneladende ikke var seriemæssige. Adskillige deltagere trak sig ud inden løbet i protest mod Prinz'ernes højere kompressionsforhold og særlige bagakseludveksling. Trods protesterne startede NSU-vognene og besatte de fire første pladser (vinder: Behra 94,4 km/t). Aldeles omgående blev der påny protesteret, men efter skænderier blev NSU-vognene kørt væk, før nærmere kontrol blev foretaget. Derpå blev de straks diskva-



I Frederiksborg Amts Motorklubs trial deltog ikke mindre end 60 ryttere i otte klasser. Tre af etaperne var meget vanskelige, men der skete kun et enkelt lille uheld, da Gösta Jensen forvred en fod. På ovenstående billede står Jøns Vinther frisk til sagen med sin Triumph. Resultaterne blev: Senior solo: Mogens Rasmussen, Næstved. Senior letvægt indtil 250 ccm: Knud Johannesen. Junior A 500 ccm: Flemming Jensen. Junior A 250 ccm: Erik Bonne Jensen. Junior B 250 ccm: Ole Jørgensen. Junior B 175 ccm: James Kjær. Junior B 500 ccm: Erik Lauersen. Ynglinge indtil 175 ccm: Henning Skarving. Der var ingen damepokal.

lificerede og placeringerne ændret til: Saab, Renault og BMW. Dette affødte en energisk protest fra NSU, og så er alle lige vidt. Blot undrer det, at NSU havde så travlt, at vognene ikke kunne forblive til efterkontrol.

Italien.

En Abarth 500 har på Monza sat en række rekorder i 500 ccm klassen, bl. a. 5000 km med 130,8 km/t og en uge med 120,8 km/t. De tidligere rekorder tilhørte henholdsvis Lloyd og Fiat. Rekordforsøget var planlagt til længere varighed, men måtte indstilles på grund af dårligt vejr. Vognen var specialbygget med strømliniekarosseri, let rørchassis og en Fiat 500 motor, der var bragt op på 27 hk.

I 350 ccm klassen er der ligeledes blevet sat nye rekorder med en »Nibbio-II« (spe-

cialchassis, Guzzi-motor, Ghia-karosseri), bl. a. 1000 km med 161,6 km/t, hvilket er en ganske væsentlig forbedring af Lloyds gamle rekord, der var på 118,6 km/t.

Endelig har en Austin-Healey aflivet forskellige af rekorderne i klasse D (2—3 liter) bl. a. 10.000 miles med 156,3 km/t.



I begyndelsen af sæson 1958 kundgjorde vi, at grand prix sporten for motorcyklerne var en usund forretning klar til fallit, og MV Agusta har som eneste fabrik stillet med materiel til de store klasser. At man vandt overbevisende med fabriksmateriellet, er ikke så overraskende, men både Surtees og MV Agusta kan trods den manglende konkurrence se tilbage på sæsonen med stolthed, for det har for de to partnere været et enestående pålidelighedsløb af den allerhurtigste art.

Alligevel må man med glæde notere de beslutninger, der er truffet i FIM, for nu lysner det i rent sportslig henseende — og i køreteknisk forståelse. Selvfølgelig kan man ikke fra den ene dag til den anden udfærdige et reglement, der med en suveræn håndbevægelse smider i hundredevis af kostbare maskiner i brokkassen, og derfor sigter man så langt frem som til 1960 sæsonen, hvor verdensmesterskabet udskrives for maskiner under 350 ccm efter grand prix formen, hvilket vil sige med det nuværende reglement for strømliniebeklædning m.m., og det er ikke alene muligt, men også sandsynligt, at man i de efterfølgende år vil gå endnu længere ned med grænsen for motorernes slagvolumen. Begrænsningen er foretaget af sikkerhedsmæssige grunde, da halvlitermotorerne var blevet lige lovlig hurtige, men om en begrænsning til 350 ccm er tilstrækkelig, er det vanskeligt at tro på, da de forløbne sæsoners resultater tydeligt viser, at der ikke er så afgørende en forskel i gennemsnitshastigheden for 500 ccm og 350 ccm klassen — vi får se.

