

Fart & Form

**Prøvekørsel af
Alfa Romeo**

**Grand Prix-reportager
Monaco og Holland**

**Helle Hertz
og Consul 315**

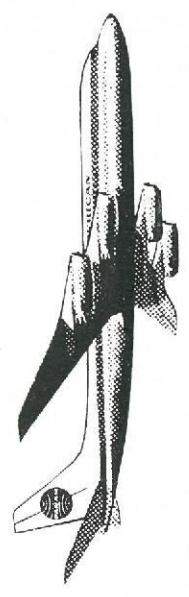




Kursen er sat...

— og nu skal disse hænder styre det store Pan American jettfly mod målet...! - Chetpilotsens hænder hviler roligt på styregrejserne i bevidstheden om den styrke, der ligger i erfaringen. Pan American's piloter har fløjet mere end 1 mill. jet-passagerer på oversøiske ruter - flere end alle andre luftfartsselskaber tilsammen! Denne helt enestående erfaring fornemmes af passagererne på hver eneste jet-rute. Den mærkes i den rolige, lydløse flyvning

- den præger den service, de flinke stewardesser yder hver eneste passager, støttet af Pan American's berømte internationale køkken. Pan American har flere oversøiske jet-ruter til flere byer end noget andet selskab - endnu en grund til at gøre Pan American - verdens mest erfarne - til D e r e s luftfartsselskab. Få nærmere oplysninger om Pan American's jet-clipper rutenet mellem 64 byer på 6 kontinenter i Deres rejsebureau.



VERDEN'S MEST
ERFARNE LUFTFARTSSELSKAB



Forstvæsenet klager over, at det danske vildt er i fare ved den stadig voksende landevejstrafik. Dette motiv gik vor fotograf ud efter, da han fangede denne situation et sted i Nordsjælland. (Farvefoto: E. Gleie)

DEN NYE MG MIDGET - og make up på MGA 1600



◆ MG MIDGET

MGA 1600 ◆

Indholdsfortegnelse:

Ford CONSUL 315	4
Mr. Motor Racing vandt	
Monaco G P	6
Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører Alfa Romeo GIULIETTA SPRINT	10
Hollandsk G P	16
Copenhagen Cup	20
Tilbehør	23
Tuning af to-taktsmotor, 6. del	24
Ulla Boyander og NECKAR WEINSBERG	26
Formel J	28
FF Lexikon	31
Bag rattet af AUSTIN A 40 ..	32
Orienteringssport	34
Det var en yndig tid	36
Nyt fra O-løb, P-løb, rallies..	38

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



BMC koncernen har sans for at bygge sportsvogne der rammer plet. Den nyeste fuldtræffer er MG-udgaven af koncernens og iøvrigt hele verdens mest solgte sportsvogn — den der for få år siden gjorde sin entré på markedet med en så grinagtig kølerhjælm, at enkelte ikke rigtig mente at kunne tage den alvorligt som sportsvogn. Værst for dem.

Sandheden var, at det var en meget moderne sportsvogn. Vel var motorkraften ikke stor, men det var vægten heller ikke. Udstyret var skikkelig og det var prisen også. I virkeligheden var denne vogn en direkte efterkommer af alt det de gamle MG vogne stod for, blot hed den ikke MG men Sprite. Selvom bilhistorien retfærdigvis må tildele Austin Healey Sprite æren for, at have fundet frem til den læst hvorover de moderne efterkommere af de gamle MG'er skal bygges, er det nu alligevel med stor tilfredshed at man byder tvillingebroderen MG MIDGET velkommen på markedet.

Den vil i udstyr byde på lidt mere end SPRITEN — noget man selvfølgelig også må betale lidt for. For dog at skabe den mest udsøgte balance i tingene har BMC givet afkald på Spritens »grin« til fordel for en kølerhjælm der svarer til den nye MIDGETS. Det er smukke vogne, hvor alle sportsvognskvaliteterne er hjemme og hvor muligheden for at tune uden at ødelægge motor eller økonomi (ens egen så vel som motorens) er legio. Mon ikke verdens p. t. mest solgte sportsvogn vil komme til at møde sin hårdeste konkurrent i sit eget genfærd — sikkert! Men det kan BMC som fader til dem begge se stort på, naturligvis.

Prisen bliver 21.300 kr. og med 50 hk og en vægt på omkring 670 kg kan enhver jo begynde at regne på hvor meget sportsvogn der fås for pengene. Resultatet bliver ganske flatterende og vi glæder os til — forhåbentlig inden længe — at kunne bringe en prøvekørsel af en MIDGET.

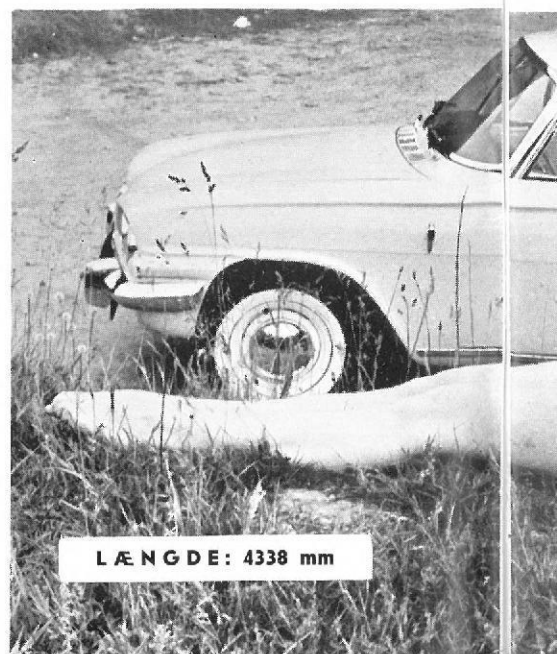
Samtidig med at MG Midget introduceres fremkommer den populære MG A 1600 i let ændret udgave. Den har fået lidt større motor, og forskellige forbedringer såvel indvendigt som udvendigt.



CONSUL 315



HØJDE: 1431 mm



LÆNGDE: 4338 mm



BREDDE:
1656 mm



Helle Hertz, som er søster til Lone, hjalp »Fart & Form« med opmålingen af den Ford Consuls ydre attributter, og under dette arbejde kom hun - som man ser - til af afsløre nogle af sine egne. Det sidste er hun ikke helt vant med, da hun netop i år er startet hos Stig Lommer som dejlig pige. Den nye Consul koster 19.104 kroner som 2-dørs, har en Anglia motor med større slaglængde på 1340 ccm slagvolumen og udvikler ca. 55 hk ved 5000 o/m. Kompression 8,5 : 1, tophastighed ca. 130 km/t. Acceleration fra 0-100 under 25 sek. Consul 315 er den første engelske familiebil med skivebremser (Girling) på forhjulene.



SKRÅ BAGRUDE

MR. MOTOR RACING

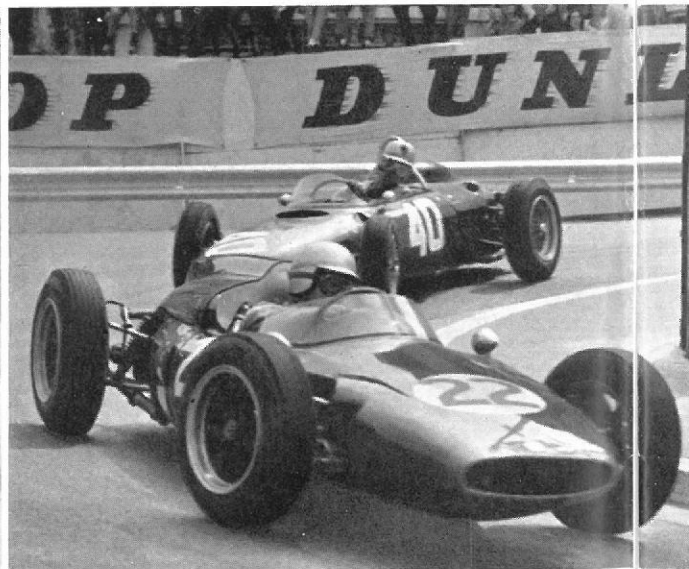
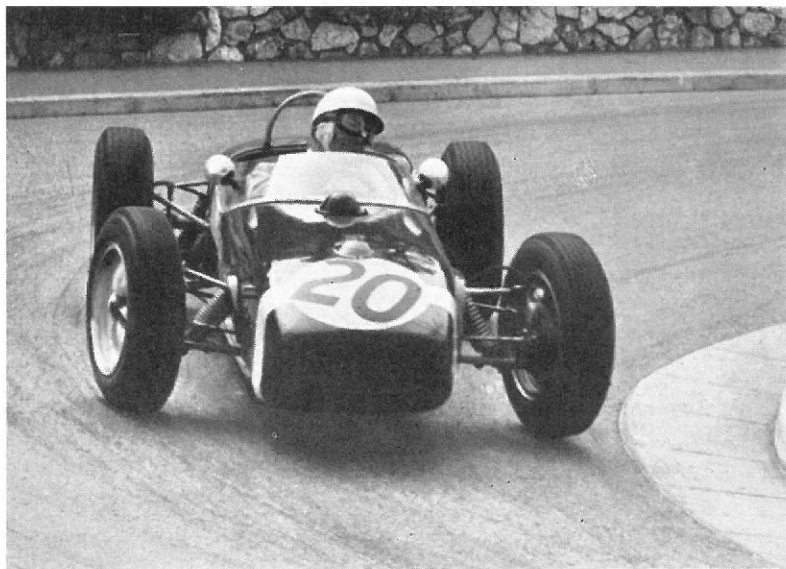
STIRLING MOSS I 1960-LOTUS VANDT MONACO'S GRAND PRIX MOD FULDE FABRIKSHOLD FRA FERRARI, PORSCHE OG COOPER - FREMRAGENDE PRÆSTATION AF RITCHIE GINTHER

Til begejstring for mere end 120.000 tilskuere og millioner af TV-seere nedkæmpede Stirling Moss 3 Ferrari'er og Porscheholdet i Rob Walker's Lotus-Climax for at vinde det 19. Monaco Grand Prix med en rekordhastighed på 113,79 km/t i gennemsnit. Hans præstation var et mirakel. Ginther, Phil Hill, Bonnier og von Trips gjorde deres bedste for at indhente den hvid-hjelmede Moss, der kørte i en mørkeblå 1960-udgave af Lotus-Climax og ikke havde det mindste håb om at vinde Monaco Grand Prix'et, der var det første af årets verdensmesterskabsløb. Hans modstandere var temmelig formidable: 3 af de nyeste Ferrari'er, 2 Porscher med direkte brændstof-indsprøjtning og 1 med karburator og 1961-udgaver af både Lotus og Cooper-Climax.

Mesteren Moss tog føringen allerede i den 14. af løbets 100 omgange og holdt sig derefter i spidsen for et hylende

gældende og udgik af løbet efter 38 omgang med overopvarmningsproblemer. Hans holdkammerat Bruce McLaren faldt tilbage i feltet efter at være kørt tom for benzin i Gasometer hårnålen. Jim Clark's nye Lotus kørte ind og ud af depotet med karburator -og tændrørsvanskeligheder. Graham Hill's B.R.M. udviklede en benzinpumpedefekt og Tony Brook's B.R.M. fik motorvanskeligheder efter forveksling med Gurney's Porsche's udblæsningssystem. Bonnier forlod sin Porsche efter 60 omgange, og Herrmann blev forsinket af gearkassevanskeligheder. Von Trips blev nr. 4 på vinderlisten, selv om han smadrede Ferrari'en 2 omgange fra mål, efter at gasspæld-mekanismen var gået i stykker.

Cliff Allison holdt sin U.D.T.-Laystall Lotus i gang, efter at skylle-pumpen havde givet op, mens Michael May's Lotus blev trukket tilbage med gearkassedefekt.

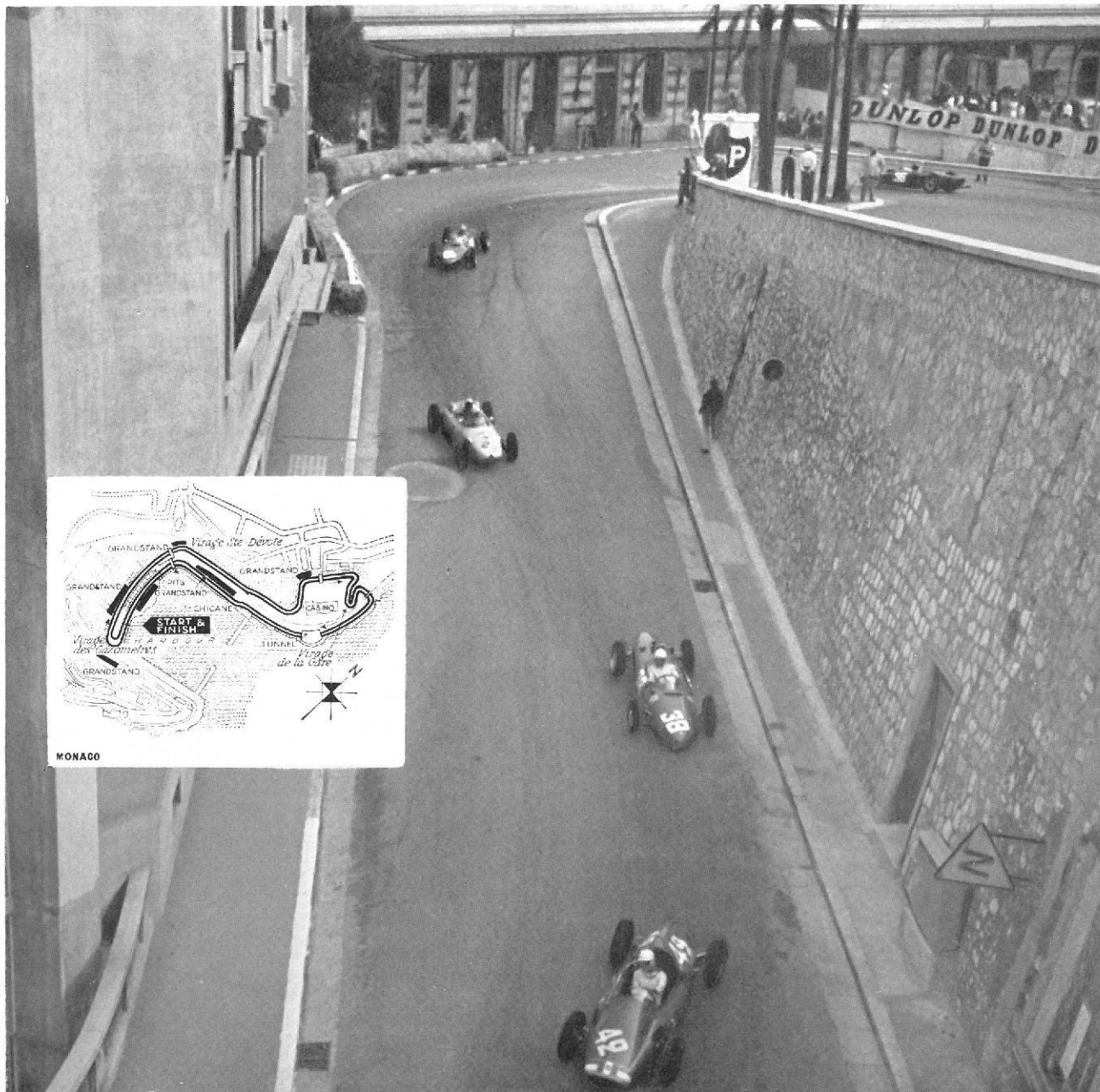


kobbel af Ferrari'er og Bonnier's Porsche. Med kun 150 hk kørte han over mållinjen 3,7 sekunder foran den lille dygtige amerikaner Ritchie Ginther, hvis 120^o-Ferrari udviklede 185 hk. Blandt de andre engelske køreere var John Surtees den bedste, og han var i færd med hurtigt at overhale von Trips i Ferrari, da uheldet ramte ham på 69. omgang, idet den gamle motor i Yeoman Credit Cooper-Climax'en tilsyneladende fik en ventilskade. Moss og Ginther delte æren for hurtigste omgang, idet de begge kørte banen rundt på 1 minut 36,2 sekunder - kun 1/10 sekund langsommere end Bruce McLaren's 1960-rekord med 2,5 liter Coventry Climax motoren.

Verdensmesteren Jack Brabham nåede ikke at gøre sig

Fra Stirling Moss's synspunkt var det sikkert udmærket, at Ferrari ventede til 73. omgang, før Tavoni gav signal til Ginther om at overhale Phil Hill og presse Moss. Hill's vogn var begyndt at lide af styrevanskeligheder, og hans chancer for at fange den hurtige Moss blev for hver omgang mindre og mindre.

Træningen startede om torsdagen, og der var en del utilfredshed over arrangørernes fordeling af startpladserne under kvalifikationstider, idet 12 af de i alt mulige 16 pladser på forhånd var besat ved invitationer. Porsche nåede ikke frem til træningen til tiden den første dag. Ferrari var opsat på at få 3 vogne med. Ginther fik den nye 120^o vogn. Phil Hill og von Trips hver en af den ældre type.



På denne side: Trintignant (42) fører, Phil Hill (38), Joe Bonnier (2), von Trips (40) og Ginther ned mod stationen. To Ferrari'er i tæt formation - forrest Ginther, bagved P. Hill. På modsatte side: Vi må nå 8,15! John Surtees foran von Trips i hårnålen ved stationen. Stirling Moss på vej mod sejren i Rob Walkers Lotus.

Lotus' fabrikshold kom med 1961-udgaver, Ireland's eksemplar med nye Dunlop skivebremser som eksperiment.

Jack Brabham havde sat sig et hårdt program for, idet han fløj til U.S.A. lige efter Silverstone-løbet og vendte tilbage til Monaco for at træne om torsdagen, derpå fløj han til Indianapolis igen for at kvalificere sig til Indianapolis-løbet og endelig tilbage til Europa igen for at deltage i Monaco Grand Prix'et om søndagen.

Jim Clark i Lotus præsterede torsdagens bedste tid, men tabte kort efter sin vogn, der blev temmelig slemt beskadiget. Ferrari'erne var imponerende.

Men træningen begyndte først rigtigt tidlig fredag morgen. Ginther kvalificerede sig med sikkerhed med den bedste tid på 1 minut 39,3 sekunder i 120°-Ferrari'en. Phil Hill var 1/2 sekund langsommere, og Graham Hill kørte rundt i B.R.M. på 1 minut 40 sekunder - 0,3 sekunder hurtigere end von Trips. Innes Ireland fik 1 minut 40,5 sekunder med den nye Lotus, der har fået øgenavnet »Den flyvende blyant«, og John Surtees var den hurtigste af ikke-fabriksfolkene med 1 minut 41,1 sekunder i Yeoman Credit Cooper-Climax.

Joe Bonnier kørte 2 Porscher og fik 1 minut 41,3 sekunder som bedste tid, mens den engelsk-schweiziske kører Michael May kørte rundt på 1 minut 42 sekunder med Seidel's Lotus. Hans Herrmann placerede sig fordelagtigt med 1 minut 42,4 sekunder i en tredje Porsche.

Stirling Moss opdagede, at chassiset i Rob Walkers Cooper var et par tommer skævt, og valgte at køre Lotus'en. Uden på nogen måde at se ud, som om han kørte hurtigt, hentede han lørdagens bedste træningstid hjem med 1 minut 39,1 sekunder. Innes Ireland havde en fæl oplevelse i tunnelen. Gearskiftet i den nye Lotus er omvendt af den foregående models, og Innes Ireland kom derfor til at sætte vognen i andet gear, da han ville fra tredje til fjerde. Han brækkede et ben og blev slemt forslået, og vognen blev kraftigt molesteret.

Lotus-holdet arbejdede hele natten for at reparere Clark's vogn, men Ireland's maskine var slået til totalt vrage. Surtees havde motorvanskeligheder efter at have prøvet på at forbedre sin allerede gode tid.

Efter Ireland's uheld standsede Moss op for at sikre sig, at han var i gode hænder, og der holdtes en pause i træningen. Da denne blev genoptaget, nåede ikke flere at kvalificere sig. Cliff Allison fik Innes Ireland's plads med U.D.T.-vognen. Brabham havde den dårligste tid af samtlige kørere, der havde kvalificeret sig, hvilket naturligvis skyldtes hans forcerede program. Porsche besluttede at sætte Bonnier og Herrmann i vognene med direkte benzindsprøjtning og at give Gurney den ældre maskine med karburator. Startfeltet kom derefter til se således ud:

Clark (Lotus-Cl.) 1 m. 39,6 s.	Ginther (Ferrari) 1 m. 39,3 s.	Moss (Lotus-Cl.) 1 m. 39,1 s.
	Phil Hill (Ferrari) 1 m. 40,1 s.	Graham Hill (B.R.M.-Cl.) 1 m. 39,6 s.
Brooks (B.R.M.-Cl.) 1 m. 40,1 s.	McLaren (Cooper-Cl.) 1 m. 39,8 s.	von Trips (Ferrari) 1 m. 39,8 s.
	Gurney (Porsche) 1 m. 40,6 s.	Bonnier (Porsche) 1 m. 40,3 s.
May (Lotus-Cl.) 1 m. 42 s.	Herrmann (Porsche) 1 m. 41,1 s.	Surtees (Ycoman Credit Cooper-Cl.) 1 m. 41,1 s.
Trintignant (Cooper-Cl.) 1 m. 42,4 s.		Allison (U.D.T. Cooper-Cl.) 1 m. 42,3 s.
	Brabham (Cooper-Cl.) 1 m. 44 s.	

På selve løbsdagen ankom Jack Brabham med et temmelig træt udseende (ikke så underligt) fra U.S.A. efter at have kvalificeret sin Cooper-Climax med 145,14 mph på Indianapolis. Chapman's mænd havde gjort et fint job med at reparere Clark's ødelagte Lotus.

Banens direktør, veterankøreren Louis Chiron, lukkede banen i en blå i en blå DS 19 Citroën, og de 16 deltagere blev stillet op på Quai d'Albert. Motorerne blev speedet op, flaget faldt, og det 19. Monaco Grand Prix var startet. Ginther lavede en strålende start og rundede Gasometer svinget først, fulgt af det sædvanlige trafik-kaos. Alle slap igennem uden upassende skubben og masen, og rækkefølgen i førerfeltet var Ginther, Clark, Moss og Brooks, da det hylede forbi tribunerne. Strækningen fra St. Devote til kasinoet var nervepirrende. Rundt om torvet over for Hotel de Paris, ned ad bakken forbi Tip-Top og hotel Metropol's tæt pakkede terrasser jøg de 16 vogne. Dækkene skreg under den heftige bremsning lige før det vanskelige højresving ved Mirabeau, så ned til hårnålen ved stationen, ud

på promenaden og under den berømte tunnel med den røde Ferrari i spidsen.

Så kom den lumske chikane, da vognene igen kom ud på havnesiden, fulgt af et slag ved tobakshandlerens kiosk, og strækket ned til Quai d' Albert før starten på næste omgang.

Ginther førte stadig fulgt af Clark 3 sekunder bagude, Moss, Brooks, Gurney, Bonnier, Phil Hill, McLaren, Graham Hill, von Trips, Surtees, Brabham, Herrmann, Trintignant, Allison og May i nævnte rækkefølge. Alle var stadig med og i god stand.

Da feltet viste sig igen for anden gang, var Ginther 4 sekunder foran Moss. Gurney og Bonnier havde overhalet Graham Hill, og Clark var ude af synet. Først da resten forbi, kørte den lave, grønne vogn langsomt i depot, og mekanikerne åbnede for motoren.

Bag ved de fire i spidsen havde en hidsig kamp udviklet sig. Brooks, som viste sin gamle kampånd, førte McLaren, de to Hills, von Trips og Surtees, idet de alle desperat prøvede at overhale hinanden. Ginther kørte superbt, men Moss pressede skånselsløst på. Phil Hill passerede Brooks for at angribe de to Porscher, da Surtees stormede forbi von Trips. Jim Clark kom endelig i gang igen, men blev atter tvunget til at køre i depot.

Ginther kunne mærke både Moss' og Bonnier's ånde i nakken, og Phil Hill lå lige i hælene på Gurney og ventede på en chance. Bagest i feltet havde Michael May overhalet Allison, og Brabham var kørt forbi Herrmann. Efter 10 omgange var rækkefølgen:

1. Ginther (Ferrari), 17 m. 7,8 s., 110,157 km/t. 2. Moss (Lotus), 17 m. 8,8 s. 3. Bonnier (Porsche), 17 m. 11,3 s. 4. Gurney (Porsche), 17 m. 19,1 s. 5. Phil Hill (Ferrari); 6. Brooks (B.R.M.); 7. McLaren (Cooper); 8. Graham Hill (B.R.M.); 9. Surtees (Cooper); 10. von Trips (Ferrari); 11. Brabham (Cooper); 12. Herrmann (Porsche); 13. Trintignant (Cooper-Climax); 14. May (Lotus); 15. Allison (Lotus); 16. Clark (Lotus).

Moss var åbenbart i lærd med at tage initiativet. Mesteren fik racer-kørsel til at se absurd let ud, og han gav nu tegn til, at han havde besluttet at rykke op i spidsen. Graham Hill's motor spruttede og bragede, og efter 12 omgange kørte han ind til depotet med sin vogn, der derefter blev trukket ud af løbet som den første.

