

Fart & Form

Mercedes Benz 75 år

**Prøvekørsel:
Ford Consul 315**

Tuning af 4-takts



HILLMAN

atter Nr. 1

Succes'en fra Roskilde Ring
fulgt op med ny sejr
på Jydsk Væddeløbsbane i Aarhus

Sunbird 1500, excl. lev. **16.970.-**

Sunbird 1600, excl. lev. **17.575.-**



IMPORT: BRITMO A/S



Verdensmester i formel 1 racervogne Jack Brabham udtaler: - Der er ægte sportsvogn i Hillman Sunbird. Jeg er overrasket over, at en så rummelig og komfortabel vogn har så fine køreegenskaber - dens vejbelliggenhed er simpelthen fantastisk. Jeg har selv en Sunbeam Rapier, og jeg kan stå inde for, at der er en masse Sunbeam i Hillman Sunbird.

JACK BRABHAM

HILLMAN *Sunbird*



Værsgo, gå ad bagvejen ind i
Ford Fairline!

Indholdsfortegnelse:

Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører FORD CONSUL 315	4
Den nye Mascot-Cooper	10
Tuning af fire-taktsmotorer ..	14
Orienteringssport	16
Ny Mercedes 190	18
Gearlåse	19
Dansk Grand Prix	20
Mercedes Benz 75 år	26
Ulla Boyander og OPEL RECORD	30
Bentley - verdens hurtigste lastbil	32
Nyt fra O-løb, P-løb, rallies..	35
MC-nyt	36

Udgiver: Ejnar Munksgaards forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, København K. Central 6970. - Redaktion: O. V. Møller (ansvh.), Franz Giersing og Hans Mogensen. - Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Fart & Form

Kravlegårde

I forbindelse med den internationale biludstilling i Frankfurt blev der en af udstillingsdagene afholdt en såkaldt testdag for inden- og udenlandske journalister. Prøvekørslerne foregik et lille stykke uden for Frankfurt på ADACs øvelsesbane for almindelige bilister. Til hverdag benyttes denne bane af folk, der endnu ikke har fået kørekort, men som her på deres krop kan lære noget om svingkørsel, parkeringskørsel, kørsel i rundkørsel og så videre.

Anlægget er ikke særlig stort, og det er i hvert faldt alt for småt til, at man kunne foretage prøvekørsler af biler der, men arrangørerne havde ikke kunnet finde noget bedre i byens nærhed.

Det er heller ikke så meget disse prøvekørsler, der fængslede, som den kendsgerning, at der i Tyskland findes en sådan »kravlegård« - og muligvis findes der flere.

Banen er kørt igennem på mindre end fire minutter, men den er anlagt med svage og skarpe sving med rigtige vejskilte, asfalteret og brolagt og med tilpasse profileringer af vejbanen af samme slags, som man møder i det rigtige vejnet. En glimrende mulighed er her skabt for kørelærere til at give elever indblik i teori og praksis om bilkørsel - i n d e n man tager fat på undervisningen i hverdagens hårde trafik.

Vore myndigheder kunne drage stor nytte af, at anlægge sådanne anlæg i dette land, eventuelt i forbindelse med de største af de justitsministerielle prøvestationer, der nu er på trapperne.

Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører

FORD CONSUL 315



Af de ca. 126 millioner biler, der i dag gør aktiv tjeneste jorden over, er en væsentlig del Fordvogne bygget i U. S. A., Canada, England eller Tyskland. En virksomhed så stor som Ford må i sit produktionsprogram tage afgørende hensyn til statistiske oplysninger. Hele produktionen må tilrettelægges for afsætning på et verdensmarked, og Ford må kunne tilbyde vogne i alle de typiske prisklasser. Vognene må være af kvalitet, men samtidigt kunne sælges så fordelagtigt, at det store publikum føler sig fristet.

Consul 315 er Fords nyeste vogn og et godt eksempel på engelsk Fords planlægning af en ny model for det store publikum.

Da den gamle Consul for år tilbage blev afløst af den større Mark 2, opstod der samtidigt et ret stort spring fra denne mellemstore vogn og ned til de små Fordvogne. Som det nærmere kan ses af den ledsagende statistik, har der siden været et stærkt stigende salg i et prisområde, hvor Ford med de tidligere modeller af Anglia og Consul kun var repræsenteret på fløjene. Hos Ford er selve konstateringen af en sådan udvikling naturligvis ensbetydende med igangsætningen af nye projekter. Af disse fik den nye Ford Anglia, som dækkende nederste halvdel af det nævnte prisområde, prioritet rent produktions-

mæssigt, og kunne sendes på markedet allerede for 2 år siden. Den anden halvdel af projektet var Consul 315, der først kom frem for få måneder siden. Dens opgave er at tage sig af den øverste halvdel af det prisområde, hvor det stigende salg koncentrerer sig.

Ser man på, hvordan denne breche i Ford-falanksen er udfyldt, tør man regne med, at den nye Ford Anglia og Consul 315 har været på tegnebrættet samtidigt, og at man over samme grundkomponenter har bygget to forskellige vogne op - to vogne, der i kraft af hinanden, vil kunne produceres og sælges til priser, der kan konkurrere. Ford Anglia har været Englands mest solgte vogn, så i den ende er projektet lykkedes, mens det naturligvis er helt umuligt på nuværende tidspunkt at bedømme Consul 315's chancer som best seller.

Stillet overfor vestlandenes mangfoldighed af mærker og modeller, kan man spørge, om det ikke er en svaghed, at et produktionsapparat af så enorm effektivitet ikke koordineres, så man undgik, at hver større bilfabrik ikke blot sætter en ære i, men ser det som en livsbetingelse, at fremstille så mange forskellige modeller som tilfældet er i øjeblikket. Vil en russer ikke betragte denne produktionsform som et misbrug af et gigantisk produktionsapparat?

Det er måske nok en svaghed i det

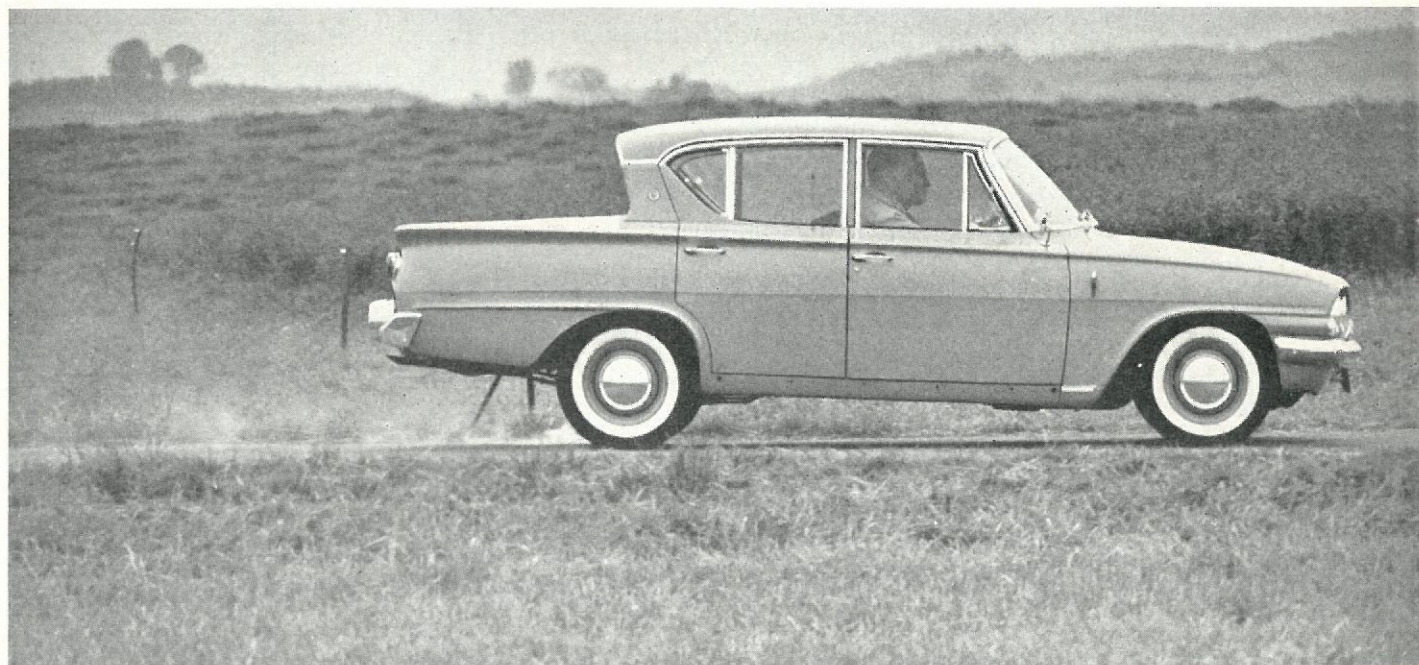
korte løb - hvor de mange typer uundgåeligt må gå ud over effektiviteten i fremstillingen af den enkelte. Men på længere sigt ville en standardiseret og koordineret produktionsform betyde teknisk tilbagegang - det vi kalder fremskridtene ville blive sjældnere. Man kan nok med fordel standardisere en produktion, men man kan ikke standardisere selve den tekniske fantasi uden samtidigt at kvæle den. Teknisk ville der ikke være megen interesse ved en verdensbilpark på 126 millioner ens vogne. At man kan standardisere produktionen uden at standardisere vognene, er Fords nyeste bil et ganske godt eksempel på.

CONSUL 315

er en stilfærdig og sober vogn, hvor fremskreden teknik præsenteres uden større falbelader. Den er langt fra at være en forførende Pin-up som sin tyske halvbroder med tilnavnet 17 M. Men hvad den mangler i ydre appeal øvejes af moderne mekanik, lavere pris og et driftsbudget enhver må finde fordelagtigt. Det er en rummelig vogn med tilpas bredde og længde - og forbavsende nok lavere end Ford Anglia.

I princippet er både motor, gearkasse og bagaksel identisk med Angliaens nu herostratisk berømte 105 E motor.

Naturligvis er 41 hk. og 997 ccm. ikke





- ikke endnu ialtfald - tilstrækkeligt til en vogn af Consul 315's størrelse, og motoren er derfor forsynet med en anden krumtap. Gennem en forøget slaglængde er motorvolumen hævet til 1340 ccm. og ydelsen til 56.5 hk. v. 5.000 o. p. m. Mens omdrejningstallet ved fuld ydelse således ligger på linje med Ang-

lia motorens, er det interessant, at kompressionsforholdet er sænket til 8.5:1 (fra 8.9:1 i Angliaen). Desuagtet afgiver den en lille merydelse pr. liter slagvolumen. Angliaens super-overkvadratiske forhold mellem slaglængde og boring (0.6 til 1) har med den forøgede slaglængde i Consulen antaget et noget min-

dre chokerende forhold (0.8 til 1). Muligvis kan den større motors svage merydelse pr. liter slagvolumen føres tilbage til en forbedret gashastighed som følge af den skete tilnærmelse til et kvadratisk forhold mellem boring og slaglængde. Prisen for den overkvadratiske motors lavere mekaniske belastninger bliver let en reduktion i den fyldningsmæssige effektivitet, også kaldet volumetriske virkningsgrad. Iøvrigt er der praktisk talt ingen forskel mellem de to motorer.

Gearkassen er ganske den samme som i Ford Anglia og med uforandrede udvekslingsforhold. Det samme gælder bagakslen, hvor banjøbroens afskæringer dog er foretaget lidt længere ude af hensyn til Consul 315's større sporvidde.

Det kan måske lyde desillusionerende hele tiden at skulle referere til den mindre Ford Anglia, men de to vogne er som sagt projekteret samtidigt, og de kommer måske bedst til deres ret ved at ses som et hele. Dette lader sig let gøre for motorens vedkommende, men først et par ord om Consul 315's præstanda. Endnu er man jo ikke helt fortrolig med, at en forholdsvis stor vogn forsynes med sølle 1340 ccm. Kan den kombination præstere tilstrækkeligt.

For de bilister Consul 315 henvender sig til er svaret særdeles positivt, ialtfald hvad acceleration angår. Efter at have indeksereret gearskiftet, der på testvognen var udlagt som et ratgear - men det fås også som et mere præcist gulvgear - nåede vi ned på et gennem-



Den indadskrånende bagrude er fri for reflekser - en behagelighed ikke blot for føreren, men også for den vogn, der ligger bagved.

Billedet længst tv. viser, hvordan baghjulene under en opbremsning er gået i blokering (bemærk den brændte gummi bag bagdækkene), mens forhjulene kun er nær ved blokeringens grænse og derfor afgiver størst retardation. Fænomenet er almindeligt forekommende for flertallet af standardvogne. En overgang til Maxaret systemet ville give maximal retardation på alle fire hjul, uden at blokering kan forekomme. Der mangler en pynneliste under dørene - men det er ikke os, der har revet den af.

snit af 13.9 sek. for acceleration fra 0 til 80 kmt. Da læserne måske vil være ligeså skeptiske overfor rigtigheden af denne konstatering som vi selv var, kan vi henvise til det anerkendte »The Motor«s prøvekoersel, hvor man konstaterede en accelerationstid på 14.0 sek. fra 0 til 50 mph. (0-80.5 kmt.). Tophastigheden lå en bagatel under 127 kmt., og begge angivelser er naturligvis effektive hastigheder med to i vognen.

At Fords 105 E motor er noget af et guldæg, der under særlige betingelser kan præstere helt utrolige ydelser, ses af Anglia motorens anvendelse i de moderne formel J racervogne. I den seneste tid har engelske specialister med englænderen Keith Duckworth fra Cosworth Engineering Ltd. i spidsen, forøget slagvolummet fra de standardmæssige 997 ccm. til 1100 ccm. ved at forøge den i forvejen enorme boring! Formel J reglementet tillader som bekendt ikke forøgelse af slaglængden. Det er notorisk, at disse 1100 ccm. formel J motorer i øjeblikket yder 102 hk., og de væsentlige motordele er stadigvæk identisk med de serieproducerede! Det må anses for sandsynligt, at bl. a. Keith Duckworth i 1962 vil være i stand til at fremtrylle endnu større ydelser, og der er ingen tvivl om, at såvel Ford som BMC, hvis motorer ligeledes er underkastet den mest indgående testing gennem anvendelse i formel J racervogne, høster yderst værdifulde erfaringer gennem dette intensive udviklingsarbejde af stødstangsmotorer.

Trods Consul motorens forøgede slaglængde er motorens stempelhastighed stadig bemærkelsesværdig lav, og den tåler at arbejde for fuld ydelse i timevis uden at blive overbelastet. Førstegearet er ikke synkroniseret, hvad nok må siges at være en mangel, der ikke er så helt let at se bort fra, i en vogn hvor drejningsmomentet (10.23 kgm) som følge af motorens beskedne volumen ligger relativt lavt i forhold til vognens størrelse. Gearene må derfor benyttes præcist og jævnt. Motoren forekommer ikke helt så vibrationsløs som Anglias, men ligger dog stadig fint af en firecylindret motor. Som følge af det usynkroniserede førstegear er 2. gearret ret lavt, og den hurtigt arbejdende motor tiltrækker sig egentlig kun opmærksomhed under kørsel i dette gear, mens der i 4. gear og i tomgang blot anes en svag og harmonisk summen.

Hvad hjulophængningen angår er der intet nyt. Som i de øvrige europæiske Fordvogne er forhjulene ophængt i såkaldte »McPherson struts« efter samme princip som anvendt på fly. Strutten består af en kraftig teleskopstøddæmper med indbygget spiralfjeder. Struttens nedre forlængelse fungerer som styrebolt, og foroven er aggregatet via et kugleled og en gummipakning fastgjort til det selv bærende karosseri. Foruden styres strutten af en tværliggende enkeltsvingarm, og en krængningsstabilisator (se F&F leksikon nr. 2) forbinder de to iøvrigt helt uafhængige forhjulsophæng.

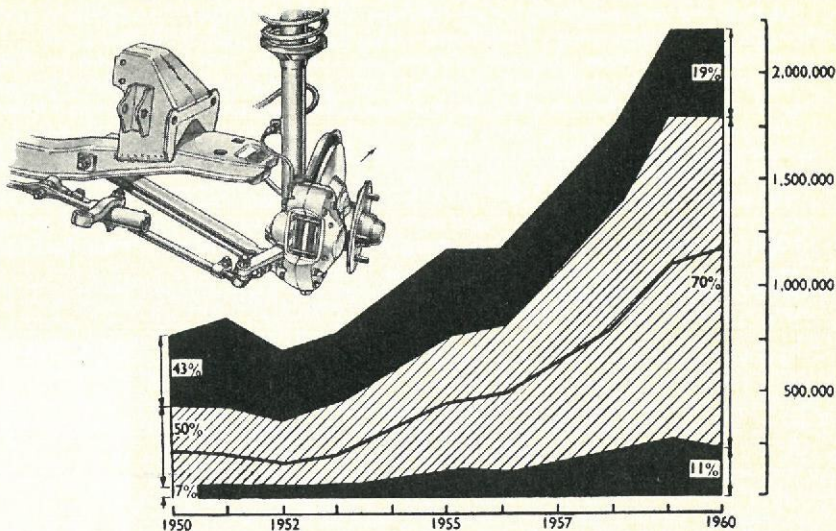
Det er snart fortæret at efterlyse uafhængig ophængning af baghjulene, og som tiden går, er der ikke så få, der er blevet direkte modstandere af tanken om at gå over til en sådan ophængning. Det skal indrømmes, at de mange personvogne med hækmotorer anbragt bag

bagakslen og uafhængig baghjulsophængning kun kan være en tvivlsom begrundelse. De hækmotorerede personvogne har nok fin vejkontakt, men som regel nedsat retningsstabilitet og udtalte overstyringstendenser. Men dette sidste er vægtfordelingens skyld og ikke den uafhængige ophængning af baghjulene, der tværtimod forøger baghjulenes samlede sideføringskraft og derfor vil animerer til understyring - alt andet lige. Forudsætter man, at vognens vægt er ligeligt fordelt mellem for- og baghjul, er der ikke meget tvivl om, at en uafhængig ophængning vil betyde en stor gevinst for køreegenskaberne, og i sådanne vogne - hvortil 315 må henregnes - er det derfor nærliggende at antage, at det stadigt er økonomiske mere end tekniske betæneligheder, der holder liv i den tunge, stive bagaksel med langsgående bladfyedre. Indrømmes må det imidlertid, at denne ophængning - der går direkte tilbage til hestevognene - ofte giver forbausende gode resultater. Specielt i vogne uden overskud af motor kraft. For den art af kørsel som Consul 315 først og fremmest er beregnet for, ville en uafhængig ophængning næppe betyde synderligt meget, så meget mere som vognens nuværende af-fjedring vil forekomme mange særdeles behagelig. Vognen går uden nævneværdige karosseribevægelser gennem slalomkurver og både fører og passagerer oplever en bekvem og glidende transport i rummelige omgivelser.

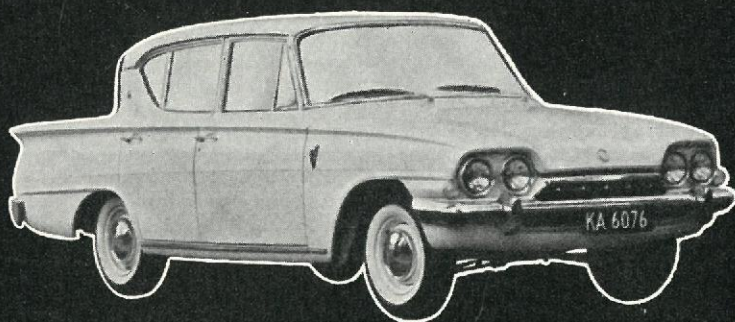
Takket være skivebremserne på forhjulene, får opbremsningerne et harmonisk forløb, der egentlig bedst kan sam-

menlignes med sin modsætning: den uanstrengte og overlegne acceleration. Fra lave udgangshastigheder skal der et kraftigt pedaltryk til for at få skivebremsen til at bide sig fast, men bremsetype overlegen under opbremsninger fra større hastigheder, parret med ufølsomheden overfor gentagen brug og de selvjusterende egenskaber, er alle vigtige sikkerhedsfaktorer. Med vognen fuldt belastet indtræder blokeringen på alle fire hjul nogenlunde samtidigt, men med kun to i vognen som tilfældet var under størsteparten af prøvekoerslens 1250 km., var baghjulsbremserne for aggressive og blokerede for tidligt disse hjul. Når skivebremsen nu trænger frem også i de mellemstore vognes rækker - og med tiden må formodes helt at erstatte tromlebremserne - er det imidlertid først og fremmest på grund af deres vibrationsfri virkemåde. Ved kraftige opbremsninger fra 100 kmt. og derover kan man ofte konstatere udtalt »skrubben« i forhjul med tromlebremser og deraf følgende usikker og ubehagelig opbremsning. Der er flere samvirkende årsager hertil, men de har alle deres rod i en vibrationstilbøjelighed, som skivebremsen simpelthen er fri for. Det nævnte fænomen med lidt for tidlig blokering af baghjulene går mere eller mindre udpræget igen på de fleste personvogne, og årsagen til at vi nævner det er fremkomsten af den engelske Ferguson forsøgsvogn - bygget som en formel J racervogn - og hvor det af Dunlop udviklede anti-blokeringsaggregat døbt »Maxaret« er taget i praktisk anvendelse. Dette system bevirker, at trykket i bremseslangen til den enkelte hjulbremse afsvækkes i samme brøkdelen af sekund, et hjul viser tendens til at gå over fra en rullende til en blokeret tilstand. Som bekendt opnås den største retardation, når hjulene lige akkurat holder sig fri af blokering. Et sådant system parret med servoassisterede ski-

Højre forhjulsophæng med McPherson »struttene« i kombination med den nye skivebremse med indvendigt smudsskjold. Der må ikke komme olie på bremsefallerkenen - men det ved servicemanden. Krængningsstabilisatoren struttens nederste del.



Export-udviklingen i perioden fra 1950-60 for den samlede verdensproduktion. Yderst til højre er antallet af eksporterede enheder afsat. Det øverste sorte felt repræsenterer store vogne og sportsvogne, der tilsammen havde 43 % af eksporten i 1950, men kun 19 % i 1960. Fremstillingen viser tillige, at begge kategorier numerisk er steget. Det nederste sorte felt viser udviklingen for de meget små vogne, mens den nederste del af det skraverede felt viser udviklingen for den lidt større afdeling af de små vogne (f. eks. Ford Anglia). Feltet over den sorte streg i det skraverede felt viser udviklingen for de mellemstore vogne (f. eks. Consul 315). Tilsammen har de to sidstnævnte kategorier øget deres andel i den samlede eksport fra 57 % i 1950 til 70 % i 1960. Numerisk er stigningen for disse vogne slående.



Tekniske specifikationer og tolerancer

FORD CONSUL 315

Motor: Fire-cylindret overkvadratisk rækkemotor, boring 80,96 mm, slaglængde 65,07 mm, slagvolumen 1340 ccm, kompressionsforhold 8,5 : 1 (lev. også med 7,5 : 1). Maksimale hk-ydelse 56,5 ved 5000 o.p.m. og maksimale drejningsmoment 10,23 kgm ved 2.500 o.p.m. Begge SAE angivelser. Enkelt Zenith faldstrømskarburator type 32 VN, mekanisk AC benzinpumpe. Stempelhastighed v. 5000 o.p.m. 10,6 m/sek. Tryksmøring fra udvendig monteret oliepumpe, oliefilter (full flow), vandpumpe med termostat, kapacitet 6,1 liter kølevand og 2,25 liter motorolie. Batteri 12 volt, 51 ampéretimer. Oliekolet tændspole, aut. tændingsjustering.

Transmission: Hydraulisk aktiveret tør enkeltplade-kobling. Fire-trins gearkasse, 2., 3. og 4. gear synkroniseret, ratgear (lev. også med gulgear). Udvekslingsforhold:

	Gearkasse:	Krøn- og spidshjul:	Overall:
1. gear...	4,118 : 1	4,125 : 1	= 16,99 : 1
2. gear...	2,396 : 1	"	= 9,88 : 1
3. gear...	1,412 : 1	"	= 5,83 : 1
4. gear...	1,0 : 1	"	= 4,125 : 1

I fjerde gear svarer 1000 motoromdrejninger/min. til 26,5 km/t. Baggear 22,29 : 1. Dækstørrelse 5,60/13 (Anglia 520/13)

Chassis og karrosseri: Selvbærende karrosseri, to eller firedørs, forhjul ophængt i »McPherson-teleskop-strut« med spiralfjeder og underliggende enkelt tvær-svingarm og krængningsstabilisator. Baghjul monteret i stiv bagaksel ophængt i langsgående halvelliptiske bladfjedre, dæmpet via hydrauliske støddæmpere med aktiveringsarm. Hydraulisk fødbremse, fortil Girling skivebremser med smudsskjold, bagtil tromlebremser med primær og sekundær bakke, bremseareal bagtil 371,6 cm². Mekanisk håndbremse til baghjulsbremser. Styrehus: kuglekredsløb i udveksling 15,88 : 1, vendediameter 10,40 m, ratomdrejninger for fuldt udslag 3 1/4. Fire frontlygter og separate baglanterner og signallys. Stort bagagerum med stor udvendig klap. Benzinsluts skjult bag nummerplade.

Udstyr: Viskere med trinløs variabel hastighed, viskerblade med dobbelt æg, sprinkleranlæg manuelt betjent, to polstrede solskærme, cigarettænder med indirekte belyst sokkel, speedometer, termometer, benzinur, advarselslamper for: olietryk, dynamo, overhalingslys og afvisere. Hylde under instrumentbræt og separat handskerum med lås. Indvendig aut. belysning, askebægre for og bag, indvendige dørhåndtag skjult i armlæn, indtræk i afvaskelig P.V.C.-klæde og læder. Leveres i 12 farver og 7 to-farve kombinationer.

Mål og vægt: Hjulafstand 251,5 cm., sporvidde foran 125,8 cm, bag 125,8 cm, største bredde 165,6 cm, største højde 143,1 cm, total længde 433,8 cm, bagagerummel: dybde 118,1 cm, højde 50,8 cm, bredde 134,6 cm. Vægt incl. fuld benzintank for firedørs model incl. alt standard-udstyr 972 kg ifølge autoriseret vejeseddel, væglfordeling: forhjul 51,8 %, baghjul 48,2 %. Dæktryk ved alm. kørsel: foran 22 lbs. (1,54 kg/cm²), bag 24 lbs. (1,68 kg/cm²). Benzintankkapacitet 40,8 liter.

Tolerancer m. v.: Ventiler: kold motor: ind sugning 0,203 mm (0,008"), udstødning 0,475 mm (0,018"), varm motor: ind sugning 0,254 mm (0,010"), udstødning 0,432 (0,017"). Forhjulindstilling: castor 1° til 2 1/2°, camber 3/4° til 2 1/2°, spidsning 1,5 til 4,8 mm, styreboltshældning 6 1/4° til 7 3/4°. Tændrørselektrode 0,584 til 0,711 mm, type Champion N. 5 14 mm. Platinafstand 0,356 til 0,406 mm.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

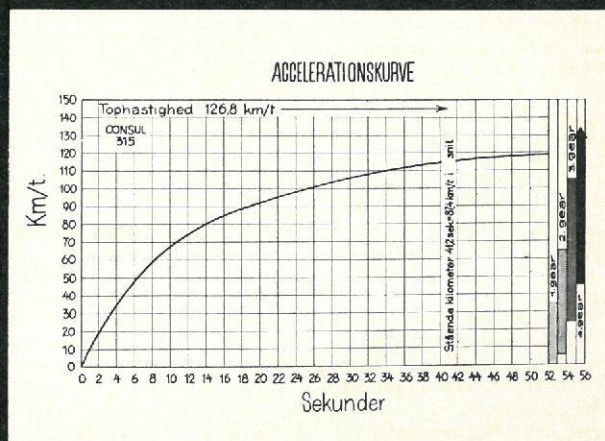
0- 40 km/t (speedometer: ca. 40 km/t)	4,6 sek.
0- 50 " (" " " 52 ")	6,2 " "
0- 60 " (" " " 62 ")	8,1 " "
0- 70 " (" " " 72 ")	10,6 " "
0- 80 " (" " " 82 ")	13,9 " "
0- 90 " (" " " 93 ")	18,4 " "
0-100 " (" " " 103 ")	24,9 " "
0-110 " (" " " 113 ")	33,7 " "
Top hastighed (effektiv)	126,8 km/t
Stående kilometer: 41,2 sek., svarende til	87,4 " "

Benzinøkonomi:

Bykørsel	ca. 9,6 km pr. ltr.
Jævn landevejskørsel	" 13,0 " " "
Hurtig landevejskørsel	" 10,0 " " "
Det samlede testforbrug incl. alle prøver, ialt ca. 1250 km, androg 10,1 km pr. liter.	

