

4-
200

Fart & Form

**Prøvekørsel af
Daimler 250 SP**

**Grand Prix-reportage
Belgien og Frankrig**

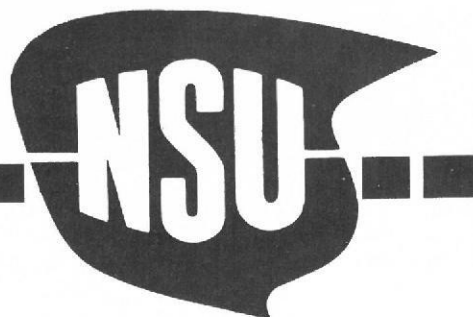
**Ulla Boyander
med sin maskot**



-han har det prima!



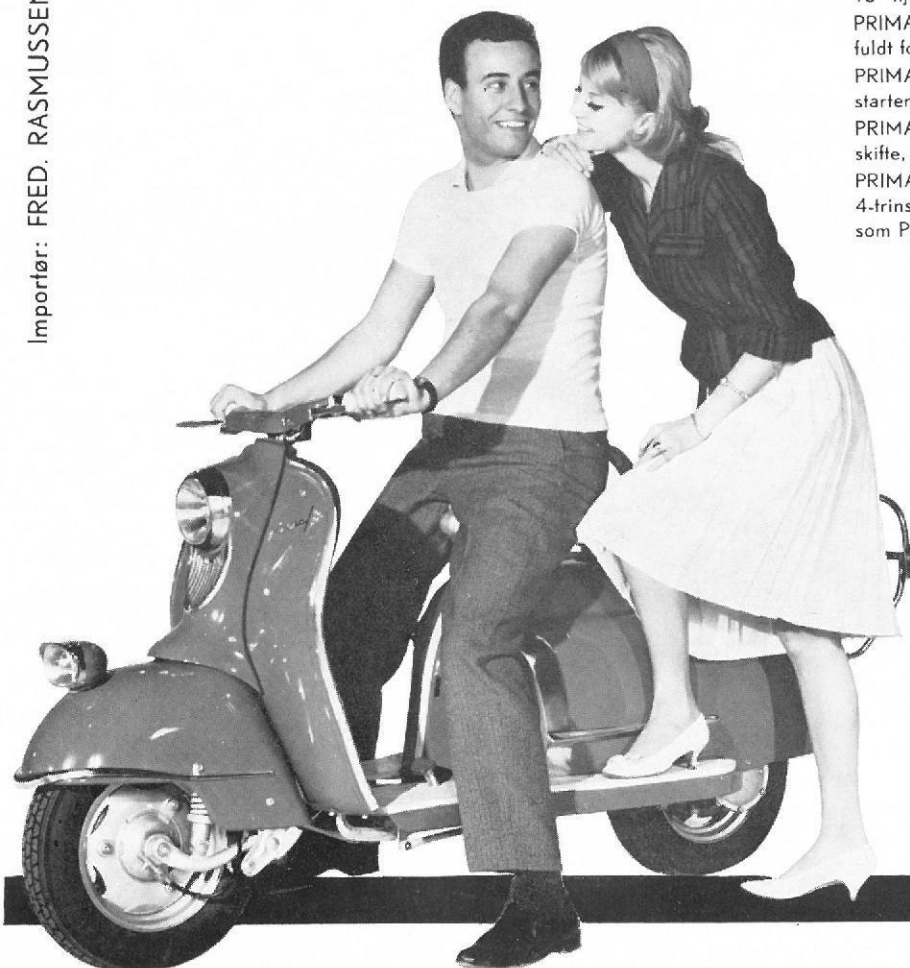
Han har den bedste scooter, der findes... med elegante, moderne linier, fremragende og frem-synet teknik - og i en af de mange, smarte farver. Sæt Dem i hans sted, gør alvor af det i aar ... faa det selv NSU prima ...!



prima

Importør: 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 forchromet udstyr... **2.996.-**
 PRIMA 11/56, 150 ccm 12 v. elanlæg, el-starter, reservehj. og bagageb. **3.294.-**
 PRIMA III, 150 ccm, 4-trins gear m. fodskifte, reservehj. 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





Det må De altså meget undskylde, herr betjent.

Indholdsfortegnelse:

Ulla Boyander med MORRIS MASCOT	4
Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører DAIMLER 250 SP	6
Tilbehør-nyt	13
Grand Prix Belgien	14
TRIUMPH HERALD	18
Grand Prix Frankrig	18
Tuning af to-faktsmotorer, sidste del	24
Det var en yndig tid	27
TAGE SCHMIDT bag rattet af FORD COMET	28
Dansk Grand Prix	30
Orienteringsport	32
Nyt fra O-løb, P-løb, rallies..	34
Stillingen i VM	34

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.

Fart & Form

BEDRE ENDNU

Da det rigtig kneb for Robin Hood i Sherwood-skoven, den gang han var mødt forklædt til marked, kunne de indviede næsten gætte hvem han var, da han i bueskydning spaltede konkurrentens pil i skivens centrum. - Sådan vil alle mænd gerne kunne.

Måske er det en del af forklaringen på, at ingen i dette land - og uden for dets grænser - ønsker at indrømme, at han kører dårligt bil. Det ligger så dybt begravet i sjælelivet, dette med at være god, dygtig, bedre, at ikke et eneste selskab ebber ud, uden at mindst fem af de mandlige deltagere på en temmelig utilsløret måde har fortalt, hvor pokkers fin han er bag et rat.

Og det er da også så sandt, som det er påstået, at mænd er mægtige, når de har foden på speederen og hænderne på rattet. Alligevel har hver eneste én, besynderligt nok, en fornemmelse af, at han kan blive endnu bedre. Det er også sandt. En af metoderne til at blive bedre ligger i at tænke sig om. Det nytter så lidt så lidt, hvis man kun vil hurtigt frem for enhver pris. Fidusen ligger i at komme frem imellem andre, en slags dribling - efter reglerne. Jo mere man ved om det øjeblikkelige trafikbilledet rundt omkring sin egen vogn, desto større chancer har man for at kunne gennemføre sin rute uden egen eller andres voldsomme opbremsninger.

Betragter man sig selv som menigt medlem af et knaldgodt fodboldhold - Real Madrid - vil man automatisk være indstillet på et meget fint samarbejde. Ser man i trafikken sig selv som en del af et større hele, vil man også her »give bolden« til medspillerne, det vil sige: mindre køre på sin ret og mere køre på et hensyn, nemlig hensynet til, at alle skal igennem.

Følg med i færdslen foran, bagved og til siderne, vær vågen og vær forberedt på, at han i den tomatrøde bil måske ikke er så ferm på banen som De selv; så er der store chancer for at score.

MORRIS OG ROS

Inden jeg hentede Morris Mascot 850, havde kloge hoveder fortalt mig, at jeg havde noget at glæde mig til — det var lige en vogn for piger.

Det blev nu ikke til den højt besungne kærlighed ved første øjekast. Jeg syntes ikke de så særlig smart ud i linierne. Lille, kort næseparti, hvor motoren ligger på tværs, og en i forhold til næsepartiet lang bagvogn. Nå — men jeg trippede nærmere for at indlede bekendtskabet, dumpede med det samme tilrette i sædet og så mig forbavset omkring. Det havde jeg ikke ventet. Tænk at der kunne være så megen plads i den lille fyr, og som den var udnyttet. Skuffede det udvendige en smule, skal jeg love for, at det indvendige var lækkert i udførelsen.

INGEN GRÆNSER

Jeg gik straks igang med at indrette mig, som skulle jeg bo der de næste 14 dage. De to store tasker kom om på bagagepladsen bag bagsædet. Kjoler, strandhatte og hvad jeg ellers slæber rundt på til brug i jobbet blev anbragt på bagsædet, hvor der er rigelig plads til 3 voksne mennesker. I fire store indvendige lommer er der ingen grænser for, hvad der kan være. Her kan man have en transportabel radio stående, skiftesko, sodavand'er og pakkenliger.

En veninde, der fik en lift, blev begejstret for vognen: »for det var dog magtigt med de lommer. Der kunne garnnøglet til strikketøjet jo ligge, når hun og manden kørte på langtur til Sønderjylland for at besøge familien. Han blev altid så sur, når garnnøglet lå og trillede rundt ovre mellem benene på ham.« Så det måtte lige være en vogn for dem, mente hun.

Askebægre har man ikke været fedtet med. Der er hele to til dem på bagsædet bygget ned i sidelommerne — og lige ved hånden. Det havde været helt overdådigt, hvis man havde gjort det samme for folket på forsæderne, hvor man må slås om et enkelt.

PAKKEHYLDE — TOILETBORD

Foran er der en gennemgående hylde

på begge sider af instrumentet — ikke noget med et lille dumt handskerum, hvor armen forsvinder til albuen, og man ikke kan se, hvad man fisker frem fra mørkets dyb. Her har man fuldt overblik over småtingene og samtidig fungerer hylden aldeles fortrinligt som toiletbord, når man trænger til at få frisket facaden op og kittet furerne. Det er noget piger kan bruge. — Imedens kan man så smide skoene, gøre

sig det lidt behageligt og bore tærne ned i det lækre, dybe og bløde tæppe, der ligger i hele vognen.

Vendes bagsædet har man en 121 cm. lang ladplads dækket med tæppe. Hvis jeg var barn, ville jeg finde det herligt med sådan en lege- og hvileplads. Børn taber jo hurtigt interessen for selv det smukkeste landskab.

Frisk luft skorter det heller ikke på; alle 8 vinduer, 4 i hver side, kan træk-



ULLA BOYANDER

OM MASCOT

kes til side efter behag. Det er en bil, man kan hygge sig i.

INGEN PELARGONIER

Men det er jo en slags prøvekørsel det her, og jeg lader bare munden løbe om hyggeri i denne stationscar. Det ender med, at redaktionen spørger mig, om der også var plads til røde pelargonier i vindueskarmen. Men bare

fortsættes side 31

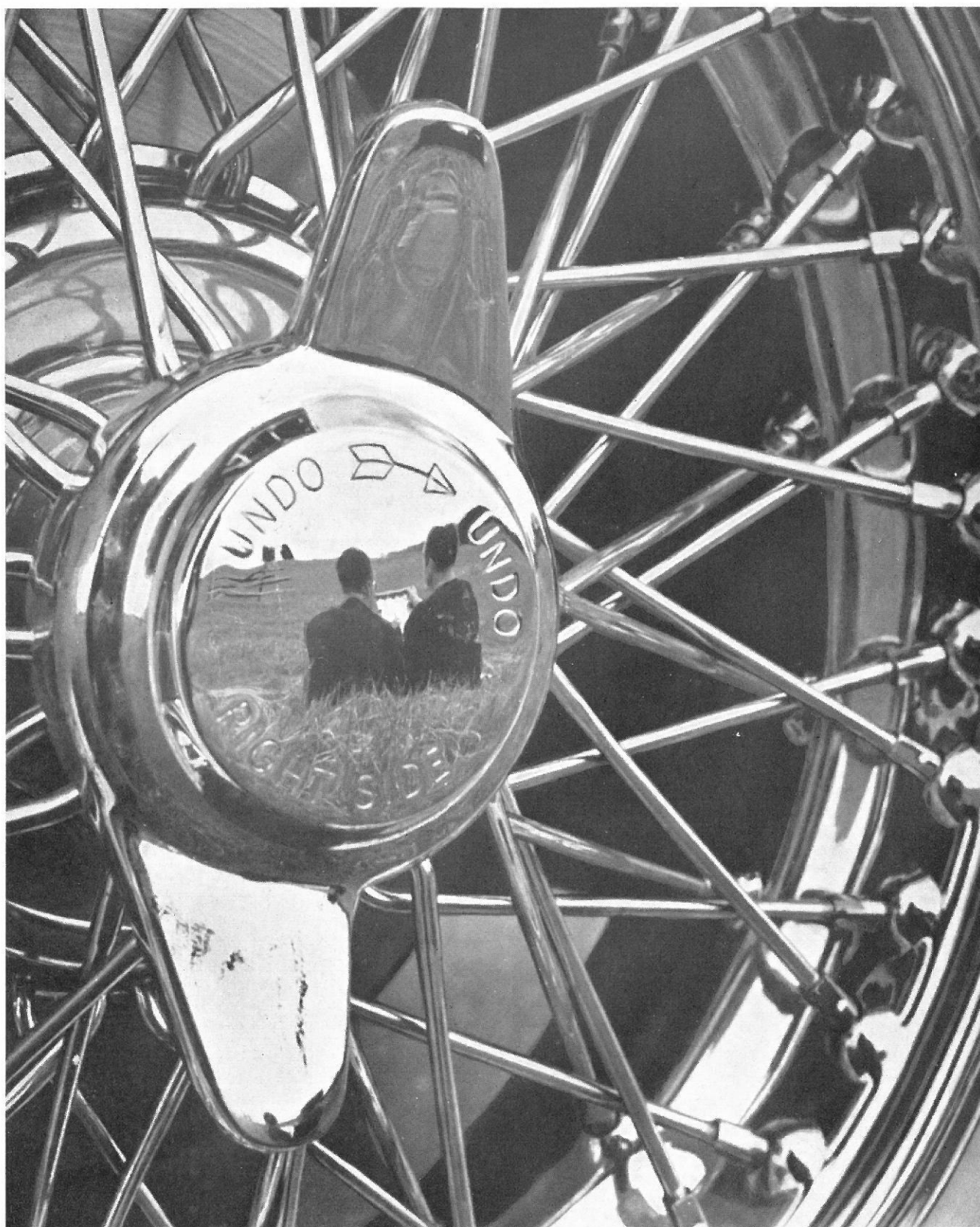


Plads, plads, dejlig plads til alle små håndting. Siderummene er en pragtfuld idé - piger elsker dem.



Fuldt læs, plads til alle - og motoren snurrer lige godt.





Moderne sportsvogn fra Englands ældste bilfabrik

Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører Daimler V-8 SP 250

Da Jaguar for et års tid siden overtog Daimler fabrikkerne, var det samtidig leverandørrettighederne til det engelske kongehus' officielle vognpark, der skiftede ejer. Daimler vogne har iflg. gammel tradition været betroet at bringe fyrsterne til og fra. På dagen for en celeber London-begivenhed rullede korteger af dybdepolerede sorte Daimlere alle med 8-cylindret forspand ud fra *Buckingham Palace* rundt om Dronning Victorias grupvækkende kransekagemonument og ned ad *The Mall*. Der er knyttet stor prestige til en sådan køretur — også for biler. Men med overtagelsen af *Daimler* fulgte andet end traditioner.

Fabrikken var efter krigen en af Coventrys hårdest udbombede bilfabrikker, men i slutningen af 40'erne stod den genopbygget som Englands dengang mest moderne fabrik — genopført i selve Coventry — hvor det siden er blevet så godt som umuligt at bygge nye fabrikker eller blot udvide de bestående; man kan simpelthen ikke få lov. De nye fabriksanlæg skal lægges i de distrikter, hvor der er hårdest brug for dem af beskæftigelsesmæssige grunde; måske helt oppe i Skotland. På længere sigt er dette sikkert en rigtig politik, men den er ikke populær hos bilfabrikkerne, hvis produktionsomkostninger i alt fald i første omgang let kommer ud for en stigning ved en sådan spredning.

Jaguar var ved krigens slutning kun en lille fabrik, og selv om store udvidelser, rummende et af Europas mest moderne produktionsanlæg, nåede at blive gennemført i tide, må det have været særdeles velkomment at kunne erhverve Daimlers moderne produktionsanlæg for en slik af 40 millioner kroner. Jaguars overtagelse vil ikke betyde, at Daimler-vognene vil forsvinde, ialtfald ikke foreløbig. Daimler produktionen har aldrig været stor, og i de senere år beslaglagde den kun ca. $\frac{1}{3}$ af fabrikkens potentielle produktionskapacitet, medens $\frac{2}{3}$ stod uudnyttet.

Man skal lede længe efter noget mindre »sportsbetonet« end en sort Daim-

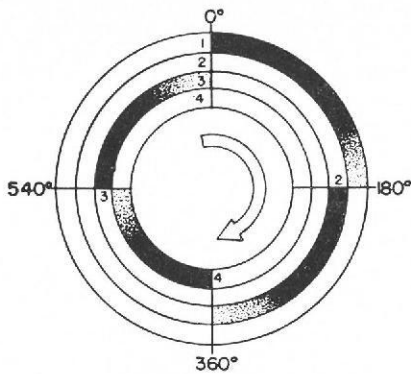
ler med høje sideruder. Bedemandspræget er det fremherskende, anonymiteten det væsentlige. Så er der mere liv over en Rolls eller Bentley, der trods al sin stilfuldhed forstår at pirre nysgerrigheden, og jo også er bygget til at gøre det. Da Lady Docker for nogle år siden forsøgte at assistere sin mand med afsætningen af Daimlers vogne, fik hun den ulyksalige ide, at lade den ikke videre spændende kølerfront og dørhåndtagene belægge med *guld* og indtrækket var af *nertz*! I et forsøg på at stimulere salget af netop denne vogn kunne man vanskeligt handle mere tåbeligt, og Daimlers gamle kunder var så forargede, at man havde dem slemt mistænkte for at have inspireret avisernes interesse for Daimler direktøren og hans frues privatliv, og hvor man blandt andet blev grundigt informeret om, at Sir Docker ikke var den første millionær, der var faldet for fruen. En celeber skandale i den store stil blev resultatet. Anonyme anmeldelser for valutaovertrædelser, injuriesager, udvisning af Monaco med påfølgende benådning og sidst men ikke mindst, Sir Dockers fratrædelse som direktør for Daimler. Det vides ikke, om sportsvognen SP 250 ligeledes er resultatet af en af Lady Dockers inspirationer, men den kunne ialtfald godt være det; så forskellig er den fra det man hidtil har forstået ved en Daimler.

Vognen blev præsenteret på New York Motor Show i foråret 1959. Noget ubetinget succes har den ikke haft, men dens helt nykonstruerede V-8 motor med V-stillede topventiler er fra alle sider blevet anerkendt som et maskineri af fineste klasse både i konstruktion og udførelse, og det er også

efter vor mening så afgjort vognens største attraktion. V-8 motorer med moderne tilsnit er på denne side af Atlanten en sjældenhed. Til sjældenhederne må også karosseriet henregnes, idet hver eneste stump er bygget i plastic; altså både de få dele man kan se på et fotografi og også de mange flere, der skal til før det komplette karosseri kan monteres på den flade og lidt forældede chassisramme, der består af to langsgående parallelle vanger med et mellemliggende kryds. Med denne vogns potentiel er det i dag en selvfølge at den er monteret med skivebremser, medens de helforcromede trådhjul med fløjmotrikker på splinede Rudge-nav er ekstra-tilbehør, som den danske importør, Firma E. Sommer, dog har valgt at introducere vognen med på det danske marked. Ret skal være ret, det er skønne hjul, men med de danske beskatningsregler bliver de kostbare.

Daimleren er en altvejrers sportsvogn, der på et minut eller to kan forvandles fra en lun og tæt Coupe med aftagelig hard top til en åben sportsvogn med frontrude og dermed basta. Under den aftagelig hardtop er monteret en blød kaleche, og selv om man på flere af de nyeste engelske sportsvogne endelig synes at have fundet frem til aftagelige sideruder, der ikke flager i vinden og kan holde vognens tid ud, er det alligevel en stor behagelighed med rigtige sideruder i dørene. Det havde været muligt at lancere vognen på det danske marked i fabrikkens standardudførelse, hvor bl. a. de forcromede trådhjul er erstattet af pladehjul. I standardudførelsen ville prisen komme ned omkring de 45.000 kr. og dermed ligge tæt op ad de to andre nye sports-



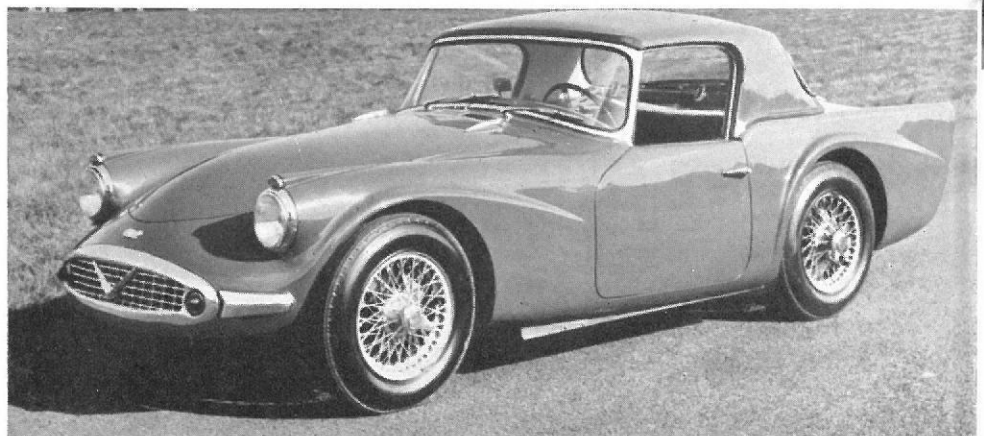
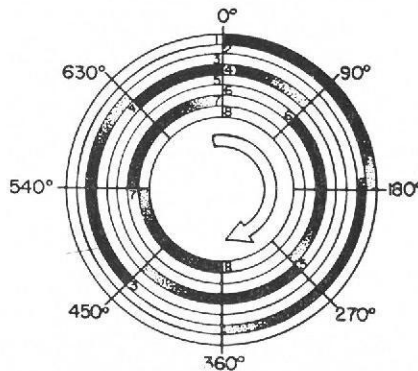
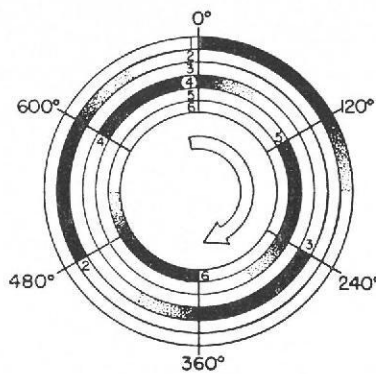


Forbrændingsimpulserne i fire-, seks- og ottecylindrede motorer under to omdrejninger af krumtappen. Hele cirklen repræsenterer to motoromdrejninger eller 720°. Mod slutningen af forbrændingsslaget aftager kraftimpulsen hurtigt som illustreret ved at lyse de sorte arealer.