I 14. omgang tog Stirling Moss føringen, og Bonnier fulgte ham op på 2. pladsen, da Ginther trak ind til siden. Phil Hill havde nu overhalet Gurney, der også blev truet af von Trips. Surtees gav ikke McLaren fred. Efter 15 omgange forte Moss foran Bonnier med 2 sekunder og havde allerede overlapped Allison. 2 omgange senere kørte de 3 røde Ferrari'er i rad og række på jagt efter Moss og Bonnier, som havde overlapped May i Seidel's Lotus. Efter 20 omgange lå Moss 8 sekunder foran Bonnier, 9,2 sekunder foran Ginther og 12,1 sekunder foran Phil Hill. Gennemsnitshastigheden for løbet var nået op på 111,08 km/t, og Ginther havde allerede fået registreret en omgang på 1 minut 39,2 sekunder (114,14 km/t). 5 omgange senere var Trintignant blevet overlapped, og den uheldige Clark standsede igen for at få sin vogn gået efter. Ferrari gav nu Hill tegn til at overhale Ginther, idet Moss kom for langt forud til, at Ferrari-folkene syntes om det. Ginther lod sin hold-kammerat slippe forbi, og denne rykkede helt op bag Jo Bonnier, som han overhalede på 27. omgang med Stirling Moss 11½ sekund foran. Ved 30 omgange var Allison blevet overlapped for anden gang, og Herrmann standsede for at få klaret nogle gearkassevanskeligheder. Moss førte foran Phil Hill med 9,9 sekunder, med Bonnier mindre end 1 sekund bag amerikaneren og 2,5 sekunder foran von Trips. Surtees var tydeligt ved at overhale McLaren på

6. pladsen, og Brooks duellerede med Dan Gurney's Porsche.

Netop som Moss var ved at overlapse Brabham på 35. omgang, kørte verdensmesteren ind til depot og blev der. May, som havde kørt virkelig godt i dette sit første Formel 1 løb, standsede med gearkasse-vanskeligheder, blev rapporteret udgået, men gik senere ind i løbet igen for blot at trække sig tilbage for alvor.

Ginther kørte sin 32. og 35. omgang på henholdsvis 1 minut 38,7 sekunder og 1 minut 38,4. Jack Brabham startede igen, kørte 3 langsomme omgange og opgav så for alvor. Moss fortsatte med at holde sig ca. 10 sekunder foran, mens Surtees havde taget McLaren's 6. plads og begyndte at jage von Trips.

McLaren, som prøvede på at hale ind på Surtees igen, fik registreret en omgang på 1 minut 38,3 sekunder (115,18 km/t).

Da halvdelen af løbet var kørt, havde Ferrari ikke på noget tidspunkt mindsket sit tryk, men den drillende Stirling Moss kørte stadig frejdigt af sted. Hans tilhængere blev af og til foruroliget af røg fra bagenden af hans vogn, men den betød åbenbart intet alvorligt.

Da de første 50 omgange af dette hårde løb var kørt, stod stillingen således:

1. Moss (Lotus) 1 t. 25 m. 36,8 s., 112,104 km/t. 2. Phil Hill (Ferrari), 1 t. 25 m. 44,6 s. 3. Ginther (Ferrari) 1 t. 25 m. 44,6 s. 4. Bonnier (Porsche), 1 t. 25 m. 47,6 s. 5. von Trips (Ferrari) 1 t. 26 m. 14,7 s. 6. Surtees (Cooper), 1 t. 26 m. 22,2 s. 7. McLaren (Cooper), 1 t. 26 m. 22,2 s. 8. Gurney (Porsche), 1 t. 27 m. 06, 3s. 9. Brooks (B.R.M.), 1 t. 27 m. 07,6 s. 10. Trintignant. 11. Allison. 12. Clark.

I 54. omgang blev Tony Brooks under forsøg på at overhale Gurney på en eller anden måde bragt i vildrede af Porschen's udblæsningssystem. Det er også muligt, at han simpelt hen slog sin B.R.M. ud af gear, men i hvert fald må han have kørt motoren op i for høje omdrejninger et øjeblik, og den anden Owen vogn var dermed sat ud af spillet. På den næste omgang havde Stirling Moss overlapped Gurney, og Hill havde skåret Lotus'ens forspring ned til 4 sekunder. Surtees kørte en omgang på 1 minut 37 sekunder (116,72 km/t), og var nu ude efter von Trips' 4. plads.

Netop ved indledningen til 60. omgang blev Porsche's håb slukket, da Jo Bonnier stoppede ved stationen og begyndte at gå tilbage til sit depot. Gurney var naturligvis blevet overlapper, mens Herrmann kørte rundt langt bag ved Trintignant og Allison.

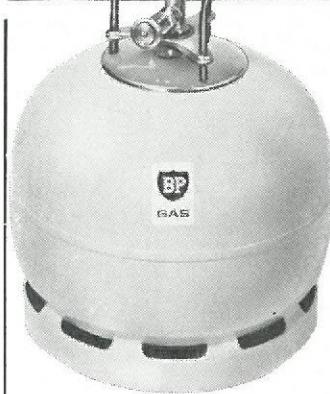
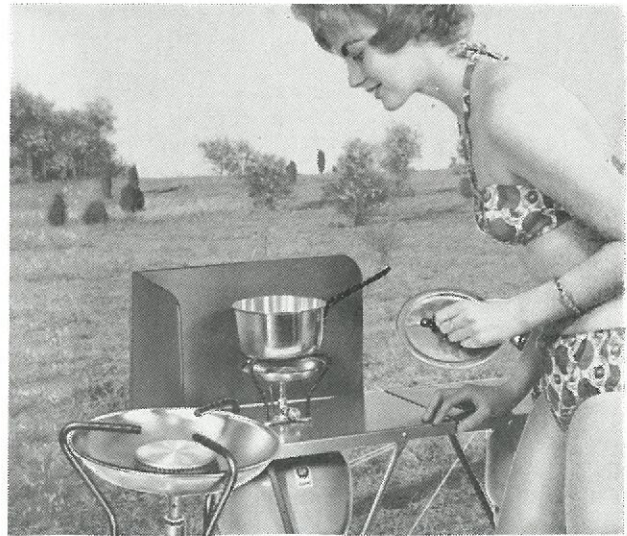
Phil Hill gjorde en desperat anstrengelse for at komme på højde med Moss, og nåede på den 60. omgang inden for 3,8 sekunder efter den blå Lotus. Ginther nåede næsten op ved siden af sin hold-kammerat, men faldt så nogle få meter tilbage, sandsynligvis efter Tavoni's instrukser.

Moss-Ferrari duellen fortsatte. På 70. omgang var der 4,9 sekunder mellem dem, og løbsgennemsnittet nåede forbløffende 112,98 km/t. Nu kom der et slag for Yeoman Credit, da Surtees sagtnede farten og til sidst gav op i nærheden af stationen med damp fossende ud fra udblæsningsrøret. Han havde kørt et fint løb i betragtning af, at hans motor mere eller mindre var en 1960-«rust».

På sin 73. omgang overlappede Stirling Moss Bruce McLaren, og et par omgange senere var New Zealænderen også blevet overhalet af de 2 Ferrari'er.

Omtrent på dette tidspunkt fik Ritchie Ginther signalet til at begynde angrebet, og Hill trak til side for at lade ham slippe forbi. Hill's vogn vandrede frem og tilbage på vejen, og det så ud, som om styreafdelingen ikke var 100 pct. i orden. Med 20 omgange tilbage gik der kludder i

fortsættes side 35



God
ferie
med



CAMPING-MIK

— det ideelle anlæg til lejrspport,
sommerhuse, weekend-hytter etc.

Anlægget består af en 2 kg flaske
med brændersæt og forkromet støtte-
plade og koster excl. gas **kr. 69,50.**

Påfyldning koster kr. 4,00 pr. flaske.

Vort campingbord COMBINETTE —
med huller til montering af såvel
REJSE-MIK som CAMPING-MIK —
koster med 1 læskærm **kr. 46,00.**



Se CAMPING-MIK
og COMBINETTE
hos Deres forhandler
eller skriv efter
vor brochure.

BP-HUSET ÅRHUS Tlf. 3 69 22



ROMEOS LILLE JULIE

Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

Bilen hedder *Romeo* og modellen *Julie*. Et gammelt italiensk skjold, som kyndige ud i heraldikken hurtigt vil føre tilbage til korstogenes tid er brugt til køleremblem. Indenfor bilverdenen må det siges at være en usædvanlig romantisk ledsagemusik.

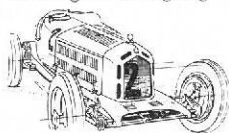
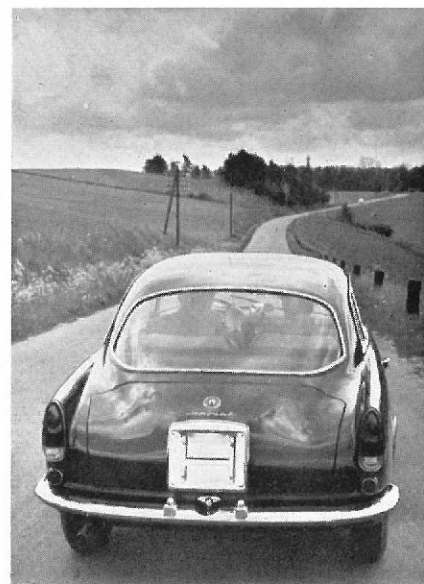
Huset *Romeo* har siden sin grundlæggelse haft domicil i Milano, og det officielle navn er »Anonima Lombarda Fabbrica Automobili«, som først i tyverne blev overtaget af *Nicola Romeo*.

Alfa Romeo har opnået de største sportslige resultater. Det var en Alfa, der erobrede verdensmesterskabet i 1925. Herefter gik dette mesterskab i dvale i fulde 25 år. Da verdensmesterskabet indstiftedes påny, var det Fangio, Farina og Fagioli, der forsvarede Alfass chancer. Farina vandt verdensmesterskabet i 1950, og året efter var det Fangios tur. Verdensmesterskabet 1951 er foreløbig Alfa Romeos sidste.

Det vigtigste løb i 1951 var det franske Grand Prix - det år kørt under ærestitlen Europa Grand Prix. Fangio vandt i en 1,5 liters Alfa med tottrins kompressor foran tre 4,5 liters Ferrari'er. Dengang kunne konstruktørerne vælge mellem 4,5 liter uden og 1,5 liter med kompressor. Sammenlignet med nutidens formelvogne var det store vogne, hvis speederpedal var forbeholdt nogle få udvalgte. Dengang kørte kørerne for-

trinsvis med silkehjelme - den heroiske epoke på godt og ondt.

Det var Alfa Romeos *Tipo 159*, Fankørte til sejr i Rheims - en vogn, der var konstrueret af Colombo så tidligt som 1938 og oprindelig havde typebetegnelse 158. Forhjulene var uafhængigt ophængt i langsgående svingarme. Baghjulene i svingaksler, hydrauliske bremses, rørrammechassis, og gearkassen var sammenbygget med differentialhuset. I sit fuldt udviklede stadium udviklede motoren 385 hk v. 7.500 omdr. under racing betingelser, mens den på dynamometer nåede op på godt 400 hk. Svingakselophængningen kunne ikke i længden følge trop med udviklingen af motoren og blev i 1951 udskiftet med en de Dion aksel (F. & F.-leksikon nr. 4, marts 61). I perioden fra 1946 til 1951 var *Tipo 159* en uovervindelig konstruktion, og de, der har oplevet denne



1924

røde Alfa med Fangio ved rattet komme strygende langs de gule hvedemarker ved Rheims med tre halsende Ferrari'er efter sig over 500 udmattende kilometer, har oplevet Grand Prix Racing, når den er bedst. Allerede i 1951 stod det imidlertid klart for Alfa Romeo, at Tipo 159 ikke ville kunne klare sig over for Ferrari i endnu en sæson. Da 1,5 liters formelen under alle omstændigheder ville udløbe med udgangen af 1953, var der heller ikke tilstrækkelig tid til at udvikle en ny konstruktion. Resultatet blev, at Alfa Romeo måtte trække sig ud af Grand Prix løbene - for en tid i alt fald.

Alfa Romeo har altid bygget vogne af klasse, men aldrig har de stået så vel rustet, som da de i efteråret 1951 men en lang og succesfuld periodes raceraktivitet bag sig gik i gang med udviklingen af en kvadrat motor med lille slagvolumen og stor ydelse - den motor der senere skulle blive hjertet i den lille Julie (Giulietta = lille Julia). Alfa Romeo er lovlig forhindret i at kalde vognen »den lille Ferrari« - hvilket er skade, da navnet havde passed godt.

Hvad man egentlig forstår ved en »fuldblodsautomobil«, kan nok være lidt tvivlsomt, og begrebet kan på et dansk publikum risikere at skræmme i stedet for at tiltrække. Er der ikke altfor meget, der kan gå i stykker i sådan en vogn - og hvem kan reparere den? Uden klar og koncis besked på disse spørgsmål vil mange betakke sig for det ædle fuldblod og foretrække en vogn, man kan få repareret overalt. Men sagen forholder sig nu ikke helt sådan. Sandheden er snarere, at den dygtige mekaniker kan reparere en Giulietta fuldt så godt som en hvilken som helst anden vogn - og hvem har tillid til, at en dårlig mekaniker laver fint arbejde på en ganske almindelig vogn?

Ja, lad så det være - men går der ikke altfor let noget i stykker? Lad os prøve at se på, hvor stor en chance en køber af en ganske almindelig vogn har. Selv en relativ simpel vogn består af mere end 20.000 enkeltdele. Tænker vi os, at man med moderne maskineri for-

mår at producere med en fejlprocent så ringe som 1 promille, bliver resultatet dog, at 20 enkeltdele i hver eneste vogn vil være mere eller mindre defekte - de åbenlyst defekte dele forekommer kun i et så forsvindende lille antal, at man kan se bort fra dem. Man skal altså prise sig lykkelig, hvis man får en vogn med kun 12 defekte dele - hvilket på den anden side er tilstrækkeligt til et værkstedsbesøg hver måned i vognens første år. At regne med, at man kan nå op på en større fejlfri produktion end 99,9%, er næppe realistisk. Der skal nok være en del fabrikker, der ville være godt tilfredse med denne procentsats.

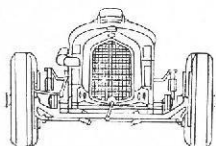
Disse desillusionerende sandheder må i princippet også gælde en fuldblods Alfa - men her udover er der ingen grund til at vente sig driftsmæssige kvaler med Giuliettaen. Noget andet er, at en så højtydende motor normalt vil blive brugt på en mere belastende måde end en langsomt gående standard motor - det er jo derfor, man vælger en Alfa - og en rekonditionering af de væsentlige motorelementer må derfor foregå hyppigere.

Giuliettaen er ikke et forsøg på at gøre alle tilfreds. Skønt fire sæder kunne klemmes ind under det ædle tag, er man rolig stoppet ved to. Den, der ikke forstår sig på det, vil spørge, hvorfor der dog ikke er gjort plads til fire? Hvis vognen skulle bygges til brug under en belastningsvariation fra 1 person uden bagage til 4 med bagage, ville affjedringen blive et større kompromis end gode køreegenskaber under alle forhold ville tillade. I stedet for bagsæder finder man bagageplads - men hvorfor er der ikke et større bagagerum i stedet? Forklaringen er igen ligetil. Anbringes meget bagage bag bagaksellinjen, får man en haletung vogn med reduceret retningsstabilitet og tilbøjelighed til overstyring. Hvis ønsket om at kunne medføre rigelig bagage skal kunne imødekommes - og det skal det i en Giulietta, der er en rejsevogn sans comparaison - må den placeres lige bag forsæderne for ikke at underminere køreegenskaberne. Det er forholdsregler

af denne art, der bringer en vogn i klasse. —

Disse kompromisløse foranstaltninger ville være meningsløse uden overlegen motorkraft. Alfa Romeo gør sig ikke opgaven let på dette punkt. Ved at gå ud fra et slagvolumen på kun 1290 ccm i forhold til en fuldtanket egenvægt på 934 kg synes man på forhånd at afskære sig fra at nå op på de ydelser, der kunne placere vognen i forreste linje. Specielt må man med en så relativ lille motor løbe risiko for at komme til kort rent accelerationsmæssigt. Når vognen desuagtet er i stand til at nå op på 140 km/t (effektivt) på godt 30 sekunder, hænger det sammen med de store omdrejningstal, der lader sig benytte i kombination med en gearkasse, hvis udvekslingstrin er et spejlbillede af Alfa Romeos mangeårige erfaringer på de europæiske landevejsbaner. Alfa Romeo har længe haft sikkert håndlag for at kombinere ekstrem høj literydelse med stor fleksibilitet. Giuliettaen har et forhold mellem ydelse og vægt på ca. 10,2 kg pr. 1 hk (92 hk SAE over for 934 kg), og i Giulietta Sprint *Speciale* ligger forholdet (med Zagatos karrosseri) helt nede på 6,9 kg pr. hk (116 hk over for en fuldtanket egenvægt (70 liter) på 800 kg). Literydelsen andrager for Giulietta *Sprint* 71,4 hk og for *Speciale* ikke mindre end 89,8 hk - begge SAE angivelser. Ingen uden for Italien går på markedet med brugsmotorer, der har så enorme specifikke ydelser.

At overdreje en sådan motor er den letteste sag af verden - erfaringsmæssigt går det godt op til 7000 o.p.m., men hvad man tillader sig der udover, kommer let til at koste dyrt. En anden ting, man skal passe på, er olietemperaturen. Motoren kan ødelægges, hvis den hvirvles op i omdrejninger, mens olien endnu er kold - de enorme tryk får den seje olie til formelig at sprænge olicanaler, og tandhjul kan gå i stykker, som var de af glas. Instruksen fra Alfa Romeos side går ud på, at man i køligt vejr skal lade motoren gå i tomgang et par minutter. Metoden er bedre end ingenting, men bedst er det at køre straks, men langsomt. Olien opnår hurtigere den



varmeegrad, der ligger over den kritiske bundtemperatur, når motoren arbejder under belastning. Gennemsnitsitalienere har nok for meget temperament til at gennemføre denne proces korrekt, og af frygt for, at han for hurtigt skal falde til at bruge omdrejninger, foretrækker Alfa Romeo at anbefale en sikrere, omend knap så effektiv metode. Helt at negligere denne opvarmningsforskrift vænnes man meget hurtigt af med.

Af alternative gearingsmuligheder er der bl. a. den væsentligt højere 4.10 : 1 (10/41), der ikke er prøvet af os, men næppe byder anden fordel end at reducere omdrejningstallet og dermed i alt fald teoretisk forøge motorens levetid. Mere interessant er kron- og spidshjuludvekslingen på 5.13 : 1 (8/41). Med denne udveksling er der yderligere acceleration til disposition på bekostning af reduceret tophastighed og forøget motorstøj. Med denne lave gearing må man være sig for ikke at overdreje motoren udover de tilladelige grænser - selv i fjerde gear vil motoren kunne løbe ind i ødelæggende overdrejning, hvis man ikke holder sig omdrejningstælleren efterrettelig.

Overalt i Giuliettaens motor støder man på rendyrket racertechnik. - Vibrationsfrit og uanstrengt vælger hestene frem på den mest kultiverede måde. Kun omdrejningstælleren forråder, at motoren roterer et par tusind omdrejninger højere end sædvanligt for en given hastighed. Ens fornuft siger en, at motorens levetid må være kortere end en langsomtgående standardmotors - men ens umiddelbare fornemmelse indgyder tillid til, at denne ubesværede motor må kunne fortsætte længe efter, at en bankende, vibrerende og stønende standardmotor har opgivet ævred. Sandheden ligger sikkert imellem - forlanger man ikke mere af en Alfa Romeo end af en standardvogn, kommer man længere i Alfaen - men hvem kører Alfa for at slå kilometerrekorden for en hovedreparation?

Fordelene ved de overliggende knastakslar

Normalt vil grænsen for en motors omdrejningstal være bestemt af ventilmekanismen. Når motoren når op i et bestemt højere omdrejningsområde, vil ventilerne begynde at »flyde«, hvilket vil sige, at åbningsimpulserne fra knastakslen kommer i så hurtig rækkefølge, at ventilfjederen ikke når at få lukket ventilen, inden en ny åbningsimpuls er begyndt. Ventilen kommer med andre ord i en tilstand, hvor den er konstant åben. Hermed falder fundamentet for hele motorens arbejdsfunktion sammen - indsugningen bliver defekt - kompressionen ineffektiv - eksplosionstrykket på stemplet reduceret og udstødningen mangelfuld. Sagt på en anden måde: motoren er nået op i det omdrejningstal, hvor den ikke vil yde mere - altså der hvor endnu en svag forøgelse af omdrejningstallet kun vil føre til et fald i motorydelsen. Omdrejningstallet vil stige endnu et stykke - nemlig indtil den faldende kraftkurve og kurven for den stigende indre friktion i motoren skærer hinanden. Her er det slut. Hvis ikke omdrejningstælleren allerede forlængst er stoppet som følge af en overdrejnings massakrerende resultat, vil den fra nu af stå limet til et eller andet

højt og lidet effektivt omdrejningstal.

Misereen kan til en vis grad afhjælpes ved tuning - idet man monterer hårdere ventilmfjedere. Disse vil være i stand til at nå at lukke ventilen, inden en ny åbningsimpuls indtræffer, men jo hårdere ventilmfjederen bliver, jo større bliver det indre tab i motoren - d.v.s. jo mere kraft medgår der til at drive de aggregater i motoren, som i sig selv er en betingelse for, at den kan arbejde.

I en stødstangsmotor, hvor knastakslen er anbragt langt nede i motorblokken, bliver det nødvendigt at aktivere

hårdhed vil ventilmekanismen arbejde tilfredsstillende i et højere omdrejningsområde.

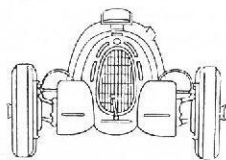
I en motor af højeste klasse flytter man knastakslen op, så den ligger placeret ved selve ventilstammen. Vil man samtidig opnå mulighed for at anvende et hemisfærisk (halvkugleformet) eksplosionskammer med V-stillede ventiler anvendes to knastakslar (medmindre man påny vil gå på akkord og anvende en eller anden for korte stødstænger).

Når knastakslen er placeret umiddel-



topventilerne ved hjælp af knastfølgere, stødstænger, stilleskruer, vippearms og fjederskåle - tilsammen en vægtmasse, der til stadighed skal accelereres og decelleres med meget høje værdier. Jo mere kan man reducere vægten af disse dele, jo blødere en ventilmfjeder kan man starte arbejde med. Tuning af en stødstangsmotor vil derfor sætte ind på en reduktion af ventilmekanismens vægt. Med blødere ventilmfjedere reduceres de indre tab i motoren - eller omvendt: gennem fjedere af uforandret

bart oppe ved selve ventilstammen, er ventilmekanismens vægt blevet drastisk reduceret. - I stedet for knastfølger, stødstang, stilleskrue og vippearms, kan man nøjes med en eller anden form for mellemlæg mellem selve knasten og ventilstammen. Dette mellemlæg er enten udformet som en »finger«, der under ventilbevægelsen glider hen over ventilstammens afskæring, eller som en lille »hat« på toppen af ventil stammen, og som glider op og ned i en bøsning. Eksperterne strides om, hvilken af de



to metoder, der er den bedste. Ser vi først på »fingeren«, giver dens glidebevægelse hen over ventilstammens afskæring mistanke om, at der overføres en vis rokkebevægelse til ventilstammen, således at der opstår unødigt modstand og altså tillige slid i ventilstyret. At dette faktisk sker, kan påvises i praksis. Til gengæld giver »fingeren« mulighed for en udbyggelse af selve ventildia-grammet. Det kan ses af tegningen, at ventilens åbnings- og lukkebevægelse ikke blot styres af selve knastperiferien, men tillige af fingerens særlige facon.

lereres og decelereres under ventilbevægelsen for derigennem at give mulighed for, at ventilfjederen kan arbejde tilfredsstillende i så højt et omdrejningstal som overhovedet muligt og samtidig reduceres risikoen for materialbrud.

For Giuliettaens vedkommende er op til 7000 o.p.m. et sikkert omdrejningsområde, og med den normale udveksling mellem kron- og spidshjul på 4.56 : 1 (9/41) aflæste vi 6.900 o.p.m. på om drejningstælleren og 179 km/t. på speedometeret som højeste aflæsninger

ver mulighed for en kort massiv krumtap), høje stempler med hvælvet top, hvori der er skåret ud for ventilhovederne, således at en høj kompression kan opnås, uden at der sker »sammenstød« mellem stempeltop og ventilhoved. Det vil være en skæbnesvanger fejl at tro, at disse udkæringer forhindrer en kollision mellem stempeltop og ventilhoved. Når først ventilsvømningen er blevet tilstrækkelig stor, indtræder en kollision med alle dens ødelæggende følger. Af alle motorskader er der intet så meningsløst som at se en overdrejet racermotor - det kan få en stor stærk mekaniker på grædens rand.

Topventilerne er V-stillet i en vinkel på 80° og omgivet af store kølevandskamre. Knastakslerne drives efter engelsk princip i to trin med duplexkæder, og de øverste kæder passerer en automatisk kædestrammer. Oliepumpe og fordeler står via et tandhjulspår i direkte indgreb med krumtappen. Under vandpumpen ses et lille tandhjulspår, der har til opgave at trække omdrejningstælleren. Hver af knastakslerne har tre lejringer, og knasterne træder via den før omtalte lille »hat« direkte på ventilstammen. Tændrørene er - som det anes på tegningen - anbragt en smule forsat i forhold til eksplosionskammerets top.

Tidligere interesserede man sig voldsomt for den *gennemsnitlige* stempel-hastighed, som for Giuliettaens vedkommende andrager 15 m/sek. ved de 6000 o.p.m., hvor den maksimale hk-ydelse afgives. I den nyeste tid er man dog blevet mere interesseret i den *maksimale* stempelacceleration som norm for, hvor tæt man er ved belastningsgrænsen af de hidtil kendte bedste materialer. Det er stempelringene - (jo bredere ringe jo før bryder de sammen) - der i øjeblikket synes at fastsætte grænsen for, hvornår det kritiske omdrejningstal nås i materialmæssig henseende. Overgangen til kvadratiske og nu overkvadratiske motorer må bl. a. ses på denne baggrund. Giuliettaen har et forhold på 74 × 75 mm mellem boring og slaglængde.