Priser:

Consul 315, 2-dørs sedan ..	kr. 19.104,-	excl. leveringsomk.
Consul 315, 4-dørs sedan ..	kr. 20.244,-	" " "
Importør: Ford Motor Co. A/S		



vebremsen må formodes i løbet af nogle år at finde vej til standardvognene, og det vil betyde en kæmpegevinst på det sikkerhedsmæssige gebet. Desværre kan man forudse, at tidspunktet for Maxaret systemets praktiske introduktion vil være i nogen grad afhængig af Ferguson forsøgsvognens resultater i formel 1 løbene, og her er systemet naturligvis langt fra tilstrækkeligt til at sikre resultaterne. Hvad har Jaguars sejr i Le Mans ikke betydet for skivebremsernes relativt hurtige optagelse i den praktiske produktion!

INDTRYK

Consulen leveres både med to eller fire døre, og Angliaens funktionalistiske bagrudder - som sagt Angliaen har arbejdet sig frem til best seller positionen på det britiske marked - er overført på 315, ligesom den i mellemtiden er blevet ta-

get op af Citroën. Vi tror, der vil komme flere med tiden, men før italienske formgivere får inspiration og opfordring til at forene dette funktionalistisk set rigtige lay out med en æstetisk mere letfordøjelig linjeføring, vil udformningen næppe blive almindelig til trods for dens saglige fortrin. Den store Lancia's bagparti var nok værd at studere nærmere; den har visse linjer Ford har brug for i arbejdet med at finde den æstetisk rigtige linjeføring omkring den indadskrånede bagrudder.

Bagagerummet er meget stort, og reservehjulet placeret lodret helt ude i venstre skærm, i kraft af den særlige bagrudderføring, bliver der mulighed for en langt større bagageklap end normalt. En Lancia-udformning af bagpartiet ville tvinge til en lidt kortere klap, men gør det noget, så længe rummet er rigeligt stort? Benzintankens påfyldnings-

studs er placeret centralt bag nummerpladen, hvor den er godt skjult og hensigtsmæssigt anbragt for påfyldning fra begge sider.

Fra førersædet er det let at komme til de forskellige knapper og instrumenter, hvoraf flere er bemærkelsesværdige. Viskernes arbejds hastighed er således trinløst variabel, men området synes lidt for snævert. Også selve viskerbladet er usædvanligt. Normalt finder man kun en enkelt gummiæg i anlæg mod ruden, men på Consul 315 introduceres en ny type med to ægge. Ideen med disse blade er at sikre deres anlæg til ruden under store hastigheder eller i kraftig modvind. I hvilket omfang den nye type løser problemet lod sig ikke klarlægge under prøvekursen. Kombineret med sprinkleranlægget viste systemet sig overlegent til afvaskning af insekter på forruden og arbejdede iøvrigt upåklageligt. Selve sprinkleren var ude af justering, og der måtte op til 20 pumpetryk til, før der viste sig vandstråler på ruden.

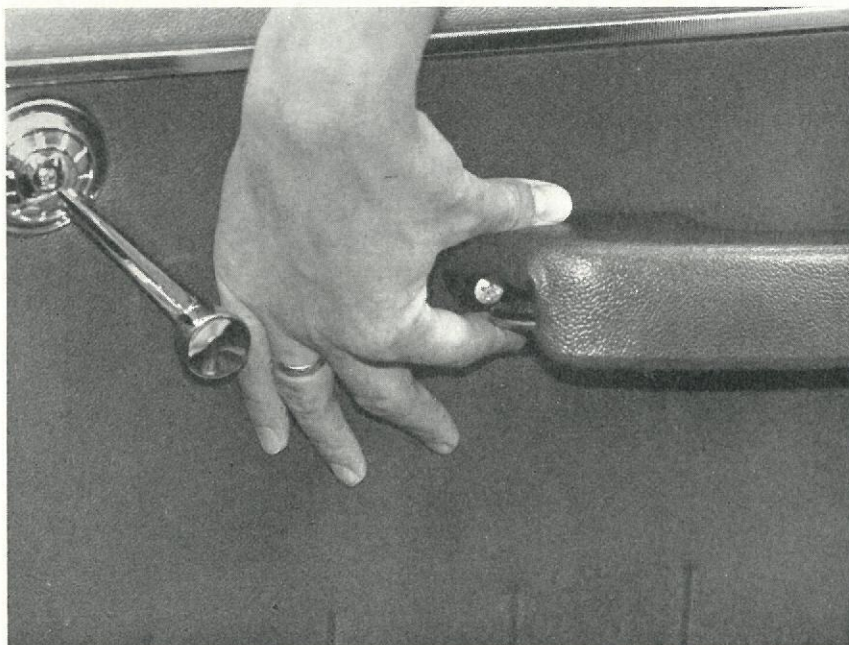
Fabrikken monterer en flash-kontakt, som herhjemme må fjernes inden indregistrering kan finde sted. Dette gælder snart en bunke forskellige vogne. Det er uforståeligt, hvad man har imod disse flash-kontakter, der i givne situationer er den eneste rigtige signalgivning. At de ikke skal bruges i utide, kan ikke være nogen begrundelse for principielt at forbyde installationen. *Vi efterlyser den officielle begrundelse for denne indstilling hos danske myndigheder.* I andre lande anses flash-lyset specielt under overhalinger på tresporede landeveje for at være en vigtig signalmulighed.

Kørestillingen er god, og rattet af bekvem størrelse og stilling. Pedalerne er godt udlagt - bedre end i de større og ældre engelske Fordvogne. Håndbremsens paraplyhåndtag under instrumentbordet er lidt ubekvemt placeret. Til gengæld bliver der plads til at føre de to separate forsæder helt sammen og dermed plads til en slank midterpassager på forsædet. Speedometerets misvisning var relativt ringe, men som i Consul Mark 2 (375) og Zephyr er inddelingen efter 15-tabellen upraktisk. Vigtige aflæsninger som 50 kmt., 70 kmt. og 80 kmt. forekommer simpelthen ikke på inddelingen, men må skønnes. På hastighedsbegrænsede strækninger må bilisten skønne både over speedometerets udvisende, dets fejlvisning og den margin han rygtevis har ladet sig fortælle politiet indrømmer. Nå - forklaringen kan jo være den, at man vil give kunderne mulighed for at have en akseptabel (?) undskyldning parat.

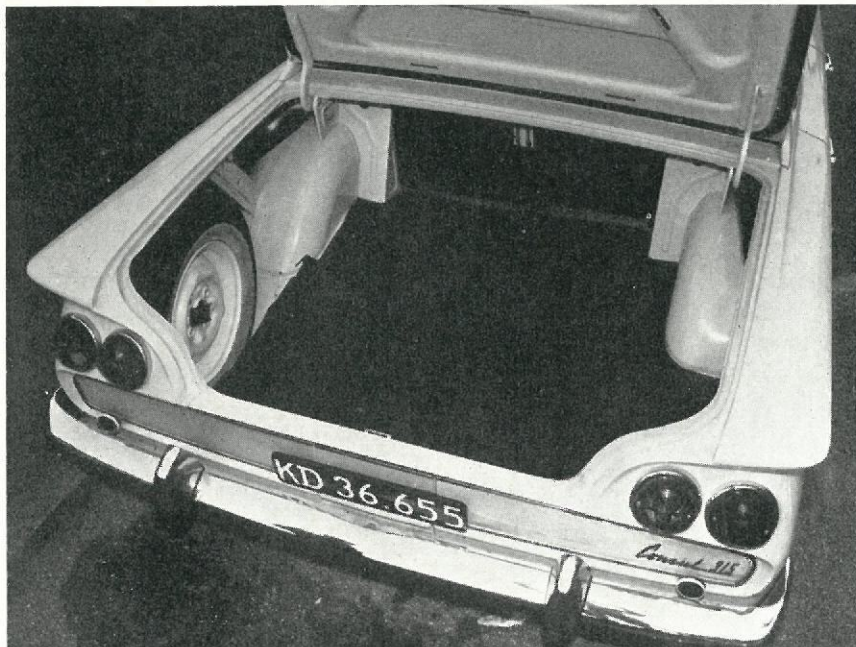
Den døsig bilist har derimod ingen muligheder for at give vognen skylden. Det kombinerede varme- og friskluftsanlæg er fuldt udbygget, så man som extreme yderpunkter kan få iskold luft til ansigt og glohed luft til benene - det omvendte lader sig også praktisere, men er uden interesse. Det har taget forbausende lang tid at få udviklet de helt rigtige klimaanlæg for biler, men nu har vi dem.

Motoren startede altid øjeblikkeligt, men under koldstarter var der brug for rigelig choker under den første kilometer eller så. Motorgangen med varm motor var ren og reagerede prompte

fortsættes side 31



Ikke blot bagagerummet, men også klappen er af helt usædvanlige dimensioner for klassen.



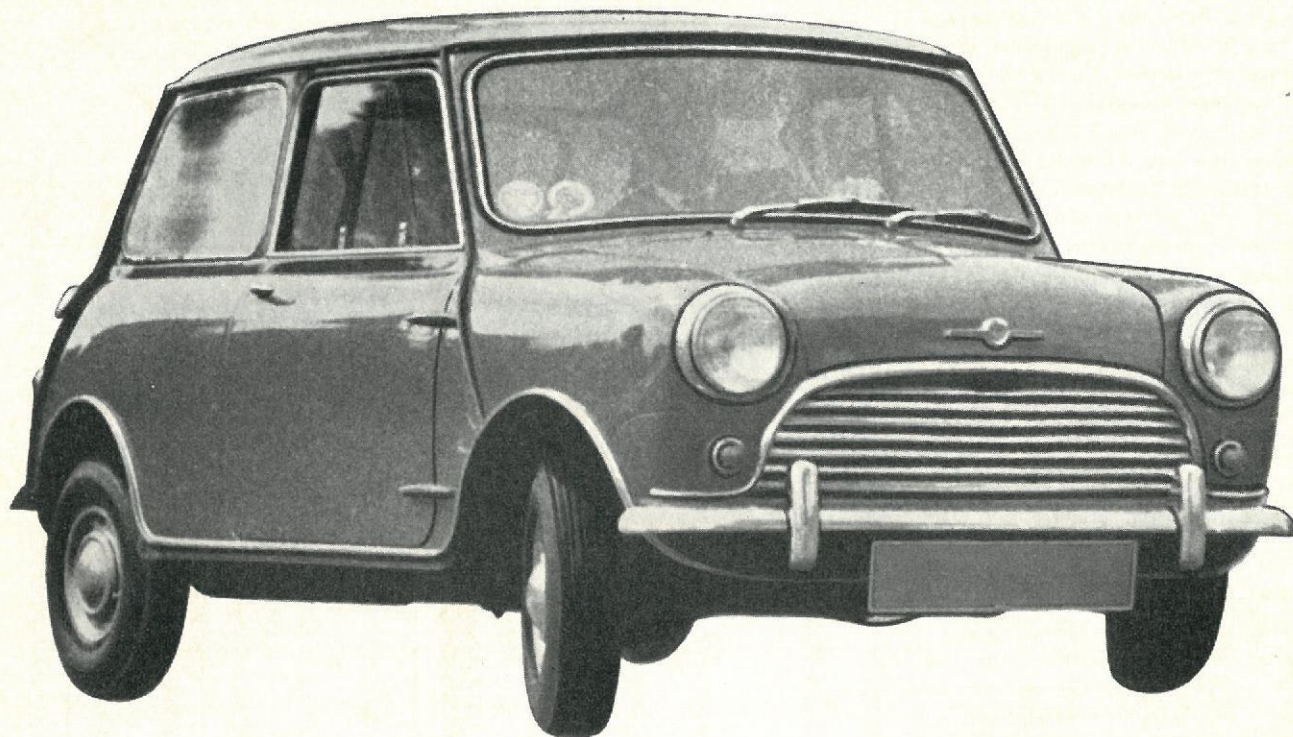
Luk op for det elegante
- sid ind i Peugeot, og
mærk hvad fransk komfort
og temperament vil sige...
Hver del en fordel.

PEUGEOT

- køreglæde i overmål...

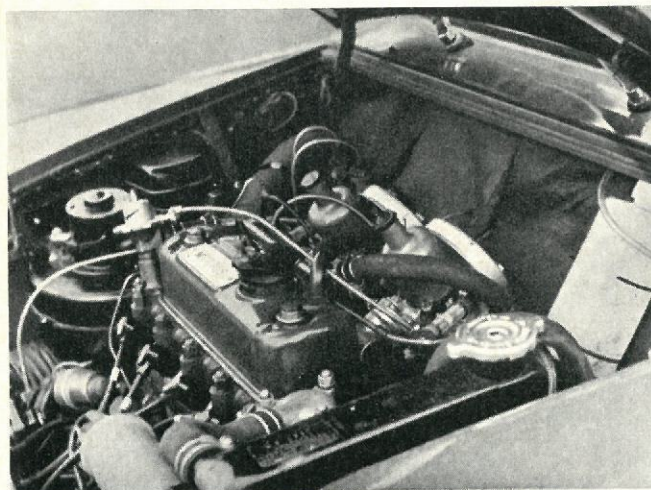


IMP.: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S SVENDBORG



ULV I LAMMESKIND

AF TAGE SCHMIDT



Mascot Cooper - en baby familiebil med chokerende ydeevne

Tophastighed over 140 km/t

Acceleration: 0-80 km/t på 12,8 sek., 0-96 på 18,5 sek.

Cooper-tuned motor

Skivebremser på forhjul

Sportsvogns-gearskifte

Ærligt talt: Hvem af os har ikke på et eller andet tidspunkt drømt om at være i besiddelse af en lille, uskyldigt udseende tingest, som kan hensætte ejerne af hestekraftsvulmende luksusbiler eller lave sportsvogne i en tilstand af måbende forbløffelse?

— — —

Kære læsere: *Den er her!* For en beskeden pris og lidt håndøre til benzin kan De komme til at opleve, hvad den engelske tegner Brockbanks her har illustreret på grundlag af rapporter fra BMC's prøvekørere. Kniber det med at identificere vognene, så prøv om De al-

ligevel ikke kan genkende Alfa Romeo Giulietta Sprint, Mercedes-Benz 220 og Porsche. — Aah, den lille tingest? *Morris Mascot-Cooper*...

— Opad bjergpas flintrer vognen forbi små sportsvogne, der er berømt for deres høje ydeevne...

— Selv bilister i europæiske vogne, som har ry for fremragende stabilitet, finder sig mod deres ønske hårdt presset af dette lille objekt.

— Jager med største sikkerhed ned fra bjergpassene i et tempo, som får andre erfarne køre til at give advarende hornsignaler...

British Motor Corporations forhjuls-

trukne 850 kubikcentimeter vogn, som introduceredes for to år siden, har forlængst opnået ry for helt usædvanlig fremragende køreegenskaber. I England er den blevet overmåde populær blandt de mange bilister, som tuner deres vogn — og ikke få hel- og halvprofessionelle racerførere har en af de forbløffende Mini'er, som deres engelske kæle-navne er (med forkortelse af den engelske modelbetegnelse *Morris Mini-Minor*). Tunede Mini'er — eller Mascot'er, som de kaldes herhjemme — har iøvrigt ved snart utallige lejligheder slået kraftigere vogne i løb på grund af deres overlegenhed i svingene.

Nu har BMC taget den logiske konsekvens af Mini'ens popularitet blandt tunings-entusiaster. En tuned udgave med en maksimumeffekt på ca. 60 hk er sat i seriefabrikation i samarbejde med Cooper, hvis lette Formel 1 racervogne i de seneste år fuldstændig har revolutioneret den internationale motorsport. Allerede i august måned modtog »Fart & Form« indbydelse til at komme til England og prøve den nye Morris Mascot-Cooper, som viste sig at være en lille bombe med mange storartede egenskaber. Først og fremmest virkede det særdeles tiltalende, at Mascot-Cooper'en er behagelig og komfortabel at køre ved alle hastigheder — og ikke på nogen måde er hysterisk på trods af den høje effekt.

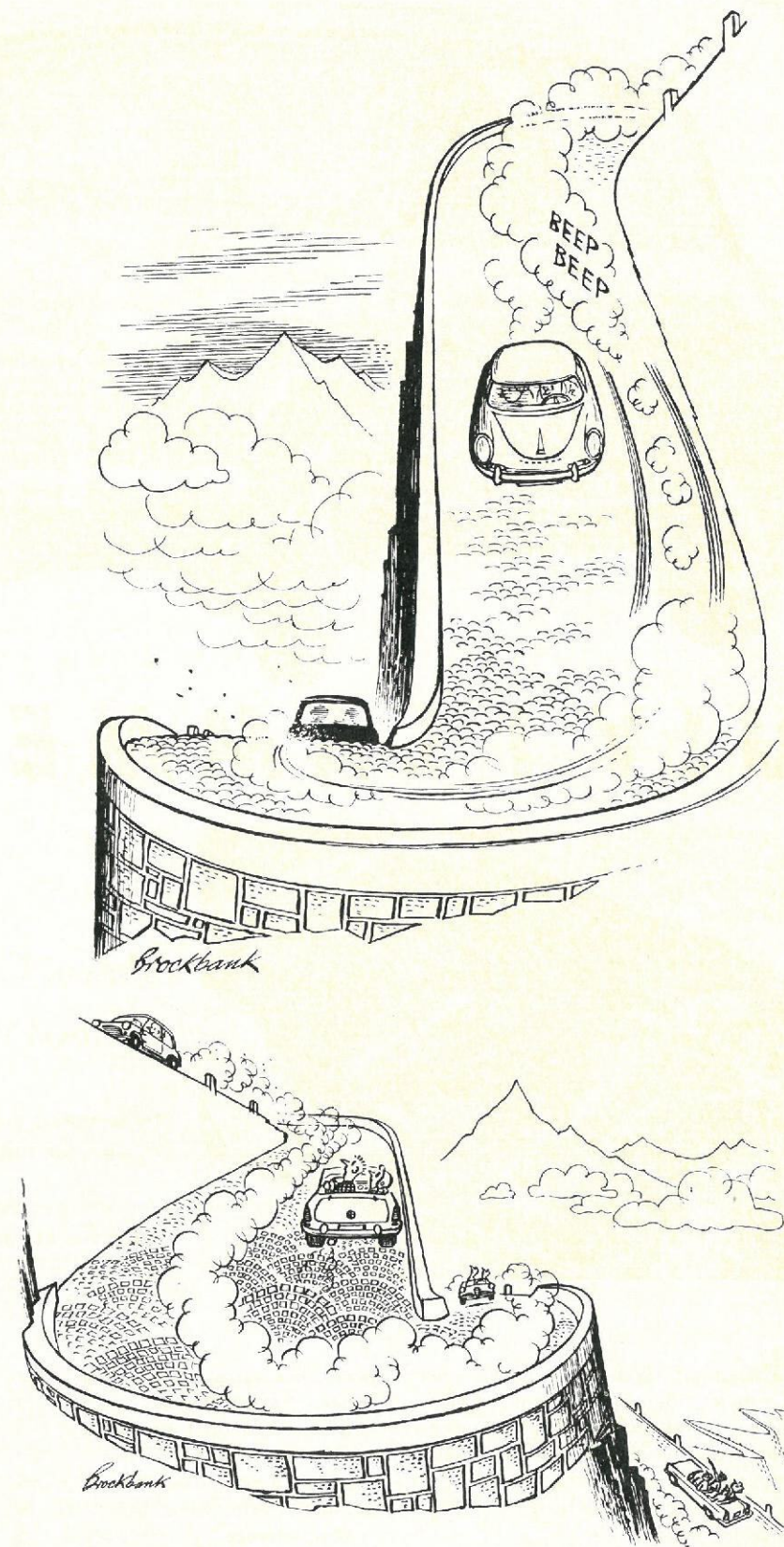
FJ-ERFARINGER

Cooper har i Mascot-Cooper udnyttet sine erfaringer med BMC's 1-liter motor — på hvilken Mascots motor er baseret — fra sine 1961 Formel Junior racere. FJ-motorerne er væsentlig højere tuned end Mascot-Cooper'ens, men er alligevel upåklageligt driftssikre. Man kan derfor regne med, at Mascot-Cooper'ens tuning er holdt indenfor absolut rimelige grænser. Det bedste bevis for, at motoren langt fra er overanstrengt, har man måske iøvrigt i, at Mascot-Cooper i lighed med alle øvrige vogne fra BMC leveres med 12 måneders fabriksgaranti.

Til sikring af, at den lille Mascot-Cooper ikke blot har overlegen krafteffekt, men at kræfterne også kan tøjles, er vognen monteret med Lockheed skivebremser på forhjulene i stedet for de sædvanlige tromlebremser. Den har endvidere specialdæk som standardudstyr, idet Dunlop fremstiller særlige 5.20-10 Gold Seal dæk med nylon-karasse til formålet. Også i indretningen tager Mascot-Cooper sigte på et interesseret publikum, idet den er udstyret med sportsvognsgearstang af *remote-control* type (kort, lige gearstang, som stikker op gennem gulvet lige foran sæderne) og olietrykmåler.

997 CC. TO KARBURATORER. SPECIEL KNASTAKSEL

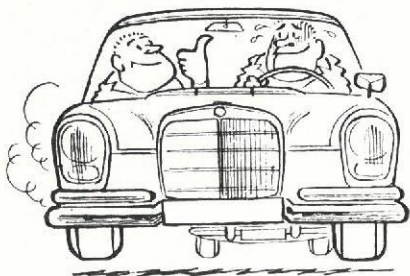
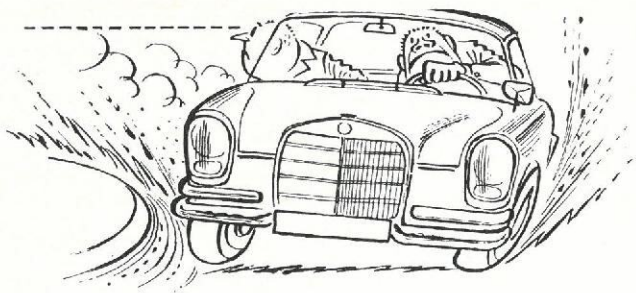
Den større motoreffekt er opnået gennem ændring af boring og slaglængde fra 62,9 x 68,26 mm til 62,43 x 81,28 mm, som giver et slagvolumen på 997 kubikcentimeter mod den normale Mascots 848. Desuden anvendes samme topstykke som på MG Midget med større indsugningsventiler og indsugningsporte, dobbelte ventiltjelder og specielt formede forbrændingsrum, som sikrer bedre brændstoffordeling. Blandt de øvri-



ge modificationer er to S. U. karburatorer (H. S. 2 type), et tregrenet udblæsningsmanifold med fri gennemstrømning og en speciel knastaksel. Kompressionsforholdet er desuden øget fra 8,3:1 til 9:1. Resultatet af tuningen er, at Mascot-Cooper motoren yder 55

hk netto efter engelsk beregningsmetode eller ca. 60 SAE-hk ved 6000 motoromdrejninger i minuttet.

I forhold til den normale Mascot har Mascot-Cooper 55 procent bedre acceleration fra 0 til 96 km/t (60 miles/t) og 63 og 90 pct. bedre acceleration i hen-



På denne tegning af den tværstillede motor med gearkasse ses bl. a., hvorledes gearstangen er placeret tilbage i vognen ved hjælp af en trækstangsforbindelse (det såkaldte remote control system). Bemærk også de 2 SU karburatorer og det fine strømliniede udblæsningsmanifold.

holdsvis 4. og 3. gear i hastighedsområdet 64-96 km/t (40-60 mph). Fabrikken egne prøve-ingeniører har under kontrol opnået følgende accelerationstider:

0- 80 km/t 12,8 sek.

0- 96 km/t (60 mph) 18,5 sek.

0-112 km/t (70 mph) 31,0 sek.

64- 96 km/t (40-60 mph) 13,7 sek. i 4. gear og 9,8 sek. i 3. gear.

Tophastigheden opgives af fabrikken til 140 km/t (87 mph), og de maksimale hastigheder i gearene til henholdsvis 69 km/t (43 mph) i 2. og 116 km/t (72 mph) i 3. gear. Ved den opgivne tophastighed løber motoren teoretisk 5900 o/m, mens maksimalhastighederne i gearene svarer til 6000 o/m. I topgear kører vognen 24,2 km/t med »standardgearing. Differentiale med lidt højere gearing leveres som ekstraudstyr.

YDEEVNE SOM AMERIKANSK KOMPAKT

Fabrikken påviser, at denne ydeevne svarer nøje til præstationerne for en typisk amerikansk *compact*-vogn med 2,5 liter motor. Et uafhængigt engelsk motorblad har ved prøvekørsel af en 2,5 liter kompakt-vogn med en maksimaleffekt på 87 hk ved 4350 o/m målt tophastigheden til 140 km/t og opnået følgende accelerationstider: 13,5 sek. for 0-80 km/t, 19,3 for 0-96 km/t, 30,3 for 0-112 km/t og 13,5 sek. for 64-96 km/t. Mascot-Cooper'ens ydeevne er således endog på nogle punkter bedre end kompaktvognens.

Den høje ydeevne er kombineret med en fin benzin-økonomi. Ifølge fabrikken kører Mascot-Cooper på plan vej under neutrale omstændigheder 17,4 km pr. liter ved 80 km/t, 15 km pr. liter

ved 96 km/t og 11,7 km pr. liter ved 112 km/t. Full udnyttelse af vognens ydeevne til acceleration o. lign. vil dog naturligvis medføre et benzinförbrug, som ligger over den almindelige Mascots ved normal körsel.

Bremseevnen er også af fabriken udtrykt i tal, idet den hävder, at vognen kan standses fra 96 km/t på 23 meter — naturligvis fraregnet reaktionstiden. En katastrofeopbremsning fra tophastighed skulle ikke belaste Mascot-Cooper'ens bremsere mere end en bremsning fra 96 km/t for den normale Mascots vedkommende. Mascot-Cooper er iøvrigt den første seriefremstillede vogn på under 1 liters slagvolumen med skivebremsere som standardudstyr. Skivebremserne anvendes utvivlsomt først og fremmest, fordi der ikke bag de små hjul er tilstrækkelig store bremsetromler til de bremsninger, som må kunne præsteres. Men i tilgift til den større bremseeffekt giver skivebremserne også sikkerhed mod bremsesvigten på grund af varmeudvikling således, at man f. eks. vil kunne stole på sine bremsere selv under hurtige ture nedad på bjergveje.

Bremsesystemet omfatter ligesom på den normale Mascot en ventil, som begrænser trykket til baghjulene og dermed reducerer risikoen for bagvognsudskridning ved katastrofebremsning. Desuden er Mascot-Cooper forsynet med en hydraulisk trykforstærker i lednings-systemet til forhjulene.

Selve hjulophængningen er nøjagtig som i den normale Mascot, idet den rigeligt lever op til den øgede ydeevne.

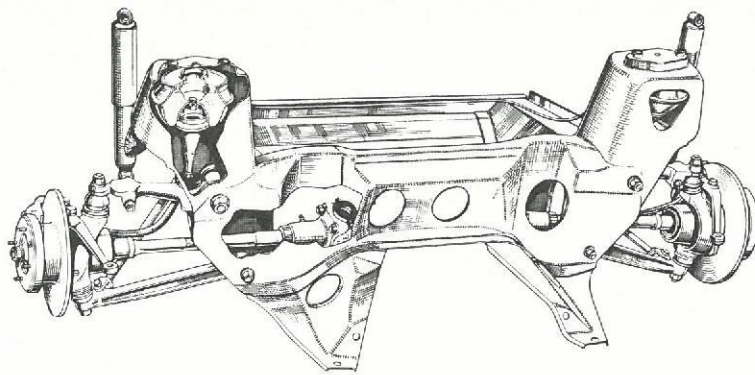
NYT INTERIÖR

Karrosseriet er ligeledes uændret, men kølgitteret har en anden udformning og er forchromet, ligesom Mascot-Cooper'en leveres tofarvet i seks forskellige kombinationer. Interiöret er derimod ændret en del. Forsæderne giver større støtte mod tværkræfter i svingene, mens bagsædet har en mere komfortabel polstring og højere ryglæn. Desuden har Mascot-Cooper et større instrumentpanel, der foruden speedometeret rummer olietryksmåler og kølevandstermometer. Det indvendige lys er flyttet op i loftet. Beslag til sikkerhedsseler er standardudstyr som på alle BMC's øvrige modeller.