Foruden grand prix formen får vi så fra 1959 en formel I for massefabrikerede racermaskiner, der fra fabrikken er solgt i mindst 50 eksemplarer. Alle specifikationer skal for disse maskiner opgives til godkendelse og indregistrering i FIM, og det bliver ikke tilladt at ændre så meget som en skrue bortset fra eventuelle dæksikringer. Her bliver det i sandhed kørerne, det kommer an på, og at der vil blive trænet, regnet og studeret i usædvanlig grad, er vist hævet over enhver tvivl.

Og så får vi endelig langt om længe en formel II for sportsmaskiner, der skal være solgt i mindst 200 eksemplarer fra fabrikken, før godkendelse kan opnås. Disse maskiner skal også indregistreres med alle tekniske detaljer, da det er forbudt at foretage nogen form for tuning. Maskinerne skal iøvrigt starte med normalt udstyr som kickstarter o. s. v.

Til formel I kan henregnes maskiner som AJS 7R, Matchless G45 og G50, Norton

Manx og lignende, medens formel II vil omfatte BSA Gold Star, Velocette Venom og andre standardudrustede sportsmaskiner, der skal opfylde visse nærmere betingelser for ventildiameter og konstruktion (to overliggende knastaksler vil f.eks. ikke kunne accepteres på en sportsmaskine).

Det er selvfølgelig et stort skridt frem, at man kan have den samme maskine til daglig kørsel og til sportsbrug, men det vil også stille store krav til de nationale organisations bedømmelse af licensduelighed, da den nuværende grand prix klasse for 500 ccm specialmaskiner sikkert er mindre farlig end en bane fuld af begyndere på så forholdsvis hurtige maskiner, som der i virkeligheden er tale om. Med et lille vemodigt nik må man så sige farvel til den spændende tid, da mekanikere og andre kloge sjæle stak hovederne sammen i værkstedets inderste krog for at foretage den helt store, epokegørende tuning. Denne tekniske kappestrid lader sig ikke længere gennemføre, men det er sikkert også nok så sundt at lade rytterne hellige sig køreteknikkens vanskelige opgaver, for uden et absolut indgående kendskab til kørselens dynamik vil man for fremtiden ikke have en eneste chance i hverken formel I eller formel II.

★

Novemberkåsan er et af Skandinavien klassiske motorcykleløb — en mellemting mellem et trial og et orienteringsløb med karakter af et lille rallye — og mange af nordens bedste kørere har indskrevet deres navne i denne dyst, der køres en dag og en nat. Bill Nilsson vandt for andet år i træk, men »Kåsan« vandrepokal er næsten lige så sejlivet som Elektropokalen var, og det er vanskeligt at få tre sejre. Bill Nilsson kørte Crescent, medens andenpladsen blev besat af Ove Lundell på Monark, og Husqvarna vandt suverænt mærkekongressen, så de svenske fabrikker delte pænt. Også i dette løb var det altså de lette maskiner, der gik af med sejren.

Observer.

➡ KORT SAGT ◀

På motorcykleudstillingen i London vil der for første gang i historien være flere scooterfabrikater end motorcyklefabrikater — henholdsvis 28 og 25. Udenlandske mærker vil blive vist på 27 stands. Udstillingen er åben fra 15. til 22. november.

★

På godt et år har Volvo fremstillet 50.000 vogne, og der er nu ialt produceret 200.000 vogne af dette mærke.

★

Simca og Vedette vil for fremtiden blive repræsenteret i Danmark af Nordisk Diesel A/S. Vedette, der oprindeligt var den franske Ford, er allerede gået over til Nordisk Diesel A/S, medens Simca modellerne overgår til dette firma pr. 1. januar 1959.

★

Nok har bilisterne store tanker om deres egne færdigheder bag et rat, men resultatet af en amerikansk opinionsundersøgelse må alligevel siges at være overraskende: 5 pct. af de adspurgte mente, at de hørte til de absolut dygtigste kørere, man overhovedet kunne finde på en vej, 24 pct. fastslog, at de var langt over middel, medens 64 pct. kunne nøjes med at være noget over gennemsnittet, og kun 2 pct. indrømmede, at de nok var en smule under gennemsnit — 5 pct. opgav helt at udtale sig. Iøvrigt var 74 pct. enige om, at de fleste bilister kørte så dårligt, at de berøvede resten fornøjelsen ved at køre.