Gearkassen er et kapitel for sig - højt hævet over gennemsnittet. Udvekslingsforholdene er afstemt, så de ligger uden store spring, og man engagerer let et lavere gear uden dobbelt udkobling eller mellemgas. Med samme let-hed, som gearstangen går fra 4. ind i 3. gear, lader motoren sig tilkoble i det nye udvekslingsforhold. Det samme gentager sig ved nedgearing i de lavere trin, og skønt selve gearstangsbevægelsen går let, er synchromeshen foran hver gang. Engagering af baggearet i utide er udelukket. Skal man finde en plet at sætte på dette unikum af en gearkasse, der harmonerer perfekt med motorens temperament, må det indskrænkes til en konstatering af, at den udsender en svag summen, der dog i regnvejre aldeles overgås af støjen af viskerne, som i et sindigt tempo, der slet ikke passer til denne vogn, støjer irriterende.

Man kunne have ønsket sig de Dion akslen fra Grand Prix vognene overført til Giulietta serien. Baghjulene er i stedet ophængt i en forsvarligt »fastlåst« stiv bagaksel af relativ let konstruktion - med langsgående sporstænger og en ved siden af differentialhuset fastgjort triangel. Hjulophængningens begræns-



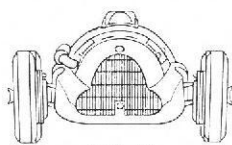
Anvendes ventilhatten (altså et lille stempel, der glider op og ned i en cylinder), undgår man, at glidebevægelsen resulterer i rokkebevægelser på ventilstammen, men mekanismen bliver tungere, og den afgiver ingen indbydende mulighed for at fungere som en medbestemmende faktor for ventilernes åbnings- og lukketider.

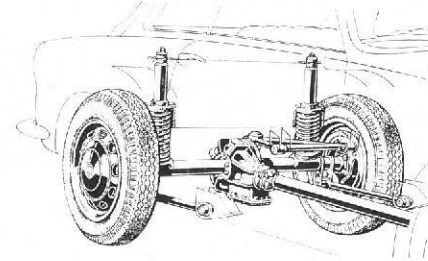
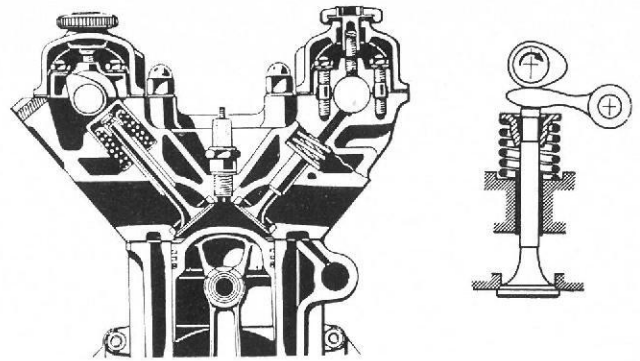
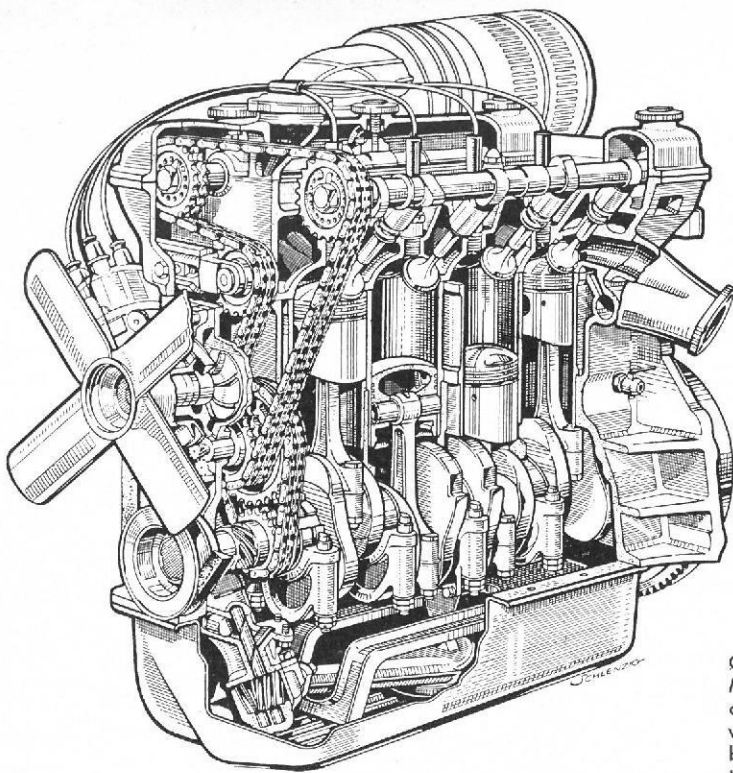
Hvad enten man bruger den ene eller den anden eller måske en helt tredje metode, er det primære mål at reducere vægten af de masser, der skal acce-

i fjerde gear. Tolvhundredeoghalvfems kubikcentimeter er rigeligt, når de rette hænder får lov at bestemme, vær vis på det!

Lille Julies ædle hjerte

Som det nærmere ses af den ledsagende snittegning, er den kraftige og (ensidigt) afbalancerede krumtap lejrret i fem store hovedlejer, krumtaphuset i letmetal er forstærket med kraftige ribber, tætliggende våde cylinderforin-ger (kort afstand mellem cylindrene gi-





Øverst til venstre: Instruktiøst snit af Alfa Romeos Giulietta motor. Mellem knastakslen og ventilstammen er her anvendt en lille »hat«, der glider i en bøsning. I modsætning til den af Daimler Benz anvendte vippearm undgår man på denne måde at overføre røkkebevægelse (»fingerens« gliden frem og tilbage på ventilstammen) til selve ventilen. Når Daimler Benz desuagtet anvender en »finger«,

hænger det sammen med, at denne mekanisme har mindre inertie (lavere vægt). - Midten øverst: Alfa Romeo har vundet Mille Miglia, Targa Florio og Le Mans. I 1951 vandt Fangio sit første verdensmesterskab i en 1,5 liters Alfa Romeo GP-vogn, hvis motor ydede 385 hk (m. kompressor). Giuliettaens topstykke viser rendyrket mortorkonstruktion til højeste specifikation. - Øverst til højre: Daimler Benz anvender en lille »finger« (vippearm) mellem den overliggende knastaksel og ventilstammen. Bemærk, at »fingerens« facon er medbestemmende for ventilens åbnings- og lukketider. - Nederst Alfas GP-vogne anvendte i 1951 en de Dion aksel (se F&F leksikon nr. 4 - marts 61). I produktionsvognene anvendes stadig en stiv Hotchkiss aksel - men den er lettet mest muligt.

ninger viser sig først og fremmest i hjulenes reducerede vedhæftning sammenlignet med en uafhængig ophængning af drivende baghjul. Til gengæld har man fast grund under fødderne, hvad angår retningsstabilitet og vel afstemte understyringssegenskaber gennem kurver. Forhjulene er ophængt i dobbelte triangler; de nederste er indbyrdes forbundet med en krængningsstabilisator. Også her sørger spiralfjedre og teleskopstøddæmpere for affjedringen.

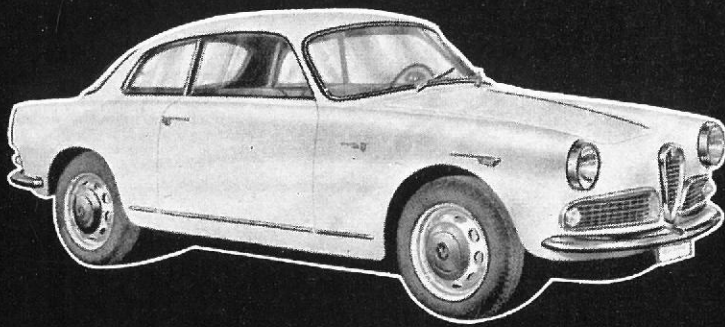
Fager som få

Karroseriet hæver vognen op i et plan, hvor kun meget få tåler at stå ved siden. Det er Bertone, der er mester herfor. Alt tilstræbt er bandlyst. Særpræget er opnået gennem en enkel og ligefrem formgivning. Bertone er ikke forfaldet til at brodere, men kender tværtimod kunsten at holde op i tide, hvilket er noget ganske andet end holde op for tidligt. Det sidste synes desværre at være tilfældet, hvad den indre komfort angår. Man skuffes over den ret jævne make up. Indtrækket er hverken udsøgt i kvalitet eller farvevalg. Sæderne er flade og nærmest vandrette.

fortsættes side 37

Fart & Form

PRØVEKØRSEL	D. 24. 28 maj 61	V. J. U. 1959
FABRIKAT: Alfa Romeo	TYPE: Giulietta Sprint	VÆGT incl. benzin: 921 kg
BETINGELSER: kørt, sving omvendt fra nordvest, 2 personer i vognen. Ca. 2 fuld tank under prøverne. Samlet distance 700 km		
KILOMETERTÆLLER:		Gearskifte (Gennemsnitshastighed)
Effektive	146	til 2. gear ved ca. 55 km. (eff. ca. 50 km/h)
Tæller	146	til 3. gear ved ca. 72 km. (eff. ca. 85 km/h)
Afvigelse	4 km	til 4. gear ved ca. 130 km. (eff. ca. 120 km/h)
SPEEDOMETER-KONTROL		Acceleration/Opremsning
Udvisende	1. 2. Middelt Eff.	0-100-0 km.
40 km	1.39.1 1.39.4 1.39.3 36.0	1 2 3 4 5 Middelt
60 km	1.07.0 1.06.8 1.06.9 53.6	0-100 13.1 13.4 13.2 13.3
80 km	49.1 49.1 49.1 73.4	0-100-0 17.4 17.3 17.1 17.2
100 km	38.5 38.4 38.5 93.6	Bræmsetid 43.39 39.39
120 km	31.8 32.0 31.9 112.7	1 km m. tophastighed
140 km	27.5 27.3 27.4 131.4	Retning: øst Retning: vest Eff. tophastighed
160 km	24.3 24.5 24.4 147.7	22.0 sek. 21.9 sek. 22.4 sek. 22.9 sek. = 162.54
ACCELERATION		
1 km m. stående start		Acceleration og tophastighed i gear
	Retning: øst Retning: vest	Område Tid Maximum
1	35.4 35.4 36.1 36.0	1. gear 5-35 3.1 ca. 55 km/h gennem
2	25.6 35.5 35.9 36.0	2. gear 50-80 5.4 " 90 "
Middelt	25.9 sek. = 100.44 km.	3. gear 80-110 8.0 " 130 "
		4. gear 110-140 18.1 " 179 " " 150 "
Acceleration gennem gearene:		
	Retning: øst	Retning: vest Middelt
Speedometer	Eff. 1 2 3 4 5 6	
0-40	36 km/h 3.4 sek. 3.4 sek. 3.6 sek. 3.5 sek. 3.4 sek. 3.5 sek.	= 3.5 sek.
0-60	54 km/h 5.7 " 6.1 " 5.9 " 6.4 " 6.2 " 6.2 "	= 6.1 "
0-80	74 km/h 8.7 " 9.0 " 9.0 " 9.0 " 9.2 " 9.1 "	= 9.0 "
0-100	94 km/h 13.1 " 13.0 " 13.2 " 13.5 " 13.3 " 13.4 "	= 13.3 "
0-120	113 km/h 18.2 " 18.4 " 18.2 " 18.5 " 18.6 " 18.5 "	= 18.4 "
0-140	141 km/h 26.3 " 26.1 " 26.4 " 30.2 " 30.0 " 29.7 "	= 27.4 "
0-160	174 km/h 40.0 " 39.8 " 39.8 " 40.6 " 40.7 " 40.9 "	= 40.3 "
0-180		
0-200		



Tekniske specifikationer og testresultater

ALFA ROMEO

GIULIETTA SPRINT

Motor: firecylindret kvadratisk rækemotor med dobbelte, overliggende kædedrevne knastakler og hemisfærisk (halvkugleformede) eksplosionskamre og V-stillede ventiler (80°), med separat indsugningsport til hver cylinder, boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompression 8,5 : 1, ensidigt afbalanceret krumtap, lejret i 5 stort dimensionerede hovedlejer, topstykke og blok i letmetal, maskimal ydelse 91-92 hk v. 6000 (6500) o.p.m. SAE., maksimalt drejningsmoment 11,5 mkg v. 3500 (4000) o.p.m. SAE. Specifik ydelse (literydelse) 71,4 hk. En dobbelt karburator Solex 35 APAI-G m. luftfilter, med start og accelerationspumpe, mek. benzinpumpe, 12 volts anlæg, tændrør Marelli CW 225 G eller Lodge HLN, batteri 38 ampere-timer, vandkøling m. pumpe, indhold 7,5 liter. Oliekapacitet ca. 5,5 liter.

Transmission: tør enkeltpladekobling, 4 synkroniserede fremgear, gearstang i gulv, todelt åben kardanaksel, differentialhus i fast forbindelse med stiv bagaksel. Udvekslingsforhold:

	Gearkasse	Kron- og spidshjul	Overall
1. gear	3,313 : 1	× 4,55 : 1	= 15,090 (13,583) (16,996)
2. gear	1,959 : 1	× 4,55 : 1	= 8,923 (8,032) (10,497)
3. gear	1,354 : 1	× 4,55 : 1	= 6,167 (5,551) (6,946)
4. gear	1,0 : 1	× 4,55 : 1	= 4,55 (4,10) (5,13)

Olieindhold i gearkasse 1,35 liter, i differentialhus 1,25 liter. Normalt leveres bagaksel med udveksling 4,55 (9/41). Valgfrit leveres 4,10 eller 5,13.

Chassis: Platformramme med helsvejset medbærende karosseri, forhjul uafhængigt ophængt i dobbelte triangler, krængningsstabilisator, spiraljedre og teleskopstøddæmpere. Baghjul affjedret som forhjul, men monteret på stiv bagaksel af lav vægt, langsgående sporstænger og tværmontet triangel. Snækestyring, hydraulisk fodbremse, foran duplex, bremsetromler i letmetal, foran med køleribber, samlet bremseflade ca. 898 cm², mek. håndbremse til baghjul, dækdimension 155 × 15 (155 × 380) Michelin X 19 1/2 lbs. for - 21 lbs. bag. Pirelli Cinturato 21 lbs. for - 22 1/2 lbs. bag. For hurtig kørsel/stor belastning forhøjes trykkene med 3 lbs. for og 4 1/2 bag. For Racing forhøjes med 8 lbs. for og bag. Benzintank 53 liter (super).

Mål og vægt: hjulafstand 2380 mm, sporvidde foran 1286 mm, bag 1270 mm, total længde 3980 mm, bredde 1536 mm, højde 1320 mm, frihøjde 180 mm. Vendediameter 11,1 m. Egenvægt incl. fuld benzintank 934 kg.

Tolerancer: Ventiltolerancer med kold motor, indsugning 0,475-0,50, udstødning 0,525-0,55. Indsugningsventilen åbner 25° 20' før top, lukker 68° efter bund, udstødning åbner 61° 20' før bund, lukker 18° 20' efter top

Dygestørrelse: for Solex 35 APAI til Sprint motoren: Forreste venturi 24 mm, hoveddyse 1,15 mm, tomgangsdyse 0,4 mm, luftblandingsdyse 1,5 mm, luft-tomgangsdyse 1 mm, dyse i accelerationspumpe 0,6 mm, starterdyse 1,6 mm. Bageste venturi 24 mm, hoveddyse 1,6 mm, luftblandingsdyse 1,6 mm.

Elektroafstand: Lodge: 0,55-0,65 mm. Marelli: 0,6 mm.

Forhjuljustering: Cambervinkel ved fuld belastning: 0°. Spidsning (toe in) 4 mm målt fra dækmidte til dækmidte og vognen fuldt belastet.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t. (speedom.-hastigh. ca. 45 km/t.)	4,0 sek.
0- 60 " (" " " 67 ")	6,5 " "
0- 80 " (" " " 87 ")	10,1 " "
0-100 " (" " " 108 ")	14,8 " "
0-120 " (" " " 129 ")	21,3 " "
0-140 " (" " " 152 ")	31,4 " "

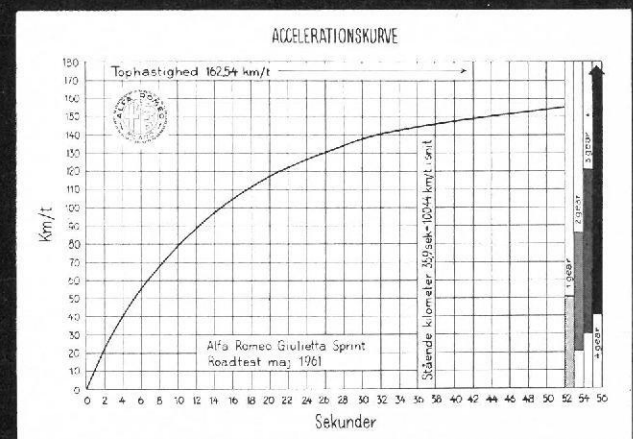
Tophastighed ca. 162,5 km/t. (største speedometer-aflæsning androg 179 km/t. i den ene retning, 174 km/t i den anden).

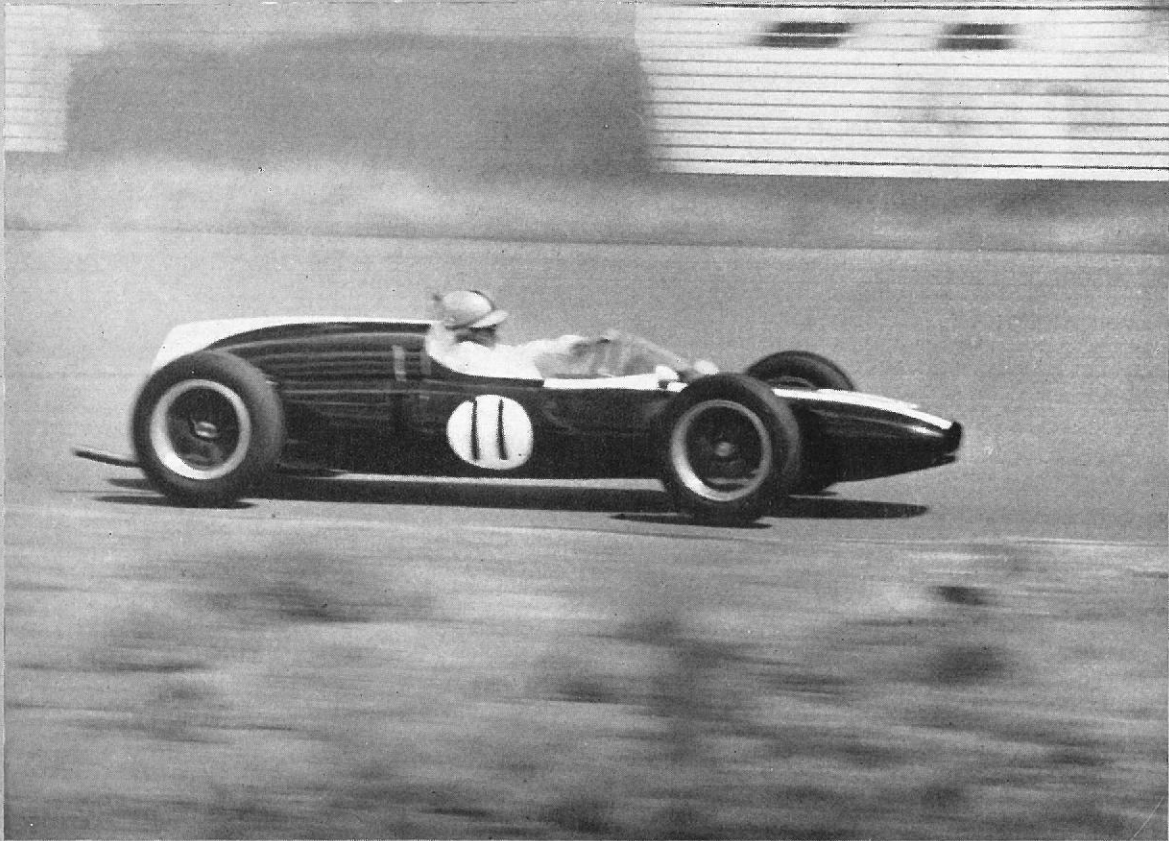
I høje omdrejningstal (over 6000 o.p.m.) konstateredes en misvisning på omdrejningstælleren på godt 200 o.p.m. over det faktiske motoromdrejningstal.

Benzinforbrug:

Bykørsel	8-10 km pr. l
Jævn landevejskørsel, over 80 km/t ca.	12,5 km pr. l
Hurtig landevejskørsel	ca. 9,5 km pr. l

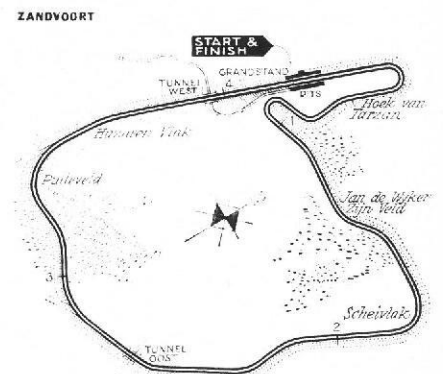
Pris: tidligere 47.740 kr. - Efter prisned sættelse april 61: 40.978 kr. - Importør: Brdr. Friis-Hansen.





FERRARI
triumferer
i
Zandvoort

- ★ von Trips og Phil Hill laver
1-2 Ferrari sejr i det hollandske G P
- ★ Første gang alle deltagere har fuldført
- ★ Blændende kørsel af Jim Clark



Anden runde i verdensmesterskabet gik overbevisende til Ferrari, da »Taffy« von Trips vandt det hollandske Grand Prix på Zandvoort-banen pinsemandag, tæt fulgt af hold-kammeraten Phil Hill. Vinderens gennemsnitshastighed var 96,21 mph (ca. 154 km/t) - en brøkdelt langsommere end Braham's 1960-tal med 2½ liter Cooper-Climax.

Det var i eet og alt en bemærkelsesværdig *grande epreuve*. Alle 15 startende vogne fuldførte uden nogen form for stop, og der var ikke et eneste uheld. Dette er det første Grand Prix i billøbenes historie med 100 pct. fuldførelse.

Jim Clark kørte i et glimrende løb i den nye Lotus og blev engageret i en duel, som strakte sig over hele løbet, med Phil Hill, idet han ved flere lejligheder lå på andenpladsen. Den unge skotte kørte løbets hurtigste omgang med 1 minut 35,5 sekunder, svarende til 98,22 mph eller ca. 157 km/t. Han sluttede til sidst på 3. pladsen efter en opvisning i det fineste polerede G. P. kørsel. Stirling Moss (Lotus) kæmpede et bittert slag med Ritchie Ginther (Ferrari) om 4. pladsen og kørte til slut over målstregen 1/10 sekund foran californieren Jack Brabham (Cooper-Climax) måtte nøjes med 6. pladsen lige foran John Surtees i Yeoman Credit Cooper-Climax og Graham Hill (BRM). Resten af feltet blev overlappet af forefæltet inklusive alle 4 Porscher.

Ferraris fabrikshold viste sig ikke til den første træningsperiode lørdag morgen. Stirling Moss tog Lotus'en ud, men virkede ikke særlig tilfreds. Hans bedste tid var 1 minut 38,1 sekunder, som let blev slået af Jack Brabham (Cooper-Climax) med 1 minut 36,6 sekunder. Brabham så ud til at være i fin kondition efter at have hvilet ud efter Monaco-Indianapolis-præstationen. Bruce McLaren havde vrøvl med at løsne en temmelig stram motor med 1 minut 40,7 sekunder. Graham Hill tog B.R.M.'en rundt på 1 minut 38,6 sekunder - 3/10 sekund hurtigere end Jo Bonnier, som var den hurtigste af Porsche-kvartetten.

Ferrari ankom til eftermiddagstræningen med 3 af de nye 120° maskiner. Taffy von Trips fik hurtigt tiden ned på 1 minut 36,6 sekunder, og Ritchie Ginther var kun 1/10 sekund langsommere. Phil Hill regnede med, at bagakselgearingen var for høj og var helt tilfreds med 1 minut 37 sekunder. Moss, der som sædvanlig fik det hele til at se næsten alt for let ud, klarede 1 minut 36,2 sek., og overlod så vognen til Alf Francis for at få lagt motoren over i Rob Walker Cooper'en til søndagens træning.

Trevor Taylor erstattede Innes Ireland på Lotus' fabrikshold og kørte rundt på 1 minut 40,8 sekunder. Gra-



Øverst venstre side: Bruce McLaren i Cooper. - Derunder: Porsche's førstekører Joachim Bonnier drøfter taktik med Dan Gurney. - Denne side: Længe forsvarede Jim Clark i Lotus sin andenplads foran Phil Hill i Ferrari (nr. 1), og publikum jublede over brittens seje forsvar over for en langt kraftigere vogn, som måtte trække det længste strå. - På det midterste billede er placeringen byttet om, men Clark hæfter sig fast i amerikanerens baghjul. Først mod løbets slutning kom Phil Hill fri af den grønne Lotus. Men Clark var dagens populæreste mand.



ham Hill kom ned på 1 minut 36,7 sekunder med B.R.M.'en, og Tony Brooks var kun 1/5 sekund langsommere. Jim Clark kørte rundt på 1 minut 37 sekunder trods udsættelse og eksplosioner af og til. John Surtees, der ligesom Moss fik det hele til at se legende let ud, noteredes for 1 minut 36,8 sekunder, men Bruce McLaren måtte arbejde meget hårdt for at komme ned på 1 minut 38,5 sekunder. Dan Gurney førte Porsche-holdet med 1 minut 36,5 sek., og Bonnier fik 1 minut 37,1 sek.