BAG RATTET I MASCOT-COOPER

De overfyldte engelske veje giver ikke de bedste betingelser for at prøve en bil med Morris Mascot-Coopers ydeevne under alle forhold, men et par motorvej-etaper gjorde det i hvert fald muligt at lade vognen strække ud. Indtrykket var temmelig fantastisk.

Motoren trak villigt og uanstrengt



Fortöjet med skivebremsere. Man ser bl. a. gummifjedrene, der er en del af hemmeligheden bag Mascottens fremragende köreegenskaber. Baghjulene er uafhængigt affjedrede på lignende måde.

Mascot-Cooper'en af sted med speedometernålen konstant pegende så langt over 80 miles i timen, at man kan regne med ægte 130 km/t som praktisk anvendelig marchhastighed. Vognen ligger uforstyrrelig støt helt op til tophastighed på vejen — med urokkelig retningss stabilitet og et minimum af behov for styrekorrekationer med rattet. Motorens lydniveau er tilpas lavt og behageligt, og så utroligt det end kan lyde i betragtning af vognens små ydre mål, færdes man komfortabelt som i en stor vogn — lukker man øjnene (som passager!) er illusionen fuldkommen.

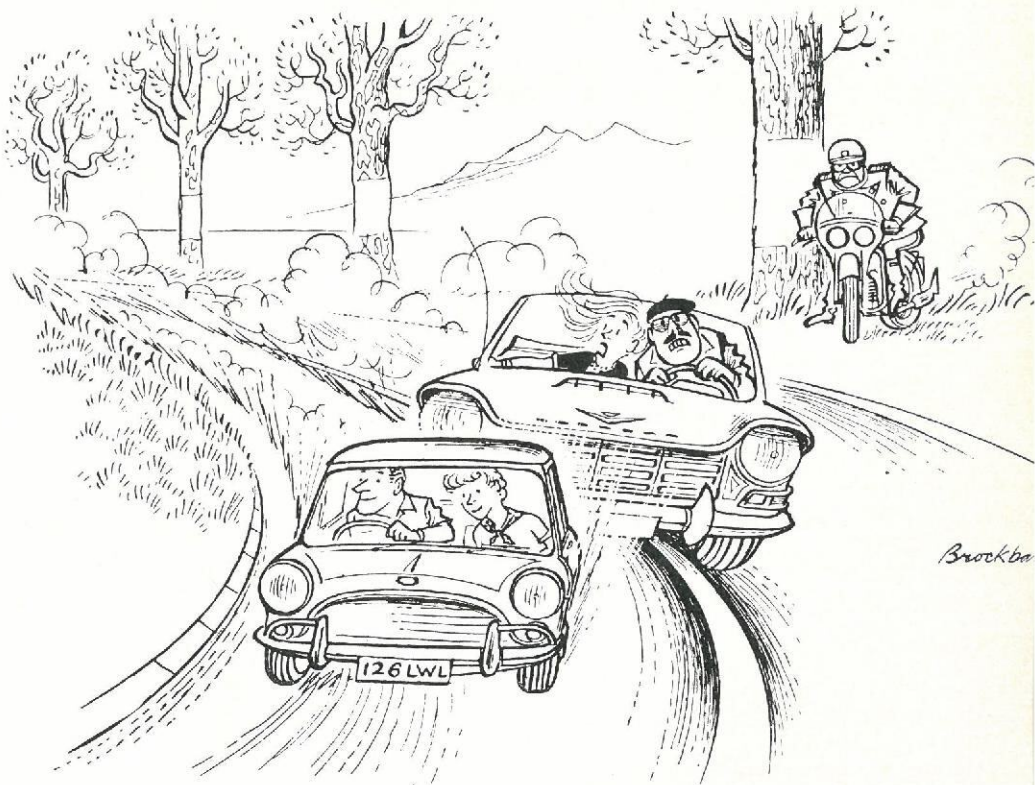
Mascot er kendt for fremragende stabilitet i svingene, og den bevarer også denne egenskab med de hastigheder, som den tunede motor åbner mulighed for. Mascot-Cooper'en løber med 120-130 km/t som på skinner gennem sving, som vil sende mange velanskrevne større vogne af vejen ved samme hastighed.

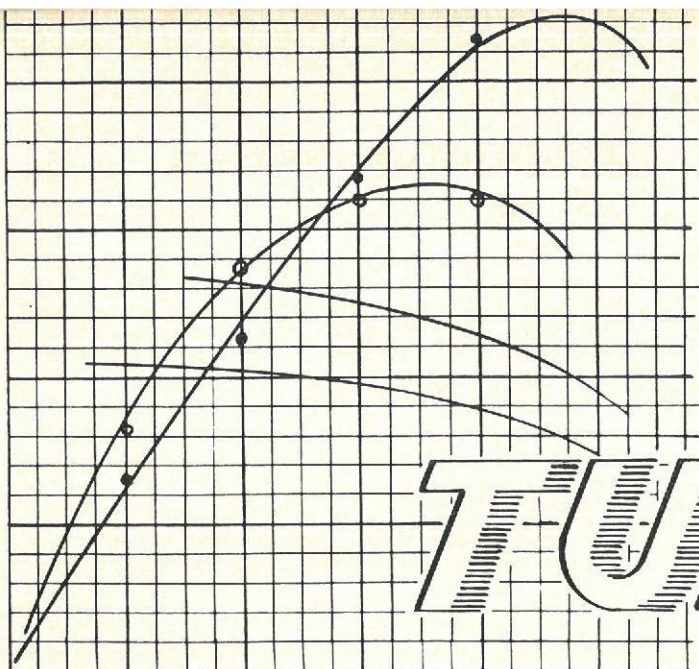
Bremserne virker, som man kan forvente det i henhold til beskrivelsen af bremsesystemet. Til almindelig reduktion af hastigheden ved körsel i moderat tempo kræves et overraskende stort tryk, men man kan meget hurtigt standse vognen fra stor hastighed med et temmelig normalt pedaltryk. Det er karakteristisk for vognens stabilitet, at den selv ved den kraftigste bremsning går støt lige frem uden udskridning.

Det specielle gearskiftesystem med tilbagetrasket gearstang virker fortrinligt, både hurtigt og præcist. Synchroniseringen er ikke helt perfekt til pludselige nedgearinger, men denne vogns publikum vil sikkert i alle tilfælde anse dobbelt udkobling for en naturlig proces, og den let mangelfulde synkronisering vil derfor i praksis virke tilfredsstillende.

Hvis man forestiller sig, at en så forholdsvis højt tunet vogn vil være vanskelig og temperamentsfuld at köre, ta-

fortsættes side 18





TUNING

Efter at vi nu har set, hvilke faktorer, der spiller ind ved tuning af en 2-takts-motor, er den tid kommet, hvor det er 4-takts-motoren, der skal underkastes et nærmere studium. Forinden er der dog nogle problemer og spørgsmål vi først skal have klarhed over.

Hvorfor ikke fabrikstunede motorer?

Når talen falder ind på området *tuning*, vil de mennesker for hvem tuning er en ganske naturlig ting (de har gennem teori og praksis erhvervet sig et indgående kendskab til motorer) ofte blive stillet over for det spørgsmål, om de virkelig er meget klogere end de forskellige automobilmotorfabrikkers teknikere, siden fabriksmotorerne ikke har større specifik ydeevne. Svaret herpå må imidlertid blive *nej*. — Selvfølgelig ved de forskellige fabrikkers teknikere hvordan en motor skal tunes, og de kan med største lethed få resultater frem, som normalt ikke vil kunne opnås af private, takket være fabrikkernes store laboratorier, forsøgsafdelinger, prøveforsøgsafdelinger og dertil næsten ubegrænsede pengemidler.

Problemstillingen overfor *motortuning* er derfor måske ikke så enkel og ligetil som mange tror, så mon ikke man først skal gøre sig klart hvad det er fabrikerne ønsker at give deres kørende publikum, og hvad ønsker en meget lille del af dette publikum yderligere af det pågældende køretøj.

Ved en automobilmotors konstruktion bliver teknikkerne stillet over for en lang række krav, der imidlertid kun tilnærmelsesvis bliver opfyldt, men da såvel fru Pedersen, som herr Jensen, Hansen o. m. a. syncs, at netop den vogn de har fået lige netop opfylder de krav de har sat sig, så spekulerer de ikke på, at motoren i deres vogn er resultatet af en lang række kompromisløsninger.

En normal »folkebil«s motor skal opfylde en lang række krav, hvor kravene stilles af salgs- og reklameafdelingerne, og det bliver så teknikernes opgave, at koordinere de stillede krav således, at man får et acceptabelt og brugbart stykke mekanik.

Kravene kan ofte være modstridende, og vil groft inddelt ofte lyde således: stor driftssikkerhed, lang levetid, økonomisk i drift, stor specifik ydeevne, små vedligeholdelsesomkostninger, billig i fremstilling hvortil kommer, at man gerne skulle kunne anvende så mange komponenter fra en tidligere fremstillet motortype som muligt.

Ud fra disse krav må konstruktøren nu konstruere en motor under passende hensyn til de stillede krav, men da kun et af ønskerne lyder på »stor ydeevne«, — må han især

lægge vægt på de øvrige faktorer med det resultat, at den almindelige »folkebil«s motor ikke bliver en »sportsmotor« med stor ydeevne pr. liter slagvolumen, men en ganske almindelig »brugsmotor«.

Teknikkerne er altså bundet på hænder og fødder, og kun i meget få tilfælde vil de få lejlighed til at fremstille en »tunet« motor, der i så tilfælde ikke længere er en »tunet« motor, men en højtydende motor. I de senere år har det nemlig vist sig, at en ganske lille del — men dog ikke helt uvæsentlig del — af det købende publikum har vist stigende interesse for sportsprægede vogne som f. eks. Volvo Sport. Hillman Sunbird i sportsudgave, men da det kun er ganske få bilmærker der er gået denne vej, er der heldigvis andre løsninger. Til glæde for de mange »motorentusiaster« der gerne vil have »pillet« lidt ved deres egen vogn er der dukket en mængde tilbehørsfirmaer op, der kan levere tuningsudstyr således, at en standardvogn for ret rimelige beløb kan ændres til en mere sporty type. Blandt mange af disse motorentusiaster findes der en hel del, der ikke er tilfredse med at købe »færdigsyet« tuningsudstyr og derpå lade mekanikeren udføre monteringen, de vil hellere have fornøjelsen ved selv at udføre arbejdet og derpå nyde udbyttet, og til glæde for disse entusiaster vil vi bringe en artikelserie om tuning af 4-takts-motoren.

Ulv i fåreklæder.

Den tuning vi i de følgende numre af »Fart & Form« skal beskæftige os med, er ikke baseret på at få en ganske almindelig »folkebil«s motor ændret til en ren Grand Prix-motor, det vil ikke alene blive en meget vanskelig og bestemt uønsket affære, men med en så radikal ændret motor vil man ikke have daglig glæde af motoren, ligesom selve køretøjet ikke vil være i stand til at honorere de krav en sådan motor vil kræve. Den tuning vi skal beskæftige os med, vil gå ud på at fortælle læserne hvordan man med såvel små som store midler er i stand til at sætte sin motors ydeevne i vejret således, at man får »en ulv i fåreklæder«, der måske for sin ejer føles som en Grand Prix-vogn, og vort formål skulle dermed være nået.

Udviklings- og forsøgsarbejdet med Grand Prix-motorer

overlades til de fabrikker, der enten fremstiller eller anvender motorerne, da et sådant udviklingsarbejde kræver værktøj og instrumenter, teori og erfaring m. m., og er en så indviklet opgave, at kun motorer specielt beregnet til dette formål vil kunne gøre sig gældende.

Fordele og ulemper ved tuning.

Når man foretager en ændring ved en motor, så forrykker man den balance mellem de forskellige kompromisløsninger, som motorens konstruktør har forudsat. Denne balanceændring vil kun ved meget moderate motorændringer udelukkende give fordele, og sådanne ændringer er normalt af en sådan karakter, at man ikke vil omtale dette arbejde som en tuning.

Anderledes stiller problemet sig, når man begynder på mere gennemgribende ændringer af motoren, for så vil man blive stillet over for forskellige valg, hvor ens ønsker bliver stillet over for fordele contra ulemper. Her skal hver enkelt så veje for og imod, og især se på, til hvilket formål den pågældende motor efter tuning skal anvendes. Jo kraftigere man tuner sin motor, desto flere og større ulemper får man, uden på samme tid at få tilsvarende fordele, og man kan groft set opdele ulemper og fordele ved tuning således, at man på creditsiden bl. a. får:

1. drejningsmomentkurven forringes, hvilket giver dårlig sejtækningsevne, og fordrer mere arbejde med gearstangen,
2. den større ydelse opnås indenfor ret snævre grænser, hvilket også vil fordrer hyppige gearskiftninger,
3. større mekaniske og termiske belastninger, der giver forøget slitage og dermed lavere levetid på motoren og fordrer hyppigere eftersyn samt mere vedligeholdelse,
4. større brændstofforbrug.

På debetsiden får man bl. a.:

1. en hurtigere vogn,
2. en »ulv i fåreklæder«.

Har man så gjort op med sig selv, hvor meget man vil ofre, ikke alene i direkte udgifter ved tuning, men også i de omkostninger der direkte følger med, så skulle man være klar til at begynde på en tuning, men forinden skal der ses lidt på, hvilke faktorer det egentlig er, der begrænser en motors ydeevne, hvilket vil ske i næste artikel.

Neco de Mus.

Trumf
auto-
antenners

RUDOLPH SCHMIDT AS
NY CARLSBERGVEJ 66 · KØBENHAVN V · CENTRAL 5165

Redaktionskatten på spil

Redaktionskat »Amadæus« havde rigtigt lavet ballade og flyttet rundt med bogstaver og tal i artiklen om elektriske omdrejningstællere i sidste nummer af »Fart & Form«. Den formel, hvorefter man kan bestemme det søgte hjuls omdrejningstal pr. minut skulle have følgende udseende

$$\frac{1000}{3,14 \times d} = N \text{ omdr./min.}$$

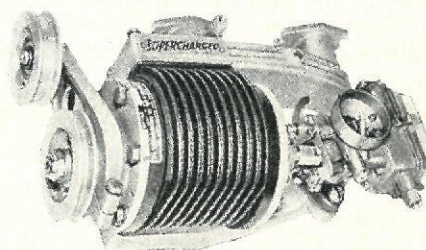
hvor d=hjulets dynamiske diameter og N=hjulets omdrejningstal. Derefter bestemmes motorens omdrejningstal af formlen

$$N \times U = M$$

hvor U=totaludvekslingen igennem gear og differentiale ved prøve kørslen, og M er det omdrejningstal vi ønsker at finde.

N. de M.

FORDOBLET ACCELERATION



MED JUDSON

Forestil Dem en fordoblet acceleration, 50% flere hestekræfter, mindre gearskiftning, højere tophastighed, De kan overhale, når det passer Dem, og have ekstra kraft, når De har brug for det.

Dette opnår De kun ved at montere en **JUDSON KOMPRESSOR** på Deres vogn. Over 65.000 Judson installationer findes i dag verden over og bringer deres ejere det ekstra alle drømmer om.

JUDSON leveres til følgende vognmærker:

- ★ VW
- ★ Ghia
- ★ Sprite
- ★ Volvo
- ★ MG-A
- ★ Dauphine
- ★ Mercedes 190 SL
- ★ Triumph

Skriv eller ring efter brochure

SPEED ENGINEERING

Tuborgvej 103 - Hellerup - Tlf. 29 15 72 ml. 10-16

En **JUDSON** kompressor giver Dem mere end bedre kørsel, den giver Dem en helt ny køreglæde.

OR-sport v. OLE BOE OLSEN

KØREORDRE - fra store og små løb gennem et tiår

Blandt de former for køreordrer, som de fleste er lidt nervøse ved, er luftfotos. På grund af den ret høje pris, som man må betale Geodætisk Institut for dem, er de heller ikke så almindelige, som de burde være. Anvendelsen af luftfotos kræver nemlig i allerhøjeste grad evnen til at overføre detaljer og store

linier fra kort til terrain og omvendt. De to første udklip stammer fra løb på Sjælland, og det første tjente til at vise en ny vej og bro anlagt syd for Bavelse SSø. For at tvinge deltagerne til at benytte kort og foto på skift var en rutekontrol mellem 13 og 14 angivet ved referance til benyttede kort 1:100.000.

uden benytter målestok 1:40.000, kan man godt få nogen tid til at gå. Her må man holde fast ved, at Nord og Syd er uforandret, mens øst og vest bytter plads, ligesom syd-øst bliver til syd-vest o. s. v. (Første udklip ligger i Everdrup).

Kan man få tilladelse til at køre i en

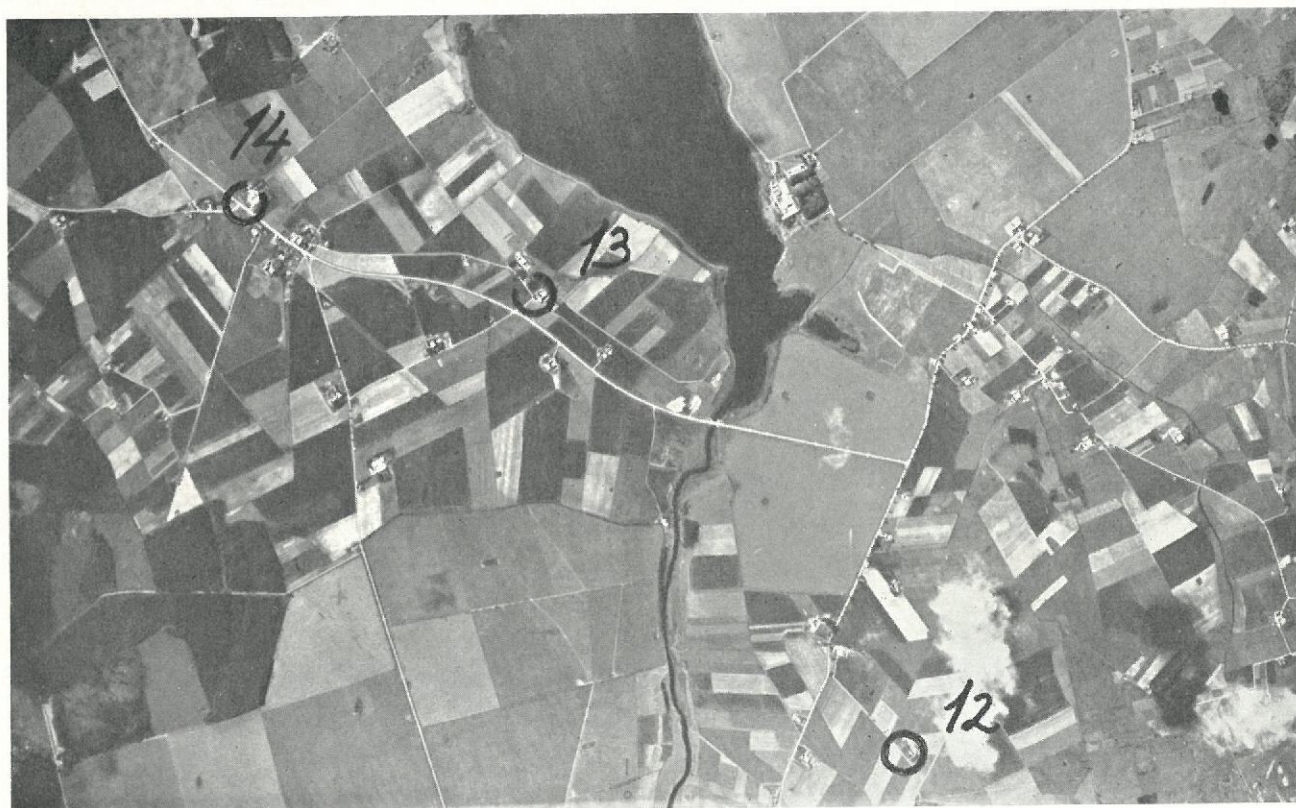
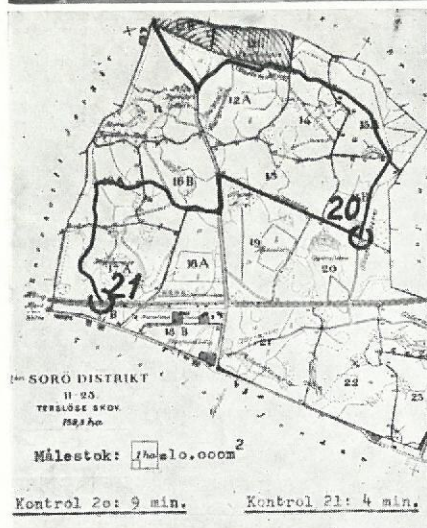


Fig. 1

Fig. 4



Luftfotoet var i målestok 1:25.000, hvilket var opgivet, hvorimod man selv måtte indlægge verdenshjørnerne. Senere i samme løb fik man luftfoto nr. 2 som straks var vanskeligere derved, at det kun viste en landsby med nærmeste omegn. Da det imidlertid var forsynet med nordpil, kunne man ved sammenligning med kortet ret hurtigt finde den rette landsby - og køre derhen efter kortet og dernæst køre efter fotoet. Fra kontrol 22 til 23 måtte man dernæst igen på skift bruge kort og foto for at finde vej.

Figur 3 viser en form for udklip, som kan være ganske ubchagelige, når en hel rute er opgivet alene ved udklip. De er nemlig spejlvendte! Da man des-

skov, kan man som regel også få lov til at kigge på skovfogedens kort. Ja, man kan måske endda få et eksemplar, hvorpå man indtegner det nødvendige. Og dernæst får hvert hold sin skovkortskopi at køre efter. I tilfældet på figur 4 har man drillet ved at opgive målestokken i form af et indtegnede kvadrat af arealet 1 ha! Da det dog samtidig oplyses, at 1 ha = 10.000 m², hører der jo ikke meget til at finde strækningen 100 meter indtegnede.

Vi har før haft såkaldte tulipanskisser på programmet. De fleste tripper vist nok hver enkelt afstand for ikke at opsummere en eventuel difference mellem deltagerens triptæller og de opgivne afstande. Sådan startede jeg også på

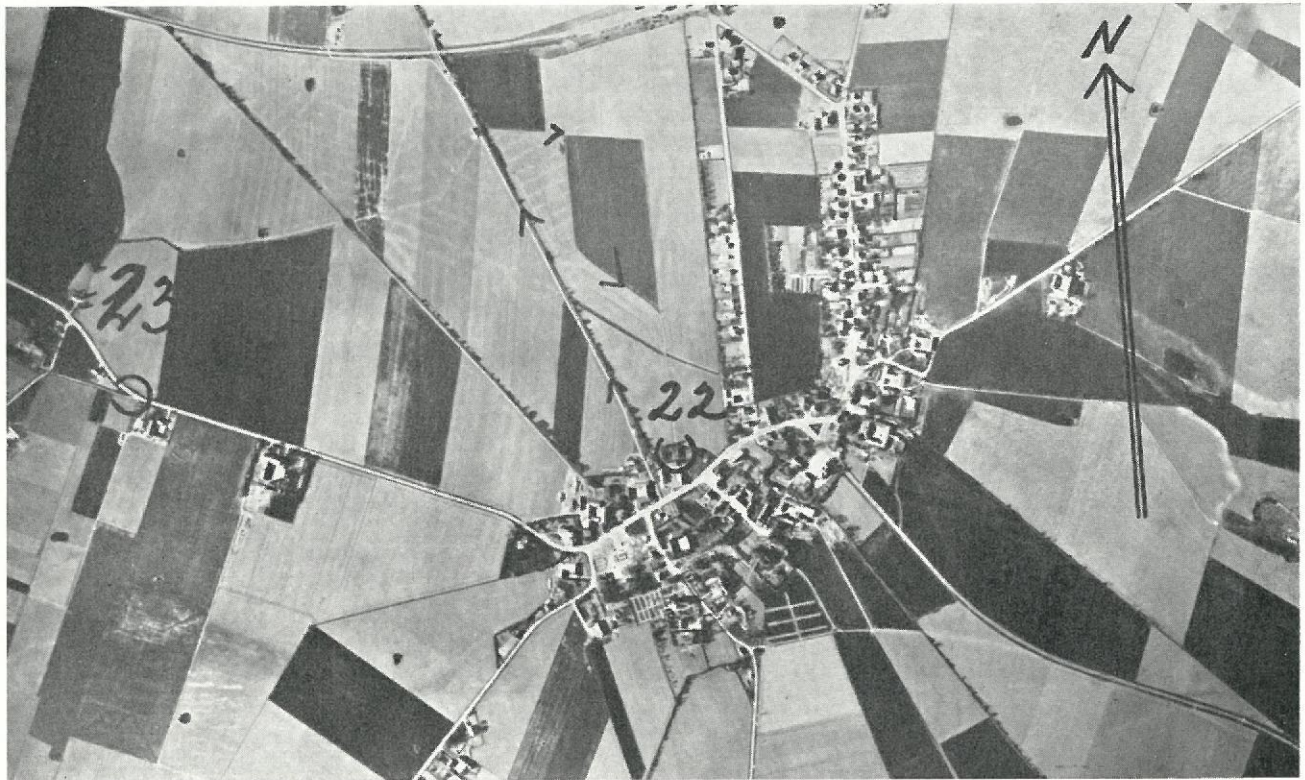


Fig. 2

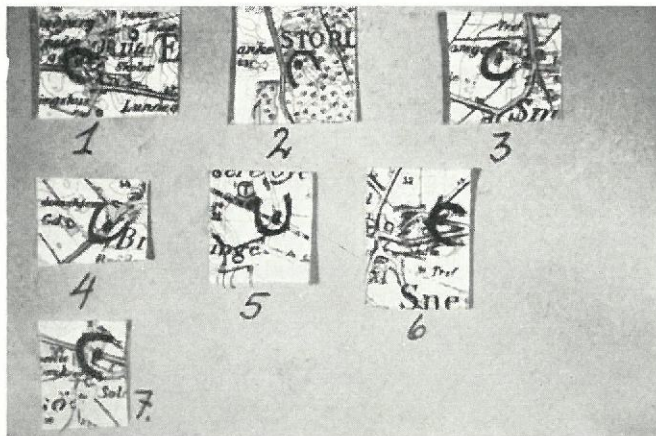


Fig. 3

den skitse, der er vist i figur 5 - kun for at finde ud af, at jeg efter de første par afstande for restens vedkommende måtte regne afstandene ud som differencen mellem totalafstandene! Afstandene blev mindre og mindre og tallene i totalrubrikken større og større. Og ialt var der et par sider!

I figur 6 ses en udvidet tulipanskitse, normalt betegnet som sørøverskitse. Den er meget logisk opbygget - læses fra neden og opefter, og mellem skitserne er der fine tegninger af de anlæg og den bebyggelse, som man vil finde, hvis man er på rette vej. I højre side findes afstandene fra skitse til skitse.

obo.

