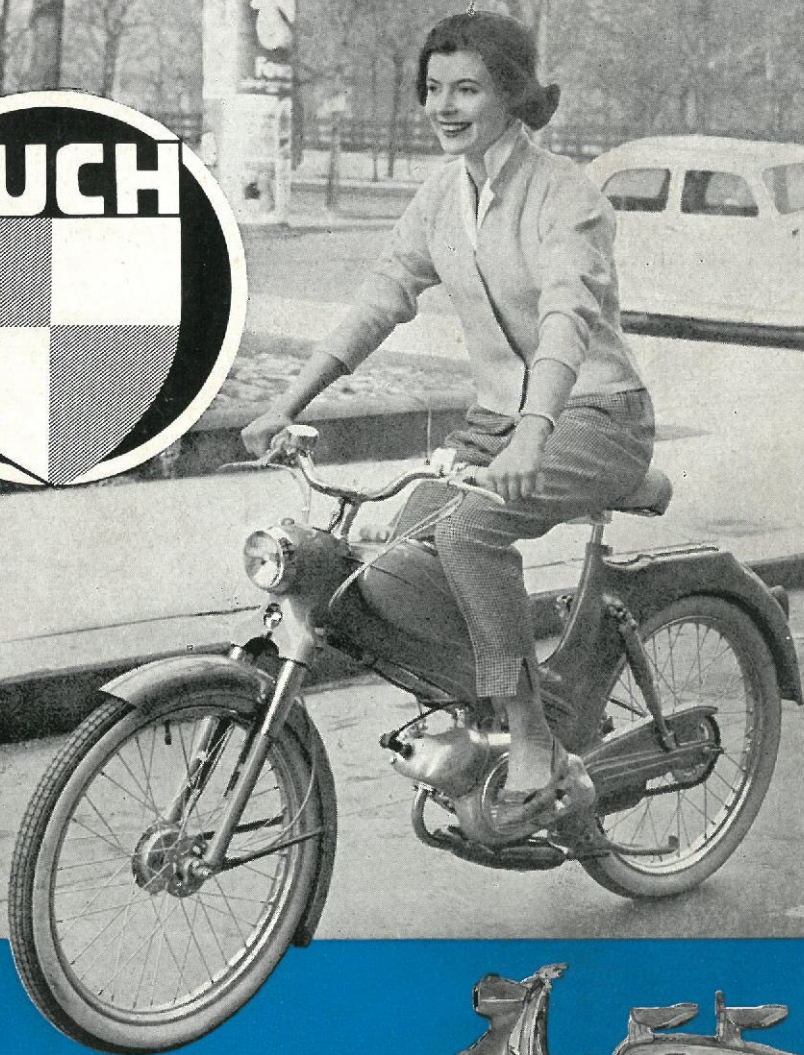


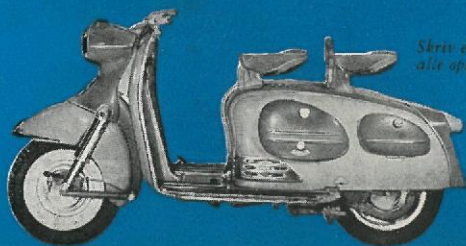
SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

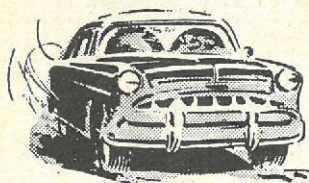


**KVALITETSMÆRKET FOR
MOTORCYKLER, SCOOTERE og
MARKEDETS BEDSTE KNALLERT**

Importør: O. E. ANDERSEN Kronprinsensgade 14, Kbh. K.



*Skriv efter
alle oplysninger*



**DET FANTASTISKE
FINSKE
VINTERDÆK!**

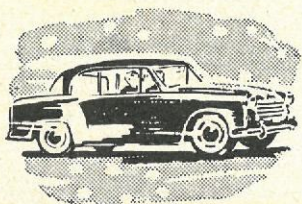
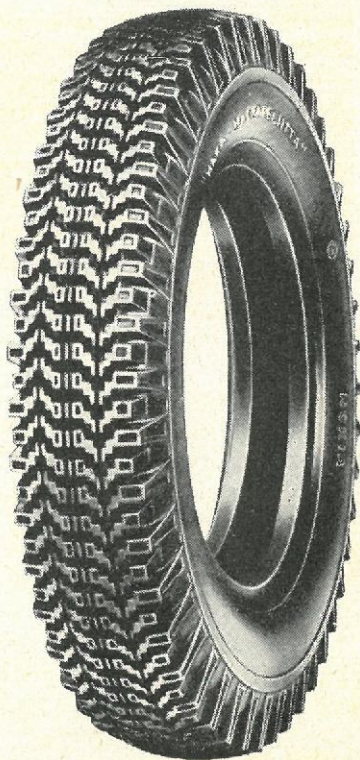
HAKA - HAKKAPELIITTA

TIL BÅDE LØS SNE OG FAST IS

Den finske fabrik NOKIA har mere end 25 års erfaring i fremstilling af snedæk, og den nyeste type er netop, hvad danske bilister har brug for. Haka-Hakkapeliitta er det dæk, der står bedst fast på islagte veje, fastkørt sne og isslag, fordi der i slidbanen er indbygget en række sugekopper, der ganske automatisk bider sig fast i kørebanen i berøringsfladen, og lige så automatisk løsner de sig igen ved hjulets forsatte rotation. Dette specialdæk er tillige det mest stabile under opbremsning i glat føre, så selv i Finland foretrækker de fleste bilister den nye type frem for Snö Hakkapeliitta, der er konstrueret til kørsel i dyb sne.

Haka-Hakkapeliitta har
19% bredere slidbane
61% større anlægsflade
dybere profileret slidbane
sugekopper i to planer

Stå vinteren sikkert igennem på HAKA-HAKKAPELIITTA — lad Deres forhandler montere de berømte finske vinterdæk nu.



NOKIA

IMPORTØR: VILH. NELLEMANN A/S KØBENHAVN V, LUNA 3333

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

12. ARG.

15. December 1958

NR. 12

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

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

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

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

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Mangel på respekt for andres tid	731
Vi prøvekører to temmelig forskellige sportsvogne ...	734
„De sorte fingres klan“ ...	748
Moderne grand prix vogne, Maserati	753
Ny to-cylindret Norton på 250 cc ...	759
Dæk- og fælgdimensioner... Vi prøvekører Maico Super Sport	762
Teknisk brevkasse	773
Danmarksmesterskabet i trial	781
Nye Wartburg modeller til landet	783
Kort fortalt	784
GUNK er godt	785
Fra bane og vej	787
The Vanwall story	784
Indholdsfortegnelse for året 1958	791

Mangel på respekt for andres tid

Der tales så meget om tidens jag og det hæslende tempo, som får skylden for neuroser og mange travlt optagne menneskers alt for tidlige død, men det kommer mig for, at disse for samfundet så vigtige spørgsmål bliver behandlet på den sædvanlige overfladiske måde. Med hensyn til den tidlige død for fortravlede mennesker påstår visse medicinere, at disse mennesker simpelthen har fået en gal ernæring således, at åreforkalkning er blevet fremskyndet, og hjerteslag eller apoplektiske tilfælde er den direkte følge, og jeg vil uden diskussion give dem ret, da jeg ikke er i stand til at modsige dem. Derimod har jeg min ganske bestemte mening om tidens jag og de medfølgende neuroser.

Hvis man hæver sit korpus over byens vrimmel og betragter trafikken i fugleperspektiv, kan man med et overbærende smil spørge om, hvad det dog er, de allesammen jager efter — det kan man gøre, så længe man selv står som tilskuer i et tårn, men der kan man ikke blive stående med sit bedrevende smil, for om ikke før så forlader man sit ophøjede stade, når man bliver sulten, så haster man til den nærmeste eller den hjemlige kødgrøde, og så er man med i mylderet. Og ser man fra sit tårn nærmere efter, så må man vel også indrømme, at trafikken ser ud som et meget pænt og velsmurt maskineri — der kører en varevogn fra et vaskeri, og den tjener skam et nyttigt formål, det samme gør betonkanonen og alle de andre last- og varevogne, og ind imellem kører personvogne med repræsentanter, arkitekter, ingeniører o. s. v. — det er blot et almindeligt samfund, der udretter mere, end det ville, hvis befordringen var heste eller gæben.

Nej, tidens forjagethed kommer slet ikke til udtryk gennem trafikken og hastighederne på gader og veje. Det forja-

gede opstår først i det øjeblik, den nødvendige tid til en opgave ikke er til rådighed, og det forjagede viser sig i sindet, når man egentlig burde være tre steder på samme gang — for det kan endnu ikke lade sig gøre. Arbejdet er ikke det trættende og nedbrydende, så længe der er tale om det arbejde, man fik udført, men alt det arbejde, man endnu ikke har fået fra hånden, men som burde have været gjort, det er trættende og opslidende, selvom det endnu ikke har taget så meget som et sekund af ens tid, men det trætter ved sin blotte eksistens.

Konklusionen af denne betragtning må være, at man ikke skal spille sin egen eller andres tid, men medens man selv er herre over tilrettelæggelsen af sit eget arbejde, hvordan skal man så beskytte sig mod sine medmenneskers sløseri på dette punkt? Det lader sig ikke uden videre gøre, for det er en mental defekt i tidens samfund, som får det tilsyneladende så velsmurte maskineri til at skringe i alle de neurotiske lejer. Lad os igen stige op i tårnet for at betragte trafikken og lad os pille den lille, velholdte vogn dernede frem til nærmere belysning. Det er minsandten Alberto, der med sit velplejede ydre gør sin alt for tidligt døde gulfader, Ascari, ære. Som han står der gennem sund og pæn, skulle han vel være en udmærket repræsentant for det moderne, velsmurte samfund. Nå ja, han er af stål og letmetal, glas og gummi, og den slags får ikke så let neuroser, men hvad med hans far — det er forresten mig. Jeg får heller ikke neuroser, men indskrænker mig til at blive hysterisk rasende med passende mellemrum, for nu skal De høre en ganske almindelig historie.

Da jeg ikke bruger min tid til at give gode råd uden selv at følge dem, er Alberto også blevet forberedt til vinterens prøvelser, og først skulle fem års angreb på lakken ved skærmene, foran og forneden på karosseriet udbedret og et par småbuler rettes ud (mærkeligt nok mener folk, at de buler, de tilføjer andre menneskers vogne på en parkeringsplads, ikke betyder noget), og følgelig blev Alberto afleveret til værkstedet. Samtidig ofrede vi en gang forkromning til kofangerne. Hvis samfundsmaskine-

riet var velsmurt, skulle andet kapitel i denne historie kun omhandle afhentning af vognen efter arbejdets udførelse. Bulerne var rettet pænt ud, men dørhåndtagene pegede i alle mulige retninger — dem kunne jeg selv sætte på plads i løbet af et kvarters tid, så det var der ingen grund til at omtale. Maleren havde derimod glemt at polere forpladen, hvilket blev påpeget. Svaret var det, at jeg bare ved lejlighed skulle køre forbi maleren (et sted på Nørrebro), så skulle han nok gøre det, uden at det kostede noget. Dette kunne i nogen grad tyde på, at han allerede havde taget betaling for det, for hvem gør noget gratis nu om stunder (bortset fra SMJ's tekniske brevkasse)? Ved at følge denne opfordring kunne jeg rive et par timer ud af dagens plan. Iøvrigt manglede den forreste kofanger, da værkstedet havde indset, at den udførte forkromning ikke var tilfredsstillende, og derfor var den blevet returneret, men jeg skulle bare komme forbi en anden dag og få den på — så kunne jeg rive en time ud på den konto. For en ordens skyld må jeg vel indskyde, at arbejdet ikke har været krævet udført på nogen bestemt, knapt afmålt tid, og nogen bestemt pris er ikke forlangt opgivet, før arbejdet blev påbegyndt. Da så kofangerne var kommet på, sad alle fire monteringsbolte komplet åndssvagt — endnu en gang om igen.

Dernæst skulle den have en gang gummihud, medens jeg prøvekørte et par andre vogne, og igen var der rigelig tid til at udføre arbejdet på forsvarlig måde. Det var også både pænt og nydeligt gjort, når man ser bort fra, at de forreste vanger og den forreste travers var blevet afrenset, så det blanke metal skinnede, uden at man havde dækket det med hverken gummihud eller asfaltlak. Endnu en gang om igen, mere tid går til spille, og alverdens høflige undskyldninger følger i ens kølvand. Man siger, at den gamle smeds kat døde af tak — den ny kat vil dø af undskyldninger.

Alt dette sidder jeg og tænker igennem, medens jeg prøvekører en motorcykle i Nordsjælland, og da noget i retning af et delvis kortsluttet tændrør viser sig, men se-

Blad venligst frem til side 746

Først til knallerter, nu til alle
tohjulede totaktere.
BP's grønne specialblanding
under nyt navn

BP-ZOOM



BP-ZOOM blandes på BP's depoter og består af to lige vigtige ingredienser, den specielle totaktsbenzin og BP Energol Totakt olie – absolut førende på markedet.



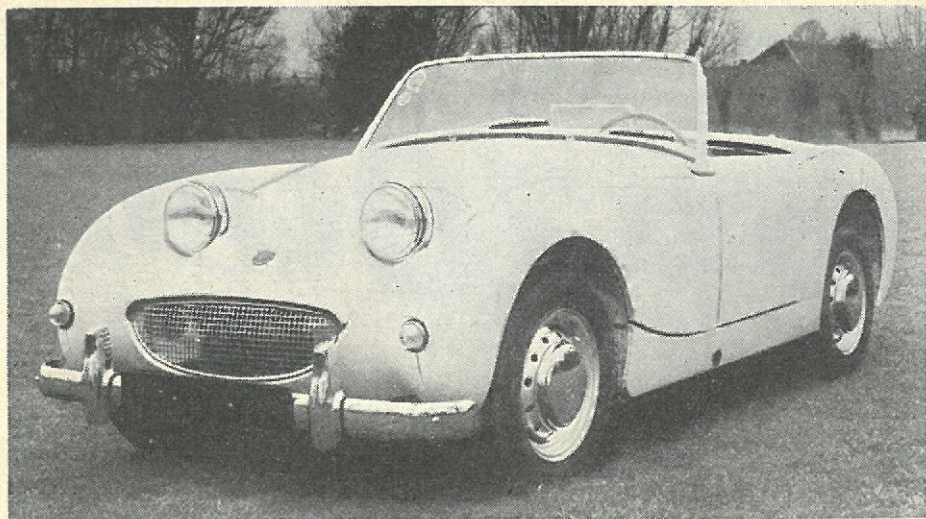
Resultater har vist, at *både* benzin og olie har afgørende indflydelse på totaktsmotorens trækraft, driftssikkerhed og økonomi.

120 scootere

af de mest kendte mærker har under streng teknisk kontrol kørt mere end 1 mill. km under alle forhold og derved skabt bevis for, at den internationale BP-ZOOM er alle andre blandinger overlegen.



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



Sprite ligner en glad fru fra et moderne eventyr — lygterne lod sig ikke uden videre føje ind i karosseriets linier, da den engelske lovs krav om afstand til kørebanen i så fald ikke kunne overholdes.

VI PRØVEKØRER TO TEMMELIG FORSKELLIGE SPORTSVOGNE

AF MOGENS H. DAMKIER

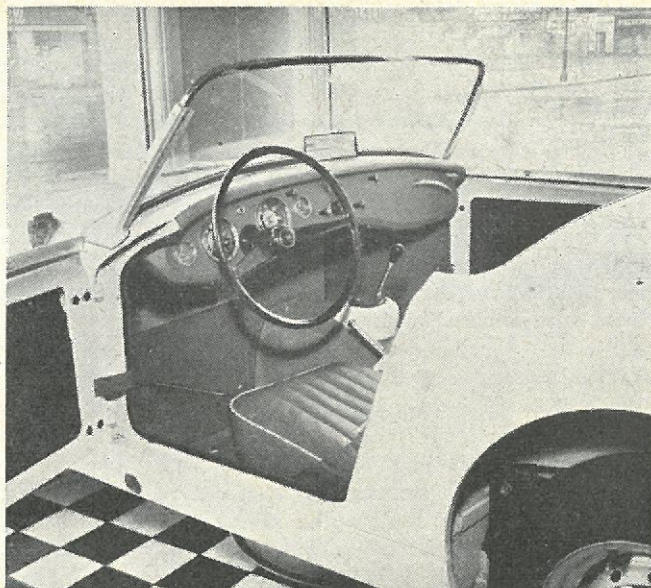
Austin-Healey Sprite

Selvom man ikke er noget pedantisk vanemenneske, kan man godt blive bragt lidt ud af fatning, når man står overfor unaturligheder i den almindelige verdensorden — unaturligheder som høflig, hurtig og initiativrig ekspedition på et offentligt kontor, en forkeølet yndlingshustru eller det at skulle prøvekøre en sportsvogn, når man skal have gule ærter til middag. Både gule ærter og sportsvogne kræver, at man dagen igennem samler tanken om opgaven for at få den rette fornøjelse ud af det, og to sådanne begivenheder på samme dag kan virke forvirrende, navnlig da både gule ærter og sportsvogne kan fremstilles på mange forskellige måder. Det er f.eks. noget dumt noget, når man sidder og holder øje med en omdrejningstæller for at finde ud af, hvor det bedste område for drej-

ningsmomentet ligger, hvis nålens bevægelser så kun afføder den ene tanke, om man nu også har ordentlig sennep i huset. Jeg kan dog allerede på nuværende tidspunkt berolige læserne med, at det ved stålsat viljestyrke lykkedes at skille de to begivenheder fra hinanden.

Austin-Healey Sprite må siges at være et ganske naturligt produkt fra BMC, da man egentlig på forhånd rådede over alle de nødvendige ingredienser til fremstilling af en lille sportsvogn — motor, gearkasse, bagaksel, vognbund og hjulophængninger stod parat, blot skulle der puttes lidt mere temperament i motoren, til hvilket formål man havde gennemprøvede midler, og en anden udveksling skulle frembringes til den udmærkede tandstangsstyring. Man manglede altså blot det egentlige karosseri, som lod sig fremstille for ret beskedne midler. Alt det er der ikke ret mange ben i, men så kan

Det kan være lidt vanskeligt at komme på plads i førersædet, men når man først er der, befinder man sig godt. Midt på forpanelet ses Williams spejl, der giver et udmærket udsyn til trækroner og den bagved Liggende himmel, medens man lever i lykkelig uvidenhed om trækronen bag sig.



man jo stille det spørgsmål »Hvo'f det?« — hvorfor i det hele taget fremstille en sådan sportsvogn, når man på forhånd kan regne ud, at den ikke kommer til at køre hurtigere i åben tilstand end dens to brødre Austin 35 og Morris 1000, medens den med kaleschen oppe kan gå ti beskedne og ikke afgørende km/t hurtigere end de to lukkede, fire-personers vogne. Svaret må blive: Fordi det alligevel er noget helt andet. Det er noget helt andet at køre en ganske lav sportsvogn med knaldhård affjedring, et styretøj omtrent så hurtigtvirkende som et cyklestyr og med en forbedret accelerationsevne gennem lav egenvægt og større effekt. Det er så en helt anden sag, at man kunne have fået *Sprite* til at køre væsentligt hurtigere, hvis man havde forladt den plane vognbund til fordel for en dobbeltkrum bund, der ville nedsætte luftmodstandskoefficienten på en afgørende måde.

Inden man stifter nærmere bekendtskab med vognen, er det vanskeligt at sige, om man skal tage en sportsvogn med en top-hastighed på 120—130 km/t alvorligt eller ikke, men det er dog på forhånd givet, at har man nok i de to pladser, vil man få mere køreglæde ud af den lille sportsvogn end af de tilsvarende fire-personers vogne, og med

hensyn til forbrug og vedligeholdelse er man ikke værre stillet end ejeren af de almindelige personvogne — og anskaffelsesprisen er overkommelig.

Det skal tilstås, at det ikke er helt let at anbringe et møbel på min størrelse i førersædet, men når man først er kommet ind, sidder man fortræffeligt, og man ville ønske, at man kunne tage sædet med sig, for det er udformet helt rigtigt med god krumning i ryggen og fordybning i selve sædet, så man føler det næsten, som om man var spændt fast i vognen. Et hurtigt blik over forpanelet viser, at det sædvanlige sportsvognsudstyr er til stede: Speedometer med kilometertæller og triptæller, omdrejningstæller, dobbeltinstrument for olietryk og kølevandstemperatur og benzinstandsmåler. Desuden ladekontrollampe, blinklyskontrol og kontrollampe for fjernlys samt de sædvanlige kontakter og kontrolgreb. En lille kort gearstang plantet oven i gearkassen ser tiltalende ud, og det solide håndbremsegreb ser tillidsvækkende ud. Derimod er det lidt vanskeligt at finde sig til rette med pedalene, fordi det er lidt småt med pladsen — faktisk var man aldrig på forhånd helt klar over, om det var nedblændingskontakten el-

ler koblingen, man trådte på, før man altså trådte.

På grund af de for tiden herskende temperaturoforhold foretrak jeg at køre med kaleschen oppe, da jeg aldrig har set nogen fornuft i at gøre en åben vogn til et martyrium — i så fald kunne man jo lige så godt køre på motorcykle. Udsynet var fortræffeligt fremefter, men bagud kunne man faktisk ikke se ret meget, og med mit kendskab til engelsk konstruktionspraksis kan jeg ligefrem se situationen for mig: »William, vi må lige ha' et spejl i den ny sportsvogn,« hvorefter William vandrer ind og finder et eller andet spejl i en eller anden af forsøgsafdelingens kompostbunker. Det af William fremdragne spejl vil følge vognen til dens dages ende, ganske uanset om man kan se noget i det eller ikke. Der kommer nemlig en mand ned fra kalkulationsafdelingen og spørger William, hvad det er for et spejl, man har tænkt sig at anvende til den ny vogn, og William opgiver med præcision spejlets nummer. Dernæst kommer der en mand fra »produktionen« og får udleveret inventarlisten fra »kalkulationen«, og endelig afgiver indkøbsafdelingen en ordre på så og så mange spejle leveret inden serieproduktionen påbegyndes. Så kan det godt være, at der i mellemtiden står en hysterisk fyr i forsøgsafdelingen råbende op om, hvem i h..... der har fjernet hans svingermørs gadespejl fra kompostbunken, før han fik det svejset, men så er det for sent, og ingen jordisk magt kan ændre de trufne dispositioner. Det er egentlig en skam, for hvis det benyttede spejl havde været anbragt 10 cm højere over forpanelet — hvad det let kunne uden at genere udstyret fremefter — ville det have gjort udmærket gavn.

Nu gør det ikke så forfærdelig meget med Williams fejlgreb i denne omgang, for Sprite'n er udstyret med et akustisk fænomen, idet den lukkede bagvogn danner en mægtig højtaleraltertragt med udmundning lige i nakken på køreren, og når en bagved kørende vogn vil forbi og derfor bruger hornet, lyder det, som om en oceandamper vil overhale, og man bliver nøjagtig lige forkrækket hver gang.

Motoren starter omgående, og den lyder

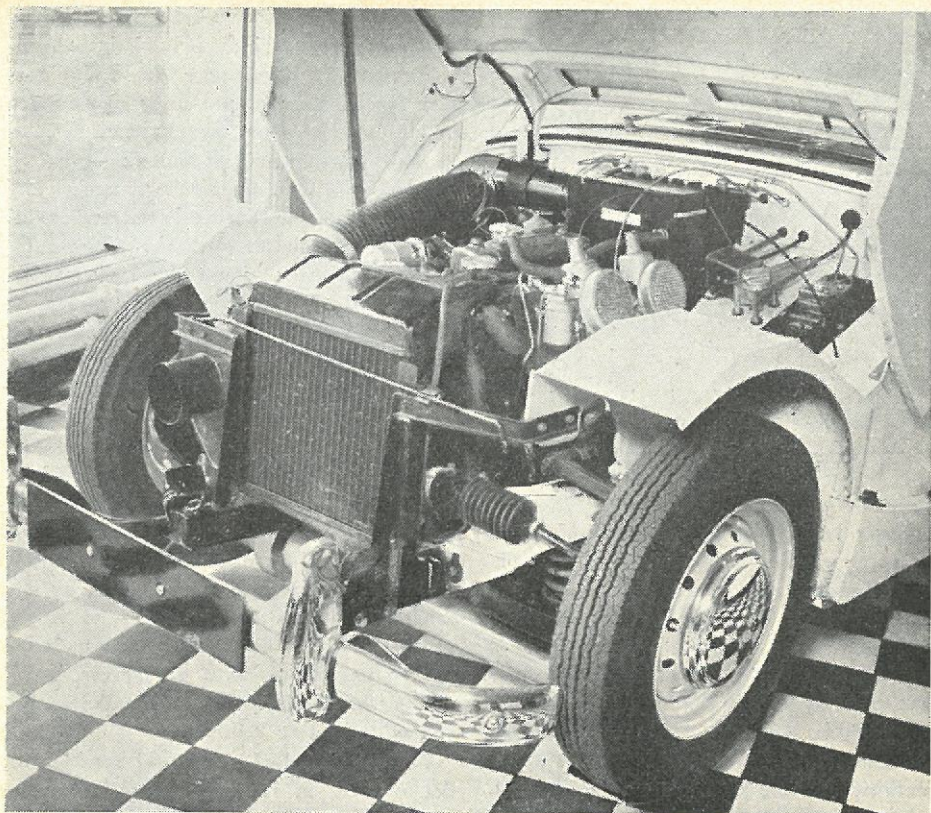
morderlig oplagt. Første gear er kun til at trille i gang i, men allerede i det lave andet gear mærker man accelerationen, og når man får ca. 3000 omdr/min frem i tredje gear, sker der for alvor noget. Jeg mærker med det samme, at det er en levende og glad lille vogn, men også at mine forgængere i faget må have rørt rundt i gearkassen med gearstangen, som om det var en grydeske, for den var følt mishandlet, hvad der ikke skal lægges vognen, men mine forgængere til last.

Allerede inden man er kommet ud af byens trafik, sidder man og har det dejligt, og man kender allerede vognen så godt, at man er helt ét med dens bevægelser. En gang imellem skeler ens øjne vantro hen over speedometeret og omdrejningstælleren, for man synes, man har en mægtig fart på, og omdrejningerne ligger meget normalt i forhold til den anslåede hastighed, men speedometeret er lidt bagefter. Da de to nåle følges nogenlunde parallelt i fjerde gear, må man slå sig til tåls med et psykisk bedrag.

Det er ærlig talt noget af det morsomste, jeg har kørt længe, for det er fuldkommen en MGA i lille målestok, blot reagerer den endnu hurtigere på rattet end sin større onkel. Når MGA'en kører 150 km/t, så kører Sprite'n 120 km/t, og det føles nøjagtig på samme måde med samme tone fra udblæsningen — at bremselængden er nogenlunde ens i de to tilfælde er så en anden sag, der kun understreger ligheden.

Kørestillingen er så fortrinlig, fordi man har godt fat i rattet, medens man har albuerne helt ind til kroppen, og man opnår store styreudslag med de små bevægelser, håndleddene kan præstere — til tider kan man foretage en eller anden svingende manøvre, og man er tilbøjelig til at aflægge ed på, at man ikke har »rørt« rattet. Det er næsten som at køre motorcykle, for man svinger bare, og hvordan man gjorde det, kan man ikke bagefter forklare.