Ferrari sænkede bagakseludvekslingen på deres tre vogne og besluttede også at montere dem med Dunlop »650« dæk. Både Phil Hill og von Trips opnåede 1 minut 35,7 sekunder under søndagens flittige træning, og Ginther var kun 1/5 sekund langsommere. Dette betød, at de røde vogne kom til at dele forreste række i startfeltet med Graham Hill og Stirling Moss i anden række. Moss var 1,4 sekund langsommere med Cooper'en, men Jim Clark forbedrede sin tid til 1 minut 36,9 sekunder. Gurney førte igen de sølvfarvede Porscher med 1 minut 36,4 sekunder. Brooks bragte endnu engang B.R.M.'en ind i billedet med 1 minut 36,8 sekunder.

Med så lille forskel på vognene i de 3 første rækker var der udsigt til et løb af betydning. Ferrari kunne sætte mere damp op end samtlige konkurrenter, men italienernes hidtidige indsats på Zandvoort havde på den anden side ikke været særlig imponerende.

Et eller andet brød sammen i Jan Burgess' Camoradi Lotus, og han kørte vejen lige efter depot-strækningen. Han var uskadt, men den hvide vogn havde det mindre godt. Reservekøreren Masten Gregory kørte rundt på 1 minut 36,8 sekunder med Camoradi Cooper-Climax og havde kun det håb, at en af deltagerne udeblev fra startlinjen pinsemandag. Den nye kører Trevor Taylor gjorde lidt mere for ikke at se så afslappet ud og fik en tid på 1 minut 39,5 sekunder 3/10 hurtigere end de Beaufort med en Porsche af ældre type. Startfeltet kom til at se således ud:

Ginther (Ferrari)	von Trips (Ferrari)	P. Hill (Ferrari)
1 m. 35,9 s.	1 m. 35,7 s.	1 m. 35,7 s.
G. Hill (B.R.M.-Cl.)	Moss (Lotus-Cl.)	
1 m. 36,3 s.	1 m. 36,2 s.	
Brooks (B.R.M.-Cl.)	Brabham (Cooper-Cl.)	Gurney (Porsche)
1 m. 36,8 s.	1 m. 36,6 s.	1 m. 36,4 s.
Clark (Louts-Cl.)	Surtees (Y. C. Cooper-Cl.)	
1 m. 36,9 s.	1 m. 36,8 s.	
McLaren (Cooper-Cl.)	Herrmann (Porsche)	Bonnier (Porsche)
1 m. 38,2 s.	1 m. 38 s.	1 m. 37,1 s.
de Beaufort (Porsche)	T. Taylor (Lotus-Cl.)	
1 m. 39,8 s.	1 m. 39,5 s.	

Sjældent siden Alberto Ascari og Luigi Villolosi's dage har Ferrari besat et startfelt så stærkt. En tysker og to amerikanske kørere havde placeret vognene, for Baghetti fik endnu kun lov til at køre løb på italiensk grund. I øvrigt havde allerede et halvt dusin kørere slået Stirling Moss' gamle 1959 banerekord på 1 minut 36,6 sekunder. Stirling Moss var dog i 1960 nede på 1 minut 33,8 sekunder.

Flaget faldt, og von Trips vandt accelerationsslaget om at nå først frem til det første højresving, fulgt lige i hælene af Stirling Moss og Phil Hill. Trafikproppen ved svinget mindede en del om Gasometer hårnålen i Monte Carlo, men von Trips kom af vejen, og i den følgende stimmel var det Phil Hill, Graham Hill og Jim Clark, som førte de andre. Dan Gurney spurtede med Porschen for at slutte sig til førergruppen i hårnålen bag depoterne, og da feltet brølede op ad bakken, øgede von Trips sit forspring.

Efter første omgang var Trips' røde Ferrari stadig foran, 1 1/2 sekund foran Phil Hill (Ferrari), og så kom Graham Hill (B.R.M.), Jim Clark (Lotus), Dan Gurney (Porsche), Stirling Moss (Lotus), Ritchie Ginther (Ferrari), Jo Bonnier (Porsche) og Jack Brabham (Cooper-Climax).

Von Trips trampede virkelig på pedalen og tilbagelagde sin anden omgang på 1 minut 36 sekunder. Phil Hill holdt stadig 2. pladsen, men Graham Hill havde Jimmy Clark lige i sit udblæsningsrør. Ved 5. omgang lå Clark på 3. pladsen. Bagved dystede Graham Hill, Moss og Ginther muntert. Ferrari'en var tydeligt meget hurtigere end Lotus'en, men det opvejede Moss mere end rigeligt i svingene. På 7. pladsen var Gurney trukket væk fra Bonnier, Brabham og Surtees, som dannede en tæt trio.

Jim Clark gjorde det hedt for Phil Hill, og fra tid til anden lå den grønne vogn forrest blot for at blive overhalet på den lige depotstrækning igen. Clark overhalede frejdigt Ferrari'en i højresvinget, og de to vogne kom hyppigst ned mod hårnålen hjul ved hjul. Længere tilbage kørte Trevor Taylor pænt med 1960-Lotus'en foran Godin de Beaufort og Hans Herrmann's Porscher, der var optaget af en privat duel.

Jim Clark, som kørte perfekt, fik noteret 1 minut 35,5 sekunder på sin 7. omgang og kantede sig atter engang forbi Phil Hill. Foran holdt von Trips føringen med omkring 4 sekunder. Så fejede Stirling Moss hen foran Ginther, men da de atter kom til den lige strækning, rykkede Ferrari'en tilbage igen på 5. pladsen bag Hill's B.R.M. John Sur-

tees kørte helt alene, men bag ham morede Bonnier, Brooks og McLaren sig med at prøve på at overhale hinanden.

Det var tydeligt, at for Ferrari-depotet var Jim Clark en hund i et spil kegler. Både Chiti og Tavoni stod fremme med stopure og gav instrukter. Lotus'en var alt for ofte foran Hill til, at Ferrari-folkene kunne tage det roligt, og han kunne måske også truc von Trips, hvis han først engang fik lov til at slippe fra Phil Hill. Efter 15 omgange var stillingen følgende:

1. Von Trips (Ferrari), 24 m. 28,2 s., 154,217 km/t. 2. P. Hill (Ferrari). 3. J. Clark (Lotus). 4. G. Hill (B.R.M.). 5. Stirling Moss (Lotus). 6. R. Ginther (Ferrari). 7. Jack Brabham (Cooper). 8. John Surtees (Cooper). 9. D. Gurney (Porsche). 10. Tony Brooks (B.R.M.). 11. J. Bonnier (Porsche). 12. B. McLaren (Cooper). 13. T. Taylor (Lotus). 14. de Beaufort (Porsche). 15. Herrmann (Porsche).

På 19. omgang overlappede von Trips de bageste Porscher, mens det lykkedes Brabham at overhale Ginther. Moss vandt stød ind på Graham Hill og flyttede sig op på 4. pladsen på 21. omgang, netop som von Trips overlappede Trevor Taylor.

Jim Clark og Phil Hill havde en monumental kamp, og i et hektisk øjeblik prøvede Clark at klemme sig forbi på den indvendige side ved depoterne og fik mekanikerne til at springe baglæns med forbløffende adræthed. Den bredvinklede Ferrari's kraft gav hele tiden Hill fordel. Amerikaneren var i topform, men Clark viste sand kørekunst i svingene.

Von Trips holdt efterhånden et konstant 5-6 sekunders forspring, men var fuldstændig klar over, hvad der skete lige bag ham. Ved 30 omgange førte han Hill og Clark med 6 sekunder, og løbsgennemsnittet var 154,47 km/t. Rækkefølgen var: 1. von Trips; 2. P. Hill; 3. Clark; 4. Moss; 5. Ginther; 6. G. Hill; 7. Brabham; 8. Surtees; 9. Brooks; 10. Gurney.

Cooperne og Porscherne var fuldstændig ude af billedet. Ved 35 omgange var både Bonnier og McLaren blevet overlappede af von Trips - og Ferrari-mekanikerne grinede højt. Jim Clark tørrede dog smilet af deres ansigter ved at holde 2. pladsen over et par omgang og faktisk hale ind på von Trips. Men Hill kom foran igen, og jagten gik som før. Ginther prøvede et nyt angreb på Moss. Begge lå ca. 22 sekunder bag von Trips.

På 38. omgang fik Ginther ført Ferrari'en frem på 4. pladsen, og både han og Moss begyndte at trække bort fra Brabham og Graham Hill. Efter 45 omgange var von Trips' løbsgennemsnit

154,72 km/t, og han lå 6,5 sekunder foran Clark. Porsche's utilpashed var komplet, da von Trips overlappede Gurney. Endnu engang snappede Phil Hill sin 2. plads tilbage, men kunne simpelt hen ikke ryste den stædige skotske bonde af sig. Tilskuerne fik fuld valuta for pengene med Hill-Clark og Ginther-Moss duellerne omgang efter omgang. Der lød brøl af begejstring, når Jim Clark klarede Hill i hårnålen og ledte den røde Ferrari op ad bakken. Ned langs depoterne lå de hjul ved hjul. Clark tog føringen i højresvinget, men Ferrari'en nåede hårnålen først i en vældig acceleration. Phil Hill ville ikke slåes af banen, men Clark fik ham til at køre og **virkelig** køre hele vejen. På 55. omgang gav Ferrari et kodesignal, som må have betydet »hurtigere«, for Hill trak øjeblikkelig nogle få meter længere foran den grønne Lotus og begyndte at hale ind på von Trips.

Imens var John Surtees gradvis nået ind på Graham Hill, og på 60. omgang skiltes de kun af 3 sekunder. Da der var 15. omgange af løbet tilbage, var placeringen følgende:

1. Von Trips, 1 t. 37 m. 33,5 s., 154,723
2. P. Hill. 3. J. Clark. 4. Ginther. 5. Moss. 6. Brabham. 7. G. Hill. 8. Surtees. 9. Brooks. 10. Gurney.

De to Ferrari'er blev ved med at køre rundt ca. 1 sekund fra hinanden. Rækefølgen var øjensynlig blevet aftalt i forvejen, for Hill gjorde ikke noget forsøg på at tage føringen. Den tapre Clark fandt ikke længere sit styretøj så godt, som det havde været, og tabte gradvis terræn til de røde vogne. Tony Brooks blev overlappet på 67. omgang, og Surtees havde indhentet og passeret Graham Hill, der havde et ubehageligt øjeblik lige før depotstrækningen, da hans B.R.M. skred sidelæns og fik fotografierne til at springe for livet i alle retninger.

Så var det hele forbi. Taffy von Trips kørte over målstregen for at vinde sin første *grande epreuve* med Phil Hill mindre end 1 sekund bagefter. Men det største bifald gjaldt Clark, som tilskuerne havde taget til deres hjertes. Pludselig blev der ny opstandelse. Det var lykkedes Moss at overhale Ginther på den næstsidste omgang, men californieren var besluttet på at få 4. pladsen og dermed 3 mesterskabspoints. De to vogne kom brølende ned ad målstrækningen, og Ferrari'en vandt hele tiden ind på Lotus'en, Moss, hvis fod havde trykket speederen næsten ud i forhjulsophængningen, gav Lotus'en alt, hvad den havde, og fo'r over mållinjen præcis 1/10 sekund før Ginther.

1. Wolfgang von Trips (Ferrari), 2. t. 1 m. 52,1 s., 154,828 km/t. (96,21 m.p.h.).
2. Phil Hill (Ferrari). 3. Jim Clark (Lotus). 4. Stirling Moss (Lotus). 5. Richie Ginther (Ferrari). 6. Jack Brabham (Cooper). 7. John Surtees (Cooper). 8. Graham Hill (B.R.M.). 9. Tony Brooks (B.R.M.). 10. Dan Gurney (Porsche). 11. Joakim Bonnier (Porsche). 12. Bruce McLaren (Cooper). 13. Trevor Taylor (Lotus). 14. Godin de Beaufort (Porsche). 15. Hans Herrmann (Porsche).

SPORTSVOGNS-VM:

Tredie MASERATI-SEJER I TRÆK PÅ NÜRBURGRING

Efter Sebring, Targa Florio og Nürburgring fører Ferrari nu med 22 points i kampen mod verdensmesterskabet for sportsvognskonstruktører. På andenpladsen kommer Maserati med 11 points og som nr. 3 Porsche med 8 points. Ferrari vandt både i Sebring og på Sicilien, mens Maserati temmelig overraskende besejrede de hurtige Ferrari'er på Nürburgring, hvor Maserati også vandt de to foregående år. Vindervognen var anmeldt af den amerikanske stald Camoradi og kørtes af Masten Gregory og Lucky Casner.

- i Odense vælger man bil hos Bülow

Den nye raffinerede Opel **REKORD**, fotograferet hos Bülow.

Her står Opel **KAPTAJN** parat til en prøvetur hos Bülow.



2 af årets topsucces'er ...

OPEL KAPTAJN OPEL REKORD

- to vogne, der i kraft af deres dejlige linier, fine køreegenskaber og gennemførte kvalitet har haft alle muligheder for at blive publikumsfavoritter.

autoriseret



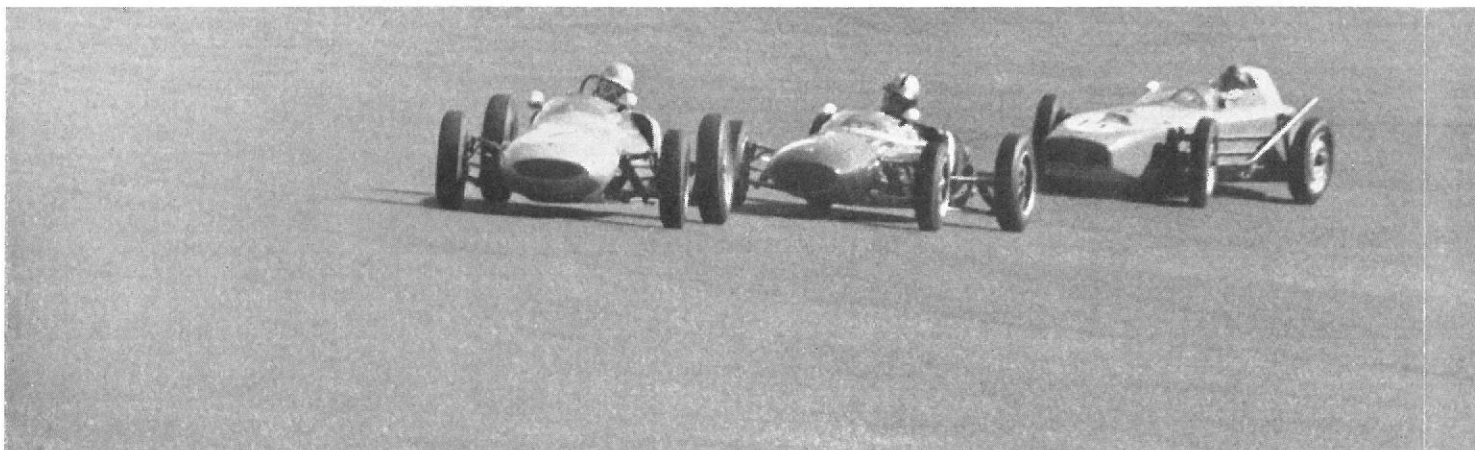
forhandler

F. BÜLOW & CO. A/S

Rugaardsvej 20 - Odense - Tlf. 113700

OPEL REKORD OPEL KAPTAJN CHEVROLET

VAUXHALL



COPENHAGEN CUP

COPENHAGEN CUP blev en løbsdag på godt og mindre godt. Lad os tage det sidste først.

For hård kørsel prægede både racersportsvognenes og de store standardvognes løb. Uheldene indtraf i den uoverskuelige Everton-kurve, og både Jørgen Niensens og John Skaarups vogne havnede på tværs af banen. De efterfølgende vogne overså svingdommerens røde flag, og et harmonikasammenstød blev resultatet i begge klasser. I Formel 3 brillerede Poul Andersen ved at køre over målstregen uden hænder på rattet. Advarslerne faldt i rigt mål, men sagen er, at standarden som helhed bør forbedres. Denne kritik rammer køre såvel som officials og løbsledelse, og vi ved, at alle parter er i fuld gang med den nærmere fastlæggelse af de forholdsregler, der skal tjene til at trække grænserne op mellem den *hårde* og den *dygtige* kørsel. Automobiløb skal være spændende og ikke tamme processionsløb, men der er forskel på den spænding, der består i, om den førende vogn bliver slået inden målstregen, eller den vil køre galt inden målstregen.

Vi har fulgt automobiløb længe nok til at vide, at selv den dygtigste kan begå en fejl, og er klar over, hvor svært det kan være at køre helt op til sin begrænsning og kun hertil. Det er på den anden side netop også her, forskellen mellem god og dårlig automo-

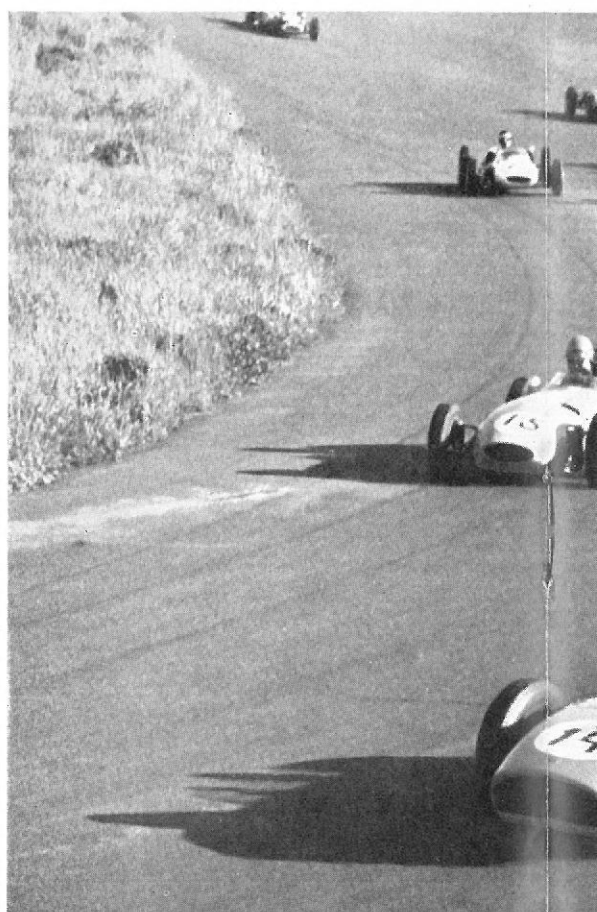
bilsport ligger, og ingen har jo nogen sinde sagt, at det er let!

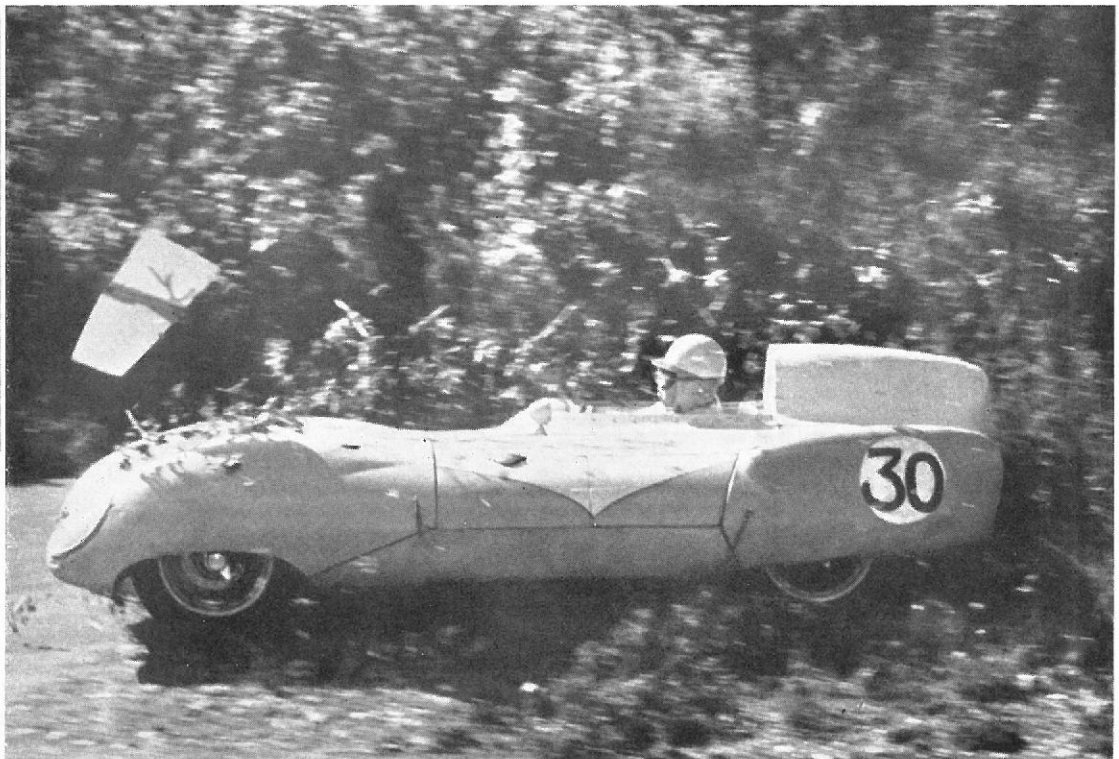
Men som sagt, den 28. maj vistes også fin automobilsport, og her er det først og fremmest dagens hovedløb for Formel J racervogne, der tænkes på.

Af de 25 anmeldte vogne nåede 20 gennem træningen uden afgørende motorskader. Desværre brød en knastfølger sammen i Joerges Baggers (Scuderia Long's Lola Ford) allerede under den indledende træning, og det viste sig umuligt at gennemføre en reparation i tide. Hvis Bagger havde kunnet gentage sin bedste omgangstid fra åbningsløbet på 46.9, vil han have opnået samme træningstid som Dennis Hulme, Cooper, og Mike Anthony, Gemini. Kun David Piger, Lotus, opnåede en bedre omgangstid under træningen, nemlig 46.5, hvilket er 3/10 sekund langsommere end Michael McKees banerekord på 46.2 fra august 1960; en rekord der imidlertid skulle blive slået om søndagen.

I betragtning af det store internationale opbud af helt nye vogne og førsteklasses førere var det ikke en ringe præstation af Fritz Møller (Scuderia Daffys Elva Auto Union) at opnå 5. bedste træningstid med 47.3.

Søndagens løb var opdelt i to indledende kvalifikationsløb med 10 kampklare vogne i hvert. De 14 hurtigste vogne fra disse to løb ville kvalificere





Øverst venstre side: Endnu fører Piper (Lotus) foran Hyslop (Lotus) og Magnus Skogh (Saab) - situationen er fra udgangen af Bosch-kurven (hårnålen). - Midten: Jørgen Nielsens Hillmann efter kollisionen i udgangen af Everton. Ewald Rasmussen fra den tekniske kontrol ses til venstre for vognen. - Nederst t. venstre: Dette er fæt - meget fæt! - Midten nederst: Hyslop har passeret og Skogh (Saab) fører hovedfeltet gennem Toms-kurven - Gunnar Henriksen ses yderst t.h. lige bag Piper. Nr. 15 er svenskeren Sven Andersson i Lola. - Øverst denne side: John Skaarups kørsel var præget af usikkerhed.



skerne Gunnar Henriksen og Fritz Møller, hvis udblæsning imidlertid fik dødsstødet under det indledende løb, og han måtte efter nogle få omgange i hovedløbet køre til depotet.

Andet kvalifikationsløb bød på spænding. Her skulle den nye SAAB ført af Carl Magnus Skogh vise, hvad den duede til. Gennem de 8 omgange fulgte den nye svenske racervogn Yngve Rosquists Lotus som en skygge, og forskellen i mål var kun 4/10 sekund. Begge køre var fra deres hjælpere orienteret om, at deres omgangstider var rigelige til at kvalificere dem til hovedløbet, og man havde mistanke om, at Magnus Skogh havde kunnet trække fra Yngve Rosquist på langsiden, hvis der ellers havde været brug for det.

De 14 kvalificerede vogne stillede efter pausen op i 1. afdeling af hovedløbet, og startordenen var:

sig til hovedløbet, hvor distancen var 58 km fordelt over 2 heats.

I det 1. kvalifikationsløb var de 4 hurtigste: David Piper (Lotus), Sven Andersson (Lola), Michael Anthony (Gemini) og Dennis Hulme (Cooper).

I alt 8 køre fra dette løb kvalificerede sig til hovedløbet, heri bl. a. dan-

David Piper (Lotus 20) 6.23.4	Sven Andersson (Lola) 6.24.0	Mike Anthony (Gemini) 6.24.2	Dennis Hulme (Cooper) 6.24.4
Gunnar Henriksen (Lotus 18) 6.26.3	Yngve Rosquist (Lotus 18) 6.27.2	Magnus Skogh (Saab) 6.27.6	
Fritz Møller (Elva) 6.29.6	Rolf Markl (Cooper) 6.30.4	Bardi-Barry (Cooper) 6.32.8	Angus Hyslop (Lotus) 6.37.1
Picko Troberg (Lotus 20) 6.38.0	Hugo Plaun (Elva) 6.41.5	Francis Francis (Lola) 6.47.2	

De respektive køre tid fra kvalifikationsløbene (8 omgange) var afgørende for tildelingen af startplads i hovedløbet. Tiderne er angivet ovenfor.