Etape	Total	Retning	km/t
0.260			38
0.080	0.260	→	
1.050	0.340	←	
0.070	1.390	←	
	1.460	→	
	2.490	↘	

Fig. 5

Fig. 3 kortblad 56 Næstved (NØ) (udkl. i Everdrup)

Fig. 4 kortblad 47 Slagelse (NØ) (v. Dianalund)

Kortreferencer:

Fig. 1 kortblad 48 Ringsted (SV)

Fig. 2 kortblad 48 Ringsted (SØ) (K. 21 øst Tersløse)

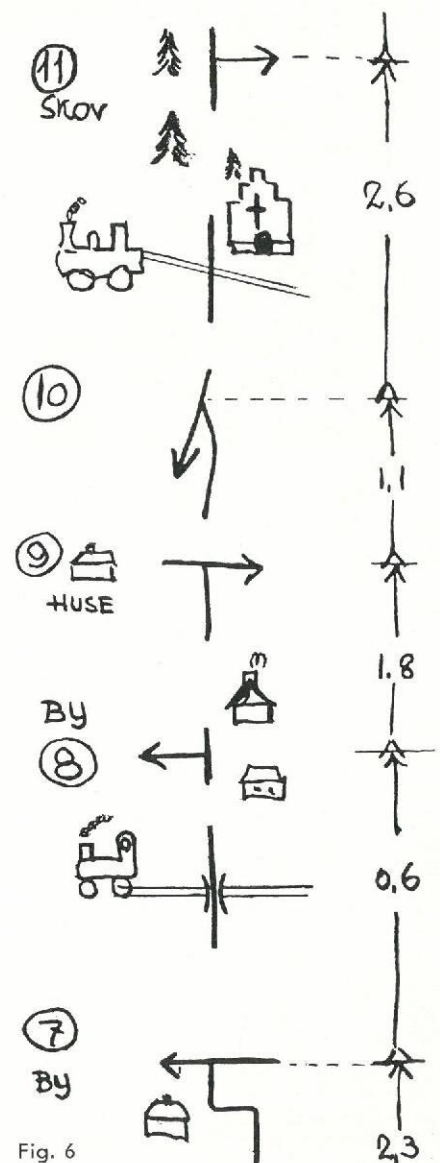


Fig. 6

ger man fejl. Motoren trækker pænt jævnt også ved ret lave omdrejningstal, og man behøver ikke nødvendigvis at bruge gearstangen ustandselig for at komme frem — end ikke i tættere bytrafik. Der kræves ikke noget særligt talent for at køre denne vogn — men på den anden side kan den naturligvis kun udfolde sig rigtigt med en øvet mand bag rattet.

Ovenstående er i store træk, hvad der var mulighed for at finde ud af om vognen under kørslen i England. Det

vil bl. a. blive interessant at erfare, hvorledes forhjulstrækket virker i forbindelse med den kraftige motor på regnvåd vej. På virkelig glat vej må man i hvert fald nok regne med at skulle udvise nogen varsomhed i omgangen med speederen, hvis man ikke ønsker at fortsætte lige ud i stedet for at svinge. Målinger af ydeevnen må vente, til der bliver lejlighed til at prøvekøre bilen herhjemme, men BMC's egne oplysninger er erfaringsmæssigt altid lidt i underkanten, og »Fart &

Form«s målinger vil derfor måske resultere i endnu finere accelerationstal end anført ovenstående.

Eet er sikkert: Ingen anden seriefremstillet bil giver i dag en blot tilnærmelsesvis så stor ydeevne for pengene. Tager man køreegenskaberne med i betragtning, vil Mascot-Cooper kun sjældent møde sin lige på vejen. Det er en vogn, som man kan have det virkelig morsomt med — og så kan den oven i købet rumme en hel familie.

Tage Schmidt.

MERCEDES 190

*Ny model
med mere plads
og større komfort*

Den nye Mercedes-Benz 190 har fået et nyt karosseri, der i store træk svarer til 220-modellernes elegante ydre.

Hermed er 190 modellen blevet betydelig større end forgængeren. Den er således kun 14,5 cm. kortere og har en akselafstand, der kun er ca. 5 cm. kortere end akselafstanden på den større 220 model.

Ved konstruktionen af 190 er der lagt stor vægt på passagerernes sikkerhed. Det nye karosseri er bygget på grundlag af erfaringer, der er høstet gennem talrige praktiske forsøg med forskellige karosserityper, netop for at opnå bedst mulig beskyttelse af passagererne.

Den nye Mercedes-Benz 190's bagaksel er nu af den enkeltleddede Mercedes-Benz pendulakseltype med lavtliggende drejningspunkt og ekstra udligningsfjeder i midten mellem de to pendulaksler — altså den samme konstruktion som benyttes i den nyeste udgave af 220-modellen.

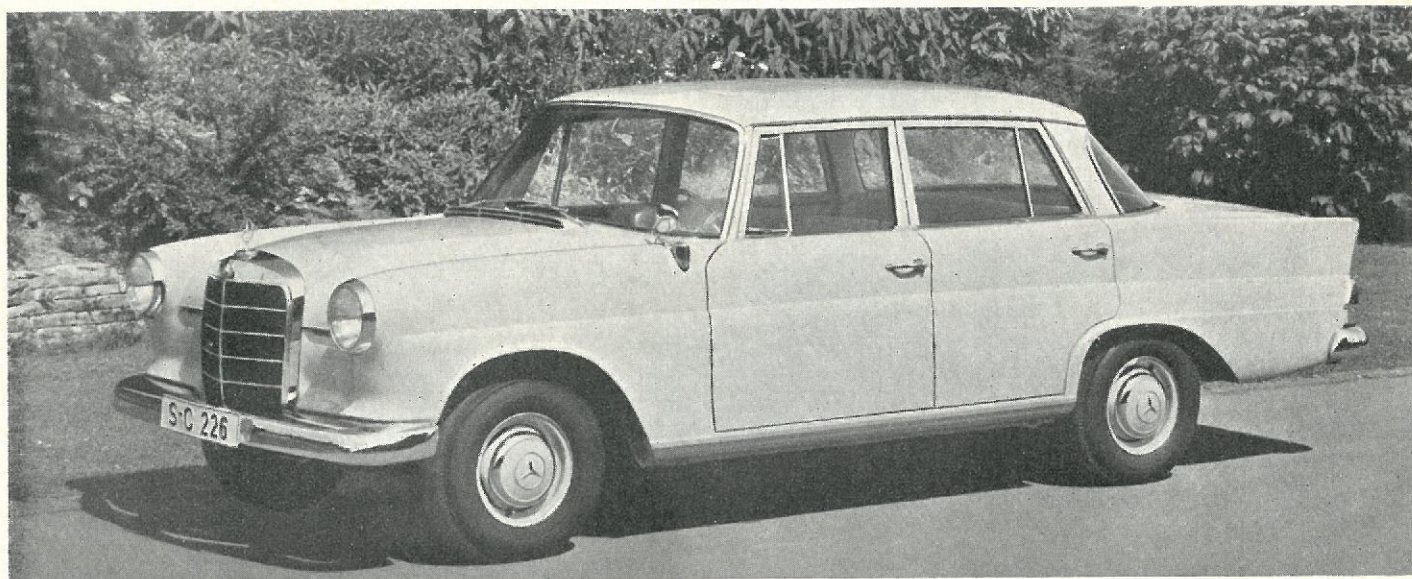
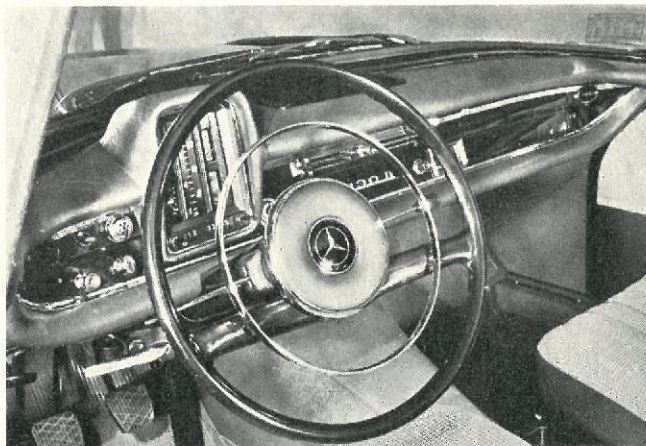
Den nye 190-model vil ligesom forgængeren kunne leveres i to udgaver, nemlig en 190 med en 1.9 liter benzinmotor.

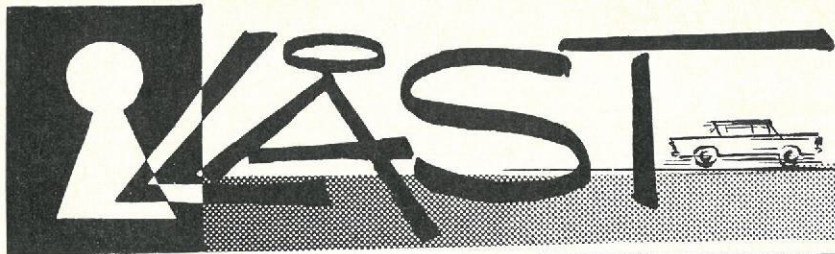
der nu udvikler 90 hk, og en 190 D med en 2 liter dieselmotor på 53 hk. Begge motorer er af samme basiskonstruktion, d. v. s. 4-cylindrede, topventilede med overliggende knastaksler og overkvadratisk forhold mellem boring og slaglængde. De to motortyper har samme slaglængde (83,6 mm), medens cylinderdiameteren er 85 mm og 87 mm på henholdsvis benzin- og dieseludgaven.

Priserne på de nye Mercedes-Benz modeller:

Mercedes-Benz 190 (benzin)	35.495 kr.
Mercedes-Benz 190 (diesel)	39.934 kr.
Mercedes-Benz 190 diesel (hyrevogns-standard)	24.096 kr.

Priserne er excl. leveringsomkostninger.





Det er alt for let at stjæle en bil. Spørg blot de unge læderjakker. Selvom vinduer og døre er lukkede og låste, tændingsnøglen taget ud, er det en smal sag at dirke sig ind, kortslutte de nødvendige ledninger og »få den lidt ud at spadsere«, som en ung biltyv forleden udtrykte sig i retten.

Derfor skal man selvfølgelig læse al ligevel. Der er jo altid en chance for, at nabobilen på parkeringspladsen har en ulukket trækrude, og så bliver den bil stjålet. Enhver bestræbelse til vanskeliggørelse af tyverierne har en sikrende virkning og derfor sin berettigelse.

Fjernelsen af strømfordelerens rotor eller afmontering af en batteriledning får straks en teknisk ukyndig biltyv til at opgive ævred. Men disse enkle midler er i det lange løb de fleste bilister lidt for besværlige og tyvene lidt for enkle. I Sverige f. eks., hvor der stjæles 10 gange så mange biler som i Danmark, har de unge mennesker lært at montere et batterikabel, placere en medbragt rotor, kortslutte tændingskabler eller komme uden om den strømkreds, der kan være etableret med det formål at sætte bilhornet igang som tyvcrialarm i det øjeblik, tændingen sluttes.

Selv de svenske bilers stålarmerede kabler mellem tændingslås og tændspole har de dygtige og energiske unge mennesker fundet udvej for at »uskadeliggøre«. Fremgangsmåden er ganske vist kun for viderekomne, men det viser, at en regulær aflåsning af køremekanismer med en dirkefri cylinderlås formentlig er den eneste 999 promille effektive tyveriforsikring.

RATLÅSE

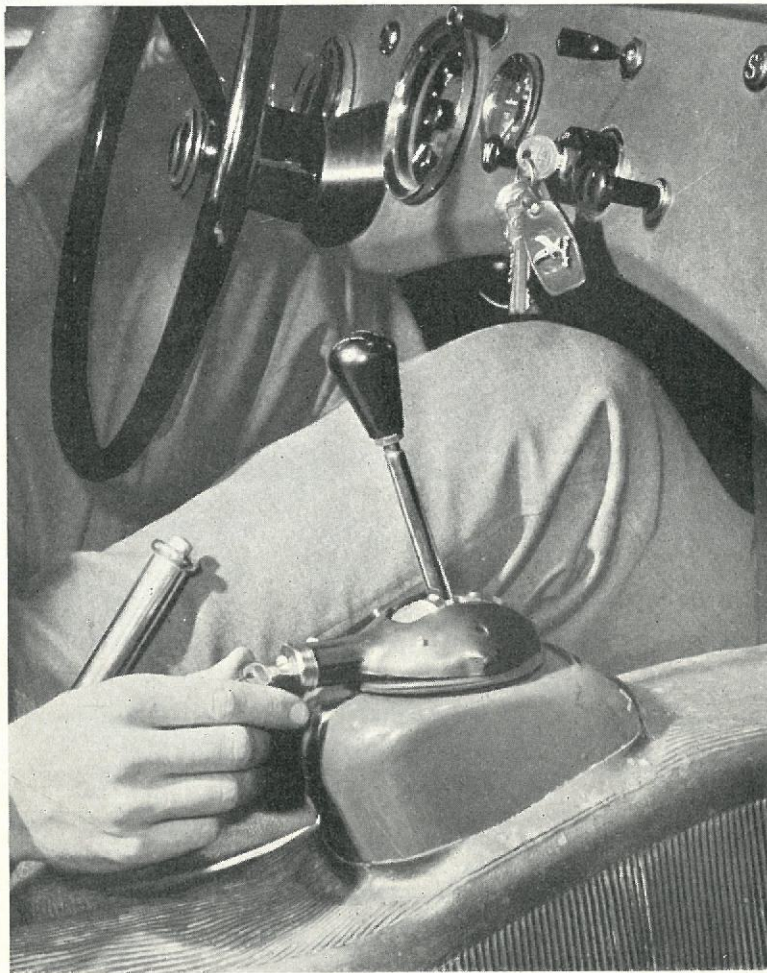
Ratlåsen er på grund af lovpåbud blevet standard på de fleste tyske biler - VW-fabrikkerne har lavet et låsetøj, men sælger det som ekstraudstyr, så VW-ejerne står frit og kan vælge en anden låstype, hvis de foretrækker det. Også en stor del af de franske biler har ratlåse som standardudstyr eller bygges

med henblik på indbygning af den franske lås *Niemann*.

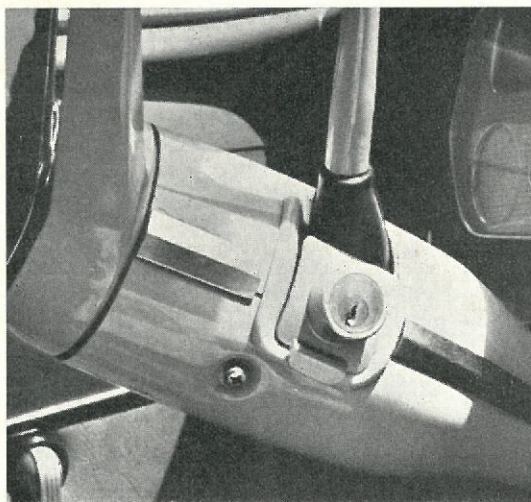
Det kan ikke umiddelbart anbefales at montere ratlåse i biler, der ikke er bygget til det. Ratsøjlen skal være dimensioneret, så den tåler boringen af

det 6-10 mm brede hul, låsepalen skal gå ind i. Man kan ikke i almindelighed regne med at ratsøjlen har dimensionen, men hvis bilfabrikken selv monterer lås eller går ind for låsetøjet, er ratsøjlen selvfølgelig i orden. Moderne

fortsættes side 38



Den svenske Wasogearlås, som låser gearet i bagegear. Her monteret i Austin Healy Sprite.



Den løse cylinderlås, fremstillet af Bülow & Co., her placeret i klemme ved ratgearstangen i en Opel Rekord.

DANSK

Grand Prix

Det danske Grand Prix blev en stor publikumssucces. Glimrende sport og spændende løb i alle klasser. Nye sikkerhedsforanstaltninger og nye rekorder. Vellykket arrangement giver løfter for fremtiden.

Løbene den 26. og 27. august blev på mange måder en mærkedag for dansk automobilsport. Der blev sat nye rekorder både inden- og udenfor hegnene, og sjældent har så god sport budt på så spændende underholdning for så mange tilskuere. *Fart & Form* vil gerne rette en tak til arrangørerne for det i alle måder vellykkede arrangement. Det har været os en glæde at yde et bidrag til, at denne fine bilsports-weekend kunne gennemføres, og vi glæder os sammen med arrangørerne over, at alt forløb så godt, at selv vejrguderne om søndagen foretrak at trække skyerne tilside og se på motorløb.

Efter træningen torsdag og fredag var kørerne fortlørlige med banen, hvad enten løbene skulle køres på tør eller våd bane — og for lørdagens vedkommende blev der brug for våd-bane-erfaringerne. De indledende kvalifikationsløb i formel J måtte afvikles under regulær regn, og for at reducere risikoen for køerne, var bestemmelsen om, at de fjorten hurtigste vogne fra hvert af de to kvalifikationsløb gik videre til hovedløbene, ændret, så de 5 bedst placerede i hvert løb kom med uanset *tid*. For de resterende 4 pladser — der blev forhøjet til 6, så der ialt startede 16 vogne i hovedløbet — var det stadig *tiden*, der var afgørende.

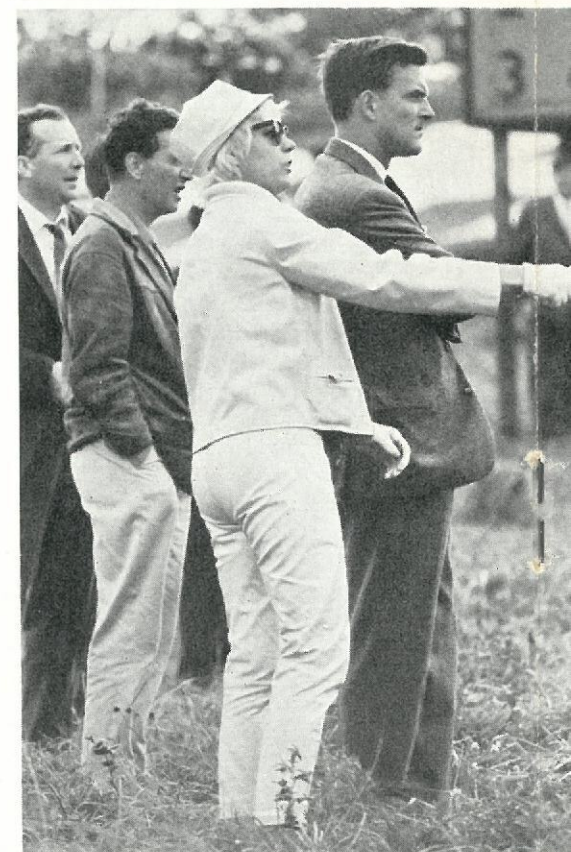
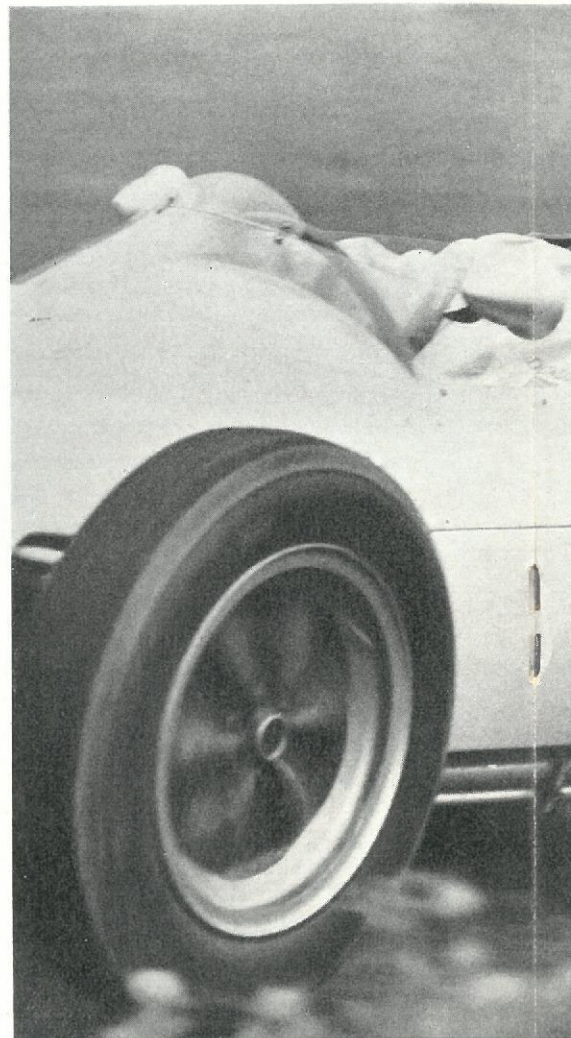
Resultatet blev, at følgende kvalificerede sig i den nævnte rækkefølge:

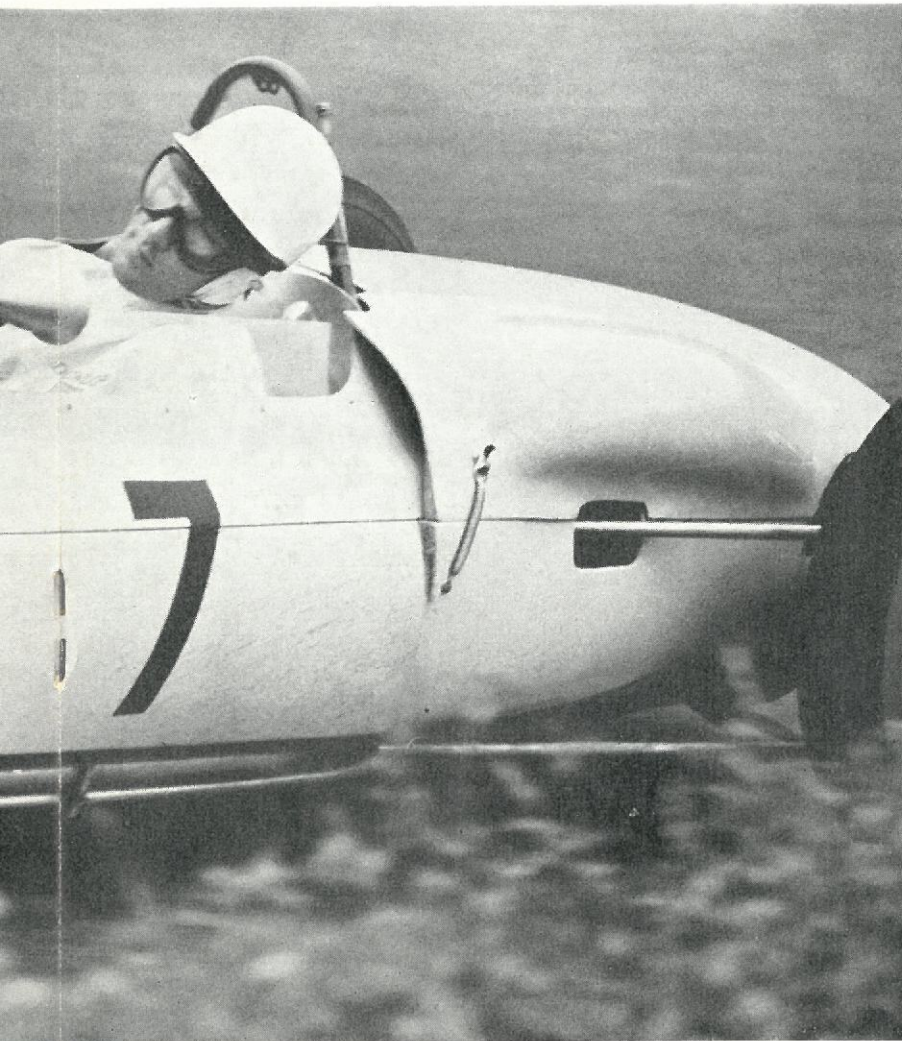
1. Tony Maggs, S. A. Cooper Austin
2. Carl-M. Skogh, S. SAAB
3. Ch. Tower, USA. Lotus Ford
4. Gösta Karlsson, S. SAAB
5. Trevor Taylor, G. B. Lotus Ford
6. Angus Hyslop, N. Z. Lotus Ford
7. John Love, S. A. Cooper Austin
8. Denis Hulme, N. Z. Cooper Austin
9. Yngve Rosquist, S. Lotus Ford
10. Joerges Bagger, D. K. Lola Ford

11. Sv. Andersson, S. Lola Ford
12. M. Anthony, G. B. Gemina Ford
13. Paddi Gaston, G. B. Cooper Austin
14. John Romanes, G. B. Lotus Ford
15. David Piper, G. B. Lotus Ford
16. G. Henriksen, D. K. Lotus Ford

Formel 1 løbets første afdeling var lørdagens sidste start, og på en bane, der var ved at tørre, leverede *Stirling Moss* og *Jack Brabham* en forrygende optakt til søndagens løb. Klinet sammen fulgtes de to køre banen igennem — inden længe var de udenfor *Irelands* og *Surtees* rækkevidde. Det var en dyst, der ikke lod nogen i tvivl om, at her viste de to køre alt hvad de kunne — Moss var forrest, men under konstant angreb fra Brabham, hvis Cooper har ord for at være Lotusen overlegen på en våd bane i kraft af et lavere tyngdepunkt.

Det var første studie af et opgør mellem to køre, hvis evner hæver dem over alle andre. En fight de måtte udkæmpe, uden at nogen flagofficial følte mindste trang til at vise blå flag. Havde Brabham ligget forrest, måtte han uvægerligt have kørt, som Mr. Motor Racing nu gjorde. Hver millimeter af banen var i brug, og begge køre var så jævnbyrdige — og så dygtige — at det roligt kunne overlades til dem selv at køre løbet. Begge havde under træningen sat nye uofficielle rekorder, og begge kørte de nu for at vinde. Efter 20 hektiske omgange strøg de over mållinjen med 15 min. 47.7 sek. for Moss og 15 min. 47.9 sek. for Brabham. Hvor forrygende hurtigt der var kørt — den halv våde bane taget i betragtning — viste tiden for Ireland, der på tredjepladsen fik noteret 16.22.8 og Surtees, der som nr. 4 fik tiden 16.33.6. Med kun 2/10 sek. mellem *Stirling Moss* og *Jack*
(fortsættes side 26)



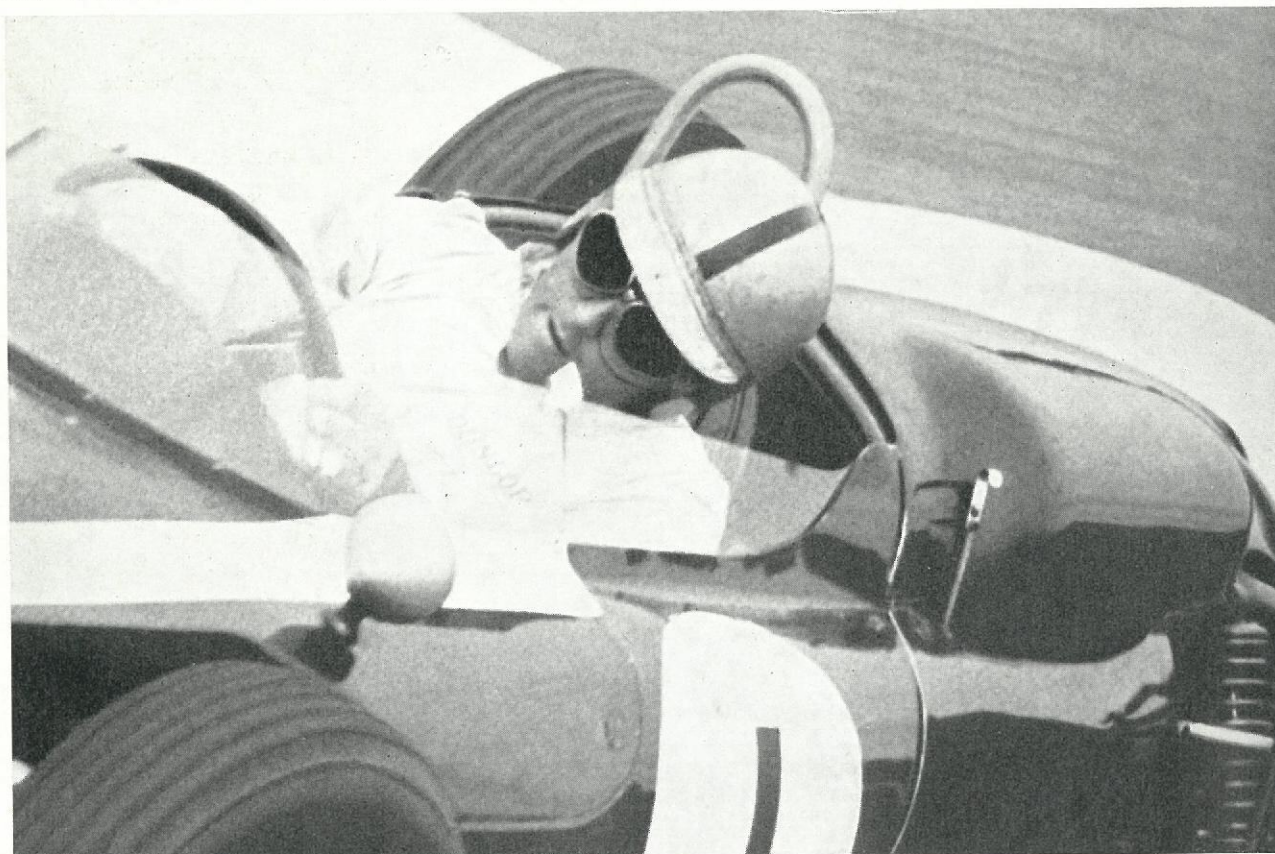
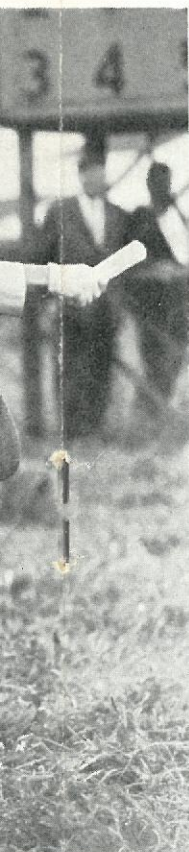


Øverst: Stirling Moss kørte sig til sin 4. sejr i træk. Samtidig reducerede han den absolutte banerekord til 42.8 sek.