Øverst tv. den firecylindrede motor, hvor det ses, hvordan den væsentlige kraft i en forbrændingsimpuls er udtømt ca. 40° førend en ny forbrændingsimpuls sætter ind.

Øverst th. ses den sekscylindrede motors forbrændingsimpulser, der indtræder hyppigere, således at en ny impuls er indtrådt, endnu inden den foregående har udspillet sin rolle: forbrændingsimpulserne overlapper hinanden.

Nederst den ottecylindrede motors fine overlappning. Mens man i den firecylindrede har 2 x 40° uden nævneværdig kraftimpuls for hver omdrejning, er man i den ottecylindrede oppe på positiv overlappning af forbrændingsimpulserne på 4 x ca. 50° pr. omdrejning.



vogne på det danske marked, nemlig Alfa Romeo og Volvo P 1800. Direktør Sommer har imidlertid foretrukket at præsentere Daimleren i stiveste puds, hvor den med skat og det hele kommer op på nær de 53.000 kr. og dermed ligger nogenlunde midtvejs mellem P 1800 og Mercedes Benz 190 SL. Selvfølgelig er der ikke noget stort dansk publikum til en sportsvogn i denne prisklasse, men interessen er stadigt stigende, og har man råd og lyst må Daimleren komme i betragtning først og fremmest i kraft af sin overlegne motor, der giver vognen en suveræn accelerationskraft.

MOTOR

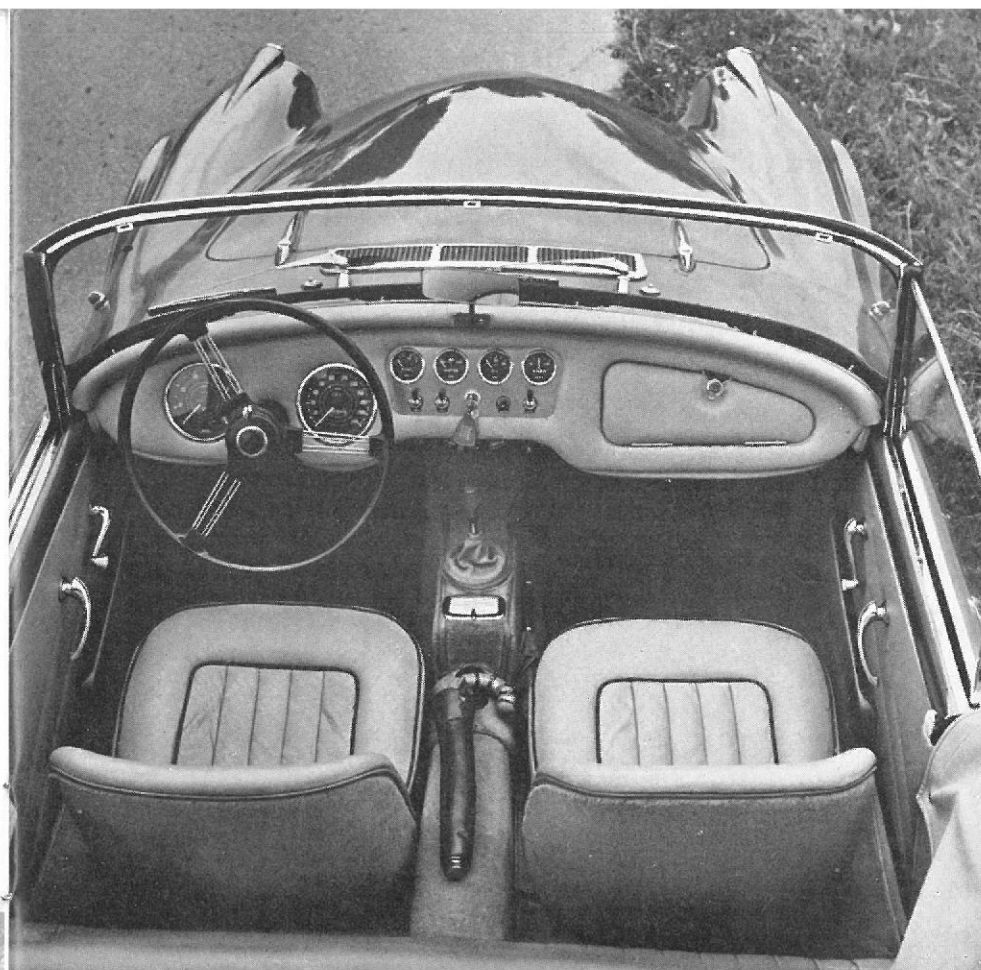
Det 8-cylindrede 2,5 liters maskineri er udlagt som en V-8 motor med højtliggende centralt placeret knastaksel, hvis relativt korte aluminiumsstødstænger og kompakte vippearme aktiverer de V-stillede topventiler. Det er usædvanligt at flutte sig med V-stillede ventiler i en sådan motor, men om effektiviteten kan ikke diskuteres. V-8 motoren har naturligvis anlæg for et overkvadratisk forhold mellem boring og slaglængde. I Daimleren er boringen 76,2 mm og slaglængden 69,85 mm, hvilket i en 8 cylindret motor giver et samlet slagvolumen på 2.548 ccm.

des at forholdet bliver overkvadratisk (i SP 250 motoren er forholdet mellem slaglængde og boring 0.91:1) opnår man en naturlig udnyttelse af V-8 motorens længde og vægt som en tilgift til de øvrige almindeligt accepterede fordele ved en overkvadratisk motorkonstruktion. Disse fordele kom først rigtigt for dagen i italienske racermotorer fra begyndelsen af 50-erne, og det er interessant, at de nyeste specialmotorer uanset herkomst eller er udlagt som V-8 (Coventry Climax og BRM) eller V-6 motorer (Ferrari) og Porsche arbejder med en 8-cylindret boxer.

Motorens ydelse toppe ved ca. 6.000 omdrejninger, og ved denne arbejds-hastighed er stempelhastigheden på 15 m/sek. ikke afskrækkende. Med 140 hk er motorens literydelse oppe på 56 hk, og der udvikles således nøjagtigt 10 hk pr. liter pr. 1000 omdrejninger. Denne høje ydelse berøver på ingen måde motoren dens elasticitet, hvilket kan ses af, at kurven for det effektive middeltryk når sit maximum ved 3.600 om-

Med den overkvadratiske motors lavere belastninger og den reducerede stempelhastighed er V-8 motoren i dag godt på vej til at blive det typiske layout for det større maskineris vedkommende. Når V-8 motoren har naturlige anlæg for en overkvadratisk opbygning hænger det sammen med, at krumtaps-husets samlede længde i en sådan motor først og fremmest bestemmes af de parvis monterede plejlstænger på et fælles krumtapsøle, der følgelig må være bredere i en sådan motor end i en række-motor af tilsvarende størrelse. Hvis man f. eks. fastlægger forholdet mellem boring og slaglængde i et kvadratisk 1:1 forhold vil afstanden mellem de enkelte cylindre i hver cylinderbank blive større end nødvendigt for opnåelse af tilfredsstillende køling af cylinderen og gastæt pakning mellem eksplosionskamrene. Ved at forøge boringen og forkorte slaglængden, såle-

drejninger med 10.5 kg pr. cm² og ligger over 9.14 kg i hele området fra 2.000 og op til 5.000 omdrejninger (de tilsvarende tal for drejningsmomentet 20.83 mkg og 19.35 mkg). Konstruktionen nødvendiggør to vippearmsaksler. Stødstængerne får derfor forskellig indfaldsvinkel til knastakslen, hvis knastfølgere er placeret således, at de halverer denne vinkel og dermed reducerer det sidetryk, der opstår mellem knastfølgere og stødstænger. Da selve motorblokken er en støbejernslegering, medens de to iøvrigt ganske ens topstykker er støbt i en aluminiumslegering, må stødstængerne kunne kompensere for de to metaller forskellige udvidelsesegenskaber. Af denne grund er stødstængerne udført i duraluminium og forsynet med en hærdet stålindsats i hver ende. Topstykkerne har cirkulære og fuldt separate porte både til ind- og udsugningsventilerne. Højre cylinder-



bank og topstykke er trukket lidt tilbage i forhold til venstre side af hensyn til den parvise plejlstangsmontering på krumtappen.

Tændrørene føres ned gennem ventildækslet og vippestøtten via separate rør, og de er monteret centralt i toppen af det hvælvede eksplosionskammer. Plejlstangerne er meget brede, og plejlstangslejet er delt lige over, hvilket dog ikke forhindrer, at plejlstangen kan passere op gennem cylinderen ved demontering. Der er naturligvis 5 hovedlejer på krumtappen, der har krumtapsslagene forlagt i en vinkel på 90° . Ser man krumtappen direkte forfra vil man altså se en forkrøpning for hver 90° og dermed en iøjnefaldende god balance. Forrest på krumtappen er monteret en vibrationsdæmper, hvor vibrationerne absorberes ved via gummiindlæg at blive overført til et lille svinghjul. Man kan spørge, hvor vibrationerne bliver af, og svaret er at der i dæmperen sker en omdannelse af vibrationsenergien til varmeenergi.

Arbejdsgangen i en V-8 motor kan forekomme en indviklet, og udgangspunktet må være den 4-cylindrede 4-takts motor, der som bekendt har en forbrændingstakt for hver gang krumtappen har roteret en halv omgang, eller med andre ord to forbrændingstakter pr. omdrejning. En 6-cylindret har 3 forbrændingstakter pr. omdrejning, medens man i en 8-cylindret har 4 for-

brændingstakter pr. omdrejning. Dette medfører, at den firecylindrede motor får en ujævn gang, idet den enkelte forbrændingsimpuls så nogenlunde har udspillet sin kraft, når stemplet via plejlstang har drejet krumtappen 140° (det sorttegnede felt på de ledsagende illustrationer). I den 4-cylindrede motor, hvor der kun fremkommer en forbrændingstakt for hver gang krumtappen har drejet 180° , mangler der altså ca. 40° efter hver forbrændingstakt, og kun i kraft af krumtappens og først og fremmest svinghjulets inerti tilbage-lægger krumtappen disse 40° .

I den 6-cylindrede motor indtræffer en ny forbrændingsimpuls for hver gang krumtappen har drejet 120° , og her overlapper forbrændingsimpulserne altså svagt hinanden, og resultatet bliver en jævnere motorgang, hvor svinghjulet kan lettes.

Ser vi endelig på den 8-cylindrede motor, indtræffer der som nævnt en forbrændingstakt for hver gang krumtappen har drejet sig 90° (4 forbrændingstakter pr. omdrejning), og vi opnår altså her en stor forøgelse af den overlappning, vi konstaterede mellem den 6-cylindrede motors forbrændingstakter og får en tilsvarende forbedret motorgang og et yderligere lettet svinghjul. Medens forbrændingsimpulserne i den 6-cylindrede motor kun overlapper hinanden med ca. 20° , er man i den 8-cylindrede motor kommet op på en

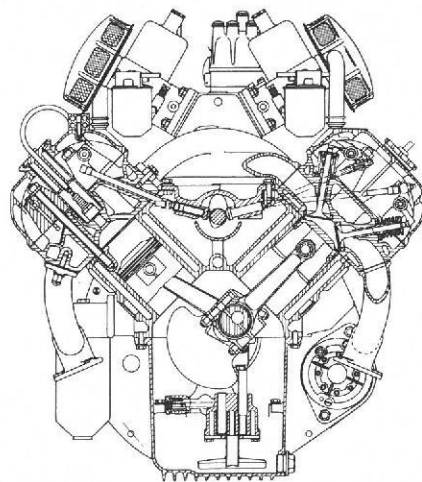
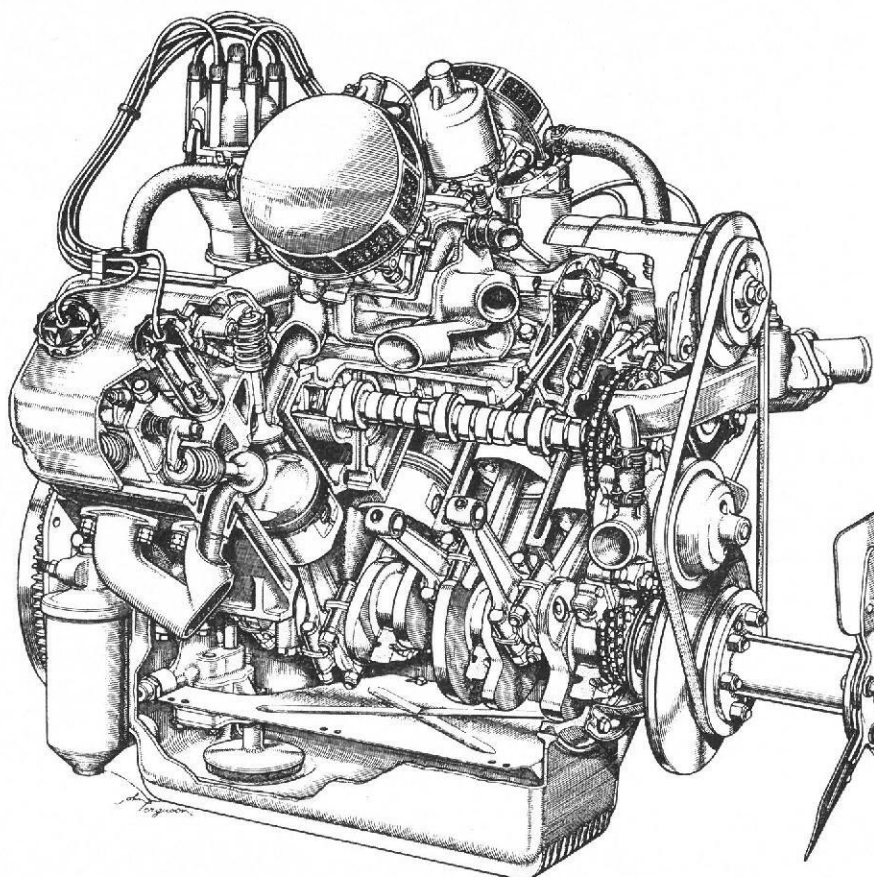
overlappning på ca. 50° . Det koster penge at lave en sådan motor, men man får også noget for dem.

Der er naturligvis intet i vejen for at fremstille en 2.5 liters motor som en 4-cylindret, men ved at øge til 8 cylindre halveres det enkelte stemplets areal og derved halveres også trykpåvirkningerne på stemplet. Den mange-cylindrede motors to hovedfordele er derfor dels bedre balance dels reduceret belastning i den enkelte cylinder. Ser man bort fra de ulemper en sådan motor medfører af rent økonomisk art, består hovedvanskeligheden i at opnå tilstrækkelig stor svingnings- og vridningsstabilitet i krumtappen, idet vanskelighederne her vokser med krumtappens længde.

Det er tydeligt, at man har søgt at give motoren en fin udvendig finish. De store blankpolerede ventildæksler, det forromede dynamodæksel og de højpolerede SU karburatorer i karakteristisk hældning, der lover godt for en god fyldning af cylindrene, er eksempler på den gode finish, som kunne forbedres yderligere ved en oprydning blandt ledninger og slanger, der i nogen grad skæmmer helhedsindtrykket. Indsugningsmanifoldet er et enkelt aggregat med to separate systemer, idet hver karburator sørger for fyldningen af de to udvendige cylindre på den ene bank og de to midterste cylindre på den modsatte bank.

CHASSIS OG KAROSSERI

Når man almindeligvis er gået bort fra tidligere tiders flade chassisramme, skyldes det konstruktionens ringe stivhed; den vrides for let, hvis den skal holdes nede i en nogenlunde rimelig vægt. De helsvajsede selvbærende stålkarrosserier, der samtidig fungerer som chassis, er betydelig mere vridningsstabile, og der spares i totalvægten. Anvendelsen af plastickarrosserier kommer her ud for et problem, idet man tvinges til at overveje den yderst komplicerede udvej, nemlig at gøre plastickarrosseriet så stærkt, at det samtidig kan fungere som chassis, og på længere sigt, er dette sikkert den eneste rigtige løsning. Daimler har ikke kunnet bevæbne sig til en så radikal løsning, men kombinerer et iøvrigt fint plastickarrosseri med en flad chassisramme, der fortill har en opbygning, som tillader anvendelsen af dobbelte triangler, spiralfjedre og teleskopstøddæmpere som forhjulsophæng. Bagtil ville en lignende opbygning reducere den for reservhjul og bagagen tiltænkte plads kraftigt, og man har derfor ophængt den stive bagaksel i to langsgående halveliptiske bladfjedre. En ophængningsmetode der



Røntgentegning (t.v.) og snittegning af Daimler Sports V8-motor med V-stillede topventiler.

må forekomme at være et lovligt stort kompromis på en iøvrigt moderne konstrueret 200 km/t-sportsvogn.

Først når man underkaster karosseriet en minutøs gennemgang kan man finde skønhedspletter, og de er faktisk så få i antal, at der er færre af dem end på mange tilsvarende karosserier i stålplade. Sollyset kan passere gennem plasticen på tynde steder, og i en enkelt samling kunne vi under skærmene iagttage enkelte lyse pletter, der uden tvivl var tyndere end omgivelserne uden at det kunne formodes at være en tilsigtet forandring i pladens tykkelse. Pladens styrke vil i et sådant område være nedsat, men om den af den grund kan betegnes som underdimensioneret er andet spørgsmål.

Karosseriet er et 100 %'s Daimler-fabrikat, og hver gang vi præsenteres for en vogn i dette materiale, bliver vi stadig mere og mere overbevist om materialets fortrin. Det er immunt overfor vejrlig og skader er hurtige og lette at reparere når først man er fortrolig med den specielle reparationsteknik. Selv den mest rebelske formgivers fantasi lader plasticarosseriet sig villigt underkaste. Under prøvekørslen havde vi lejlighed til at præsentere vognen for mange, der så den for første gang, og ikke een havde den svageste anelse om, at der var tale om et plasticarosseri, førend vi fortalte det. Reaktionen hos alle var nogenlunde den samme. — Man var både duperet og skeptisk, og

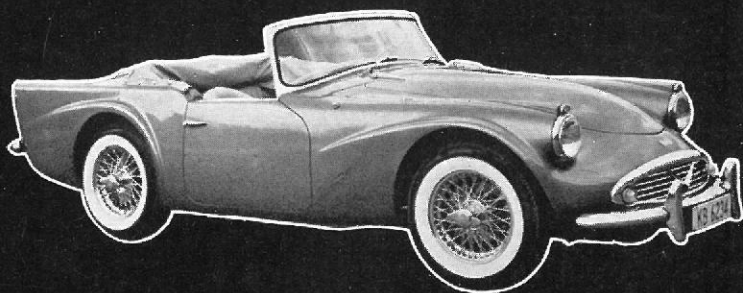
vi skal heller ikke nægte, at vi selv er noget overrasket over den dristighed, der ligger bag at bygge en så relativt kostbar vogn i et materiale, der længe endnu vil være udsat for den skepsis alt revolutionerende nyt nu engang udsættes for. Det er kun et begrænset antal købere, der har lyst til at være prøvekanin, men efter vor mening vil de der vover pelsen om 10 år kunne prale med, at de var med som pionerer fra starten. Om karosseriets linjer kan diskuteres og vil på nogle virke lidt for tegnede. Vognen er imidlertid ikke uden karakter og gør et fornemt indtryk.

Udstyret er tip top hvad instrumenteringen angår, og indtræk og gulvtæpper og al deslige i bedste engelsk kvalitet. Stolene kunne nok være lidt bredere, men de giver god støtte, og rattstillingen kan reguleres via en teleskopanordning. Vi havde gerne set speeder og bremse anbragt tættere kardantunnelen, og der er ikke nogen bekvem støtte for venstre fod, omend rigelig plads. Der er et lille bagsæde, men gulvpladsen bagtil forsvinder, hvis forsæderne skubbes helt tilbage. En voksen vil kun kunne transporteres på bagsædet hvis han er indstillet på, at alt kan lade sig gøre, og selv i så tilfælde vil han næppe ønske sig længere end til den nærmeste biograf.