Piper lagde sig i spidsen i sin lysegrønne Lotus. Gunnar Henriksen lå fint

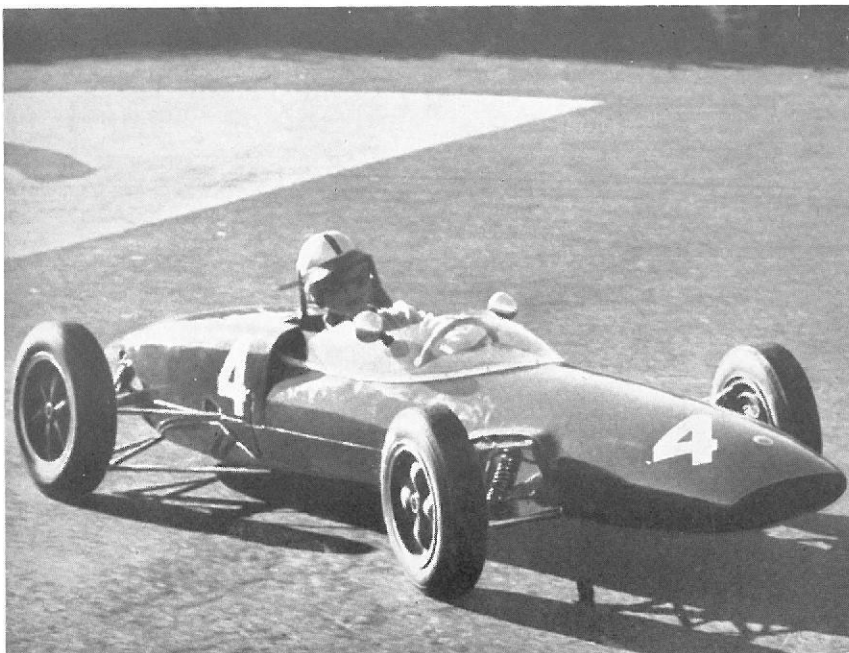
placeret side om side med de førende vogne, men tabte senere lidt af pusten. Det var hurtigt selskab, og han måtte efter nogle omgange skrue tempot lidt ned. New Zealænderen Angus Hyslops mørkegrønne Lotus avancerede derimod

kraftig og nåede efter nogle omganges forløb op på siden af Piper, der tydeligt havde hænderne fulde, - men ikke Hyslop, som vandt en meter gennem hvert af svingene. Det var på dette tidspunkt, at Hyslop forbedrede banerekorden i klassen til 46.0 sekunder, og bortset fra Formel 2 vognene i sidste års danske Grand Prix, er det det hurtigste løb, der nogen sinde er kørt herhjemme. Piper kunne ikke holde tempoet, og en oliestribe i udgangen af Everton-kurven fik ham til at sætte tempoet ned, og trods den store distance (28 km) var det en fornøjelse at se det velmatchede felt.

Resultatet af 1. afdeling blev for de 5 bedst placerede vogne:

1. Angus Hyslop	15.39.7
2. Magnus Skogh	15.48.2
3. Sven Andersson	15.49.9
4. David Piper	15.55.2
5. Gunnar Henriksen	16.06.2

I 2. afdeling kom Hyslop ret hurtigt på ny i spidsen, og Piper måtte energisk forsvare sin andenplads over for stadige angreb fra Yngve Rosquist, Sven Andersson og Carl Magnus Skogh, - 3 svenske vogne i gult og blå, der unægtelig imponerede - og samtidig forstærkede savnet af Joerges Baggers Lola. Hvor Fritz Møller ville have været placeret, kan man kun gætte om, og skønt Gunnar Henriksen kørte et af sine allerbedste løb, havde han ingen chancer for at nå op til de 5 førende, der på strækningen fra Bosch-svinget og op til Toms-kurven hver gang øgede afstanden ned til den lille grønne Lotus, der stadig taber på denne strækning, fordi det endnu ikke har været muligt for Gunnar Henriksen at fravriste fabrikken de nødvendige close ratio gearhjul.



Forhåbentlig kommer de inden august. Men hvorfor i øvrigt komme med undskyldninger, Gunnar Henriksens 6. plads i denne i dobbelt forstand udvalgte skare var en fin præstation.

Hen mod løbets afslutning tegnede alt til, at Carl Magnus Skogh kunne placere sin SAAB på 3. pladsen, men på trediesidste omgang slog klare flammer ud af udblæsningsrøret, og den store SAAB med den lille motor trillede tavst op ad Politiken-bakken og parkerede i yderbanen lidt efter Lucasbroen. Distancen havde været mere, end motoren kunne klare, men hvor findes den optimist, der ikke var overrasket over den nye SAABs præstationer, så længe det varede. Djurgårdsløbet d. 11. maj med en 4. og en 5. plads til SAAB var det første løb for disse vogne, der lover godt.



Øverst: Gunnar Henriksen lå i løbets begyndelse meget fint placeret - her ses han umiddelbart efter Piper, der på dette tidspunkt førte løbet. - Nederst: New Zealænderen Angus Hyslop (Lotus 20) gennem Toms-kurven

Slutresultatet for de 8 bedst placerede blev:

1. Angus Huslop (New Zealand)	31.13.9
2. David Piper (England)	31.41.1
3. Sven Andersson (Sverige)	31.49.0
4. Yngve Rosquist (Sverige)	31.49.6
5. Mike Anthony (England)	32.20.1
6. Gunnar Henriksen (Danmark)	32.20.3
7. Dennis Hulme (New Zealand)	32.35.8
8. Picko Troberg (Sverige)	32.40.0

1 omgang efter: Rolf Markl (Østrig) og Francis Francis (Frankrig).

Udgået: Bardi Barry (Østrig), Fritz Møller og Hugo Plaun (Danmark) og Carl Magnus Skogh (Sverige).

I løbene for racersportsvogne sejrede skotten James McKay i Lotus og Frede Andersen, også i Lotus, fik sig en smuk andenplads. Englænderen Ewer i Lola var meget langsom - hans træningstid på 54.9 var således lavere end samtlige

G. T. kørere incl. de to danske Spritekørere. Men Skaarup burde have været klar over, at englænderen var langsom, og taget det fornødne hensyn. Da englænderen i indgangen til Everton-kurven bremsede kraftigt op - han var på dette tidspunkt lapped af de førende vogne - tog Skaarup sig ikke i agt, og en kollision blev resultatet. Heldigvis medførte ingen af dagens uheld andet end materiel skade. De to danske Spritekørere gjorde sig fordelagtigt bemærket - af 8 G. T. af mærker som Lotus Elite og Porsche Super 90 havde de to Sprite'r 3. og 4. bedste træningstid.

Måske forvirrer det tilskuerne for meget med to klasser på banen på samme tid, men det er lidt søgt at finde risikoforøgende momenter i en sådan kombination i et løb, hvor feltets langsomste vogn hørte til i den hurtigste kategori. Vi er ganske enig i, at hurtige og langsomme klasser ikke bør mikses i samme løb - men årsagen til Skaarups uheld var jo noget helt, helt andet.

Lad os, hvad det sportslige angår, mindes hovedløbene som virkelig fine løb, og håbe, at resten af løbene kan være en lære for fremtiden.

Båden er blevet tilbehør til bilen



Der findes tre hovedgrupper af biltilbehør: det selvfølgelige, som i vid udstrækning burde være standardudstyr, det naturlige, som har tilknytning til kørselssikkerhed og -komfort, og så alt det andet, det som er rent pjat eller ren luksus eller egentlig slet ikke direkte har noget med bilen at gøre.

F. eks. båden. Intet er vel egentlig mindre selvfølgeligt, end at bilisten medbringer eget skib, og dog er det ved at blive en ganske naturlig ting, at søndags- eller feriebilisten har sit eget fartøj med enten på taget af bilen eller på et par hjul bag efter den.

Udviklingen i lande som USA og Sverige har vist, at når man først har fået bil og fjernsyn, køleskab og røremaskine i køkkenet, så er det næste luksus-båden med eller uden »røremaskine« bagpå. Og den helt vilde luksus behøver det såmænd ikke at være, for båden til biltaget behøver ikke engang at koste 1000 kroner. Selv om man vil være stor i slaget, kan man dårligt komme over 20.000 kr. for båd, motor og trailer. Transportmulighederne sætter jo en vis grænse for, hvor stort et fartøj der kan være tale om.

For 900 kr. kan man få en plasticjolle på 8 fod, bygget så der *kan* sættes påhængsmotor på den, men man kan jo også i starten nøjes med et årepar, som man alligevel bør have ved hånden, hvis motoren nægter at arbejde.

For 2000 kr. kommer man op i den størrelse, som ikke kan ligge på biltaget, men kræver en trailer. En 12 fods jolle f. eks. af glasfiberarmet plastic med kølskinne og luftkasser for og agter, som skal gøre den synkefri.

Og sådan findes der utallige variationer i plastic, aluminium eller plywood, en art vandfast krydsfinér, som stadig er det billigste materiale, og som er akkurat lige så godt som de andre.

Man kan komme helt op i 8000 kroner uden motor og trailer, men så får man også en fornem dansk eksportvare. Ole Botveds plastic-sportsbåde, som der foreløbig sejler betydelig flere af i amerikanske end i danske farvande.

Der er også en rigdom af motorer at vælge imellem, men det forenkler i virkeligheden sagen en del, at nogle af dem sælges under flere forskellige navne til omtrent samme priser. En amerikansk 3 hk påhængsmotor af håndterlig størrelse (15 kg) koster 1000-1100 kr. og sælges f. eks. under navnet Evinrude, Johnson eller Gale. Den danske Diesella på 3 hk koster 900 kr. Firestone og West Bend er et og samme navn for en kun 13 kg.s 2 hk motor til 900 kr. Fuldt tilstrækkelig for en biljolle i den størrelse, der kan ligge på tagbagagebæreren.

Med motorstørrelsen stiger ganske naturligt vægt og pris, og man kan komme helt op i Johnsons og Evinrudes

Coronet Convertible hedder denne 16 fods Botved Boat, der så afgjort hører til de større bilbåde (en påhængsvogn uden bremses må ikke have større totalvægt end halvdelen af bilens). Det er den samme båd, der ses på trailer nederst på siden.

halvanden liters 4-cylindrede totaktsmotor, som udvikler 75 hk, vejer 109 kg og koster knap 9000 kroner.

Båden og motoren alene gør det selvfølgeligt ikke. Årer og åregaffler *må* ikke ikke undværes, bådshage *kan* ikke undværes, fendere til at hænge på siden er nødvendige, hvis man vil skåne båden mod knubs, og tovværk, anker, øskar eller i de større både en læsepumpe hører også med.

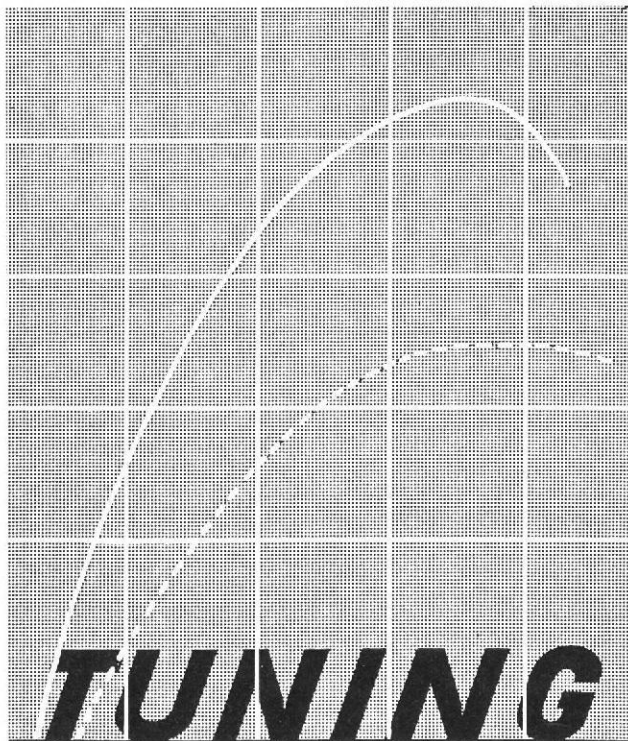
Og så en god portion sund fornuft og ansvarsbevidsthed. Fordi man kan køre en bil og måske er vældig god til



at fare op ad Helsingørvejen med 130-140 km/t, behøver man ikke være kompetent til at gå op gennem Øresund med 13-15 knob. Et vist kendskab til søens love - både trafik- og naturlove - er nødvendigt, hvis man vil regne med at slippe helskindet fra at være båd-cjer uden for de allermest stilfærdige småsøer. Mange ganske lette joller er i virkeligheden fuldstændig uegnede til at befare de salte vande eller store søer som Furesøen, hvis vover ikke altid er så blanke endda.

Som instruktionsbogen er selvfølgeligt udstyr til bilen, burde en vejledning i sømandsskab og hensynsfuldhed, hvad angår støj og kølvand, i virkeligheden følge med enhver bilbåd. I USA har industri, forhandlere og ejere sluttet sig sammen i The Outboard Boating Club, som har skabt en art motorbåds-sportens bibel, Uniform Pleasure Boating Act. Noget lignende ville være på sin plads i Danmark. -con.





TUNING

TO-TAKTS MOTORER

6. DEL

Det arbejde, vi hidtil har udført, har været kendetegnet ved, at vi var i stand til at måle og beregne os frem til de mål eller tal, som vi havde brug for. Vi var f. eks. i stand til at udmåle kompressionsrummets volumen således, at vi kunne regne os frem til kompressionsforholdet og på basis heraf beregne, hvor meget gods der skulle fjernes fra topstykket, for at vi kunne få kompressionsforholdet hævet til den ønskede værdi.

Så snart de nødvendige mål var fundet, kunne vi gå i gang med arbejdet, og her var det fingerfærdighed parret med stor energi og tålmodighed det først og fremmest kom an på. Helt anderledes stiller det sig, når vi skal til at se på cylinderen, idet der desværre ingen faste mål er, som vi kan gå ud fra.

Da vi ikke kan få ret mange faste holdepunkter, må vi i første omgang tage til takke med de ting, vi kan finde frem til, og så langsomt arbejde os frem til et forhåbentligt godt resultat.

Det første, vi skal undersøge, er, om stemplets overkant flugter med såvel udstødsportens- som skyllekanalernes underkant. Er det ikke tilfældet, mærker man med en ridsespids i cylinderen, hvortil stemplet går, når det er i sin nederste stilling. Da vi også skal bruge dette mål lidt senere, kan vi med en skydelære måle afstanden fra cylinderens overkant og ned til stemplet i dets bundstilling, notere dette mål og derpå fjerne cylinderen således, at vi kan komme til at arbejde med dem.

Det første, vi skal se på, når cylinderen er demonteret, de forskellige porte og deres tværsnit. Da det er meget vanskeligt at komme ned i cylinderen og foretage nøjagtige målinger, ruller man et stykke almindeligt skrivepapir sammen til et rør, der nøjagtigt fylder cylinderen ud langs overfladen. Papiret holdes godt fast mod cylinderen således, at det ikke skrider, og med en spids blyant tegner man nogle lange streger hen over papiret ud for de forskellige portåbninger. Blyet fra blyanten vil afsætte sig ganske normalt på papiret, men der hvor portåbningen er, vil der dannes en mørk linie, der ganske følger portens tværsnit. Når man har opmærket alle portemåde, skal man også have mærket cylinderens øverste flange op på tilsvarende måde, så man ikke alene har de forskellige portes tværsnit, men også deres placering i cylinderen. Ud fra denne opmærkning kan nu se, om portenes tværsnit er fuldkantede eller der er grater eller lignende, der hindrer en fri gennemstrømning.

Er tværsnittene af de to skylleporte ikke lige store, kan det give dårlig fyldning af cylinderen, altså skal de bearbejdes, så de får ens tværsnit, og alle porte og kanaler skal under alle omstændigheder pudses og poleres. Det største problem ligger nu imidlertid lige for, idet vi ikke kan sige hvor meget, der skal fjernes af de forskellige portåbninger for at give en effektførogelse. Der er mange mekanikere, der har hørt noget om, at der skal fjernes lidt gods ved udstødsporten, andre at indsugningsporten skal gøres

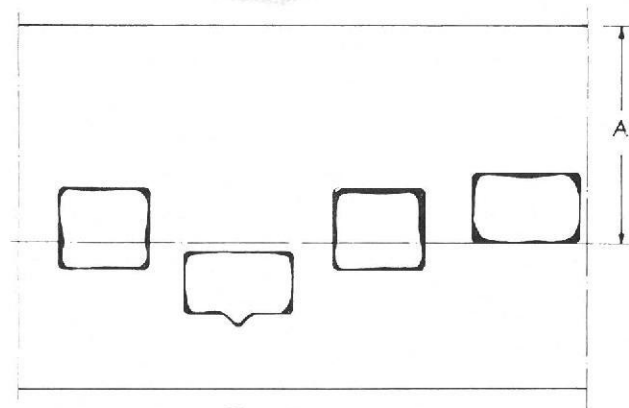
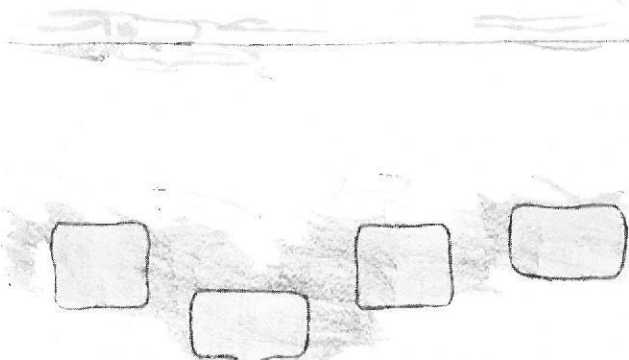


Fig 2

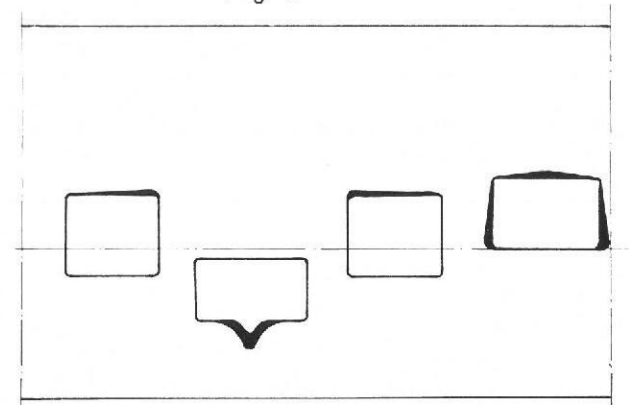


Fig 3

I fig. 1 er vist, hvordan en opmærkning af portene i en cylinder vil se ud, når man anvender den i teksten omtalte metode. Selve portomridsene er bagefter trukket op. Fig 2 viser, hvor meget der skal fjernes af de nuværende porte, for at disse kan blive fuldkantede, og for skylleportenes vedkommende, at disse kan blive ens. Målet »A« er det i teksten omtalte mål, der tages med en skydelære, og viser altså, hvor stemplets overkant er, når det er i nederste stilling. Man ser, at skylleportene er gjort højere end nødvendigt, men det skyldes, at man vil være sikker på at få fuld åbning af disse. I fig. 3 ser man, hvordan en lettere tuning er blevet foretaget i den omtalte cylinder. Motoren gav i sin oprindelige udførelse 42 hk/l, men skulle ifølge specifikationerne yde 45 hk/l. Da den i fig. 2 viste opretning af kanalerne blev foretaget, ydede motoren 49 hk/l, og efter den i fig. 3 viste modifikation af portene blev ydeevnen sat op til 58 hk/l.

større, og atter andre at skylleportene skal gøres bredere. Alt dette kan for så vist være rigtigt, men desværre kan det i mange tilfælde også ende galt. Det klogeste man i denne situation kan gøre, er at henvende sig til den pågældende motorfabrik eller importør og derigennem få oplyst, hvordan porttværnsnittene skal være, når man ønsker at tune sin motor. Kan man ikke få disse oplysninger, er man dog ikke på helt bar bund, idet der er et vist sammenhæng mellem det arbejde, vi allerede har udført, og det der skal udføres på cylinderen.

Har man foretaget en forøgelse af kompressionsforholdet, vil sluttrykket i cylinderen også blive større, men da det arbejde, vi får udført i den sidste del af stemplets vandring mod bunddødpunktet er meget lille, kan vi forøge tværsnittet af udstødsporten lidt. Øger vi tværsnittet ved at fjerne gods fra siderne, forøger vi afstrømningshastigheden, men da sluttrykket inde i cylinderen var blevet større, vil der være fare for, at der kommer nedslag i krumtaphuset.

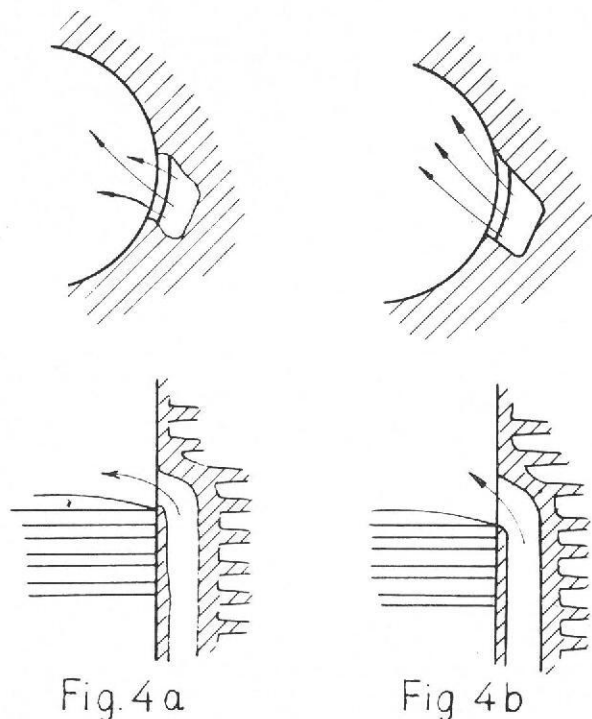


Fig. 4 a

Fig 4 b

I fig. 4 a er vist, hvordan mange skylleporters udmunding i cylindervæggen ser ud, medens fig. 4 b viser, hvordan den burde se ud, og det er altså skylleporte af denne snit, man skal tilstræbe.

noget vi gerne skulle undgå. Fjerner vi derimod lidt gods fra udstødsportens øverste kant - eventuelt i form af et omvendt »V« - vil vi få sluttrykket inde i cylinderen til at falde hurtigere, og derved måske undgå nedslag i krumtaphuset.

Ved en formindskelse af krumtaphusets volumen vil undertrykket stige således, at der kan suges en større mængde frisk gas ind. For at få denne større gasmængde ind på den korte tid, der er til rådighed, må tværsnittet af indsugningsporten også forøges. Her vil man i mange tilfælde foretage en tværsnitforøgelse ved at give porten et hjerteformet tværsnit, idet man herved opnår, at stemplet afdækker portåbningen på et tidligere tidspunkt således, at gasblandingen kan accelereres op og give en god fyldning af krumtaphuset. Hvorvidt man skal foretage en ændring af skylleportene, er meget svært at sige, men i de fleste tilfælde skal man blot sørge for, at deres tværsnit er rene og fuldkantede, samt at gasblandingen vil få den rigtige retning, når den trykkes ud gennem disse porte.

Man er i stand til på stemplet at se, hvordan skyllegassen passerer hen over stemplet, og man kan derigennem få et godt billede af, om der skal foretages en ændring af portenes tværsnit således, at skyllegassen eventuelt får en lidt anden retning.

Ved såvel indsugnings- som ved udstødsporten gælder det, at overgangen ind til cylinderen er skarpkantet - her må der altså under ingen omstændigheder foretages en af-

rounding. Lidt anderledes stiller det sig med skylleportene, hvor man på de tre sider forlanger en skarpkantet overgang, medens man på den sidste side foretrækker en afrunding for derigennem at få en bedre gasstrømning.

Det er sagt før, og det skal siges igen, - det er let nok at fjerne gods, men det er i de fleste tilfælde umuligt at lægge for meget fjernet gods på igen - så før man går i gang med at bearbejde cylinderen, skal man være klar over, hvad man foretager sig. Har man fået de forskellige oplysninger, eller mener man, at man kun vil foretage nogle mindre modifikationer, gør man klogt i at regne med, at de første en, to eller tre cylindre vil gå i brøkkassen. Selvfølgelig kan man være heldig, eller også foretager man ikke så store ændringer, at det kan skade motoren, men er man først gået i gang med blot en lettere tuning, kan der ofte ske det, at man på et eller andet punkt fjerner så meget gods, at motorens karakteristik helt bliver ændret, og desværre bliver det oftest til det ringere.

Vi vil imidlertid forlade disse ikke alt for opmuntrende bemærkninger og se lidt på, hvordan selve arbejdet kan og bør udføres. Til arbejdet skal der anvendes file af forskellige tværsnit og finhedsgrader, og til skyllekanalerne og de tilsvarende porte kan man med stor fordel anvende bøjelige file. Har man adgang til et værksted, er man godt hjulpet, såfremt der findes et sæt roterende file. Disse file er ret korte og kan komme ind mange steder. Små smergelsten er også særdeles anvendelige, ikke mindst hvor det drejer sig om at bearbejde en letmetalcyliner med hårdforchromet løbebane. I en sådan cylinder er løbebanen normalt så hård, at det kun er med smergelsten, at man kan bearbejde denne. Ved bearbejdning af indsugningskanal og port skal

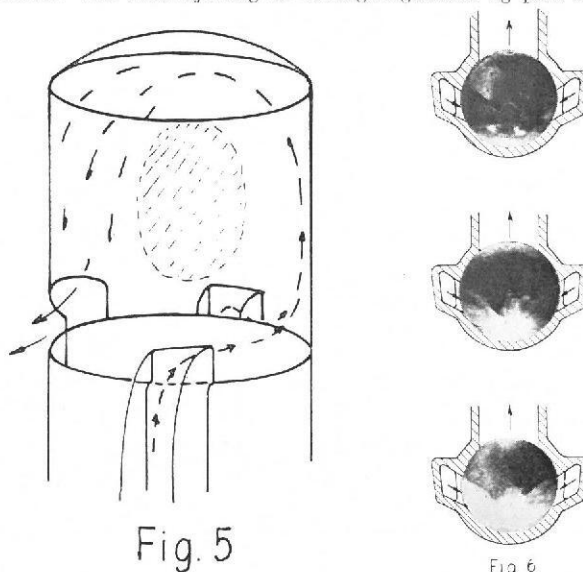


Fig. 5

Fig 6

Fig. 5 viser en af årsagerne til, at en »tunet« motor pludselig ikke vil yde det, den ifølge teorien skulle. Under skylningsprocessen opstår der inde i cylinderen et »dødt« volumen, hvori der er forbrændingsgas, og dette hindrer, at vi får en effektiv fyldning af cylinderen. Fig. 6 viser, hvordan man på stempelkronen kan se skylningsforløbet, og i de fleste motorer med vendeskylning vil man tydeligt kunne se, at den ene skylleport tvinger skylningen fra den anden port i en forkert retning, for det meste på grund af grater og støbefinner i selve portåbningen som vist i fig. 4 a.

man påse, at det mindste tværsnit kommer til at ligge i karburatoren, medens man ved udstødsport og kanal skal have det mindste tværsnit i selve porten. Her skal udstødningsgassen have let ved at slippe ud af cylinderen og gerne så hurtigt, at gassen ligefrem suges ud af cylinderen, hvorved man får en bedre fyldning med frisk gas.