Nederst th.: Jack Brabhams gearkasse ville ikke stå distancen, men forinden nåede han at yde Moss den hårdeste modstand.

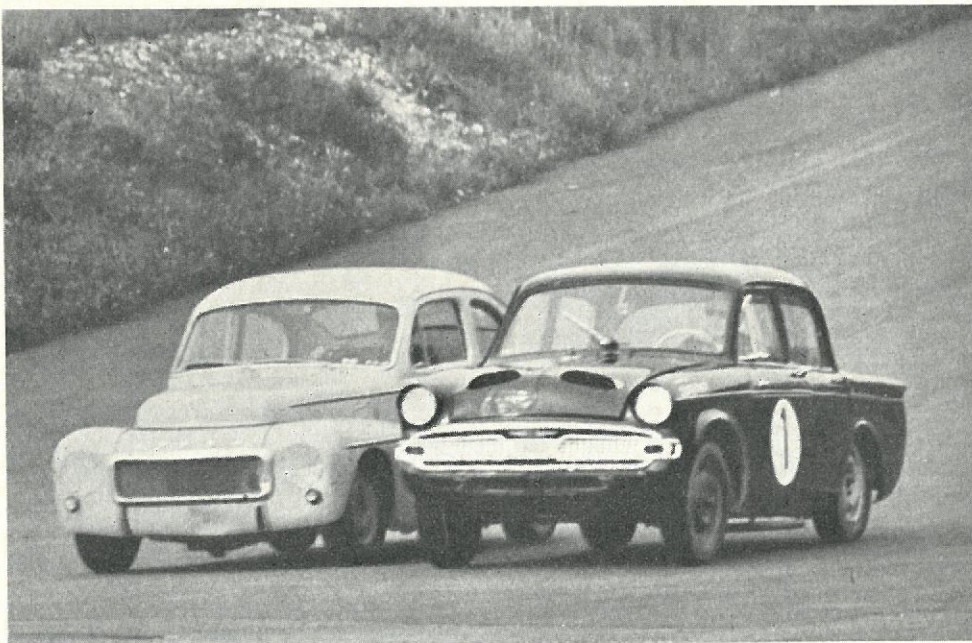
Herunder: Jack Brabham junior var en interesseret tilskuer.

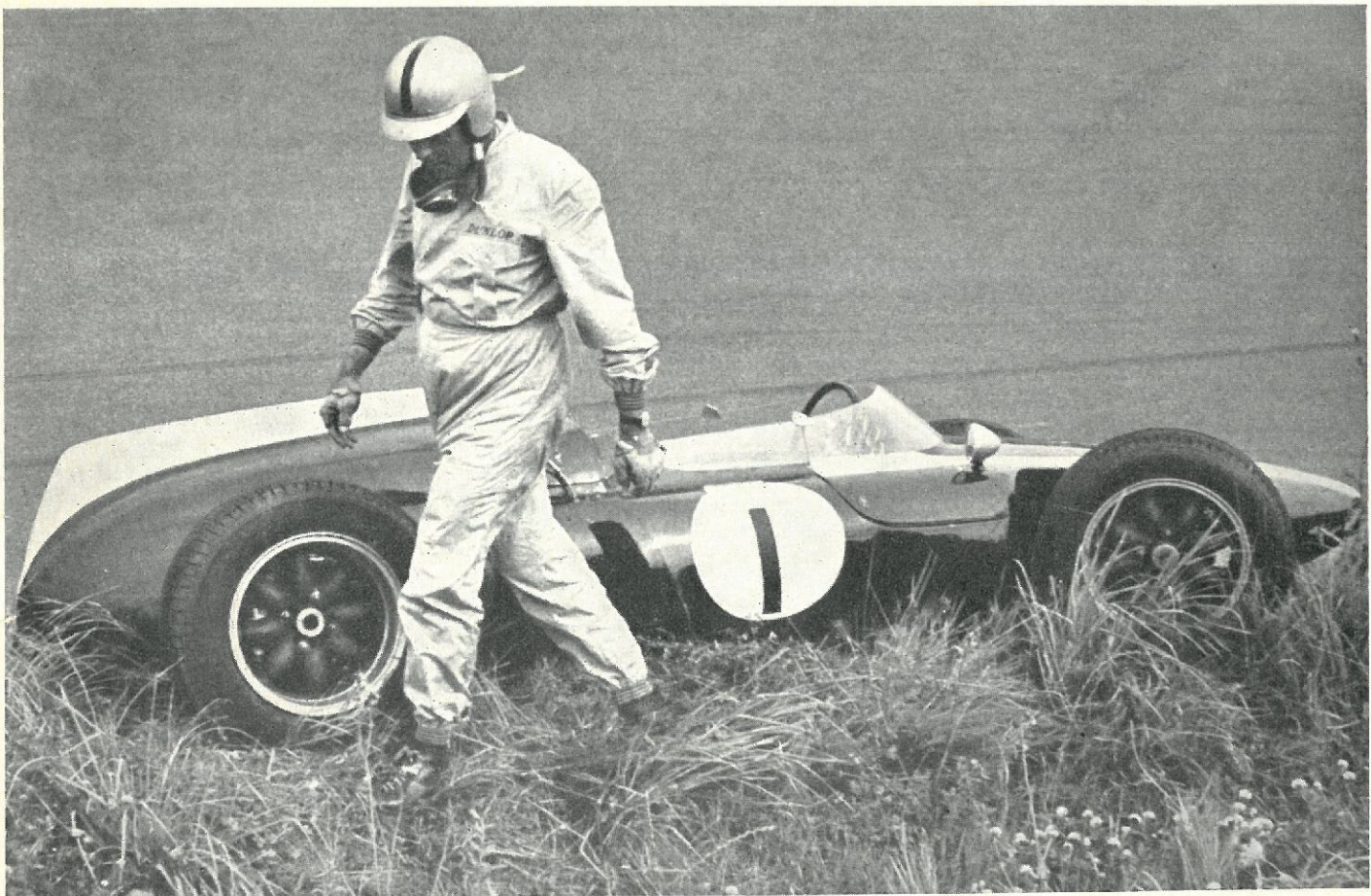
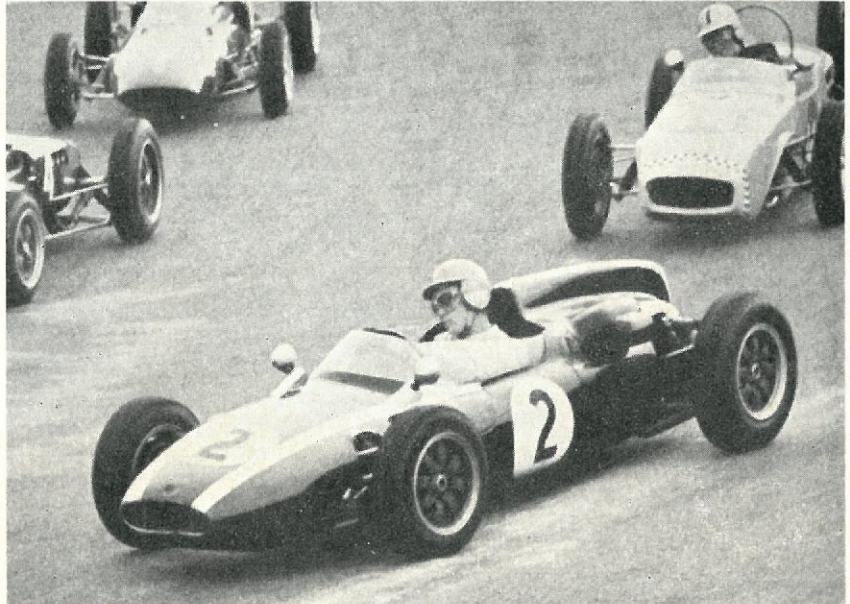
Nederst tv.: Den kendte rallykører Ewy Rosquist, Volvo, følger sin mand, Yngve Rosquists, fine kørsel for Team Lotus Sweden.





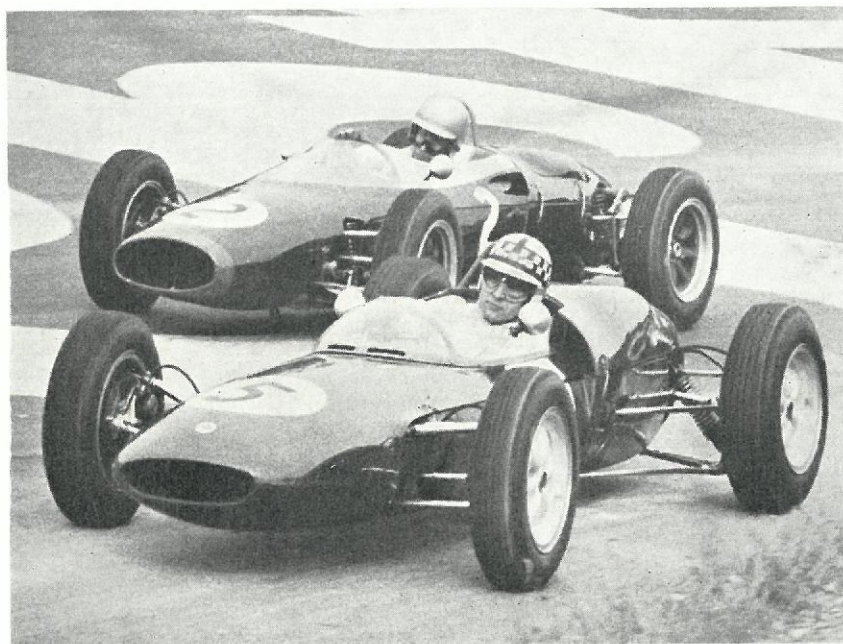
Øvster tv.: Innes Ireland kæmpede tappert i finalen, hvor han holdt Stirling Moss bag sig indtil 23. omang. - Nederst tv.: Jørgen Nielsen (Hillman) og Peter Justesen (Volvo) kæmpede gennem de to dage. Jørgen Nielsen vandt to afdelinger - men finalen blev Justesens. Sammenlagt tid gav Jørgen Nielsen en populær sejr. - Nederst midten: Jean Sunny kørte 1½ bane-omgang med vognen i denne stilling. Et syn der fik de mange tusinde tilskuere til at juble ef begejstring. - Øverst midten: Stirling Moss bliver laurbærkranset af banens protektor H. K.H. Prins Jacques. Moss var en meget populær vinder, der hø- stede stort bifald efter en strålende kørsel. - Øverst th.: Fra Saab contra Morris duellen mellem Whitmore og Karlsson - der skiftevis førte, dog sådan at det var Karlssons tur på målstregen. Derunder: Tony Maggs i den ene af de to fabriksanmeldte Cooper'e - John Love vandt i den anden og er allerede passeret. - Nederst th.: Den meget sympatiske Jack Brabham måtte midt i 2. afdeling konstatere, at gearkassen var spængt og slaget tabt for denne omang.





DANSK GRAND PRIX

(Fortsat fra side 20)



Brabham sluttede ouverturen til den danske G. P. så spændende som tænkes kunne.

Søndag oprandt, og solen skinnede. Arrangørerne åndede lettet op, mens publikum valfartede til Roskilde — man skulle komme tidligt for at opleve opvarmnings-sensationen: den franske rodomester *Jean Sunny!*

Han var formidabel. Man troede simpelthen ikke sine egne øjne, når han på to hjul skred op ad LONG-siden, gled over Politikenbakken og ind under Lucasbroen. Det var blændende godt gjort og skabte *Simcaen* en publicity i topklasse. Publikum jublede, og pigerne var grædefærdige, da Sunny efter at have kørt Roskilde Ring rundt 1 1/2 gang på to hjul måtte opgive. Det ene fordæk var punkteret. Sympatien strømmede ned til den charmerende franskmand, der knap forstod, at han forlængst havde crobret alle. Det var så godt, at der var mange, der kunne tænke sig at se det igen.

For fyldte tilskuerpladser kørte de 16 formel J vogne frem til søndagens første løb. Med fabriksanmeldte vogne fra Lotus (Trevor Taylor), Cooper/Tyrrell (Maggs og Love) og SAAB (Skogh og Karlsson) var det et felt, der teknisk var lige så interessant, som det var farverigt.

Med 4 hk for hver 1 kg vognvægt havde Trevor Taylor udsigt til en kraftig reduktion af den i forvejen fantastiske rekord i klassen, der senest var reduceret under Copenhagen Cup i foråret til 46,0 sek. af Augus Hyslop. Startflaget faldt, og de 16 vogne accelererede mod det første sving — hvor Trevor Taylor foruvrede sig i et spinn og mistede så meget tid for sig selv (og Gunnar Henriksen og Paddi Gaston).

at det antageligt kom til at koste ham førstepladsen. Coopers to fabrikskørere gik nu i spidsen for det store og for langsomme vogne kemisk rensede felt. Hyslop lå som bedst placerede Lotus kort efter de to sorte Coopere, mens Skogh var ude af billedet efter brud på et forhjulsophæng. I den anden Saab gav Karlsson demonstrationer på understyring med så store slipvinkler at deres mager næppe er set. Hvad der satte til i svingene, blev imidlertid indhentet på de lige stræk, og de to Saab vogne altvang pány respekt. Der vil

Stirling Moss (15.47.7) (U.D.T. Lotus-7)	Jack Brabham (15.47.9) (Cooper-1)	Innes Ireland (16.22.8) (Lotus-5)	John Surtees (16.33.6) (Yeoman Cooper-2)
Roy Salvadori (16.40.4) (Yeoman Cooper-3)	Jimmy Clark (16.43.3) (Lotus-4)	Henry Taylor (16.49.9) (U. D. T. Lotus-9)	
Masten Gregory (16.56.1) (U. D. T. Lotus-8)	Keith Greene (17.16.1) (Gilby-6)	Tim Parnell (17.30.0) (Lotus-10)	

Udgået: Godin de Beaufort, Porsche, 18.29.0 (11).

Regnvejrsløbet var udskiftet på samtlige vogne, og med den tørre bane var Moss' sejr halvt hjemme. Det eneste der talte imod var egentlig hans sejr i 3 forudgående løb på række — Nürburgring, Tourist Trophy og Karlskoga.

Moss kom bagud i starten, og folk stod på tærerne. Det var Ireland og Surtees, der gik i spidsen efterfulgt af Brabham og først på fjerdepladsen Moss. Tempoet var forrygende straks

være nye fabriksvogne færdige fra Saab til næste sæson, og mon ikke man på længere sigt har planer om, at omsætte formel J erfaringerne i en serieproduceret sportsvogn.

Tilbage til løbet. Trevor Taylors gule styrthjelm var det letteste kendetegn på den hurtigste, men i øjeblikket dårligt placerede deltager i feltet. Omgang efter omgang åd han sig ind på de førende vogne og fik noteret bedste omgangstid, der dog »kun« var en tangering af Hyslops få måneder gamle rekord. I anden afdeling skulle den kommende europamester imidlertid for alvor folde sig ud. Første afdeling sluttede med Love og Maggs som 1 og 2 foran Hyslop, Hulme og amerikaneren Tower. Tempoet fremgår måske bedst af, at Piper ikke kunne nå bedre end 7. pladsen. Af vore egne nåede Gunnar Henriksen en 11. plads, mens Bagger måtte køre i depot med en sprængt topkæbe — som han nåede at få udskiftet til 2. afdeling.

I anden afdeling blev det Trevor Taylors tur til at vise hurtigste kørsel fra spidsen. Omgang efter omgang cirkulerede han under banerekorden, og nåede efterhånden helt ned på 45,1 sek. og dermed en forsvarlig reduktion af klasserekorden. Han brugte 15 min. 22,0 sek. for de 20 omgange, og i betragtning af at Moss/Brabhams regnvejrduel om lørdagen havde taget 15 min. 47,7 sek., kunne han være tilfreds. Love og Maggs var dog ikke truet fra deres 1. og 2. placering i kraft af det store forspring i 1. afdeling. Løbet endte således salomonisk med en 1-2 sejr til Cooper og en ny banerekord til

Lotus.

Forventningerne om at se lørdagens Moss/Brabham duel gentaget gennem de 60 omgange i formel 1-løbet om søndagen, blev ikke indfriet, men løbet mistede kun lidt i spænding af den grund. De 10 vogne — Beaufort i Porsche havde om lørdagen opgivet at fortsætte — havde følgende startposition efter resultatet af lørdagens løb:

fra starten, og specielt så Ireland besluttede sig ud, mens Surtees tabte terræn — en ventilskade viste sig senere at have været i anmarch. Stirling avancerede i den sikreste stil — uanfægtet og afslappet lagde han sig på siden af Brabham, der til gengæld havde hænderne fulde med den nu ikke nær så overlegne Cooper. Moss gik forbi og satte efter Surtees, som hurtigt led Brabhams skæbne. Ireland måtte også gi' sig, og mens Moss nu halde væk fra feltet be-

gyndte kampen om andenpladsen mellem Ireland og Brabham. Det blå flag blev vist til Ireland, som imidlertid ikke reagerede. I Bosch-svinget blev det Brabham for meget, og han satte demonstrativt farten op, så Ireland under forceringen af Pirelli-svinget kom i en iøvrigt forment behersket udskridning, som Brabham i tide korrigerede for.

En lille tète a tète mellem Cooperen og Lotusen var resultatet, og imens buldrede Surtees og Salvadori forbi. Brabham var dog hurtigt klar igen, og nu viste det sig, hvilken glimrende fighter han er. Slaget var langt fra tabt, hvis blot Cooperen ville holde. Vel var Moss i spidsen, men der var langt hjem, og Moss kunne få motorvrøvl, og han kunne være uheldig og blive sinket efterhånden som de langsommere vogne i feltet skulle overhales. Brabham tog Cooperen under behandling, og just som man nød hans særprægede køreteknik, var det forbi. Cooperens gearkasse brød sammen, og i eet nu blokeredes baghjulene. Det skete i indgangen til Pirelli-svinget, der således påny blev forum for begivenhederne. Med Cooperen i kraftige udskridninger lykkedes det Brabham at holde den gennem det meste af svinget, og først mod udgangen gik den halvt på tværs af banen — for hurtigt at blive løftet væk, mens en søgtmodig verdensmester opgivende slog ud med armene og vendte tilbage til familien i depotet. Der var intet at stille op.

Imens satte Moss absolut ny banerekord med 42.8 sek. — 4/10 sek. under

Graham Hills hidtidige rekord fra august 1960. Resultatet af Grand Prix'ets anden afdeling blev: Moss, Ireland, Salvadori, Taylor, Parnell og Keith Greene. Foruden Brabham var Surtees, Masten Gregory og Jimmy Clark under 2. afdeling blevet ramt af motorskader, der kun for Clarks vedkommende kunne repareres inden finalen.

Ireland lagde sig påny i spidsen og bevarede placeringen indtil 23. omgang, hvor Moss gik forbi i udgangen af Bosch-svinget for på de sidste 7 omgange at køre sig fri af alt og alle i et tempo, der påny var under rekorden. Feltets uomtvistelige nr. 1 kørte i mål som en meget populær vinder.

Som afslutning på søndagens løb inviterede englænderen John Whitmore i Morris Mascot de to fabriks-Saab'er med Berger og Karlsson på en særdeles underholdende dyst i løbet for standardvogne u. 1000 cc. Som skinken i en sandwich lå den lille Morris bag Berger og foran Karlsson. Da Bergers motor havde fået nok gik Whitmore frem på førstepladsen — men blev indhentet af Karlsson, der hurtigt blev forvist til andenpladsen påny. Sådan blev de ved!

Mascotts køreegenskaber vakte minder om Jean Sunnys præstationer tidligere på dagen, og med et opgør der først afgjordes på målstregen sikrede Saab sig en så kneben sejr over den lille Morris, at det løb nok skal vise sig at få gode konsekvenser til næste sæson.

Løbet for standardvogne i klassen fra 13-1600 cc blev en »thriller« mel-

lem Jørgen Nielsen i Hillman og Peter Justesen som hurtigste Vølvokører. Jørgen Nielsen har stort publikumstække — det har han for øvrigt også mellem kørerne — og hans energiske indsats kronedes med en sejr i to af de tre afdelinger for denne klasse, mens Justesen tog sig af finalen. Bedste sammenlagte tid gav Jørgen Nielsens Hillman førsteprisen.

I klassen for Sports- og G. T. vogne u. 1600 cc blev der også budt på spændende løb med mange sjældne vogne. Om lørdagen viste Jørgen Ellekær sig fra sin bedste side — men på tør bane er hans Cooper handicappet. Riisager Hansen var en overgang oppe at true de førende engelske sportsvogne. Vinder blev påny James McKay i Lotus le Mans, og han lagde vogne af mærkerne Lola, Gilby, Lotus 17, Osca, Elite, Sebring-Sprite og Alfa-Zagato bag sig. Hurtigste G. T. vogn kørtes af svenskeren Kronsgaard.

Langsomt tømtes banen for de mange tilskuere, og trætte officials kunne puste ud efter vel udført gerning. Selv kassereren så udmattet, men dog tilfreds ud.

Officielle træningstider

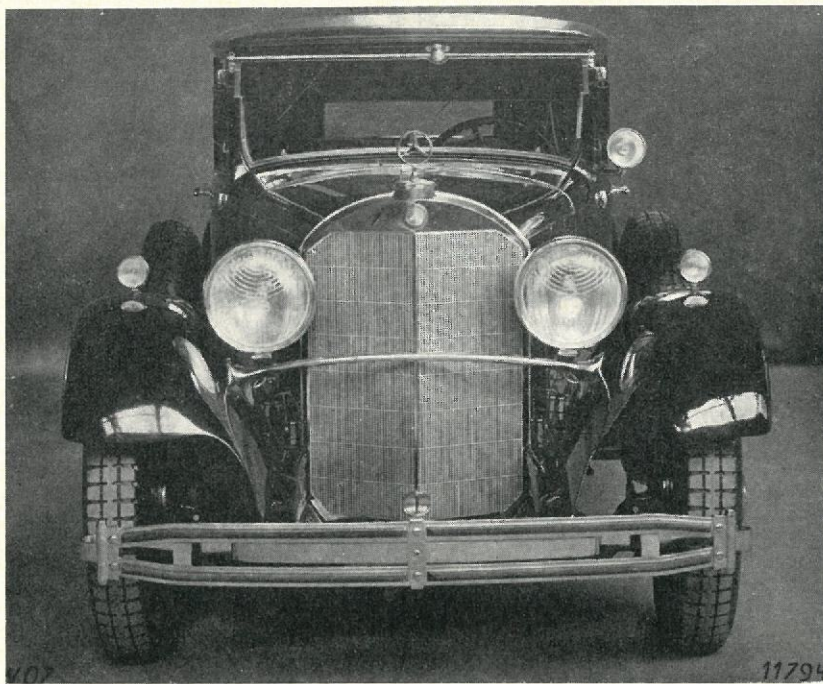
Da Stirling Moss i 1959 vandt på Roskilde Ring i Cooper Monaco, satte han ny banerekord med 46,2 sek. Samtlige deltagere i det danske Grand Prix 1961 nåede betydeligt under denne tid. Vi gengiver nedenfor hver enkelt bedste

fortsættes side 31

Morris Mascot på ROSKILDE RING: Under Grand Prix'et på Roskilde Ring blev Morris Mascot banens populæreste vogn. Mascot's smukke placering foran både større og dyrere vogne tilskrives det kurvesikre forhjulstræk og den revolutionerende gummiaffjedring i forbindelse med den overlegne motor-kraft. Morris Mascot, vinderen af bl.a. Mobil Økonomiløbet, sportsvognen der har plads til 4 voksne + masser af bagage. Pris excl. lev.omk. kun kr. 12.179.



MERCEDES-BENZ



75
år



Daimler-Benz AG - verdens ældste automobilfabrik - fejrer et bemærkelsesværdigt jubilæum

Den karakteristiske Mercedes-Benz-kølerfront, der i let moderniseret udgave benyttes den dag i dag.

I automobilets historie møder man gang på gang navnene på de to mænd, der udførte et strålende, inspireret pionerarbejde i det nye transportmiddels barndom. Carl Friedrich Benz og Gottlieb Daimler står vel som de fleste som automobilets opfindere, men selv om denne artikel skal handle om disse to fremragende teknikeres betydningsfulde livsværk, er der dog grund til at kaste et blik bagud i tiden og benytte lejligheden til at rette en udbredt misforståelse, der til dels har sin forklaring i det dengangne, tredje riges ulyksalige trang til at prale med fortidens tekniske bedrifter - selvom dette til dels måtte ske på bekostning af sandheden.

Daimler og Benz fremstillede i 1885 uafhængigt af hinanden et motorkøretøj, der prøvekørtes i det efterfølgende år, men automobilets opfindelse må dateres meget længere bagud i tiden. . . I 1864 konstruerede en tyskfødt østriger Siegfried Marcus et primitivt køretøj, der blev drevet frem af en forbrændingsmotor. Motoren arbejdede efter 2-takts princippet, og tændingen skete med en elektrisk gnist ligesom brændstofførslen skete gennem en karburator - altså en motor, der indeholdt alle komponenter fra moderne motorer. Den første bil kunne virkelig køre, men praktisk brugbar var den ikke, og opfinderen forsøgte sig derfor med en ny konstruktion, der var klar til prøvekørsel i 1875. Marcus-vognen fra 1875 eksisterer endnu, og i Wiens industrimuseum kan enhver overbevise sig om, at denne vogn virkelig er, hvad vi idag forstår ved et automobil - ja, egentlig synes



De 3 navne, der uløseligt er knyttet til Mercedes-vognene: Carl Benz - Mercedes Jellinik og Gottlieb Daimler.
Mercedes-Benz 220 - et af Daimler-Benz' nyeste produkter.



den langt mere fremskreden end mange af de efterfølgende modeller.

DE FØRSTE BRUGBARE AUTOMOBILER

Marcus førte dog ikke sin opfindelse frem til succes, idet tiden vel næppe var moden til at værdsætte og udnytte det nye transportmiddels egenskaber, og det blev derfor Daimler og Benz, der fuldt fortjent fik æren for at fremstille det første *praktisk brugbare* automobil.