De større landevejes sving gennemkører man med tophastighed, uden at der kan fortæles noget bemærkelsesværdigt om det, bortset fra at styringen er neutral og så præcis, at vognen går på centimeter, hvor man



Det er omtrent hele forvognen, man lukker op, og bedre tilgængelighed til et motorrum kan næppe forlanges.

vil have den. Sving med falsk hældning og forøget krumning på den sidste del anfægter ikke Sprite'n i mindste måde, så vi må ind på de mindre veje med snævre sving, før vi kan se, hvad vognen dur til, når hastigheden virkelig er stor i forhold til opgaven. Den fejer med overlegenhed og til tider med et energisk temperament igennem det hele, men selv om den på en måde ikke kræver store kundskaber af sin kører, så er den dog så tilpas følsom, at den ikke lader dårlig køreteknik gå upåagtet hen, og den er i det hele taget en meget opdragende vogn.

Når man så midt i det hele stiller sig selv det spørgsmål, om det her er en sportsvogn trods den relativ beskedne tophastighed, kan man uden tøven besvare det med et ja — Sprite er 100 pct. sportsvogn i dette ords bedste betydning, selvom den ville

gøre en håbløs figur i et motorløb med konkurrence fra italienske sportsvogne på samme størrelse, men det er heller ikke meningen med denne vogn, for den er jo slet ikke i nogen konkurrenceklasse.

Efter sigende skulle man kunne få større motoreffekt frem gennem et tuningsudstyr, der blandt andet omfatter en anden knastaksel, og så skulle tophastigheden gå op til 160 km/t. Rent bortset fra at motoren i så fald skal have en litereffekt på omkring 85 hk, stiller jeg mig meget tvivlende overfor et sådant projekt, selv om vognens umiddelbare køreegenskaber sagtens kunne leve op til denne tophastighed, men for det første må man se med lidt kritiske øjne på den bærende konstruktion og hjulophængningen, for skal køreegenskaberne ikke spoleres, må man kræve absolut vridningstabilitet. Dernæst må man enten udskifte de i forvejen

BENZINFORBRUG

60 km/t	5,5 l/100 km
80 km/t	6,2 l/100 km
100 km/t	7,5 l/100 km

ACCELERATIONSEVNE

(Med 2 personer = 145 kg.)

0-40 km/t	3,8 sek.
0-60 "	8,5 "
0-80 "	18,7 "
0-100 "	23,4 "
0-120 "	41,2 "

Topfæhthed (med kalesche)
129,4 km/t.

beskedne bremses med langt mere effektive bremses både hvad areal og køling angår, og så er vi allerede inde i en af de onde cirkler med kraftigere dimensioner på hjulophængningen af hensyn til den forøgede reaktion, større uaffjedret vægt o. s. v., så man skal tænke sig godt om, før man tuner motoren, og det er da også en morsom vogn, sådan som den er. Det er også ganske sikkert, at den unge mand, der køber en Sprite, er inde på det kostbare og fortryl-

lende skråplan, på hvilket man kun kan holde ud at køre i de helt rigtige vogne.

Støjniveauet ligger over de kendte normer for almindelige personvogne, men det er absolut ikke slemt, og kaleschen er ikke så støjende, som man er vant til — den er endda blevet forbedret på de senere vogne. Sidedestykkerne er derimod temmelig sju-skede, og de slutter slet ikke til, som de burde. Man kan derimod glæde sig over et fortræffeligt varmeanlæg, og trods den af sidedestykkerne forårsagede gennemtræk har man det lunt og godt. Dørlåsene er rent ud sagt fjolledc, fordi man først skal vride armen af led, inden man får den ind gennem sidedestykkets klap, og dernæst skal man fiske efter en kvast på en vippearms. Må vi anbefale, at vognens fædre ser, hvordan det er gjort på MGA. Noget kunne tyde på, at bemeldte kvast er et af Williams fejlgreb i forsøgsafdelingens kompostbunker, og det samme kan siges om hornet — vi er da overbevist om, at der i forsøgsafdelingen løber en ung mand rundt og spørger, hvem der har hugget hans horn til knallerten. Vi ved nu, at det er William.

Under den indledende kørsel kom jeg til det resultat, at man med fordel skiftede

SPECIFIKATIONER FOR AUSTIN-HEALY SPRITE

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 62,9 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 948 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimal-effekt 45 hk ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,74 kgm ved 3200 omdr/min. Litereffekt 47,5 hk/l.

Transmissionssystem: Hydr. betjent. Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,627:1, 2,374:1, 1,412:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangearme, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i langsgående bladfjedre.

Bremses: Bremsetromlediameter 17,8 cm, totalt bremseareal ca. 400 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydrauliske

med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Tandstangsstyring: 2¹/₃ omgang på rattet for fuldt udslag fra side til side.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 225 watt, akkumulator 43 amp.timer.

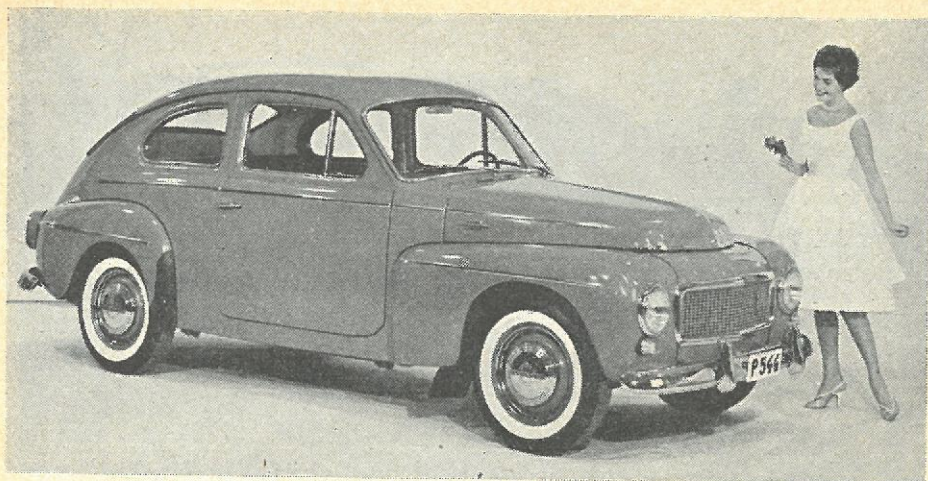
Mål, vægt: Total længde 3370 mm, total bredde 1350 mm, total højde 1260 mm, akselafstand 2320 mm, sporvidde for 1160 mm, bag 1140 mm, benzintank rummer 27 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 5,6 liter. Egen-vægt 597 kg.

Pris: Kr. 19.750,—.

Karburator: 2 stk. SU H1. Tændrør: Champion N5. Langt gevind. Elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,35 —0,40 mm, fortænding 5°, ventilsplilerum 0,3 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 18 lbs/sqi., baghjul 20 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,33 liter, differentiale rummer 1,0 liter.



Volvo 544 og 544 Sport er af det ydre identiske — den unge dame har ikke noget med sagen at gøre. Hvorfor går unge damer altid i vejen, når en bil skal fotograferes?

sine gear omkring 4500 omdr/min, men da vi kom til accelerationsprøven, viste det sig, at syncromeshen ved de hurtige skiftninger blev overhalet, så det skrattede i gearkassen, men da jeg lod den løbe op på 5200 omdr/min, tabte gearhjulene omdrejninger så hurtigt, at skiftningen foregik lydløst. Motorens bedste drejningsmoment ligger ved 3200 omdr/min, men man har et godt område mellem 2500 og 3500 omdr/min — her mærker man virkelig presset i ryggen under en acceleration, og vognen æder sig ubesværet op ad stigningerne ved disse omdrejningstal.

Den hydraulisk betjente kobling fungerede præcist og hurtigt, og gaspedalen var lidt af en oplevelse, for det virkede som om kablet til karburatorerne var absolut uden smøring, men med diverse knæk og bøjninger således, at gasspjældene blev åbnet stødvist med det resultat, at motoren enten gik tomgang eller også — De ved besked. Man kom til at tænke på en af de hæderkronede E.R.A. eller et andet stykke racerbetonet hysteri, men som en realitet blev starten meget betagende hver gang.

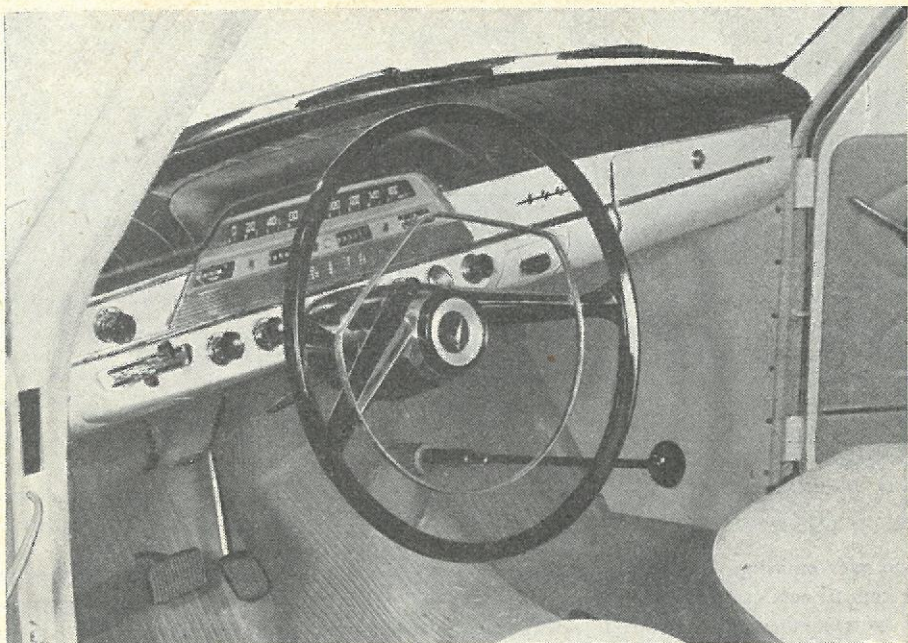
Iøvrigt skal det kun anføres, at der er god bagageplads, og motorrummet er overskuelig med let adgang til de vitale dele.

Motorens effektførelse har man fået frem på en ganske morsom måde, idet kom-

pressionsforholdet og ventilernes åbne- og lukketider er uændrede i forhold til standardmotoren. For det første får man en effektførelse blot ved at skifte over til SU karburatoren (Morris 1000 har 2 hk mere end Austin A 35, selvom de to motorer er ganske ens bortset fra karburatoren), og ved at anvende to karburatorer får man endnu en førelse. Da ventilerne på standardmotoren sætter grænse for maksimal-effekten ved at flyde, har strammere ventilfjedre været i stand til at forlænge hestekraftkurven. Dimensionerne på ventilerne er ikke ændret, men indsugningsforholdene er forbedret gennem bedre formgivning af kanalen, der har lidt større tværsnit ved karburatorerne — altså en ganske mild tuning.

Volvo 544 Sport

Der er usægteligt et spring fra gamle »Jesus« til 544 Sport. Jesus var prototypen til den navnkundige Volvo 444, og den fik det mærkelige navn, fordi en omvandrende prædikant i mangel på almindeligt skiltemateriale skrev og tegnede, hvor han kunne komme til det. Under et besøg på Volvo fabrikerne fandt han i en afkrog den stø-



De velformede kontrolorganer i Volvo 544 Sport — man skal blot give gearstangen en lille bukning bagud, ellers kan man ikke samtidig bruge askebægeret og andet gear. Når man trækker viskerkontakten helt ud, træder vindsprøjlsvaskeren i funktion. Den lange gearstang og mangelen på en omdrejningstæller vidner ikke om nogen sportsvogn.

vede prototype, og i støvet skrev han med fingeren *Gesús*, hvilket altså skulle betyde *Jesus* — udtalen er ens for de to stavemåder på svensk, og man skal ikke hænge sig i bagateller, når man virkelig har storsindede tanker på hjerte.

Model 544 har vi omtalt for kort tid siden, og de vigtigste forbedringer var den udelte frontrude og motor på 60 hk samt bedre pladsforhold. 544 Sport er en ret alvorlig sag på 85 hk ved 5500 omdr./min., fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse og højere udveksling i bagakslen. For en ordens skyld skal det dog oplyses, at 544 i standardudførelse også kan leveres med firetrins-gearkasse og højere gearing på bagakslen. Der har altid været gode køreegenskaber i de nye Volvo-modeller, og selv om 85 hk ikke lyder af så meget sammenlignet med for eksempel de amerikanske vogne, så er det dog en hel del i forbindelse med en vogn på 970 kg i køreklar stand og med en ret lav luftmodstandskoefficient.

Mange bilister har en sportsbetonet firepersoners vogn på ønskesedlen, og en kraf-

tigt accelererende Volvo med en stor top-hastighed skulle i forbindelse med vognens absolut gode køreegenskaber nærme sig disse bilisters ideal. Der har i forbindelse med 544 Sport været talt om hastigheder på både 170 og 180 km/t, hvilket man på forhånd kunne afvise, da man ud fra resultaterne med den gamle 444 model samt 444 med Amazon-motor har et klart billede af vognens køremodstand, og ved at forlænge hestekraftkurven på en nogenlunde sandsynlig måde kan man også på forhånd sige, at vognen med en 85 hk motor næppe overskrider de 160 km/t, hvilket forøvrigt også er en ganske god hastighed, og for størsteparten af landets bilister en aldeles uforsvarlig hastighed, da de overhovedet ikke har begreb om, hvilke kræfter de har sat i gang ved at træde speederen i bund.

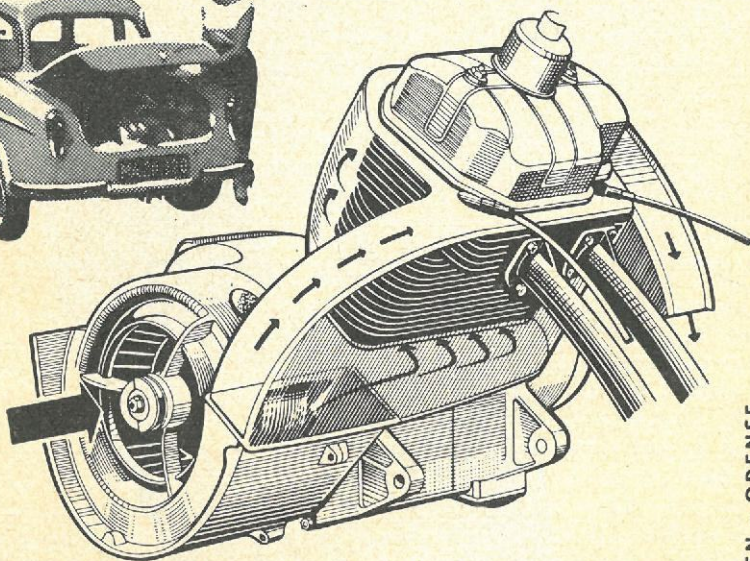
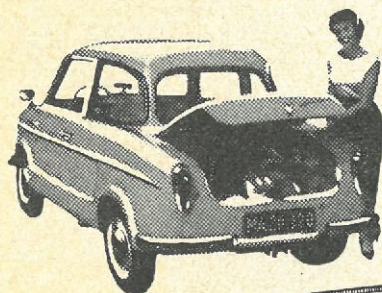
Inden vi kørte ud med vognen, var vi klar over, at vi skulle vogte os vel for de store hastigheder ved hård sidevind, da det anvendte Volvo-karosseri har gjort både 444 og 544 ret sidevindsfølsom. Kørestillingen er udmærket, og udsynet fremefter er godt,



for sikker
FART

PIRELLI

motoren med 2 millioner berømte forfædre.....



KR. 11.925.—

med varme og defroster
(Incl leveringsomkostn.)

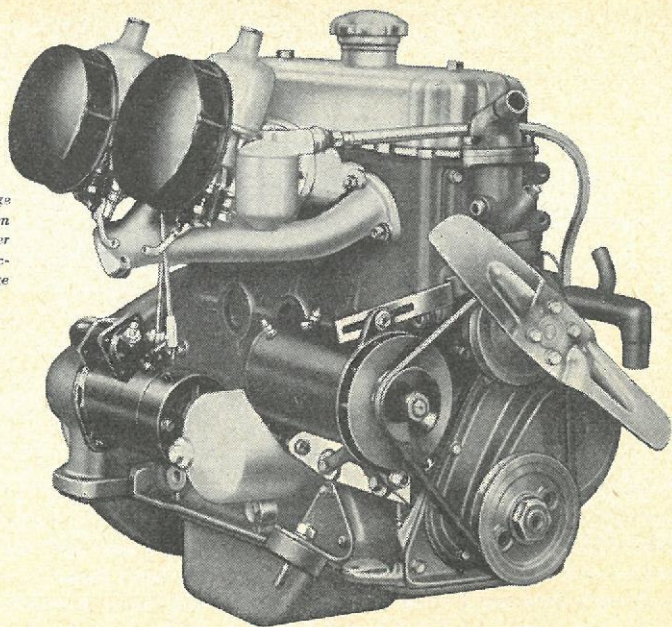
Prinz'ens motor er et nyt bevis på NSU-ingeniørernes verdensberømte talent for fine motorer. Det er en to-cylindret 4-takts hækmotor, topventilet og med overliggende knastaksel. Med sine 600 cc kunne den nemt yde 40 hk, men af ekten er bragt ned til 20 hk, hvorved man har opnået en kolossal slidstyrke, 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

Den en gang så fredssommelige Volvo motor er nu blevet en stærk ting med to karburatorer og en foretagsom knastaksel. Accelerationsevnen sætter mange to-personers sportsvogne i skygge.



men de kraftige sidesprodsere kan i visse færdselssituationer dække for stor en vinkel. Udsynet bagud er absolut ikke godt, hvis der da overhovedet er noget, for i regnvejr lægger vandet sig på bagruden på en sådan måde, at man overhovedet ikke kan se ud af den. Da der ikke var noget udvendigt spejl på vognen, var man temmelig hjælpeløs i regnvejr, da man overhovedet ikke anede, hvad der foregik bagved. Dette tilfælde er en af de mange onde cirkler, som automobilteknikerne kommer ind i, når de gerne vil skabe et karosseri med gunstige aerodynamiske egenskaber, medens de også skal sørge for, at køreren kan orientere sig om den bagved liggende vejbane. Disse to krav lader sig åbenbart ikke forene i en hensigtsmæssig konstruktion, før man enten benytter fjernsyn eller periskoper, men et udvendigt spejl ville dog være til nogen hjælp.

Man sidder ret højt i en Volvo, og man har på ingen måde indtryk af, at det er en sportsvogn, man har sat sig til rette i. Så snart motoren er startet, og man foretager den første acceleration, bliver man klar over, at det er en ganske hurtig affære, man

her skal i gang med. Man må iøvrigt give den indrømmelse, at motorkonstruktionerne er blevet udviklet på en fortræffelig måde i de senere år, for trods motorens uomtvistelige temperament kan 544 Sport køres som en ganske almindelig personvogn i byens trafik, og på dette punkt minder den i sin smidighed meget om MGA. Tidligere var en sportsvogn ensbetydende med høje omdrejninger på motoren og hastighedsregulering gennem de indirekte gear således, at man kom luntende med 5000 omdrejninger på motoren, hvilket lød betagende hysterisk. Man kan foretage en jævn og blød acceleration uden »blinde« punkter i karbureringen, og motoren lyder stilfærdig og tilforladelig, men man kan også foretage en knaldhård acceleration, og idet der bliver åbnet for de to karburatorer høres et formidabelt indsugningsvræl, og vognen skyder af sted. For barnlige sjæle, der elsker at vise dem fremmede og uvedkommende mennesker, hvor hurtigt deres vogn kan accelerere, er dette naturligvis en stor triumf. Da jeg er vant til de store motorekylere, kan jeg absolut ikke se noget halsbrækkende i accelerationen, men når en personvogn nær-

ACCELERATIONSEVNE

(Med 2 personer = 175 kg.)

0-40	km/t	3,2	sek.
0-60	"	7,0	"
0-80	"	10,0	"
0-100	"	16,5	"
0-120	"	24,2	"
0-140	"	34,0	"

Tophastighed (efter 3000 meter)
154,6 km/t.

mer sig en accelerationsevne, der svarer til en 500 ccm standardmotorcykel, er den alligevel noget ud over det sædvanlige.

Ifølge speedometeret gik 544 Sport fra stående start op til 80 km/t på 8,6 sekunder, men ved en korrektion af speedometeret viste de 80 km/t sig at svare til 77 km/t, og accelerationen fra en stående start til reelle 80 km/t blev således på 10 sekunder med to mands belastning (samlet vægt 175 kg). Og det foregik forøvrigt i første og andet gear. Tredie gear trækker ud ved små 140 km/t, så man kan roligt sige, at man råder over et fortræffeligt kraftoverskud ved alle hastighedsområder inden for normal kørsel. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det voldte visse vanskeligheder, at kontrollere tophastigheden, da man ikke hvor som helst kan finde et egnet stykke til disse hastigheder. Det lykkedes dog til sidst at få noteret 154,6 km/t, og det er muligt, vognen kan komme op på en smule mere, hvis den får et par kilometer ekstra at trække ud på. En funktionær hos den forhandler, der udleverede vognen, blev lettere fornærmet over dette resultat, da han med usvigelig sikkerhed havde kørt over 160 km/t på Hørsholmvejen. Det tror vi så inderlig gerne, at han har, for det samme gjorde vi, men Hørsholmvejen er fuldstændig uegnet til en tophastighedsprøve, da den bugter sig i bakke-dal, og en tophastighedsprøve er nu en-

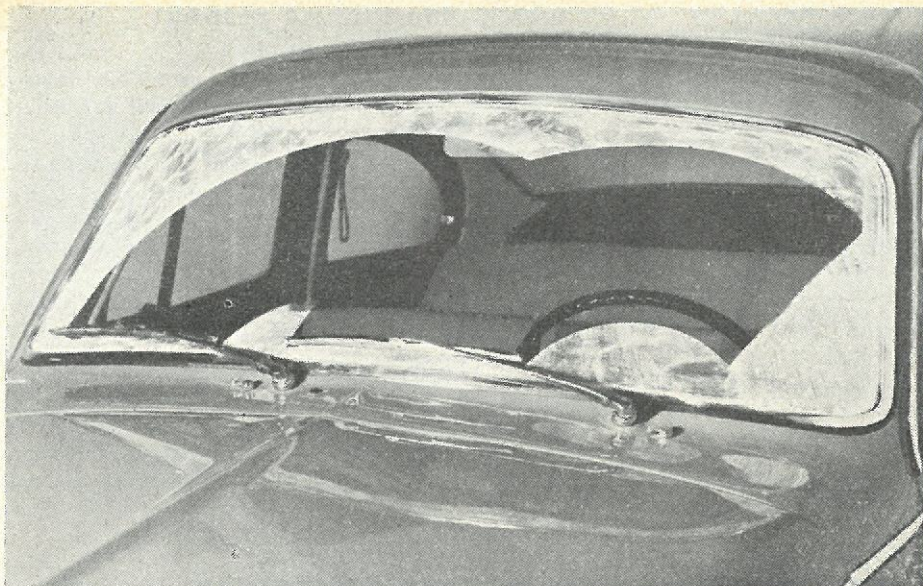
gang gennemsnittet af kørsel i to retninger med acceleration på flad vej. Undertiden får man en vogn til at køre hurtigere end den reelle tophastighed, hvis den bliver sat i gang ned ad bakke, da motoren derved opnår et omdrejningstal, der kan sætte gunstige svingninger i indsugning og udblæsning i gang med det resultat, at effekten stiger. Om 544 Sport har en tophastighed på 154 eller 160 km/t kan iøvrigt være så uendelig ligegyldigt, da denne tophastighed absolut ikke lader sig udnytte på forsvarlig måde uden for en udpræget motorvej.

Og så er det endda et spørgsmål, om det er forsvarligt at køre med tophastighed med denne vogn over længere distancer på en motorvej. For det første er den monteret med almindelige husholdningsdæk, der trods et ret stort oppumpningsstryk bliver glovarme, for det andet bliver den omkring 145 km/t meget famlende i sin væremåde. I min egen bevidsthed noterede jeg ordet »usikker« i den forstand, at den blev usikker over for opgaven på nøjagtig samme måde, som mennesker kan blive usikre, når de kommer i en uventet situation eller stilles over for løsningen af et problem, som de ikke kender til bunds. Man kunne endvidere ønske sig en mindre udveksling i styretøjet ved de store hastigheder, men om dette lader sig gøre, vil vi tvivle på, da vognens sidevindsfølsomhed ikke tåler alt for voldsomme og pludselige korrektioner af rattet, hvis man skal holde en nogenlunde lige kurs på vejbanen.

Men Volvo 544 Sport er alligevel en sportsvogn i den forstand, at den har udmærkede køreegenskaber, og den kan virkelig præstere noget ved god hastighed selv på en snoet vej. Hastigheden mærkes ikke så voldsomt i vognen, og derfor kører man let både 100 og 120 km/t på steder, hvor man ellers ville tage den mere med ro, og man opdager egentlig først, at man kører stærkt, når vognen i et sving går over i en perfekt fire-hjuls udskridning, der forlanger en lidt anderledes svingteknik. Kører man stærkt med Volvoen i svingene, skal man sigte i god tid og regne med denne udskridning på alle fire hjul, nøjagtig som hvis man kø-

BENZINFORBRUG

60	km/t	7,7	l/100 km
80	"	8,1	l/100 "
100	"	9,2	l/100 "
120	"	10,9	l/100 "



Vindspejlsviskerne holder et stort areal klart, men det er en opgave, som automobilindustrien endnu ikke har løst fuldt ud, viser dette billede.

rer en meget hurtig sportsvogn eller en racervogn. Besyderligt nok er dens svage side kørsel på dårlig eller ujævn vej, på hvilken baghjulenes dæmpning føles utilstrækkelig, og her kan den i små ujævne sving med moderate kørehastigheder godt finde på at give et hop med bagenden, ligesom man tydeligt mærker den rykvisse fremdrift i vognen, når trækraften forsvinder, fordi et af baghju-

lene hænger rigelig lang tid i luften. At vognen vil kunne gøre sig gældende i udpræget konkurrencekørsel, er der ikke tvivl om, for man kan køre meget stærkt i et snævert sving, hvis man går et gear ned og jager den igennem på speederen med kun en ganske svag korrektion på styretøjet, og det er i det hele taget en meget fornøjelig vogn at køre, blot man holder sig fra den abso-

SPECIFIKATIONER FOR VOLVO 544 SPORT

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,37 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 1580 ccm, kompressionsforhold 8,2:1, maksimal-effekt 85 hk ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 12 kgm ved 3500 omdr/min. Litereffekt 54 hk l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,45:1, 2,18:1, 1,31:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding. udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangellarme, skruefjedre. Baghjul

i skruefjedre, reaktionsarme, panhardstang.

Bremser: Totalt bremseareal 930 cm², type: Hydrauliske, selvjusterende.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 300 watt, akkumulator 85 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4500 mm, total bredde 1580 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2600 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1315 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 35 liter, olie-sump rummer 2,75 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 970 kg driftklar. Effektvægt 11,4 kg/hk. Tophastighed ca. 160 km/t.

Pris. Kr. 21.880,— incl. omsætningsafgift.

Styretøj: Fuldt udslag fra side til side ved 3/4 omdrejning på rattet.

Karburator: 2 stk. SU.

lutte tophastighed i blæsevejr. Der er imidlertid ikke tvivl om, at Volvo 544 Sport vil falde i en masse forkerte hænder, for det kræver så ganske afgjort nogen indsigt i den ædlere køreteknik, hvis man skal tumle vognen på den rigtige måde — det er med den nøjagtig som ved de kraftigere solo-motorcykler: Hvis man benytter kraftoverskuddet i sikkerhedens tjeneste ved hurtig overhaling o. s. v., byder 544 Sport på et ekstra fond af sikkerhed, men hvis man blot udnytter hastigheden på må og få og uden tilstrækkeligt kendskab til kørselens dynamik, har man her en første klasses chance til at komme galt af sted.