KØREEGENSKABER

Motoren startede, næsten før tændings-

nøglen var drejet om — en egenskab, der bevarede under de små 700 kilometer, vi tilbagelagde med vognen. Ratbevægelsen forekommer ret tung ved lavere hastigheder, men accelerationen var forbløffende specielt i de hastighedsområder, hvor normale vogne forlængst er kørt ud. Tredje gear rækker f. eks. op til 170 km/t, og det er jo en noget uvant fornemmelse, hvis man med f. eks. 150 km/t får lyst til at accelerere og fra fjerde gear går ned i tredje for at lade vognen accelerere kraftigt op til 170 km/t, for så igen at gå ind i fjerde og stadig have en mærkbar acceleration, ialtfald op til 190 km/t. Bortset fra at det er et hastighedsområde man ikke normalt bevæger sig i, er der intet ved selve kørslen, der virker usædvanligt. Motoren er så blid og føjelig som en kælen kat, og selvom vi passede nøje på ikke at komme ind i omdrejningstællerens røde felt mellem 6 og 7.000 omdrejninger, havde man ved 6.000 omdrejninger ingen fornemmelse af, at toppen var nået. Hvad man indlader sig på i det røde felt er for egen regning, og alle accelerationsprøverne er gennemført *uden* berøring af dette felt. Da vi under prøverne foretog tilkoblinger med fuldt drejningsmoment var det mere end koblingen kunne overføre. Omdrejningstælleren fo'r i vejret som en pil, medens speedometeret forholdt sig roligt. Denne »fedtning« gjorde det nødvendigt at foretage tilkoblingerne ved lavere om-



Tekniske specifikationer og testresultater

DAIMLER SP250

Motor: V-8 motor med V-stillede topventiler aktiveret fra højtliggende centralt placeret knastaskel, boring 76,2 mm, slaglængde 69,85 mm, slagvolumen 2.548 ccm. Topstykke støbt i aluminium med separate ind- og udstødskanaler, 2 SU 1 $\frac{3}{4}$ tomme karburatorer, kompression 8,2:1, krumtap lejret i 5 hovedlejer. Maksimale effekt 140 hk v. 5.800 o.p.m., maksimale drejningsmoment 20,83 mkg v. 3.600 o.p.m. og effektive middeltryk maksimalt 10,55 kg pr. cm 2 v. 3.600 o.p.m.

Transmission: Tør enkeltplade kobling. Firetrins gearkasse med syncromesh på 2, 3 og 4. gear. Gearingsforhold (close ratio):

	Gearkasse	Kron- og spidshjul	Overall
1. gear	2.933 : 1	358 : 1	= 10,5 : 1
2. gear	1.742 : 1	"	= 6,236 : 1
3. gear	1.232 : 1	"	= 4,410 : 1
4. gear	1 : 1	"	= 3,58 : 1

Chassis og karrosseri: Flad chassisramme med krydsforstærkning, forhjul uafhængigt ophængt i dobbelte uligelange triangler, spiralfjedre og teleskopstøddæmpere, baghjul monteret på stiv bagaksel med langsgående halv-elliptiske bladfjedre og støddæmpere af pumpetype. Gir-ling skivebrems, skivediameter foran 269,8 mm, bagtil 254,0 mm. Komplet plastickarrosseri uden metalindlæg, hard top som ekstra tilbehør. Her i landet leveres helforchromede trådhjul som standardudstyr. Komplet varme- og kuldeanlæg, el-vindspejlsvasker, omdrejningstæller, speedometer, benzinstandsviser, centralt placeret kort gearstang. Leveres med rat i venstre side (på testvognen var der kun udvendig dørås i højre dør). Ægte læderindtræk på sæder og instrumentbræt. Dæktype og størrelse: Dunlop RS 5 Roadspeed 5,90 x 15.

Mål og vægt: Hjulafstand 2336,8 mm, sporvidde foran 1270 mm, bagtil 1219,2 mm, største længde 4076,7 mm, højde 1276,4 mm, frihøjde 152,4 mm, frontareal 1,4865 m 2 , vendediameter ca. 10,2 m. Vægt incl. fuld tank, hard top og kaleche 1084 kg. (Tank 54,5 liter incl. reservetank).

Tolerancer m. v.: Tændingsrækkefølge 1 v. 4 h, 2h, 2v, 3 h, 3 v, 4 v 1 h. (Venstre bank tænder: 1, 2, 3, 4 og højre 4, 2, 3, 1). Ventilindstilling (kold) 0,012" (0,305 mm). Tændrør: Champion N. 8. Tændrørselektrodeafstand: 0,025" (0,635 mm). Kontaktafstand: 0,016" - 0,014" (0,406 - 0,356 mm). Tændingsindstilling: 10° før top. Karburator type: HD 6, jet: 0.10 og nål: T.S.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t. [speedometer 40 km/t.]	2,8 sek.
0- 60 " [" 62 "]	4,8 "
0- 80 " [" 83 "]	7,5 "
0-100 " [" 103 "]	10,6 "
0-120 " [" 123 "]	14,6 "
0-140 " [" 144 "]	19,8 "
0-160 " [" 166 "]	28,2 "
0-170 " [" 176 "]	35,0 "
0-180 " [" 187 "]	50,3 "

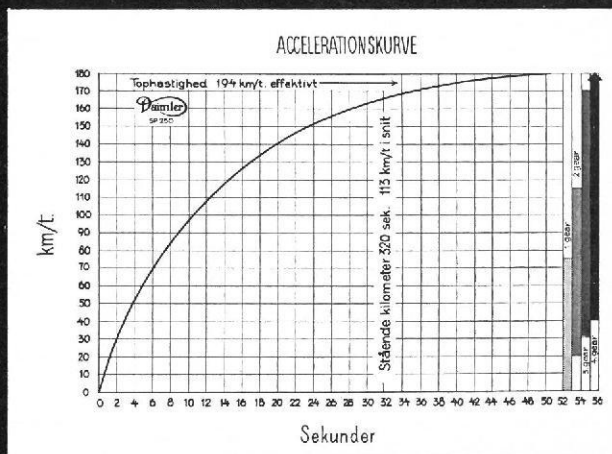
Tophastighed [effektiv] 194,5 km/t.
Der anvendtes 5-6 lbs. overtryk i dækkene svarende til fabrikkens anbefaling for hurtig kørsel.

Benzinøkonomi:

Bykørsel ca. 9 km pr. liter
Hurtig landevejskørsel 12 " " "
Jævn landevejskørsel (ikke over 80) ... 9,2 " " "
Testforbruget androg i gennemsnit 10,2 km pr. liter incl. samtlige prøver.

Pris som testvognen dog excl. hard top (ca. 1.500 kr.)
kr. 52.720.

Importør: Fa. E. Sommer.



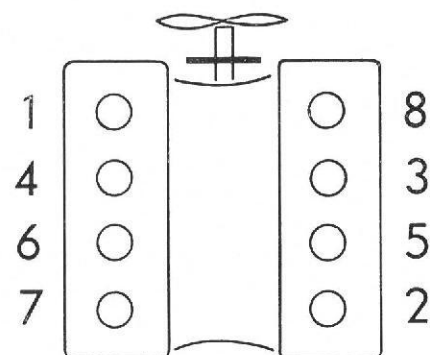


Motoren fylder godt ud i vognens ret flade forparti.

drejninger og først derefter give fuld gas. Havde koblingen kunnet klare jobbet ville tiderne naturligvis have været endnu bedre. Gennem åbne kurver ville bagakslen ikke tillade nævneværdig acceleration, før en tydelig udskridning satte ind og dette til trods for, at vognen var forsynet med Dunlop RS 5, der ellers nok plejer at kunne stå fast. Under konkurrencekørsel vil overstyrings-tendenser gøre det vanskeligt at følge med på en landevejsstrækning med bløde, hurtige kurver. Den store motor-kraft vil simpelthen først kunne komme til udfoldelse længe efter at konkurrenterne er begyndt at accelerere. Det er formentlig bagakselophængningen, der ikke formår at give de drivende hjul tilstrækkelig adhæsion til både at holde vognen i kurs og samtidig overføre accelerationskræfter. Den såkaldte »trampen« under kraftig ligeud acceleration, som plejer at være en af denne ophængningsmetodes andre ska-

vanker, bemærkede vi derimod ikke noget til. På lige stræk kunne vognen køres så hårdt, man ønskede med en fin adhæsion og udpræget retningsstabilitet. Den styrer så præcist og stabilt, at man har lov til at sige, at det er en *let* kørt vogn, hvor der måske nok skal lidt armkræfter til gennem kurver og gode benkræfter til en hård opbremsning, men hvor der ikke er overraskende momenter, så længe man holder sig fri af for tidlig eller for kraftig acceleration i kurverne. I betragtning af vognens hastighedsområde havde et servoaggregat til reducere af pedaltrykket været på sin plads. En damefod klarer ikke uden videre de tryk, der kan blive tale om, og man har ikke større mulighed for at dosere pedaltrykket og dermed undgå blokering, når man under alle omstændigheder skal trykke så hårdt som tilfældet er. Vognen var fuldstændig uimodtagelig for sidevind, og man kommer utrolig hurtigt af sted,

uden at man behøver at komme op på særlig store hastigheder. Accelerations-tiden fra 100-120 km ligger i andet gear på 3,2 sek., og overhalinger kan foretages med en sikkerhedsmargin, der ligger i en helt anden klasse end normalt. Måske kan det også være af interesse at nævne, at det kun tager 7 sekunder i tredje gear at komme fra 140 op på 160 km/t. Det er en vogn, der går op over 200 km/t på speedometeret, og misvisningen var meget beskedent. Ved tophastighed er vognen stadig i fuldt vigør, rolig og retningsstabil på landevejen, og de store brede dæk bed sig fast til vejen. Har man ikke prøvet en sådan hastighed, forestiller man sig sikkert noget meget dramatisk med kilometerstene, der farer forbi som perler på en snor. Har man kørt en længere strækning med en virkelig stor hastighed, virker en lavere, men stadig høj hastighed nærmest langsomt. En kendsgerning der viser, at man skal tage sig dobbelt iagt ved en reduceret hastighed, når man nyligt har kørt hurtigt over et længere stræk; ellers kommer man let til at undervurdere bremsestrækningen, og selv med 4 skivebrem-



Cylindrenes tændfølge i Daimler SP 250. Tændfølgen på venstre bank bliver altså 1, 2, 3, 4 og på højre bank 4, 2, 3, 1.

ser må man ikke tiltro vognen evne til at udføre mirakler.

Prøvevognen var lakeret i en polycromatisk, nærmest lavendelblå farve og tiltrak sig opmærksomhed på vejen, og fremtidige ejere må indstille sig på en bred strøm af spørgsmål, der heldigvis alle er af den kategori, der kilder ens forfængelighed.

Det var en interessant oplevelse at prøvekøre denne vogn, og selv om den ikke har alt, har den meget af det, der frister.

J. U. N. & F. G.

TILBEHØR-nyt

Det moderne bilkarosseri og de store marchhastigheder har tilsammen skabt et nyt vinduesviskerproblem, som i de senere år har været til gene især for sportsbilisterne: viskerblade, der under påvirkning af luftstrømmen langs karosseriet og op langs vindskærmen bogstavelig talt letter fra glasset.

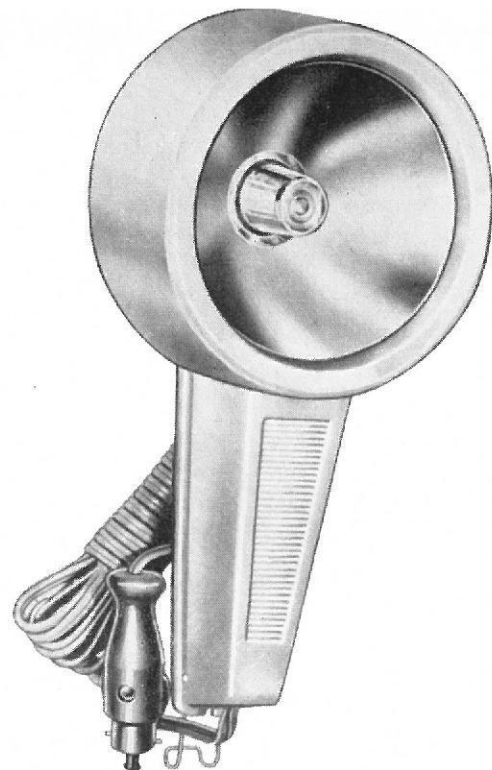
I visse vogne kan man ved 160-170 km/t rent faktisk få viskerbladene til at løfte sig helt bort fra glasset, hvilende på luften som et flys vinge. Men det er det outrerede tilfælde. Det daglige, praktiske problem er, at viskerfunktionen i talrige bilmodeller allerede ved 80-100 km/t kan være mindre tilfredsstillende, fordi bladet af nævnte årsag

hvor Ferrarier og Lotus'er var udrustet med dem. Førerne sagde god for nykonstruktionen.

For nylig blev antivindløftviskerbladet gjort til standard på en serieproduktion, de engelske Ford-fabrikkers nyeste, Consul 315 — den midt mellem Anglia og Consul, udrustet med den karakteristiske Anglia-bagrudder. Andre engelske Ford'er vil følge efter, og der vil kun gå få måneder, før Trico Aeramic kan sælges »i løs vægt« i tilbehørsforretningerne.

—o—

De lyse nætters tid er omme, og i en del af døgnet er det en ganske ubehagelig ting at skulle arbejde med en



uheldsramt motor eller blot skifte et punkteret hjul uden hjælp af en arbejdslampe. Hans Lystrup har lanceret den nye type, der ses her på siden. — Stifinder til 6 eller 12 volt med prop til cigartænderstikket og 3 meter ledning, er kun 18 cm lang og koster omkring 25 kroner.

—o—

Lidt uden for det egentlige autotilbehør, men afgjort af interesse for mange unge motoriserede er de overtræksstøvler til scooterbrug, der er kommet på markedet. For en snes kroner får man disse støvler af føjelig, sort plastic, leveret i et etui, så de kan gemmes væk selv i scooterens beskedne bagagerum. Støvlerne minder mest af alt om aflange poser, men der er facon på bunden, og de holdes godt fast om benet af en rem over vristen. En god ting, når scooterkøreren engang imellem skal være lidt ordentlig i skotojet.



ikke trykker tilstrækkelig fast mod forruden.

Det er ingen løsning at gøre viskerarmens fjedre kraftigere, for det vil ved de lavere hastigheder betyde et alt for stort slid på viskerbladets gummi.

Fabrikanterne af vinduesviskerudstyr har længe arbejdet med problemet i vindtunneler, laboratorier og på prøvebaner, blandt andet på den britiske bilindustri prøvebane MIRA, som har en high speed circuit med en kurvehældning, der muliggør gennemkørsel med 150 km/t uden hænderne på rattet. Her fandt man en skønne dag columbusægget: når de nuværende viskerblade er som et fly, der letter, så lad os forme viskerblade, der er som et fly under landing.

Det førte Trico-Folberth Limiteds teknikere til konstruktionen af Trico Aeramic Anti-Windlift Blade, hvis metalskjold er formet således, at jo større vindpresset er, desto fastere trykkes viskerbladet mod vindskærmen. Samtidig har man tvedelt bladets gummi, så to gummiægge skraber mod ruden, og det skal bevirke, at bladet bogstavelig talt klamrer sig til glasset.

Aeramic bestod sin første afgørende prøve under sidste års Le Mans-løb,



FERRARI igen

Phil Hill i spidsen

for 1-2-3-4

**Ferrari sejr i det
belgiske Grand Prix**

Ferrari dominerede fuldstændig det belgiske Grand Prix i Spa-Francorchamps, hvor Phil Hill vandt med 206,235 km/t 0,7 sek. foran sin holdkammerat Taffy von Trips. Nr. 3 blev Richie Ginther, der kørte løbet hurtigste omgang med 3 min. 59,8 sek. svarende til en gennemsnitshastighed på 211,676 km/t. Olivier Gendebien gjorde Ferraris triumf komplet ved at besætte 4. pladsen med Ferrarien med smal V-6 motor. Den eneste alvorlige engelske konkurrent var John Surtees i Yeoman Credit Cooper-Climax på 5. pladsen, 41,6 sek. bagved Gendebien og 4,2 sek. foran Dan Gurney i Porsche.

De eneste andre køre, som ikke blev overlappet af Maranello-vognene, var Joe Bonnier i Porsche og Stirling Moss i Lotus.

Fabriksholdene fra Cooper og Lotus havde en dårlig dag. Jack Brabham kørte sin motor i stykker på 12. omgang, mens han kæmpede med Dan Gurneys og Joe Bonniers Porscher. Bruce McLaren havde karburator-problemer og udgik efter 8 omgange. Jim Clark udgik 6 omgange senere efter tre besøg i depotet for at få gearskiftet bragt i orden på sin Lotus, og Innes Ireland opgav ved Stavelot med en ødelagt motor efter 10 omgange. Graham Hill tabte sit udblæsningssystem efter at have kæmpet med Surtees om 5. pladsen og gik til sidst ud med revnet olietank. Tony Brooks blev 6 omgange bagefter, da B. R. M. mekanikerne besluttede sig til at udskifte en magnet. Han fuldførte til sidst på 13. pladsen.

De 4 Ferrarier var fuldstændig suveræne, og kun Gendebien havde vanskeligheder, da hans vogn fik en olielæ-



Tre Ferrarier går gennem La Source. Forrest Phil Hill derefter von Trips og Gendebien.

kage, som sendte olie ud på baghjulene. Den belgiske kører førte faktisk løbet under 2., 6. og 7. omgang.

Efter det belgiske Grand Prix førte Phil Hill i kampen om verdensmesterskabet med 19 points mod von Trips 18. 3. pladsen deltes af Richie Ginther og Stirling Moss, der begge havde scoret 12 points.

Træningen begyndte fredag eftermiddag med et alvorligt uheld for Cliff Allison (U.D.T.-Laystall Lotus), som kørte galt på sin allerførste omgang og blev bragt til hospitalet med brækkede ben og mindre kvæstelser.

Taffy von Trips i Ferrari tog dagens bedste tid med 4 min. 4 sek. (208,032

km/t). Derefter kom Gendebien med 4 min. 5,8 sek., fulgt af Phil Hill med 4 min. 6,3 sek. Så kom Graham Hill i B.R.M. med 4 min. 7,6 sek. og Dan Gurney i 1960 F2 Porsche med 4 min. 8,7 sek. Moss var i depot flere gange, og nåede til sidst rundt på 4 min. 13,5 sek. Surtees fik registreret 4 min. 9,1 sek. Phil Hill mente, at det ville være muligt at komme under 4 min. med Ferrarien.

Tiderne gik ned under lørdagens træning. Phil Hill opnåede 3 min. 59,3 sek., von Trips 4 min. 0,1 sek., Gendebien 4 min. 3 sek., Surtees 4 min. 6 sek. og Ginther 4 min. 6,1 sek. Tony Brooks kørsel i Stavelot svinget var

højest imponerende, og B.R.M.'en så ud til at have bedre vejbeliagenhed end de andre vogne. Dunlops teknikere tilrødede Ferrari at reducere baghjulenes negative camber, og dette syntes at hjælpe, for det var derefter, at Maranello-kørerne opnåede de fine tider.

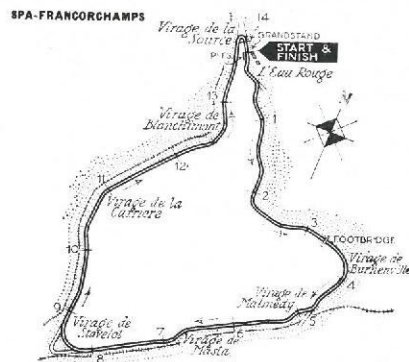
Porscherne så ud til at være vanskeligere at holde på vejen end hidtil, og alle tre kørere havde travlt med at dreje på rattet. Bruce McLaren's motor satte ud lige efter svinget, og senere standsede Brabham for at se, hvad der var sket med hans holdkammerat. Det lykkedes til sidst for Stirling at køre adskillige omgange i træk uden depotbesøg, og han kom ned på 4 min. 8,2 sek., mens Bonnier var 1/10 sekund langsommere.

Efter John Surtees var Masten Gregory i Camoradi Cooper-Climax den hurtigste af de »private« kørere med 4 min. 10,2 sek., og han efterfulgtes af Jack Lewis i Cooper-Climax med 4 min. 11,1 sek. og de Beaufort i Porsche med 4 min. 16,7 sek. Lucien Bianchi

havde mange vanskeligheder med sin Emeryson, bl. a. i form af et revnet chassis, og Willy Mairesse viste sig overhovedet ikke med sin Emeryson, men trængte med en reservevogn fra Lotus-holdet. På løbsdagen fik Bianchi og Mairesse overladt henholdsvis Seidels og Tony Marsh's Lotus'er.