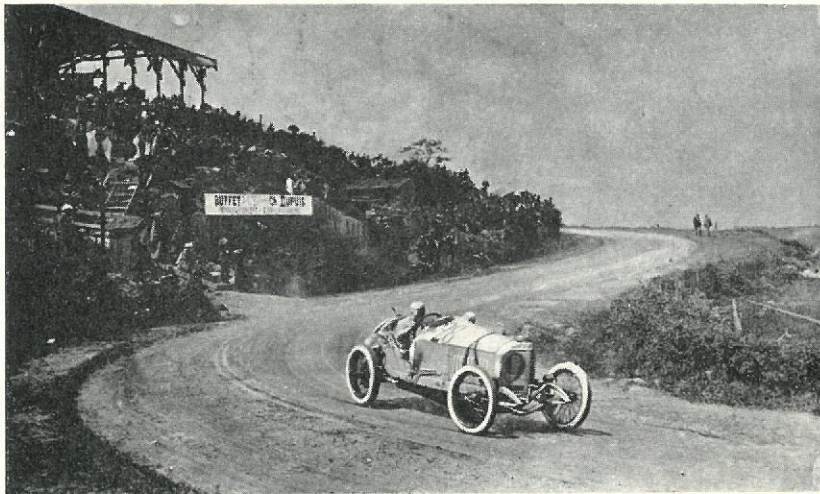
De to opfindere arbejdede i de første år fuldstændig uafhængig af hinanden, idet de hver var grundlægger og ejere af maskinfirmaer, hvis hovedproduktion var motorer af enhver art. I 1883 opnåede Gottlieb Daimler imidlertid patent på verdens første hurtiggående, lette benzinmotor, og samme år grundlagde Benz sit motorfirma i Mannheim, og dermed indledtes den lange række af skelsættende opfindelser og konstruktioner, der i de kommende år skulle være et væsentlig bidrag i arbejdet på at føre de første ubehjælpelige køretøjer frem til det perfekte transportmiddel, bilen er idag.

De to tyske ingeniører koncentrerede begge energien på at anvende respektive motortyper i et køretøj, og den 29. august 1885 fik Daimler patent på den første vogn forsynet med en benzinmotor af eget fabrikat, og fem måneder senere opnåede Benz samme beskyttelse for en trehjulet vogn med en gasmotor som kraftmaskine.

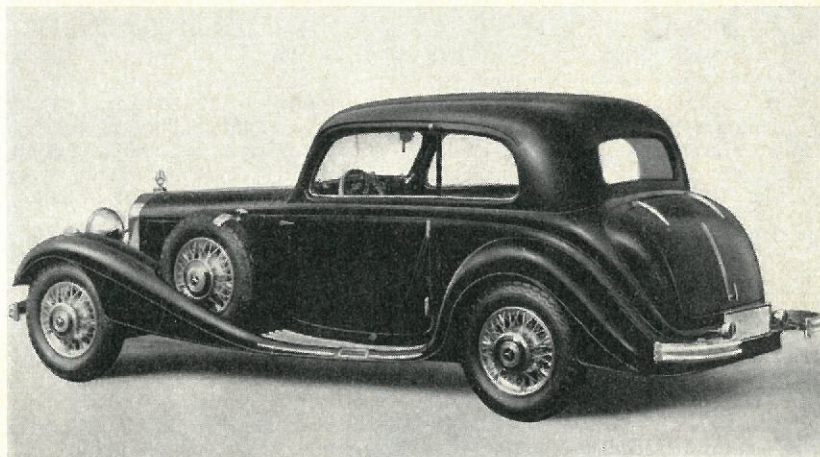
Disse opfindelser var ikke som mange tidligere forsøg, skrivebordsprojekter af hovedsagelig akademisk interesse, men færdige, brugbare køretøjer, der kunne danne basis for en forretningsmæssig udnyttelse. Motorproduktionen var stadig det økonomiske fundament for begge fabrikker, og denne basis gav mulighed for de store investeringer, der var nødvendige til bilproduktion i disse første år. Allerede i 1890 var efterspørgslen efter Daimler- og Benz-vogne steget så meget, at de to firmaer måtte skride til udvidelser og forøge produktionen, der nu også omfattede lastvogne og busser, og denne ekspansion resulterede i, at Benz' Mannheim-fabrik gik i samarbejde med en motorfabrik i Gaggenau, medens Daimler sluttedes sammen med »Motorfabrik Berlin-Marienfelde« - de fire fabrikker der idag til sammen udgør Daimler-Benz AG.

PUBLICITY GENNEM RACERLØB MED SPORTSVOGNE

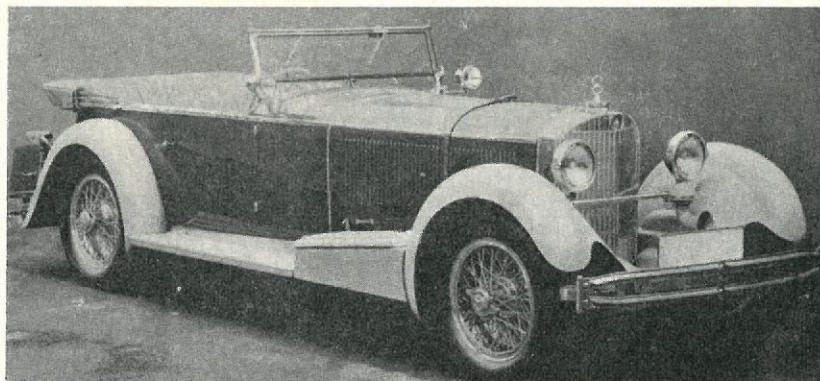
I disse pionerdage førtes der en skarp konkurrence mellem Benz og Daimler's vogne - en kappestrid, hvori Daimler ihvertfald helt op til 1908 var suveræn. Bilkonkurrencer blev hurtigt populære, og allerede i 1894 kørtes det første bil-løb, og i dette som i de følgende var det især franske vogne der dominerede - men de mest fremtrædende af disse var alle forsynede med motorer efter Daimler's patenter. I 1898 vandtes Berlin-Leipzig-løbet imidlertid af en helt ny Daimler-vogn med en 2-cylindret 8 hk-motor. Denne vogn var som den første sportsvogn udstyret med luftringe, og denne begivenhed gav anledning til en fuldstændig kometagtig stigning i Daimlervognenes popularitet. Man fulgte nemlig successen op, og i 1900 fuldførte Daimler's søn - Poul Daimler - en helt ny sportsvogn, der repræsenterede no-



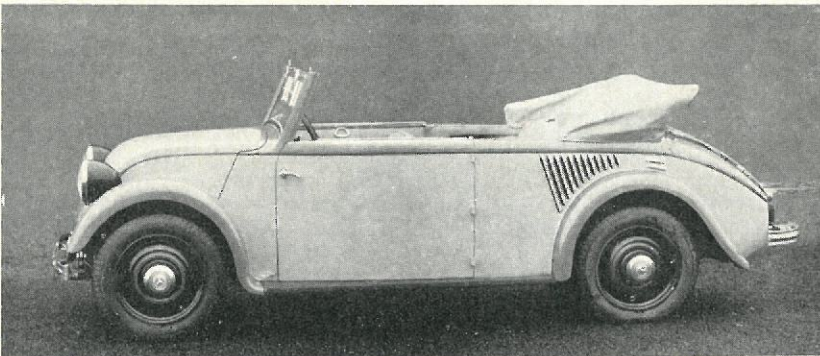
Mercedes-sportsvogn deltager i Grand Prix Dieppe 1908.



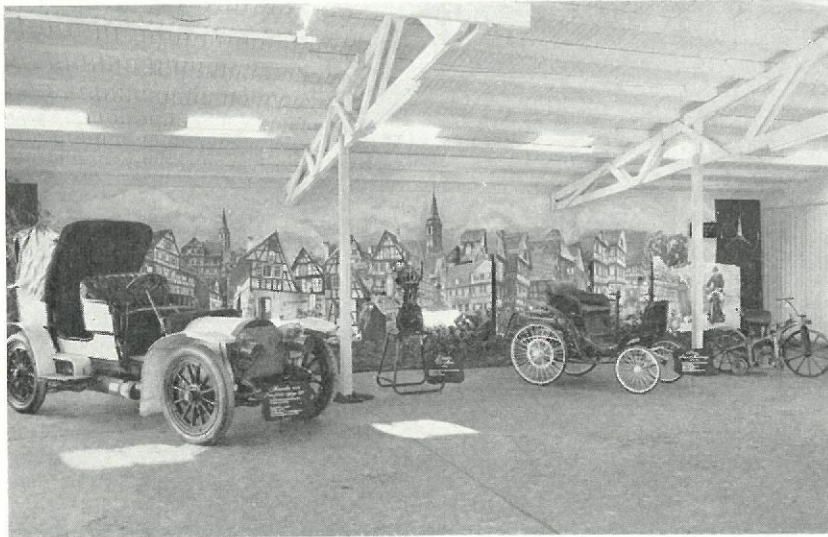
Kompressor model fra midten af trediverne.



Den navnkundige SS-model fra tiden 1928-32. Den mest omtalte sportsvogn gennem tiderne.



Et interessant forsøg på at fremstille en Mercedes-Benz-folkevogn. Vognen er fra 1937, og den er udstyret med en 4-cylindret hækmotor.



En samling ældre Daimler- og Benz-vogne. Til venstre: den første Daimler-vogn, der bar navnet »Mercedes«. - I midten: Benz fra 1895. - Til højre: Daimlers motorcykel fra 1885 - forløbere for bilen.

get helt nyt i bilkonstruktionen. Gearkasse og krumtaphus var støbt ud i et, og speeder og kobling var udformet som pedaler, ligesom vognen havde 4 gear, der skiftedes med en gearstang på rattet. Motoren var 4-cylindret og præsterede ikke mindre end 35 hk.

De første 36 vogne af denne type blev bestilt af Daimler's franske agent på en betingelse: at de blev opkaldt efter hans datter, og dermed kom det bilnavn ind i historien, der endnu 60 år efter står som symbol for fart, kvalitet og »fuldblods« sportsvogn - datteren hed nemlig *Mercedes*.

I 1901 indledtes Mercedes raceræra, idet nogle vogne deltog i det mondæne Nizza-løb (svarende til vor tids Monte-Carlo-løb) og det blev en debut med bravour: Løbet blev vundet af en Mercedes, der tilbagelagde de 500 km med en gennemsnitsfart på 57 km/t - - og det var i 1901!

Daimler-fabrikken, under ledelse af den kendte motorkonstruktør Maybach og Poul Daimler, (Gottlieb Daimler var død i 1900) fulgte successen op og i 1902 satte en Mercedes ny verdensrekord med 83 km/t - en rekord der allerede i 1904 blev sat op til 156 km/t af en ny Mercedesmodel. Motorerne blev større og større, og motorydelsen øgedes i takt hermed: 1901 - 35 hk, 1903 - 90 hk, 1906 - 120 hk.

Hidtil adskilte racervognene sig kun lidt fra de »almindelige« serievogne, idet opbygning, motorydelse og hastighedsmuligheder var stort set ens for begge kategorier, men omkring 1910 ændrede dette forhold sig, idet Daimler producerede en decideret sportsvogn af relativ let konstruktion med en optunet 4-cylindret 75 hk-motor.

BENZ KOMMER MED I KAPLØBET

I perioden efter 1901, hvor Mercedesmodellernes popularitet steg med kommetaglig hast, kæmpede Benz-fabrikken med ret store vanskeligheder. Det kneb med afsætningen af Benz-vogne, og samtidig spildtes tiden på en del fejlslagne bilprojekter, der kostede megen tid og mange penge.

Men i 1908 havde Benz, efter selv at have trukket sig tilbage, knyttet en høj

kvalificeret biltekniker - Hans Nibel - til fabrikken, og det var et heldigt valg!

Nibel opsatte et produktionsprogram med fire modeller (fra 18 til 60 hk), alle med kardanakseltransmission, og disse vogne blev en salgssucces. En sportsvognsudgave på 120 hk bragte atter Benz ind i automobilporten, idet denne vogn sejrede i landevejsløbet St. Petersburg-Moskva foran adskillige Mercedesvogne. Benz-vognen tilbagelagde de 690 km med en gennemsnitsfart på 80 km/t, og tages de russiske vejes tilstand i betragtning, betyder det, at vognen ofte har ligget på en hastighed langt over 100 km/t. Moskva-vinderen var en gigantisk bil med en 12,5 liter 4-cylindret motor og en vægt på mere end 1,5 ton, men udviklingen gik videre med stormskridt, og allerede i 1911 var motorer på 20 liters slagvolumen og mere almindelige i sports- og racervogne.

Sådanne uhyrer begunstigedes af datidens noget lemfældige formel-begrænsninger, der hovedsageligt angav begrænsninger for største og mindste vægt af køretøjet, og de første forsøg på en regulering af motorstørrelsen i racerløb kom først i 1914, hvor størst tilladte motorvolumen ansattes til 4,5 liter - en regel, der dog ikke vandt mange tilhængere.

I giganternes kamp hævdede Benz sig godt, og ved fremkomsten af den berømte »Blitz-Benz« i 1911 blev føringen nærmest suveræn. Denne utrolige vogn havde en motor på 220 hk, og i 1911 erobrede den alle rekorder med stående og flyvende start, der hidtil havde tilhørt Mercedes samt den absolutte hastighedsrekord 228 km/t.

AUTOMOBILETS »GYLDNE ÅR«

Den første verdenskrig satte naturligvis en stopper for sportsvognsproduktionen, og også i de første vanskelige efterkrigsår havde man nok at gøre med at reorganisere fabrikkerne og bringe den ødelagte økonomi på fode igen. Men bilsportsfolk er ikke lette at kue, og allerede i begyndelsen af tyverne er Daimler med i trædemøllen igen med en 6-cylindret sportsvogn. Motoren udviklede 95 hk og udmærkede sig med at være forsynet med kompressor - en

konstruktion Gottlieb Daimler allerede i 1885 havde beskæftiget sig med, og Mercedes opnåede i denne omgang en kortvarig succes for Daimlers produkter.

I 1923 blev Ferdinand Porsche ansat hos Daimler, og i betragtning af Porsches senere indsats for udviklingen af små lette vogne, er det interessant at konstatere, at hans første vogn for Daimler var en kompressor-Mercedes med en 6-cylindret motor på 6 liter, der udviklede ca. 140 hk. Vognen var beregnet på at deltage i den dengang populære »Formel libre«, hvortil de fleste fabrikker fremstillede sportsvogne.

Andre firmaer - deriblandt Benz - forsøgte at overholde den fastsatte 2 liter-formel, men selvom Benz fremstillede en virkelig genial sportsvogn i denne klasse - en vogn med hækmotor, De Dion-bagaksel, strømliniekarosseri etc. - havde man ikke succes.

I 1926 ophørte konkurrencen mellem Daimler og Benz, idet de to firmaer blev sluttet sammen i Daimler-Benz AG, og firmaets produkter sendtes på markedet under navnet »Mercedes-Benz« - et navn, der benyttes den dag i dag.

SS-MODELLEN - ALLE TIDERS SPORTSVUGN

Det blev de store vognes æra, der indledtes, da sammenslutningen af de to firmaer var en kendsgerning. Selvom produktionen selvfølgelig også omfattede mindre kraftige modeller, var det dog de store sports- og racervogne, der slog navnet »Mercedes-Benz« fast i folks bevidsthed.

Porsche havde i 1925 konstrueret en stor 6-cylindret kompressormodel, og denne vogn kom til at danne basis for de kommende års Mercedes-Benz-sportsvogne. Motoreffekten øgedes hurtigt: 1925 - 120 hk, 1927 - 180 hk og 1928 - 200 hk. Den sidstnævnte model bar den officielle betegnelse 38/250 SS - S'erne stod for Super Sport - og den blev en formidabel succes indenfor motorsportskredse og blandt de mennesker, der foretrak at køre en virkelig sportsvogn, og vel at bemærke havde råd til det, for billig var SS'eren bestemt ikke.

38/250 SS var i et og alt et teknisk vidunder - kvalitetspræget håndarbejde og teknisk fuldkommenhed lyste ud af hver eneste detalje, og vognens lave langstrakte linier var så inciterende, at dette ydre i årtier fremover kom til at danne skole for, hvordan en »rigtig« sportsvogn skulle se ud.

Den 6-cylindrede motor havde et slagvolumen på 6,8 liter, og ventilbevægelsen styredes af en overliggende knastaksel. Topydelsen var 160 hk ved et så lavt omdrejningstal som 3200 o/min, men det der især gav vognen sit særpræg var kompressoren. Normalt var kompressoren ikke i funktion, men når speederen blev trådt i bund, satte kompressoren i med et hyl, og så kom der gang i »kludene«; effekten steg til over 200 hk, og speedometernålen standsede ikke før 180-190 km/t - en ganske betragtelig præstation, når det betænkes, at året var 1929, og at vognen vejede godt og vel 2 tons.

SS'eren tegnede sig i 28, 29 og 30 for en lang række sejre i internationale storløb, og dens alsidighed var så stor, at sejrene var ligeligt fordelt mellem

Grand-Prix og almindelige sportsvognsløb. SS-modellen var i produktion indtil 1932, og i denne periode udvikledes desuden en række specialmodeller - SSK (Super Sport Kirz) og SSKL (Super Sports Kurz Leicht) - hvoraf den sidstnævnte var en meget let og kort udgave af den normale SS. Motoren ydede her 230 hk, og SSKL vandt alle de løb, den deltog i, og sådan satte Daimler-Benz et effektivt punktum for den største epoke i bilsportens historie. idet den depression, der nu satte ind, gav folk andet at tænke på end motorløb og dyre sportsvogne.

Der skulle gå mere end 20 år før end Daimler-Benz igen bragte en »rigtig« sportsvogn på markedet. I de mellem-liggende år beherskedes sportsløbene af engelske, franske og italienske vogne og selvom Mercedes-Benz i slutningen af 30'erne opnåede en kortvarig succes i formel 1-klassen, var det dog efterkrigsårenes come-back på sportsvognsarenaen, der bragte Mercedes-stjernen i zenith igen.

I 1952 overraskede Mercedes-Benz nemlig ved fuldstændig suverænt at vinde de meget hårde sportsvognsløb - Le Mans og Panamerica - og i 1954 bragtes den sejrende model 300 SL på markedet i en serieproduceret sportsvognsudgave, der udmærkede sig ved at have væsentlig større motoreffekt end væddeløbsmodellen fra 1952!

Successen fulgtes op i 1955 med en decideret fabriksracer 300 SLR (Super Leicht, Racer) der viste sig fuldstændig suveræn på de europæiske racerbaner. SLR'en havde mange konstruktionstræk fælles med sportsudgaven, men da denne vogn i næste nummer vil blive beskrevet i enkeltheder, skal det kun nævnes, at den 2-delte 8-cylindrede række-motor med direkte benzinindsprøjtning udviklede 300 hk, hvilket gav den kun 705 kg tunge vogn en formidabel accelerationsevne.

I 1954 og 1955 vandt Mercedes-Benz verdensmesterskabet med Fangio ved rattet, og en lang række af de første placeringer besattes med SLR-vogne - en succes der aldrig er og næppe heller vil kunne overgås.

MERCEDES-BENZ DOG ANDET END SPORTSVOGNE

Sports- og racervogne er stærkt medvirkende til at skabe en vis nimbus om et bilmærke, men Mercedes-Benz er dog andet end billøb. Den fremsynede og højt kvalificerede teknikerstab, der står bag et så forfined produkt som SSKL-modellen eller en 300 SLR kan selvfølgelig også udnytte deres kvalifikationer i de almindelige brugsvognes tjeneste, og det er da også en kendsgerning, at en lang række tekniske nykonstruktioner, har fundet vej til den almindelige serievogn efter at have været gennemprøvede i racermodellerne.

Daimler benyttede først af alle kardanaxel i kraftoverføringen til baghjulene, og i 1931 var Daimler-Benz ligeledes først med en uafhængig forhjulsaffjedring med tværsvingarme og skruefjedre - en konstruktion der i stor udstrækning anvendes i nutidens personvogne. Direkte benzinindsprøjtning er ligeledes første gang anvendt af Daimler-Benz i serieproducerede vogne (300 SL), ligesom dette firma har været foregangsmand for pendulbagakslen, der i de moderne 220'er-modeller er udvik-

let til en meget høj grad af fuldkomnethed.

Daimler-Benz har ligeledes ydet en skelsættende indsats indenfor det egentlige brugskøretøjers område. Allerede i 1889 producerede Daimler og Benz lastbiler med benzinmotorer, og det var Benz, der i 1922 gennemførte vellykkede prøveture med det første køretøj med dieselmotor - en svær lastbil. Siden 1914 har Daimler-Benz været Tysklands største producent af diesellastvogne (den første model havde en 4-cylindret motor på 50 hk, og lastede 5 tons) og lastvognsproduktionen er vel nok idag Daimler-Benz sikreste indtægtskilde.

Pionerarbejdet med dieselmotorens tilpasning som lastvognsmotor gav Daimler-Benz et rigt erfaringsgrundlag på dette specielle område, og det er derfor ikke tilfældigt, at det var en Mercedes, der som den første personvogn i verden leveredes med dieselmotor. Det skete i 1936, og siden har fa-

brikken haft en løbende produktion af dieselpersonvogne - en vogntype, der udmærker sig ved en fortrinlig driftsøkonomi, stor driftssikkerhed og meget lang levetid.

HUAD MED FREMTIDEN?

75 år er en lang tid i en så ung brance som bilbranchen, og det kræver en stor indsats at holde sig i første række med den knivskarpe konkurrence, der hersker på dette område. Der er dog næppe tvivl om, at Mercedes-Benz også langt ud i fremtiden vil høre til de mærker, man regner med. De nye 220-modeller og den luftaffjedrede 300 SE fra 1961, viser at firmaet stadig er med i pionerarbejdet, og da der samtidig går vedvarende rygter om Mercedes-Benz snarlige come-back i formel-1 løb og langt fremskredne eksperimenter med den nye Wankel-motor, er der næppe grund for verdens mange Mercedes-entusiaster til at frygte en dalen af den velkendte trefligede stjerne - tværtimod.



Undgå ubehageligheder
i smattet føre...

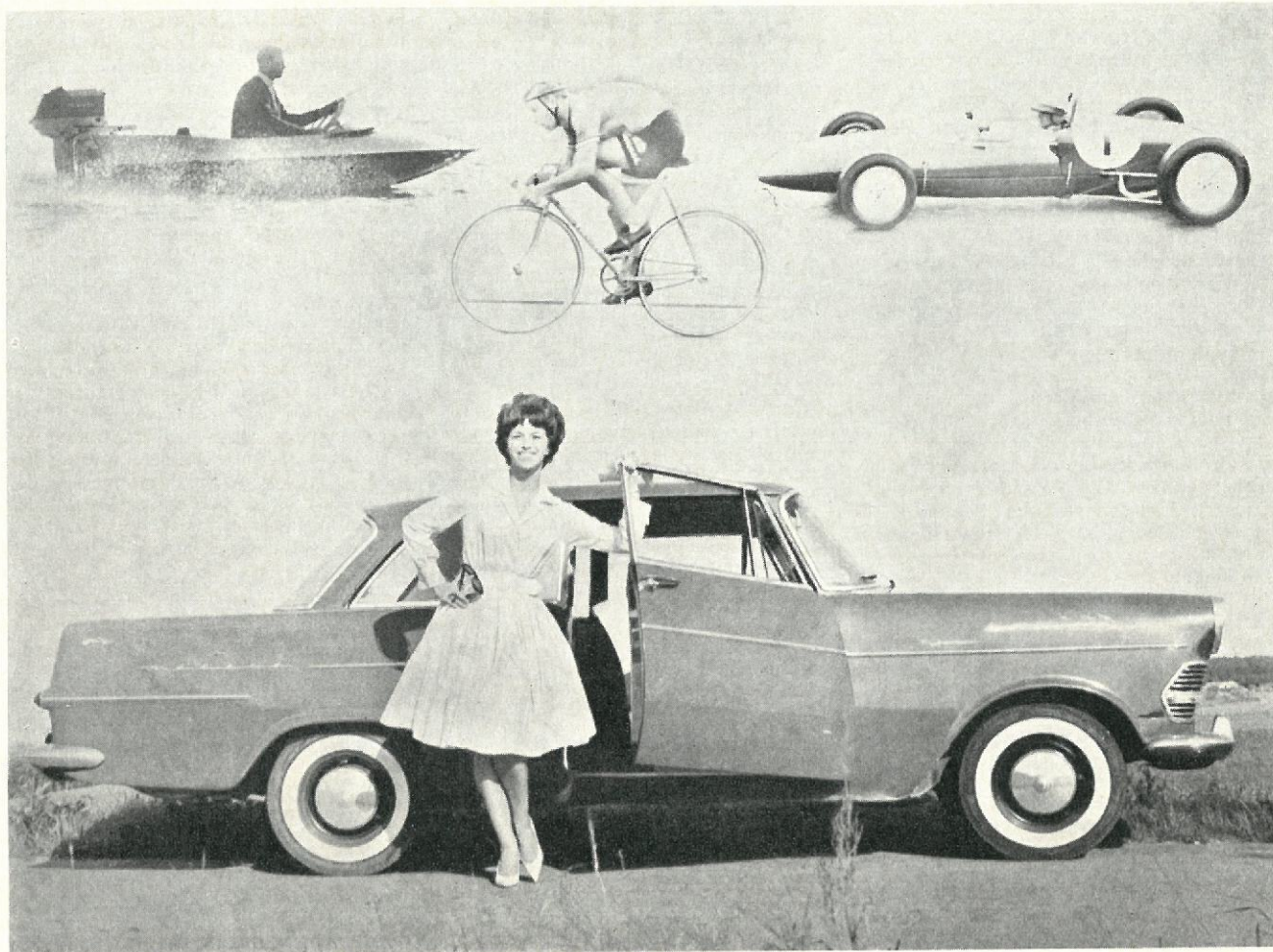
Town & Country

Kører De i by og på land - på alle slags veje
i al slags vejr, så er Town & Country
lige dækket for Dem...

flest kilometer pr. krone

 **Firestone**





Ulla Boyander kører **OPEL REKORD**

Opel Rekord har et lovende og forpligtende navn. *Rekord* hedder den, og med hensyn til udbredelse har bilen levet op til navnet. Derimod har den ikke sat rekorder i sportslig forstand, for den er hverken at sammenligne med en jagtleopard eller antilope.

Dog apropos antilope, når man drejer startnøglen, springer motoren lige så omgående igang som når dette graciøse Afrika-dyr hører løvens rungende brøl over savannen.

Rekord er mangfoldige gange trukket frem som eksemplet på en gennemsnitsvogn, en bil der passer i flertallets smag. Det undrede mig lidt, da jeg skulle finde plads bag rattet.

Forsædet kan ikke rykkes langt nok frem. Jeg satte det i yderstilling, men kom alligevel til at sidde som en dukke-Lise og strittede med bagbenene. Kun med en pude i ryggen lykkedes det at nå ned til pedalerne. Jeg er selv 164 cm høj og ved, at den danske gennemsnitskvinde er 160-165. Desuden har ingen nogensinde beskyldt mig for at væ-

re kortbenet, så der er noget galt med bilens mål her.

Man sidder i det hele taget temmelig højt i bilen, og jeg kunne ikke undgå

at føle mig en smule borgerligt »damet«, som jeg tronede over de fleste med-trafikanter. - Det er hyggeligere, synes jeg, og føles kørselsmæssigt bed-



re, at være anbragt nærmere jordoverfladen.

Det ydre og indre er nydeligt. Jeg befandt mig prima ved at trille afsted med 60-80 km/t ud ad lige landeveje. Men så såre jeg mente, at nu skulle jeg skynde mig lidt og snuppe en genvej hjem, ville vognen ligesom ikke opgive sit jævne trav. For at hævde sin personlighed strittede den imod, ved for eksempel at smutte bagenden i et sving med regnvåd asfalt.

Med kørslen lærer man noget om sine medmenneskers syn på bil. De Rekord'en tilfredsstillende et meget stort publikum, må man kunne tillade sig at slutte, at de fleste bilister frem for alt ønsker behagelighed og rummelighed i pæne omgivelser. Til det behagelige hører bløde fjedre og en sagte vuggen, mens vognen kører over vejens huller.

Motoren er hverken nogen hurtigløber eller nogen sinke, og den er forbausende villig til at slide for føden, selv om man skulle glemme at give den en opmuntrende hånd med en nedgearning.

Plads er der masser af både for mennesker og pakker, og der er i virkeligheden slet ikke noget at sige til, at så mange er faldet for denne bil. Men *min* bil vil det aldrig blive. Dertil er den for lidt sprælsk. Nogen »familiesanden-bil« er den for stor til at være, og så kan man måske spørge mig, hvorfor i alverden jeg har haft den til prøve. Svaret er ganske enkelt: jeg ville af lutter nysgerrighed vide noget om en allemandsvogn.