Iøvrigt kan det bemærkes, at støjniveauet er normalt op til 120 km/t, men over denne hastighed virker det ret ulideligt, og hvis man skal holde 140—150 km/t gennem flere timer på en autobane, skal der et meget ufuldsomt hoved til for at være upåvirket af støjen.

Gearskiftningen er trods den lange gearstang præcis og hurtig og syncromeshanordningen virker overordentlig tillidsvækkende, men man skal vist ikke gøre noget forsøg på at skifte fra fjerde til tredje gear ved 130 km/t over syncromesh alene — i hvert fald ikke ret mange gange. Ved langsom kørsel var der overraskende nok en del tandhjulstøj i de indirekte gear, men ellers virker den mekaniske side af sagen som altid i en Volvo tilforladelig og solid. Ventilationsruderne er her som i andre vogne en øredøvende misforståelse, der kun tjener det ene formål at lade konstruktørerne slippe lettere over dør- og vindueskonstruktioner. Hvis man åbner en af ventilationsruderne under tophastighed, føles det som om ens krop og hoved forvandles til en vacuumtank, og støjen nærmer sig et inferno. Varmeapparatet er godt og veldimensioneret, men på den prøvekørte vogn var der en irriterende defekt, idet højre side af vindspejlet meget hurtigt blev helt dugfrit efter starten, medens dug og vandhinde først blev blæst væk i vindspejlets venstre side efter ca. 15 km kørsel, selv da blæseren og varmen stod på fuld kraft.

Mangel på respekt . . .

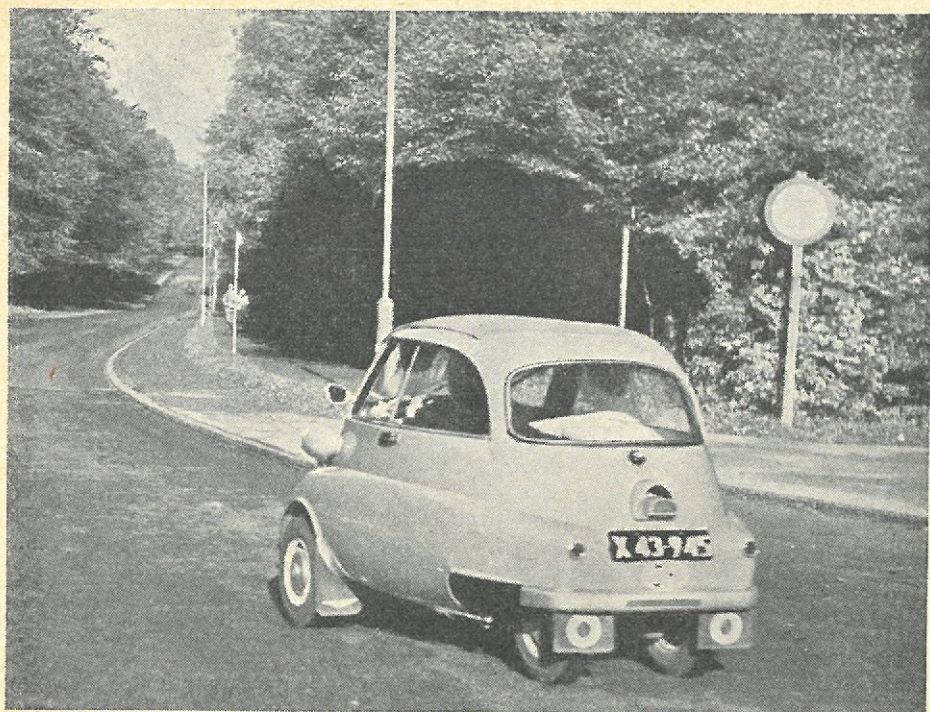
(Fortsat fra side 732)

nere afslører sig som en partiel bussemand i karburatoren, triller jeg ind til en gammel ven i Helsingø — en af den slags sjældne mekanikere, der ved meget og kan endnu mere. Vi sidder og sludrer om vore forskellige dårligdomme, da en af svendene kommer ind med et par tapbolte. Disse to fjollede genstande hensætter værkstedet i en pinlig situation, for man har bestilt to specielle lukkede møtrikker, der skal sidde i et vandkammer, og omend bemeldte mekaniker kan udføre meget på sit værksted, er han ude af stand til at benytte to tapbolte i stedet for to lukkede møtrikker. Tid går til spilde med at lede efter »noget man kan bruge«, og man drøfter, om ikke møtrikkerne på en Chevrolets ventildæksel lader sig anvende — en masse tid går til spilde, og muligvis bliver arbejdet slet ikke færdigt til aftalt tid, fordi en åndssvag, ung reservedelssekspedient med hovedet fuldt af Marilyn Monroe sender de første de bedste stumper, han kan komme i tanker om. Og det er ikke noget isoleret tilfælde, for dagligt modtager provinsens mekanikere de sælsomste dele, trods det at de på grundlag af bitre erfaringer opgiver årgang, type og reservedelsnummer på det mest omhyggelige. Naturligvis får man kun i sjældne tilfælde en ventilator, når man har bestilt et kardanled, men yderst ofte får mekanikere netop reservedelsnummeret ved siden af — boltene i stedet for møtrikkerne, kædehjulene i stedet for knastakselkæden o. s. v.

Og det er jo ikke i vor branche alene — skal man have repareret en dryppende vandhane, har man en fast rutefart af smede ud og ind af huset, medens vandhanen uaf-ladeligt drypper, indtil den sidste smed får stoppet den, men så sidder hele hanen også løs, når han er gået, og er ens ridestøvler gået op i syningen bagpå, hvilket virker temmelig generende, når støvlerne skal bruges til en snes heste i en motorcykle, så er det helt sikkert, at skomageren syr den ene og glemmer den anden — om igen og spild af min personlige tid, som jeg skal leve af og holde fri i.

★

★



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

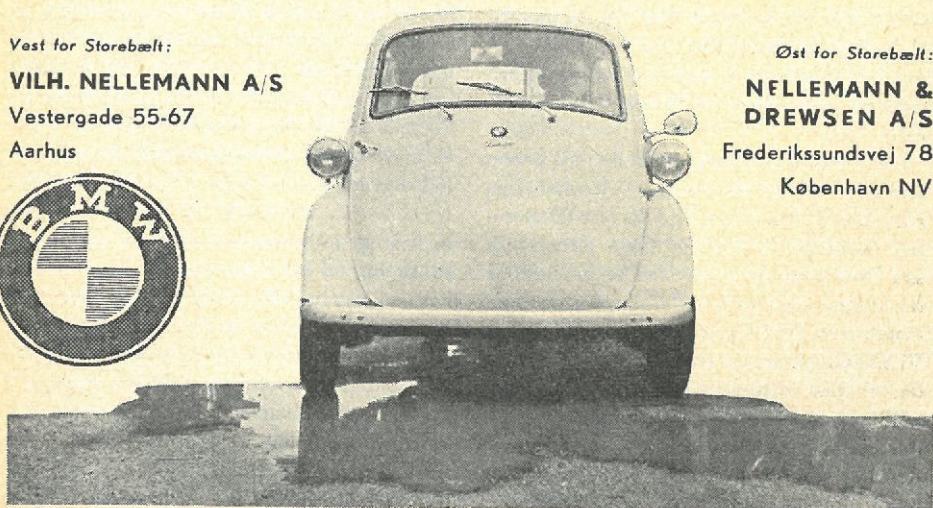


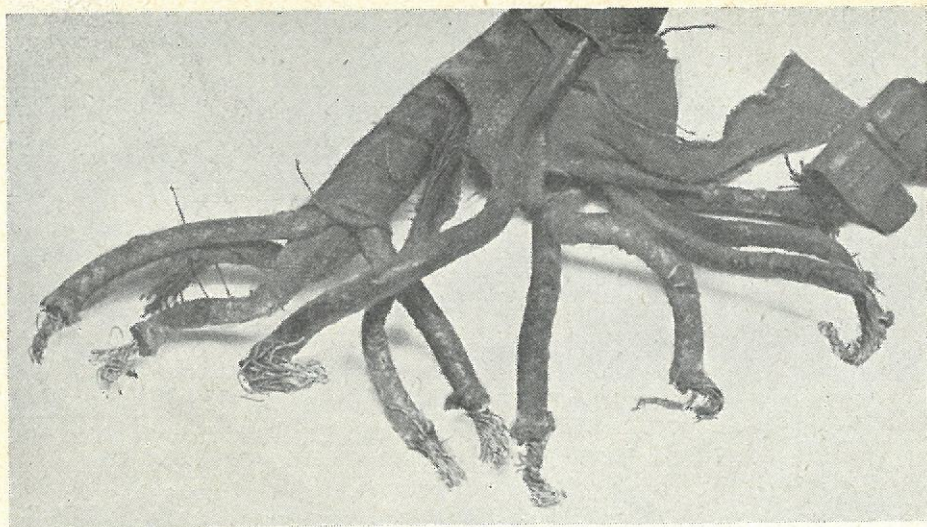
Øst for Storebælt:

**NELLEMANN &
DREWSEN A/S**

Frederikssundsvej 78

København NV





Dette henrivende ledningsnet har efter ti års tjeneste givet sin ejer utallige ærgelser — dårlig forbindelse og stadige kortslutninger på grund af manglende smidighed i isolationsmaterialet.

»DE SORTE FINGRES KLAN«

ER DENNE GANG I KRIG MED MOTORCYKLENS LEDNINGSNET OG BOWDENKABLERNE - BILISTERNE MÅ GERNE VÆRE MED

Lad os i denne omgang beskæftige os lidt med det elektriske anlæg og bowdenkablerne, omend det elektriske anlæg skal betragtes ud fra en ret mekanisk synsvinkel. Netop ledningsnettet er et typisk »gør det selv« arbejde, fordi det ikke er vanskeligt at udføre, medens det til gengæld tager en hel del tid, og hvem har lyst til at ofre en halvtredskroneseddel for et stykke arbejde, der ikke har øjeblikkelig, mærkbar virkning, eller som højst resulterer i lidt bedre lys?

Det elektriske anlæg skal ikke i denne omgang betragtes fra nogen »videnskabelig« side, idet vi kan nøjes med at fastslå, at enhver forbruger i form af lygte eller spole skal have plus og minus for at fungere, så det er altså ikke mere indviklet, end da man installerede lys i barndommens dukketeater. Vi må på den anden side være klar over, at det er ikke tilstrækkeligt med en ret tilfældig forbindelse, for selv om den pågældende forbruger kan fungere, så fungerer den ikke godt nok, hvis der på vejen findes et for stort spændingsfald.

En ledning skal være dimensioneret i forhold til forbruget, og sætter man en tynd ledning mellem akkumulatoren og selvstarteren på en bil, har vi for så vidt det nødvendige kredsløb med forbrugeren tilkoblet både plus og minus, men der vil kun ske det, at den tynde ledning bliver rødglødende og smelter. Dette er naturligvis et meget grelt eksempel, og på et forholdsvis nyt køretøj må man have lov til at regne med, at ledningerne er dimensioneret på korrekt måde. Et gammelt ordsprog siger, at ingen kæde er stærkere end sit svageste led, og det gælder også i vort ledningsnet, for selv om ledningen til f.eks. fjernlyset er korrekt i sit tværsnit, vil man meget ofte se, at flere af ledningens små tråde er knækket ved lygtens eller kontaktens tilslutningsklemme, og derfor er der det pågældende sted ikke tilstrækkeligt tværsnit, så spændingsfald bliver den uundgåelige følge.

For at undgå et sådant delvis brud, der kan sammenlignes med et forstoppet eller utæt vandrør, finder man på nogle ledningsnet et kabeløje loddet til ledningen, eller

den uisolerede ledningsende er belagt med en form for loddetin, inden den monteres i en skrueforbindelse, men en sådan foranstaltning er forbløffende sjælden at finde. De ubeskyttede ledningsender udsættes i høj grad for korrosion, og en skønne dag har man den dårligst tænkelige forbindelse. Det første, vi skal foretage os, bliver derfor at rense ledningerne eventuelt på en så radikal måde, at vi klipper den korroderede stump af og afisolere et nyt stykke, og derefter lukker vi ledningen med et beskyttende lag loddetin.

Dette arbejde kan udføres på den måde, at man kommer loddevand på kobberledningen, inden man dypper den i smeltet loddetin eller påfører loddetin fra en kolbe, men loddevand i forbindelse med elektriske ledninger er nu ikke det allerbedste, fordi loddevand er en syre, der på grund af hårvirkningen i den spundne ledning suges op under isolationen, og så har vi de bedst tænkelige betingelser for et nyt korroderende angreb. Man kan derfor med større fordel påføre den rene kobberledning en loddetin specielt beregnet til den slags arbejder uden brug af loddevand. Den harpiksholdige tin kan uden videre påføres fra en absolut ren kolbe, og man kan benytte Multicore eller lignende, der fås i tynde stykker (ligner et stykke ståltråd), eller også benytter man loddetin og harpiks.

Selvfølgelig var det bedst, om man kunne lodde ledningen direkte til forbrugeren, men så kommer man i en meget kedelig situation, hvis en ledning knækker, men man kan f. eks. lodde ledningen til siden af forbrugers klemmsko således, at man har klemmskoen intakt, hvis man i en nødsituation må trække en ny ledning.

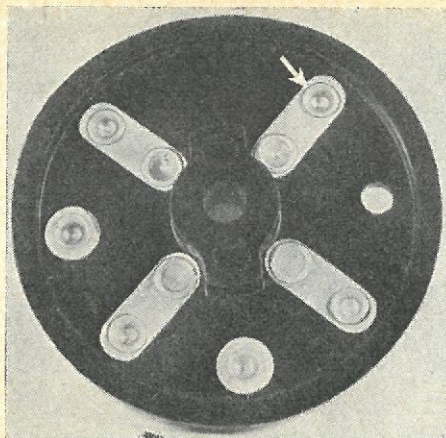
Kontakterne kan give anledning til en del vrøvl, fordi der i reglen er tale om meget billigt udstyr på dette punkt, men selv i de bedste kontakter kan korrosionen optræde. Selve kontaktfladen på de enkelte stykker messing er der i reglen ikke noget i vejen med, fordi den skrabende bevægelse af den ene kontaktflade mod den anden holder ir og andre korrosionsprodukter borte, men i de fleste kontakter er metalklemmer, bro-



Denne ledning var tilsyneladende korrekt monteret, men den så alligevel lidt „tynd“ ud i forbindelsen. Da isolationen blev taget bort, var flere tråde knækket på grund af korrosion og mishandling — bundtst til venstre havde ikke mekanisk kontakt med strømaftagerens klemmsko.

stykker og fjedre monteret ved hjælp af rørnitter, og på dette punkt kan korrosion uhindret arbejde på en sådan måde, at et lag af ir arbejder sig ind mellem de strømførende dele, så der ligefrem indskydes en modstand, og derfor opstår der også varme på dette sted. Ikke sjældent kan man se revnede kontaktplader og defekte relætilslutninger, når »korrosionsvarmen« har ødelagt det isolerende materiale. Kontaktfjedrene kan også blive slappe, hvis en rørnitte bliver løsagtig i sin væremåde, når korrosionen har arbejdet sig ind om nitten.

Midlet mod denne kontaktkorrosion er nøjagtig det samme, som vi benyttede til ledningerne, idet vi lukker rørnitterne med loddetin således, at luften og fugtigheden lukkes ude fra de sårbare steder. Det kan derimod ikke anbefales at bruge olieprodukter her, da almindelig olie eller fedt



I denne lygtekontakt er brostykkerne monteret ved hjælp af nitter, og pilen angiver det sted, hvor korrosionen sætter ind — nitthovedet skal dækkes af loddetin.

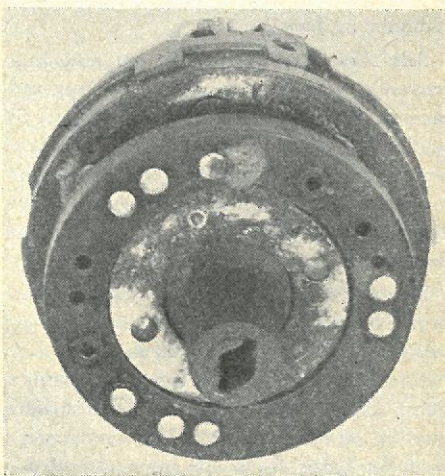
kan trænge ind, hvor det ikke har noget at gøre således, at der dannes et isolerende fedtlag, medens det specielle kontaktfedt kan forårsage delvis kortslutning.

Alle ledningstilslutninger skal gås efter på denne måde, og det er naturligvis sikrest at tage en enkelt ledning ad gangen, da man på den måde undgår at lave kludder i diagrammet. I den forbindelse skal man ikke glemme akkumulatortilslutningen, da korroderede polsko ofte er årsag til et spændingsfald i hele anlægget. De rensede polsko kan man som bekendt beskytte ved et lag vaseline, syrefrit fedt eller kontaktfedt. Batteritændingsanlæg kan udvise en dårlig funktion, blot fordi primærkredsløbet har dårlige forbindelser, og derfor bør hele dette system gennemgås på det omhyggeligste, da olie og støv ofte forårsager dårlig kontakt ved spolens to klemmer. For en ordens skyld skal det nævnes, at spolens klemmer ikke må beskyttes med fedt, da spolen bliver varm, og i farten må man heller ikke glemme, at tændingslåsen indgår i primærsystemet, så også på dette sted skal der være god kontakt. Det skal også lige nævnes, at et tilsyneladende sundt primærsystem kan opvise så dårlige forbindelser med deraf følgende spændingsfald, at man har udprægede startvanskeligheder.

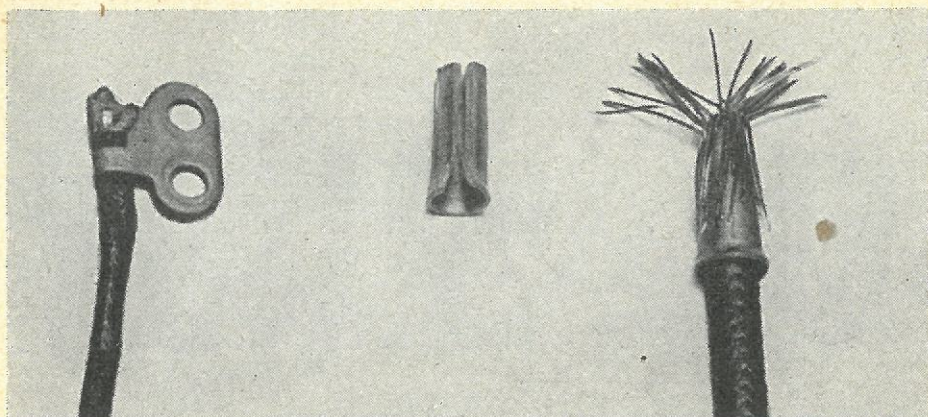
Ledningsnettet er dog kun den ene side af det elektriske system, men de forskellige

forbrugerens stelforbindelse er nøjagtig lige så vigtig, og meget ofte viser et konstateret spændingsfald sig at stamme fra dårlig stelforbindelse i reglen på grund af rustangreb på lygternes monteringsbolte. For bag- og stoplygternes vedkommende kan det blive særlig vanskeligt at opnå god kontakt, fordi disse lygter i reglen har en gummiplade mellem lygtehuset og bagskærmen, og man har derfor kun monteringsboltene som leder. Går disse bolte nu gennem store huller i skærmen således, at de kun kommer i berøring med skærmen gennem møtrikker på skærmens inderside, kan forbindelsen blive yderst dårlig, eller kontakten kan helt udeblive, hvis skærmen ikke renses omhyggeligt til den rene plade på indersiden.

Alt dette lyder måske ikke af så meget, men det er slet ikke noget lille arbejde, og det er i hvert tilfælde et af de arbejder, motorcyklister kun nødtvungent går i gang med, fordi det ikke altid giver »kontant« gevinst. Når man gennemgår det elektriske anlæg på denne måde, forebygger man imidlertid ledningsbrud og kortslutninger, man får det bedst mulige lys på maskinen, og man får i visse tilfælde bedre motorgang og lettere start gennem en mærkbar forbedring af tændingsanlægget.



Denne kontakt er ødelagt på grund af rust og ir. Et stort spændingsfald kan konstateres gennem tændingskontakten, og dårlig motorgang samt vanskelig start kan ofte føres tilbage til tændingskontakten.



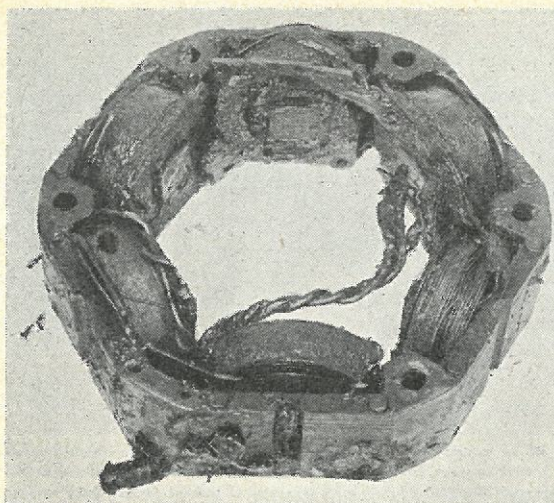
Man kan jo lige så godt foretage tilslutningerne på en anstændig måde ved hjælp af påloddede kabelsko eller blot ved at forsinne ledningensenden, når den skal monteres i en klemkrue. Her vises tillige de dupsko, der skal anvendes til Lucas spændingsrelæ. Den ofisolerede ledning trækkes igennem duppen, og ledningen vejnes ud til siderne jævnt fordelt om hele duppen, der presses op i relæets besninger uden forskruring af nogen art. Mangelfuld spændingsregulering kan ofte føres tilbage til mangelfuld tilslutning på dette sted.

Bowdenkabler er imidlertid en mere håndfast størrelse at arbejde med, fordi man på dette punkt umiddelbart kan opnå en mærkbar forbedring. Kravene til disse træk-kabler må være følgende: Både det indvendige kabel og kabelrøret skal være helt og ligge frit uden skarpe knæk, kablet skal være velsmurt, og niplerne skal kunne dreje i såvel koblings- og bremschåndtag som i bremsarm og koblingsarm.

Disse krav lyder ret elementære, men de kan være vanskelige nok at opfylde, selvom kablernes anbringelse kun kræver lidt omtanke. Smøringen har imidlertid altid været noget af et problem, og utallige råd og fiduser er blevet givet i årenes løb. Forskellige apparater er blevet fremstillet til kabelsmøring, men vi har aldrig set bare et enkelt, der virkede efter hensigten. På mange nye maskiner er der smørekopper på kablerne — det er f. eks. tilfældet med vore egne motorcykler — men det er aldrig lykkedes nogen af os at smøre et kabel på den måde. En af de mere primitive, men dog virkningsfulde metoder går ud på at stikke det afmonterede kabel op gennem et hul i bunden på en halv tennisbold, der fyldes med olie således, at olien løber ned gennem kablet. På de svære, moderne kabler er der imidlertid så rigeligt med plads, at

man kan benytte en smørekande med tynd olie, og har man blot en lille smule tålmodighed, varer det ikke længe, før olien viser sig ved kablets anden ende, idet der ofte først kommer en sø med rustent kondensvand. Metoden er effektiv, og den kan anbefales til de motorcyklister, der kører meget om vinteren, da vand i kablerne er ensbetydende med fastfrosne kabler, når temperaturen daler ned under nulpunktet — dette er forklaringen på de fastsiddende bremses, den tunge kobling og scooterens dårlige gearskiftning i frostvejr.

Smøring med tynd olie er imidlertid ikke den helt rigtige løsning, men kun et nødmid-del, for olien løber omtrent lige så hurtigt ud af kablet, som den kom ind, og inden længe er kablet tørt igen. Vi har en gang for alle gjort op med os selv, at vore kabler skulle smøres tilfredsstillende, selvom det i øjeblikket er lidt mere omstændeligt — til gengæld bliver der længere mellem smøringerne, og så kan det jo gå lige op. Vi splitter simpelthen kablet på den måde, at vi først lodder en af niplerne af således, at det indvendige trækkabel kan trækkes ud. Så hælder vi nogle dråber tynd olie gennem kabelrøret for at få vand og rust ud. Træk-kablet tørrer vi omhyggeligt af, og ved hjælp af en læderlap gnider vi det ind i Moly-



Her ses et misrøgtet vekselsstrømsanlæg. Rotoren har ikke været korrekt monteret, og slidmærket viser, at den har været i berøring med statoren. Statoren viser også defekter, fordi forkæden har slasket ind mod spolerne. Hvis forkæden ikke kan strammes, må den naturligvis udskiftes i god tid. Vekselsstrømsanlæggene fungerer udmærket, selv om de soles ind i olie, men på dette anlæg kan man se, at maskinens ejer har villet gøre det rigtigt godt ved at tilsætte forkæden fedt — det skal man absolut ikke.

kote Pasta G, indtil hele kablet er dækket af et jævnt, blygråt lag. Dernæst trykker vi en portion Pasta G ned i kabelrøret, før vi

trækker det indvendige kabel igennem. Det skal indrømmes, at vi ikke lodder niplen på igen, men benytter en lynnippel, der monteres med en tang, men det kan selvfølgelig ikke betale sig for en motoreyklist at anskaffe dette sæt værktøj, så enten må man overlade det til mekanikeren, eller også må man lodde niplen på igen. Hvis man kan lodde, volder dette arbejde ikke vanskeligheder, blot skal man polere det overskydende tin bort fra niplen, da den ellers kan blive forhindret i at dreje frit i den arm eller det håndtag, den skal monteres til.

Hvis en nippel ikke kan dreje frit i f. eks. et koblingsgreb, vil kablet ustandseligt blive udsat for en bøjning lige udenfor niplen med det resultat, at man en skønne dag — eller i reglen en mørk, regnfuld nat — får et udmattelsesbrud på dette sted, og særlig morsomt er det ikke at skulle hjerne sig frem med et knækket koblingskabel.

Man må derfor undersøge, om niplerne har den oprindelige, cylindriske facon, og de skal være velsmurte. Hvis der er huller på kabelrøret, skal man uden videre udskifte hele kablet, men nu har De vist også nok at gøre, indtil vi næste gang skal se lidt på transmissionssystemet og hjullejerne.

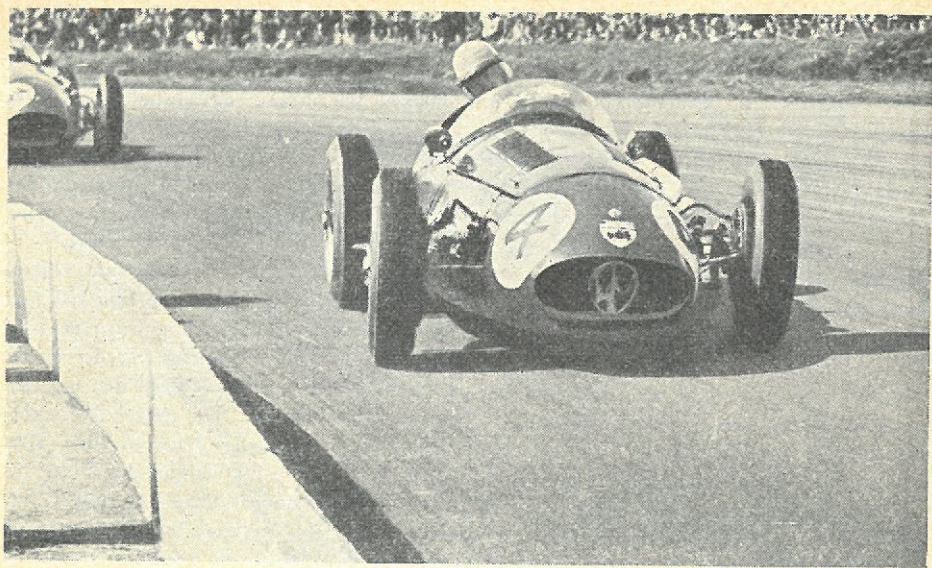


Det er ikke alene den fremragende konstruktion og kvaliteten, der har gjort BSA til verdens mest solgte motorcykle. Overalt i verden vil De kunne tale sagligt om tingene med en BSA forhandler, og på et BSA værksted er De altid velkommen, om De så kommer med en adskilt maskine i en søk, eller De kommer med et topstykke, der skal have nye ventilstyr. På vort specialværksted for BSA, Drejervej 8, påtager vi os alt fra en komplet hovedreparation til de mindste småting. De skal have udført på Deres BSA motor eller motorcykle. Dygtige og erfarne BSA specialister står til Deres rådighed.