Ligesom ved bearbejdning af krumtaphuset, så skal de indvendige flader i kanalerne pudses og poleres, så de er fuldstændig glatte, noget der gælder for enhver motor, men især for en to-takts motor, idet gasvekslingen skal ske meget hurtigere end i en fire-takts motor.

Vi har nu været igennem hele motoren og skal i den sidste afsluttende artikel se lidt på karburatorer, indsugningsrør, hvilken virkning udstødssystemet har og tændingen skal også berøres.

NECKAR WEINSBERG

og
Ulla
Boyander

Det er meget sjovt at se. Danmarks piger er ved at blive rigtig bilminded. De ser efter bilerne på gaden. De så i hvert fald efter min lille Weinsberg coupé, når den spinnende som en kat kørte op gennem gaderne. - Der er vist endnu ikke lavet en statistik over, hvor mange familier, der har flottet sig med en »konebåd«, men efterhånden er det en del, har jeg hørt.

Da hver især har sit særlige behov for transport, kan man ikke uden videre udskrive Weinsberg'en som »konens bil«, for hvis hun er en dame belemret med fire larmende unger og en halesvingende hund, vil de af og til have sine vanskeligheder at presse en tandbørste ind på bagsædet. Weinsberg henvender sig til dem, der ønsker transport for sig selv samt to børn og pakkenelliker.

Weinsberg er en meget net lille tingest. Sæderne er syet til mig. Hjemme på min altan har jeg siddet og kikket længe ned på bilen, som holdt parkeret. Nydelige linier, en buttet én, men samtidig af den elegante slags. Når piger fra 12 år og til cirka 40 gik forbi, fik de samme udtryk i øjnene, som når man ser en lille hundehvalp tumle over sine egne ben.

Bilens andre iøjnefaldende fortrin er en dejlig stor bagrudd, fortræffelig vejbeliagenhed, nemme gearskiftebevægelser - selv om man må lære sig dobbelt udkobling, når man skal ned i gearene.

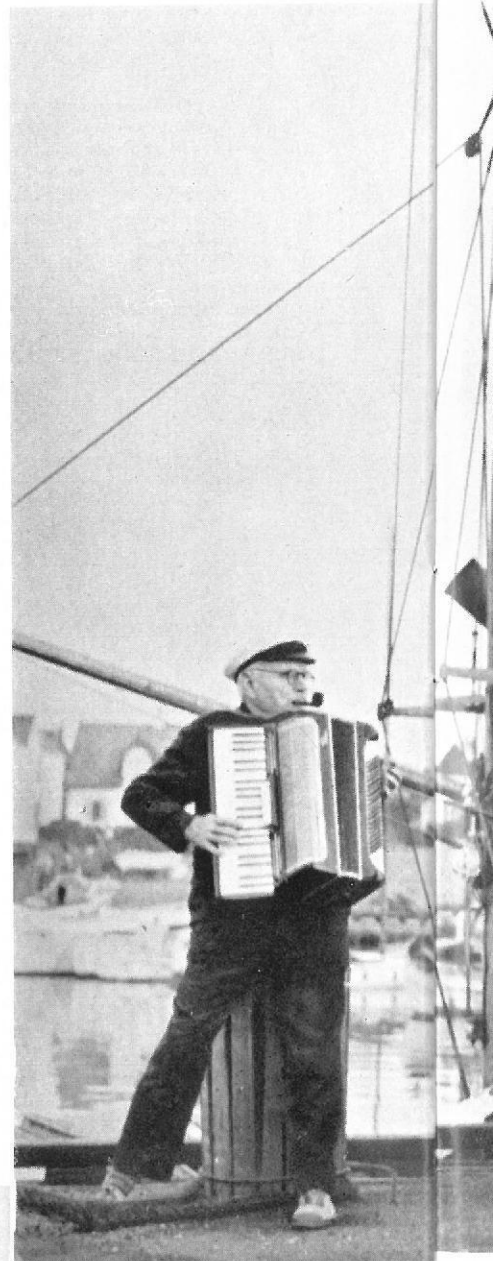
Den reelle tophastighed er ikke noget at råbe højt om. Når det går hedest til, kører man et sted i nærheden af 95 km/t, men bare de uanstrengte 80 km/t føles som en mægtig god fart, fordi vognen ikke er større, end den er.

Mange fordele

Jeg havde et par ærinder i Nordsjælland, altså hver gang et svip på små hundrede kilometer, og følte i virkeligheden ikke nogen krampe i højre fod - som en utålmodig dame ellers godt kan gøre, når hun vil hurtigere, end vognen vil, og er ved at stampe pompadourhælen gennem bundbrættet.

Med Weinsberg har man mange andre fordele end det rene race - der meget ofte heller ikke er nogen fordel. Man har en lille, meget smart bil, som man føler sig meget sikker i. På tør asfaltvej kører den igennem svingene som en forårskåd københavnersporvogn (selv om jeg desværre aldrig nogen sinde har haft lejlighed til at se vognstyret Strop gi' den en ordentlig én på fodklokken).

En del af mine medsøstre er måske ikke så vanvittig sprælske anlagt, at de bekymrer sig om, hvorvidt en bil kan køre så





og så hurtigt på så og så dårlig vej, og da jeg tager dette job uhyre alvorligt, sørgede jeg for på min ene Nordsjællandstur at køre i det tempo, der giver folk med dobbeltkarburator skum i mundvigene.

En ølvogn

Weinsberg er også god til søndagstempo. Man skifter bare lidt mere gear, lader ikke motoren slæbe af sted i fjerde hele tiden. Men dette med at skifte gear, er efter en dags kørsel, ikke noget man skænker en tanke, man gør det bare, og man vil til sidst gøre det efter øret. Selv om jeg som barn altid har haft svært ved at samle de vækkeure, det lykkedes mig at skille ad, inden mine forældre dukkede op - og selv om indmaden i en cykelpumpe stadig kan hensætte mig i dyb undren - har jeg dog fået det som en galophest spændt for en ølvogn. Længe inden krikken styrter, har hånden af sig selv skiftet ned til lavere gear.

Med sin lille størrelse og prisen til 10.395 kroner er solskinstag af foldelærredstypen standard. Dette tag åbnes med et enkelt greb, og operationen kan foretages under kørslen uden at ens medtrafikanter behøver stå på bremsepedalen med opspilede øjne. Taget kan fæstnes i enhver position til fuld åbning, der svarer til halv taglængde. Når jeg havde taget lukket helt op, var den bagest kant i flugt med min nakke. Lukkes taget kun til sin halve åbning, får man den bedste ventilation. Hvor

er et solskinstag dog meget bedre end et hvilket som helst vinduc åbent, når termometret stiger mod skyerne.

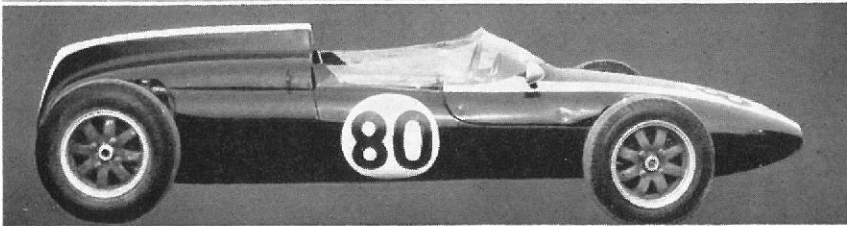
Er den værd at eje!

Når man prøvekører (jeg ved, at visse herrer nu rynker hånligt på overskægget - men hvad skal jeg ellers kalde det?), men når jeg styrer babbil for at bagefter at udgyde mig i dette tanketunge og fornemme organ, spekulerer jeg ved hver bil på, om jeg kunne tænke mig at købe og eje den. Weinsberg passer mig udmærket. Jo, jeg ville godt ha' den, for den ville tilfredsstille mit transportbehov fuldt ud i hverdagen. Men jeg tror ikke, jeg brød mig om at skulle hamre ned gennem Europa i den. Og dog har jeg hørt meget entusiastiske beretninger fra ejere af biler magen til, som har slidt gruset af de skrappeste alpeveje og vinket farvel til dollargrin, der til sammenligning opførte sig som vægtløftere til damethe.

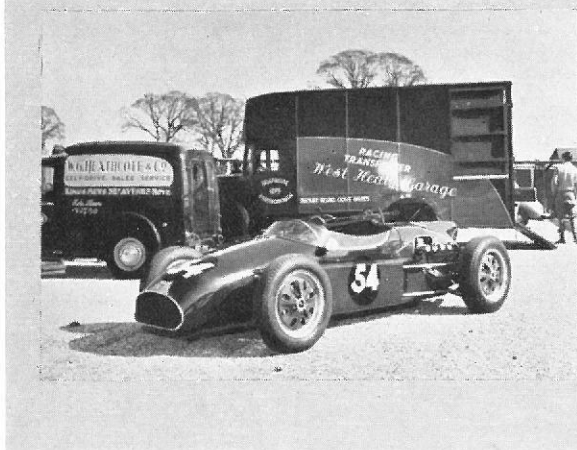
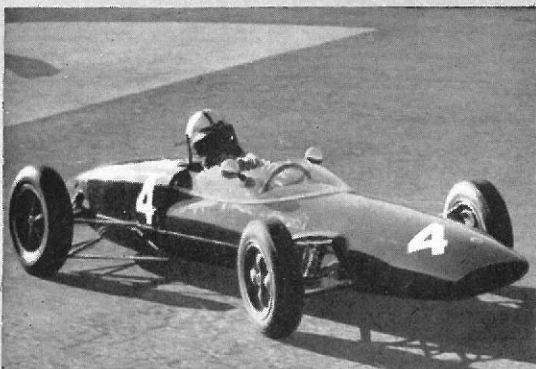
Udsynet bag ud er mægtigt, men fremefter! Jeg begriber ikke, hvorfor hjørnestolperne skal være som pillerne i Størstrømsbroen. Sådan byggede man biler før og lige efter krigen. Må vi be' om en større forrude og smalle hjørnestolper - og må jeg be' om tilgivesle hos alle dem, der nu er vrede over, at jeg ikke har redegjort for det tekniske og motoren. Til trøst for disse læsere kan jeg da i øvrigt tilføje, at askebægeret er for lille og sidder for langt væk fra førerpladsen. Det gør det altså.

Ulla

FORMEL



JUNIOR



Udviklingen synes allerede at være løbet fra den italienske greve *Johny Luvanis* oprindelige tanke med Formel Junior. Det var hans ide, at unge, forholdsvis ubemidlede mennesker gennem selvbygning af vogne under denne formel skulle kunne starte en karriere indenfor den internationale racersport. Formlen sigtede nøje på at udelukke fabriksinteresser, men situationen er i dag ikke desto mindre den, at forskellige højt specialiserede virksomheder allerede har bragt Formel Junior op i et plan, hvor private deltagere uden fabriksstøtte næppe har mulighed for at gøre sig gældende.

Denne udvikling er tydeligst i England, hvilket bl. a. har ført til det paradoksale, at Formel Juniors hjemland, Italien, så lidt som noget andet land synes at kunne true en engelsk dominans alvorligt i år. Italienerne har ganske vist udviklet Fiat og Lancia motorer til høje ydelser, men de har lagt for lidt vægt på chassis- og hjulophængning hidtil, selvom der er tegn på, at bedre konstruktioner er på vej.

Interessen for Formel Junior er i øvrigt verdensomspændende. Der er f. eks. i USA blevet fremstillet et antal interessante vogne, blandt hvilke især *Dolphin International* og *BMC* er bemærkelsesværdige. De tyske FJ konstruktører synes foreløbig slæet ud af vanskeligheder med Auto Unions tre-cylindrede totakts motor på grund af overopvarmnings fænomener.

Efter indførelsen af den nye $1\frac{1}{2}$ liter Formel 1 og i betragtning af den så kaldte *internationale formels* usikre fremtid synes det nærliggende at forestille sig, at Formel Junior fremtidig bliver en slags Formel 2, gennem hvilke unge køre vil kunne dygtiggøre sig til Formel 1.

ENGLAND

De fleste engelske Formel Junior konstruktører har meget hurtigt opdaget, hvilke konstruktive træk der fører til succes, og har sat flere kræfter ind end deres konkurrenter andre steder i verden. Super-letvægtskonstruktionen er ikke vejen til høj ydeevne i en formel

Øverst: Cooper - en af årets bedst proportionerede vogne. Coopers fabriksvogne har opboret BMC-motor (1099 ccm og iunet af BMC), og vognene skal derfor veje 40 kg mere end mindstevægten på 360 kg, der befinger, al motoren er under 1000 ccm. - Derunder: Lotus 1961 er stærkt forskønnet og noget forbedret fra sidste år. Som sæsonen går, synes der dog at blive længere mellem Lotus-sejrene i år. - Derunder: Kieft er et navn, Formel 3 veteranerne vil huske. Ford motor og Dauphine gearkasse. Baghjulsophæng med dobbelte triangler og udenbords placerede bremser. - Nederst: Skivebremser er ifølge CSI tilladt i Formel J fra 1. maj d. å. - dette er den første og hidtil eneste tilføjelse til det oprindelige Formel J reglement. Den nye Elva er forsynet med skivebremser.

ET OVERBLIK VED

med minimumsvægte på 400 og 360 kg for vogne på henholdsvis 1100 og 1000 kubikcentimeters slagvolumen. Der må i stedet lægges vægt på vejbeli-genhed, udvikling af den højest mulige motoreffekt indenfor reglementets be-grænsninger og reduktion af frontare-alet til det mindst mulige. Med hensyn til chassis og ophængning har erfarin-gerne fra de sejrige engelske Formel 1 og Formel 2 vogne samt de engelske racervogne i sidste sæsoner været til kolossal fordel for de britiske konstruk-tører. Lotus og Cooper har været i stand til direkte at udnytte, hvad de har lært fra deres Formel 1 vogne, og det er således ikke overraskende, at de i dag er væsentlig længere fremme end alle andre på området.

Hjulophængningen er udført næsten stereotyp med anvendelse af triangl-eller triangellignende ophæng både for og bag. I forhjulsophængningen går komponenter fra Standard Triumph igen i næsten alle vogne sammen med tandstangsstyretøj. I baghjulsophæng-ningen bruges til tider dobbelte triang-ler, men man ser oftere den ophæng-ning, der oprindeligt brugtes af Colin Chapman i Lotus Formel 1 og Junior vogne sidste år, og af Eric Broadley i Lolas racer-sportsvogne og Junior-ra-cere. I denne baghjulsophængning ud-gøres den øverste del af ophængningen af selve drivakslerne, mens de nederste triangler er vendt om med spidsen fæstnet til chassisrammen, og lokalise-ringen i længderetningen sker med lan-ge, parallelt virkende styrearme. Skru-efjedre med indbyggede teleskopdæmpe-re bruges næsten udelukkende.

Den uaffjedrede vægt holdes nede ved anvendelse af magnesiumlegeringer til hjul- og navholdere, og i nogle til-fælde ved at anbringe de bageste brem-ser indenbords. Da der aldrig er brug for dækskifte på grund af slitage, an-vendes hjul med almindelige bolte, der er lettere end hjul med vingemotriker. Endvidere kan Junior-vognene forsynes med mindre hjul og dæk end Formel 1-vognene på grund af deres lavere yde-evne — og derved spares der yderligere uaffjedret vægt.

Bremsning er ikke noget problem i forbindelse med Formel Junior vogne, og støbejernstromlebremser med 8 tom-mers diameter og for modløbende bak-ker (som på Lotus Twenty) har vist sig at være tilstrækkelige.

Motoren er anbragt bag — eller me-re korrekt udtrykt: lige foran baghju-lene — og af tre grunde. Man kan brue en enkel og effektiv transmission uden de komplikationer, som kardan-akslen ville medføre i en vogn med mo-tor foran (hvis sædet anbringes over kardanakslen, forøges vognens højde og frontareal, og hvis det placeres ved si-den af kardanakslen, er det nødvendigt at lægge denne ude i den ene side, hvil-ket nedsætter den mekaniske effekti-vitet).

Hækplaceringen af motoren gør det også muligt at fordele vægten mellem for- og baghjul således, at man får maksimal adhæsion for de drivende

baghjul og i det hele taget acceptable køreegenskaber. Ulemperne ved hæk-motoren er de længere forbindelser til og fra kørelegemet foran og det mere komplicerede arrangement af kontrol-organerne, specielt gearskiftet.

Transmissionskomponenter fra Re-nault Gordini-Dauphinc og Volkswagen er de mest almindeligt benyttede. Begge disse vogne har motoren anbragt bag baghjulene, og kronhjulets omløbsret-ning vendes derfor om, hvis transmis-sionen uden videre sættes i en Formel Junior vogn med hækmotor. Disse kom-ponenter monteres derfor på hovedet, hvilket også muliggør en lavere motor-placering i rammen, idet gearkassens indgående aksel da ligger under kron-og spidshjulenes plan i stedet for over det. Cooper bruger dog også Citroen-differentiale og -transmission med fire eller fem udvekslingsforhold. Et par ekstra tandhjul mellem kobling og ge-arkasse gør det muligt at lægge moto-ren lavt og gør det let at ændre det samlede udvekslingsforhold alt efter de forskellige baner.

Laurie Bond har valgt forhjulstræk til sin Junior-vogn og bruger en modi-ficeret Ford Anglia 105E gearkasse og et differentiale af egen konstruktion.

De engelske Formel Junior vogne trækkes næsten uden undtagelse af en-ten en BMC serie A eller en Ford Anglia 105E motor. For øjeblikket har Ford motoren en anelse større maksi-mal-effekt end BMC maskinen, når de begge er modificeret så vidt, som reg-lementet tillader. John Cooper leverer sine Junior-vogne komplet med en serie A motor modificeret af Austin til at yde 80 hk, men kunden kan lægge en Ford motor i, hvis han foretrækker det. I indeværende sæson deltager Tyrellholdet med to vogne med Austin moto-rer, der er boret op til næsten 1100 ku-bikcentimeter.

Firmaet Cosworth Engineering har udviklet Ford 105 motorer, der med stort held er blevet anvendt af Lotus fabrikshold og andre. Cosworth har øget denne motors maksimale effekt med 114% således, at den nu udvikler 85-90 hk ved 7400 o/m. Knastaksel, hoved-lejer og stempler er fremstillet specielt, men krumtapakslen og plejlstængerne er standard. Formel Junior klassen har givet tuningspecialister en fin mulighed for at vise, hvad de kan udrette med disse motorer, og der opnås meget høje effekter.

Bortset fra de anerkendte »seriefrem-stillede« Formel Junior vogne bidrager talrige mindre kendte til spændingen ved de engelske løb — bl. a. *Caravelle*, *Alexis*, *Deep-Sanderson*, *Elfin* med for-hjulstræk, *DRU*, *Tomahawk* og *Bri-tannia*.

At køre Formel Junior er på ingen måde en billig sport, selvom det i be-gyndelsen var meningen, at den skulle være det. Der var i England sidste år en periode, i hvilken disse højt tunede motorers pålidelighed var så tvivlsom, at i hvert fald krumtapaksler blev be-tragtet som en konsum-vare. Siden da har fortsat udviklingsarbejde forbedret

motorernes holdbarhed langt ud over de grænser, som den oprindelig kon-struktion sætter. Walt Hansgen har f. eks. i en af Briggs Cunninghams *Cooper-BMC* vogne vundet fem løb i træk i USA uden at røre motoren mellem lø-bene. Hvis Formel Junior løbene ikke laves for korte, vil der være mindre tendens til at tune motorerne til sprint-præstationer således, at de netop lige kan holde løbet ud. Løbsdistancer på 150 til 250 km ville opmuntre til at tu-ne med henblik på pålidelighed såvel som ydeevne.

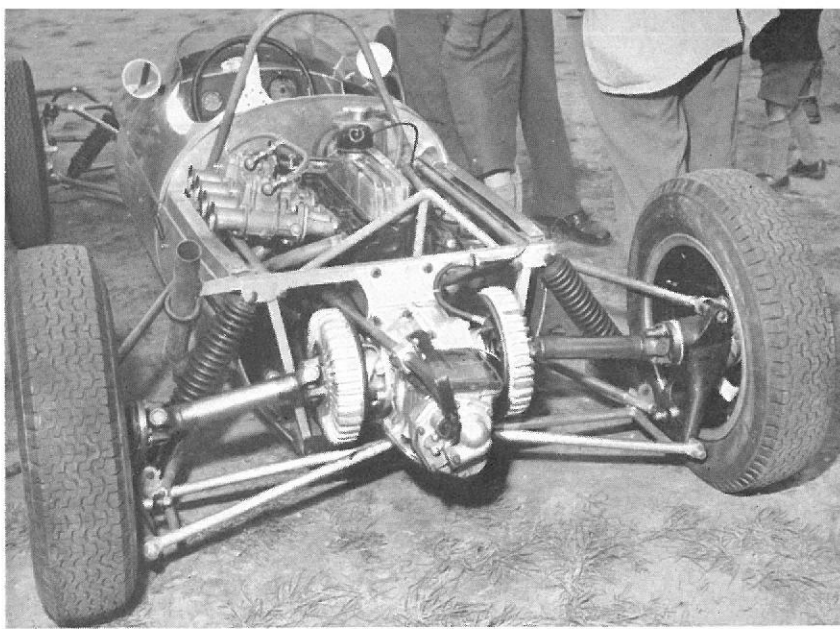
ITALIEN

De italienske konstruktører har på et temmelig sent tidspunkt opdaget, at de må starte forfra for at have nogen chance overfor de nuværende engelske Junior-vogne. *Stanguellini* har hastigt fremstillet en helt uafhængig baghjuls-ophængning med indenbords bremser til de nuværende Stanguellini Junior-racere med stiv bagaksel, men både Stanguellini og andre ledende italienske specialister har fulgt tendensen mod superlave Junior-vogne med hækmotor og uafhængig ophængning af alle fire hjul til 1961 sæsonen. Den nye Stan-guellini, der trækkes af en Fiat motor har rumgitter chassis og triangelop-hæng med skruefjedre.

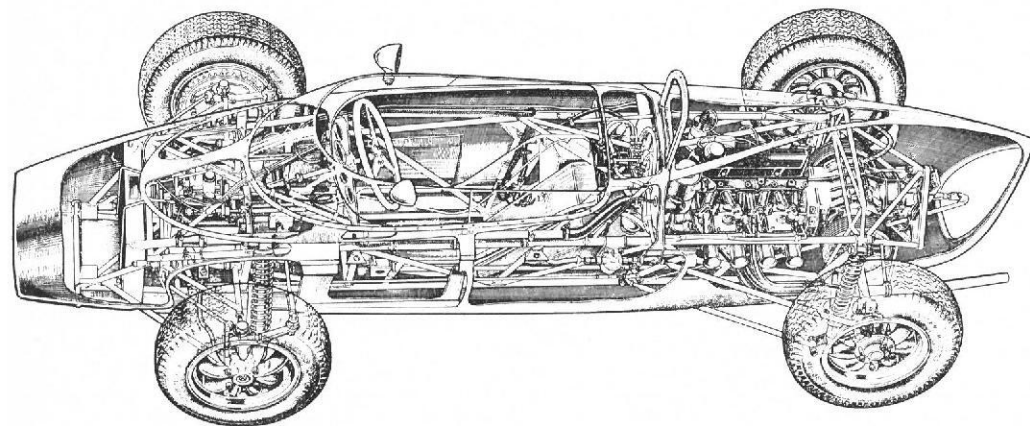
Indtil nu anvendes to italienske mo-torer: Den altid populære Fiat 1100 kubikcentimeter med letmetal-topstykke, på hvilket dobbelte Weber karbu-ratorer let kan monteres (disse Fiat mo-torer udvikler omkring 85 hk i fuldt tu-net stand og er ganske pålidelige), og den modificerede Lancia Appia V4 mo-tor, der byder på fordele som halvku-leformede forbrændingsrum med mod-sat stillede ventiler, selvom det indvik-lede indsugningssystem er en ulempe (tuningsspecialisterne er nødt til at bo-re nye indsugningsåbninger og stoppe de gamle til). I *Dagrada* er der monter-et en karburator på hver side af Appia motoren, mens *Cammarota Facetti* og *Volpini* bruger dobbelte Weber kar-buratorer samlet på en side af moto-ren. Sammenlignet med Fiat har Lan-cia motoren bedre drejningsmoment med lave omdrejninger, og den hævdes at udvikle 90-95 hk. Der anvendes et væld af forskellige transmissioner. Nogle bruger Lancia Aurelia gearkasse og differentiale med indenbords brem-ser, andre Fiat 600, Lancia Flavia, Re-nault-Dauphinc eller Volkswagen. Det ventes, at den ny Fiat 1300 kubikcen-timeter motor med dens effektive top-stykke med modsatstillede ventiler vil blive modificeret og sat ned til 1100 kubikcentimeter slagvolumen til brug i Formel Junior vogne. Nogle italienske konstruktører overvejer også at reducere slagvolumenet til under 1000 cc for at opnå 40 kg vægtreduktion indenfor reglementet.