For nævnte jeg det med forsædet, der ikke kan skubbes langt nok frem, og nu kommer jeg i tanke om, at der er mere at undre sig over: det er pedalerne. Hvis bilen er skabt til behagelighed, burde man have ladet pedalerne, kobling, bremse og speeder ligge i samme plan, således at man med højre fods hæl hvilende i gulvet kunne skifte fra speeder til bremse, uden at skulle løfte hele benet. I bykørsel er dette trættende. Gearene er sådan, at man kan køre op til 60 km/t i 2. gear, hvilket ofte i byernes længere gader er utilstrækkeligt. Man savner *enten* et ekstra gear eller at 2. gear kunne gå lidt højere op (for overhaling) uden at overanstrenge motoren.

Hvad skal man ellers sige om denne bil andet end, at dens rekorder ligger i den solide udførelse af det gode gennemsnitlige. Herved udmærker den sig, for lige så sjældent det er at finde et bestemt *gennemsnitsmenneske*, lige så svært er det at udpege en bestemt bil som en gennemsnitsbil.

Opel Rekord kommer dog nærmest begrebet - på godt og ondt. *Ulla*

FORD CONSUL 315

FORTSAT FRA SIDE 8

for speederen. Der var kort afstand mellem de forskellige gearpositioner. Styretøjet var meget letløbende takket være kuglekredsløbet (se F&F leksikon nr. 6) og et udvekslingsforhold på 3¹/₄ omdrejning for fuldt udslag. Rigtig var den indirekte belysning af cigarettænderen, som ellers kan være vanskelig at få på plads i mørke. De indvendige dørhåndtag ligger skjult i undersiden af armlænene og er dermed ude af stand til at gøre fortræd under en kollision. Dobbelt for- og baglygter har hver sin praktiske mission. To af frontlygterne giver et fortrinligt spredt lys, mens de andre kaster en koncentreret kegle frem over vejbanen. På landevejen har man et oplyst landskab foran sig, og ens rejsehastighed om natten nedsættes ikke væsentligt. De bagved kørende nyder godt af, at signallamperne er separeret fra baglygterne i hver sit lygtehus - og så ser det jo imponerende ud.

Engelsk Ford har længe udstyret deres vogne med en praktisk hylde under instrumentbrættet, og efter overgangen til den indadskrånede bagrude og deraf følgende pladsmangel mellem bagrude og ryglæn, er det dobbelt vigtigt med denne hylde, der suppleres med et

aflåseligt handskerum i instrumentbordet.

Den nye Ford Consul 315 synes først og sidst at være en sober og saglig vogn, hvor hovedvægten er lagt på at få mange moderne konstruktioner med. Skønt det er en relativ stor vogn, vil dens ejere ikke have svært ved at holde driftsbudgettet nede på et beløb meget nær det minimum, det nu engang koster at holde vogn.

Fordvogne opnår gode brugtvorespriiser, og dette burde ikke mindst komme til at gælde for Consul 315, der vil være en moderne vogn i en rum tid fremover.

J. U. N. & F. G.

PS. Man har lagt en forstørret Anglia motor i Consulen. Hvad om man nu lagde Consulmotoren i Angliaen - eventuelt med en sparekarburator og en ydelse på omkring 50 hk?.

Ideen er desværre nok for indlysende til at Ford ikke skulle have hørt den før. Fremstillingsmæssigt ville det bogstaveligt talt intet koste - og Angliaen ville byde sit store publikum på endnu mere - ja, ville den ikke blive enestående i sin klasse?

DANSK Grand Prix

fortsat fra side 25

omgangstid under den officielle træning:

1. Jack Brabham	43.0 sek.	7. Stirling Moss	42.8 »
2. John Surtees	43.3 »	8. Masten Gregory	44.2 »
3. Roy Salvadori	44.3 »	9. Henry Taylor	44.0 »
4. Jimmy Clark	44.5 »	10. Tim Parnell	44.3 »
5. Innes Ireland	44.1 »	11. Beaufort	45.7 »
6. Keith Greene	45.9 »		

Officielle resultater

Formel 1:	1. afd.	2. afd.	Finale	Total	Placering
	26/8	27/8			
	20 omg.	30 omg.	30 omg.		
Jack Brabham	15.47.9	udgået	ikke st.	—	udg.
John Surtees	16.33.6	udgået	ikke st.	—	udg.
Roy Salvadori	16.40.4	22.16.2	22.38.7	61.35.3	3
Jimmy Clark	16.43.3	udgået	22.39.2	—	udg.
Innes Ireland	16.22.8	22.11.9	22.07.8	60.42.5	2
Keith Greene	17.16.1	23.20.3	23.23.7	64.00.1	6
Stirling Moss	15.47.7	21.38.8	22.02.0	59.28.5	1
Masten Gregory	16.56.1	udgået	ikke st.	—	udg.
Henry Taylor	16.46.9	22.56.1	22.39.4	62.22.4	4
Tim Parnell	17.30.0	22.48.6	22.49.1	63.07.7	5
Beaufort	18.29.0	ikke st.	ikke st.	—	udg.

Hurtigste omgang: vogn nr. 7 ..

43.0 42,8

Ny officiel rekord blev sat af Stirling Moss, Lotus, under 2. afdeling af Grand Prix'et med omgangstiden 42,8 sek.

sammenl. tid

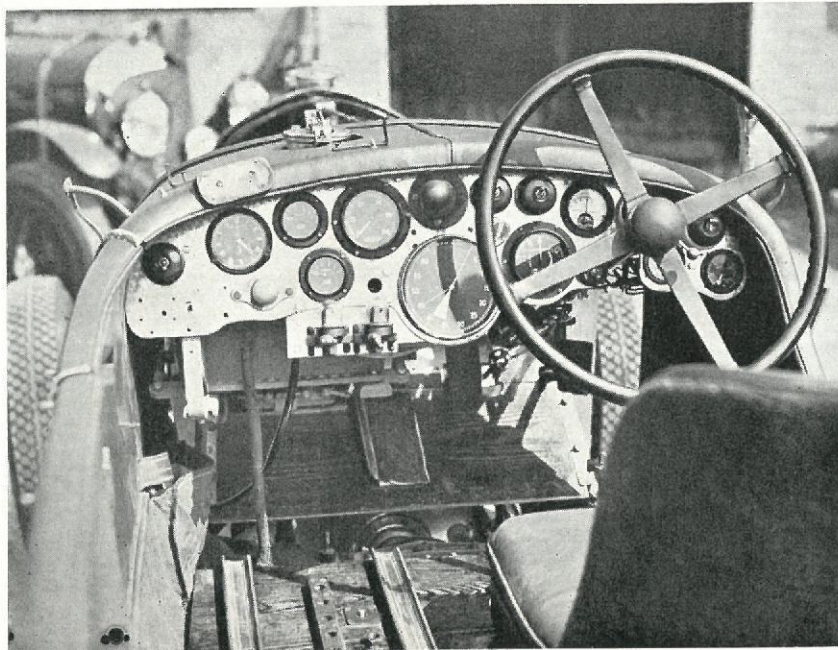
John Love, Cooper Austin	31.14.9
Tony Maggs, Cooper Austin	31.15.4
Angus Hyslop, Lotus Ford	31.26.3

Hurtigste omgang: Trevor Taylor, Lotus Ford: 45,2 sekunder (ny klasserekord).

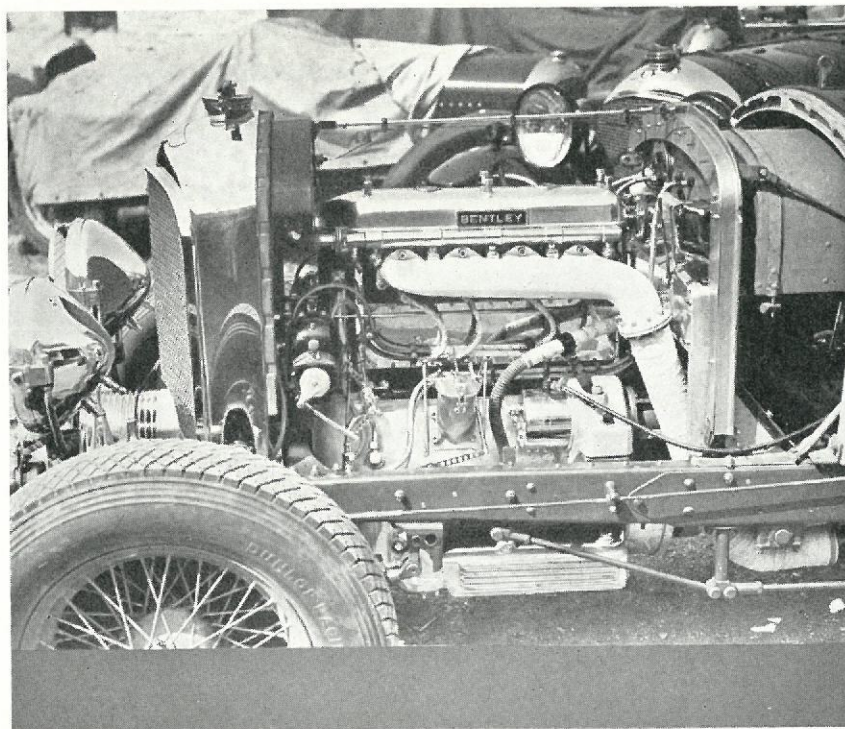
Tage Schmidt om tredivernes

BENTLEY

Den britiske bilindustri blomst som her respektløst kaldes for:



VERDENS HURTIGSTE LASTBIL



En Bentley er ikke altid en Bentley — i hvert fald ikke i dens hjemland. I England skelner bilentusiaster strengt mellem Bentleyer fra før 1931 — og efter. De første kalder begejstringens lys frem i øjnene — og de sidste omtales let spottende som »Rolls-Bentley«-er. Visse fanatikere vil endog til enhver tid hævde, at der ikke er fremstillet en Bentley siden 1933, skønt Rolls-Royce-fabrikken i Crewe hvert år sender flere hundrede splinternye biler på markedet med navnet Bentley på kølergitteret.

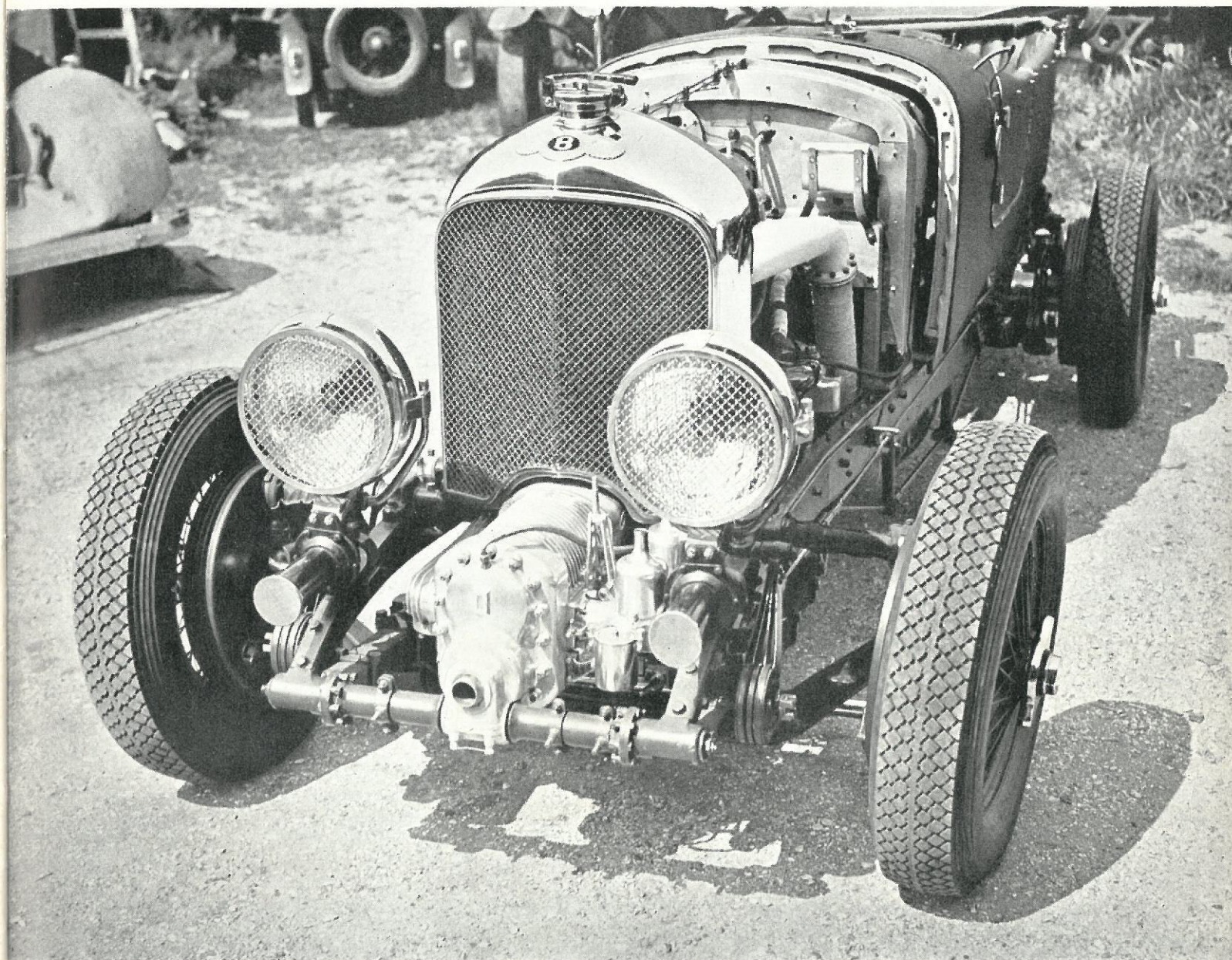
De *rigtige* Bentley'er er de vogne, som i hænderne på Bentley-drenge — The Bentley Boys — dominerede suverænt på Le Mans banen ved udgangen af tyverne. Enorme, høje fartuhrer, der ikke for intet blev kaldt »Verdens hurtigste lastbiler« med respektfuld hån af Ettore Bugatti — arrogante i deres tilsidsættelse af alle æstetiske hensyn, brutale i deres kraft — og ikke til at splitte ad. I 1927 vandt S. C. H. Davis Le Mansløbet med en 3-liter Bentley, der havde været indblandet i alle tiders sammenstød — med ekset forhjul, bukket foraksel i den ene side, to knuste forlygter, løsthængende batteri og trinbræt og i det hele taget molesteret næsten til ukendelighed.

Få vogne har en så farverig og dramatisk historie som Bentley. Og om få vogne fortælles der så mange anekdoter. I England er Le Mans Bentley'erne simpelthen en slags national helligdom — en kendsgerning, der bl. a. skyldes

at intet andet mærke end Jaguar efter krigen har betydet så meget for den engelske bilindustri prestige i udlandet.

Bentley skabtes af kaptajn W. O. Bentley, som under første verdenskrig konstruerede flyvemaskinemotorer. Prototypen til den første Bentley vistest i London i 1919, og i 1921 startedes serieproduktionen. Motoren i den første Bentley havde fire cylindre med et slagvolumen på 3 liter, motorblok og topstykke støbt i eet, fire topventiler pr cylinder og tre overliggende knastakler — og W. O. Bentleys tillid til sit eget produkt fremgik af, at vognene leveredes med fem års garanti.

Tre af 3-liter vognene deltog i Isle of Man TT'et i 1922 og fuldførte på andenpladsen og på fjerdepladsen. I 1922 indførtes et nyt længere chassis og motoren modificeredes noget således, at den nu ydede maksimalt 72 hk ved 3500 o/m. Senere udvikledes den såkaldte TT-Replica model, der blev for-



løber til en af de første mere berømte Bentleyer, The Speed model, der havde en tophastighed på 140 km/t i standardudgave og let kunne tunes til at gå 160 km/t. I standardudgave accelererede denne vogn jævnt fra 15 km/t i topgear.

I 1924 indførte Bentley firehjulsbremses, og det følgende år byggedes der en del af den sjældne 100 mph model med grønt emblem (Green Label). Denne models maksimaleffekt var 85 hk, som udvikledes ved 3500 o/m. Speed modellen modificeredes yderligere i 1929 og fik en effekt på 88 hk, som i de særlige Le Mans vogne øgedes til næsten 95 hk. 3-liter serien kulminerede i 1927 med en lukket Speed Weymann model, og der blev ialt fremstillet mere end 1600 3-liter Bentley'er, af hvilke mange endnu er i daglig brug. Bentley-Owner Clubs medlemmer kan

opvise alene mere end 200 eksemplarer, og Vintage Sports-Car Club registrerer også mange.

Den berømte 4½-liter Bentley med 4-cylindret motor fulgte efter. Den leveredes med kompressor og vandt i denne udgave talrige løb på Brooklands banen. W. O. Bentley var ikke selv begejstret for kompressoren, men lod sig af en af Bentley-drengene — Sir Henry Birkin — overtale til at fremstille 50 eksemplarer for at kunne få homologeret modellen til deltagelse i Le Mans løbet. Det er disse vogne, som kendes under betegnelsen Blower-Bentley, der er afledt af ordet *blown* (betyder i engelsk bilsprog: udstyret med kompressor).

Fra 1925 fremstilledes sekscylindrede Bentleyer sideløbende med de firecylindrede. De havde et slagvolumen på 6½

liter, og den første udgave blev senere kendt under betegnelsen Big Six. Efter 1930 kom den berømte modificerede udgave af 6½ liter vognene under modelnavnet Speed Six.

Endelig byggede Bentley også fra 1930 nogle få 8-liter vogne, der vakte en del sensation, idet de kombinerede luksusbilens bløde lydlose gang med racervognenes hurtighed. En 8-liter Bentley på modificeret 4-liter chassis var endnu i 1949 den hurtigste vogn på et møde i Vintage Sports-Car klubben, idet den tilbagelagde en kilometer med stående start på knap 30 sekunder.

I 1931 gik Bentley konkurs og fallitboet blev overtaget af Rolls-Royce, der i 1933 skabte »Den lydlose sportsvogn« under mærket Bentley. Og dermed var Bentleys glansperiode definitivt slut. Den sidste rigtige Bentley var en 4-li-

ter model, som skabtes lige før konkursen og var blottet for attraktioner.

Bentleyernes internationale berømmelse stammer fra 24 timer løbet for sportsvogne i Le Mans, som Bentley vandt i alt fem gange, deraf de sidste fire gange i træk — først i 1924 med en 3-liter model, derefter i 1927, ligeledes med en 3-liter, i 1928 med en 4½ og i 1929 og 1930 med 6½ liter modeller. I 1929 kom fire Bentleyer over målstregen i tæt rækkefølge som 1, 2, 3 og 4.

Men ingen nok så indgående saglig historisk model-gennemgang, ingen nok så detaljeret statistik yder Bentley-vognene og deres enestående historie fuld retfærdighed. For at forstå Bentley begejstringen må man prøve at skrue tiden tilbage...

F. eks. til 1927 i Le Mans:

I 24 timer løbet dette år deltog en 4½-liter og to 3-liter Bentleyer. Løbet var ikke mange timer gammelt, før to af vognene var sat totalt ud af spillet, mens den tredje — Davies' 3-liter vogn — så ud til at have fået banesår, som kun gav den få timer igen.

Kort efter mørkets frembrud kørte en fransk deltager af banen efter White House svinget — men ikke længere end, at bagenden af vognen stak ud på vejen. Svinget var uoverskueligt, og de efterfølgende køre havde ingen anelse om, at de på den anden side ville finde banen delvis blokeret. Første mand efter franskmændene var Leslie Callingham i 4½ liter Bentleyen. Han ramlede ind i franskmændens vogn med næsten 150 km/t og knuste Bentleyen totalt, men

slap selv ved et mirakel med livet i behold. I næste øjeblik kom den ene 3-liter Bentley med George Duller bag rattet og havde endnu mindre chancer for at slippe igennem end Callingham — for nu var der to vrage på vejen. Også Duller slap heldigt — han nåede ikke at bremse, men blev kastet ud af vognen og ud i en mark ved sammenstødet. Bilen knustes.

De tre Bentleyer havde kørt i smuk procession med næsten sikker udsigt til en strålende 1-2-3 sejr — og tredje vogn kom gennem svinget efter den uheldige franskmænd, var derfor S. C. H. Davies i den anden 3-liter. Han har bagefter forklaret, at han havde på fornemmelsen, at noget var galt, og mener, at han ubevist har opfattet bremsespor på vejen lige før svinget og en lyskegle, som umotiveret pegede ret op i luften. I hvert fald begyndte han at bremse i så god tid, at han kom ind i svinget med kun 110 km/t i stedet for de sædvanlige 145. En kollision var dog uundgåelig, og Davies' vogn blev maltrakteret som beskrevet i artiklens indledning. Bortset fra et ekset forhjul og en bukket foraksel var bl. a. to af vognens tre lygter smadret. Ødelæggelsen syntes at være fatal, men Davies trillede vognen i depot og tog fat på at udbedre skaderne med sej stædighed. Han måtte gøre det ene mand, da reglementet den gang forbød mekaniker-bistand, men i løbet af en halv time var han køreklar igen og brølede ud i mørket med en enlig lygte og et temmelig defekt styretøj.

Stumperne holdt sammen. Da Davies overlod rattet til sin medkører — en anden kendt Bentley-Boy, Dr. Benjafield — rapporterede han blot, at vognen trak til højre ved hård bremsning.

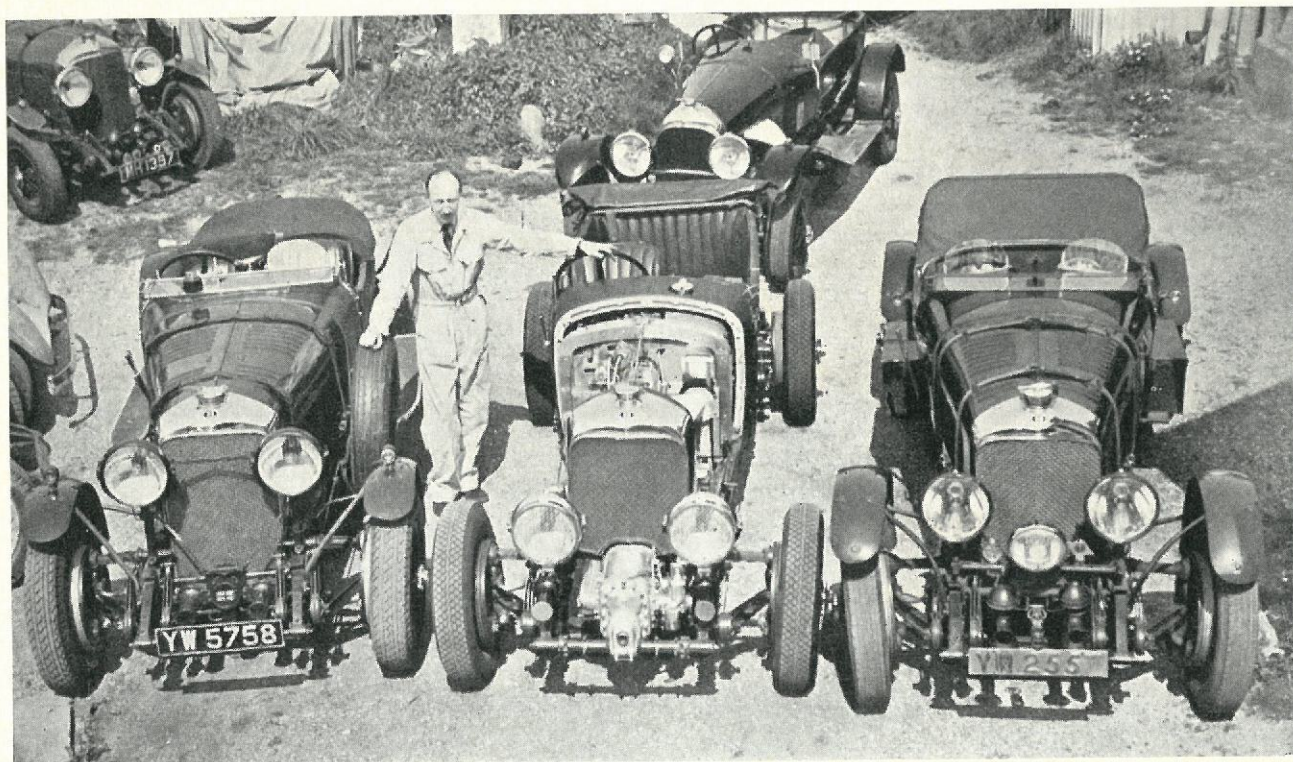
Det øsregnede en stor del af natten, og regnen gjorde det ikke lettere at køre med kun een lygte. Men de to ufortrødne Bentley-drenge vandt støt terræn, og 40 minutter før løbets slutning lå Bentley-vraget i spidsen — hvor den blev til målstregen.

Inclusive sammenstød og reparation havde »Verdens hurtigste lastbil« tilbagelagt gennemsnitlig 98 km/t gennem 24 timer — eller en samlet strækning på knap 2400 km. Og banen var væsentlig vanskeligere den gang end nu — med dårlig belægning i flere sving.

Mændene, som gjorde Bentley kendt, var af en lige så usædvanlig støbning. Først og fremmest W. O. Bentley himself. Han interesserede sig ikke for racerløb som sådan og deltog kun for at skaffe sine biler publicity. Det påstås, at ingen anden hverken før eller siden har brugt så få penge på officielle fabrikshold som Bentley. Men omtale fik han, og englændernes store interesse for Le Mans løbet, der senere skulle blive skueplads for et andet engelsk mærkes største triumfer, blev startet af ham.

W. O. Bentleys personlige skæbne er en historie for sig. Han havde sjældent nogen større finansiell interesse i virksomheden, der stort set holdtes økonomisk oppe af enkelte store kunder, især

fortsættes side 36



Nyt fra O-løb - P-løb - Rallies

Det tredje Asani-løb afvikledes i august og var et virkeligt krævende løb, hvor de allermindste veje benyttedes. Senior: Ejvind Jensen/Robert Christiansen, Aarhus A. S. Volvo Sp. Junior: P. Schütter/H. E. Jensen, Holstebro M. S. Volvo. Begynder: Sv. Jensen/Olaf H. Nielsen, Aarhus A. S. Volvo.

Det var Robert Christiansens tredje totalsejr i Asani-løbet - og det er forresten sket med lige så mange køre. Sammen med Ejvind Jensen har han nu dannet et hold, som er et af landets allerstærkeste, om ikke det stærkeste. I hvert fald aspirerer de to Thisted folk ganske kraftigt til titlerne som landsdelsmester, klubmester, Aarhusmester og Danmarksmester. Robert C. er også en dygtig »fodorienterer«, og en af hans sejre til fods i 1960 fandt sted på trods af et grimt handicap, idet han en årle morgenstund, som på grund af sejrrig deltagelse i et stort natligt bil-O-løb ikke var årle nok, blev startet et kvarter efter sin tildelte starttid. Kvarteret blev ikke godskrevet, men han vandt alligevel!

Tredie afdeling af JMO's Jyllandsmesterskab var overladt til Ikast og Omegns MK, der fra Sunds Søpavillon havde lagt et 100 km-løb (80 for bçg.). Klassevindere:

Senior: Arne Christensen/Sv. Poulsen, Ikast OMK, 50 strp.
Junior: Kr. Kristensen/H. Kristensen, Kjellerup, 79 strp.
Begynder: Sv. Kragh/Viggo Gravesen, Give, 30 strp.

I Tour d'Europe, der gik over 8500 km fra Hamborg via Italien, Grækenland, Tyrkiet, Bulgarien, Jugoslavien, Ungarn og Østrig til mål i Travemünde, deltog fra Danmark Robert Nellemann/Mogens Skarring i Ford Zephyr og Carl Syberg/A. Guldmark Hansen i Volvo Sport. Medens førstnævnte hold måtte udgå med skade på styretøjet, opnåede Syberg/Guldmark H. en hæderfuld tiendeplads blandt de 52 startende. Det var samtidig ensbetydende med en andenplads i klassen. Præstationen virker så meget mere imponerende, når man hører, at størstedelen af Volvoens ledningsnet brændte op, således at man på en lang dagetape til Budapest kun havde tændingsnettet intakt! Iøvrigt gennemførte kun knapt halvdelen af de startende.