**I SALGSLOKALERNE PÅ
GAMMEL KONGEVEJ 127-31 (Hilda 1860)**

bliver De lige omhyggeligt betjent, om De skal købe en ny BSA, eller De skal have reservedele eller udstyr. På Gammel Kongevej finder De naturligvis et komplet reservedelslager og det største udvalg i udstyr.

**MOTO-STOCK A/s
DREJERVEJ 8 . KØBENHAVN N
TELF. ÆGIR 7030**



Maserati har i mange år sat kolorit på de internationale Grand Prix, og Maserati har haft så fortrinlige køreegenskaber, at vognene ofte vandt over hurtigere konkurrenter, men nu slår motoreffekten ikke længere til.

MODERNE GRAND PRIX VOGNE (6) MASERATI

I moderne bilvæddeløb er tempoet ubarmhjertigt hårdt. Ikke alene når der køres, men også bag kulisserne, hvor fabrikkerne arbejder uophørligt på at frembringe de tekniske løsninger, der bedst kan stå sig i den ubønhørlige konkurrence med andre mærker.

Så hårdt er tempoet i det tekniske jag, at den vogn, som Fangio brugte i 1957 til at vinde verdensmesterskabet for femte gang, allerede i denne sæson er reduceret til at starte uden større chancer for placering i et betydende Grand Prix løb. Fra den ene sæson til den anden er Maserati faktisk blevet det, englænderne kalder en »also-ran«, en vogn, der kører med, men kun for at figurere i startlisterne. Placeringer endsige sejre afhænger ganske af de egentlige deltagervognes holdbarhed.

1958 sæsonen har bragt sejre til Vanwall, Cooper og Ferrari. Den har vist de muligheder, som BRM og Lotus indebærer. Den har samtidigt vist, at Maserati 250 FI ikke længere kan være med i legen, selvom

*af
Collecteur*

en virkelig dygtig kører sidder ved rattet. Sådan set er det ikke så mærkeligt, og der er to gode grunde hertil. For det første opgav fabrikken af finansielle grunde at stille et egentligt fabrikshold i år. Alle Maserativogne har i indeværende sæson været kørt som privatanmeldelser, i visse tilfælde dog med teknisk støtte fra fabrikken. For det andet var 250/FI modellen blevet gammel på væddeløbsbanerne, og alle muligheder i retning af at udvikle den til højere ydelser var opbrugt. Vognen var moden til at blive afløst af nyere konstruktioner, men fabrikken i Modena magtede det ikke økonomisk. Indehaveren, Omar Orsi's finanser var temmelig vaklende, for det har været en dyr spøg at drive mærket Maserati frem til en så høj position i bilsportens

førneste klasse. Kreditorerne var imidlertid mere interesserede i en indtægtsgivende produktion end i kostbare Grand Prix vindere, så væddeløbskassen blev smækket i. De eksisterende FI vogne solgtes til privatkørere og til forskellige »scuderia«-foretagender, og »Officine Alfieri Maserati« forsvandt fra løbsprogrammerne.

På en måde er det sørgeligt, at så fremragende en bil som Maserati 250/FI skulle ende sine dage i en lidt ynkelig statistrolle. Men sådan er det gået andre klassikere for den. Altbesejrende vogne fra Bugattis og Alfa Romeos værksteder har også afsluttet deres aktive liv som fyldekalk i de internationale løb, uden at denne birolle kunne betage dem deres hædersplads blandt de navnkundigste væddeløbsbiler. Og Maserati 250/FI hører med i denne snævre kreds.

For at bringe vognen i det rette perspektiv, er det nødvendigt at gå tilbage til 1952, da »Tulio« Colombo havde forladt Ferrari for at tiltræde hos Maserati. Colombo er en af Italiens bedst begavede ingeniører på væddeløbsområdet, hvad bl.a. hans Alfa Romeo tipo 158 beviser, og sammen med så gode teknikere som Bellantini og Massimino stod han for konstruktionen af en splinterne Maserati til den dagældende Formel II (2000 ccm uden kompressor). Vognen, tipo A6GCM, var på flere punkter — både i chassis og motor — et brud med hidtidig Maseratipraksis. Her er der navnlig grund til at omtale motoren, for chassis og ophängning blev efterhånden ændret gennemgribende. Den 6-cylindrede motor, der oprindeligt var på 76,7×72 mm er derimod ikke blevet væsentligt forandret gennem de forløbne 6 år. Grundkonstruktionen er den samme, men et omhyggeligt udviklingsarbejde har bragt den fra 190 hk/8000 omdr/min i toliters udgaven til godt 270 hk/7400 omdr/min i 2,5 liters størrelse. Den kunne køres med næsten 9000 omdr/min. Den ny Maserati blev introduceret i rette øjeblik, for den gældende formel I (1500 ccm med og 4500 ccm uden kompressor) bortfaldt i praksis, før den formelt udløb. Grunden var, at Alfa Romeo trak sig tilbage, at BRM ikke kunne konkurrere effektivt, og

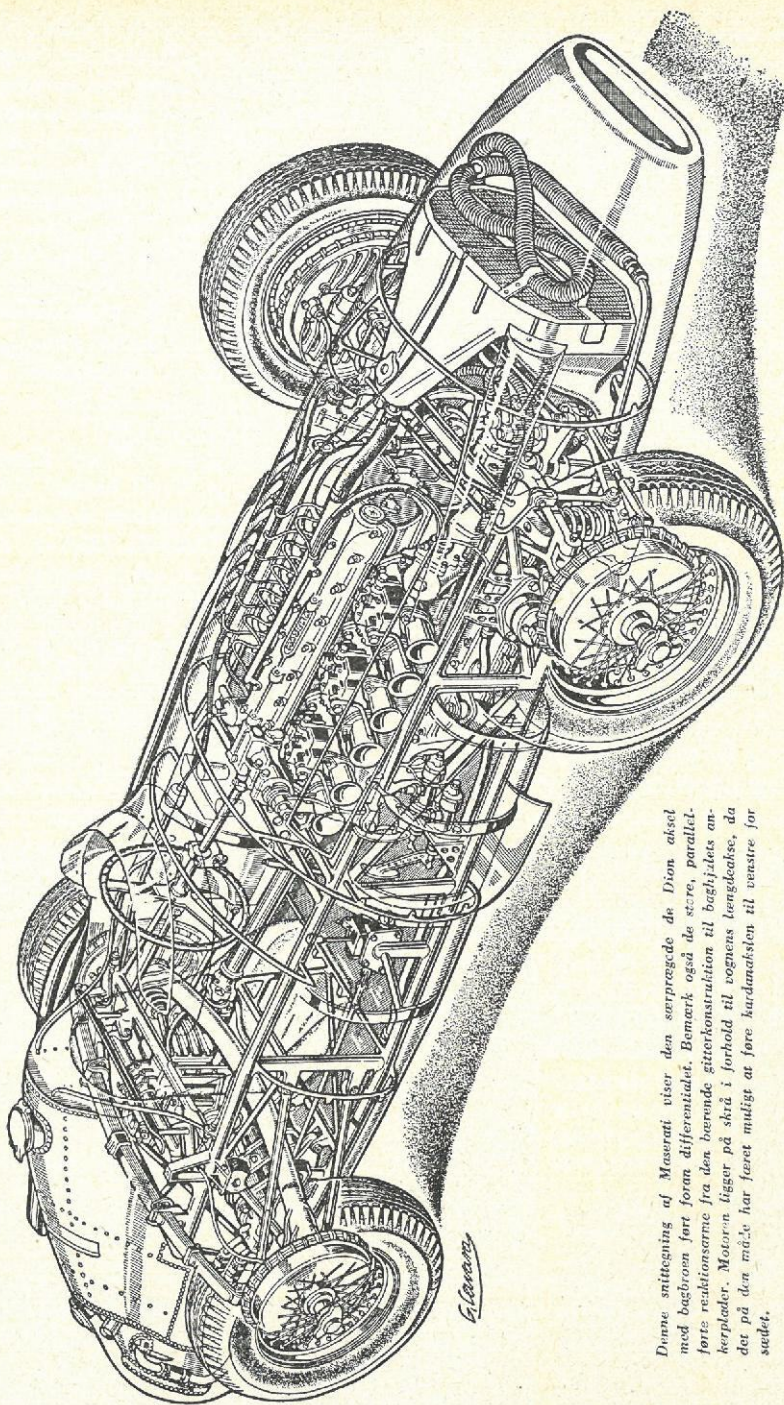
at Ferrari derfor var ene tilbage. Da ingen gad se Ferrari køre om kap med sig selv, døde den egentlige Grand Prix klasse af mangel på næring, og formel II blev til Grand Prix formel i 1952 og 1953. Så trådte den nye FI i kraft og foreskrev 2500 ccm uden eller 750 ccm med kompressor. Det var i de to FII Grand Prix sæsoner, Maseratis nye vogn trådte sine børnesko.

Ferrari indtog en dominerende stilling med den robuste 4-cylindrede tipo 500, som Alberto Ascari brugte til at blive verdensmester i 1952 og 53. Derfor var der en tilbøjelighed til at undervurdere den nye Maseratis præstationer og egenskaber, men ved flere lejligheder bankede den rivalerne, og bl.a. vandt Fangio det sidste betydende løb under »Mellemløbsformlen«, da han bragte sin Maserati ind på førstepladsen i Italiens G.P. — ganske vist efter at Ascari og Marimon var karamboleret i løbets sidste sving. Sandheden er nok, at Maseratien var Ferrarien jævnbyrdig, men at Modena ikke havde så god en organisation bag sine vogne som Maranello.

Da 2500 ccm formelen trådte i kraft 1954 (alle opgav på forhånd at bygge en konkurrencedygtig 750 ccm kompressormotor), stillede Maserati med 250/FI modellen, som gjorde et yderst fordelagtigt indtryk. Den blev dog holdt nede af fem faktorer: Mercedes-Benz W 196, Ferrari tipo 625 og tipo 553, Lancia D 50 (inklusive Ferraris senere udgaver af denne vogn) og sidst, men navnlig af fabrikkens kaotiske politik. Først mistede Modena samtlige sine faste kørere, dernæst agtede fabrikken kun at bygge biler til private deltagere, og endelig besluttede ledelsen alligevel at skrabbe et fabrikshold sammen. Resultatet blev derefter, og gennem tre sæsoner fik vognen næppe en ærlig chance — men fabrikkens teknikere lærte meget og meget.

Endelig i 1957, da Fangio atter kørte for Maserati efter to år hos Mercedes-Benz og ét hos Ferrari, blev det bevist, at Maserati 250/FI var en aldeles fremragende bil.

I årenes løb har den gennemgået detaljeforandringer og forbedringer, men den her følgende beskrivelse angår 1957 modellen,



Denne snittebillede af Maserati viser den særlige konstruktion af Dion aksel med bagbroms foran differential. Bemærk også de store, parallel-
 forte reaktionsarme fra den bændte gitterkonstruktion til baghjulet an-
 kerplader. Motoren ligger på skrå i forhold til vognens længdeakse, da
 det på den måde har været muligt at føre kardanalet til venstre for
 sædet.

som har kørt uændret i år, suppleret med en lettere forsøgsmodel. Fabrikken har desuden eksperimenteret med en 12-cylindret model, men ikke med større held.

Af ydre er Maserati 250/FI en af de smukkeste væddeløbsvogne siden Buggattis kønneste modeller. Forpartiet er harmonisk med et velproportioneret luftindtag, hvorfra karosseriet med heldigt valgte linier hæver sig mod førersædet. Få, store kølegæller sørger for ventilation under motorhjelmen og i cockpittet. De glatte linjer brydes kun af et luftindtag på motorhjelmens højre side til karburatorerne. Omkring førersædet er karosseriet ført ret højt op. En buet plexiglasvindskærm følger karosseriets konturer om førersædet omtrent tilbage til ryglænet. Hækken er holdt temmelig lav, og føreren sidder med hovedet ret frit. Et eller to udvendige bakspejle er monteret ved vindskærmen. En forsvarlig studs til benzinpåfyldning og en mindre helt bagved til olien bryder hæklinjen en kende. De fritliggende hjul er ret langt fra karosseriet, som er smallere end konkurrenternes. Fabriksholdets vogne var lakeret i flammerødt og har desuden omkring

køleråbningen en særlig kendingsfarve for hver enkelt kører. Fangios var i reglen forsynet med et gult bælte ved køleren. Foran cockpittet er et større Maserati-mærke malet på karosserisiderne, og over køleråbningen sidder det traditionelle emaljemble. Privatvognene optræder i alle regnbuens farver.

Chassiset er — i modsætning til FII-modellen — en rumgitterkonstruktion, men rummer noget så afskrækkende som buede rør. Iøvrigt er der brugt adskillige hjørneforstærkninger, og strukturen er både solid og vridningsstabil med rør af ret svær diameter.

Hjulophængningen er en blanding af gammelt og nyt. Fortil bruges to svejsede triangelarmer på hver side, den øverste kortere end den nederste. Mellem disse to arme er anbragt et solidt, lodret forbindelsesstykke, der på ydersiden bærer et forsvaret »øje«, som styreholten går igen. En krængningsstabilisator forbinder de to nederste triangelarmer. Mellem disse triangelarmer og chassiset er indskudt en skruefjeder, der hælder ind mod og støtter på en konsol ved fortraversen. En hydrau-

Hvornår fik De sidst skiftet **OLIEFILTER**

SADAN SER DERES
FILTER UD EFTER
10.000 KM'S KØRSEL

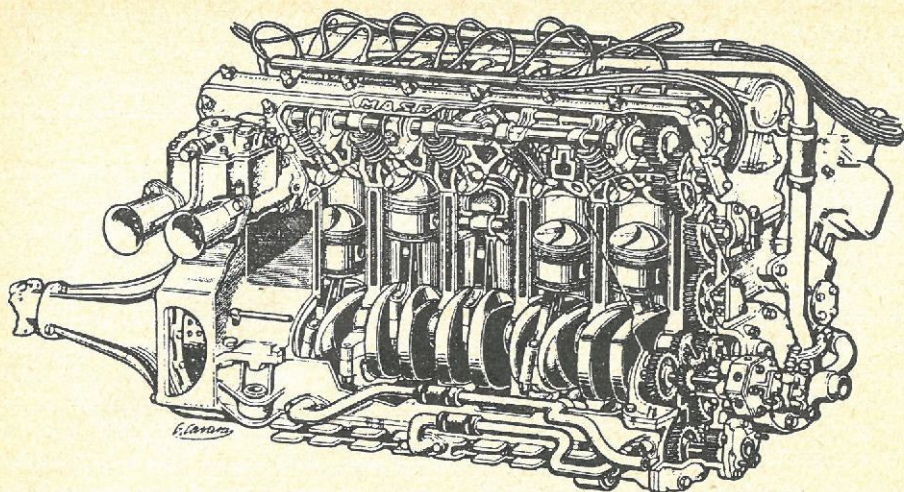


SKIFT DERFOR TIL

AC OLIEFILTER

og skån Deres motor.





Motoren hører til den klassiske skole, der blev indledt af Henri med den otte-cylindrede rækkemotor. Et særpræget kendetegn for Maserati-motoren er adskilt køling af henholdsvis blok og topstykke.

lisk Houdaille-støddæmper er monteret på hver side af den nederste triangellarm.

Baghjulsophængningen blev nykonstrueret til tipo .250/FI med en de Dion aksel, der passerer foran differential og styres af en glideskinne midt på og to fremadrettede reaktionsarme i parallelogram på hver side. Affjedringselementet er en tværgående bladfeder, monteret over bagakselaggregatet. Samme støddæmpere bruges som ved forhjulene.

Bremserne er hydrauliske tromlebremser af eget fabrikat med to selvforstærkende sko i hver af de enorme tromler, som består af letmetal med indpressede stålforinger. De perforerede ankerplader er forsynet med kraftige, vandrette afstivnings- og køleribber. Tromlerne bærer tværgående køleflanger, der har nogen turbinevirkning og hjælper til at trække den varme luft bort fra belægning og bremseflade.

Styringen virker næsten gammeldags i sin kompromisløse udformning, der ganske undgår de ellers så populære kardanled. Ratstammen er ganske kort og fører direkte til et styrehus, der rummer en snække- og sektormekanisme. Styrehuset er monteret bag motoren, og den kraftigt dimensionerede styrearm, der peger nedad, har fat i en lang, snorlige trækstang, som passerer tæt

forbi motorblokken under karburatorerne. Den griber fat i en vandret, på fortraversen monteret arm, hvis anden ende er forbundet med en kort forbindelsesstang til højre forhjuls svingarm. Fra den vandretliggende arm fører en anden forbindelsesstang på tværs af vognen til en arm på chassissets anden side. Fra denne arm fører en tredje forbindelsesstang til venstre forhjuls svingarm. Geometrien er net uden at være pralende perfekt, men det er en fint arbejdende styremekanisme med stor mekanisk præcision og god »fornemmelse«.

Hjulene er trådhjul med 16 tommers letmetalfælge og Rudge-nav. Fordækkene er 5.50 og bagdækkene 7 tommers. I nogle løb bruges baghjul og -dæk i størrelsen 7.00-17.

Benzintanken ligger bag førersædet og indeholder over 150 liter.

Vægten er omkring 580 kg, men enkelte lettere vogne er blevet fremstillet.

Dimensionerne er kompakte, idet akselafstanden er 228,6 cm og sporvidden 132,2 cm for (127,1 bag). Tallene antyder iøvrigt, at vognen »står« godt på sine hjul.

Motoren er bygget med en velproportioneret, smukt udført »blok« i letmetal. Denne støbning danner øverste halvdel af krumtaphuset og cylinderblok i et stykke. De seks cylindre (84×75 mm, 2494 ccm) be-

står iøvrigt af indpressede, tørre foringer. Den meget kraftige krumtap drejer i 7 hovedlejer, hvilket giver motoren megen stivhed, men samtidigt bevirker, at den bliver temmelig lang. Øverste halvdel af hovedlejerne (glidelejer) er monteret i blokken, mens nederste halvdel støttes af den tilboltede bundplade. Noget egentligt bundkar findes ikke, da olien pumpes direkte fra motoren til oliekløeren og tanken helt bag i vognen. Topstykket rummer seks næsten halvkugleformede forbrændingskamre og bærer de to overliggende knastaksler, som gennem indskudte »fingre« styrer ventilerne. Der er to ventiler, hver med tre koncentriske skruefjedre, i hvert forbrændingskammer og to 14 mm tænder. Knastakslene drives fra krumtappen af en imponerende »stabel« tandhjul, der er indkapslet på motorens forside. Fra disse tandhjul tages også drev til olie- og vandpumper samt til de to magneter, der forsyner hver 6 af tænderne. Det hele er en rendyrket, typisk italiensk væddeløbsmotor, som er præget af mere æstetisk sans end måske logisk forsvareligt. Indsugningen ligger på motorens højre side, hvor 3 dobbelte Weber karburatorer er boltet direkte til indsugningsportene. Udstødningen sker gennem blidt svungne rør, der samles 3 og 3 i to udvendige rør, som slutter et godt stykke bag bagakslen. Også indvendigt er motoren smukt forarbejdet. De polerede plejlstænger i H-profil er ganske vist ikke så særprægede som Maseratis tidligere plejlstænger af rør, men letmetalstemplerne med hvælvede kroner og udsnit til ventilerne er en fryd for øjet. En detalje er forresten værd at næv-

ne: blokkens og topstykkets køling sker særskilt, idet der ingen forbindelse er mellem disse to motorelementers kølekapper.

Motoren er monteret vandret, men drejet så meget på skrå, at kardanakslen passerer til venstre for føreren.

Transmissionen består af en kobling med to tørplader umiddelbart bag motorblokken. Herfra fører en rørformet kardanaksel til et gear- og differentialaggregat bag førersædet. Fra kardanakslen vendes bevægelsen gennem et kron- og spidshjul til gearkassens aksler, der ligger på tværs af vognens længdeakse. Den femtrins gearkasse er bygget sammen med spærre-differential, og et tandhjulssæt forbinder mekanisk disse to elementer. Hele denne transmissionsmekanisme rummes i en elegant letmetalstøbning. Fra differential fører to aksler gennem to kardanled og notfortandede muffer til baghjulene. Skiftet sker uden synchromesh, og gearstangen ved førerens højre hånd er forbundet med gearkassens skiftegaffler gennem en lang, stiv trækstang.

Hovedindtrykket af Maserati 250/FI er en smuk vogn, som ligner en »rigtig« væddeløbsbil. Konstruktorerne har ikke valgt opsigtsvækkende løsninger, men har på visse punkter, bl. a. det ikke helt symmetriske førersæde, vist en forfriskende mangel på respekt for regelbundet udførelse. Vognen har ikke længere konkurrenternes top-hastighed, men den har fremragende køreegenskaber, som navnlig Fangio til fulde kunne udnytte. Det var Grand Prix kørsel i renkultur, når Fangio styrede sin Maserati gennem en lang, åben kurve på speederen. Egentlig var vognen aldrig på noget enkelt punkt bedre end konkurrenterne, men på den anden side havde den ingen udtalte svagheder, og med den rette kører i sædet var Maserati 250/FI en usædvanlig god kombination af mekanik og køreegenskaber. Den var en værdig repræsentant for et af de store navne blandt fabrikerne, og den fortjener at blive husket, ikke mindst fordi den blev kørt af Fangio, da han kørte sit mest strålende løb i Tysklands G.P. på Nürburg Ring sidste år.

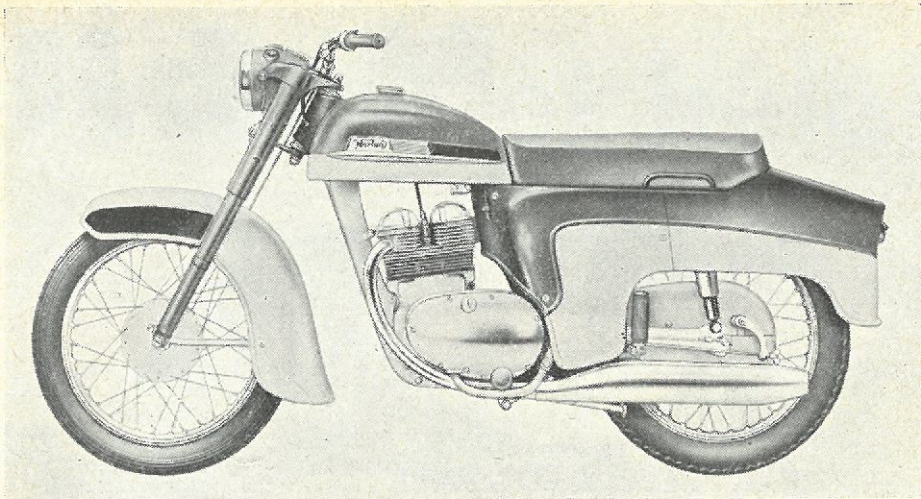
Collecteur.

KØR BEDRE

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

FAS HOS
BOGHANDLERNE OG SMJ

Kr. 6,75



*Man kan hurtigt tabe sit hjerte til motorkonstruktionen i Norton's Jubilee.
Prisen på det danske marked bliver ca. kr. 6000,—.*

NY TO-CYLINDRET NORTON PÅ 250 ccm

Norton fejrer sit 60 års jubilæum ved at udsende en helt ny model — *Jubilee 250*. Denne maskine kom netop til udstillingen i London, og den er sådan set den eneste af de ny maskiner, vi endnu ikke har omtalt.

Motoren er i sig selv bemærkelsesværdig ved at være to-cylindret topventilet med et slagvolumen på 249 ccm, men den er tillige interessant ved at være »ultra-kortslaget«, idet boringen er 60 mm og slaglængden 44 mm. Som to-cylindret fire-takter behøver den i forvejen ikke noget overdådigt svinghjul, og da den tillige er udstyret med en vekselstrømsdynamo med en lille rotor udenfor det egentlige krumtaphus, har det været tilstrækkeligt at benytte et enkelt, smalt svinghjul anbragt midt mellem de to krumtapslag, og på den måde har man klaret sig med meget korte plejstænger. Krumtapakslen er iøvrigt udformet i et enkelt stykke, og plejstangsejlerne er derfor to-delte glidelejer som på de fleste andre twin-motorer.

Kompressionsforholdet er 8,75:1, men maksimaleffekten opgives som sædvanlig ikke, hvilket for så vidt kan være ligegyldigt, da tophastigheden opgives til ca. 120 km/t. Så kan vi selv regne ud, at den må udvikle omkring 16 hk.

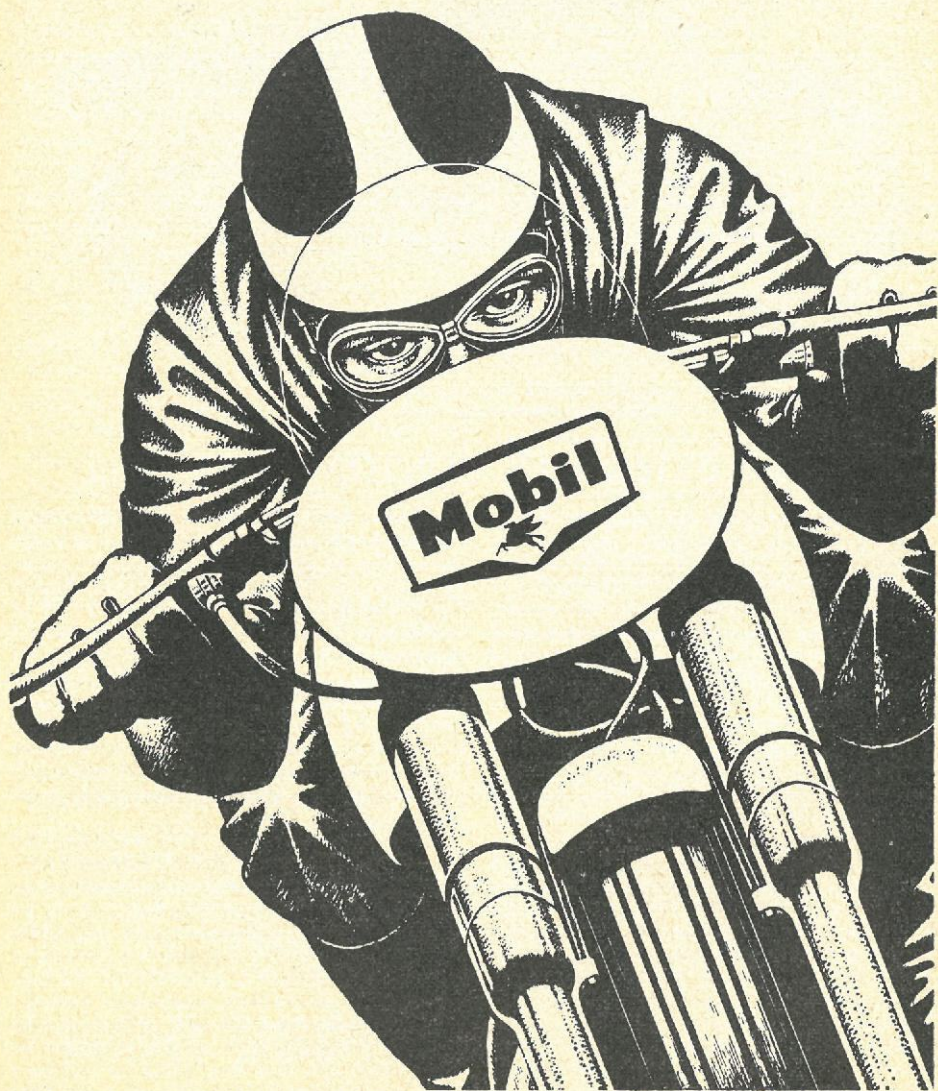
Motoren er bygget sammen med en firetrins gearkasse, der drives af en indstillelig duplexkæde, medens kraften overføres fra gearkasse til baghjul gennem en indkapslet rullekæde.