★

»Der er nu noget galt her,« sagde Sct. Peter til mekanikersvend Jørgensen. »Du påstår, at du kun er 54 år, men ifølge din mesters arbejdsedler har du været beskæftiget med arbejde for ham i 102 år.«

★

Som bekendt bortfaldt carnet og triptik for personbiler, motorcykler og scootere ved turistrejser til Italien fra den 15. oktober i år. Turister vil i stedet ved den italienske grænse af toldmyndighederne blive forsynet

med et såkaldt »Tessera Turistica«, der udstedes på grundlag af indregistreringsattest, pas og grønt forsikringskort (samt for udlejede og lånte vogne en af automobilklubberne autoriseret fuldmagt).

Her i Danmark købte benzinkort (Carta Carburante) skal fremtidigt forevises i et ENIT/ACI kontor til autorisation, inden kuponerne kan benyttes. Autorisationen foretages ved, at Carta Carburante forsynes med et mærke fra Tessera Turistica, og at de enkelte benzinkuponer perforeres.

★

Det har tidligere været meddelt, at produktionen af den nye sensationelle hollandske personvogn med trinløs transmission, DAF, ville blive påbegyndt i november. Nye meddelelser går ud på, at produktionen ikke vil komme i gang før næste forår. I den mellemliggende tid udvider fabrikken sit produktionsapparat således, at fremstillingskapaciteten bliver 50.000 vogne om året i stedet for som oprindeligt påtænkt 25.000.

★

NSU har sendt en ny scooter på markedet under typebetegnelsen Prima III K. Bogstavet K står for kickstarter, idet man ganske øjensynligt har skabt en billigere model for at tage konkurrencen op med de billige italienske scootere. Der er imidlertid ikke tale om en skrabet model, da man blot har taget ikke absolut nødvendigt udstyr som selvstarter, tågelygte o. s. v. bort.

LØBSKALENDER

November:

- 16. Fyens Motor Sport — Trial
Sports Motorklubben Roskilde — Trial (3. afd. SM 58)
- 23. Lolland Falsters Motor Union — Trial (4. afd. DM 58)
- 30. Bøge Motor Klub — Trial
Korsør Slagelse Motorklub — Trial

December:

- 7. B.S.A. Klubben — Trial (4. afd. SM 58)



For bilister, der skal
igennem, er det
tid til at skifte til

Firestone
WINTER TRACTION

For den moderne bilist behøver vinteren med sne og iset føre ikke at være noget problem. Med Firestone WINTER TRACTION på hjulene opnår De fuldstændt kørselskomfort, samtidig med at den specialkonstruerede slidbaneprofil giver enestående opbremsning og sikkerhed mod udskridning. SKAL De igennem så skift til Firestone Winter Traction — det støjsvage vinterdæk.

Flest kilometer
pr. krone





DE SIDDER HVOR DE SKAL

Når Lucas tvillingsæt sidder, hvor de skal, er de ikke alene en pryd for enhver vogn – men først og fremmest et uundværligt hjælpedstyr for den ansvarsbevidste bilist. Lucas fjernprojektor fanger i god tid den farlige trafik i højre vejbane uden at blænde den modgående færdsel – og Lucas tågelygtens flade „radar“ lys kryber under tåge og dis og advarer føreren om kurver og forhindringer på vejbanen.

Lucas tvillingsæt leveres i 3 størrelser, udført i svært forrommet messing, incl. pære, pr. stk. „Junior“ 67,50 – „Senior“ 87,50 (som ill.) – „Grand“ 115,00. Fås enkelt eller parvis med klart eller gult glas.

Fås hos alle velassorterede forhandlere og værksteder.

LUCAS

TVILLING SÆT

- og de to!

De uundværlige Lucas skærmspejle er bilens øje i nakken, der klart afslører alt i den blinde vinkel mellem bag- og sideruder. Pr. stk. Normalspejl 26,75 Konveksspejl 29,75.

- og de to!

Det er det eneste synlige af Lucas el-automatiske Screenjet rudevasker, som med to kraftige stråler på et øjeblik renser forruden fuldstændig for snavs og klarer udsynet. Model HC 2 komplet kr. 95,-.

de to