Blandt mange kommende løb finder jeg grund til at fremhæve først og fremmest Randers Motor Sports DM-afdeling (nr. 4) den 14. oktober (jeg har heller ikke glemt klubbens bidrag til forrige års DM!). Desuden tæller løbene den 7. okt. afviklet af Frede-

riksværk AK og Tarm OM til henholdsvis SM og JMO's JM.

Løbskalender, oktober:
DAU - DMU:

- 7. oktbr. KDAK Sp/Aarhus, Aabenraa MS, Horsens AMK, Lolland-Falsters AK, Frederiksværks AK (SM), Korsør-Slagelse MK.
- 14. oktbr. Sønderborg AMS, Randers MS (DM), KDAK Sp/Hjørring, Roskilde OMA, Midtsjællands SM, BP AC, Kbhvn., KDAK Sp/Odense.
- 21. oktbr. Aabenraa og Sønderborg AM, Esbjerg MS, Sydsjællands AK (Svend Gjønge løbet), Mk. f. Frederikssund og O. Glostrup OM.
- 28. oktbr. KDAK Sp/Aalborg (LLimfjordsløbet), KDAK Sp/Randers, Holstebro MS, Korsør-Slagelse MK, SMK /Kbhvn., Vejle MS, Sorø AM.
- 4. novbr. Løgstør OM, Sønderborg AMS (JM), Frederiksborg AMK (SM).

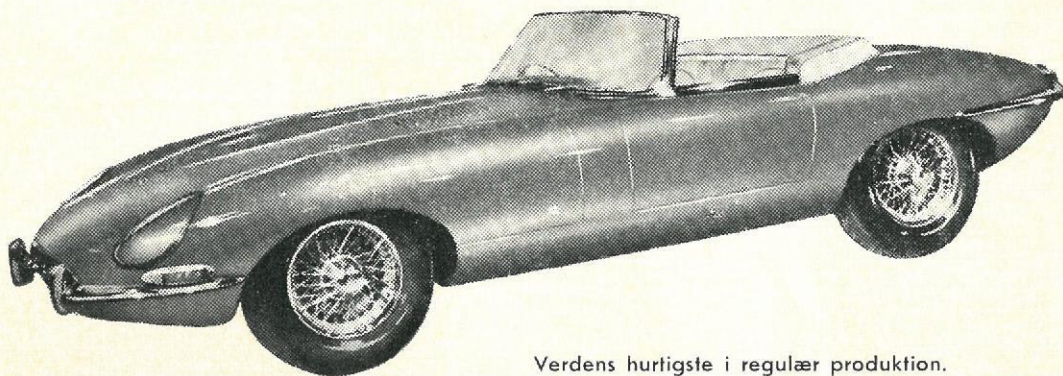
JMO:

- 1. okt. Ikast.
- 7. - Sydthy, Tarm (JM).
- 14. - Struer, Grindsted, Haderslev.
- 19. - Videbæk.
- 21. - Thy, Skive, Lemvig, Varde.
- 28. - Morsø, Bramminge.

FMOU:

- 7. okt. Centrum.
- 21. - Fåborg.
- 28. - Nordfyn.

JAGUAR "E" TYPE



Verdens hurtigste i regulær produktion.
3.8 liter motor - 265 hk.
Uafhængig baghjulophængning.
2 separate fodbremsesystemer.

E. Sommer

Udstillings- og salglokaler: GOTHERSGADE 14 - MI * 48 28

Hovedkontor og værksteder: UPLANDSGADE 72 - SU * 68 68

Verdensmesterskabet

i Speedway

MC-nyt

Kampen om det individuelle verdensmesterskab i speedway har i denne sæson været fulgt med større interesse i hele Skandinavien end nogen sinde før. Dels lykkedes det at få selve finalen flyttet til afvikling på skandinavisk bane (Malmö), efter at den i mange år fast er blevet afviklet på Wembley stadion i England, dels nåedes der store forhåbninger om, at en skandinavisk kører skulle erobre den eftertragtede titel.

Svenskerne har jo tydelig vist, at de er verdens stærkeste nation i speedway, og herhjemme satte vi vor lid til vor stjerne i det helt store internationale format, Arne Pander. Nu blev Pander desværre stoppet meget brutalt på sin vej mod finalen af et slemt styrt i et løb sidst i juli på Coventry-banen i England, hvor han de sidste sæsoner har kørt for Oxford og i næsten alle løb været dette holds topscorer.

Dermed slukkede et stort lys for os danskere, Pander var nemlig fra alle sider tillagt store chancer for at kunne erobre VM-titlen i år. Forhåbentlig bliver Pander dog klar til et nyt forsøg i næste sæson.

Der indledtes med kvalificeringsløb i de mange interesserede lande allerede i april, og de bedste kørere kunne derfra fortsætte i semifinaler og eventuelt finaler afholdt i tre hovedsektioner for henholdsvis Skandinavien, Kontinentet og Storbritanien (herunder Australien, New Zealand og Afrika). I de to skandinaviske semifinaler deltog Arne Pander, Kurt W. Petersen og Poul Wissing for Danmark, og heraf nåede Pander med i finalen i Sverige, hvor han blev nr. 2 efter Ove Fundin.

I England kørtes en lang række kvalificeringsløb og fire semifinaler før den britiske finale, som kørtes på Wembley og samtidig gjaldt kampen om det britiske mesterskab.

På Kontinentet kørtes på samme måde frem til to semifinaler, hvorefter de bedste kørere herfra startede sammen i en finale kørt i Tjekkoslovakiet. Her deltog for resten kørere fra bl. a. Rusland.

Endelig kørtes der en europæisk finale den 26. august i Wien mellem 8 bedste fra den skandinaviske finale og de 8 bedste fra den continentale finale. Hertil havde Pander kvalificeret sig, men nu kom han altså ikke med i år på grund af uheldet. Det blev 4 svenskere, 2 polakker og 1 russer, som herfra gik til VM-finalen i Malmö sammen med de 9 bedste fra den britiske finale på Wembley.

Pander startede på sit hold i en kamp mod Coventry den 29. juli og endte som sædvanlig som kampens topscorer. Efter selve holdkampen kørtes et løb med deltagelse af stævnets fire hurtigste kørere, og i dette løb lå Pander og Les Owen tæt sammen forrest i feltet, da de begge styrtede og pådrog sig alvorlige kvæstelser. For Panders vedkommende var der endog tale om livsfarlige

læsioner, og selv om det ved en energisk indsats fra Englands fineste lægers side er lykkedes at hjælpe den lille hårdføre kører godt på vej mod helbredelse, blev uheldet et absolut punktum for videre kørsel i denne sæson.

Oxford afholdt sidst i august for tredje gang et stort årligt velgørenhedsstævne, hvor alle de største kørere vederlagsfrit kæmper om bl. a. en pokal opkaldt efter Pander. Sidste år gik overskuddet til enken efter en afdød lokal kører, i år blev hele overskuddet overrakt til Pander.

Indenfor speedwaysporten har kørere fra øst-landene været denne sæsons største overraskelser. Herhjemme har det været en ret rolig sæson med gode præstationer af kendte kørere såsom Kurt Petersen, Kastebo, Boisen, Wissing og Riis, men nye kørere har lejlighedsvis vist gode evner, så måske kan vi vente overraskelser i næste sæson. Desværre hæmmes vore kørere jo meget af det dyre materiel og de vanskelige træningsforhold. I sammenligning med f. eks. Sverige afholdes der jo i Danmark kun ret få løb.

MOTO-CROSS

Inden for moto-cross repræsenteres vi efterhånden regelmæssigt af vore bedste kørere i store internationale stævner i udlandet. Det er spændende og lærerigt for de pågældende kørere, men det bevirker, at det sjældent er muligt at se alle vore bedste kæmpe i samme løb herhjemme. Bl. a. derfor er det glædeligt, at der nu gøres en hel del for at hjælpe nye og oplagte emner frem i rampelyset som nu f. eks. ideen med at køre om junior DM i 250 ccm og 500 ccm klasserne, som Næstved Motor Klub arrangerede det i august. I 500 ccm oplevede man, at Henning Dam (Hørsholm) trods en »afstigning« i første heat alligevel formåede at besætte 4. pladsen i dette heat, og efter en sikker 1. plads i andet heat havde han points nok til at vinde mesterskabet foran det øvrige ellers pænt kørende felt af nye lovende kørere.

TRIAL

Her i oktober begynder den danske vintersæson, hvad motorsport angår, og det vil sige, at de kommende måneder kommer til at stå i trialsportens tegn. Ikke mindst for tilskuerne er det en sund og dejlig form for »vintersport«.

Et trial begynder i regelen kl. 8 en søndag morgen med hovedkontrol på en idyllisk kro i pågældende distrikt, og der køres på 4-5 forskellige ctapper lagt i forskellige former for vanskeligt terræn. I regelen er løbet afviklet ved middagstid, og man er fornuftigt klædt på efter pågældende dags vejrforhold, kan man ikke undgå at få en dejlig formiddag ud af det med masser af frisk luft i tilgift. Adgangen til at overvære et trial er gratis trods de ofte for den arrangerende klub ret store udgifter foruden selve arbejdet med tilrettelæggning.

Desværre offentliggøres det ikke i større stil når og hvor et trial afholdes.

velnok mest fordi mindre hensynsfulde tilskuere for ofte har forvoldt skader på de private områder, som velvilligt har været stillet til rådighed af flinke landmænd. Forsøg alligevel f. eks. igenem den lokale klub under D. M. U. at få oplysning om dato og mødested for et trial en søndag, der kan passe Dem. Støt motorsporten ved at udvise største hensynsfuldhed og ved at rette Dem efter givne anvisninger vedrørende parkering m. m., køb et program over deltagende kørere, for at De bedre kan følge med. I et senere nummer af »Fart & Form« skal De få en mere udførlig beretning om et sådant trial.

☆

Inden for T. T.-sporten er Italienerne godt med både hvad angår kørere og maskiner. I et stort internationalt løb i Modena sejrede således italienske kørere på italienske maskiner i alle tre klasser. Farne vandt i 125 ccm på Ducati, Provini vandt i 250 ccm på Morini, og Liberati vandt i 500 ccm på Gilera.

☆

Et engelsk hold af kørere har sat nye rekorder for 500 ccm motorcykel over 12 og 24 timer på Monthlery. Med en B. M. W. RS69 fuldførte de med en gennemsnitshastighed på 176 km/t over begge tidsrum.

☆

Millionærsønnen Mike Hailwood fra London er sammen med flere kendte engelske kørere fast engageret til at starte i alle G. P.- og VM-løb på den japanske 250 ccm Honda.

Erh. Fisker - 43 år og still going strong



Landskampen - en skuffelse!

Landskampen for sidevogne mellem Sverige-Danmark blev en stor skuffelse for de 12 000 tilskuere, der overværede Esbjerg Motor Sports løb på Korskrøbanen søndag den 10. september.

Landskampen var en revancematch efter et lignende stævne i Sverige i maj måned, hvor det danske landshold trak de korteste strå. Man kan dog næppe forstå, at de fire hold fra Sverige, der stillede op i Esbjerg, udtaget af den svenske union SVEMO, skulle være blandet topholdene på den anden side Sundet, for alle de 8 heat formede sig som en kamp mellem de to deltagende danske hold om 1. pladsen - og omkring 100 meter bagefter kæmpede to svenske ryttere om henholdsvis 3. og 4. pladsen.

Det endelige resultat blev, at Danmark vandt med 40 points mod 8, og

de tre bedste ryttere blev: danmarksmesteren Kurt Larsen, Odense, Carl Andersen, Århus, og Arnfred Nielsen, Esbjerg.

Foruden sidevognsklassen var der start i senior solo 500 ccm og 250 ccm. I den første klasse satte Preben Bolle-rup ny banerekord med 92.5 for 3 omgange, men blev ikke placeret i det samlede resultat på grund af et meget dramatisk styrt i 14. heat, som han dog slap fra uden den mindste skramme, til trods for at han blev kastet langt hen ad banen. Vinder blev den jyske mester Niels Møller, Viborg, foran Bent Thom-sen, Struer.

250 ccm senior solo havde københavneren Erhardt Fisker som nr. 1 foran Thorkild Kirk, Aalborg, medens danmarksmesteren Kurt W. Petersen, København, ikke blev placeret.



Danmarksmesteren Kurt Larsen, Odense, der blev bedste sidevognskører sammen med sin »sandsæk« Svend Erik Hüttemann.

Jydske Jordbanemesterskaber

De jydske jordbanemesterskaber i Viborg den 27. august blev på mange måder en overraskelsesernes dag! De 6 mestre fra sidste år måtte alle se sig slået meget overbevisende, undtagen Søren Juul, Viborg, der førte stort indtil et styrt kort før målstregen slog ham ud.

Han overlod mesterskabet i senior solo 500 ccm til klubkammeraten Niels Møller, men det var ikke kun i denne klasse, at et mesterskab glippede så at sige på målstregen. I sidevogne indtil 500 ccm var Erik Bob Jensen, Horsens absolut hurtigst og førte stort, til trods for, at den senere vinder H. C. Callesen, Esbjerg havde tyvstartet. Da Erik Bob Jensen førte gennem sidste sving, og alle var overbevist om hans sejr, satte hans maskine pludselig ud kun 5 meter før mål. Erik Bob Jensen fik den ikke hurtigt nok i fregeær og H. C. Callesen med Erik Skovshoved i sidevognen strøg forbi.

Sidste års mester, den ellers så sikker kørende Carl Andersen, Aarhus udgik på grund af et voldsomt styrt, der var forårsaget af at hans sidevognsmand glemte at placere sig rigtigt på maskinen.

H. C. Callesen gentog sin sejr i side-

vogne indtil 650 ccm og lige så overbevisende som Bent Jensen, Horsens sejrede i special 500 ccm vandt Erik Thomadsen, Randers i senior solo 250 ccm.

Den ofte noget kedelige junior A klasse, der desværre tit sættes på programmet kun som fyld, var måske da-

gens største overraskelse. Her fik man lejlighed til at se virkelig god, hurtig og spændende kørsel. Opgøret om titlen kom til at stå mellem sidste års mester Leif Pedersen, Aarhus og Jørgen Dorscheus, Randers, hvor førstnævnte måtte udgå efter et styrt på sidste omgang.



Hård opløbskamp i 500 ccm klassen.

De nye jydske jordbanemestre; fra venstre ses: Erik Skovshoved, Haderslev, og H. C. Callesen, Esbjerg, der sammen vandt både sidevognsklassen for 500 ccm og 650 ccm. Derefter mester i senior solo 500 ccm, Niels Møller, Viborg, senior solo 250 ccm, Erik Thomadsen, Randers, senior special 500 ccm, Bent Jensen, Horsens, og endelig vinder i junior A 500 ccm: Jørgen Dorscheus, Randers.



LÅST

fortsat fra side 19

ratlåse er ofte kombineret med tændingen på en sådan måde, at det er umuligt at starte motoren, mens rattet er låset eller låse rattet, mens motoren er i gang.

En speciel løsning for ældre Opel Rekorder er skabt af det københavnske firma F. Bülow & Co. med en løs cylinderlås, der placeres i klemme ved ratgearstangen og hindrer dens bevægelser. Låsen kan have en væsentlig præventiv virkning, men med lidt brutalitet er det muligt at brække den fra - påstås det.

Cylinderlåsene er i princippet en fortræffelig ting, fordi kun fagfolk - lovlige eller ulovlige - kan dirke den op. Skal cylinderlåsetøjet eftermonteres på en bil, der ikke har rat- eller gearlås som standardudstyr, er gearlåsen sikket at foretrække. Den griber ikke ind i nogen vital mekanisme, men låser blot rat- eller gulgearstangen ubrydeligt fast i bakgear. Det har ingen biltyv lyst til at lade sig nøje med.

Den svenske Gearlås Waso, som leveres til 150 forskellige bilmodeller og anbefales af svenske forsikringsselskaber samt svenske og danske motorsagkyndige, har en særlig monteringsfidus. Når låsetøjet er placeret, skrues der så hårdt i bund, at skruenhovederne vrides af. Derefter er afmontering en uhyre kompliceret sag, som må overlades til fagfolk.

Med gearlåsen følger et mærke til at sætte på bilruden: en rød hånd. Biltyvene kender den og ved, de lige så godt kan spare sig forsøget. Nogle har prøvet at nøjes med den røde hånd og spare låsen. Det kan ikke svare sig. Dels er udgiften til låsetøjet beskeden i forhold til sikkerheden, dels har biltyvene også øjne i hovedet.

BENTLEY

fortsat fra side 34

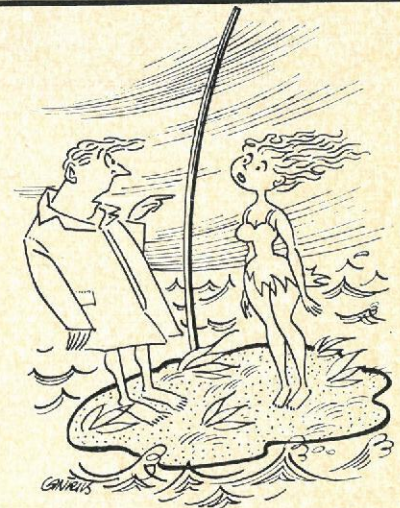
multimillionær-sønnen Woolf »Baby« Barnato (også en kendt Bentley-Boy), som dog ophørte med sine rundelige tilskud efter krakket i Wall Stret 1929. »W. O.« — som Bentley ofte blot kaldes — samarbejdede før salget til Rolls-Royce med Napier, og der var planer om en Napier-Bentley, som dog aldrig realiseredes — så lidt som et senere projekt om fremstilling af en Lagonda-Bentley. Det sidste blev der sat en stopper for af Rolls-Royce, der ved retskendelse fik monopol på Bentley-navnet. Derimod har »W. O.« været med til at skabe den moderne Aston Martin.

The Bentley Boys var alt andet end kedelige. »Baby« Barnato fik engang ved et af sine talrige begivenhedsrige selskaber ved snedig list lokket to af »drene« — Dr. Benjafield og George Duller — til at vædde om, hvem der kunne lave den hurtigste Le Mans start. To Bentley'er blev stillet op i Le Mans start-position med de to kørere på den modsatte side af vejen. Et flag blev skaffet til veje, og da det faldt, styrtede de to kørere over til vognene og sprang op i dem — i sig selv bemærkelsesværdigt ovenpå en excellent middag. Duller hev og sled i starteren uden resultat, mens Dr. Benjafields straks gik i gang. Til gengælde kunne Dr. Benjafield ikke flytte vognen af stedet. Ligegyldigt hvilket gear han valgte, spandt hjulene blot vildt rundt, mens motoren brølede. Der var pillet ved strømfordeleren i Dullers vogn — og Dr. Benjafields havde fået en dunkraft under det ene baghjul.

S. C. H. Davies, som fortæller denne historie, beretter også om, hvorledes Woolf Barnato efter 1927-sejren i Le Mans spurgte Dr. Benjafield, hvad han kunne ønske sig. »En million«, svarede

»Benjy«, »men da du vel ikke har det, så bare lidt til mit hospital«. Dr. Benjafield opfattede det hele som en spøg og tænkte ikke mere over det. Flere måneder efter inviterede Barnato doktoren til frokost. Dr. Benjafield, som var en travlt optagen mand foruden en ivrig sportskører, havde knapt tid, men da frokosten var overstået, fik han overrakt checks på meget store beløb til begge sine hospitaler.

Bortset fra de mere specielle Continental-modeller er Bentley i dag slet og ret en Rolls-Royce med andet navn på kølergitter, motor og navkapsler. Så i dag kan man faktisk i England høre Bentley-ejere med en splinterny vogn til omkring 200.000 kr. sige med undskyldende stemme: »Ja, jeg kører Bentley — men De ved, altså ikke en rigtig Bentley...«



— en ting er i al fald givet, min CHRISTONETTE frakke skal ikke dingle som nødflag!

CHRISTONETTE TOPCOAT



lidt dyrere —
meget bedre...

En STJÅLEN bil bliver brutalt behandlet

WASO gearlås kan forhindre dette, da den er uopdirkelig.

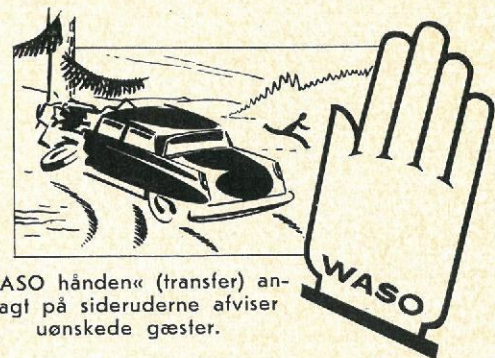
WASO gearlås spærres i bakgear, og ingen biltyve synes om kun at køre baglæns.

WASO gearlås bliver en del af vognen, da skruenhovederne efter endt montering bliver slået af, så låsen er plomberet.

WASO gearlås findes i 150 forskellige modeller til såvel rat- som bundgear.

Import og en gros

SKANDINAVISK AUTOMOBIL UDSTYR
KØBENHAVN . ODENSE . AARHUS - AALBORG



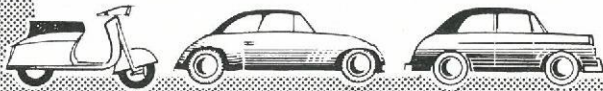
»WASO hånden« (transfer) anbragt på sideruderne afviser uønskede gæster.

Forsikret rigtig -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

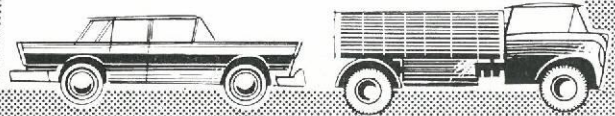
Hovedkontor: Vestergade 98 . Odense . Tlf. 11 47 15



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
IDUN
(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer også
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 2 70 27



spare
tid
og
penge

BEVIS	
Normalt	Med MOLYKOTE
hver 1.500 km	hver 5.000 km
smøring . . ca. kr. 7,50	smøring kr. 12,00
3 l. olie . . ca. kr. 9,00	3 l. olie . . ca. kr. 9,00
	+ Molykote A kr. 8,50
ialt kr. 16,50	ialt kr. 29,50
på 30.000 km 20 gange	på 30.000 km kun 6 gange
kr. 330,-	kr. 177,-



MOLYKOTE-SERVICE
OVER HELE DANMARK
forlang stationsliste tilsendt

MOLYKOTE A

nu i portions-pakninger
til alle vognmærker
- også til Deres

**MOLY
KOTE®**

**5.000 km
smøre-service
en direkte
besparelse
på 153 kr.**

Jungfalk & Mulvad

AKTIESELSKAB

BYen 7214-7314 (061) 3-17-78

Vesterbrogade 6 D København

AARHUS

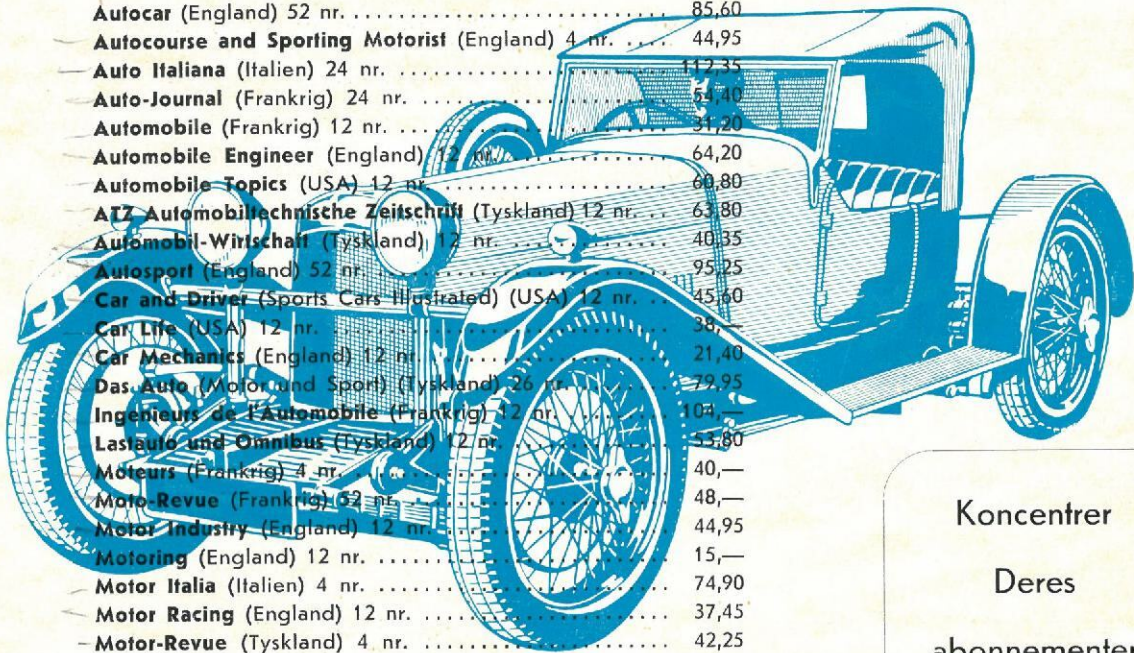
Havnegade 34

gør som den erfarne bilist - brug MOLYKOTE's 5.000 km smøring og kør billigere, bedre og længere.

Et udvalg af automobiltekniske fagtidsskrifter

Dette er kun et udvalg af de titler, vi forhandler. Savner De oplysninger om andre tidsskrifter, står vi til Deres disposition. Vi leverer gerne prøvenumre vederlagsfrit og uden forbindelse.

	Pris pr. år
American Automobile (USA) 12 nr.	22,80
3 år	38,—
Autocar (England) 52 nr.	85,60
Autocourse and Sporting Motorist (England) 4 nr.	44,95
Auto Italiana (Italien) 24 nr.	112,35
Auto-Journal (Frankrig) 24 nr.	54,40
Automobile (Frankrig) 12 nr.	31,20
Automobile Engineer (England) 12 nr.	64,20
Automobile Topics (USA) 12 nr.	60,80
ATZ Automobiltechnische Zeitschrift (Tyskland) 12 nr.	63,80
Automobil-Wirtschaft (Tyskland) 12 nr.	40,35
Autosport (England) 52 nr.	95,25
Car and Driver (Sports Cars Illustrated) (USA) 12 nr.	45,60
Car Life (USA) 12 nr.	38,—
Car Mechanics (England) 12 nr.	21,40
Das Auto (Motor and Sport) (Tyskland) 26 nr.	79,95
Ingenieurs de l'Automobile (Frankrig) 12 nr.	104,—
Lastauto und Omnibus (Tyskland) 12 nr.	55,80
Moteurs (Frankrig) 4 nr.	40,—
Moto-Revue (Frankrig) 52 nr.	48,—
Motor Industry (England) 12 nr.	44,95
Motoring (England) 12 nr.	15,—
Motor Italia (Italien) 4 nr.	74,90
Motor Racing (England) 12 nr.	37,45
Motor-Revue (Tyskland) 4 nr.	42,25
Motor-Rundschau (Tyskland) 24 nr.	64,60
Motor Sport (England) 12 nr.	27,85
MTZ Motortechnische Zeitschrift (Tyskland) 12 nr.	63,80
Motor Trader (England) 52 nr.	58,85
Motor Transport (England) 52 nr.	44,95
Motor Trend (USA) 12 nr.	34,20
Quattroruote (Italien) 12 nr.	62,50
Road and Track (England) 12 nr.	44,95
The Motor (England) 52 nr.	80,25



Koncentrer
Deres
abonnementer
hos
Munksgaard

Abonnerer De i forvejen på udenlandske tidsskrifter, afgiver vi gerne et pristilbud på leveringen. De sparer tid og dermed penge ved at samle indkøbet af udenlandske tidsskrifter på ét sted. Vort gennemrationaliserede bestillings- og reklamations-system er til Deres rådighed. Ring eller skriv venligst efter yderligere oplysninger.

MUNKSGAARD A/S
TIDSSKRIFTAFDELINGEN

C. 6970, lokal 22
Nørregade 6
KØBENHAVN K.

Udenlandske abonnementer har været vort speciale i 20 år