Stelkonstruktionen er ikke den traditionelle, engelske konstruktion, men snarere

en typisk tysk udformning — det forreste stelrør består således af en oval rørdrager fremstillet af plade, nøjagtig som man kender den fra Victoria. Bagskærmen danner en pladebeklædning af den bagerste del af maskinen, men to sidestykker kan hurtigt fjernes således, at man let får adgang til karburator og akkumulator. Når dobbeltsadlen åbnes, får man adgang til værktøjsrummet og olietanken, der har indbygget oliemålepind i dækslet. Hjulene er forsynet med stikaksler, og baghjulet kan trilles ud, når den hurtigt aftagelige »bagsmæk« med nummerpladen fjernes.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet i en svinggaffel, fuldnavsbremserne måler 6" i diameter og belægningen er 1" bred. Man har øjensynlig bestræbt sig på at fremstille en indkapslet, men dog praktisk maskine, og det skal således nævnes, at tanken er monteret i gummipuder og fastholdt af en enkelt bolt, ventilernes vippearbejde er ekscentriske således, at ventilspillerummet indstilles ved at dreje akslen — ikke noget nyt, men dog stadig en lettelse i vedligeholdelsesarbejdet. Det er i det hele taget en lækker lille motor med højtliggende knastaksel og korte stødstænger, separate cylindre samt topstykker og stort køleareal. At maskinen skulle være en mellemting mellem en motoreykle og en scooter er derimod ret vanskeligt at indse, for selvom den store pladeskærm virker indkapslende, så vil det smukke køn ikke uden videre kunne køre i almindelig kjole.

Mobil



Mobil Oil Danmark A/s

760

vinder det hele!

4 VERDENSMESTERSKABER

500 C.C. J. SURTEES M.V. AGUSTA

350 C.C. J. SURTEES M.V. AGUSTA

250 C.C. T. PROVINI M.V. AGUSTA

125 C.C. C. UBBIALI M.V. AGUSTA

24 INTERNATIONALE FØRSTEPLADSER

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **ISLE OF MAN T.T.**

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **TYSKL. GRAND PRIX**

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **SPANIENS GRAND PRIX**

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **BELGIENS GRAND PRIX**

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **HOLLANDS T.T.**

Nr. 1 I ALLE SOLOKLASSER **ULSTER GRAND PRIX**

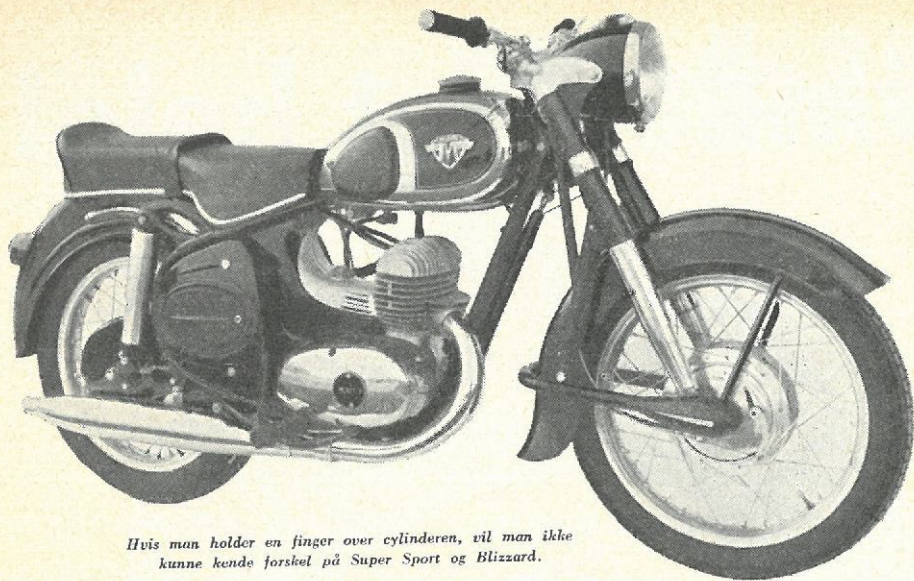
OG

22 ANDEN OG TREDIE PLADSER I DISSE LØB

vundet på

Mobilgas·Mobiloil

ET VINDERPAR UANSET HVAD DE KØRER OG HVOR DE KØRER



Hvis man holder en finger over cylinderen, vil man ikke kunne kende forskel på Super Sport og Blizzard.

Vi prøvekører MAICO SUPER SPORT

AF MOGENS H. DAMKIER

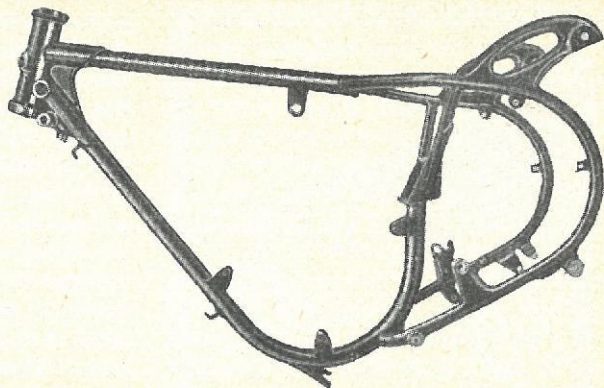
En interessant
to-takter med en
litereffekt på 86 hk —
og i tilgift
en forklaring på
rullekæder og
bøsningkæder.

De tyske motorcyklefabrikker har som bekendt været ude for alvorlige rystelser i de senere år, og efter stormen kunne man konstatere, at den før så mægtige tyske motorcykleindustri var svundet ind til et ganske ubetydeligt format. Også Maico har været ude i stormvejret, men det var nu helt andre årsager, der rystede denne Tysklands yngste fabrik — først måtte man afskrive et større tilgodehavende på grund af en fallit i udlandet, og dernæst måtte man erkende, at overtagelsen af »Champion« bilen, der blev omdøbt til Maico 500, ikke blev nogen større succes på det tyske hjemmemarked, og en delvis fiasko i bilbranchen er kostbar. Ikke desto mindre er det en kendsgerning, at store produktionstal i den højulede industri lå hos Maico, der har en yderst rationel produktion af de mindre maskiner, der alle er opbygget efter samle-

kasseprincippet med alle vitale dele som gengangere.

Maico 175 Supersport er en uhyre interessant maskine, der ikke må anses for udelukkende at være en tysk »skattefidus«. Beskatningen på motorcyklerne retter sig i Tyskland efter motorernes slagvolumen, og derfor har de tyske konstruktører ikke været tilbageholdende med litereffekten, men også i motorsporten sættes der skarpe skel ved de forskellige slagvolumenklasser, og både i trial, moto-cross og landevejsløb finder vi 175 ccm klassen, til hvilken Maico Supersport er konstrueret. I virkeligheden er maskinen en Blizzard (250 ccm), blot har man udskiftet cylinder, stempel og krumtapaksel således, at motoren fik 61 mm boring, 59,5 mm slaglængde og et slagvolumen på 174 ccm. Med et nominelt kompressionsforhold på 8,9:1 bliver maksimaleffekten i

Stelkonstruktionen har man med held benyttet lige fra de første 200 ccm modeller, og foruden at være en vridningsstabil konstruktion har stellet vist sig at give eventuelle motorvibrationer et yderst gunstigt forløb.



al beskedenhed over 15 hk ved 6000 omdr/min, og det svarer til en litereffekt på over 86 hk, hvilket er rundt regnet det dobbelte af de almindelige bilmotorers gennemsnit, og så er der endda tale om en to-takter med et ganske normalt benzinforbrug.

Den anvendte cylinder er helt igennem af letmetal med hårdforkromet cylinderbane og meget store køleribber, og den passer til krumtaphuset på en sådan måde, at den uden videre kan skiftes med cylinderen til en 250 ccm model. Selvfølgelig må man også skifte krumtapaksel og stempel, men så har man også for en ekstrapris på under kr. 600,— en maskine, der kan køre i såvel 175 som 250 ccm klassen.

Det kraftige, helsvejsede rørstel er uændret i konstruktionen fra M 200 S og den senere Blizzard model, og det samme gælder baghjulets svinggaffel, medens forhjulets svinggaffel er af forholdsvis ny konstruktion — men hele stellet inclusive gafflerne er altså nøjagtig det samme, man finder på Blizzard modellen.

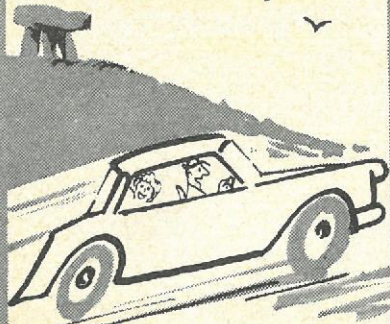
Krumtaphus og gearkasse er også nøjagtig det samme som på 250 ccm maskinen, og vi skal derfor kun ganske kort skitsere opbygningen. Det kombinerede krumtap- og gearkasseshus er meget solidt på grund af de mange indvendige forstærkninger, og det er iøvrigt på normal måde deleligt efter en lodret midtlinie. Krumtapakslen er en fryd for øjet, hvis man kan lide god mekanik, for såvel akseltappene som de to svinghjul er bearbejdet på en sådan måde, at man ved en overfladiske betragtning vil bedømme dette

maskinelement til at være en forkromet udstillingsgenstand. Plejlstangslejet er udformet som et rulleleje, og plejlstangsbøsningen er udskiftelig, men en eventuel reparation af plejlstangslejet klarer man bedst ved en ombytningskrumtap, der leveres for ca. kr. 125,—.

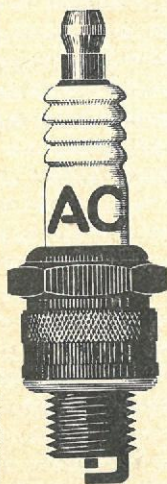
Maico var en af de første fabrikker, der gik ind for smøring af hovedlejerne ved hjælp af gearkassens oliebeholdning, og derfor er lejerne afdækket med store simmeringe ind mod krumtaphuset. I træksiden er krumtapakslen lejret i et kraftigt kugleleje og i dynamosiden i et rulleleje, der også er afdækket ud mod dynamoen ved hjælp af en mindre simmerring.

Cylinderen er monteret over fire stagbolte med gevind i begge ender — det ene gevind drejes ned i krumtaphuset, og det andet er beregnet til en skaftmøtrik, der spænder topstykket ned mod cylinderen.

Fra motoren overføres kraften til koblingen gennem en bøsningsskæde, og den forfærdelige mistanke dukker op, om vi nogensinde har givet den nærmere forklaring på forskellen mellem rulle- og bøsningsskæder — vi skynder os at indhente det forsømt. En rullekæde finder vi på Maico'en som på andre motorcykler mellem den udgående gearkasseaksel og baghjulet, og den består af ruller, der er nittet ind mellem sideledene, og nitterne danner en hængsling mellem de enkelte led, medens rullen ikke lader sig dreje nævneværdigt, om den overhovedet kan drejes. Betragter man kædehjulenes tænder, vil man se, at de er for-



Giv Deres trætte motor nyt liv med nye **AC** TÆNDRØR



- eneste med
Coralox
isolator.
Skift for
hver
15000 km
- og skift
til **AC-**
Tændrør

met på en ganske bestemt måde, hvilket også gælder tænderne i et almindeligt tandhjul. Kædehjulets tænder er formet på en sådan måde, at rullerne såvel under på- som afvikling ruller mod tænderne, og ved idealtilstanden finder der derfor ingen friktion sted. At denne idealtilstand næsten aldrig er til stede, er så en anden sag, for den rene rulning bestemmes af geometriske forhold, i hvilke afstanden mellem de enkelte ruller må være en nøje fastlagt størrelse, og da en kæde som bekendt strækker sig med tiden, kommer vi bort fra den helt korrekte geometri. Så længe man blot holder den foreskrevne kædespænding, afværger man også større slitage, men er kæden for slap, kan der ske skade under såvel på- som afvikling.

Da der ved de fleste forkæder ikke findes nogen justeringsmulighed, lægger man en drejelig bøsning udenpå hver rulle således, at friktionen mellem kæde og kædehjulets enkelte tænder forårsager en drejende bevægelse af bøsningen, og sliddet kommer til at ligge mellem rullen og dennes bøsning. Da der er et lille, oliefyldt spillerum mellem rullen og bøsningen, bliver kæden også passende elastisk, og kæden regulerer derfor sig selv på den måde, at såvel på- som afvikling foregår nogenlunde efter idealmønstret. Når man ikke benytter bøsning-kæde mellem gearkasse og baghjul, er det fordi bagkæden sjældent løber i oliebad, fordi man har indstillingsmulighed, og fordi en åben bagkæde med bøsninger ville blive nedbrudt meget hurtigt, når snavs og vand trænger ind mellem rullerne og bøsningerne.

Koblingen er en meget solid konstruktion med fem glatte plader og fire friktionsplader sammenspændt af 16 stk. centralt placerede tallerkenfjedre, der udløses gennem et udløserleje. Gearkassen er en ortodoks konstruktion med klokoblinger og de enkelte gear placeret efter den almindelige standard således, at første gear findes ved at træde pedalen ned, medens man skifter op til de tre øvrige gear ved at løfte pedalen eller at træde på hjælp pedalen, men jeg foretrækker nu den udformning, man har givet gearkassen på Taifun modellerne, hvor frigearet ligger helt i bunden, for så er man

aldrig i tvivl om, hvorvidt maskinen er i fri-gear eller ikke. En mekanisk aktiveret gear-indikator indbygget i lygten fortæller med tydelige tal, hvilket gear man har inde, men da der er korte skiftebevægelser, vil markeringen kunne blive noget upræcis, når kablet strækker sig.

Det elektriske udstyr omfattes af en spændingsreguleret svinghjuls-dynamo med indbygget afbryderkontakt, tændingsregulator og spole, medens akkumulatoren er indbygget mellem de to værktøjsrum. Karburatoren har selvstændig startkarburator i stedet for luftspjæld, og den er indkapslet bag et todelt skjold, der samles ved hjælp af tre bolte. Det er en af de såre praktiske »skrådysekarburatorer« fra Bing — men det skal vi vende tilbage til. Bagkæden er indkapslet i en lukket kædekasse, fuldnavsbremserne er udformet i letmetal, og dobbelt-sadlen er velformet.

Kørestillingen er udmærket, men styret er urimeligt bredt til en sportsbetonet maskine. Det er en kende uvant at se kilometertælleren stå på 9 km, når man starter på en prøvekørsel, men letmetalcylindren kræver kun en »mild« indkøring, og i løbet af

et par timer tør jeg dreje håndtaget i bund. Medens man skal være indehaver af den udvidede brødkuskeeksamen for at starte en Taifun, starter Super Sporten villigt, hvadenten den er kold, lunken eller varm. Gearskiftningen er for så vidt ganske normal, men når man nu benytter en dobbelt-pedal, kunne man jo godt udforme hjælpedalen på en sådan måde, at den lod sig benytte, uden at man øjeblikkelig skrabede lakken af værktøjskassen. På vor egen Taifun er hjælpedalen anbragt helt rigtigt, og jeg benytter den altid ved skiftning op gennem gearene, men her kunne jeg slet ikke finde ud af det, da jeg af hensyn til den helt nye maskine var bange for at beskadige lakken.

Under accelerationen drømmer man ikke et øjeblik om, at det kun er en 175 cm motor, man har med at gøre, for den virker som en meget vaks 250'er. De fire udvekslingsforhold er fint afstemt, og motoren spinder absolut vibrationsfrit, og kun når man klemmer knæene hårdt imod tanken, kan man mærke nogle lavfrekvente svingninger, men motoren må siges at være usædvanlig godt afbalanceret. Selvfølgelig ligger

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, to-takt, boring: 61 mm, slaglængde 59,5 mm, slagvolumen 174 ccm. Kompressionsforhold: 8,9:1, vedvarende motoreffekt: 15 hk ved 6000 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Bøsningsskæde 3 8"×3 8", 52 led. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Dobbelt pedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 23,2:1, 2. gear 13,4:1, 3. gear 9,4:1, 4. gear 7,03:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde 1/2"×5 16", 118 led. Dækstørrelse for: 3,00-18", bag: 3,25-18". Dæktryk (solo) for 20 p.s.i., bag 26 p.s.i.

Stelkonstruktion: Lukket, svejset rørstel. **Hjulophængning** forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Bagsæde: Dobbeltadel.

Benzintank rummer 16 liter, heraf 2,5 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, belægning 30 mm bred.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris, 6 v. Amperetimer på akkumulator: 6. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: 280—310. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Styrlås, speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Fri højde fra jorden: 130 mm. styrets bredde: 690 mm. Egenvægt: 123 kg.

Pris: Kr. 4400,— incl. omsætning.

Justeringsmål:

Tænding: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 3,2 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6—0,7 mm.

Karburator: Bing med startkarburator, dyse 120—130, strålerør 1703, spjæld 4, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 2. hak, tomgangsdyse 35, startdvse 70, tomgangsskruen åbnes 1 1/2 omdrejninger.

maskinen på vejen, som den skal, og den passer som hånd i handske til korrekt køre-teknik. Det er jo det fortrivlende ved at prøvekøre motorcykler, at er der ikke noget specielt at udsætte på maskinen, så er der i og for sig ikke meget at skrive om kø-regenskaberne. Affjedringen med to lange svinggaffler var som ventet perfekt, og dæmp-ningen i orden således, at man kunne køre fuldkommen uden hensyn til ujævnhederne i svingene — iøvrigt er den passende styre-følsom og naturligvis også retningsstabil.

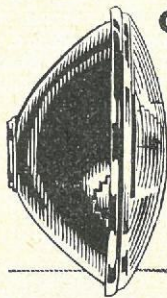
Bremserne er meget effektive, og for-hjulsbremsen er virksom ved et ganske lavt aktiveringstryk — en retardation på 5 meter/sekund² ved hjælp af een finger på bremse-grebet må vel siges at være pænt — 7,2 me-ter/sekund² noteredes med begge bremser i funktion og med fuld stabilitet på maski-nen.

Motoren er overordentlig smidig, hvilket man på forhånd ville have forsværget med den litereffekt. Man kan gå meningsløst langt ned i hastighed i det høje gear, uden at motoren rykker eller går ujævnt, men

skal man accelerere, bør man ikke skifte til topgear før 70 km/t, og selv ved jævnt træk kan motoren gå lidt hårdt, når man kommer ned på 60 km/t i fjerde gear. Iøvrigt hører man ved tomgang lidt stempelstøj, fordi letmetalcynderen villigt videregiver enhver lyd i motoren, men det er som sagt kun ved tomgang, og det er ganske uden be-tydning.

Midt i det hele døde motoren, og jeg slog hanen over på reserve. Så kom den hak-kende og stammende igang igen, inden far-ten var gået nævneværdigt af maskinen, men den var tydeligt nok ikke særlig velopløst, for hver gang jeg åbnede for gassen for at få den over godt 60 km/t, råbte den bare op i indsugningen, medens den tydeligt nok var ved at dø igen. Jeg stillede diagnosen til delvis kortslutning i tændrøret og fort-satte stille og roligt frem til Helsingø, hvor jeg på et værksted kunne tø fingrene lidt op og iøvrigt få en lille sludder med en gammel bekendt. Tændrøret så nydeligt ud, og da maskinen iøvrigt syntes at komme sig af sig selv, fortsatte jeg ned mod Gribskov,

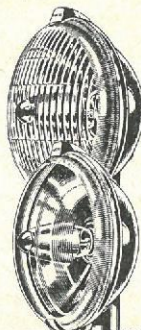
ASYMMETRISK LYS... OG DEN ANDEN MULIGHED



LUCAS asymmetriske lygteindsats giver en ny mulig-hed for i tide at fange trafikken i højre vejside uden at blænde på lige stræk. Pr. par kr. 66.-

LUCAS fjernprojektor kombineret med Deres nor-male forlygter kaster en endnu længere blændfri lyskegle frem i højre vejside. Uovertruffen for sik-ker natkørsel. Som ill. nederst th., stk. kr. 87.50

LUCAS tåge-kurvelygten øverst th. er ved korrekt indstilling altid blændfri og supplerer den asymme-triske indsats i højregående kurver kr. 87.50



LUCAS FJERNPROJEKTOR OG NORMALLYS

LUCAS ASYMMETRISKE LYS

**GÆLDER DET LYS
ER DET KLART...**

LUCAS

men så var den selvfølgelig tosset igen. Nok engang prøvede jeg tændrøret, men det fejlede ikke noget, og der kunne derfor kun være tale om dårlig tilførsel af benzin, sandsynligvis partiel forstoppelse af dysen, hvilket ikke virker overraskende på en ny maskine. Altså tog jeg dækslerne fra karburatoren og fandt en 11 mm nøgle frem til at skrue dyserne ud med, men nej hvor er tyskerne dog et praktisk folkefærd — de skråtstillede dyser skal hurtigt kunne udtages, uden at karburatoren på anden måde bliver demonteret, men om man kan få en nøgle på de dyser. Spjældstopperen er i vejen, og monteringsbøjlen samt luftfilteret er i vejen, og hvis man endelig kunne anbringe nøglen, lod den sig ikke dreje så meget som fem grader. Der er ganske vist en kærvi i bunden af dyseholderen, men da den medfølgende skruetrækker kun har en bredde på en trediedel af kærvens længde og iøvrigt var så spinkel, at den både kunne køre og sejle i kærven, opgav jeg eksperimentet, indtil jeg kunne låne en topnøgle — der må være grænser for, hvilke mekaniske forbrydelser man skal begå selv i Gribskov. Med topnøglen gik det som en leg, og fejlen var en lille væmmelig gul tråd, der var gået gennem dysen og spærrede den delvis. Må det anbefales, at der medgives en topnøgle af rørtypen, den koster kr. 1,50 og vil spare

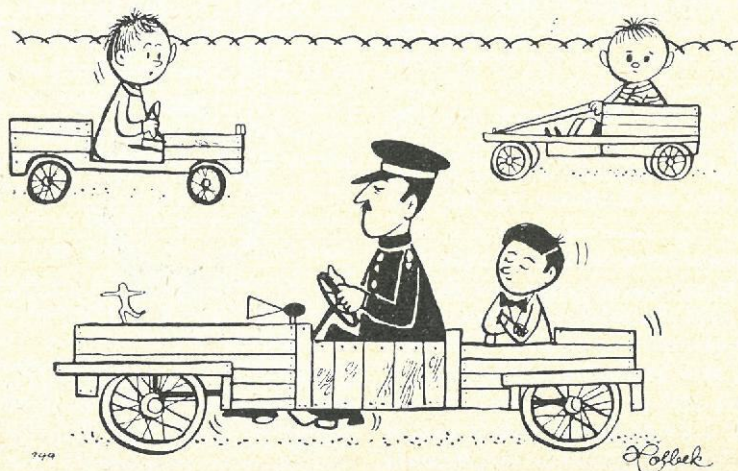
ACCELERATIONSEVNE

0 — 40 km/t	3,4 sek.
0 — 60 „	6,1 „
0 — 80 „	9,2 „
0 — 100 „	26,2 „

(De ovenstående resultater må tages med et vist forbehold da maskinen var helt ny — kan betragtes som minimumsværdier.)

ejeren for en masse besværligheder. Iøvrigt vil jeg advare motorcyklister, der kommer ud for lignende tilfælde: Holder motoren igen ved åbning af gashåndtaget, må man lukke så meget til, at man kan opnå en hastighedsforøgelse ved yderligere åbning af gashåndtaget. Køer man med for stor åbning af gashåndtaget, vil karbureringen blive for mager, og fortsætter man med dette, kan man brænde hul i stemplet.

Som det fremgår af accelerationstallene, er Super Sporten noget ud over det sædvanlige for sin klasse, og en tid på under 10 sekunder fra en stående start til 80 km/t er værd at notere. Tophastigheden noterede jeg til 116 km/t, men der er ikke tvivl om, at den kommer op på omkring de 120 km/t, når man lader den strække ud, men af hensyn til den friske motor ville jeg være på den sikre side, så jeg lukkede efter en kilometer for fuld gas.



DÆK OG FÆLGDIMENSIONER

Dynamisk radius — Rulningsdiameter — Overstørrelser

Nedenstående artikel bringes for så vidt på opfordring, idet en af vore læsere mangler tilstrækkelige oplysninger om dækkenes og fælgenes mål. Vi har andre små »opfordringsartikler« under arbejde — f. eks. om skruenøglernes mål, om korrekt polering af de forskellige lakker o. s. v. — og har De selv et specielt ønske, så lad os det blot vide, for her er det ikke mængden, der gør det, men blot at ønsket er af almindelig interesse.

Lige siden det første køretøj blev forsynet med gummihjul, er der inden for denne industri sket store fremskridt. De første motordrevne køretøjer var forsynet med massive gummiringe lagt uden på træfælge, der havde en diameter, som den pågældende karetmager nu syntes var passende; men da man først begyndte at interessere sig for luftfyldte gummiringe til køretøjerne, kom der lidt system i foretagendet.

Flere gummifabrikker begyndte at fremstille dæk og slanger i dimensioner til de fælge, som køretøjsfabrikanterne foreskrev; men da flere fabrikker havde deres egne ideer om fælgstørrelse og dimensioner, begyndte gummifabrikkerne at samarbejde og standardisere deres produktion for ikke at få et helt afsindigt antal forskellige dimensioner, og hele denne udvikling fortsætter stadig. Dels dukker der nye køretekniske problemer op, dels fremkommer der køretøjstyper, som ikke kan anvende dæk eller slanger af allerede kendte dimensioner — for eksempel scooterdæk, dæk for de nye småbiler, dæk for knallerter, for lastvogne o. s. v.

Undersøger man et køretøjs tekniske data og specifikationer, støder man også på dækstørrelse, fælg eller hjul, og ser man efter, står der nogle cifre og til tider også nogle bogstaver, men hvad disse tal og bogstaver henviser til, ved vist de færreste.

På figur 1 ses et snit af en fælg med et monteret dæk, og bogstaverne har følgende

Af ING. A. JAPP

betydning: A = udvendig dækdiameter, B = dækbredde. Såvel A som B er fastlagt og målt med dækket oppumpet i ubelastet stand, og det er de nominelle dækmål. Diametermålet D = fælgdiameteren er målt, hvor dækkets vulst ligger an mod fælgen, og det er også dækkets indvendige diameter. Vi har altså tre bogstaver, nemlig A, B og D, og ved hjælp af to af disse kan vi bestemme et dæks dimensioner. Der foreligger prin-

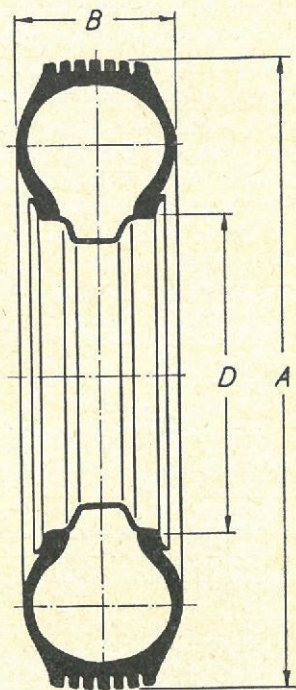


Fig. 1

Da dækbredden ligger meget tæt ved målet for afstanden mellem fælgen og slidbanen, kan man ved en skønsmæssig beregning af dækkets omkreds lægge to gange dækbredde til den indvendige diameter, når man skal finde dækkets udvendige diameter — $5.00 \cdot 16'' = 26''$ i anslået udvendig diameter.

ciplielt to muligheder, nemlig A-B og D-B, hvor A-B angiver udvendig dækdiameter og dækbredde, medens D-B angiver indvendig dækdiameter og dækbredde. Endelig skal dertil bemærkes, at målene kan opgives i enten engelske tommer eller i millimeter eller i kombination af begge disse måleenheder.