Startfeltet kom således til at se ud som følger:

P. Hill (Ferrari) 3 m. 59,3 s.	von Trips (Ferrari) 4 m. 0,1 s.	Gendebien (Ferrari) 4 m. 3 s.
Surtees (Cooper-Cl.) 4 m. 6 s.	Ginther (Ferrari) 4 m. 6,1 s.	
G. Hill (B.R.M.) 4 m. 7,6 s.	Brooks (B.R.M.) 4 m. 7,9 s.	Moss (Lotus) 4 m. 8,2 s.
Bonnier (Porsche) 4 m. 8,3 s.	Gurney (Porsche) 4 m. 10,9 s.	
Brabham (Cooper-Cl.) 4 m. 8,6 s.	Gregory (Cooper-Cl.) 4 m. 10,2 s.	Lewis (Cooper-Cl.) 4 m. 11,1 s.



de Beaufort (Porsche) 4 m. 16,7 s.	McLaren (Cooper-Cl.) 4 m. 17,4 s.	
Clark (Lotus) 4 m. 17,7 s.	Bandini (Coop.-Mas.) 4 m. 19 s.	Ireland (Lotus) 4 m. 20s.
Mairesse (Lotus) 4 m. 20,6 s.	Trintignant (Cooper-Mas.) 4 m. 20,4 s.	
	Bianchi (Lotus) 4 m. 49,3 s.	

Selvom vejret var fint, hang der nogle tunge sorte skyer over Ardennerne,

En række kørere studerer træningsresultater. Fra venstre von Trips, Bonnier, Bandini, Surtees, Moss, Jim Clark og Tony Brooks.



og Dunlop holdt et lager af de nye regnvejrsdæk i beredskab. Med de engelske vogne så langt nede i fart i sammenlignet med de italienske kunne man levende forestille sig Moss og Co. bøn-falde om lidt regn for at stille tingene lidt mere lige.

Phil Hill og Graham Hill lagde sig straks i spidsen, men B.R.M.'en kunne ikke følge den bred-motorede V-6 Ferrari i acceleration op ad bakken fra startstregen. Ved Malmedy lå alle fire Ferrarier i et bundt, og i det meget hurtige Stavelot sving lagde Gendebien sig på 2. pladsen bag Phil Hill med Ginther nogle få tommer foran von Trips. Lige bagved lå John Surtees, Graham Hill, Joe Bonnier og Jack Brabham.

De italienske vogne fejede ned mod La Source i triumferende procession og havde allerede lagt sig et godt stykke foran alle andre vogne. De hylede forbi depoterne i rækkefølgen Hill, Gen-

Hill havde kørt første omgang (med stående start) på 4 min. 14,6 sek., og hastigheden var således allerede oppe på 200 km/t. Bruce McLaren kørte i depot med en råt lydende motor, og Jim Clark for at få ordnet sit gearskifte.

Ved Stavelot lå Gendebien foran Phil Hill, og forbi depoterne var rækkefølgen den samme. Men oppe i skoven lagde amerikaneren sig igen i spidsen. Allerede nu var der langt mellem de fire Ferrarier og John Surtees/Graham Hill.

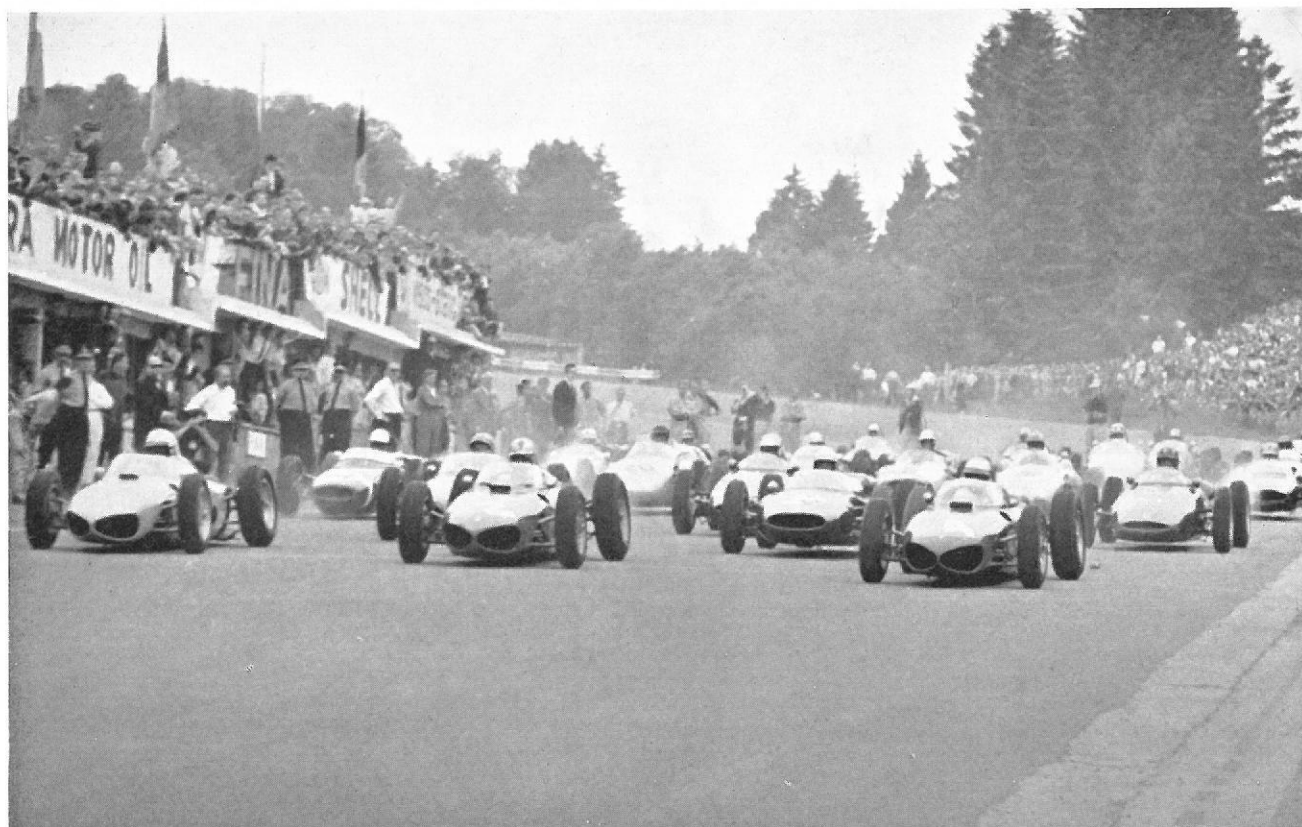
I 3. omgang brølede Hill forbi tribunerne med Gendebien lige i hælene og von Trips kun nogle få meter bagude. Bag Ginther lå Surtees stadig foran Graham Hill, mens Brabham gjorde sit bedste i Gurneys slipstrøm med Bonnier i sin egen slipstrøm. Stirling Moss og Masten Gregory fægtede bag Brooks' B.R.M.

Hastigheden gik op og op, og var ef-

MacLaren standsede igen, og det samme gjorde Clark. Pludselig skød Brabham forbi Gurney, og førte foran begge Porscher. I 6. omgang gled Brooks lystløst ind til sit depot med en død magnet. Mekanikerne præsterede det fantastiske at skifte den ud på under 24 min., men i mellemtiden havde Brooks tabs 6 omgange.

Mairesse kom i depot med en ilde lydende Lotus, kørte endnu en langsom omgang og gav til slut op. Equipe Nationale Belge, den belgiske nationalstald, havde en uheldig dag, for Bianchi's Lotus var også meget langsom. Bag i feltet lå Bandini og Trintignant med deres Cooper-Maseratier.

Gendebien brugte sin speeder med godt resultat. Indtil nu var hans hurtigste omgang på 4 min. 1,7 sek. (210,012 km/t). Jim Clark slap endelig ud fra depotet igen. På 7. omgang førte Gendebien Hill med under 1/5 sek. Endnu engang lagde amerikaneren sig i



debien, Ginther, von Trips, og først lidt efter kom Surtees forbi med Hills B.R.M. i sin slipstrøm. Synet af Surtees i de vanskelige Eau Rouge sving var ikke helt sædvanligt, og der manglede kun et cykelstyr for at fuldende illusionen om en Cooper motorcykel. Han kørte i hvert fald meget hurtigt, men kunne ikke ryste den stædige B.R.M.-kører af sig. Brabham lå klemmt inde mellem Bonniers og Gurneys Porscher, fulgt af Masten Gregory og Tony Brooks.

ter 5 omgange mere end 206 km/t. Hill førte von Trips med 4/5 sek. og Gendebien med 1,4 sek. Graham Hill overhalede Surtees, men det britiske par var allerede 17 sekunder bag førergruppen. Med andre ord tog Phil Hill og Co. godt 3 sekunder mindre pr. omgang end de hurtigste grønne vogne.

Så strøg Gendebien op i spidsen endnu engang. Surtees gik foran Graham Hill, men de to vogne lå næsten side ved side, da de kørte ind i Eau Rouge.

spidsen på stigningen fra Eau Rouge, og von Trips overhalede belgieren ved Malmedy. Længere bagude var det Graham Hills tur til at ligge foran Surtees. Dan Gurney kørte side om side med Brabham. Bag Bonnier havde Moss lagt sig foran Gregory.

Nu kørte Hill og von Trips hjul mod hjul med Gendebien lige bagved. Ginther var næsten umærkeligt begyndt at trække op til sine hold-kammerater. Surtees lå foran Hill i deres private

slag, og Gurney var foran Brabham. Mairesse udgik efter at have skiftet tænder. Hans hold-kammerat Bianchi havde vanskeligheder med benzinpumpetrykket og kunne ikke nå op over 6.300 o/m.

I 9. omgang tog von Trips føringen fra Hill, og Surtees lå stadig foran B. R.M.'en. McLaren standsede igen i depotet, men hans motor lød stadig rå, da han startede påny.

I næste omgang førte von Trips stadig, men Surtees lå nu bag Graham Hill. Masten Gregory standsede i depotet med defekt styretøj og gled fire pladser tilbage. Stirling Moss kørte nu sit eget løb uden at kunne se konkurrenter hverken forude eller bagude.

Innes Ireland, der havde kørt rundt i roligt tempo på 13. pladsen, fik en plejlstang gennem krumtaphuset ved Stavelot. Bianchi's Lotus blev skubbet bort, og dermed var Equipe Nationale Belge ude af det belgiske Grand Prix.

Rækkefølgen efter 10 omgange var:

1. Von Trips (Ferrari) 40 m. 56,1 s., 106,619 km/t. 2. Phil Hill (Ferrari) 40 m. 56,3 s. 3. Olivier Gendebien (Ferrari) 41 m. 7,9 s. 4. Richie Ginther (Ferrari) 41 m. 12,4 s. 5. Graham Hill (B.R.M.) 41 m. 30,2 s. 6. John Surtees (Cooper-Climax) 41 m. 47,1 s. 8. Jack Brabham (Cooper-Climax) 41 m. 47,7 s. 9. Joe Bonnier (Porsche) 41 m. 48,5 s. 10. Stirling Moss (Cooper-Climax) 42 m. 34 s. 11. Jack Lewis (Cooper-Climax); 12. C. de Beaufort (Porsche); 13. Trintignant (Cooper-Maserati); 14. Bandini (Cooper-Maserati); 15. Clark (Lotus); 16. Brooks (B.R.M.); 17. McLaren (Cooper-Climax).

Phil Hill kørte igen forbi von Trips, og Gendebien var faldet 13 sekunder bagud. Olie sprøjtede ud på hans baghjul fra en lækage og vanskeliggjorde hans manøvrering af vognen. I 12. omgang eksploderede Brabhams motor praktisk taget foran tribunerne, og han standsede i en sky af røg og damp ved Eau Rouge med det meste af den bageste cylinder liggende på vejen bag sig. Han hoppede over til depoterne for at se, hvad der kunne gøres for at få gjort McLaren mobil igen.

Hill og von Trips skiftedes stadig til at køre forbi hinanden, mens Gendebien støt faldt bagud og blev truet af Ginther. Surtees og Graham Hill fortsatte deres duel, mens McLaren dukkede ud fra depotet igen, blot for at trække sig tilbage efter at have tilbagelagt kun 6 omgange.

Bagude kørte Clark og Brooks stædigt videre, og Lewis havde 10. pladsen for sig selv bagved Moss og foran Gregory.

Da det halve løb var kørt (15 omgange), var Phil Hills gennemsnit

206.475 km/t, og han førte foran Trips med 2,5 sek. Ginther lå nu på 3. pladsen 4/5 sekund foran Gendebien, og Graham Hill lå på 5. pladsen, 30,1 sek. bag Belgieren og 1 sekund foran Surtees. Førerfeltet havde nu overlappet Trintignant, Bandini og de Beaufort. Phil Hill havde igen sat omgangstiden ned til 4 min. 1,5 sek.

Pludselig strøg von Trips endnu en gang forbi Hill, men da de hele tiden skiftede plads, betød det ikke meget.



Modsatte side: Starten til det belgiske Grand Prix med tre Ferrarier i første række.

Herover: Dan Gurney var påny bedste mand for Porsche og opnåede en 6. plads.

Både Surtees og Graham Hill kørte strålende, men Ferrarierne forøgede ubarmhjertigt deres forspring.

På sin 19. omgang standsede Graham Hill for at få bragt sit defekte udstødningssystem i orden og overlod Surtees til sig selv. Det lykkedes ham at nå tilbage igen på 9. pladsen mellem Moss og Lewis.

Von Trips førte stadig på 20. omgang med 9/10 sekund foran Hill. Gendebien var faldet lidt længere tilbage, men lå stadig 48 sekunder foran Surtees. Gurney var 16,4 sek. bag Yeoman Credit køreren, og Bonnier 3 sek. bag sin hold-kammerat.

Nu dukkede Richie Ginther op sammen med de forreste Ferrari-kørere efter at have kørt en omgang på 3 min. 39,8 sek. På næste omgang gav Ferrari-folkene ham tegn til at holde igen, og han lagde sig tilbage mellem Hill og von Trips.

Det var stadig uklart, hvem af Ferrari-kørerne der ville få »tilladelse« til

at vinde. De fleste regnede med Hill, men på 24. omgang lå Taffy igen i spidsen. Den uheldige Graham Hill udgik ved depoterne med revnet olietank. Trintignant gav op ude på banen efter et depot stop, og Bandini udgik efter at være blevet overhalet af de Beaufort.

Det var nu begyndt at regne, men ikke tilstrækkeligt til at gøre vejene fedtede. På dette tidspunkt havde Ferrarierne overlappet Jack Lewis, der benyttede lejligheden til at udnytte deres

slipstrøm, der lejlighedsvis skal have sat hans motoromdrejninger op på 8300 o/m. Yeoman Credit blev nu klar over, at Gurney lå farligt tæt på Surtees.

Derefter holdt Ferrarierne deres stillinger, og det var tydeligt, at Hill skulle først over målstregen, idet Ginther sandsynligvis fik tegn til hverken at forsøge at overhale von Trips eller Hill. Gendebien kunne ikke forbedre på sin 4. plads, men lå udenfor Surtees' rækkevidde, hvis han holdt sit nuværende tempo.

På sidste omgang var Gurney kun 5 sebhagved Surtees, men mere kunne man heller ikke forlange af den gamle Porsche. Så faldt det ternede flag, og Phil Hill kørte over målstregen i spidsen for Ferrari-processionen. Derefter kom Surtees, jagtet af Gurney, der kom i mål kun 4,2 sek. bag Yeoman Credit-kørerne og 16,1 sek. foran Bonnier. Stirling undgik at blive overlappet og fuldførte 3 min. 55,6 sekunder bag Hill.

HERALDISK INDSATS

Det varer ikke så forfærdelig længe, inden vi herhjemme på gader og veje vil se en »gammel nyhed«, Triumph Herald. Det er en bemærkelsesværdig bil, en englænder med uafhængig baghjulsophæng! En bil med chassissramme! En kvik lille og økonomisk vogn, der i sedan-udgaven vil komme til at koste 15.816 kroner. Her ser De bilen sammen med Lise Henningen. Den smukke, mørke dame havde vi sendt af sted på en lille tur i det grønne, og når De ser hende dels ligge dels stå i vanskeligheder, skyldes det mindre vognens svigtende mekanik som vor egen svigtende hukommelse.

For at sige det som det er, havde vi givet hende nøglen og et klap på skulderen uden at vide, at der kun var et par liter tilbage i tanken. Men sådan noget tænker en handlekraftig pige ikke på, for hun stoler på sine venner. Derfor gik Lise omgående i gang med at undersøge, hvad der

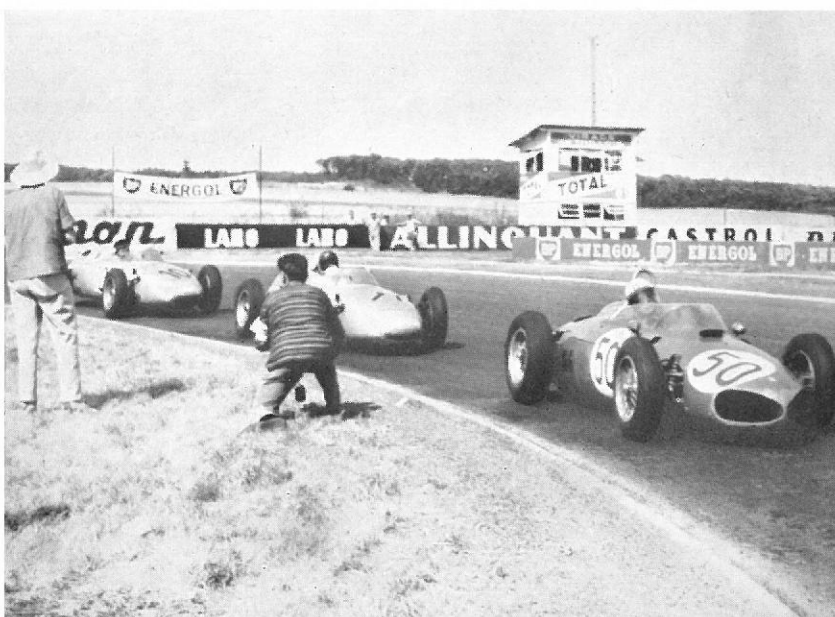
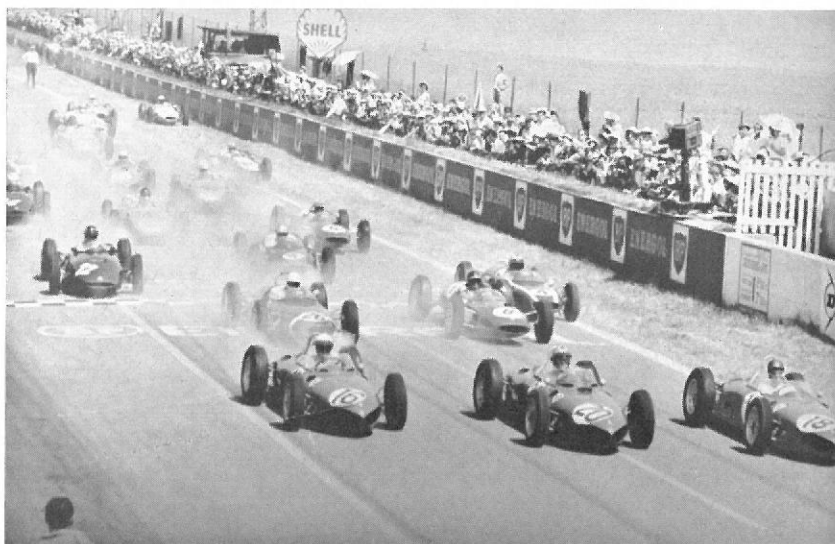
kunne være galt. Et par rare patruljebetjente løste senere gåden og hjalp hende hjem.

Tilbage ligger nu det vanskelige arbejde at genopbygge hendes tillid til os.

Triumph Herald er en 4-personers bil med en motor på 43 bhk, 1147 ccm, boring 69,3 mm og slaglængde 76 mm. Kompressionsforholdet 8:1. Den kører ca. 120 km/t i fjerde gear og accelererer fra 0-80 km/t på 16,5 sek. Grunden til, at den kommer til Danmark nu gennem Glostrup Importcompagni A/S, ligger i, at man har fået overtalt englænderne til at give afskald på ægte læderindtræk og isætte holdbart plastic, som det findes i så andre vogne, samt nogle uvæsentlige forandringer i udstyret. På den måde er bilen bragt ned i et overkommeligt prisleje. Tidligere ville den herhjemme have kostet over 20.000 kroner.







De to øverste billeder viser starten til det franske Grand Prix. Nederst 42. omgang. Baghetti fører foran de to Porscher, kørt af Gurney og Bonnier. - På næste side: Baghetti får det ternede flag som vinder af det 47. Grand Prix i Rheims, kun 1/10 sekund før Dan Gurney.

BAGHETTI

vinder det franske Grand med 1/10 sekund

Den nye italienske
stjernefører vandt ny sejr
for Ferrari efter et vældigt
slag med Porsche

Giancarlo Baghetti vandt den franske automobilklubs 47. Grand Prix i Rheims efter et langt hårdt slag med Jo Bonniers og Dan Gurneys Porscher og holdt dermed fanen højt for Ferrari efter, at alle fabriksvognene fra Maranello fabriken enten var udgået eller faldet tilbage i feltet. Dan Gurney blev nr. 2 i Porsche kun 1/10 sek. efter Baghetti, og på 3. og 4. pladserne kom Jimmy Clark og Innes Ireland i fabriks-Lotus'er, mens en Cooper med Bruce McLaren blev nr. 5 efterfulgt af Graham Hill i en B. R. M. efter en lang duel hjul mod hjul.