TYSKLAND

I 1961 er der kun een betydelig produ-cent af Junior-vogne i Tyskland, Al-fred Hartmann, der netop har leveret tre vogne til Jugoslavien, hvor der synes at være stor interesse for klassen.



Øverst: Gemini Mark 3 er en lovende og kraftigt bygget vogn, som d. 4. juni besatte og første- og andenpladsen på Brands Hatch (store bane) foran Lotus' fabrikshold (Trevor Taylor og John Love). Geminis vogne køres af W. F. Moss og Mike Parkes. - Midten: Røntgentegning af den nye Lola, hvor også tank og radiator er placeret bag føreren. Kun 4 bolte skal løsnes, for at »køre« hele motoren, gearkassen og baghjulsophængt ud af chassiset - gearkassen er en modificeret 5 trins VW-box. Motoren er forskudt en bagatel til højre af hensyn til gearskiftmekanismen. Broadley går på ny sine egne veje - og han helmer ikke, før målet er nået: den uovervindelige Lola. - Nederst: Bond var indtil fremkomsten af den nye Saab ene om at forsøge sig med forhjulstræk - oven i købet gennem en modificeret Ford 105 E gearbox. Bemærk de dobbelte teleskopstøddæmpere. Resultaterne hidtil har ikke været nær så flatterende som den nye Saabs.



Den forhjulstrukne Hartmann-Auto Union IU 1000 SR trækkes af en Hartmann-tunet tre-cylindret Auto Union motor på 986 kubikcentimeter, men der fås også en motor på 1050 kubikcentimeter med større boring. Med et kompressionsforhold på 9,8:1 udvikler den mindste motor 83 hk ved 5700 o/m, mens den store hævdes at udvikle 90 hk. Begge motorer får brændstof gennem tre italienske Dell'Orto karburatorer, der dog muligvis snart vil blive erstattet af en speciel tredoblet Solex karburator, der er fremstillet til dette særlige formål i magnesium-legering.

En 4-trins *close-ratio* ZF transmission bruges i et standard Auto Union gearhus, men der vil snart kunne fås en ny 5-trins gearkasse, der er udviklet i samarbejde med ZF. Den forbedrede transmission kommer til at omfatte et udskifteligt sæt tandhjul, der gør det muligt at ændre det endelige udvekslingsforhold hurtigt. Rammen er af rumgittertype, og der er anvendt uafhængig ophængning af alle fire hjul med almindelige Auto Union triangler og tværliggende bladfedre. Styretøj er af tandstangstype, og bremsene er fremstillet på Auto Unions basis.

En anden lovende konstruktion er PBA 2. Der fremstilles for øjeblikket to vogne, men flere ventes at følge. Også denne bil trækkes af en tre-cylindret

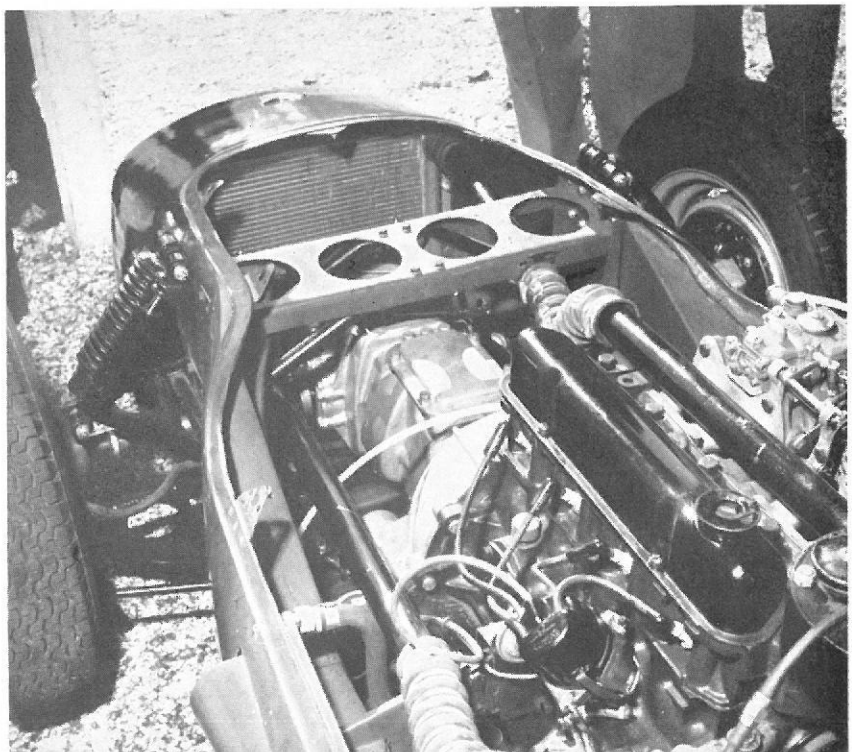
Auto Union motor, men her placeret bag føreren og med træk til baghjulene. Motoren siges at udvikle 83 pålidelige hk ved 5800 o/m og er kombineret med en *close-ratio* ZF 4-trins gearkasse.

Det sidste alvorlige forsøg på at fremstille en Formel Junior vogn på kommerciel basis er T. C. A., der finansieres af Taffy von Trips. Denne vogn er konstrueret af Valerio Colotti og der fremstilles i øjeblikket tre eksemplarer. Den har Auto Union motor tunet af Mitter, ZF transmission, Fiat bremses og specielle Amadori tretten tommer letvægts hjul med Dunlop dæk samt tandstangsstyretøj fra DKW Junior. Det første 1961 eksemplar er blevet prøvekørt på Nürburgring af Trips fornylig. Desuden fremstilles forskellige enkeltteksemplarer af private.

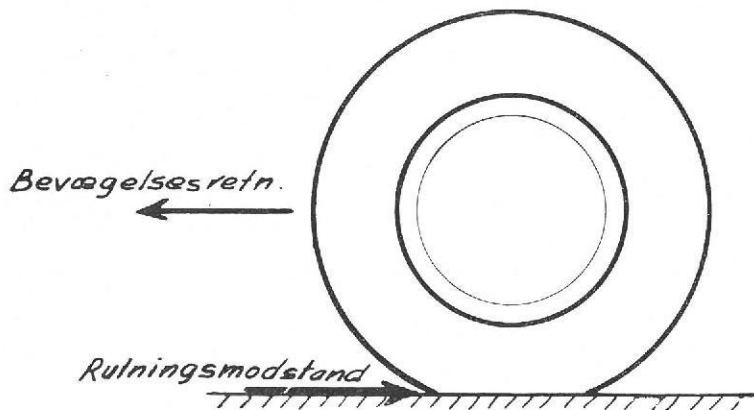
U. S. A.

I USA domineredes Formel Junior i 1960 af britiske biler, fortrinsvis Lotus, Cooper og Elva. Italienske mærker optrådte kun sporadisk og tyske og franske Junior-vogne slet ikke. Men igennem den sidste sæson er der dukket to amerikanske mærker op, og de har vist sig at være konkurrencedygtige — nemlig BMC og Dolphin. Den første, som gjorde sig bemærket, var BMC, der bygges af San Francisco-firmaet British Motor Car Distributors Ltd.s competition-afdeling. Den har en BMC A serie motor, som udvikler 75 hk og er stillet skråt til venstre foran i vognen med transmissionen på førerens højre side. Chassisrammen er af rumgittertype og minder om rammen i den amerikanske Formel 1 Scarab, og blandt dens tekniske raffineringer kan nævnes støbte magnesium-legerings hjul med indbyggede bremsetromler. En lignende, nyere udgave med hækmotor befinder sig på prototypeskiadiet.

Dolphin Junior, som introduceredes sent i 1960, har hækmotor og er konstrueret af John Crosthwaite, der har arbejdet både hos Cooper og Lotus. Den har en tunet Ford 105E motor, som udvikler 86,5 hk ved 7600 o/m, og den nyeste udgave, Dolphin International har en ny lavere ramme af rumgittertype. Køeren ligger halvt ned og har brændstoftanken anbragt over sine ben. Glasfiberkarrosseriet er lavt og meget smukt.



Hvad er rulningsmodstand



Når en privatmand om sin bil siger, at den kører, så mener automobilmekanikeren, at den overvinder den samlede køremodstand. Denne består af fire individuelle modstande: Rulningsmodstand, stigningsmodstand, accelerationsmodstand og luftmodstand.

Alle disse modstande skal beregnes for at man kan fastlægge den effekt,

motoren skal kunne afgive til trækhjulene.

Af disse modstande er rulningsmodstanden den kraft, der søger at forhindre vognens gummibeklædte hjul i at rulle. Vi siger med vilje gummibeklædte hjul, fordi de luftfyldte dæk under rulningen hele tiden trykkes noget flade ved berøringen med vejbanen.

Dette formændringsarbejde kræver

kraft, som går tabt i form af varme. Størrelsen af denne kraft er afhængig af dækkenes opbygning, trykket i dækket, størrelsen, materialet (hvormange procent kunst- eller naturgummi), vognvægten og kørehastigheden. F. eks. bliver rulningsmodstanden forøget, når dækdiameteren formindskes. De i dag meget anvendte 13 tommer dæk bruger altså mere motorkraft end 15 tommer dæk, særlig fordi lufttrykket i dækkene gennemsnitlig er blevet mindre. Man kan meget let komme ud for at 2 lige store dæk af forskellige fabrikater har vidt forskellige rulningsmodstande, hvilket igen betyder, at samme vogn ville opnå vidt forskellige tophastigheder.

Yderligere afhænger rulningsmodstanden af hjulenes skrå løb i forhold til vognens bevægelsesretning. På grund af forhjulenes konstruktive spidsning (afstanden mellem fælgkanterne er mindre foran end bagved) opstår nemlig et yderligere formændringsarbejde ved dækkets sideværts formændring.

Det samme sker under kørsel i kurver, hvor alle fire hjul danner en vinkel med den egentlige bevægelsesretning (slipvinkel).

Endelig spiller kørebanens overflade en rolle. Rulningsmodstanden vokser, når vi bevæger os fra asfalt over beton til brosten. De to størrelser, der har den største indflydelse på rulningsmodstanden er dog hastigheden og trykket i dækkene. Rulningsmodstanden vokser som nævnt med øget hastighed og med formindsket lufttryk i dækkene. For at overvinde rulningsmodstanden, der måles i kg kræves ved omkring 80 km/t ca. halvdelen af den på trækhjulene tilgængelige effekt.

**spar
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.



TAGE SCHMIDT
BAG RATTET AF

AUSTIN A40



Austin A 40 er en usædvanlig bil i flere henseender end ydret. Dens køreegenskaber adskiller sig f. eks. lige så meget fra formen som linjerne - og mens den særprægede formgivning kan diskuteres, vil dens opførsel på vejen ikke kunne give anledning til megen debat: Austin A 40 har på de fleste afgørende punkter simpelt hen forbilledlige køreegenskaber. Samtidig er den usædvanlig praktisk - især station-udgaven Countryman, på hvilken denne rapport er baseret.

Countryman og den mere kendte model Futura er teknisk identiske og har i hovedtrækkene samme karrosseri og indretning. Stationvogn-udgaven adskiller sig stort set kun fra personvognen ved, at bagrudepanelet kan åbnes. Bagenden er således udformet som en todelt dør, hvis halvdele er hængslet i henholdsvis over- og underkant. Bagsædets ryglæn kan lægges fremover som i Futura, men har i modsætning til dennes en plan bagside, som sammen med det faste gulv bag bagsædet udgør en sammenhængende ladplads. Gulvet og ryglænets bagside er gummibeklædt.

Der er acceptabel benplads foran bagsædet selv for langbenede passagerer, når forsæderne står i normal position, men til gengæld kniber det lidt med loftshøjden bagi for høje passagerer. Foran er der i alle henseender god plads, og langbenede bilister kan få passende afstand til pedalene. Vognen må karakteriseres som en rummelig firepersoners med meget fin bagageplads. Foruden det »elastiske« bagagerum bagi er der en bred, dyb hylde over hele vognens bredde under forpanelet til småting samt et veldimensioneret handskerum med låg. Der er kun én dør i hver side, men bagsædepassagerernes ind- og udstigning foregår forholdsvis let, takket være brede døråbninger.

Man sidder ret lavt, og kørestillingen er god bag en velplacert, stejl ratkrans. Udsynet er frit med få og små blinde vinkler. De brede bagspejl, som udnytter hele bagruden, sidder for højt til, at man kan overskue hele vejen bagud (med mindre man hører til de små), men til gengæld er udvendigt bagspejl i begge sider standardudstyr. Motorhjelmen skråner ned mellem forskærmerne og bidrager til godt over blik og nem manøvrering af vognen på snævre pladser. Gearstangen er kort og lige og stikker op fra en gearkasseforlængelse over kardantunnelen som på moderne

sportsvogne, og håndbremsestangen sidder mellem sæderne og er af den praktiske trækstangstype. Kontakt-udformning og -placering er i alle henseender god, bortset fra afviser-kontakten, der på gammeldags maner sidder midt på forpanelet.

Instrumenterne er samlet i eet ur i forpanelet over ratstammen. Skælacne har fornuftig hvid afmærkning på sort bund, men er **stylet't** med mere sans for det dekorative end for det funktionelle. Instrumentudstyret indskrænker sig til speedometer, kilometertæller, benzinstandsmåler og i øvrigt kontrollamper for ladning og olietryk m. m.

Alt i alt er A 40 Futura/Countryman i udformning og indretning det mest bemærkelsesværdige produkt af BMCs samarbejde med den italienske formgiver Pinin Farina, idet den bærer præg af original tækning, mens de øvrige resultater af konsultationen af Farina blot er variationer over kendte temaer.

Den tekniske opbygning er ganske traditionel med BMCs kendte firecylindrede, vandkølede 948 kubikcentimeter motor anbragt foran, firetrins gearkasse, selv bærende karrosseri, snækkestyretoøj, uafhængig forhjulsophængning i skruefjedre og stiv bagaksel med langsliggende halvelliptiske bladfjedre. Men denne simple konstruktion er udført med kyndighed, som har forlenet den med praktiske egenskaber af så høj karat, at man fristes til at spørge, hvad man egentlig skal med mere komplicerede og kostbare konstruktioner.

Den lille 1-liter BMC motors meriter er næsten for velkendte til, at nærmere præsentation skulle være nødvendig. Den bruges med forskellig karburering også i Morris 1000 og Healey Sprite, og har i sin grundkonstruktion været anvendt af BMC i en lang årrække, danner basis for den mindre motor i Austin 850 Partner og Morris 850 Mascot og vil i nær fremtid også dukke op i en ny lille MG Midget. Den er forbløffende effektiv, robust og benzinoekonomisk uden at være særlig raffineret rent teknisk og har et behageligt, støjsvagt lydbillede uden ligefrem at kunne kaldes lydløs. Den udvikler i Futura/Countryman maksimalt 39 SAE-hk, som ydes ved 5000 o/m, og har fine sejtrækegenskaber. Udtrykt i tal præsterer Countryman følgende:

Tophastighed 111 km/t. Acceleration 0-60 km/t ca. 10 sek., 0-80 km/t ca. 18 sek. Andet gear rækker til knap 60 km/t, hvor motoren begynder at lyde overanstrengt, tredje gear til lidt over 90. Efter 80-90 km/t aftager accelerationen stærkt. Man kan uden vanskelighed sætte i gang i andet gear og med lidt kolbingshjælp i 3. gear, hvilket bl. a. siger lidt om motorens smidighed, selv om A 40 er forholdsvis lavt gearet. På plan vej trækker motoren jævnt fra omkring 20 km/t i fjerde gear, og magtfuldt fra ca. 40 km/t. Tophastigheden er i alle henseender praktisk anvendelig som konstant kørehastighed, og medvind og fald på vejen kan uden skade for vognen udnyttes til momentvis at sætte hastigheden op til 125-130 km/t. Prøveeksemplaret havde i øvrigt ret stor positiv speedometerfejlvissning, for hvilken der naturligvis er korrigeret i de opgivne tal. Ved en konstant hastighed på 80 km/t under neutrale forhold kører vognen 14,9 km pr. liter benzin.

Gearkassen er også velkendt fra forskellige BMC-modeller. Den tåler meget hård behandling, men dens synkronisering - mellem 2., 3. og 4. gear - er ikke op til den standard, man er vant til i dag. Lydløst gearskifte både op og ned mellem 3. og 4. gear kræver et øjeblikks dvælen i frigear (eller dobbelt udkobling nedad), og lydløs nedgearing ved forholdsvis høje hastigheder til 2. gear er næsten umulig uden dobbelt udkobling. Selve gearskiftet er til gengæld hurtigt og præcist med ret korte bevægelser.

Ophængningen er i særklasse, ikke mindst i betragtning af den enkle bagvognskonstruktion med stiv bagaksel og bladfjedre. Affjedringen er blød og komfortabel, og alle former for ujævnheder absorberes så overraskende godt, at ingen af prøverutens forskellige overflader forstyrrede indtrykket af behagelig befordring - selv ikke de dårligste. Der er samtidig så godt styr på affjedringen, bl. a. med en vclafpasset, fast støddæmpning, at hjulkontakten selv under vanskelige forhold forbliver god. En passende vægtfordeling bidrager til fremragende vejbeliggenhed i svingene. Austin A 40 lader sig køre meget hårdt på snoet vej og giver en fin sikkerhedsmargin over for fejlbedømmelser af kurver. Udskridningsgrænsen ligger højt, og vognen er nærmest neutralt styrende med let tendens til understyring således, at udskridning begynder nogenlunde samtidig på alle fire hjul. Ufrivillig eller provokeret udskridning kommer

fortsættes side 38

Trumf auto-antennner

RUDOLPH SCHMIDT A/S
NY CARLSBERGVEJ 66 · KØBENHAVN V · CENTRAL 5165

For bilen:

»SAFE« **Sikkerhedsbelte**
med flylås TRYGGHET - SIKKERHET

E. Knudsen

Karosserimateriell & Bilrekvisita

Kirkegt. 32. Kristiansand - Telefon: Sentralbord 2 55 94

**TRYGHED GIVER
REJSEGLÆDE!**



ZÜRICH
Forsikring

VESTERBROGADE 6 D
KØBENHAVN V
TLF. MI 4770

RESPITTID

E. D. R.

O-SPORTEN
OG PRESSEN

TEKST:

OLE BOE OLSEN

FOTO:

H. MØLLER-NIELSEN

Det er efterhånden blevet sådan, at faktoren respittid indgår i enhver større konkurrence. Men det er sket efter megen diskussion, og det har ofte været vanskeligt at forklare deltagere, som bortset fra at have overskredet respittiden havde klaret sig godt, at de ikke har placeret sig. En part har imidlertid altid været for respittid: kontrolmandskabet, som det nu er muligt at trække hjem i rimelig tid. I D.A.U.s reglement defineres respittiden som den maksimale forsinkelse, hvormed en deltager kan fuldføre et løb. Anvendt snedigst deles løbet med hensyn til respittid op i sektioner, således at man for eksempel på de fire første poster gives en times respittid og på resten af løbet endnu en time. Dermed opnår man at kunne trække kontrollerne hjem i to omgange. Det kan være et spørgsmål, om en deltager da skal have lov til at overføre eventuelt ikke forbrugt respittid på første etape til anden. Personligt mener jeg, at man skal forstå opgaven derhen, at hver enkelt af de to etaper skal gennemkøres inden for en times forsinkelse. Mange klubber har brændt sig ve det give for kort respittid, og selv om de fleste efterhånden er vokset fra denne børnesygdom, må man stadigvæk se i øjnene, at det kan blive nødvendigt at udvide respittiden under løbet. Til det formål anbefaler jeg stærkt, at løbslederen i sin lomme har et sæt sedler, hvorpå kun mangler at indføje minuttalet for udvidelsen. Sedlen kan da let udleveres et sted i løbet, hvorfra løbslederen kan holde sig i kontakt med en tidligere kontrol. I internationale rallies ser man ofte med respittid anvendt i sin yderste konsekvens derved, at hver enkelt kontrol lukker f. eks. en time efter sidste deltagers ideal ankomsttid. Anvendelse af respittid giver løbslederen mulighed for at afvikle et løb inden for et begrænset tidsrum. Og deltagere, som ikke kan gennemføre inden for en rimeligt ansat respittid, må simpelthen henvises til yderligere deltagelse i de nu så almindelige træningsløb, hvor anvendelsen af ubemandet kontroller fjerner problemet, som hedder inddragelse af kontrolmandskab.

E.D.R. er forkortelsen for »Eksperimenterende Danske Radioamatører«, hvortil en del af læserne vil bemærke: Hvad rager det os - vi kører orienteringsløb.



Men det rager Dem, efter som man i samarbejde med denne forening kan arrangere nogle af de morsomste konkurrencer, hvor kørsel, orientering og radiopejling indgår. Løbene benævnes almindeligvis radiorævejagt, og rævene (kontrolstederne) er radiosendere, som på opgivne tidspunkter udsender signaler, efter hvilke de deltagende hold pejler sig frem. Bemandingen i hver omfatter nemlig ud over den sædvanlige besætning en radioamatør, der er udrustet med en modtager med rammeantenne. Der gives bunker af variationsmuligheder - man kan indlægge opgivne rutekontroller, og man kan på ruten placere åbne tidskontroller. Jo mere holdet får at se til ud over pejlingen, des mere samarbejde kræves der mellem holdets deltagere.

For både bil- og radiofolkene betyder rævejagten en fornøjelig afveksling, og for hver bilklub er det en god idé at søge kontakt med den lokale afdeling af E.D.R.

A'propos radio. Har De også bemærket pressens radioavis' søndagmiddags udsendelse, hvor speakeren til slut med træt og opgivende stemme siger: Og så har der som sædvanligt været afholdt en del orienteringsløb. For et par år siden var det ret utænkeligt, at et orienteringsløb overhovedet skulle blive omtalt i pressens radioavis. Fra forskellig side gjorde man da redaktør Gunnar »Nu« Hansen opmærksom på det urimelige i, at en sportsgren med så stor udbredelse nød så ringe bevågenhed - ja, man antydede også et urimeligt forhold ved at nævne omhyggeligt refererede drengbrødestævner i fjerne afkroge af landet samt ludostævner med international deltagelse. Synspunktet blev accepteret, og siden har da i realiteten enhver klub kunnet få optaget resultaterne fra sit O-løb i pressens radioavis. Det har medført, at mange

klubber ser det som en næsten hellig pligt at få sine løb nævnt i pressens radioavis, hvor man søndag efter søndag hører opremset resultater fra en uendelighed af øjensynligt særdeles lokalt prægede løb, som dog alle betegnes som meget krævende og hårde.

For O-sportens anseelse i almindelighed ville det være at foretrække, om en vis selvdisciplin kunne fremelskes blandt klubberne og gives udtryk derved, at man ikke hæmningsløst indtelefonerer resultater fra ethvert løb. Til gengæld skal der slås et slag for i højere grad, end det er tilfældet nu, at få udregnet de store løb og tilstillet pressen resultaterne mens det endnu er aktuelt stof - det vil sige helst dagen efter løbet afholdelse. Og her må man bort fra, at beregnerne er en flok trætte mennesker, som i forvejen har sat kontroller ud, efterstet licenser og Gud ved hvad, og som nu ud på morgenstunden med kun dynen i tankerne giver sig i kast med startkortene - om ofte for at opgøre det hele et par timer senere. I et stort løb må man have råd til at disponere med beregnere, der stiller friske og udhvilede, når det er tid at regne resultater ud, og som da får udleveret startkort og ideallister med eventuelle korrektioner.

Monaco - Grand Prix *fortsat fra side 9*

benzintilførselen på McLaren's Cooper, og han standsede ved Gasometer hårnålen. Han skubbede vognen til depot og fik hældt mere benzin på. Herrmann stoppede også, og mekanikeren rodede med motoren, før han startede igen.

Spændingen steg nu. »Hurtigere, hurtigere« signalerede Ferrari, indtil Ginther til sidst fik besked om at »stå på alt«. Den unge californier levede strålende op til ordren og kørte en omgang på 1 minut 36,9 sekunder. Men selv dette var ikke godt nok, og han satte tiden ned til 1 minut 36,3 sekunder på 84. omgang og nåede op til 3 sekunder bagefter Moss. Mesteren svarede på typisk vis - han kopierede Ginthers bedste tid. Von Trips havde været i vanskeligheder et eller andet sted, for der var nu kun tre i spidsen på samme omgang. McLaren's depotstop havde

sendt ham ned bag Gurney, mens Allison langsomt kørte rundt med et røgtæppe på grund af en defekt skyllepumpe. Trintignant kørte stadig non-stop omkring i Cooper-Maserati'en, sejlet agterud, men uden at have tabt modet.

Da der var 10 omgange tilbage af løbet, var rækkefølgen:

1. Moss, 2 t. 29 m. 30,8 s., 113,588 km/t.
2. Ginther, 4,5 s. bagefter.
3. Hill, 14, 6 s. bagefter.

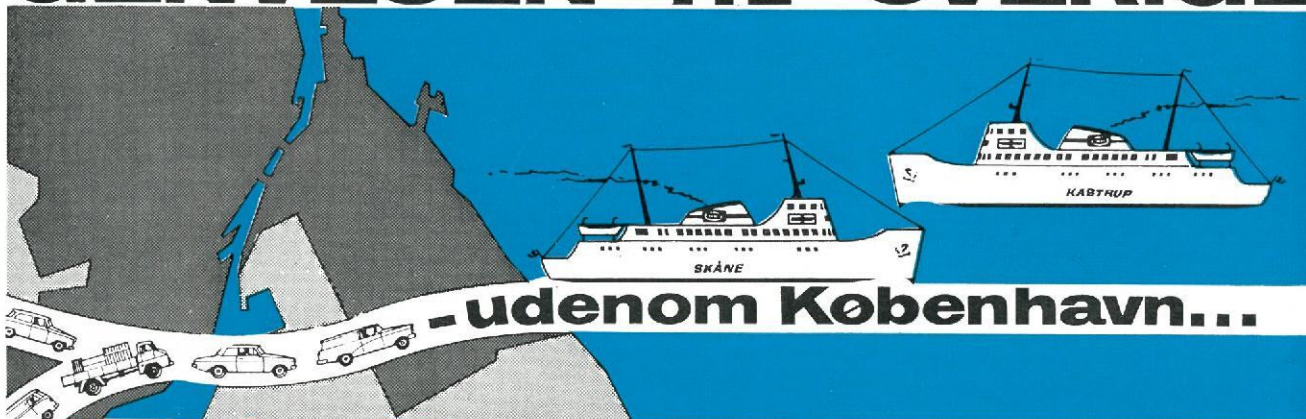
Ginther prøvede alt, men Moss' kørekunst opvejede den røde vogns overlegne hastighed. Selv om Ginther var sluppet forbi Moss, er det tvivlsomt, om han kunne have holdt stillingen.