For at få en klar oversigt over såvel gamle som nye betegnelser for dækdimensioner kan man opstille følgende skema:

vet belastet, for eksempel monteret på en bil, og så længe hjulet er i ro, vil vi have en afstand X fra hjulmidte til vejbane, der er mindre end radius R for det ubelastede hjul. Forskellen mellem disse to radier er dækkets fjedringsevne, og jo større last desto større bliver f. Radien X kaldes den effektive eller den statiske radius og er altså kun afhængig af lufttrykket i dækket og af den på hjulet hvilende belastning. Den effektive radius b, som vi skal anvende ved

Gruppe	Anvendelse	Betydning		Eksempel
1 a.	almindelig anvendt international målangivelse	B dækbredde i tommer	D fælgdiameter i tommer	5.00-16 10,00-20 EHD 8-24 AS
1 b.	forældet, anvendes nu kun for dæk til landbrug ¹⁾	B dækbredde i mm	D. fælgdiameter i tommer	170-20 AW
2 a.	forældet, anvendes nu kun for dæk til industrikøretøjer ²⁾	A dækdiameter i tommer	× B dækbredde i tommer	21×4 (tidligere f. eks. også 32×6)
2 b.	forældet, anvendes nu kun for dæk til håndtrukne vogne ³⁾	A dækdiameter i mm	× B dækbredde i mm	400×100

¹⁾ max. hast. 20 km/t.

²⁾ max. hast. 25 km/t.

³⁾ max. hast. 8 km/t.

Af skemaet ser man, at de dækmål, man i dag hovedsagelig anvender indenfor motorcykler og biler, er gruppe 1 a, og får man så opgivet en dimension som 5,60-15, ja så ved man, at dækkets normale bredde er 5,60" svarende til 145 mm, og fælgdiameteren 15" svarende til 380,2 mm. Nu er det mange gange ikke disse to tal, man er interesseret i, men i dækkets udvendige diameter, såfremt man skal til at regne med hjulomdrejninger pr. gennemkørt distance, motorens omdrejningstal ved forskellige kørehastigheder, bestemmelse af gearbox for triptæller eller lignende, og den diameter, vi skal anvende, kan vi ikke umiddelbart aflæse eller måle. På figur 2 vises det samme dæk som vist i figur 1, men nu er det ble-

beregning af omdrejningstal, kaldes den dynamiske radius og bestemmes af ligningen

$$b = \frac{V}{2 \cdot \pi \cdot u}$$

hvor V = en kendt vejlængde i meter og u = antal hjulomdrejninger for den kørte vejlængde

Nu skal man imidlertid ikke selv gå ud og skubbe sit køretøj et vist antal meter og så med kridt afmærke den kørte distance, for den radius, man derved regner sig frem til, vil være meget nær ved den statiske. Den dynamiske radius er man som regel ikke i stand til selv at bestemme, idet den er afhængig af mange faktorer. Med tiltagende kørehastighed vokser centrifugalkraften på

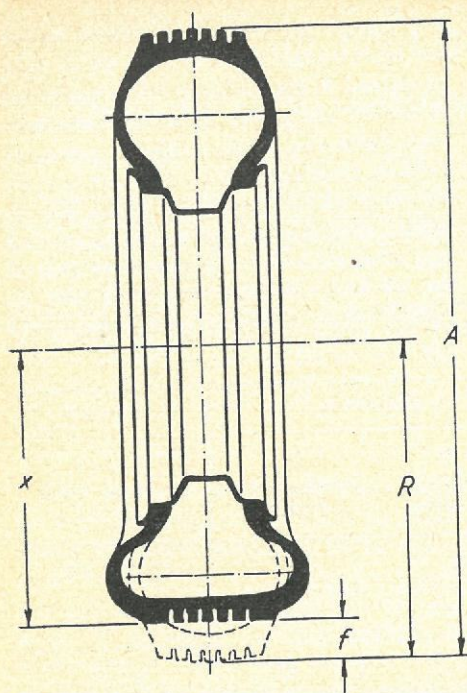


Fig. 2

Dækkets sammentrykning er her overdrevet af hensyn til tydeligheden.

hjulet, hvorved dækkets dynamiske radius b vil blive forøget, og b vil altså altid være større end X , og med stigende hastighed vil b nærme sig R . Nu kan man i mange dækkataloger få oplysning om den dynamiske radius, men man skal se efter i den tabel, der svarer til ens egne dæk, idet forskellige dækkfabrikater har lidt divergerende mål. For eksempel vil et 5,60-15 dæk af mærket »Avon« have en statisk radius på 307,3 mm, medens den dynamiske ikke er opgivet. Til gengæld er der angivet, at dækket løber 504 omdrejninger pr. kilometer. Ved et dæk af samme dimension, men af fabrikat »Continental« vil man få opgivet en statisk radius på 304 mm og en dynamisk radius på 309 mm, men er dækket et »Continental« med »M+S vinterprofil«, er den statiske radius nu 307 mm og den dynamiske 312 mm.

Som det fremgår af ovenstående, kan man ikke på grund af dækdimension alene bestemme den dynamiske radius, men man skal

også kende fabrikat og dækttype. Dertil kommer, at de nævnte tal kun gælder for nye dæk med fuldt mønster på slidbanen, men det kan man dog selv kompensere for ved omregning.

Kender man et dæks dynamiske radius, der for tyske dæks vedkommende som regel er opgivet ved en hastighed på 80 km/t, eller det antal omdrejninger, det skal foretage for at gennemkøre en kilometer, vil man kunne finde frem til motorens omdrejningstal ved forskellige hastigheder i de forskellige gear, og især for motorcyklernes vedkommende kan det være af betydning, dersom man ønsker at ændre på det totale gearingsforhold.

Har vi for eksempel en motorcykle med et totalt udvekslingsforhold mellem motor og baghjul i højeste gear på 6,05:1 og en dækstørrelse på 3,50-18, så kan vi finde motorens omdrejningstal ved forskellige hastigheder på følgende måde:

Dynamisk radius for et »Continental« dæk findes i kataloget til 303 mm, hvilket giver en hjulomkreds på

$$2 \times \pi \times r = 2 \times \pi \times 0,303 = 1,9 \text{ m}$$

og den formel, i hvilken vi skal indsætte de forskellige tal, kan udtrykkes således:

Motorens omdr/min =

$$\frac{\text{Hastighed km/t} \times \text{Udveksling} \times 100}{\text{dækomkreds} \times 6}$$

$$n = \frac{36 \times 6,05 \times 100}{1,9 \times 6} = 1910 \text{ omdr./min.}$$

ved en kørehastighed på 36 km/t.

Nu har vi set, hvorledes et dæks dimensioner er fastlagt, og vi vil nu se, hvordan det ligger med fælgene. Fælgene kan opdeles i to grupper, nemlig dybfælg og fladfælg. En dybfælg ses på figur 3 a, og den angives altid som $a \times D$ (målt i engelske tommer), medens en fladfælg — figur 3 b — angives som $a - D$ (eng. tommer). Dybfælg anvendes til knallerter, scootere

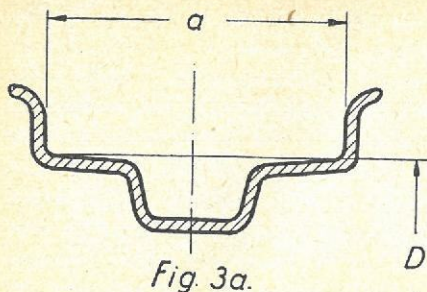


Fig. 3a.

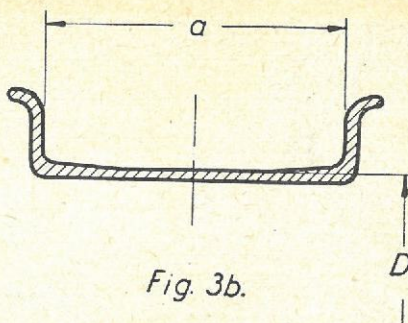


Fig. 3b.

Snit gennem de to fælgtyper. Dybfælgen, der ses til venstre, er konstrueret på denne måde, da man kan lægge dækkets kant ned i fordybningen i den ene side, medens den anden side monteres.

samt vare- og personbiler og mindre lastvogne, medens fladfølge anvendes til scootere med adskillelige fælg samt til lastbiler og busser. Endvidere anvendes såvel dybsom fladfølge til landbrugs- og industrikøretøjer i flæng. Foruden den tydelige forskel der fremgår af tegningerne, er der den principielle forskel, at dybfølge er en samlet enhed, hvorimod fladfølge som regel er adskillelige for lettere at kunne montere dækkene.

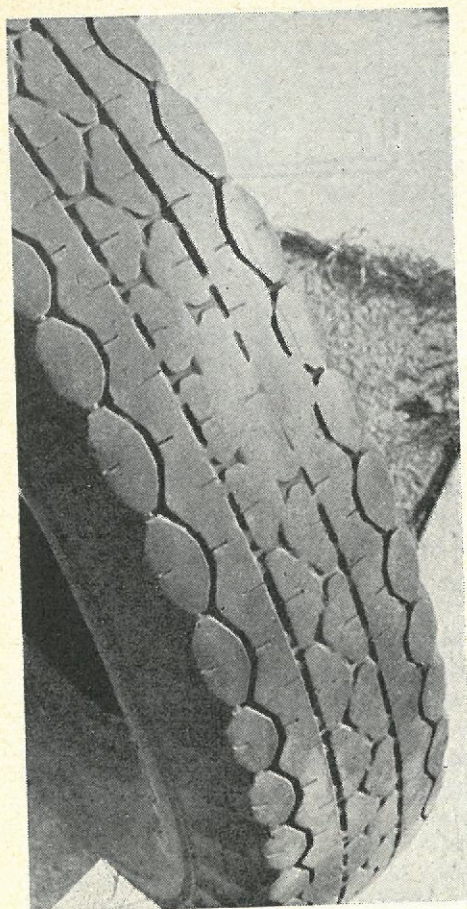
Da en fælg er bestemt af bredde og diameter for dækkets anlægsflader, så ser man, at et 15" dæk skal monteres på en 15" fælg, men hvordan er det så med bredden. Vi får jævnligt stukket spørgsmålet ud, om det og det køretøj kan monteres med overstørrelse dæk, og hvilket dæk man i så fald skal anvende. Foruden at besvare dette spørgsmål vil vi gerne fraråde folk at eksperimentere med slige ændringer, for såvel konstruktøren som dækleverandøren har gennem beregninger og eksperimenter samt forsøgskørsler fundet frem til de dimensioner, som er mest hensigtsmæssige. Er

der imidlertid læsere, der absolut vil eksperimentere, så værsgod — her er opskriften.

Ser vi på en af de mest populære biler, så er den monteret med 5,60-15 dæk på en 47×15 fælg. Slår vi nu op i vor »Continental« tabel, så ser vi, at et dæk 5,90-15 kan monteres på samme fælg, ligesom »Continental« vinterdæk M×S af størrelserne 5,60-15 og 5,90-15 naturligvis også kan monteres på denne fælg. Af disse typer må 5,90-15 betegnes som en overstørrelse, og hvad får man så ud af et overstørrelse dæk? Sammenligning mellem dækstørrelserne kan bedst ses ved opstilling i et skema, og hastighedsforøgelsen, det er som bekendt den, de fleste er ude efter, er udtrykt dels i procent og dels ved 60 og 100 km/t.

Den største hastighedsforøgelse man kan opnå med de angivne dæk på denne fælg er altså 3,5 procent, og når man nu på fabrikkerne har fundet frem til de rigtige dæk og dimensioner, så bør de ikke ændres. Men som sagt, ønsker man at køre med overstørrelse dæk, så må man have en tilsvarende

Dæk dimension	dyn. radius	procentvis forøgelse af dyn. rad.	Hastighedsforøgelse	
			fra 60 km/t	fra 100 km/t
5,60-15	309		til	til
5,90-15	317	1,94	61,16	101,94
5,60-15 M×S	312	0,97	60,58	100,97
5,90-15 M×S	320	3,55	62,13	103,55



I reglen ofrer man ikke sine fælg stor opmærksomhed, og på landevejen vil man ofte kunne konstatere at foran kørende vogne har stærkt eksede hjul. Hvis man under en parkering kører hårdt op i en kantsten, er dette tilstrækkeligt til at slå fælgen skævt således, at hjulet ekser under rotationen. Man behøver imidlertid ikke ydre påvirkninger af denne art for at få eksede hjul, da pladehjulene med tiden kan slå sig. Resultatet af eksede hjul ses på ovenstående fotografi, der tydeligt viser partiel nedslidning af slidbanen, der næsten er slidt helt bort på et areal så stort som en håndflade. Sådanne nedslidninger findes flere steder på dækket omend ikke i lige udpræget grad, og normalt vil man stille diagnosen til løse eller på anden måde defekte hjuløjer, der kan give samme resultat. Det bliver naturligvis umuligt at holde et hjul med så uensartet slid i balance rent bortset fra, at det er både ubehageligt og hørligt, når man kører på sådanne „sekskantede“ dæk.

fælg samt — og det er meget vigtigt — sørge for, at fælgens bolthuller samt opbygning svarer ganske til den oprindelige fælg og, hvis det er en bil, at sporvidden stadig

er den samme således, at leje- og akselbelastningen ikke ændres.

Fra et »Avon« katalog har vi fundet nogle sammenhængende tal for fælgnr. og dækstørrelse — det drejer sig om normale dæk (altså ikke super-ballondæk, vinterdæk el. lign.), og vi har fremstillet et lille skema. Der er kun medtaget to dækstørrelser, nemlig 13" og 15" for at give et lille fingerpeg om, hvilke muligheder der kan være for montering af overstørrelse dæk.

Fælg	Dæk
3½J × 13	5,20-13
4J × 13	5,20-13 5,60-13 5,90-13
4½J × 13	5,90-13 6,40-13 6,70-13 6,50/6,70-13
4J × 15	5,00/5,25/5,60-15 5,90-15
4½J × 15	5,90-15 6,00-15 6,40-15 6,50/6,70-15
5K × 15	6,00-15 6,40-15 6,50/6,70-15 7,10-15
5½K × 15	7,10-15

Til slut skal lige nævnes, at de fleste dæk til almindelige biler normalt ikke må udsættes for hastigheder over 150 km/t. Har man et køretøj, der kan gå hurtigere, må man anskaffe specialdæk for sportsvogne for eksempel »Continental« »Rekord« serie, der kan tåle hastigheder fra 150—175 km/t, eller »Super Record« serien, der tåler hastigheder på mere end 175 km/t.

★

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til

„Teknisk Brevkasse“ besvares

KUN,

når der medsendes svarporto.

De bedes venligst hjælpe mig med følgende: Min Triumph Tiger 110, 1954 (eller 55), motornr. 54620, er monteret med en Amal Monobloc karburator nr. 389-6, instruktionsbogen foreskriver 289 til 54 og 376 til 55, hvilken type er den rigtige?

Dernæst er der dynamoen. Når det stærke lys er tændt, medens motoren går på normale omdrejninger, viser amperemeteret en svag afladning, cirka 1 streg, slår jeg nu lyset over på parkering, bliver viseren stående, slukkes lyset helt, går viseren på nul selv ved halvt afladet batteri, stadigvæk ved normal kørehastighed.

Kan man rense glasuldslydpotter og støbejernscylinder i kaustiksoda uden fare?

P. F., Hørsholm.

Karburatoren 389-6 er rigtig nok til Deres Tiger 110, og har denne karburatortype været monteret, fra maskinen var ny, er det en 55 model. Type 289 til 1954 er ikke en Monobloc.

Det er indlysende, at der er fejl på enten dynamoen eller relæet, hvilket De afgør på følgende måde: Et voltmeter indskydes mellem relærammen (den kontakterne sidder på) og stel. Et stykke papir sættes mellem tilbagestrømsrelæets kontaktpunkter (ved den højre spole, når relæet holdes således, at spolerne vender ind mod brystet), og motoren køres op på ca. 1000 omdr./min. Den normale aflæsning skal ligge mellem 7,8 og 8,2 volt, men er aflæsningen 7,5 volt eller derunder ned til ca. 3,0 volt, er det spæn-

dingsregulatoren, det er galt med — sikkert kun forbrændte kontaktflader. Ligger aflæsningen omkring 3,0 volt, er det dynamoen — kommutator eller kul. Ligger aflæsningen endnu længere nede, er det ankeret. Kaustiksoda er udmærket til jern og stål, men vi har ingen erfaring for glasuld — prøv at lægge en tot i opløsningen og se, hvad der sker.

★

Jeg har en Norton Dominator 7, som har følgende skavank: Når jeg kører med almindelige omdr. på motoren, er den venstre cylinder ikke rigtig med. Udblæsningen lyder nærmest som en en-cyl. motorecykel, faktisk som om den kun får tænding hver anden gang, medens den højre, som arbejder korrekt, flyder jævnt og rent. Når man kører den hårdt ud i gearene, kommer den venstre lidt bedre med, men dog ikke helt godt.

Ventilerne er lige slebet, stillet 0,002"—0,005", nye ringe, nye kul i magneten samt ny slæbering; platinerne er også i orden, stillet ca. 0.016".

Nu var det, jeg gerne ville høre Deres mening. Jeg har mistanke til magneten, evt. for svag gnist, eller måske tændingstidspunktet. De to cylindre får fuldkommen ens blanding.

H. S., Frederikssund.

De skal først og fremmest stille kontaktabet ned til de korrekte 0,012", da fejlen

kan ligge her. Desuden skal ventilerne stilles på den måde, at højre cylinders indsugningsventil stilles, når venstre cylinders indsugningsventil står helt åben — på den måde rammer man præcist bagsiden af knasten — og samme fremgangsmåde ved de øvrige ventiler. Dernæst må De undersøge, om tændingstidspunktet er ens for de to cylindre, da fejl på afbryderknasten ikke er ualmindelig. Skulle fejlen mod forventning ikke findes gennem det ovenstående, må der lidt mere udførlig forklaring til, da vi ikke rigtig kan få overensstemmelse mellem forbedringen ved hård acceleration og dårlig tænding ved moderate hastigheder — for der er vel ikke en vittig sjæl, der har sat en karotte i det venstre udbløsningsrør?

★

Jeg har en ekstra 12 v akkumulator til min Morris Minor, og jeg har tænkt mig til vinter at sætte den i vognen parallelt med den anden for at få en hurtigere start i de kolde morgener. Dog er jeg noget betænkelig, da jeg jo nødig skulle gå hen og øde-

lægge noget i vognen. Er der fare for, at dynamo, relæ eller den anden akkumulator kan tage skade? Den ekstra akkumulator giver jeg af og til en opladning, da jeg råder over et svagstrømsanlæg. Alle cellerne har en spænding på 2,0 v, og vægtfylden svinger mellem 1210 og 1230. J.R., Herlev.

Der er ikke spor i vejen for, at De kan montere de to akkumulatører parallelt, og det vil ikke have nogen indflydelse på dynamo eller relæ. Hvis begge akkumulatører ved et uheld skulle blive tappet, vil det imidlertid tage dobbelt så lang tid at lade dem op igen. Der skulle iøvrigt ikke være nogen særlig grund til at montere to akkumulatører til almindelig kørsel, da der normalt ikke er startvanskeligheder med en Morris Minor, selv om det fryser 20°.

★

Førnylig købte jeg en AJS Twin, og der er nogle spørgsmål, jeg kunne tænke mig at få klaret, da jeg ikke kan få den til at gå ordentligt i tomgang.

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.

Den karburator, der sidder på, har numrene 76 AG/IAN, boring 1", dyse 180, spjæld 6/4, nål i 2. hak fra oven og svømmerhus 64/192 og IAU, M. Intet luftfilter. Hvis jeg skal have en ny karburator, kan man så få en SU karburator til den?

Hvor meget ventilsplillerum skal der være på den?

Tændingen står så den tænder lige i top på lav tænding, kan det være rigtigt, eller skal den stå med en vis fortænding i stedet?

B.M., Slagelse.

Karburatoren og dennes data er for så vidt i orden, blot skal nålen stå i tredje hak fra oven, og svømmerhuset hedder 64/192 B type IAU, og det skal hælde 7° i forhold til blandekammeret.

Der er sikkert ikke grund til at købe ny karburator, blot må De sikre Dem, at svømmerhuset er rigtigt, og nålen må anbringes korrekt. Fejl på tomgangen ligger ofte i forkert elektrodeafstand, uensartet tænding på de to cylindre på grund af fejl i fordeler eller knastring samt forstoppelse i karburatoren. En rensning af dyse og svømmerhus er ikke en karburatorrensning, da samtlige kanaler i blandekammeret må blæses igennem med trykluft. Maksimal fortænding er 3/8" for top.

★

Jeg ejer en Triumph 5 T, 1954, der har gået ca. 70.000 km. Den har i den sidste tid voldt mig en hel del hovedbrud, men det er en længere udredning, som jeg beder Dem ikke tage mig ilde op. Den går 8-takt på venstre cylinder, men kun ved belastning og kun når motoren kommer over ca. 3500—4000 omdr., og det holder sig så hele omdrejningsintervallet ud. Det kan f.eks. indtræde, når jeg kører 70—80 km ud ad lige vej og så møder en bakke, ligesom fænomenet optræder ved hård acceleration, men her er det ligesom det fortager sig, når motoren er ved at »løbe« ud.

Jeg har foretaget mig flg. med cyklen: Hele topstykket istandsat med nye ventiler, styr, fjedre og så selvfølgelig sæder fræset og i denne forbindelse indmaden i karbu-



fås nu i Danmark!

Beskytter to- og firetakt motorer effektivt mod TØRFRIKTION
TÆRING
KOKSAFLEJRING
MANGELFULD TOPSMØRING
og fordobler 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

Vi uddeler ros og ris

»Sandheden om de nye biler«. Sådan står der på forside-plakaten på den nye danske udgivelse, »Bil-Revyen 1959«. Sandheden bag slogan'et er den kendte motorjournalist, redaktør Hans Eric Boesgaards prøvekursler med et bredt udsnit af de mest populære sports- og familie-biler på det danske marked. Alle modeller behandles indgående og sagligt, og omtalerne afsluttes med ros og ris samt fyldige tekniske oplysninger.

Andre bidragydere er erfarne motorjournalister som civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen og redaktør Mogens H. Damkier, og endvidere behandler »Bil-Revyen« i skemamæssig form motor-porten i ind- og udland, vejbygning og motorbeskatningsforhold — og der er en række nyttige lexikalske fortegnelser for bilentusiaster og motorkørende i det hele taget.

De meget smukke farveplancher og ca. 200 bil-fotografier, der ledsager teksten, gør »Bil-Revyen 1959« til en øjenlyst, og man glæder og undrer sig over, at denne elegante publikation kun koster kr. 8.75. Skynd Dem. »Bil-Revyen 1959« er lige ved at være udsolgt hos bog- og bladhandlere.

rator udskiftet og nye pakninger ved manifolden. Samtidig så jeg til stemplerne, men de havde det meget fint, dog skiftede jeg ringene, men det hele til ingen nytte, for den elendige kværn var stadig utilpas. Så siger man til sig selv, hvorfor f..... begyndte du ikke på det elektriske, så havde du da sparet alle de penge, men ak, det er efter min mening heller ikke der. Jeg begyndte med tændingskontakten, og der — hvilket held — var rotoren, der styrer tændingen, defekt, men det var bare ikke det, så lante jeg nyt batteri, kondensator og tændspole, men selvfølgelig uden resultat. Så tog jeg fordeleren af, men der var der ingen rotter, og ved isætningen drejede jeg akslen 180°, stadigvæk den samme skavank, og det skulle vel betyde, at der ikke er noget i vejen med tændingssystemet.

Nu mener jeg, at det må være knastakserne, der ikke er intakte, men der er muligvis en mulighed, jeg har overset, og derfor henvender jeg mig til Dem i håb om

lidt bistand, da det vil være for dyrt for mig at gå til mekaniker.

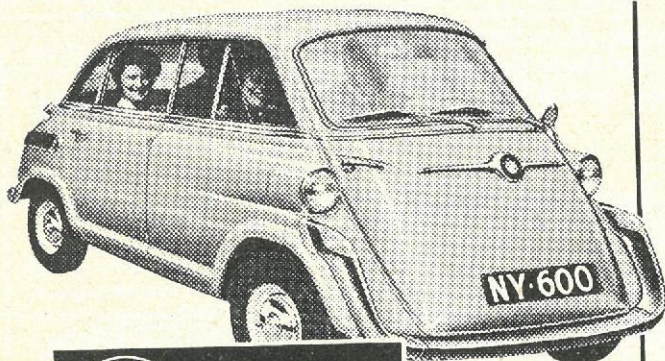
J.-E. M. J., Odense.

Deres fremstilling er udførlig og udmærket, men vi vil ikke blankt acceptere, at tændingsanlægget er i orden, for vi tror nemlig, at fejlen ligger i strømfordelerdækslet — en usynlig revne eller den mindste defekt kan volde endeløse vanskeligheder. Hvis et lånt dæksel ikke giver bedre resultat, må De lade kamvinklerne udmåle på et Lucas specialværksted, for vi nærer ikke tillid til, at fejlen kan ligge andre steder end i det egentlige tændingsanlæg.

(J.-E. M. J. har senere skrevet, at vor teori var rigtig — det var strømfordelerdækslet.)

★

Jeg skal herved tillade mig at stille et spørgsmål vedrørende min Folkevogn, årgang 1955. Spørgsmålet er, om det er almin-



600

viser det sig med noget nær en fuldbøds sportsvogns køreegenskaber. Udseendet? Enten vor mening fremtidsbilens. Der er rigelig plads til 4 voksne og sæderne er "modelleret", så man sidder godt fast i dem — selv under (Berlingske Aftenavis).

Topfart: 100 km/t — fuld synkronisering af alle 4 gear — 22 km/l ved 60 km/t iflg. S. M. J.s prøveeksportsrapport.

Send kuponen ind og få de fuldstændige prøveeksportsrapporter.
DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S, GLOSTRUP

Skandinavisk Motor Journal
skrev om

BMW 600:

— et skoleeksempel
på god
automobilteknik!

— simpelthen et fornemt
ingeniørarbejde og et
stykke dejlig mekanik!

**KUPON til
DOMI A/S — GLOSTRUP**

Navn

Stilling

Adresse



— der er
DOMI-forhandlere
overalt



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 længere!

Import: Vilh. Nellesmann A/S
København — Randers

deligt for Folkevogne, at andet gear giver et smæk fra sig, idet det bliver rykket ind, de øvrige gear er fuldstændig lydløse. Det skal bemærkes, at det er mest udpræget, når vognen er kold, når den er helt varmet op, høres der næsten ingenting. Det er ingen skrattende lyd, den børster ikke tænder, og der føles heller ingen modstand imod skiftebevægelsen, men det giver altså det omtalte smeld, uanset hvilken hastighed der bliver skiftet til andet gear ved. Det er forøvrigt det samme, selv om jeg benytter dobbelt udkobling.

Jeg har ikke haft vognen fra ny og ved derfor ikke, om det har været sådan altid.