Træningen

Træningen til Grand Prix'et fandt sted onsdag, torsdag og fredag fra 6 til 8 aften i strålende solskinsvejr, som blev varmere og varmere dag for dag. Startfeltet viser Ferraris suverænitæt i Grand Prix sporten i dag. Phil Hill kørte hurtigste omgang på 2 min. 24,9 sek. svarende til en gennemsnitshastighed på 128,175 miles i timen (ca. 206 km/t den første træningsdag, og hverken han eller von Trips trænede om torsdagen. Ginthers vogn var blevet forsynet med en finne bag sædet torsdag aften, men denne nye detalje forsvandt senere. Foruden de tre fabriks-Ferrari'er med 120° V-6 motor, havde sammenslutningen af italienske racer-stalde anmeldt deres 65° V-6 Ferrari med sejrherren fra Syrakus og Napoli, den unge Baghetti, ved rattet. Baghetti foretrak klogt at lære sig banen langsomt, og hans mest ubehagelige oplevelse indtraf om fredagen, da han pludselig mødte en Peugeot, som kom kø-

rende den modsatte vej på banen, mens han lå foran Bruce McLaren på vej mod Thillois svinget med over 240 km/t. Efter at have undsluppet ad en reservevej standsede begge køre i depoterne forat udgyde deres retfærdige forargelse.

Porsche havde anmeldt tre af deres 1960 vogne med 4-cylindrede karburator motorer. Den britiske lejr havde motorvanskeligheder med både Tony Brooks' B. R. M., Innes Irelands Lotus og John Surtees' Yeoman Credit Cooper efter torsdagens træning.

Moss opnåede først og fremmest sin plads i startfeltets anden række ved at lade sig trække med i slipstrømmen fra von Trips' Ferrari, en metode, som fulgtes af de fleste ikke-Ferrari køre i en sådan grad, at enhver Ferrari, der kørte ud fra depotet til nogle træningsomgange, fulgtes i hælene af køre, som var ivrige efter at gøre brug af dens slipstrøm. Mens den langsomste af de tre fabriks-Ferrari kørte rundt på 2 min. 26,8 sek., var den hurtigste engelske omgang uden brug af Ferrari-slipstrøm Graham Hills B. R. M. på 2 min. 29,1 sek.

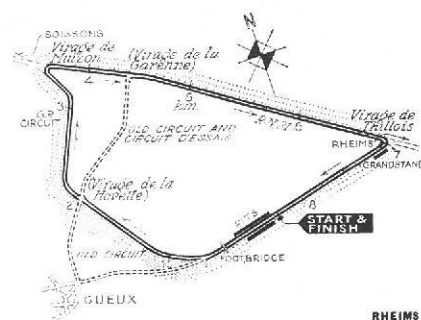
Man så flere nye ansigter i nye cockpiter. Mairesse kørte f. eks. den tredje fabriks-Lotus, da Trevor Taylor var forhindret i at køre den, fordi han skulle deltage i Formel Junior løbet samme dag. Bordeaux, Fangios protégé, prøvede den tredje UDT/Laystall vogn i løbet af fredagen. Den eneste nye vogn var de Tomaso-Osca'en, en Cooper-variation, der var anmeldt af Scuderia Serenissima for Scarlatti, men ik-

ke var i stand til at leve op til den form, den havde vist i Napoli tidligere i sæsonen.

Lørdagen, der var afset til hviledag, tilbragtes af de fleste hold med at bore huller i vognene for at skaffe frisk køleluft til de næsten stegte køre, hvis vejret på løbsdagen skulle blive så uundholdeligt varmt, som det lovede. Karburatorluftindtag og kølere blev også hastigt forsynet med trådnat mod stenslag, idet adskillige vogne var blevet ramt af flyvende sten under træningen.

Startfeltet blev:

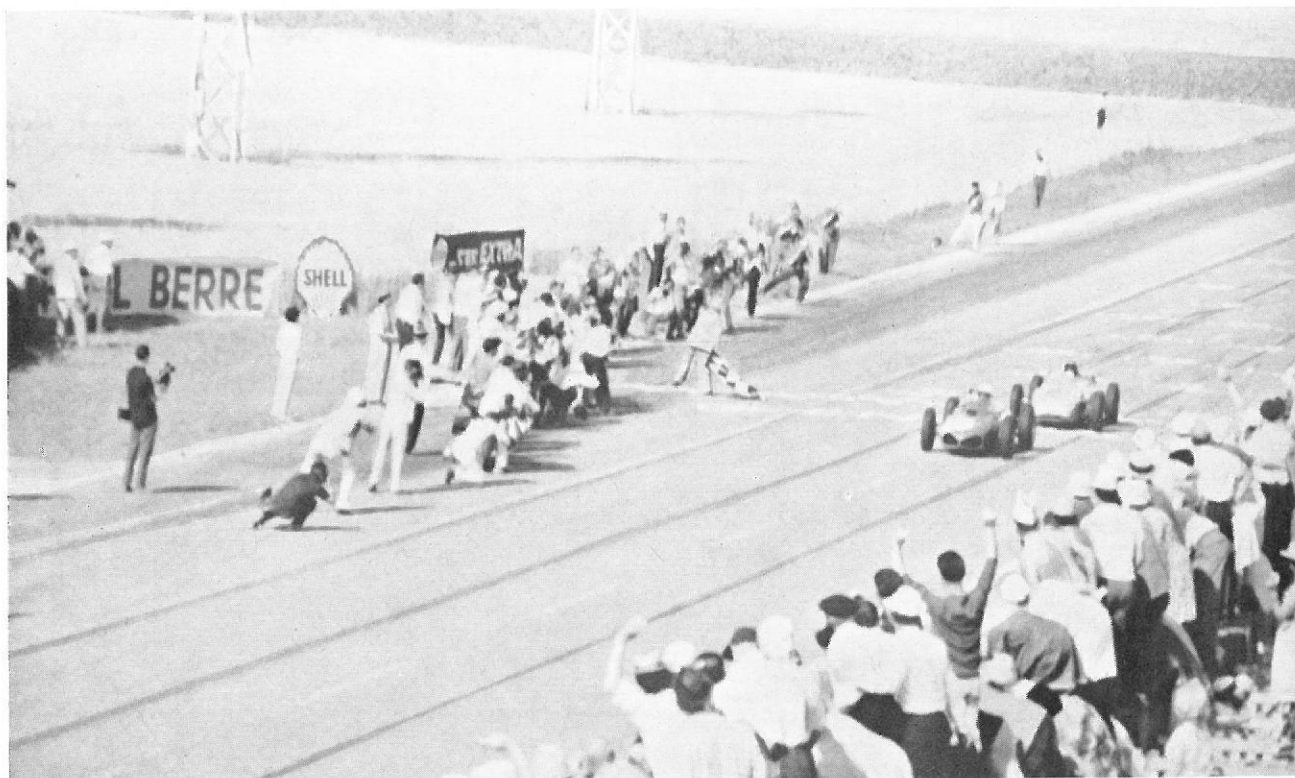
Ginther (Ferrari)	von Trips (Ferrari)	Phil Hill (Ferrari)
2 m. 26,8 s.	2 m. 26,4 s.	2 m. 24,9 s.
Clark (Lotus)		Moss (Lotus)
2 m. 29 s.		2 m. 27,6 s.
McLaren (Cooper-CI.)	Surtees (Cooper-CI.)	G. Hill (B.R.M.)
2 m. 29,4 s.	2 m. 29,1 s.	2 m. 29,1 s.
Ireland (Lotus)		Gurney (Porsche)
2 m. 29,8 s.		2 m. 29,6 s.
Bonnier (Porsche)	Baghetti (Ferrari)	Brooks (B.R.M.)
2 m. 30,5 s.	2 m. 30,5 s.	2 m. 29,9 s.
Salvadori (Cooper-CI.)		Brabham (Cooper-CI.)
2 m. 31,2 s.		2 m. 31 s.
Bianchi (Lotus)	Lewis (Cooper-CI.)	Gregory (Cooper-CI.)
2 m. 33,4 s.	2 m. 32 s.	2 m. 31,3 s.
Mairesse (Lotus)		de Beaufort (Porsche)
2 m. 35,8 s.		2 m. 33,7 s.
Burgess (Lotus)	Trintignant (Coop.-Mas.)	Collomb (Cooper-CI.)
2 m. 39,7 s.	2 m. 38,8 s.	2 m. 36,8 s.
Scarlatti (Osca)		Taylor (Lotus)
2 m. 47,3 s.		2 m. 40,3 s.



Løbet

Det flade Champagne-distrikt domineres af en høj himmel med kun nogle få vandtårne til at bryde den lange horisontlinje. Himmelen var strålende blå og fyldt med blændende sol, da vognene blev rullet til startstregen — så køreerne var klar over, at de var på vej til 2½ brutal varm time i cockpitet, da de langsomt gik over mod deres vogne. Nogle af dem havde forberedt sig ved at gennemvæde deres overalls med vand, og en af Ferrari-mekanikerne medbragte en vandkande til at douche sit hold med.

Kl. 14,30 blev mængden omkring vognene på startfeltet skubbet til side. En official holdt et stort bræt op med indskriften »Moteurs« som signal til køreerne om at trykke på starterne. Så kom 1 minut signalet, derefter 30 sekunder signalet og endelig den sædvanlige besynderlige Rheims start. Toto Roche, den firskårne, lille baneleder svang den store trikolore op og ned. Ferrarierne blæste af sted fra forreste





Giancarlo Baghetti, populær vinder i Rheims. I sin første sæson som formel 1-kører har han nu vundet tre betydningfulde løb.

række med blå røg af brændt gummi fra baghjulene tæt fulgt af Moss i Rob Walkers Lotus, mens nogle af de bageste i feltet tog græsrbatten i brug i en sky af gyldent støv for at overhale langsommere konkurrenter.

Efter 1. omgang lå Ferrari-fabriksvognene — som alle havde ventet — som nr. 1, 2 og 3, med Phil Hill foran Ginther og Trips, og derefter kom Moss, Surtees og Jimmy Clark. Allerede efter 1. omgang aflagde Lewis og Masten Gregory hurtige besøg i depotet med deres Coopers, og det samme gjorde Henry Taylor i UDT/Laystall Lotus og Collombs i Cooper på den følgende omgang, Tony Brooks i B. R. M., Surtees' i Cooper og Ian Burgess i Lotus på 3. omgang.

Løbet tog nu mønster med de tre Ferrarier i spidsen temmelig tæt fulgt af Moss, som efterfulgtes af en kæmpende flok på syv vogne. Ingen kunne på det tidspunkt forudse, at disse syv senere skulle dominere løbet. Gruppen bestod af Clarks og Innes Irelands fabriks-Lotuser, Baghettis 65° V-6 Ferrari, Graham Hills B. R. M., Jo Bonniers og Dan Gurneys fabriks-Porscher og Bruce McLaren's fabriks-Cooper. Det ville være meningsløst at angive rækkefølgen for disse syv vogne på noget

tidspunkt, for den var aldrig den samme to omgange i træk, idet den kompakte masse af vogne fejede forbi depoterne to og tre på linje og under en bestandig skiften position. Brabham kæmpede med Roy Salvadori i Ycoman Credit Cooper og de Beaufort i fabriks-Porsche om 12. pladsen, men udgik, da hans Cooper gik i stå på 15. omgang.

På 13. omgang overtog von Trips føringen, og vi spekulerede på, om han var blevet udpeget som dagens vinder. I så fald havde han ikke heldet med sig, for 5 omgange senere kom han langsomt ind til depoterne med damp og vand fossende ud af Ferrariens to udstødningsrør, og vognen blev skubbet bort. Derefter førte Phil Hill igen foran Richie Ginther, mens hoben af vogne i respektfuld afstand bag Ferrarierne nu var blevet til otte, idet Moss havde sluttet sig til dem. Der blev kæmpet bravt om alle de 7 næste pladser bag Ferrarierne. Først sloges Baghetti og Innes Ireland om 3. pladsen, senere Baghetti og de to fabriks-Porscher, mens de to fabriks-Lotuser fulgte tæt efter. Moss begyndte at køre til depot flere gange, og under et af hans depot-stop hejstes bagenden af hans Lotus op, hvorefter der fjernedes en mængde småsten, som havde bragt det

GENVEJEN TIL SVERIGE



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-Malmö-Ruten, Kastrup Havn
- Telex: 5758 (ferryline kh) eller på F.D.M.s Rejsebureauer og filialkontorer

FARTPLAN

Afgang Kastrup

5.30	12.00	18.45
7.30	14.15	21.00
9.45	16.15	23.30

Afgang Malmö

5.30	12.00	18.45
7.30	14.15	21.00
9.45	16.15	23.30

Billfærgerne



KASTRUP-MALMÖ

højre baghjul ud af balance. Senere faldt der ro over løbet igen, indtil 38 af dets 52 omgange var blevet kørt. Da savnedes Phil Hill, og Richie Ginther sejlede forbi i spidsen og gjorde betydningsfulde tegn til Ferrari depotet. Hill havde faktisk spundet rundt på den løse belægning i Thillois hårnålen og var gået i stå. Ferrarien nægtede at starte igen, Hill tabte lang tid, før han var i stand til at skubbe den i gang og køre videre på 10. pladsen.

Derfor førte Ginther nu foran Baghetti's Ferrari eller en af fabriks-Porscherne afhængig af, hvem der førte denne trio, som havde trukket sig fra af resten af gruppen bagude. To omgange senere var der igen sensationer i luften, for Ginther brølede ind i depotet og pegede hen mod forenden af vognen som tegn på, at der skulle fylles olie på, idet Ferrariens olietryk var faldet. Men 1961 Grand Prix-reglerne forbyder specielt påfyldning af olie, og Ginther blev derfor sendt af sted igen — stadig i spidsen, men nu afhængig af, om motoren blev smurt. Hans håb blev slukket kun en omgang senere, da motoren brændte sammen ude på banen, og derefter var Ferrari-fabrikshollet elimineret fra løbet.

Nu afhang alt af den unge Baghetti, der havde kørt et hårdt løb i stigende

varme uden den mindste pause over mere end 250 km, og som tilmed blev presset af to af de mest erfarne Grand Prix kørere, Bonnier og Gurney. I 41. omgang førte Baghetti, og igen i 42. omgang, men på vej forbi depoterne rørte Bonniers Porsche næsten halen af Ferrarien, og Gurneys Porsche lå til højre for den røde vogn. I omgang 44 snappede Bonnier føringen. I næste omgang kom den røde Ferrari endnu en gang foran. Endnu en omgang senere lå de to Porscher forrest side om side med Ferrarien lige i hælene.

Tilskuermængden bølgede af ophidselse, og alle øjne var klæbede til horisonten, hvor vognene kom til syne på vej ned til Thillois. I 47. omgang var den sølvfarvede vogn i spidsen. Den røde strøg forbi lige indgangen til svinget, men Bonnier var tilbage i spidsen igen i næste omgang. Der var nu 4 omgange tilbage, og spændingen var knap til at bære. Gurney førte foran Baghetti og Bonnier, som i næste omgang langsomt rullede ind til depotet med en sky af blå røg fra bagenden af vognen. Han blev sendt ud igen for at forsøge at fuldføre.

Ved begyndelsen af sidste omgang førte Gurney som Porsches sidste håb. Den røde vogn og den sølvfarvede vogn lå næsten side om side, da de

skød op over horisonten mod Thillois. De kørte side om side gennem hårnålen uden, at nogen af kørerne gav sig en tomme, og jog mod målstregen. Gurney kom lidt foran, men Baghetti trak op på siden af ham igen, og derefter begyndte Ferrariens ekstra kraft at gøre sig gældende. Tomme for tomme krøb den foran Porschen og vandt for Italien med kun 1/10 sekund. Kampen var så hård i dette løb, at de syv første vogne alle fuldførte på samme omgang, og hermed er det endnu en gang blevet bevist, at man aldrig kan vide noget på forhånd i racersporten, for alle havde ventet en temmelig kedsommelig affære, domineret af de overlegne Ferrari'er — og i stedet var det blevet til det bedste franske Grand Prix, siden Mike Hawthorn vandt på tommer foran Fangio i 1953.

Resultat:

1. Giancarlo Baghetti (Ferrari) 2 t. 14 m. 17,5 s., 192,874 km/t.
2. Dan Gurney (Porsche).
3. Jim Clark (Lotus).
4. Innes Ireland (Lotus).
5. Bruce McLaren (Cooper-Climax).
6. Graham Hill (B.R.M.).
7. Jo Bonnier (Porsche).
8. Roy Salvadori (Cooper-Climax).
9. Phil Hill (Ferrari).
10. Henry Taylor (Lotus).
11. Michael May (Lotus).
12. Masten Gregory (Cooper-Climax).
13. Maurice Trintignant (Cooper-Maserati).
14. Ian Burgess (Lotus).
15. Richie Ginther (Ferrari).

**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
ialt kr. 16,50	+ Molykote A kr. 8,50
på 30.000 km	ialt kr. 29,50
20 gange	på 30.000 km
	kun 6 gange
kr. 330,-	kr. 177,-

**MOLYKOTE-SERVICE
OVER HELE DANMARK**
forlang stationsliste tilsendt

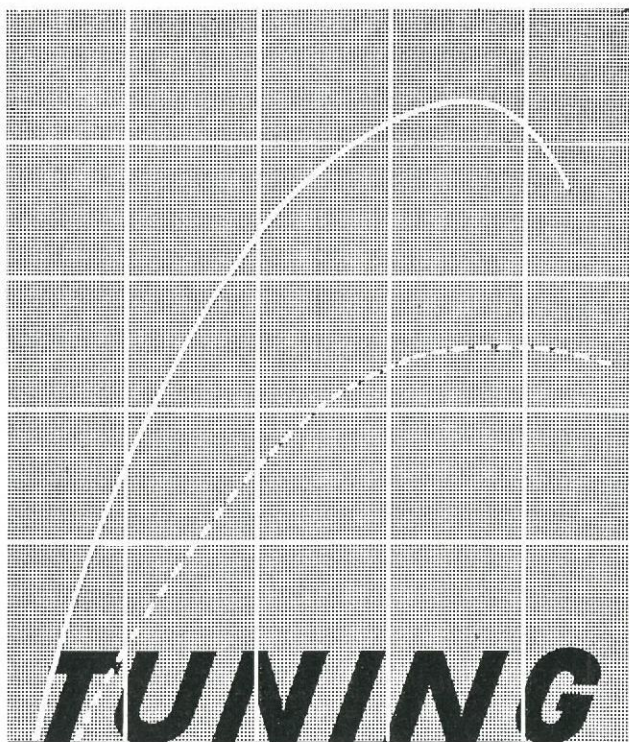
MOLYKOTE A
nu i portions-pakninger
til alle vognmærker
- også til Deres

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.



TO-TAKTS MOTORER

SIDSTE DEL

- tidligere afsnit i denne serie har været bragt i **Fart & Form** nr. 1, 2, 3, 4, 5 og 7 1961

I de foregående artikler har det udelukkende været selve motoren man har beskæftiget sig med, men der er dog visse komponenter, man skal se lidt nærmere på — nemlig karburator, indsugningsrør, udblæsningssystem samt tænding.

Når man tuner sin motor, så er det i de fleste tilfælde for at få en større ydeevne, men den effektførogelse får man ikke gratis, den må bl. a. betales i form af et forøget benzinforbrug. Nu er der en vis grænse for, hvor meget benzin en given karburator kan afgive til den luft, der passerer gennem forsnævringsringen — også kaldet chokerboringen — ligesom der er grænse for hvor meget luft, der kan strømme gennem forsnævringsringen. Til de fleste standardmotorer findes der en standardkarburator, der er således dimensioneret, at den er i stand til at give motoren den rette blanding af benzin og luft i hele det omdrejningsområde, motoren er beregnet for. Når nu motoren er blevet tuncet, så er dens maksimale omdrejningstal forøget, og for at udnytte dette rigtigt, skal man have en større benzin-luft blanding ind i motoren, og dette kræver en større karburator. I nogle tilfælde kan man nøjes med at udskifte forsnævringsringen og ændre lidt på dysekompositionerne, medens man i andre — og de fleste tilfælde vel nok må skifte karburator, eventuelt gå over til dobbelt karburator eller to eventuelt tre karburatorsystem.

Vi vil i første omgang se på, hvordan vi kan forbedre karbureringen for en tuncet cencylindret motor. Tværsnittet i forsnævringsringen må ikke være større end svarende til tværsnittet i selve indsugningsporten i cylinderen. Normalt siger man, at det mindste tværsnit i hele indsugningssystemet skal være i karburatorens forsnævring således, at vi på dette sted har den største lufthastighed, og dermed får revet mest benzin med. Har man nu herudfra bestemt hvilken karburatorstørrelse, der skal anvendes, må man forsøge sig frem til den rigtige dysekomposition så-

ledes, at motoren arbejder frit og ubesværet — ikke tilso-

der tændrørene, og heller ikke giver for mager blanding. En vejledning i valg af karburatorstørrelse kan man få ved at studere karburatorkataloger og se hvilken karburatortype, der skal anvendes ved forskellige motorer til deres forskellige ydeevne.