Mens Ferrari-folkene næsten gik amok i deres depot, fortsatte Stirling Moss på fuldførelsen af en bedrift, der få dage tidligere havde set umulig ud. Under 99. omgang var ophidselsen så intens, at man næsten kunne høre de talløse stopures tikken.

Alles øjne var nu rettet mod udkørslen fra tunnelen. Så sonderrev jubelen luften, da den lille kantede, blå vogn med nr. 20 fløjtede gennem chikanen for sidste gang, svingede forbi tobakshandlerens kiosk og drøede over mållinjen, mens Moss rakte armen op i sejrshilsen - 3,7 sekunder foran den kække Ginther i den nye Ferrari.

1. Stirling Moss (Lotus-C1), 2 t. 45 m. 50 s. 113,787 km/t.
2. Ritchie Ginther (Ferrari), 2 t. 45 m. 53,7 s.
3. Phil Hill (Ferrari), 2 t. 46 m. 31,4 s.
4. Wolfgang von Trips (Ferrari).
5. Dan Gurney (Porsche).
6. Bruce McLaren (Cooper-Climax).
7. Maurice Trintignant (Cooper-Climax).
8. Cliff Allison (Lotus-Climax).
9. Hans Herrmann (Porsche).
10. Jim Clark (Lotus-Climax).
11. John Surtees (Cooper-Climax).
12. Jo Bonnier (Porsche).
13. Tony Brooks (B.R.M.).

GENVEJEN TIL SVERIGE



- udenom København...

dobbelt så god

M/F »SKÅNE« og M/F »KASTRUP«

- de moderne bil- og passagerfærger

med det private rederis gennemførte service, de smukke saloner, 1. kl. køkken, de fine tilkørsels- og parkeringsforhold og 18 overførselsmuligheder om dagen.

VI GLÆDER OS TIL AT SE DEM OM BORD!

Pladsreservation:

Tlf. (01) 50 66 36 - I/S Kastrup - Malmø - Ruten, Kastrup Havn
- Telex: 5758 (ferryline kh) eller på F.D.M.s Rejsebureauer og filialkontorer

Fartplan fra ca. 15-6 1961

Afgang Kastrup

5.30	12.00	18.45
7.30	14.15	21.00
9.45	16.15	23.30

Afgang Malmø

5.30	12.00	18.45
7.30	14.15	21.00
9.45	16.15	23.30

Bilfærgerne



KASTRUP-MALMØ

En yndig tid -

ung mand - ældre vogn

FORD B 1932 er den sidste smukke amerikanske vogn....! Det mener i hvert fald tegner Jørgen Skriver, der er den lykkelige ejer af en sådan model.

Han kunne ikke tænke sig andre biler.

Hvorfor?

Jo, han er et ungt menneske — og 20'ernes og 30'ernes modeller er uhyre populære blandt intellektuelle.

— Er De intellektuel?

— Nej, jeg er bare skruptoset med gamle biler. Det er da en ærlig sag. Jeg står ofte halve timer og betragter min vogn. Der er noget forunderligt ved den... Vil De ha' en tur.

Motoren starter u d e n håndsving, og vi er på vej - til Dragør.

Farten er mellem 55-60 km i timen.

— Kan Ford'en ikke løbe hurtigere?

— Sagtens, men der er hastighedsbegrænsning på strækningen her.

— Hvor stor er topfarten?

— Jeg vil tro omkring 95 km, selv om færdselspolitiet siger noget andet, svarer føreren med et smil. — Det var for kort tid siden på Østerbrogade i København. Jeg skulle til Hellerup og havde småtravlt. Pludselig blev jeg standset af en motorcykelpatrulje, og betjenten på, at jeg kørte 105 km på den stærkt trafikerede gade. Jeg benægtede dette, men indrømmede, at farten var over de 50 km, som er maksimum ifølge fartbegrænsningens mange skilte ved kantstenen.

— Og hvad så?



— Politiet holdt på sit, og jeg fik en bøde. Med hensyn til topfarten er den stadig 95 km. Skal man tro FDMs prøvestation...

Jo, myndighederne har et vågent øje til gamle biler. Jeg bliver uden at overdrive standset et par gange om måneden, og så tager man bremseprøve, lysprøve og flere andre prøver. Jeg er faktisk nødt til at have regelmæssige mekaniske eftersyn.

— Er den dyr at holde?

— Både ja og nej. For selv om kun bremses m. m. skal justeres, gør mekanikeren ikke arbejdet gratis, forsikrer Jørgen Skriver.



I samtalens løb er vi nået ud i det grønne; bort fra storbyens støvede stenbro.

Forbavsende som en Ford 1932 kører let og behageligt. Man behøver ikke råbe til sidemanden for at påkalde hans opmærksomhed.

— Hvad koster en 32'er i dag?

— Jeg købte »ham« for 2.000 kr., siger ejeren og klapper Ford'en på motorhjelm. — En ven fandt den hos en husmand på Århus-egnen. Tænk, han havde klodset vognen op i garagen... Den havde ikke set en landevej i 4-5 år. Men siden har jeg kørt henved 15.000 kilometer.

— Uden uheld?

— Ja, jo — en dag ville motoren absolut ikke arbejde sig over 30 km i timen, men på en servicestation fandt man hurtigt ud af, at det blot var tændrørene, der sad og raslede.

— De tænker på at købe ny bil?

— En ny - gammel bil! Jeg har fundet en model 1927 i Jylland, og den henter jeg hjem i min sommerferie.

Jørgen Skriver stiger op i sin vogn og vinker farvel.

Nu står man ene tilbage og tænker: Det var en yndig tid...

Lars

Alfa Romeo

fortsat fra side 14

De holder ikke kroppen fast og heldigvis er der fin støtte for førerens venstre ben, så man kan køre med spredte ben og derved styre kroppen (i alt fald i højrekurver) og stemme imod under opbremsninger. Alfa Romeo ved udmærket godt, at førerens bagdel er en meget vigtigt legemsdel, specielt når han kører stærkt. Det er nu engang den legemsdel, der er i størst og mest konstant kontakt med vognen - hvorfor den skal være solidt plantet i et skålformet sæde. Heller ikke ryglænet er godt.

Alfa Romeo ville gøre sig selv og sine kunder en stor tjeneste ved at se sig om efter en dygtigere stolemager, der har sans for, hvad der på dette punkt er fornødent.

Ratstillingen er lav og handy og gearstangen dér, hvor hånden rammer, når rattet slippes. Instrumenterne er samlet med omdrejningstælleren midt for og overst. Instrumenteringen inkluderer olietryksmanometer, vand- og olietermometre. Vandtemperaturen lå ved langsomme og jævne hastigheder på 90° - ved store hastigheder faldt den til 85°. Olietemperaturen var derimod usædvanlig lav - ikke over 70°. Normalt ville man forvente en aflæsning omkring 90-100°, men aflæsningsresultatet beror i høj grad på, hvor i motoren olietemperaturen måles. Sprinkleranlægget var gennemtænkt og egner sig for øjeblikke-

lig kopiering i alle vogntyper. Til venstre for koblingspedalen er anbragt en lille gummipude, som bekvemt kan betjenes med venstre fod. Ved at træde på puden sendes to vandstråler op på vindspejlet, og *samtidigt går viskerne i gang* - først når foden slippes, standser viskerne. Pumper man med foden, sendes fortsatte stråler mod ruden. Udstyret er standard og virker helt efter sin hensigt. Håndbremsen er anbragt på undersiden af ratstammen og er lidt akavet at betjene.

Styringen er naturligvis hurtig (fra neutralt til fuldt udslag bruges knap 1½ omdrejning) og skal nok forbløffe flertallet af de potentielle danske købere, der under en prøvetur for første gang stifter bekendtskab med en italiensk sportsvogn. Det er vigtigt, at prøveturen kommer til at strække sig over en betydelig distance med stærkt

varieret vejforløb. Understyringen er ret udtalt og langt fra at være en mangel kræver den tilvænning og brug af rattet. Krængningen i svingene mærkes ikke synderligt, skønt man som tilskuer konstaterer, at den er ganske betragtelig. Specialdækkene fortjener uden tvivl ikke så lidt af æren for vognens gode forcering af kurver. Testvognen var forsynet med Michelin X, men de mindst lige så gode og til konkurrencebrug måske mere hensigtsmæssige Pirelli Cinturato monteres på flertallet af disse vogne, hvis afljedring er afstemt efter disse dæktypers særlige egenskaber.

Modsat af, hvad man umiddelbart tror ved at betragte det relativt lavpumpede udseende, er disse dæk *mindre* pneumatiske end almindelige dæk. Dette skyldes selve slidbanen, der er ualmindelig stiv. Som følge heraf er dækkene i stand til at oparbejde en given sidekraft ved en mindre slipvinkel end et normalt dæk kan klare. Specialdækket vil med andre ord ved en given sidebelastning bevæge sig nærmere ad den radius, dækket umiddelbart styres - d.v.s. at udskridningen er mindre end ved et normalt dæk. Specialdækket står i sidste instans bedre fast.

Om Giuliettass fortlørlighed opnås hurtigt eller langsomt, er ligegyldigt for det endelige indtryk, som efter vor mening placerer den berømte lille dame i særklasse. Der eksisterer næppe så forvænt en bilist, at han efter en god dagsmarch kan undlade at sende lille Julie et anerkendende nik - og medgive hende et godt skudsmål. Især hvis hun fik nogle bedre sæder.

J. U. N. & F. G.



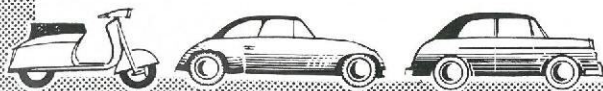
Giuliettaens sæder lader meget tilbage at ønske. Her vises et sæde - italiensk i øvrigt - der giver fornøden støtte.

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

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



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
I D U N
(Jysk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer også
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 27027



nyt fra:

O-LØB - P-LØB - RALLIES

I juni nummeret beskæftigede vi os med den foreløbige stilling i Danmarks-mesterskabet. Denne gang gør vi stillingen op for landsdelsmesterskaberne og starter på Fyn, hvor FMOU afvikler sit mesterskab over 5 afdelinger i løbet af maj og juni. Ved redaktionens slutning forelå resultaterne fra de 3 første:

1. afdeling - arrangeret af Centrum, Ringe - 115 deltagere.

Senior: Krog Andersen/Arne Jensen, Tempo.

Junior: Arne Madsen/Holger Madsen, Centrum.

Begynder: Sandal Mikkelsen/P. Christensen, Centrum.

2. afdeling - arrangeret af Middelfart M. S. - 85 deltagere.

Senior: Peter Jessen/Ib Petersen, Tempo.

Junior: B. Å. Rasmussen/Simon Larsen, Centrum.

Begynder: K. Rasmussen/Jac. Christensen, Tempo.

3. afdeling - arrangeret af MOK Nordfyn - 93 deltagere.

Senior: Jørgen B. Hansen/Poul Nielsen, Tempo.

Junior: Kurt Andersen/Ebbe Larsen, Tempo.

Begynder: Verner Nielsen/H. P. Nielsen, Tempo.

Løbene går alle over ca. 100 km, og unionens delegeret ved alle løb er Preben Hansen, Tempo.

I DAU/DMU's Jyllandsmesterskab er 4 af de planlagte 6 afdelinger afviklet. Viborg MK's Kongenshus-løb vandtes af Regner Pihl/Arne Kærgård, SAMK, Vauxhall (senior), mens Bendixen/Højbjerg, VMK i Volvo 544 Sport vandt juniorklassen. I 4. afdeling, som arrangeredes af Silkeborg AMK fra Nørre Snede, deltog 100 hold. Johannesen/Cramer, Midtjysk AS, Hansa, vandt seniorklassen, L. Larsen/E. M. Andersen, Århus AS, Amazone Sport, juniorklassen. I senior- og juniorklassen er situationen således uopklaret, som det hedder i militær sproget, hvorimod A. Nielsen/Vestergaard, Horsens AMK, Saab, efterhånden er storfavoritter i begynderklassen. 5. og 6. afdeling afvikles henholdsvis af KDAK, Sp/Haderslev i september og Sønderborg AMKS i november.

Skive OMK stod for 2. afdeling af JMO's Jyllandsmesterskab, og det skal være noget af det alvorligste, der er set på de kanter. Vinderen havde 229 strafpoints på tid! Følgende liste over klassevindere må tages med forbehold, da der foreligger en endnu ikke behandlet protest:

Senior: Aa. Midholm/H. Mortensen, Skive.

Junior: Chr. Christensen/H. Christensen, Kjellerup.

Begynder: V. A. Jensen/Juul Pedersen, Stoholm.

De 3 sidste afdelinger arrangeres af Ikast (2/9), Tarm (7/10) og Vemb (4/11).

Uden i øvrigt at referere, hvad der for længst er grundigt omtalt i dagspressen, skal vi pointere, at Niels Johansen/Knud Johannesen, som vandt det danske Mobil Økonomiløb, er et par af landets dygtigste og mest aktive køre. At vognen, en Morris 850 Mascot har kørt ca. 50.000 km som udlejningsvogn, gør kun æren større. Man kan altså lære et og andet i O-løb (til behagelig brug i eventuel diskussion pro et contra O-løb).

I det græske Akropolis Rally blev Robert Nellemann/Mogens Skarring nr. 3 i klassen for standardvogne over 2 liter. Der deltog 100 vogne, af hvilke man



A. Nielsen (t.h.) og Kr. Vestergaard
Horsens AMK-favoritter i begynderkl.

over lange strækninger krævede op til 80 km/t. på veje, der, som Toivonen sagde, var som derhjemme (Finland). I øvrigt blev løbet en svensk succes, idet Carlsson (på taget) i Saab vandt generelt, efterfulgt af Gunnar Andersson i Volvo og endelig med Ewy Rosqvist som vinder af Ladies Cup (nr. 7 generelt).

LØBSKALENDER — JULI

DAU/DMU:

8. juli: Fakse OMK.

22. „ Aabenraa MS.

29. „ Aabenraa og Sønderborg AMK - Sorø AM (begynder).

JMO:

1. juli: Skive.

15. „ Vinderup.

29. „ Thy MS.

5. aug.: Skive.

FMOU:

5. aug.: Middelfart.

Norge:

1.-2. juli: KAK, Kristianssand, PO II, Rally Sorland (NM).

Efter det belgiske Grand Prix d. 18. juni på Spa-Francorchamps, hvor Ferrari vandt en aldeles overbevisende sejr ved at besætte 1. - 2. - 3. og 4. pladsen, er stillingen i kampen om køernes verdensmesterskab:

Kører:	Nationalitet:	Monaco G P	Holland G P	Belgien G P	Ialt
Phil Hill,	USA	14. 5.	22. 5.	18. 6.	19
W. von Trips,	Tyskland . . .	3	9	6	18
Stirling Moss,	England	9	3	-	12
Ritchie Ginther,	USA	6	2	4	12
Jim Clark,	England	-	4	-	4
Dan Gurney,	USA	2	-	1	3
Olivier Gendebien,	Belgien	-	-	3	3
John Surtees,	England	-	-	2	2
Bruce McLaren,	New Zealand 1	-	-	-	1
Jack Brabham,	Australien . .	-	1	-	1

BAG RATTET AF AUSTIN A-40 - fortsat fra side 33

i øvrigt så blødt, at korrigerende er usædvanlig let. Vognen er ideel inden for sin klasse til sportslig kørsel og hævder sig bl. a. ved fortsat fin hjuladhæsjon i vådt fører. Karrosseriet er i øvrigt usædvanlig velisoleret mod hjul- og op-hængningsstøj.

Styretøjet er ret højt gearret med 2 1/2 omdrejning af rattet svarende til fuldt styreudslag fra side til side og en vendediameter på 10,8 m. Det virker tilfredsstillende præcist, men der kræves dog ret store ratbevægelser for de indledende styreudslag, og konstruktionen kommer derfor ikke på højde med tandstangssystemet i hurtighed og præ-

cision. Til gengæld er rattet forbilledligt isoleret mod stød fra vejen. Retningsstabiliteten er fin med en smule følsomhed over for kraftig sidevind. Styretøjet er i øvrigt i sig selv let og virker yderligere let, fordi vognen styrer næsten neutralt og desuden har en god styrefølsomhed.

Bremserne har behagelig gradvis virkning og kræver kun moderate pedaltryk for effektiv bremsning ved normale kørehastigheder. Men ved kørsel med 110 km/t og derover kræves store pedaltryk, og bremsevnen svækkes ret hurtigt ved hård brug af bremserne. Vognens stabilitet under svær bremsning er meget fin.

Austin Countryman - og dermed også Futura - kombinerer på usædvanlig måde praktisk indretning og komfortabel affjedring med sportslige egenskaber og turde være et oplagt emne for køreglade bilister med brug for plads.

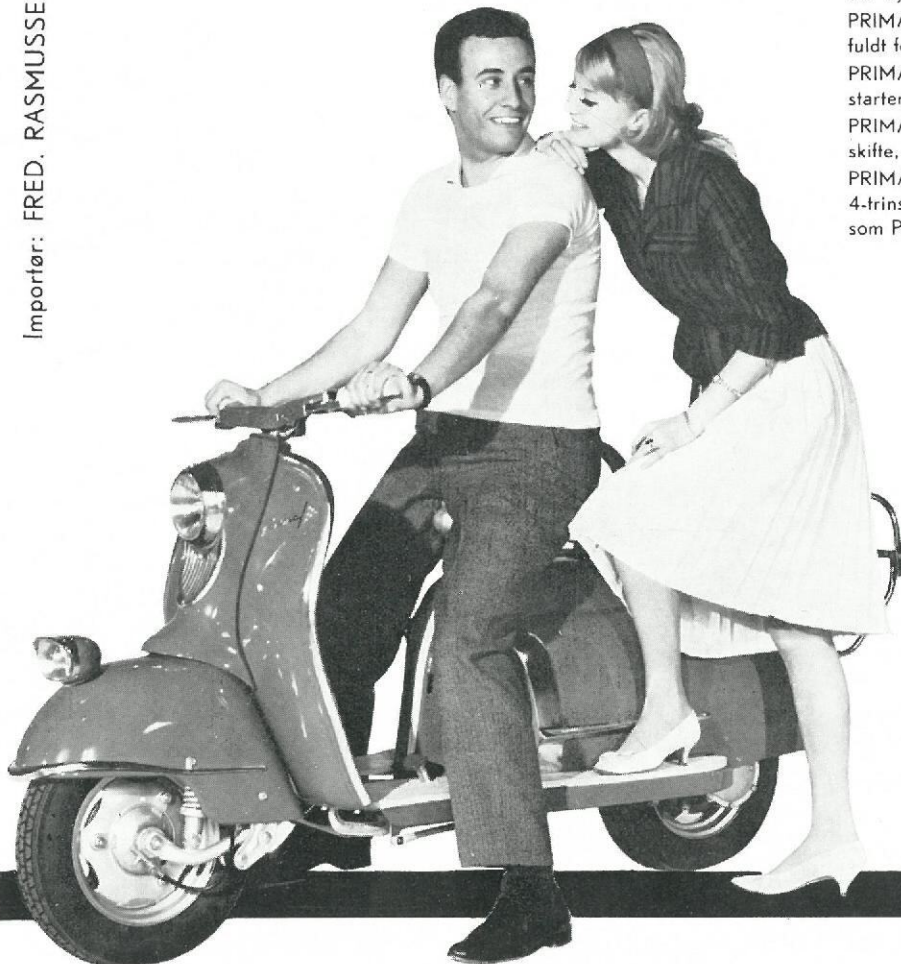
-han har det prima!



Han har den bedste scooter, der findes... med elegante, moderne linier, fremragende og fremsynet teknik - og i en af de mange, smarte farver. Sæt Dem i hans sted, gør alvor af det i aar... faa det selv NSU prima...!



Importer: FRED. RASMUSSEN - ODENSE



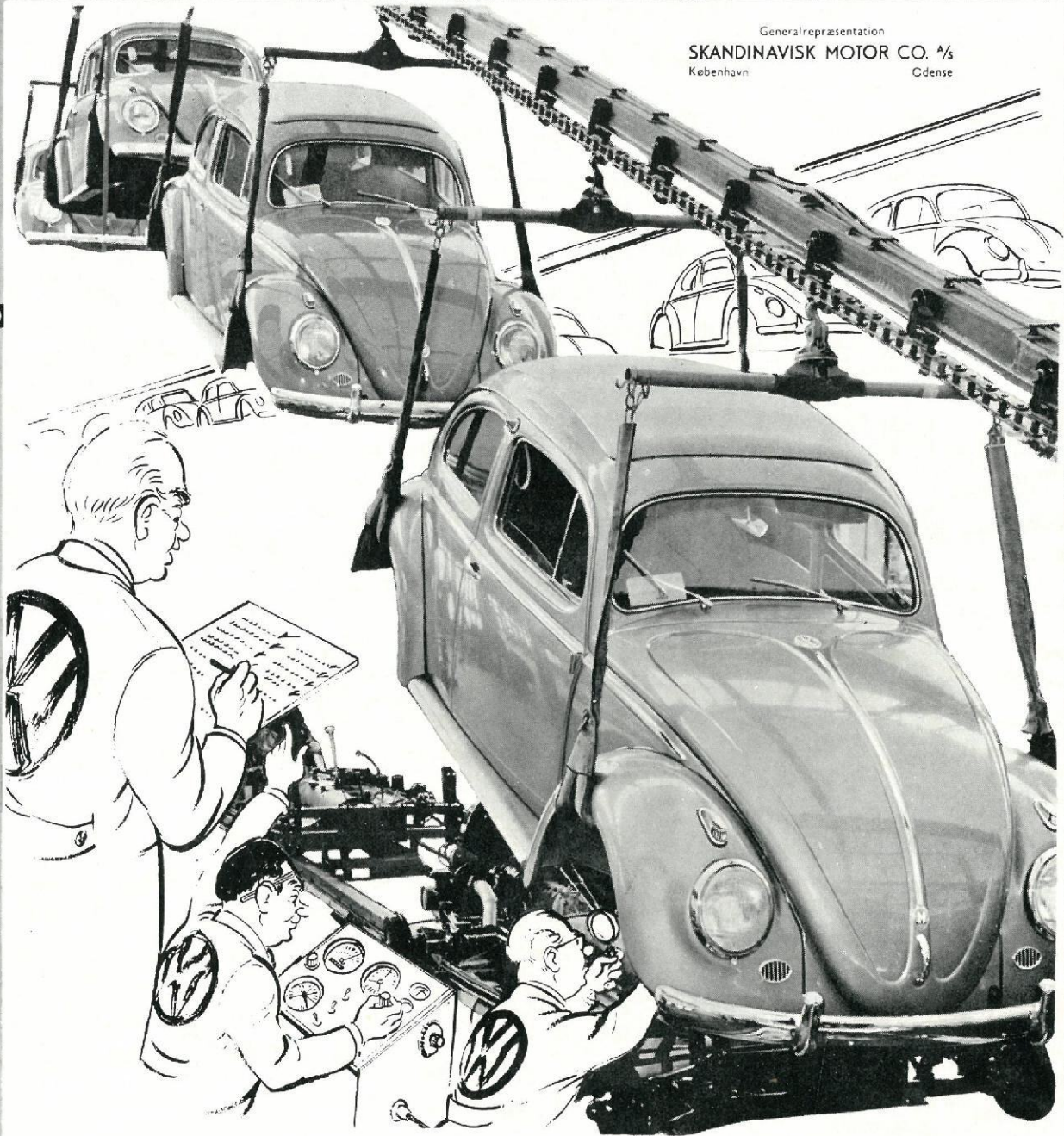
PRIMA III K, 150 ccm motor, kickstarter, 10" hjul m. fuldnavsbremser... **2.792.-**
PRIMA III KL, tekn. data som III K, samt fuldt forcromet udstyr... **2.996.-**
PRIMA 11/56, 150 ccm 12 v. elanlæg, elstarter, reservehøj, og bagageb. **3.294.-**
PRIMA III, 150 ccm, 4-trins gear m. fodskifte, reservehøj, og bagageb... **3.497.-**
PRIMA V, den exclusive! 175 ccm, elstart, 4-trins gear, taagelygte - iøvrigt udstyret som PRIMA III... **3.793.-**

SERVICE
OVER ALLE
GRÆNSER





Generalrepræsentation
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
København Odense



4000 vogne — 4000 inspektører!

Der bygges ca. 4000 Volkswagenen om dagen. — På fabrikkerne er ansat ca. 4000 inspektører. De har som eneste opgave i detaljer at gennemkontrollere ethvert produktionsled — såvel som enhver færdig vogn. Der gås grundigt til værks! Men dette forhold er netop en af forudsætningerne for VW's ry for lang levetid, for pålidelighed, for kvalitet — helt igennem!

Kvaliteten kommer først — derfor bliver der stadig flere . . .