Måske De også vil oplyse mig om, hvorvidt man skifter til tyndere olie på gearkassen om vinteren, det har jeg hørt, man skal, men instruktionsbogen siger nej.

B.S., Roskilde.

Det lille smeld De omtaler ved skiftning fra første til andet gear ved kold vogn, er ikke noget særtilfælde ved Folkevognen, det sker nemlig ved alle vogne, der ikke har syncromesh mellem første og andet gear. Medens vognen endnu er kold, er gearkasse-olien for stiv og bremses derfor for meget, og man skal derfor foretage gearskiftningen anderledes, end man plejer. I reglen kan man klare sagen ved blot at skifte betydelig hurtigere uden ophold i frigear, men der kan dog være tilfælde, hvor dette ikke engang hjælper. Folkevognsfabrikken anbefaler at benytte SAE 90 om sommeren og SAE 80 om vinteren til gearkassen, og De vil sikkert opnå en betydelig forbedring ved at skifte til den tyndere SAE 80 olie, men husk at det ikke må være hypoid olie til Folkevognen.

★

Jeg har i et blad læst, at man kan få ventilvippearme til VW, der giver højere løftning af ventilerne, kan man købe dem her i landet og da hvor?

Hvor hurtigt skal en slibesten på 3 cm diameter løbe for at kunne slibe i letmetal? Jeg har adgang til at bruge en, der løber

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. **78,—**

Prima gummi **106,50**

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

Imprægn. gabar-
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 lodestof. **98,—**

Styrthjelme

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

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøt

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24

NOra 25 36

12.500 omdr/min, men metallet sætter sig i stenen. Hvis en sådan sten er en dårlig løsning til slibning og polering, hvad skal man da bruge?

E.S., Auning.

Slibesten kan man anvende i nødstilfælde, eller hvor det kun drejer sig om at fjerne små ujævnheder, men det bedste er en kuglefil eller fræser, og den kan klare opgaven indenfor de 12.500 omdr/min.

Med fræsere kan man ikke foretage nogen jævn højglanspolering, da man kun kan fjerne de værste ujævnheder således, at overfladen bliver nogenlunde plan, og derefter må man polere med polerlærred, som for eksempel sættes i en opslidset aksel. Det er denne sidste operation, der tager tid, og der slår de 12.500 omdr/min næppe til, da vi normalt regner med 20.000 omdr. til dette arbejde. Vippearbejde med udveksling påvirker knastaksel, stødstænger o. s. v. for hårdt.



Der er nogle bilspørgsmål, jeg ikke selv kan klare, og jeg henvender mig derfor til Teknisk Brevkasse i håb om, at De kan hjælpe mig.

1) Jeg kører med vacuummeter på min vogn (Standard 8, model 1954), og det går også fint. Det er tilsluttet indsugningsmanifolden på det sted, hvor der normalt sidder et »afløbsrør«. Spørgsmålet er, kan jeg lade denne tilslutning sidde, uden at der sker nogen skade. Der må vel være en mening med dette »afløb«, og nu er det altså væk.

Da jeg skulle montere vacuummeteret, ledte jeg efter det overløbsrør, der findes på »de fleste moderne karburatorers blandedkammer«, men et sådant findes ikke på min vogns karburator (Solex 26ZIC/3, d. v. s. engelsk Solex med startventil), og jeg mente, at ovennævnte »afløbsrør« erstatter dette overløbsrør, men er det rigtigt?

2) I SMJ nr. 10 oktober 1957 omtales på side 615 og fremefter momentnøglen, og der nævnes en pris på ca. 57 kr. Nu vil jeg gerne selv eje en momentnøgle, da den, som der står, kan bruges til mange andre ting end

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE
ved Kildegårdsplads

topstykker, men jeg har spurgt forgæves på nøgler til den omtalte pris. Alle, jeg har fået forevist, har kostet over 100 kr., og det synes jeg ikke, at jeg vil ofre. Kan De oplyse mig om, hvor den afbildede nøgle kan fås, da det vel er den, der koster de ca. 57 kr.

3) De to første spørgsmål er jeg interesseret i at få klaret, det tredje er ren og skær nysgerrighed eller interesse, om De vil.

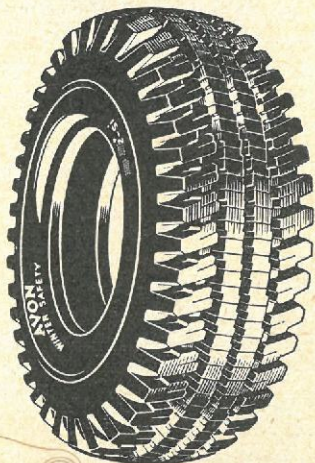
Jeg mener, at der engang i SMJ har stået en bemærkning om, at et almindeligt vacuummeter ikke kan bruges til en 2-taktsmotor. Er det fordi undertrykket er større end de ca. 30", som disse kan registrere? Og vil man i det hele taget have den samme fornøjelse af et vacuummeter i en to-takter som i en fire-takter?

E. D.-N., Virum.

Afløbet eller overløbsrøret — betegnelsen kan være et fortolkningsspørgsmål — har den ganske bestemte funktion at lede overskydende benzin væk fra karburatorens blandekammer. I det øjeblik, man stopper motoren, vil varmen trænge op i svømmerhuset, benzinen vil udvide sig, og benzin vil trænge gennem dyse-systemet ind i blandekammeret. Det er dette, der kan forårsage startvanskeligheder ved visse karburatortyper, fordi den varme motor simpelt hen kvæles i benzin i startøjeblikket. Midlet mod dette er som bekendt at træde speederen helt i bund således, at man får et nødvendigt lufttilskud. Denne mangel forsøger man at afhjælpe ved afløbsrøret (iøvrigt ikke altid med held), og det er altså rørets funktion. Alene af den grund kan det naturligvis være uheldigt at montere et permanent vacuummeter til overløbsrøret, men det er tillige uheldigt af en anden grund. Karburatorens dysestørrelser m.m. er afstemt med det lille overløbsrør som en konstant faktor, idet der under motorens gang vil blive suget luft ind gennem røret, og i det øjeblik man monterer et vacuummeter, lukker man for dette lille lufttilskud, og følgerig får man lidt for fed blanding. Man kan derimod uden skade benytte overløbsrøret som tilslutning for et værksted-vacuum-

AVON

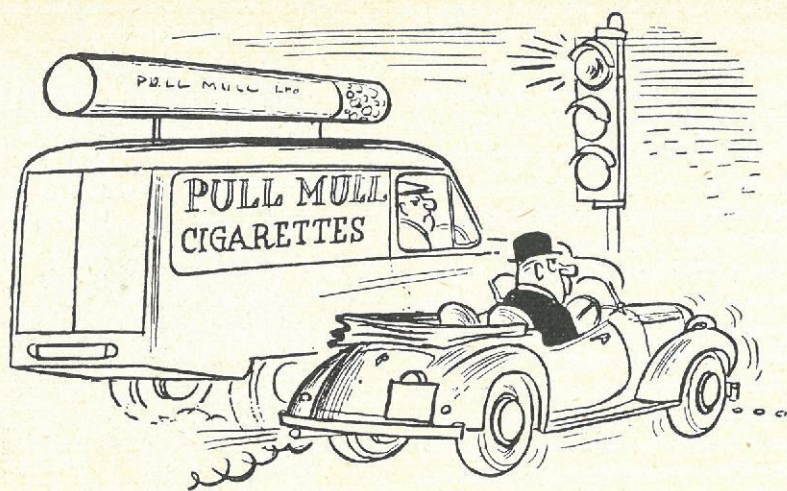
SIKKERHED FREM FOR ALT



MONTER DE SIKRE OG EFFEKTIVE
AVON-VINTERDÆK NU

AVON

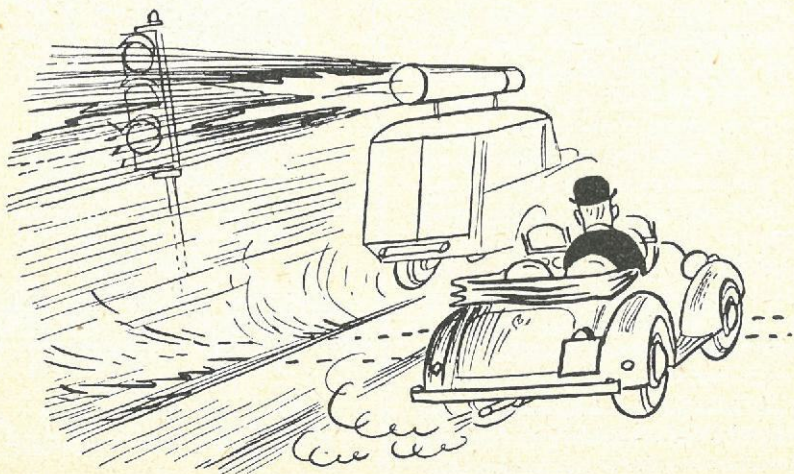
Det førende Dæk



meter, når dette skal benyttes til fejlfinding, justering m. m. Hvis man samtidig monterer et gasanalyseapparat, vil man se, at i det øjeblik vacuummeteret fjernes, vil blandingen blive lidt mere mager, fordi karburatoren nu får sit normale lufttilskud gennem overløbsrøret. Det vil altså være bedre at montere vacuummeteret til en ny stuts, der anbringes i indsugningsmanifolden så tæt mod gasspjældet som muligt.

Den viste momentnøgle leveres af fa. V. Löwener, og prisen var på daverende tidspunkt kr. 57,— for selve nøglen. De må

imidlertid erindre, at De ikke har nogen fornøjelse af en momentnøgle, med mindre De har et sæt topnøgler. Med hensyn til det tredje spørgsmål er sagen den, at en totaktmotor ikke kan præstere det nødvendige vacuum til et vacuummeter. Af samme grund kan man ikke uden videre montere en vacuumbremseforstærker til en totaktvogn. Nogen større fornøjelse af et vacuummeter vil man heller ikke have i en totakter, da eventuelle kulaflejringer vil gøre det umuligt at stille en bestemt diagnose ud fra vacuummeterets visning.



Når man betragter dette billede og de to billeder på modstående side, vil man forstå, at udvælgelsen af trial mestre ikke er helt tilfældig — der er virkelig stil over kørslen. Her er det danmarksmesteren i Senior Letvægt, Søren Dons på Husqvarna, der forcere terrænet i sikker stil.



DANMARKSMESTERSKABET I TRIAL

Efter mesterlig kørsel må man undre sig over, at vore kørere ikke oftere deltager i internationale konkurrencer

Den fjerde og sidste afdeling af danmarksmesterskabet i trial blev kørt søndag den 23. november ved Birket på Nordlolland, men allerede efter tredje afdeling havde Mogens Rasmussen og Søren Dons sikret sig points nok til at vinde mesterskabet i henholdsvis Senior Solo og Senior Letvægt.

Etaperne var ingenlunde lette, og en enkelt måtte kortes af, da den tilsyneladende var bundløs, medens en anden etape var ret indviklet for de første kørere, hvorimod det senere gik bedre, da ruten var tydeligt optegnet af de tidligere startendes spor. Danmarksmesteren måtte se sig slået af både Ejvind Hansen og Palle Høst Andersen, medens Søren Dons vandt sin klasse. Preben Andersen fra Kolding stillede med en 250 ccm Adler i Senior Solo, da der ikke var tilstrækkeligt med deltagere til en 250 ccm klasse, men Preben Andersen klarede en hæderfuld femteplads i selskab med de store

maskiner og kun 50 points under Mogens Rasmussen.

På fjerde etape var situationen en overgang lidt forvirrende, da et flyttelæs på en 3,5 tons vogn forsøgte at forcere mosestrækningen — sandsynligvis som eneste udvej for at foretage den nødvendige flytning. Selvfølgelig kørte den fast, og det samme gjorde en af Falcks vogne, der skulle slæbe den løs, og begge vogne måtte fjernes med håndkraft af kørere og tilskuere. Denne vittighed forsinkede løbet en time, men alle mand nåede dog at komme igennem, og mesteren i Senior Sidevogn blev kåret. Det blev Willy Baasch, der placerede sig som nummer to i den sidste afdeling.

Resultaterne blev iøvrigt:

Senior Solo: 1. Ejv. Hansen, Matchless, 365 points, 2. Palle Høst Andersen, BSA, 335 p., 3. Mogens Rasmussen, Matchless, 330 p., 4. Th. Øbro, BSA, 285 p., 5. Preben An-



Sjællandsmesteren Arne Nielsen — elegant kørsel giver den mindste tid.

dersen, Adler, 280 p., 6. Arne Nielsen, BSA, 280 p. Danmarks-mester: Mogens Rasmussen.

Senior Letvægt: 1. Søren Dons, Husqvarna, 375 p., 2. Torben Dahl, Husqvarna, 355 p., 3. Knud Johannesen, Maico, 330 p., 4. Poul Anker Johansen, DKW, 315 p., 5. Erl. Sjøholm, Zündapp, 315 p. Danmarks-mester: Søren Dons.

Senior Sidevogn: 1. E. Petersen—Jørgen Jensen, BSA, 375 p., 2. Willy Baasch—Egon Jacobsen, Triumph, 335 p., 3. Per og Ib Tipsmark, Norton, 275 p., 4. John Havnho—Kjeld Kjøge, Ariel, 265 p. Danmarks-mester: Willy Baasch.

Junior B indtil 250 ccm: 1. James Kjær, Husqvarna, 365 p., 2. Erik Jensen, James, 350 p., 3. Bendt Gade, James, 340 p.

Junior Sidevogn: 1. Holger Thy—Evan N. Andersen, BMW, 375 p., 2. George Hansen—Poul Jaltelin, Ariel, 365 p., 3. Jørn P. Mortensen—Henning Hansen, Norton, 355 p.

Junior B indtil 750 ccm: 1. Vagn Jacobsen, Matchless, 390 p., 2. Kalle Sørensen, AJS, 325 p., 3. Kurt Sommer, AJS, 265 p.

Junior A Letvægt: 1. Vilh. Johansen, DKW, 390 p., 2. Mogens Nielsen, BSA, 370 p., 3. Kjeld Stolberg, Zündapp, 260 p.

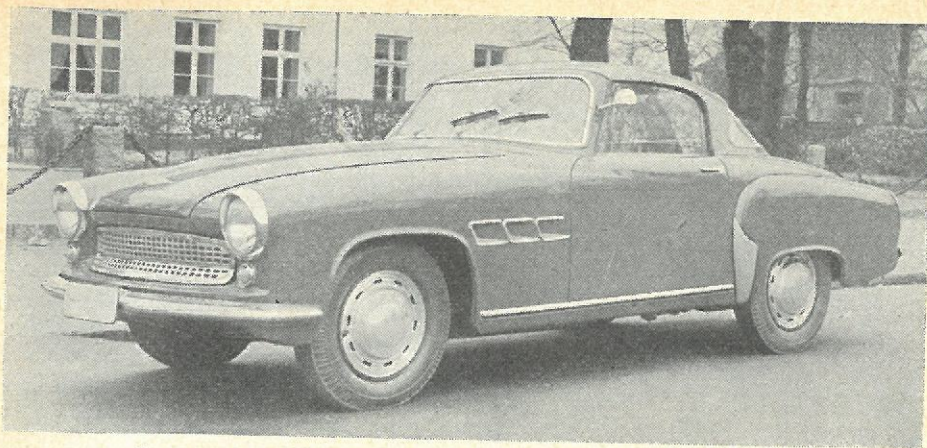
Når man betragter de danske trial-køreres stil, må man undre sig over, at disse ryttere ikke gør sig bedre gældende i moto-cross sporten, der er så nær beslægtet med den danske form for trial, og noget kunne tyde på, at det er rytternes udholdenhed og fysiske kondition, der er noget i vejen med.

På den anden side må man også undre sig over, at der er så stor modvilje mod den engelske form for trial — det såkaldte stil-trial — der skulle ligge godt for de bedste rytteres stemme. Stiltrial har langt mere med virkeligheden at gøre end det danske trial, og så har den engelske trialform publikums-tække, medens det er både trivielt og ked-sommeligt at overvære et dansk trial.

Det forekommer os at være på tide, at så-vel kørerne som de arrangerende klubber undersøger de muligheder, som ligger i at gå over til stiltrial — også med international deltagelse for øje. De bedste af vore trial-kørere vil let kunne indstille sig på den mere klassiske form for trial, medens denne disciplin vil virke opdragende på unge ryttere, der vil kunne lære en mængde i korrekt køreteknik, medens de ofte viger tilbage for det almindelige trial, der unægtelig også er en temmelig brutal sport.



Og her har vi danmarks-mesteren i Senior Solo, Mogens Rasmussen på Matchless — parat til at slippe hestekræfterne løs efter et hurtigt, sikkert overblik.



Der er smukke linier i den nye Wartburg Sport — endnu er den et ubeskrevet blad.

NYE WARTBURG MODELLER TIL LANDET

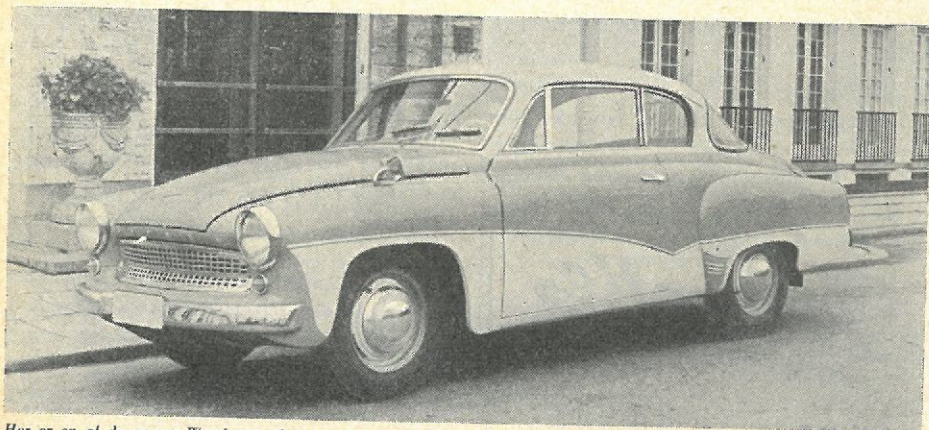
De østtyske Wartburg modeller er nu kommet til landet i righoldigt udvalg og tilsyneladende til meget rimelige priser. Med en vis undren må man se, at der i de tyske brochurer såvel som i de danske tekster leves højt på BMW's gode renommé, idet fabrikken i Eisenach er den gamle BMW fabrik, og en af de første BMW sportsmodeller havde netop typebetegnelsen Wartburg.

De nye Wartburg modeller har ikke det fjerneste med BMW at gøre, medens der under de smukke karosserier skjuler sig chassis og motor fra den trecylindrede IFA, der i konstruktionen ligger meget tæt ved DKW modellerne. For nogle måneder siden havde vi lejlighed til at prøvekøre nogle af vog-

nene, der på daværende tidspunkt havde synchroniseret gearkasse, overraskede ved en usædvanlig tung styring selv for en forhjulstrukket vogn, og køreegenskaberne var i det hele taget temmelig klodsede.

I Standard, De Luxe og Coupé udvikler den trecylindrede motor 37 hk ved 4000 omdr/min, og tophastigheden er 115 km/t — egenvægten er ret stor nemlig 930 kg.

I sportsmodellen udvikler den samme motor med to karburatorer og højere kompression 50 hk ved 4200—4500 omdr/min — tophastigheden for denne model er 140—145 km/t. De nye Wartburg modeller har iøvrigt vakt heretillet opsigt ved en meget smuk lakering.



Her er en af de mange Wartburgmodeller, en to-dørs sedan. Det er ganske smukke vogne at se på, og de er veludstyrede, men de har meget tunge og klodsede køreegenskaber, hvilket virker overraskende, da de er i nær familie med DKW.



Dette her er kun for indehavere af absolut stort kørekort — en fiks lille ting med træk på alle 52 hjul. Vogntoget består af 12 enheder, og det er konstrueret til den amerikanske hær med transport i de arktiske egne og andre utilgængelige områder for øje.

➡ KORT SAGT ⚡

Hos General Motors har man gennem en årrække eksperimenteret med nye bremsebelægningsmaterialer af metal, og ikke mindre end 1500 legeringer er blevet undersøgt og afprøvet. Man har nu fundet en legering, der som bremsebelægning er de hidtil kendte belægningsmaterialer overlegen både i slidstyrke og egenskaber. Metalbremserne fader efter sigende ikke, og de er komplet upåvirkelige af væde. De nye bremsebelægningsmaterialer leveres nu i Chevrolet til brug for det amerikanske politi og i droskeselskabernes vogne.

*

De sagnomspundne Bugatti fabrikker begynder nu produktionen af Perkins dieselmotorer til indbygning i person- og varevogne.



ne. Det er foreløbig type »Four-99«, der fremstilles på licens.

*

Et svagt punkt hos SAAB-93 har været det store bremsepedaltryk, der kræves ved hård opbremsning, men på de nye modeller er bremserne blevet forbedret ved overgang fra 8" til 9" bremsetromler. Blandt andre nyheder kan man notere vindspejlsvasker som standardudstyr og et forbedret luftfilter til motoren.

*

En af Tysklands kendteste motorjournalister, Helmuth Werner Bönsch, der forlod motorindustriens prøveanstalt for at blive direktør på BMW, er på FIM's efterårskongres enstemmigt blevet valgt til præsident for CTI (Commission Technique Internationale), der overvåger alle tekniske anliggender vedrørende den internationale motorcyklesport.

*

Den tyske afdeling af Michelin fabrikkerne var blandt nazismens ofre — allerede i 1936 var de nazistiske myndigheder meget nærgående, og i 1938 blev det derfor besluttet at lukke fabrikken, og maskinerne blev senere overført til Holland, hvor en ny Michelin-fabrik blev startet. Efter langvarige

retsforsødelinger har den franske moderfabrik fået sine eksproprierte tyske ejendomme igen, og efter meget omfattende genopbygningsarbejder er den tyske Michelin-fabrik atter i gang i Karlsruhe — det tager lang tid at gøre det tredje riges ho op.

*

Den kendte italienske karosserikonstruktør, Pinin Farina, er blevet knyttet som konsulent og formgiver til BMC (Morris, Austin m.m.).

*

John Campbell-Jones har kørt en ældre Morris Minor fra London til Rom og retur på 48 timer og 32 minutter, hvilket bliver en gennemsnitshastighed på 76 km/t for den 3762 km lange tur.

*

Ved A/S Magneto's 40 års jubilæum blev det oplyst, at et komplet elektrisk Bosch udstyr til en personvogn på landets første automobiludstilling i Tivoli 1920 kostede 3500 kroner. Et »nymodens« elektrisk horn kostede kr. 128,— svarende til små 400 kroner i dag, så det er da ikke alle priser, der stiger.

GUNK ER GODT

Vi kan vist meget hurtigt blive enige om, at afrensning af fedtede maskindele, rensning af olierede motorcykler og afvaskning af motorer hører til de mindre lystige arbejder såvel for de private bilister og motorcyklister som for værksteder og servicestationer. Skal man f.eks. vaske en ikke helt olietæt motorcykel, må man i reglen ty til benzin, solarolie eller petroleum for at fjerne olien, og resultatet bliver med usvigelig sikkerhed, at man får kørt en snavset, fedtet hinde ud over det meste af maskinen, så den efterfølgende vask bliver meget vanskelig, hvis man ikke benytter sulfopræparater af en eller anden art. Afvaskning af en bilmotor giver samme resultat, og det er vist de færreste, der ikke overlader dette arbejde til en servicestation, der råder over sprøj-

PUT DET HELE I EN SÆK
OG GÅ TIL BECH!



Tagsvej 101 . Tåga 9926

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

**KLICHÉERNE LAVER
BELLA 2409**

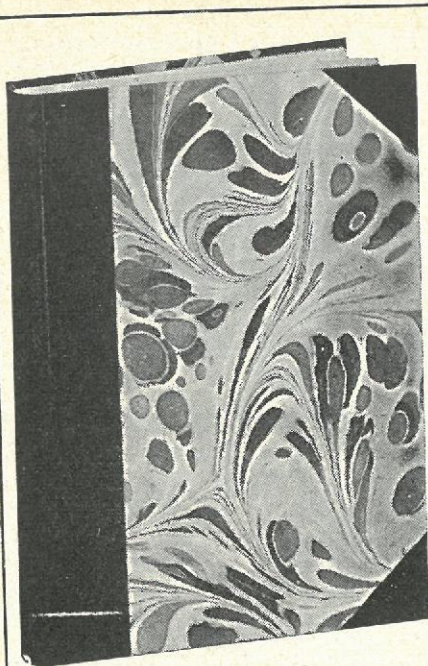
Druedahl
Solkebogen 3. Bk.

**Største specialfabrik for
motorcykel-, scooter- og knallert-
cylinderudboring**

Fineste kvalitetsstempler anvendes
Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803



Bladene vil blive indbundet med guldpøget ryg og holdbar specialhæftning.

Indbinder SMJ

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 8,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og bladene må derfor være os i hænde senest den 15. januar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. februar.

★

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

★

Ukomplette årgange af 1956, 1957 og 1958 kan suppleres op.

★

Indsend Deres blade til

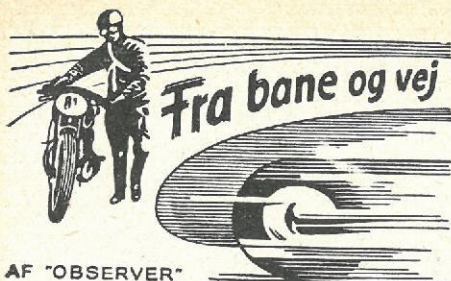
Skandinavisk Motor Journal

Nikolaj Plads 5, København K.

tepestoler og »højtrykssvand«. Med hensyn til maskindele, der skal afvaskes under en reparation kan lignende betragtninger gøre sig gældende, idet den almindelige afrensning i kulsort og modbydelig rensbenzin efterlader delen fedtet og ikke særlig ren.

Vi er derfor mange såvel amatører som professionelle, der med glæde kan hilse to specialprodukter velkommen. Det første hedder Gunk, og det stammer fra en kemisk fabrik i England. Gunk er en ret tyktflydende, mørk væske, der lugter af lysol eller sådan noget, og det fungerer på den måde, at man med pensel påfører de olierede og snavsede dele et godt lag, som arbejdes ind i alle kroge, og efter et øjeblik forløb skyller man det bort med vand — som en mælkeagtig substans forlader vand, Gunk, olie og skidt og mæg det rensede metal på en temmelig forbløffende måde. Vi har f.eks. prøvet det på en af vore egne motorecykler, der flere steder har elementer af upoleret letmetal, og når disse dele renses efter den sædvanlige metode, er de nok rene ved en overfladisk betragtning, men de er mørkegrå, fordi sorte partikler sidder fast i ujævnhederne, medens de samme elementer efter en Gunk-rensning stod hvide og rene på en sådan måde, at man ville tro det umuligt, at den motorecykle nogensinde havde kørt så meget som en meter — og den er dog tre år gammel.

Samme resultat blev opnået efter samme fremgangsmåde ved brugen af et svensk produkt, der hedder Oilex — dette er baseret på mere almindelige olieprodukter, og det er mere letflydende end Gunk. Begge præparater egner sig fortræffeligt til rensning af motorecyklekæder, oliefiltre og lignende. Gunk og Oilex kan brænde, men er ikke brandfarlige som benzin. Pletter fra garagegulve fjernes bedst med Oilex, medens rigtig snavsede motorer med fordel kan behandles med Gunk. For en gangs skyld er der her to præparater til manerlige priser fra den kemiske industri — Oilex koster kr. 3,35 pr. liter (importeres af Veng Christensen & Co., København), Gunk koster kr. 3,85 pr. liter (Gunk Import, Nørrekær 17, Valby).