Da lufthastigheden gennem karburatoren spiller en meget stor rolle for den benzin-luft blanding, man får ind i motoren, vil man gerne holde denne hastighed så konstant som muligt hvilket desværre ikke kan lade sig gøre. For at råde bod herpå, kan man montere to karburatorer til den samme cylinder således, at først arbejder man med den ene karburator, og når man har nået dens maksimale ydeevne så træder den anden karburator til. Har man f. eks. anvendt en 25 mm karburator, så skal der ikke anvendes to 12,5 mm karburatorer, men een på 17 mm og een på 18 mm, idet tværsnitarealerne er henholdsvis 2,27 cm² og 2,55 cm², ialt 4,82 cm², og tværsnitarealet for en 25 mm karburator er 4,9 cm².

For at forenkle dette system kan man nu få dobbeltkarburatorer, der er udført som een karburator men med to gennemboringer, og hvor spjældet i den ene gennemboring først åbner ved fuld åbning af det andet. Er der tale om flercylindrede motorer, så forsyner man dem ofte med en karburator for hver cylinder, idet man ønsker et så kort rør mellem karburator og cylinder som muligt. Ser man på en trecylindret motor med een karburator, så vil fyldningen af de to yderste cylindre blive mindre end for den midterste cylinder. Der kan endvidere opstå svingninger i indsugningsrøret således, at fyldningen bliver stærkt varierende i alle tre cylindre, og følgelig vil motoren ikke afgive sin fulde ydeevne. Ved sådanne motorer kan man montere to karburatorer således, som vist på tegningen eller man kan montere tre karburatorer — en til hver cylinder.

Monterer man to eller tre karburatorer bør man forbinde disses indsugningsrør med et »udligningsrør« — et rør på ca. 6-10 mm diameter — der vil udligne eventuelle sving-

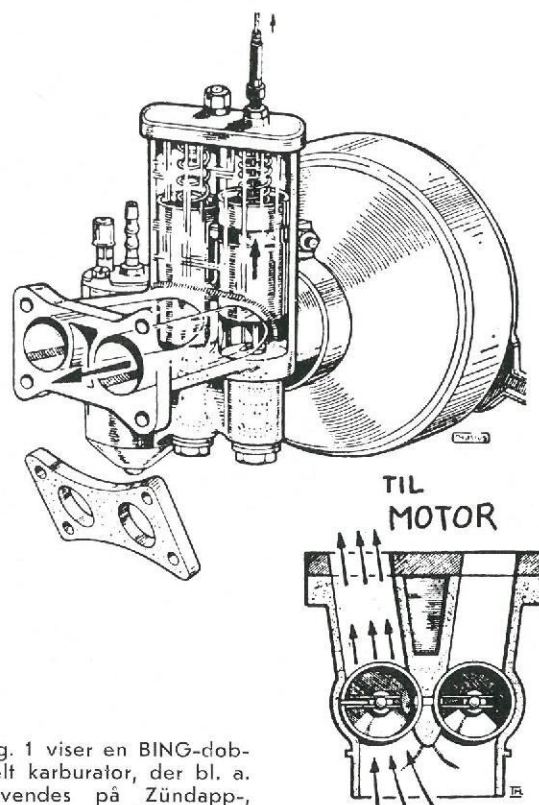


Fig. 1 viser en BING-dobbelt karburator, der bl. a. anvendes på Zündapp-, Triumph- og Husqvarna-motorerne.

Fig. 2A viser, hvorledes karburatoren er monteret på en trecylindret motor, og man ser tydeligt de lange indsugningsrør til cylinder 1 og 3, medens røret til cylinder 2 er meget kort.

I fig. 2B ser man, hvordan et fo-karburatorsystem skal monteres, og det ses tydeligt, at nu er afstanden fra hver karburator og ud til de enkelte cylindre lige lange.

I fig. 2C er vist et arrangement for 3 karburatorer.

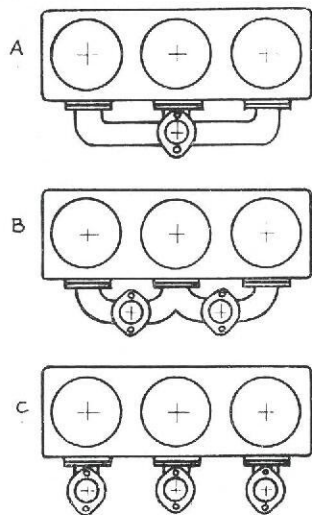


Fig. 2

ninger i indsugningsrørene således, at man får en jævn motorgang og ensartet fyldning af cylindrene.

Justering af en motor med to eller flere karburatorer foretages lettest ved hjælp af omdrejningstæller, idet man indregulerer hver enkelt karburator og cylinder for sig, og ved hjælp af omdrejningstælleren og karburatorspjældenes stilling er man så i stand til at forbinde karburatorer således, at alle cylindre får den samme fyldning.

Vi ved jo, at man ved »tuning« forstår »at afstemme« sin motor, og dette arbejde begynder ved indsugningsrørets munding, og afsluttes først ved udstødningsrørets afslutning.

Indsugningsrøret indgår i et svingningssystem sammen med krumtaphuset, og her er krumtaphusets volumen en slags »akkumulator«, medens voluminet i indsugningsrøret — hvor man ved indsugningsrør forstår afstanden fra indsugningsrørets munding og til indsugningsport i cylinder — er den luftmasse der sættes i bevægelse og altså fremkalder svingningerne i indsugningssystemet.

Ifølge dr. U. Schmidt så opnår man den bedste fyldning af krumtaphuset når egensvingningstallet er i nøje overensstemmelse med såvel motorens omdrejningstal som indsugningsportens højde, og altså herigennem med den vinkele krumtappen bevæger sig medens porten er åben. Denne egensvingningsfrekvens v — angiver antal svingninger pr. sekund — kan bestemmes af følgende formel.

$$v = \frac{c}{2\pi} \sqrt{\frac{1}{a \times V_k}}$$

hvor c = lydens hastighed d. v. s. ca. 34 000 cm/sec

V_k = rumfang af krumtaphus incl. skyllekanaler i cc

a = krumtapvinklen svarende til indsugningsportens åbningstid i krumtapgrader

Denne formel kan man omskrive således

$$s = \left(\frac{3\,250\,000 \times a^2}{V_k \times n^2} \div \frac{1}{d_e} \right) F_m \text{ (cm)}$$

hvor S = indsugningsrørets længde i cm

n = motoromdrejningstallet i omdrejninger pr. minut

V_k = diameter af indsugningsporten eller den dertil svarende i cirkel i cm

F_m = middeltværsnit i indsugningsrøret i cm²

Man kan af denne formel se, at alle faktorerne med undtagelse af n er konstante, og det vil altså sige, at der til de forskellige omdrejningstal hører forskellige længder af indsugningsrøret, eller indsugningssystemet.



Man medbringer gerne en smuk gave fra udlandet til sine venner og kære derhjemme. WMF byder på en mangfoldighed af elegante, praktiske gaveartikler, som De skulle se nærmere på.

Lad os vise Dem vore smukke gavesæt...

Hamburg, Mönckebergstr. 31
WMF-filialer findes i
Neumünster, Grossflecken 1
Bremen, Sögestr. 3/5
Hannover, Georgstr. 44
Berlin, Kurfürstendamm 229
og i alle andre større byer
i Vesttyskland



Det vil imidlertid være ret kompliceret at udføre et indsugningsrør således, at det kan opfylde disse krav, og man må derfor beregne længden af indsugningsrøret ved forskellige omdrejningstal, og derpå fastlægge hvilken længde man vil give røret ud fra de omdrejningstal, man mener, motoren normalt vil arbejde ved.

Ser man på udstødningssystemet for en to-takts motor, vil man opdage, at det er mere kompliceret end for en fire-takts motor og det skyldes, at en to-takts motor arbejder bedst, når der i udstødningssystemet er et vist modtryk. Ligesom ved indsugningsrøret så er der også ved udstødningssystemet ganske bestemte omdrejningstal, ved hvilke man kan få motoren til at afgive den største effekt, men da det modtryk man skal have i systemet er nøje afstemt efter mo-

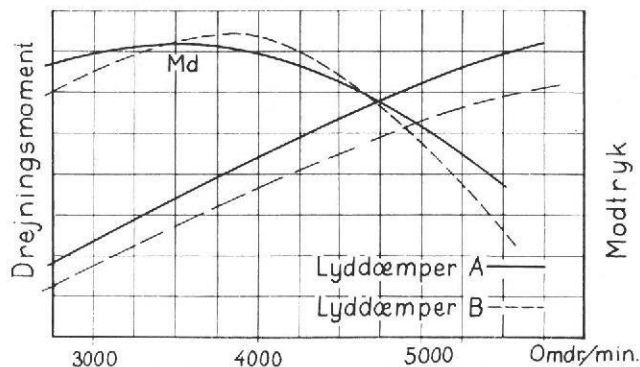
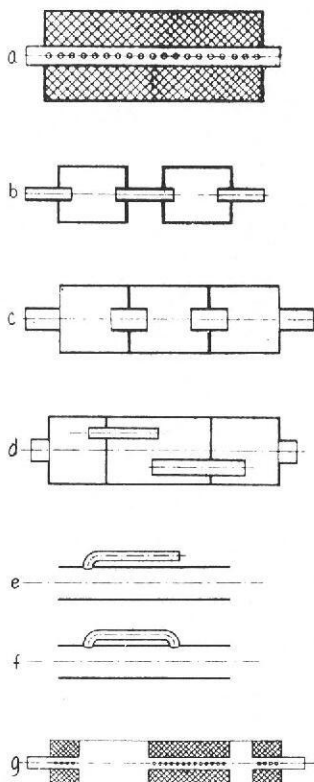


Fig. 3

Fig. 3 viser, hvilken indflydelse det modtryk, der findes i en lyddæmper, har på motorens effekt. Lyddæmper A yder størst modstand, og drejningsmomentkurven er væsentlig fladere end den tilsvarende kurve for lyddæmper B, der til gengæld giver en større effekt i omdrejningsområdet fra 3500 til 4600 omdr./min. Over sidstnævnte omdrejningstal falder drejningsmomentkurven ret stejlt, og man vil ikke i dette omdrejningsområde få den samme effekt som med lyddæmper A.



I fig. 4 er vist forskellige former for lyddæmpere. I fig. 4a er vist en dæmper med glasuldindhold, medens dæmpere i fig. 4b-4f er af de såkaldte frekvensdæmpertyper. I fig. 4g er vist en kombination af ovennævnte to typer.

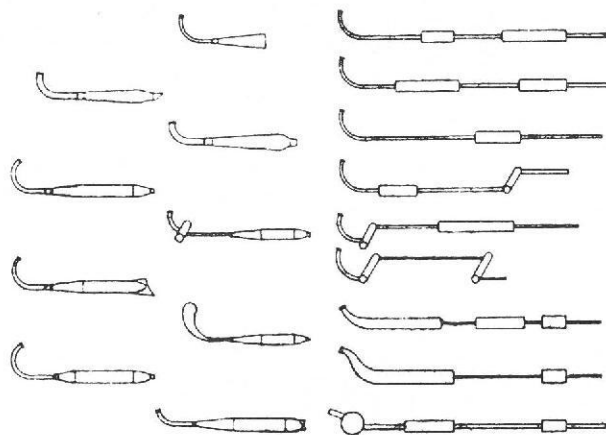


Fig. 5 viser forskellige udførelsesformer for udstødningssystemer, dels for motorcykler og dels for biler. Man ser, at på en enkelt undtagelse nær så er alle systemerne for biler forsynet med to lyddæmpere eller tre. Dette skulle give den bedste dæmpning samt et modtryk i udstødningssystemet således, at motoren vil få en meget flad og gunstig drejningsmomentkurve.

motorens omdrejningstal, tværsnit af udstødningsrør, udstødningsgassens begyndelses- og sluttryk samt andre forhold og faktorer, må man i de fleste tilfælde forsøge sig frem. Her må man dog ikke lade sig forlede til at tro, at man har opnået et godt resultat, såfremt man ved modifikation af udstødningssystemet har fået mere støj ud af det, det tyder i de fleste tilfælde blot på, at man har gjort modtrykket mindre.

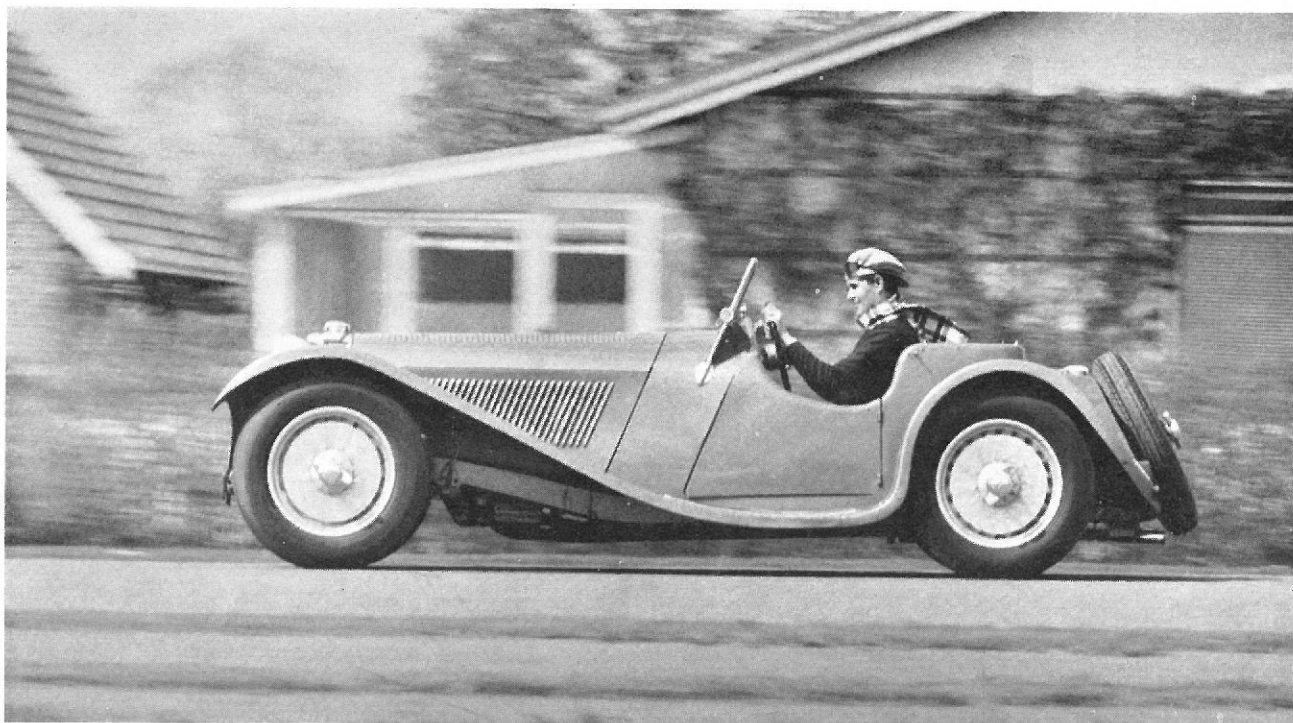
Et punkt som motorens tænding er slet ikke blevet berørt, men det skyldes, at de modifikationer der her skal foretages er meget små. Når man sætter en motors omdrejningstal i vejret, så skal tændingspunktet ske på et tidligere punkt, i modsat fald vil man ikke få tilendebragt forbrændingen så betids, at man får den fulde nytte af den tilførte mængde brændstof. Vi skal altså have flyttet tændingen lidt frem, svarende til den stigning vi har fået i omdrejningstallet.

Den forøgede effekt man opnår ved en tuning giver sig også udslag i en større varmebelastning, især på stempelkroner, topstykker og tændrør. For tændrørets vedkommende skal man derfor gå over til et koldere rør således, at varmen fra forbrænding og gnistgab hurtigt kan blive ledet bort til det omliggende gods i topstykket.

Samtidig med disse ændringer i tændingssystemet bør man også montere en kraftigere tændspole, så man er sikker på, at den nødvendige gnist er tilstede ved de høje omdrejningstal, motoren nu kommer til at arbejde ved.

Vi kan ikke afslutte denne artikelserie uden at komme med en advarsel. På mange punkter er der givet konkrete tal og oplysninger, som læserne kan arbejde direkte efter, men på mange andre punkter har det ikke været muligt at sige, — — »at der skal tages så meget af skylleporten, så meget af udstødsporten etc. for at få den og den effektforøgelse...« for det er ganske simpelt ikke muligt at stille faste retningslinier op for tuning af en to-takts motor. Går man derfor i gang med at tune en to-takts motor — ja, så må man være klar over, at det kan koste penge, og måske mange penge, såfremt man kaster sig ud i forsøg på kraftig tuning. Skal man virkelig have et resultat frem, så opnår man det ikke uden at man har en god portion teoretisk viden parret med sund fornuft og i de fleste tilfælde også en dynamometer.

Neco de Mus.



Det var en yndig tid

unge mænd - ældre biler

I en årrække har direktør Ole Sommer været på udkig efter en af de mest sjældne Jaguarer — den såkaldte sportsvogn SS 100, der blev fremstillet for 23 år siden. Kun 7-800 eksemplarer kom ud på verdensmarkedet, og næppe mere end halvdelen er tilbage.

Derfor var Ole Sommer fyr og flamme, da salgsdirektøren for den engelske bilfabrik en dag telefonerede fra London og sagde:

— Jeg har fundet en SS 100 til dig. Skal jeg købe den?

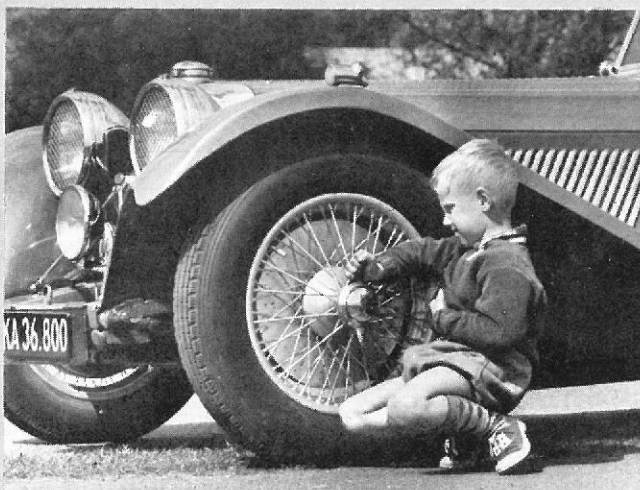
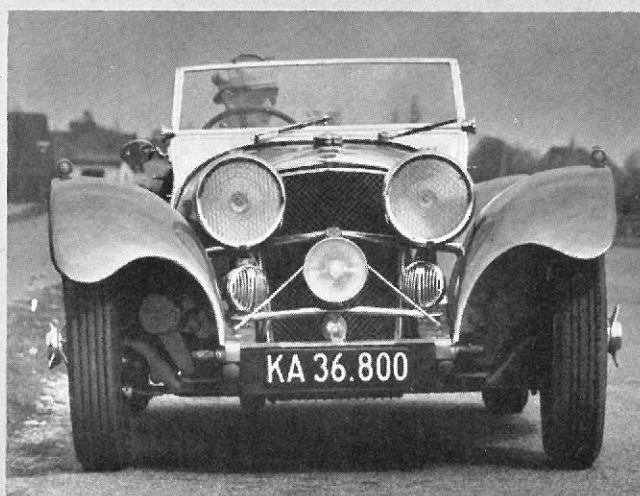
SS 100 har kun haft tre ejere — og kørt henved 200.000 kilometer.

— Den er et fund, fortæller Ole Sommer, der til daglig går rundt mellem moderne Jaguar-vogne på Amager, men elsker gamle biler. Med sin sidste erhvervelse har jeg fået et stort ønske opfyldt. SS 100 er en dejlig bil med imponerende acceleration og en top-hastighed på 155 kilometer i timen. Formen er den gamle klassiske; store hjul, store lygter og en lang, elegant krop, og udstyret er originalt med undtagelse af blinkere, reflekser og baklygter.

— Hvad koster sportsvognen?

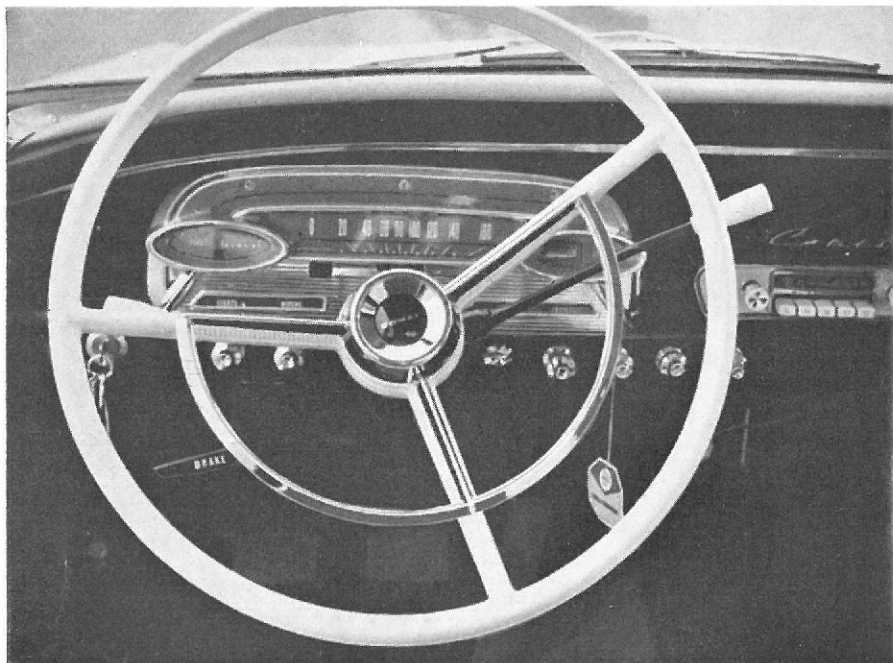
— De mener vel, hvad jeg gav? Omkring 20.000 kr. incl. omsætningsafgift. Men den skal ikke sælges.... SS100 er en museumsgenstand for mig!

SS 100 er den eneste af sin art her i Skandinavien. Der er plads til to personer, og man sidder fint i de anatomisk byggede lædersæder. Når man kører savnes varmeapparatet ikke ved fødderne. Det ordner motoren. Til gengæld skal man ha' en tyk vams på inde i vognen. Men det hørte jo også til i de go'e, gamle dage.... Lars.



TAGE SCHMIDT:

BAG RATTET AF FORD COMET



Ford Comet minder teknisk stærkt om Falcon, den første Ford-compact, men er mere luksuøst udstyret. Prisforskellen på de to modeller er dog herhjemme så forholdsvis lille, at Ford her går stærkest ind for Comet, fordi den synes at give mest for pengene.

Cometen koster 37.323 kr. eksklusive leveringsomkostninger, og sammenlignet med prisen på europæiske vogne er det meget, hvilket synes naturligt i betragtning af det ufordelagtige valutaomsætningsforhold og de ekstra transportomkostninger. Ford Comet er en billig vogn i USA, og den høje pris i Danmark kan ikke skjule denne kendsgerning. Vognen mangler både teknisk og udstyrmæssigt raffinement. Men til gengæld er den utvivlsomt præget af samme robusthed som de fleste amerikanske vogne, og det er sikkert afgørende for dens publikum - sammen med dens prestige-værdi.

Ford reklamerer i USA med, at Comet har større akselafstand end de andre compact-vogne på markedet. Dermed skulle være opnået en ekstra kørselskomfort, og Comet er faktisk en ganske komfortabel vogn på de fleste vejtyper - uden dog ligefrem at være sensationel. Man mærker ikke påfaldende meget til den stive bagaksel på ujævn vej, men

støddæmpningen er ikke effektiv over for små ujævnheder, og hjulene hopper derfor en del på visse former for dårlig belægning, bl. a. på brosten. Fænomenet betyder dog intet væsentligt for komforten, kun for vejbeliigheden, idet mangelfuld hjulkontakt naturligvis må være en ulempe i den sidste henseende. På langt de fleste veje står Cometen virkelig godt fast, og den egner sig absolut til hurtig kørsel på snoet vej, når man først har vænnet sig til styretøjet, der er udpræget amerikansk i dette ords mindre pæne betydning. Ujævnheder som slaghuller i grusveje absorberes godt både af affjedringen og af styretøjet, men visse, let ujævne belægninger føles som vibrationer i rattet. Som i alle populære amerikanske vogne er der en del hjulstøj ved kørsel over ujævnheder.

Comet leveres med sekscylindret motor i to forskellige tuningstrin. Prøveeksemplaret var udstyret med den kraftigste, som leveres fortrinsvis på det danske marked. Den har et slagvolumen på 2781 cc (stærkt overkvadratisk med boring 88,90 mm og slaglængde 74,67 mm), kompressionsforhold 8,7:1, og udvikler maksimalt 102 SAE-hk ved 4400 o/m. Denne ret store affekt modsvares af en forholdsvis høj egenvægt og et stort frontarcal, men der opnåedes

alligevel pæne accelerationstider selv med en motor, som kun havde kørt ca. 750 km, da målingerne fandt sted: 7,8 sekunder for 0-60 km/t, ca. 13 for 0-80, lidt over 21 for 0-100 og ca. 11 sekunder for 100-120. Tophastigheden målt af hensyn til den utilkørte motor ikke, men kan formodes at ligge lidt over 130 km/t.

Motoren arbejder behagelig støjsvagt, men lød anstrengt i nærheden af tophastighed. En konstant kørchastighed på op til ca. 120 km/t klares med overlegenhed, og sejtrækevnen er også god. Der er kun ringe behov for gearskiftning, og både første og andet gear har et temmelig lavt udvekslingsforhold, som gør det ret hensigtsløst at skifte ned under normal kørsel uden for byområder. Andet gear rækker f. eks. maksimalt til 80 km/t, og efter lyden at dømme skal man normalt næppe gå over 60 km/t i dette gear. Der er god synkronisering mellem andet og tredje gear, men selve gearskiftet virkede trægt og langsomt, hvilket dog bl. a. kan skyldes manglende tilkørsel. Koblingen tager pludselig og skal behandles med finfølelse, hvis man vil undgå at kvæle motoren i starten.

Styretøjet virker behagelig let, men til gengæld også temmelig langsomt, idet den lette styring er opnået ved hjælp af et ret lavt udvekslingsforhold. Der er tilmed en del dødgang omkring midterstillingen, og selv mindre kurskorrektioner kræver derfor ret store bevægelser af rattet. Men vognens retningsstabilitet er fin, også i sidevind (dog ikke prøvet i kraftig blæst), og dens styrefølsomhed

der hård bremsning på ujævn asfaltbelægning stampede forhjulene kraftig.

Amerikanerne synes at være på vej bort fra de superbløde polstringer, som skulle virke fascinerende på kunder i udstillingslokalet, men var en lidelse på langture. I hvert fald er polstringen i Comet en af de bedre, jeg har oplevet i amerikanske vogne. Jeg fandt også personlig kørestillingen behagelig. Udsynet er godt hele vejen rundt, specielt med små blinde felter bagi. Et bredt bakspejl giver fuldt udbytte af den store bagrude, og man kan se de bageste tydeligt markerede skærmspidser både direkte fra førerpladsen og gennem bakspejlet, hvilket selvsagt er en stor lettelse ved bakkemanøvrer. Comet er i øvrigt i alle henseender en acceptabel nem vogn at køre i byen. Viskerne har variabel arbejdhastighed, men man savner sprinkleranlæg i standardudstyret.

Panelet mellem forrude og instrumentpanel er beklædt med sort plastic, der dog ikke virker ganske efter hensigten, idet det sammen med det sortmalede højttalgitter kaster nogen refleks op i forruden. Instrumentudstyret er yderst beskedent og præges af en usaglig, pjattet formgivning. Speedometeret er især principielt uheldigt i sin udformning ved at have næsten lineær skala kombineret med viser med cirkelbevægelse. Den øvrige instrumentering består af kilometertæller, kølevandstermometer, benzinstandsmåler og kontrollamper for olietryk og ladning. Kontrolknapperne er stort set hensigtsmæssigt anbragt, men kontrolsystemet for varme- og friskluftanlægget virker unød-



samtidig god for vognstørrelsen. Styretøjets ufølsomhed bemærkes derfor knapt i praksis under normale kørselsforhold. Det er i øvrigt tilfredsstillende præcist.

Ford Comet har en meget tiltalende entydig opførsel i svingene med en ganske let understyringstendens på kanten til det neutrale helt op til den endelige udskridningsgrænse, i hvert fald med ubelastet bagvogn (ikke prøvet med fuld belastning). Udskridning begynder så blødt og gradvis, at man meget hurtigt kan gøre sig fortrolig med vognens ydeevne i svingene. Korrigering af skred er let, og selv en uøvet kører vil formentlig have svært ved at bringe sig i alvorlige vanskeligheder med denne vogn (i glat føre vil det lavt gearede styretøj dog sikkert være en ulempe). Dette fremhæves særligt, fordi amerikanske vogne for en årrække siden med rette pådrog sig et endnu ikke helt aflivet rygte for dårlige egenskaber i svingene. Krængningen er mærkbar, men ikke ubehagelig.

Bremserne virker blødt og gradvis og kræver kun moderat pedaltryk for maksimal bremsning. Nogle hårde opbremsninger i hurtigt rækkefølge i forbindelse med accelerationsprøverne nedsatte ikke bremseffekten mærkbart. Un-

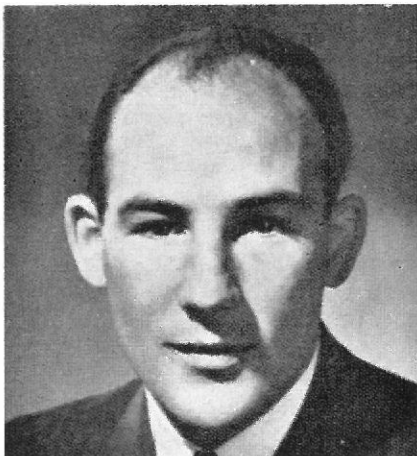
vendig kompliceret sammenlignet med bedre europæisk praksis. Varme- og friskluftsystemet har i øvrigt stor kapacitet og har blæser med to arbejdhastigheder.

Pladsforholdene er gode i alle henseender bortset fra, at det aflåselige handskerum virker nærmest latterligt lille i en vogn af dette format, og at der ikke findes indvendige lommer eller hylder af nogen art ud over den sædvanlige plads mellem bagsæde og bagrude. Begge bænkesæder rummer tre voksne i bredden, men gearkassen mindsker benpladsen stærkt midt for forsædet. Bagagerummet er stort og især bemærkelsesværdigt langt, men bagagerumsklappen til gengæld ret lille.

Standardudstyret omfatter foruden det allerede nævnte: askebæger midt i forpanelet og midt på bagsiden af forsæderyglænet, armlæn på alle fire døre.

Ford Comet er på ingen måde særlig bemærkelsesværdig, men har mange tiltalende egenskaber og kun få direkte ulemper. Som kompromis opfylder den utvivlsomt et stort publikums ønske om plads, komfort og ydeevne kombineret med nem vedligeholdelse. At prisen ikke står i fornuftigt forhold til, hvad europæiske fabrikker kan tilbyde, er ikke vognens skyld.

DANSK GRAND PRIX



Stirling Moss - verdens bedste kører - kommer på ny til start i Dansk Grand Prix.

Den sidste weekend i august tilbringer verdenseliten bag rattet i formel 1 vogne på Roskilde Ring.

Fart & Form har atter i år stillet sig som sponsor og dermed bidraget til gennemførelse af det store arrangement.



John Surtees, 5-dobbelt verdensmester på motorcykel, nu stjernefører for Yeoman Credit, i hvis Cooper han starter i Dansk Grand Prix.

Mere end 1 måned forud for dansk automobilsports mest celebre årlige begivenhed — det danske Grand Prix — er det ikke let at tappe arrangørerne for facts. Derfor bliver den følgende omtale mere udtryk for hvad vi håber og tror end hvad vi definitivt ved.

Stirling Moss kommer til start på ny i den nyeste Lotus. Moss er mesteren i dag, hele hans liv er motor racing, og aldrig bliver man træt af at følge netop denne kørers kamp for vinderpladsen. Kombinationen Moss og Lotus 1961 er det hurtigste vi på forhånd kan påregne vil kunne stille op. Ferrari har allerede ved sæsonens begyndelse officielt meddelt at fabriksvognene kun kommer til start i løb tællende til verdensmesterskabet. Den Ferrari, der er stillet til disposition for Giancarlo Baghetti, er ikke — eller rettere — var ikke en fabriksvogn, men efter resultatet i Rheims hvor Ferraris sejr stod og faldt med Baghettis indsats på sidste omgang, tør ingen tro at Ferrari ikke i dag har føjet den fjerde eksisterende vogn til den officielle Scuderia Ferrari. Det italienske Grand Prix skal køres i begyndelsen af september — og er der noget løb i sæsonen Ferrari skal vinde er det dette. Derfor kan man næppe vente en Ferrari i år.

Surtees kommer i en Cooper fra Yeoman Credit — hans kørsel i det belgiske Grand Prix i Spa var en bedrift,

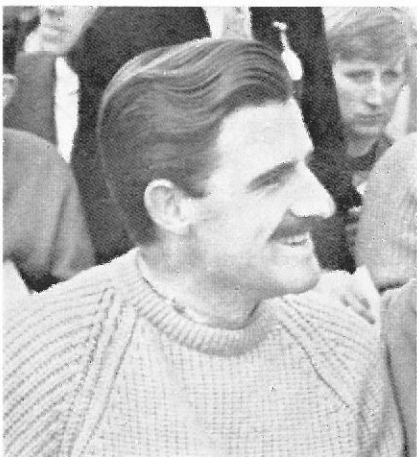
der placerer ham som nr. 2 på vor ønskeseddel. Når Surtees kommer, skulle den anden Yeoman Credit-kører

Roy Salvador være næsten sikker. Hans speciale har altid været de små, engelske baner som Brands Hatch og Crystal Palace — på sidstnævnte bane betragtes han i en Cooper som noget nær uovervindelig.

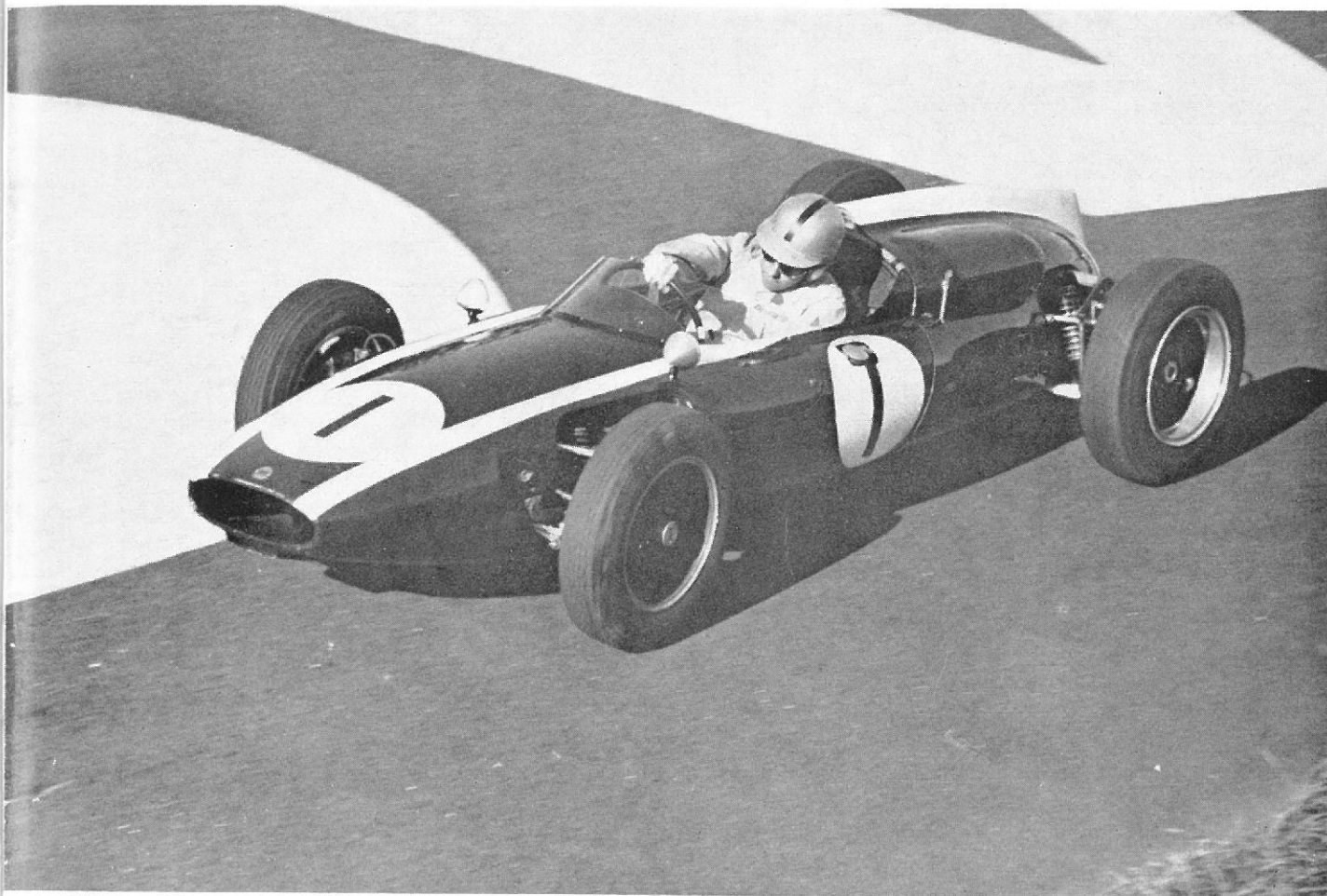
Jack Brabham viste sig fra World-Champion-siden i det engelske Grand Prix, men bortset fra den heroiske indsats i Indianapolis hvor han sluttede med en 9. plads (der gav 9.000 dollars) har han ikke været i spidsen i dette års vigtigste løb. Hans kørsel på Roskilde Ring i 1960 var imidlertid så inciterende, at han står som nr. 3 på ønskesedlen.

Hans landsmand Bruce McLaren — eller Graham Hill eller Tony Brooks i en BRM — må blive det næste nummer på listen.

Porsche tror vi egentligt ikke så meget på i år. Bonnier eller Gurney ville være en oplevelse at se på den hjemlige bane, men Porschen var i 1960 betroet selve Stirling Moss uden at kunne placeres på mere end en 4. plads. Da vognene i år hidtil har været så godt som uændrede fra 1960 udgaven, kan man ikke forestille sig at arrangørerne ville lægge de meget tunge tyske mark i vægtskålen for en fabriksanmeldelse fra Porsche. Næste år ser sagen sikkert helt anderledes ud hvad Porsche angår, og



Graham Hill, indehaver af banerekorden på Roskilde Ring, kommer måske.



Den dobbelte verdensmester Jack Brabham vandt sidste år, vi håber på et gensyn i år.

først når Bonnier har vogn, der svarer til hans talent, tør vi tro på et gensyn med en tysk formelvogn.

Dette var spidserne, men hvem der flere kommer, er det svært at gætte på. Foruden hovedløbene for formel 1 kø-

res store løb for formel J. Disse løb vil i lighed med arrangementet til Copenhagen Cup blive afviklet med indledende kvalifikationsløb, sådan at kun de 14 hurtigste vogne kommer med i de egentlige løb. Her venter overraskelser

også fra skandinavisk side. Allerede nu har arrangørerne modtaget tre gange så mange anmeldelser, som det maksimalt er muligt at acceptere.

Det danske Grand Prix køres på Roskilde Ring d. 26. og 27. august.

Ulla Boyander og Morris Mascot *fortsat fra side 5*

ta' det roligt — den kan altså også køre. Der er endog ganske godt med race i bab-bilen. Den accelererer fint og ligger godt på sine fire, små hjul, der sidder langt fra hinanden, så den rigtig står fast på vejen. Tophastigheden opgives til 117 km/t. Den er dejlig nem at køre og næsten ikke sidevindfølsom. Bremserne er upåklagelige, og den starter villigt hver eneste gang. Udsynet er godt — også bagud, idet der er to udvendige sidespejle foruden bakspejlet inde i vognen.

Varmeapparatet var det for varmt i vejret til at afprøve, men det siges at være prima med et effektivt defrosteranlæg.

Morris Mascot 850 er forhjulstrukket. Rent teknisk har man efter sigende lavet noget meget smart med at bygge motor, kobling, gearkasse, differentiale

og drivaksel sammen i en kompakt enhed, og lagt det hele på tværs, så det næsten ingen ting fylder. Det er grunden til, at der er blevet så megen plads tilovers indvendig, samtidig med at den udvendig kun måler 3,3 m i længden. Parkeringsplads er derfor ikke noget kæmpeproblem.

OG LIDT MALURT

Der skal også lidt malurt i bageret. Et par af de dage jeg havde vognen til rådighed, var der hastighedsbegrænsning, og det var en kilde til irritation hele tiden at skulle flytte hånden på rattet for at se om jeg holdt mig inden for lovens grænser. Instrumenterne skal sidde ud for rattet og ikke flage henne på midten, lige præcis dækket af højre hånd, hvis man holder korrekt på rattet.

Gearstangen falder ikke rigtig til i hånden. Den har et lille dumt knæk opad ved grebet, fordi selve gearstangen er temmelig skråtstillet. Der ligger vel noget rent teknisk, som jeg ikke er så klog på, til grund for, at den ikke er lige og mere lodretstillet, måske grundet sammenbygningen af de ædlere dele.

Bortset fra dette er det den første vogn, jeg har savnet op til flere dage efter at have afleveret den. Det er en alt-i-én bil. Den kan flytte sig, er hyggelig, lækkert indrettet og fungerer lige godt som familie-, arbejds-, rejse- og ferievogn.

Jeg glemte at fortælle, at da jeg skulle aflevere den, syntes jeg næsten den var køn! Men der er jo et gammelt ord, der siger, at skønhed skal komme indefra, og det gør den her.

ulla

OR-



KONTROLTJENESTE

v. Ole Boe Olsen

foto: Møller-Nielsen

Få ting kan irritere deltagere i O-løb mere end en kontroltjeneste, som ikke giver fair play. Og naturligvis nok, for intet er vel mere demoraliserende end et resultat, som af den ene eller anden grund står i skrigende misforhold til indsatsen. Forhåbentlig til glæde for køreere og observatører gives i det følgende en oversigt over de med større eller mindre held anvendte systemer. Desuden et par tips med henblik på at tilrettelægge kørslen således, at man har størst chance for at undgå at blive offer for større eller mindre unøjagtigheder samt for at udnytte de spillerum, som gives fra ledelsens side.

Tidskontroller har været smertensbarn i mangen et løb — som oftest på grund af manglende overensstemmelse mellem tidsmæssige krav og midler til at kontrollere at de bliver opfyldt.

Der gives to muligheder: kontrol efter deltagerens egne plomberede ure eller efter kontrolstedernes ure. Det første er så ubetinget at foretrække fra et deltagersynspunkt, fordi man da altid ved, hvad den officielle tid er, for den vises på eget ur. Imod systemet taler, at det kan være vanskeligt nok at få deltagerne til at stille med ure, som kan aflæses med tilfredsstillende nøjagtighed. Det kan dog kun være et spørgsmål om en tilstrækkelig hård kontrol ved godtagelse af ure til plombering — eventuelt kombineret med mulighed for leje af billige og effektive »trebakker«. Frygt for at folk skulle forsøge at deltage med flere plomberede ure er vist overdrevet, og iøvrigt kan miseren forebygges næsten 100 pct. ved under urplomben at anbringe en lille plade med startnummeret indhugget. Det er forresten obligatorisk ved plombering før DAU-løb, selvom

man ofte møder klubber, der ser lidt stort på reglen. Det er også blevet påstået, at anvendelsen af eget ur skulle give større mulighed for at »snakke« sig til en bedretid. Nuvel, vi er jo alle små, svage mennesker; og når det nu rigtigt kniber, har vi jo let til at se viseren flyttet den smule, som vil give det minut, som vi desværre brugte i møddingen på den forrige gård. Nogle forsøger da med taleevner, som måtte være en bedre sag værdig, nærmest at hypnotisere kontrollen til at se det samme. Men at han skulle have større chancer ved at vise sit eget ur frem, kan jeg ikke indse. Hele spørgsmålet om at få aflæst tiden med den rette effektivitet løses dog simpelthen ved at indekscercere en procedure hos de folk, som skal foretage aflæsningen. Det er tid, når kontrollen har deltagerens startkort og eventuelle ur i hånden, og får han ikke det, bliver der ikke noteret noget — eller der bliver noteret efter kontrolens ur. Men altfor mange steder hedder det: hvad tid skal du have? Anvendelsen af eget ur giver iøvrigt den beregnende observatør mulighed for at skaffe lidt ekstra tid på en kort etape med knap tid, idet han da sørger for at ankomme i et minuts første sekund, hvorved han kan få næsten 6 minutter til en efterfølgende etape, hvor køretiden er 5 minutter.

Kørsel efter kontrollers ure fjerner enhver mulighed for urfusk, men til gengæld indføres et ubehageligt usikkerhedsmoment derved, at deltagerne må betale dyre points, hver gang to ure går forskelligt. Det forhold har man forsøgt at bøde på ved at indføre en vis ankomsttolerance, almindeligvis to minutter. En tolerance, som den dygtige tidtager i vognen udnytter til at skaffe sig størst mulig sik-

kerhed for korrekt ankomsttid. Sædvanligvis regnes med påbegyndt minut, hvilket i forbindelse med f. eks. to minutters tilladt for tidlig ankomst giver en tilladt for tidlig ankomst på 2 min. 59 sek. Ved da at gå ind 1½ minut for ankomsttid, har man garderet sig mod 1½ minuts fejl til hver side på kontrollens ur. Det skulle give ret god dækning. I den forbindelse vil jeg gerne benytte lejligheden til at gå alvorligt i rette med den affærdigelse, som ofte er hørt, hvor et kontrolur har gået noget forkert: Ja, men det er jo ens for alle. Det er det absolut ikke. Den, der kører rigtigt, er nemlig sikker på at få noteret en tid, der giver strafpoints. Derimod har holdet, som egentlig er for sent eller tidlig ude, 50 pct. chance for helt eller delvis at slippe for strafpoints. Noget lignende gælder naturligvis ved fejlplaceringer af kontrol.

Man har jævnligt set stempelure i brug, og deres fortrin er uomtvistelige. Der er for det første ingen tvivl om, hvad uret viser, men desuden kan et sådant ur stå og passe sig selv, om man skulle være i bekneb for kontrolmandskab (— og det er man altid). ASK, København, ejer et antal stempelure, som ofte har været i brug rundt om i landet. Man benytter dem imidlertid med nogen forsigtighed, i det de har vist sig ret ømfindtlige for variationer i temperaturen. Jeg har selv været med til at kontrollere dem i gennem dage, og variationen indenfor 8 ure var mindre end et minut. Men i løbet af natten, hvor det gjaldt, opstod differencer på flere minutter. Ved rallies på kontinentet benyttes som regel Longines elektrisk drevne stempelure, der går så præcist som — skal jeg have lov at sige — et urværk! I en rude læser man her tiden i timer, minutter og sekunder. I svenske løb har man undertiden set et system anvendt, hvorefter den officielle tid ved kontrollen kan aflæses på et skilt, hvor en kontrollant med et nøjagtigt ur står og skifter tal ud. Deltagerne kører således frem, når de læser den ønskede tid, og det øvrige kontrolmandskab behøver blot at kaste et blik på skiltet for at notere den rette tid.

Hemmelige tidskontroller må naturligvis altid være be-mandtet, og endda helst med udsøgte, myndige folk, som kan fortælle, hvad klokken er. I Dansk Rally Club har man engang ved et løb, hvor man kørte efter kontrollens ur, benyttet en morsom metode. Den hemmelige kontrol holdt som sig hør og bør umiddelbart efter et uoverskueligt hjørne, og hver gang en deltager dukkede frem, blev vognen sammen med et stort, nøjagtigt ur fotograferet og straks vinket videre, hvorved man undgik, at den med sine lysende baglygter advarede andre deltagere.

Specialetaper af typen, hvor der til hemmelige tidskontroller kræves ankomst på minuttet, har alt for ofte udviklet sig til en parodi, når midlerne til at kontrollere nøjagtigheden har været ure, der har gået, som vinden blæser. Desuden har der været uheldige tilfælde, hvor kontrollen har været placeret sådan, at den tilsvarende køretid lå på vippen mellem to minuttal. I et sådant tilfælde har en triptæller fejlvisning på 50 mt. over måske 10 km. kunnet være afgørende for tildelingen af 4 strafpoints. At give deltagerne lejlighed til at forlange noteret et minut ved siden af den tid, som kontrollens ur viser, er kun et utilstrækkeligt lapværk.

Hvis man endelig vil gøre nøjagtigheden i tid til det primære på en strækning, må midlerne til kontrol svare til kravene. Og det mangler ikke på muligheder. Man kan blot nævne radio- eller telefonkontakt fra startkontrol til første hemmelige kontrol og derfra videre fra kontrol til kontrol. En gylden regel i den forbindelse er det, at starten naturligvis foregår efter kommando fra mål, hvor uret også er. Skulle forbindelsen da efter start bryde sammen, er man



Starteren tæller til start — bemærk telefonforbindelsen. Af hensyn til motorlarmen er et flag dog ønskeligt i alle tilfælde (Danfoss Midsommer Rally 1961).

stadigvæk i stand til at tage tid på den startende vogn. Lige så effektiv, men blot mere omstændeligt, er det at forsyne deltagerne med ure med synkroniseret sekundviser (hvormed menes, at stor viser og sekundviser skifter minut på samme tid). Starten foregår efter dette ur, og ved ankomst til en kontrol startes der et stopur, hvorefter resten blot er fradragsregning.

I manglen af materiel for en af disse metoder, kan to ure, der virkelig går på sekundet ens, anvendes. Men specialetaper med brug af de solure, som vi så ofte ser — med eller uden valgfrit minut, dur ikke. Og når det nu er en specialetape med nøjagtigheden i højsædet, hvorfor så ikke foretage en nøjagtig tidtagning? Den kunne passende følges op af en pointgivning, som sagde et point pr. 15 sekunder i stedet for 4 pr. påbegyndt minut. Derved ville man være ude over den harmonikakørsel, hvor man på 10 mt. skifter fra et minut til et andet, og hvor man får 4 strafpoints enten man er 2 eller 58 sekunder ved siden af.

Almindeligste former for rutkontroller er bemandede, ubemandede med stempel eller ubemandede mærket med bogstav eller tal for notering. De fleste ynder stemplet, fordi det er det mest effektive (idet vi ser bort fra bemandede rutkontroller, for hvilken løbsleder har råd til det). Men det tager tid at stemple, og imens holder man som et lysende fyrtårn for søgende konkurrenter. Ved skarpt anbragte rutkontroller må derfor foretrækkes noteringsmetoden.

Den lokale placering af kontrollen er slet ikke uden betydning. Der er flere hensyn at tage, heraf to almindeligvis modstridende, nemlig hensynet til effektiviteten og til kontrolmandskabets bekvemmelighed. For afviklingens skyld foretrækker man kontrol ved vognens vinduer, men da det i de fleste af årets måneder er lidet misundelsesværdigt at stå på den åbne landevej det meste af en nat, har man de fleste steder kontrollerne i biler, huse eller telte.

Der er klubber, som lægger penge op — man kan have nogle mistænkt for at lave en del penge på deres O-løb. Hvorfor benytter de ikke blot nogle af pengene til indkøb af sådan udstyr som gode ure, stopure, klapborde og -stole, simple telte og gas-varmesæt. Altsammen ting, som ville gøre kontroltjenesten behageligere, morsommere og mere effektiv. Der er egentlig intet forhold mellem de beløb og den omhu, som er lagt i forberedelse af vogne, og så det, der ofres på betingelse af hele foretagendet: Kontrol-tjenesten.

nyt fra:

O-LØB - P-LØB - RALLIES

Danfoss Midsommer-Rally afvikledes den 24. juni med 168 deltagende vogne. Man havde i år nærmet sig kraftigt til rallystilen, for eksempel ved at give valgfrit startsted (Nyborg, Herning og Århus), og ved at indlægge et par specialprøver på fællesstrækningen fra Haderslev til Danfoss på Als. Resultater:

Generalklassement:

1. B. Jespersen/S. A. Andersen KDA K/sp., Randers. Ford Anglia 88,5 p.

Dameklassen:

1. Prinsesse Birgitte / A. L. Schönwandt ROMA/ASK Austin Futura 57,5 p.

FMOU's Fynsmesterskab er afgjort efter 5 løb, og præmieuddelingen fandt sted den 23. juni. Mestre i klasserne blev:

- Senior: P. Jessen Pedersen/Ib Pedersen, Tempo, 58 p.
Junior: Randi Sørensen/Poul Sørensen, Nordfyn, 53 p.
Begynder: P. A. Christensen/A. S. Mikkelsen, Centrum, 53 p.

Resterende mesterskabsløb er følgende:

- DM: 23/9, Køge OA 14/10, Randers MS 18/11 Jydsk AS, Hobro, 2/11 Automobil SK, København.
SM: 30/9 Ballerup OMK, 7/10 Fredriksværk AK, 4/11 Frederiksborg AM.
JM (DAU): 2/9 KDAK/Sp, Haderslev, 4/11 Sønderborg AMS.
JM (JMO): 2/9 Ikast, 7/10 Tarm, 4/11 Vemb.

Løbskalender, august.

- DAU — DMU:
12. aug. Viborg MK-KDAK/Sp, Hjørring, Aabenraa og Sønderborg AMK, Korsør-Slagelse MK.
17. aug. Reserveoff. ASC.
19. aug. KDAK/Sp. Tønder, Jydsk AS (Tocanrally), KDAK/Sp, Aalborg, KDAK/Sp. Aarhus, Kjellerup OMK, Stevns MK (Stevnsløbet).
26. aug. Holstebro MS, Kolding AC (Tranbergløbet), Løgumkloster MS, Dronninglund OMK, MK Borup og O, Sorø AM.
2. sept. KDAK/Sp. Haderslev (Margre-

theløbet), Lolland-Falsters AK, Glostrup OMK, Midtjylland SMK (Stjerneløbet), Næstved AC.

5. sept. Nordjydsk AS.

5. aug. Skive
12. - Nykøbing M, Ikast, Grindsted
19. - Bedsted, Vinderup, Skjern
20. - Haderslev
26. - Bramminge
29. - Thisted
31. - Ringkøbing
2. sept. Ikast
9. - Bedsted, Skive, Lemvig, Varde

FMOU:

5. aug. Middelfart
12. - Vestfyn
26. - Centrum
2. sept. Nordfyn
9. - Tempo

Tranbergløbet, arrangeret af K.A.C., køres i år den 26. august. Deltagere i forrige års Tranberg-løb vil huske løbet som et hårdt og kontant løb, som tilfulde udnytter kæmpemulighederne i det sydjydske terrain. Deltagerantallet er begrænset til i alt ca. 150 vogne, og ved redaktionens slutning var der fuldt tilmeldt. Til start kommer bl. a. sidste års danmarksmester Kr. Lundsteen, den tidligere danmarksmester Ole Boe Olsen, prins Jacques og prinsesse Birgitte de Bourbon Parma, de 2 sidstnævnte DAF.

VM næsten afgjort

Mens englænderne i disse måneder synes at overgå hinanden i at påtage sig medskyld for, at man er kommet for sent i gang med udviklingen af nye 1500 ccm formel 1 motorer, kaster hækmotorede Ferrari'er sig ved vellyst over alt og alle. Med 190 »italienske« heste fra 1500 ccm og vogne med »engelske« køreegenskaber er troldmanden fra Modena situationens herre.

Enzo Ferrari var som de engelske fabrikker meget imod den nye formels lille slagvolumen, men mens englænderne kvælerede og fandt på den »intercontinentale formel«, der ikke ikke er blevet nogen succes og går sin undergang hastigt i møde, indså Enzo Ferrari, at trods al modstand var det klogest at komme i gang hurtigt med færdigudviklingen af de nye V-6 motorer, som Lampredi havde givet skitsen til så tidligt som i 1948.

Porsches vogne har hidtil ikke afgivet beviser for videreudvikling i forhold til formel 2 vognene fra 1960. Resultatet i Rheims må ses på baggrund af betydeligt motorhavari i spidsen. En blandt engelske køreere i engelske vogne er Stirling Moss i stand til at følge vognene fra Modena. Og på Rheims' langsider er det kun altfor tydeligt, hvor skoen trykker. Situationen er kort og godt en italiensk udfordring til britisk sportsmanship og tysk konstruktørsmilde.

Sjældent har Grand Prix-sporten samtidigt kunnet byde på afgjort overlegenhed og så kvalificeret opposition, som den vi oplever nu.

I dag er der formentlig kun to, der endnu ikke anser verdensmesterskabet 1961 for afgjort, von Trips og Phil Hill. Vi andre har det lettere og har allerede noteret Ferrari som mesteren for 1961.

Men rivaliseringen mellem von Trips og Phil Hill - et tysk eller et amerikanske verdensmesterskab - har sæsonen endnu at byde på. Måske vil denne rivalisering vise sig at være de to køreeres største risiko for, at verdensmesterskabet 1961 falder i hænderne på en helt tredje?

	GP Monaco	GP Holland	GP Belgien	GP Frankrig	GP England	Ialt
	14/5	22/5	18/6	2/7	15/7	
1. Wolfgang von Trips, Tyskland, Ferrari	3	9	6	.	9	27
2. Phil Hill, USA, Ferrari	4	6	9	.	6	25
3. Ritchie Ginther, USA, Ferrari	6	2	4	.	4	16
4. Stirling Moss, England, Lotus/Cooper	9	3	.	.	.	12
5. Dan Gurney, USA, Porsche	2	.	1	6	.	9
Giancarlo Baghetti, Italien, Ferrari	.	.	.	9	.	9
7. Jim Clark, England, Lotus	.	4	.	4	.	8
8. Jack Brabham, Australien, Cooper	.	1	.	.	3	4
9. Innes Ireland, England, Lotus	.	.	.	3	.	3
Bruce McLaren, New Zealand, Cooper	1	.	.	2	.	3
O. Gendebien, Belgien, Ferrari	.	.	3	.	.	3
12. John Surtees, England, Cooper	.	.	2	.	.	2
Joachim Bonnier, Sverige, Porsche	.	.	.	.	2	2
14. Graham Hill, England, B.R.M.	.	.	.	1	.	1
Roy Salvadori, Cooper	.	.	.	.	1	1

- 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 gennem-
førte kvalitet har haft alle muligheder
for at blive publikumsfavoritter.

F. BÜLOW & CO. A/S

Rugaardsvej 20 - Odense - Tlf. 113700

OPEL REKORD OPEL KAPTAJN CHEVROLET

autoriseret



forhandler

VAUXHALL

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt ...



- der er De altid sikker
på en god dækning

Hovedkontor: Vestergade 98 . Odense . Tlf. 114715

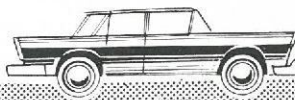
FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

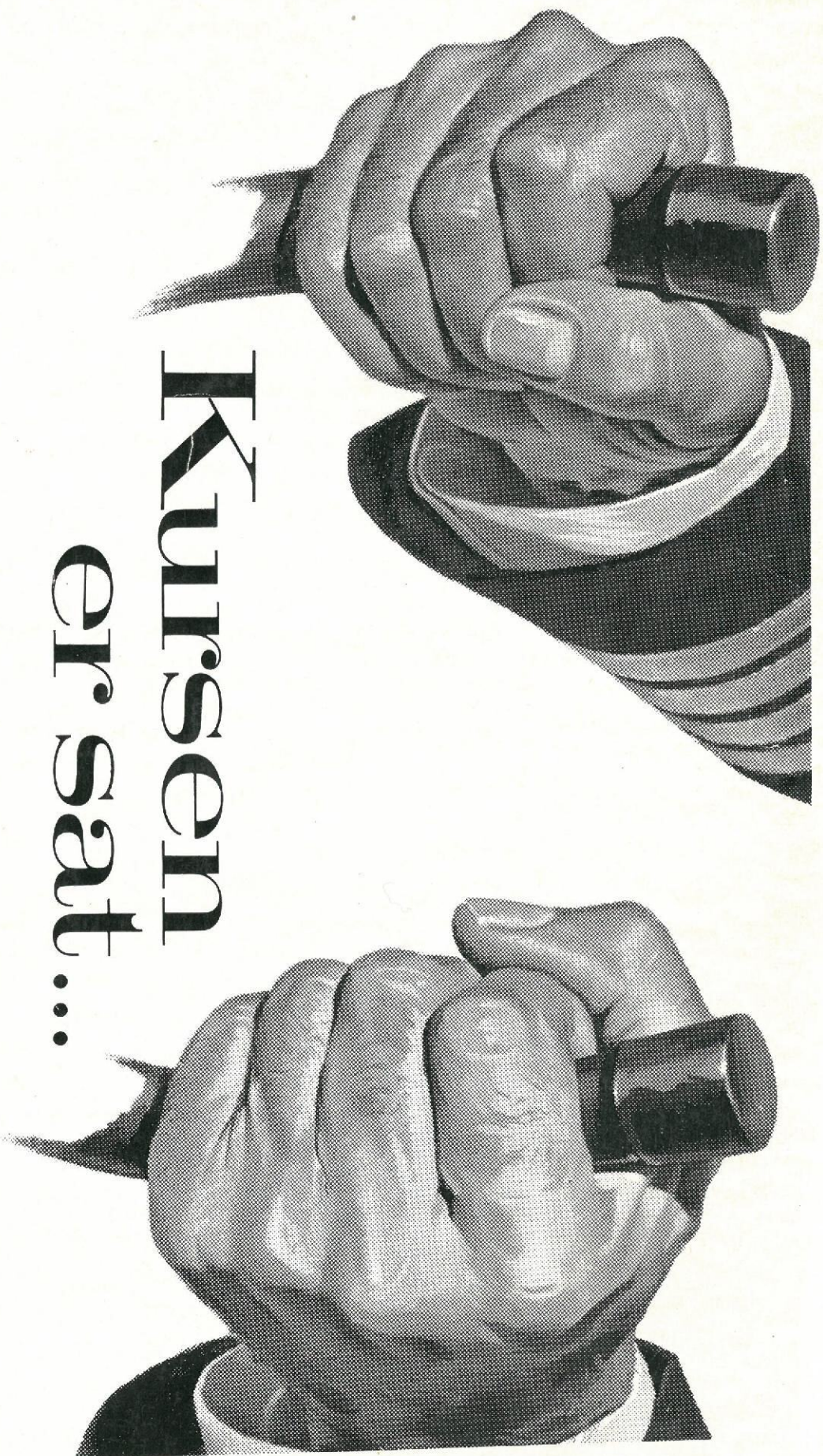
IDUN

(Jysk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer også
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 27027





Kursen er sat...

— og nu skal disse hænder styre det store Pan American jetfly mod målet...! - Chefpilotens hænder hviler roligt på styregrejerne 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 fornermes 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 D e r e s rejsebureau.



VERDENS MEST
ERFARNE LUFTFARTSSELSKAB