På denne tid af året er det småt med de egentlige nyheder om den internationale bilsport. Der er nok af de sædvanlige rygter om, hvem der skal køre hvad i den kommende sæson. Lidt tekniske nyheder — for det meste ubekræftede — er også at høre, men resultater er der ikke mange af. Fra fjerne egne indløber ligegyldige meddelelser om lokale løb, sommetider med kendte deltagere. Altsammen meget hyggeligt, blot det vurderes rigtigt, for 1958-sæsonen er afsluttet.

Den var begivenhedsrig, bragte personlige triumfer for britiske konstruktører og kørere — og skæmmedes af tragiske ulykker, men næsten mere af den øgede forretningsatmosfære, der efterhånden præger det, der skulle være en sport med teknisk udvikling som baggrund og resultat.

Netop med det i tankerne er det interessant at se den hysteriske modtagelse, FIA's nye formelreglementer har fået, men måske vil det være på sin plads lige at give omridset for de reglementer, der gælder ved international bilsport.

Organisationen er følgende: *Fédération Internationale Automobile* (FIA) er sammensat af repræsentanter for de forskellige landes repræsentative bilklubber, i reglen den ældste. Danmarks repræsentant er K.D. A.K. (Kgl. Dansk Automobilklub). FIA nedsetter forskellige udvalg til at behandle de mange emner som turisme, vejskilte, teknik etc. Sporten behandles i *Commission Sportive Internationale* (CSI), der fungerer som rådgivende sportsudvalg for FIA. I CSI er ikke alle medlemslande repræsenteret. De 12 medlemmer af sportsudvalget vælges for et år ad gangen, og 5 skal repræsentere lande, der deltager aktivt i sporten som konstruktører eller arrangører. Med andre ord:

de aktive sportsfolk kan være i mindretal — og er det i virkeligheden.

CSI udfærdiger det internationale sportsreglement, som er sportens organisatoriske grundlov, samt særreglementerne for sportsvogne, rekordforsøg, rallykonkurrencer m. v. Ofte synes særreglementerne skrevet af folk, der næppe har set en bil, endside taget aktiv del i sporten. I hvert fald er sportsvognsreglementet tåbeligt, fordi det tillader rene racerkonstruktioner, blot de har elektrisk udstyr, bl. a. lygter, en vis mindstebredde på sæderne, vindspejl, skærme m. v. De såkaldte racersportsvogne har sommetider en højere tophastighed end Grand Prix-vogne!

Foruden de nævnte særreglementer tager CSI sig af Grand Prix-formlerne. Også her vil lidt forklaring være rimelig. Grand Prix betyder blot »stor præmie« og var oprindeligt forbeholdt et lands nationale bilklub som betegnelse for deres årlige løb. Helt korrekt kan et ægte G.P.-løb ikke omtales som f. eks. Frankrigs G.P., men bør kaldes den franske automobilklubs G.P. Det var iøvrigt franskmændene, der først brugte betegnelsen i 1906. Senere fulgte andre lande efter, og desværre bruges betegnelsen nu om alle mulige og umulige løb. Fra begyndelsen var det tanken, at G.P.-løbene skulle være løb for de ypperste vogne, der kunne frembringes — ikke for gemene sports- eller turistvogne. G.P.-reglerne blev efter fransk forbillede kaldet formlerne. Enkelte bruger den ukorrekte engelske form: *formula*. Skal det kaldes andet end formel eller reglement, må det være fransk: *formule*.

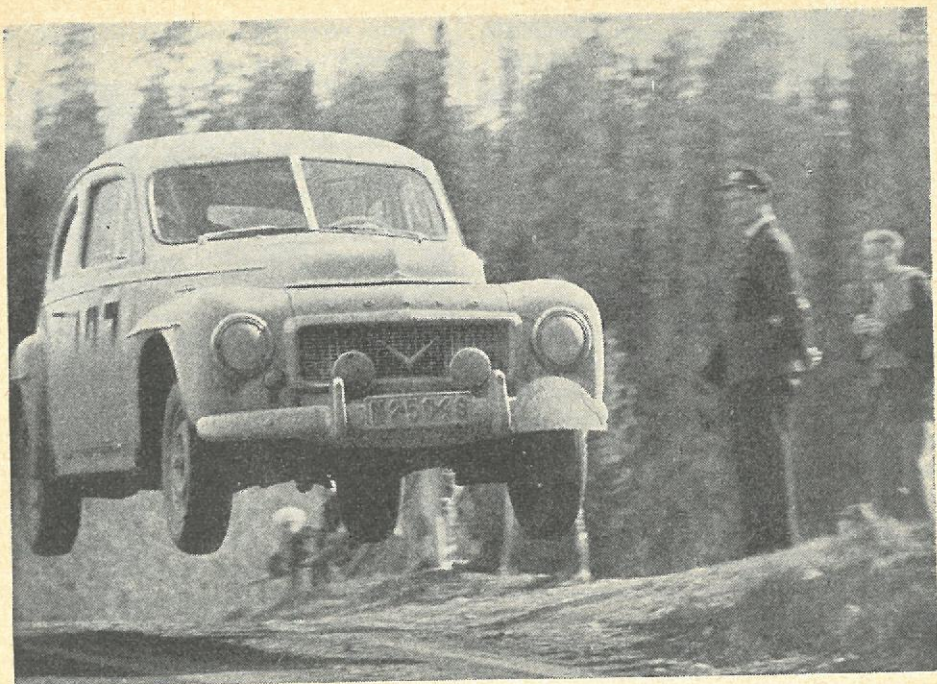
Siden 1906 har mange forskellige grundlag været brugt for disse formler: motorstørrel-



Enkelte Jawa moto-cross og »seksdages« modeller 250 og 175 ccm — nye og brugte —

**sælges
billigt**

Erik Orth, V. Farimagsgade 19, København V



Den svenske Volvo-kører Gunnar Andersson vandt årets europæiske rallymesterskab med 32 points foran det tyske par Reiss/Wencher, der fik 23 points. Hans vogn er præpareret af den danske tekniker Elleman-Jacobsen, der i sin tid var hos BMW. Her ses Gunnar Andersson i Midnatsol-Rallye i et nydeligt hop, som han sandsynligvis ikke selv har mærket noget til.

se, motordimensioner, karosseridimensioner, brændstofforbrug, brændstoftype, karosseridimensioner og udformning, minimal- eller maximalvægt, løbsdistance eller varighed o. s. v. I reglen skiftes hvert 3.—4. år. Periodervis har der været fastsat ekstrareglementer for mindre vognklasser ved siden af den egentlige Grand Prix klasse, og desuden kan løb køres uden at anvende noget af reglementerne. Heraf udtrykket *formule libre* (fri formel).

I øjeblikket benyttes Formel I (2500 ccm uden, 750 ccm med kompressor, 130 oktan flybenzin), F.II (1500 ccm uden kompressor) og F.III (500 ccm uden kompressor). Distancen er 300 km eller to timers varighed.

Fra 1. januar 1961 skal følgende nye regler gælde i F.I: minimalvægt uden brændstof, men med olie og evt. kølevæske; motor mellem 1500 og 1300 ccm; brændstof, som leveres i almindelig handel (formentlig 100 oct. som B.P. Super Plus eller Esso Golden

Extra); styrtøjle ved førersædet; selvstarter (uklart om den skal være monteret fast i vognen), dobbelt bremsesystem med normale bremses for alle fire hjul og »nødbremses« på forhjulene; alle fire hjul uden for karosseriet; åbent førersæde, sikkerhedsbenzintanke (fml. af gummi eller plastic); ingen olie må på fyldes under løb.

Formålet er at gøre vognene og løbene sikrere, hvilket er prisværdigt, men minimalvægt er et tilbageskridt og vil så lidt som tidligere få den ønskede virkning. En moderne G.P. motor på 2.5 liter udvikler ca. 115 hk pr. liter slagvolumen uden kompressor. Gængse F.II motorer på 1.5 liter afgiver fra 150 til 160 hk, men allerede i 1957 var 500 ccm motorecyklemotorerne oppe på forholdsvis større effekter. Guzzi's V-8 gav 133 hk pr. liter og den firecylindrede Gilera ca. 125 hk/l — begge på 100 octan brændstof. Det skulle ikke ligge uden for mulighedernes grænse at få en 1500 ccm G.P. motor op på 200 pålidelige heste. I så

fald kan en F.I.-vogn i 1961 gå til start med 400 hk pr. ton, hvilket betyder, at vognene ikke bliver langsommere end nu. En F.II Cooper i dag vejer ca. 440 kg med olie og vand, men uden benzin.

De forskellige sikkerhedsbestemmelser er helt rimelige, men langsommere bliver vognene næppe — og kun meget få køreere behersker allerede i dag en moderne G.P. vogn fuldt ud. Hertil kommer, at de små motorer vil blive uhyre kostbare at bygge, men væddeløbsmotorer har nu aldrig været nogen billig vare.

Ingen af de britiske eller italienske konstruktører er begejstrede for den nye F.I., men søger trøst i et andet nyt reglement: den interkontinentale formel, der skal bringe USA og Europa sammen i løb for vogne med motorer op til 3000 ccm. De nærmere regler er endnu ikke fastlagt.

Nogen ny formel II er endnu ikke udarbejdet. Der tales dels om topersoners, toliters vogne, dels om den allerede accepterede »junior-formel«, der skulle skabe billige racervogne som overgangsled mellem sportsvogne og F.I. Disse vogne skal opfylde følgende regler: eenpersoners karosserier; motorblok og topstykke fra en standardvogn med standardkarburator(er) og standardplacering af knastaksler, idet overliggende knastaksler direkte forbydes (et teknisk tilbageskridt); standardgearkasse, dog ikke af samme fabrikat som motoren; standardbremssystem fra samme fabrik som motoren; selvstarter; spærredifferentiale er forbudt; maximal motorstørrelse 1100 ccm; minimalvægt med olie og kølevæske, men uden benzin 400 kg; akselafstand 200 cm, sporvidde 110 cm, karosseribredde 95 cm — alle minimalmål; alm. benzin.

Alt i alt noget tåget og ikke synderligt befordrende for den tekniske udvikling.

Om F.III er intet nyt bestemt, men fremtiden vil vise, om denne formel stadig kan holdes i brug.

Til slut et par ord om rekorder. Verdensrekorder er den bedste ydelse over en given distance eller i et givet tidsrum. Den højeste opnåede hastighed kaldes traditionelt den »absolutte« verdensrekord. Internationale

klasserekorder er de bedste ydelser over distancer eller tidsrum med vogne af en bestemt motorstørrelse efter følgende skala:

- Klasse A over 8.000 ccm
- Klasse B 5.001—8.000 ccm
- Klasse C 3.001—5.000 ccm
- Klasse D 2.001—3.000 ccm
- Klasse E 1.501—2.000 ccm
- Klasse F 1.101—1.500 ccm
- Klasse G 751—1.100 ccm
- Klasse H 501—750 ccm
- Klasse I 351—500 ccm
- Klasse J under 350 ccm.

Den absolutte verdensrekord er i øjeblikket også international klasse A rekord over en mile med flyvende start (634,4 km/t). En rekord i en klasse kan iøvrigt være sat med et bedre resultat end i den højere klasse. Desuden er der særlige klasser for dieselvogne og for turbinebiler.

THE VANWALL STORY af L. Klementaski og M. Frostick. Forlag: Hamish Hamilton (London). Pris 18 sh. Tilsendt af boghandler Knud Rasmussen, Vesterbrogade 60, København V.

Det er ingen tilfældighed, at Louis Klementaski er anført før Michael Frostick som ophavsmand til denne nydelige bog. »Klem« er en af verdens bedste bilsports-fotografer og hører med til inderkredsen på alle betydende baner. Trods navnet og et højt eksotisk udseende (sort fipskæg og en diabolsk hovedfacon) er han englænder, men behersker bl.a. russisk som en indfødt. Han behersker også sine Leica-apparater, og hans billeder er både fotografisk og kunstnerisk af meget høj kvalitet. Desuden kender »Klem« sporten indefra, bl.a. fra passager-

DE KAN SELV FIKSE DEN OPI

Nogle brugte motorcykler
realiseres fantastisk billigt.
KOM, SE, PRØV OG BYD!

ERIK ORTH

V. Farimagsgade 19, København V (Aften efter aftale)

sædet i Parnell's Aston Martin i Mille Miglia, så hans billeder kan fortælle en historie og fastholde en situation. Som fotoreporter har Klementaski få ligemænd.

I *The Vanwall Story* har han samlet en række storartede billeder i en slags familiealbum om Vanwall vognene lige fra A.G. Vanderwell's indledende forsøg med Ferrari-vogne til de sejrsvante Vanwall-biler. Billederne er glimrende reproduceret, og foruden instruktive og klare aktionsfotos er der indiskrete snapshots af biler og mennesker. Lynskuddet af »Tony« Vanderwell med en brændende Vanwall som baggrund er mesterlig reportage. Billedet af Moss i

en Vanwall, der går fra start med rygende baghjul, som fræser mod banen, er et blændende fotografi. Vognen kan formelig både lugtes og høres.

De mange billeder er forbundet med en letløbende tekst af Frostick, som ikke gør noget forsøg på at skrive en saglig, teknisk historie.

Nogen håndbog er heller ikke tilsigtet, men en billedbog for sportsglade bilister, og som sådan er den uovertruffen. Den er velegnet til gavebrug, og giveren bør ikke snyde sig selv for at blade den igennem og glæde sig over de dejlige billeder.

Coll.

PRØVEKØRSLER PÅ LAGER

Følgende numre med prøvekørsler kan endnu leveres.

Sendes mod kr. 1,75 i frimærker.

	Side	Årg.		Side	Årg.
Achilles	596	1955	Lloyd LP 400 og LP 600	215	1956
AJS 18 og 18 S	740	1954			
Ariel Huntmaster Star Twin	150	1957	Maicoletta 250	787	1955
Austin A 55	701	1958	Maico Taifun 350	362	1955
Austin-Healey Sprite	734	1958	Maico Super Sport	762	1958
			MGA	612	1958
BMW 600	163	1958	Morris 1000	23	1957
BMW R 50	344	1957	Morris Isis	6	1956
BMW R 26	410	1957	Moto-Cuzzi Lodola Sport	677	1958
Borgward Isabella	811	1954			
BSA Shooting Star	346	1956	NSU Super Lux & Special Max	564	1956
			NSU Prinz	542	1958
Citroën 2 CV type AZL	376	1958			
DKW RT 250/2	297	1956	Puch 250 SGS	508	1955
DKW 3 = 6	366	1956	Puch RLA	209	1957
Dürkopp Diana	18	1957			
Fiat 1100 — 103 D	514	1958	Renault 4 CV	61	1955
Fiat 600	489	1955	Renault Dauphine	662	1956
Fiat 1900 A	770	1955			
Fiat 500	560	1957	Saab 93 B	313	1958
Ford Vedette Versailles	441	1955	Skoda 1200	577	1955
Ford Consul	454	1957	Skoda 1200	664	1955
Ford Zephyr Mark II	162	1957	Skoda 440	450	1956
Ford Taunus 17 M	756	1957	Simca 1300	495	1956
Ford Taunus 15 M	548	1956			
			TWN Cornet	233	1956
Coliat GP 700 E	826	1955			
Good Wood Test-Day	747	1956	Vanguard junior	369	1957
Heinkel cabine	92	1957	Velocette LE 200	707	1955
Hillman Husky	283	1956	Velocette MSS	51	1956
Hillman Minx	611	1956	Velocette Valiant	773	1957
Husquarna 281 og 282	838	1955	Vespa Super	150	1955
			Volvo Amazon	445	1958
Isetta 250	698	1957	Volvo 544 Sport	739	1958
Isard 300 (Goggomobil)	406	1956			
			Zündapp Touring Special	419	1956
Jawa 250	634	1956	Zündapp Touring Super	475	1957
Jawa 150	690	1954			
Jawa scooter	329	1958			

INDHOLDSFORTEGNELSE 1958

TEKNIK

Amal karburatortabel 1937-38-39	41
Amal karburatortabel 1937-38-39	172
Amal karburatortabel 1937-38-39	237
Amal karburatortabel 1940-54	431
Amal karburatortabel 1940-54	511
Anti-Spin spærredifferentiale fra GM ..	565
Attentat på gnisten	705
BMW 600 som sportsvogn	322
Bremselængder (om lovens minimums- krav, om det muligt opnåelige og om myndighedernes usandsynlige sandsyn- lighedsberegning)	716
DAF sensationel hollandsk vogn	150
Det forsømte kølesystem	227
Desmodromiske ventiler	370
»De sorte fingres klan«	748
Dynamocernes effekt	195
Dæk- og fælgdimensioner	768
Er bilen klar til vinterens prøvelser ..	640
GUNK er godt	785
Helflydende, trekvariflydende og halv- flydende bagaksler	485
Hovedreparation VII	11
Hvad fantasivognen kan præstere (fort- sættelse af BMW 600 som sportsvogn) ..	387
Hvorfor ikke skivebremser på alle stan- dardvogne	595
Hygetid med sorte fingre (lidt vejled- ning i vedligeholdelse af motorcykler og scootere)	691
Kompressionstryk i diagramform	43
Kort vejledning i Jawa scooterens ved- ligeholdelse	462
Lydisolation af VW	596
Maskinkontrol	251
Moderne Grand Prix vogne, BRM	414
Moderne Grand Prix vogne, Coventry Climax motor	496
Moderne Grand Prix vogne, Cooper ..	558
Moderne Grand Prix vogne, Lotus	625
Moderne Grand Prix vogne, Ferrari ..	670
Moderne Grand Prix vogne, Maserati ..	753
Motorcyklernes vekselstrømanlæg	618
Om bremsning og bremseser	65
På glat is	21
Sådan tager man topstykket af en Max	157
Sikkerhedsbælter	35
Slip	400
Slip (II)	420
Smith luftkonditioneringsanlæg	56
Specifikationer (interessant læsning når man læser dem rigtigt)	73
Specifikationer for biludstillingens 1958- modeller	80
Speedoil	572
Teknisk brevkasse	49

Teknisk brevkasse	141
Teknisk brevkasse	196
Teknisk brevkasse	259
Teknisk brevkasse	327
Teknisk brevkasse	393
Teknisk brevkasse	460
Teknisk brevkasse	528
Teknisk brevkasse	585
Teknisk brevkasse	656
Teknisk brevkasse	708
Teknisk brevkasse	773
Tuning af fire-taktere I	127
Tuning af fire-taktere II	184
Tuning af fire-taktere III	216
Tuning af fire-taktere IV	334
Tuning af fire-taktere V	437
Tuning af fire-taktere VI	502
Tuning af fire-taktere VII	551
Tuning af fire-taktere VIII	646
Tænding i almindelighed og sportsspo- ler i særdeleshed	425

NYE MODELLER

Ariel Leader	481
Austin 40	652
Austin Healey Sprite	455
Automobiludstillingen i Geneve	254
Bond scooter	174
BSA C 15	577
BSA Sunbeam	533
Chevrolet	683
Citroen 2 CV Bruxelles	459
Citroen 2 CV Bruxelles	527
Citroen 2 CV Sahara	687
Citroen DS 19 Prestige	684
Dansk scooter	139
De nyeste motorcyklemodeller	28
Estlander scooter-knallert	320
Ford Fairlane 500 Club Victoria	687
Gilera	219
Goggomobil T 600 og T 700	579
Hillman	655
Isetta tre-hjuler	688
Iso scooter	522
Jaguar Mark IX	688
Lloyd 600	652
Mercedes 190 D	583
Mercedes 220 SE	584
MG Twin Cam	457
Moby scooter	272
Moto Guzzi	219
Ny to-cylindret Norton på 250 ccm	759
Nye Wartburg modeller	783
NSU Sport-Prinz	652
Orientering om udviklingen på motor- cyklemarkedet	478

Peerless	457
Porsche Convertible	689
Porsche Spyder	233
Renault Floride	655
Simca P 60	687
Strømliniet Royal Enfield	174
Triumph Speed Twin og Bonneville ..	683
Triumph Tigriss og BSA Sunbeam	720
Volvo 544	578

PRØVEKØRSLER

Austin A 55 Cambridge	701
Austin-Healey Sprite	734
BMW 600	163
Citroën 2 CV type AZL	376
Fiat 1100 type 103 D	514
Jawa scooteren	329
Lambretta l'Italia	631
Maico Super Sport	762
MGA	612
Moto Guzzi Lodola Sport	677
NSU Prinz	542
SAAB 93 B	313
Volvo Amazon	445
Volvo 544 Sport	739

SPORT

Anden afdeling i DM i moto-cross	470
Danmarksmesterskabet i moto-cross ..	591
Danmarksmesterskabet i trial	781
Danmarks moto-cross Grand Prix	279
De danske automobilmesterskaber	661
En usund forretning gik fallit	46
Fra bane og vej	52
Fra bane og vej	142
Fra bane og vej	201
Fra bane og vej	265
Fra bane og vej	343
Fra bane og vej	348
Fra bane og vej	465
Fra bane og vej	531
Fra bane og vej	588
Fra bane og vej	604
Fra bane og vej	724
Fra bane og vej	787
Første afdeling af DM i moto-cross	399
Første danske 12-timers løb	451
Hollands Grand Prix	471
International løbskalender for biler ..	54
International løbskalender for motor- cykler	208
Løbskalender	208
Løbskalender	272
Løbskalender	342
Løbskalender	407
Løbskalender	600
Løbskalender	728
Rallies, trials og gymkhanas	264
Urmagerløb	179

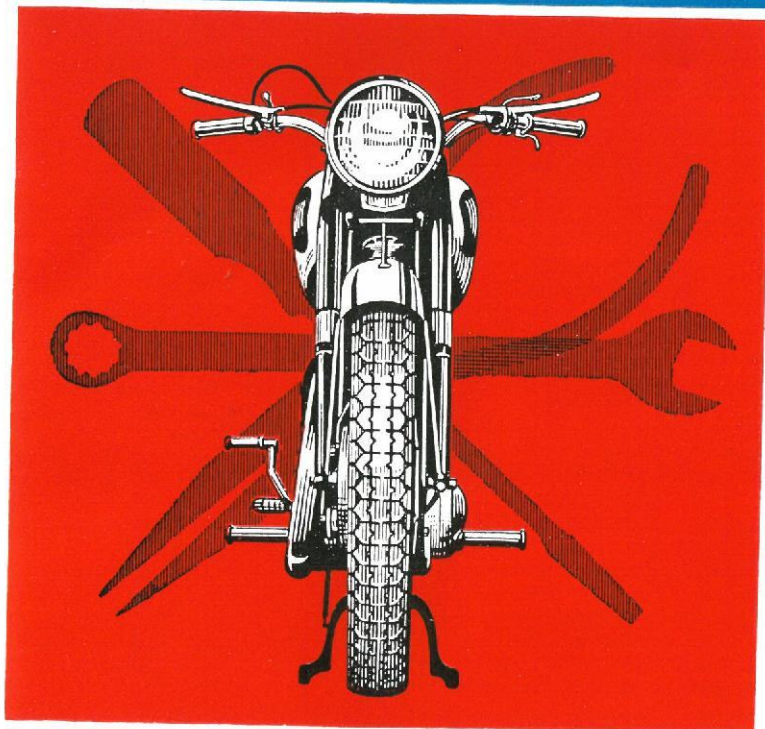
HISTORISK

Af borgerlig herkomst (NSU Prinz) ..	6
Chreance	597
Endnu en gammel dansk vogn	713
Et virkeligt bil-museum	242
Fra de gamle kæmpers tid (boganmel- delse)	599
Fra de gode gamle dage	434
Historien bag DKW	606
Kvit eller dobbelt (racervogne med to motorer)	282
Lyn og torden (Blitzen Benz)	214
Motorcykler i dødens Grand Prix	62

DIVERSE

Biler 1885 til nu (anmeldelse)	176
Broget rejseartikel med besøg hos Fiat og Moto Guzzi	350
Der må være en kant (om nogle usand- synlige bremselængder)	275
Det er sikkert også sket for Dem (pas- sagerpsykose)	603
Dickson's system	490
DISA reservedele	263
En besynderlig handel da en Rolls Royce skiftede ejer	341
Fyrre år for sent	536
Gustav på jagt efter sætternissen	403
Karoserityper	136
Kort fortalt	208
Kort sagt	339
Kort sagt	728
Kort sagt	269
Kort sagt	524
Kort fortalt	784
Kør bedre (anmeldelse)	664
Kørekunst (anmeldelse)	664
Langt hinsides kanten	347
Månedens Brockbank	570
Månedens Brockbank	630
Månedens Brockbank	696
Mangel på respekt for andres tid	731
Motorcykler og motorcykel-beskatning ..	211
Motorforsikring og motorkørsel set på baggrund af skadesanmeldelserne ..	206
Om at rette smed for bager (forsik- ringsbestemmelser)	3
Optagelse med box-kamera	34
Plus og minus i færdselskampagne	147
Priser på de nye motorcykler	291
Redaktionelle strøtanker i anledning af en udstilling	59
Redaktionelle strøtanker	411
Redaktionelle strøtanker	475
Redaktionelle strøtanker	667
Skal vi køre i en skov af benzinpumper	600
Strøtanker i tåge	539
The Vanwall story	784
Ærlighed varer længst (om de nye bil- modeller)	190

Motorcykle-



håndbogen

Motorcykler, scootere og knallerter

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

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

Fås hos boghandlerne og SMJ, Nikolaj Plads 5, København K.

I NORGE: Bestilling til Postbox 2817, OSLO K.

Hvorfor sprit som kølervædske?

Kølesystemet i et automobil er et vigtigt, men ømfindeligt led i driften. Når det drejer sig om frostsikring af køleren i vintersæsonen, er der al grund til at være omhyggelig med valget af kølervædske, også for at undgå senere besværligheder i form af tæring, utætheder m. v.

Hvorfor bruger da så mange automobilister netop sprit som kølervædske?

FORDI

een del sprit og 3 dele vand under vore temperaturforhold beskytter køler og motor mod frostskeer.

FORDI

sprit er en kølervædske, der ikke tærer. Kølersprit nedsætter tværtimod vandets angreb på aluminium.

FORDI

kølersprit ikke medfører hyppige eftersyn og efterspænding af pakninger, slangeforbindelser m. m.

FORDI

kølersprit ikke gør køleren utæt ved opløsning af stenaflejringer eller lignende.

FORDI

kølersprit er renlig og ikke kræver særlige midler til rensning af kølesystemet efter vintersæsonen.

FORDI

kølersprit er billigst i brug.

FORDI

kølersprit fås overalt - og De sparer valuta ved at købe dansk.

Kølersprit kan altid anvendes, når motorens drifttemperatur ligger under 85° C.,

hvilket jo gælder de fleste automobiltyper, herunder også typer med trykkøler.

Også ved meget lave frostgrader vil den ovenfor nævnte blanding sikre fuldt ud mod frostskeer, fordi en kølerspritblanding i modsætning til rent vand aldrig vil fryse til en fast blok, men danne en plastisk masse, som ikke kan forårsage sprængning af køleren.

Ved efterfyldning af køleren i vinterperioden hældes lige dele sprit og vand på køleren, hvorved spritstyrken i blandingen vedligeholdes temmelig nøjagtigt.

De overdrevne forestillinger om fordampning af sprit i kølervædsken kan bedst stilles på plads ved at se på resultaterne af de forsøg, D. D. S. F. har foretaget med en række automobiler af forskelligt fabrikat. Disse forsøg har vist, at forbruget af sprit som regel ligger under 2 liter pr. 10.000 km. Dette svind svarer imidlertid til den normale, gradvise fordampning af rent vand, der altid finder sted i køleren.

**EEN DEL SPRIT
OG 3 DELE VAND
GØR
DERES KØLER
FROSTSIKKER!**



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER