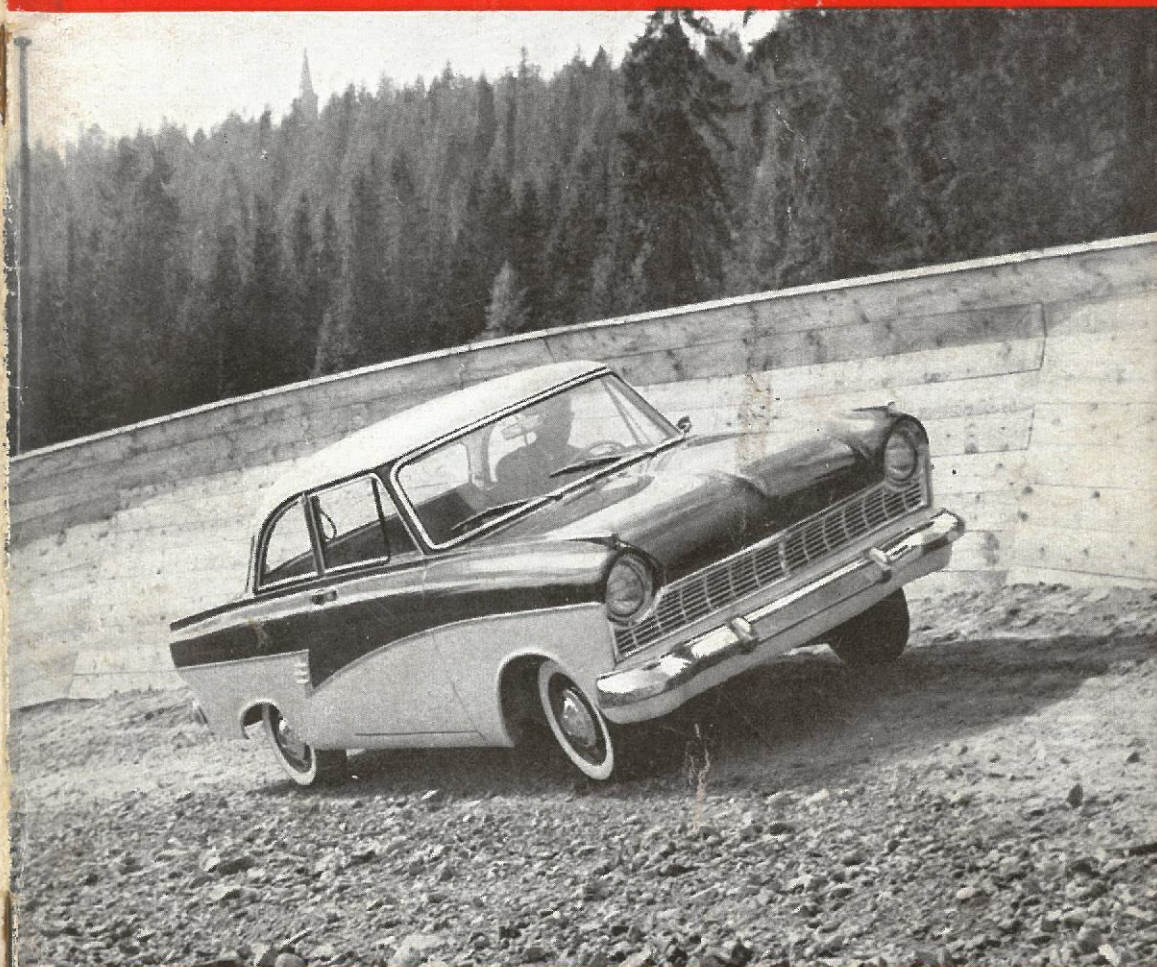


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



En

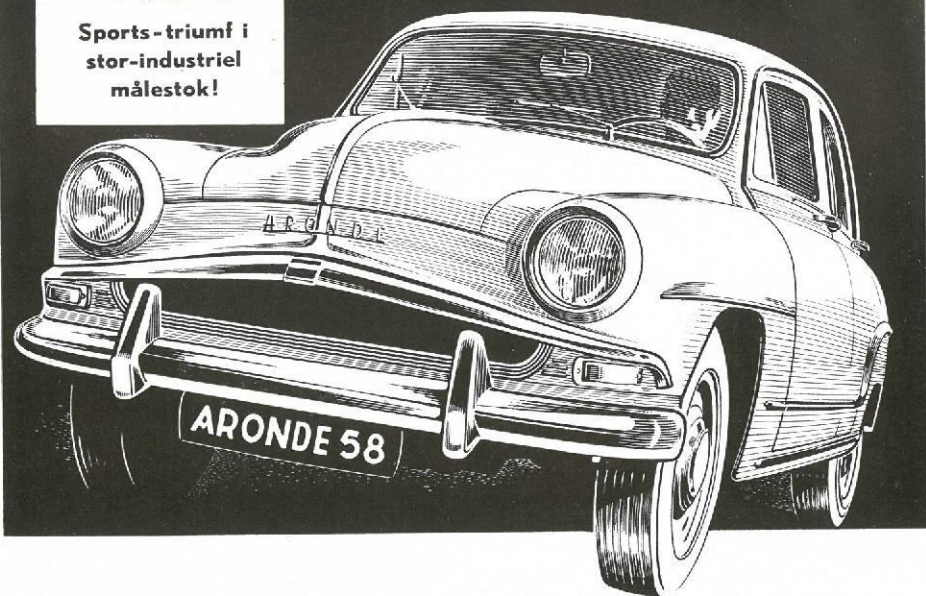
FORD

— derfor kvalitet

HER KOMMER TAUNUS 17 M

— på bobslædebanen »Korketrekkeren« ved Oslo. Selvfølgelig et lidt usædvanligt sted for en bil, men også denne opgave klaredes med glans, — for hvor kører TAUNUS 17 M bedst? Hvorsomhelst! Det er nemlig en ganske særlig vogn, hvad køreegenskaber angår.

**Sports - triumf i
stor-industriel
målestok!**



En af de senere års mest bemærkelsesværdige bil-præstationer blev i foråret 1957 udrettet af en Simca Aronde, tilfældigt valgt af den franske automobillklub fra samle-båndet på Simcafabrikkerne i Nanterre. — I 38 spændende døgn ravede vognen rundt på den berømte Montlhéry væddeløbsbane ved Paris — 100.000 km kørte den, en distance svarende til 3 gange jordens omkreds — med en gennemsnitshastighed på over 113 km i timen og satte 14 verdensrekorder. Det enestående løb beviser, at

der for Simcafabrikkernes vedkommende ikke eksisterer nogen forskel på begreberne *kvalitet* og *kvantitet*. På Simcas samleband fødes hver dag 600 verdensmestre! Også De kan i dag sætte Dem bag rattet i en verdensmester.

Simca Aronde Montlhéry
.....kr. 19.640,-

Simca Aronde Élysée kr. 18.785,-
inclusive varme, defroster og
aircondition, excl. lev.



Simca Montlhéry er ophaldt efter banen, hvor den satte sine 14 verdensrekorder.

Den er forsynet med en 57 hk Flash Special motor, der giver en top-hastighed på ca. 140 km, og som har utrolig slidstyrke og acceleration. Vognens karosseri i Aronde-linierne, der har vundet prisen som verdens skønneste, er armeret, hvad der giver den særlig stor sikkerhed.

Indvendig finder De den uovertrufne luxuriøse 3-D-komfort. Blandt andet kan det to-delte ryglæn indstilles i 10 positioner i indtil vandret sovestilling.

IMPORT: SIMCA N. F.

Hier er det nye

BOSCH COMBI-SÆT

**fjernprojektor
og tågelygte med
ASYMMETRISK
LYSFORDELING**

Den nye BOSCH tågelygte er uovertruffen effektiv i tåge og usigtbart vejr og har den store fordel, at den giver 100 % mere lys i højre vejbane end i venstre.

Fjernprojektøren udmærker sig ved en kraftig, langt-rækkende, tilpas koncentreret lyskegle.

BOSCH combi-sæt vil gøre kørslen lettere og mere sikker, og De vil i tide være opmærksom på cyklister og anden trafik i den farlige højre vejkant.

Lev. i udf. med gult eller klart glas og for montering på vandret eller lodret flade. **Pris kr. 64,- pr. stk.**



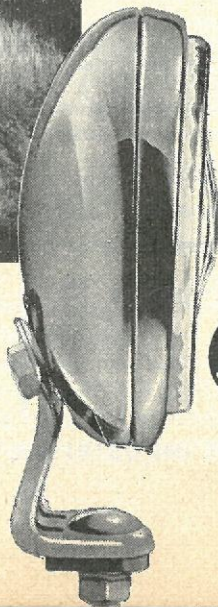
De ser her fordelene ved tågelygtens asymmetriske lysfordeling. Højre vejbane, hvor man af hensyn til færdselssikkerheden har brug for et kraftigt lys, belyses særlig klart.

Generalrepræsentant
A/S MAGNETO, Jagtvej 155, Kbh. N., Ægir 4601



De nykonstruerede BOSCH lygters smukke, forchromede udførelse og moderne, elegante form vil tiltale Dem, og de vil være en pryd på Deres vogn.

Den praktiske flade form muliggør montering, selv hvor pladsforholdene er minimale. Leveres også med beslag for hængende montering.

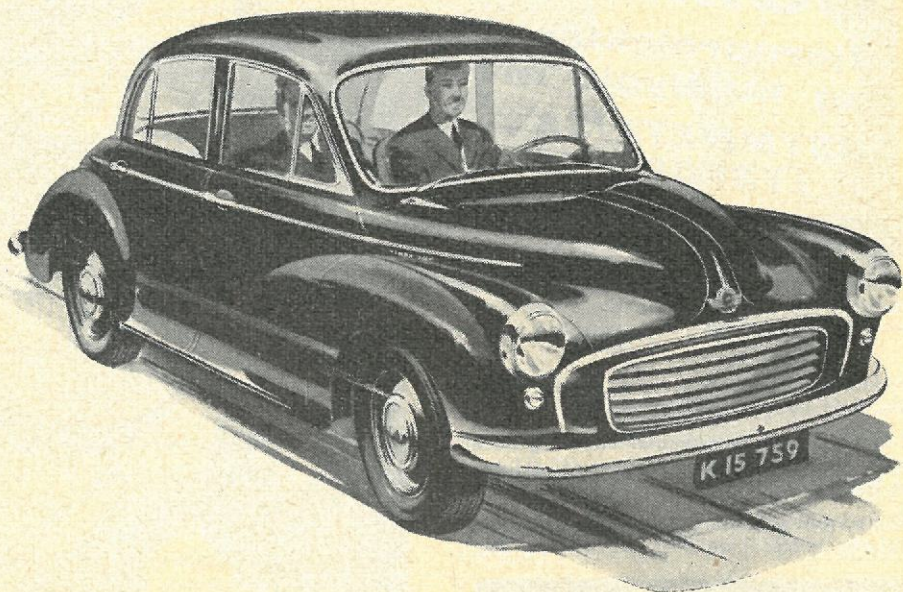


BOSCH
COMBI-SÆT

— TEKNIKENS NYESTE

MORRIS 1000

stærkere og hurtigere end nogen anden bil
i 15.000 kr. klassen ...!



**37 HK lynhurtigt accelererende motor — tophastighed 122 km/t —
et fantastisk lavt benzinförbruk (iflg. SMJ 19,2 km pr. liter ved 60 km/t —)
12 måneders garanti — Rotodip rustbeskyttet.**

Ekspertter fra Europas motorfagpresse vurderer MORRIS 1000 meget højt. Ingen anden bil har fået en så strålende presseomtale, og ejerne deler eksperternes begejstring! I detaljerede breve udtrykker de deres glæde over MORRIS 1000's enestående økonomi, køreegenskaber, komfort etc. Stol på sagkundskaben — send kuponen ind, og De vil modtage en mappe med prøvekørselsrapporter, presseanmeldelser, ejerudtalelser samt et katalog.

Priser excl. leveringsomkostninger. MORRIS 1000 (fås som 2-dørs, 4-dørs, cabriolet og station-car).

Fra kr. 15.285,-

KUPON

til DOMI A/S, Glostrup.
Send mig materiale om MORRIS 1000

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____

**Og intet andet mærke har
lavere reservedelspriser.**

Forlang demonstration —
der er DOMI-forhandlere
overalt i Danmark.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S, GLOSTRUP

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

11. ÅRG.

15. Februar 1958

NR. 2

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

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Danker

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

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.

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

GENTOFTE BØDTRYKKERI



Redaktionelle strøttanker ...	59
Motorcykler i Dødens Grund	
Prix	62
Om bremsning og bremsere...	65
Specifikationer er intere-	
sant læsning	73
Specifikationer for biludstil-	
lingens 1958-modeller	80
Tuning af fire-taktere	127
Smøretabel over udstilling-	
gens vogne.....	134
Hvad dækker de mange for-	
skellige karosserityper?...	136
Ny dansk scooter og scooter-	
knallert	139
To principer fra teknisk	
brevkasse	141
Fra bane og vej	142
Kombineret reparations- og	
advarselsslampe	144

Redaktionelle strøttanker i anledning af en udstilling

I mange instanser indenfor hvert automobilimporterende firma arbejdes der intenst på at skabe en god og festlig udstilling af dejlige biler, og når Forum slår sine porte op, vil titusinder af mennesker blive draget mod de lak- og kromskinnende vidundere.

Udenlandske journalister har ved tidligere lejligheder betegnet den danske automobiludstilling som »en parkeringsplads for gængse vogntyper«. Sammenlignet med de store udstillinger i London, Frankfurt, Geneve og Turin kan der måske være noget om snakken, men man må ikke glemme baggrunden for en udstilling her i landet — den økonomiske baggrund. Selvfølgelig kan man på de store »Automobil-saloner« glæde sig over de smukke specialkarosserier, og har man sans for teknik, kan man henfalde i beundring over elegant løste tekniske problemer, men ville det ikke virke direkte deprimerende, hvis Forum blev fyldt med disse sure rønnbær til et par hundrede tusinde kroner stykket? Ejeren af den lille husholdningsbil vil meget hellere se, om der er noget nyt på hans specielle hjertebarn, og et anderledes anbragt reservehjul er for ham af større vigtighed end en littereffekt på omkring de 70 hk i en eller anden ubetalelig sportsvogn.

Så vidt vi på forhånd er i stand til at danne os et skøn over den kommende udstilling, vil vi betegne denne som endnu mere »hverdagsagtig« end tidligere, men vi vil nu blot kalde den nøgtern. Det er en salgsudstilling i den forstand, at man her under samme tag kan beskue og undersøge næsten alle de vogne, som findes på det danske marked.

Og er det nu i grunden så mærkeligt, at alle de mange mennesker drages mod disse — bevares tip-top moderne —

hverdagskøretøjer? Ikke i vore øjne. Tænker man sig lidt om og vurderer bilen efter fortjeneste i samfundets og familiens tjeneste, vil man indse, at den står højt på rangstigen — den er uundværlig i hverdagslivet, og den gør mere for at forsøge både hverdag og ferie for den private familie end noget andet »nymodens påfund« inclusive radio, fjernsyn og køleskab. Med en vis forargelse hævdes det, at unge ægtepar hellere vil anskaffe en bil før et barn, men er det da så galt? Det er i hvert tilfælde en umådelig praktisk rækkefølge, hvilket alle vi, der under krigen manøvrerede barnevogne så uhåndterlige som Sheermantanks ud og ind af overfyldte, ildelugtende tog, kan skrive under på.

Så længe man ikke vil nedsætte sig som langskægget eneboer på resterne af en eller anden hede, er bilen (og motorcyklen med for den sags skyld) snart vor eneste og sidste skanse for individuel og uafhængig livsførelse. Vi kan sætte vort hjem så højt vi vil, så har det dog en adresse, til hvilken »væsener«, kommuner, ligningsmyndigheder, forsvar, amtsstuer og alle andre ubehageligheder stiler de skrivelser, som herser med os, administrerer størsteparten af vor indtægt, ændrer vore planer og berøver os lysten til at arbejde, men i bilen har vi helle, så længe vi blot opfører os anstændigt i trafikken. Skal vi et eller andet sted hen, behøver vi ikke at jage med tungen ud af halsen for at nå et offentligt befordringsmiddel, der lader vente på sig, hvis vi er i god tid, men som går lige på sekundet, hvis vi er et halvt minut for sent på det.

Den rent praktiske uafhængighed af offentlige befordringsmidler er dog næsten for intet at regne mod den selvstændighed, man føler, når man en mørk nat snørkler sig af sted mod et fjernt mål alene med sig selv og sit trofaste køretøj. Som en bitte planet uden betydning for det store sammenhæng bevæger man sig i en selvvalgt bane i lykelig bevidsthed om, at det store og til daglig så betydningsfulde sammenhæng i tilværelsen for et kort øjeblik har mistet sin betydning, og i tryk forvisning om, at der ikke kan komme uhumske, officielle skrivelser væltende ind ad defrosterspalterne

— kun dejlig frisk luft. Denne blanding af at have påtaget sig det fulde ansvar for alt, hvad der i øjeblikket synes at have betydning i tilværelsen, og følelsen af absolut frihed giver en fornemmelse af, at det trods alt er værd at være menneske.

Bevidst eller ubevidst, så er det disse muligheder i bilen, der virker så dragende, og når dertil føjes alle de glæder, man har på grund af vognens transportmuligheder til fjerne egne eller til ganske specielle, næsten private udflugtssteder, er det da så mærkeligt, at vognen næsten betragtes som et medlem af familien. Når en familie kigger i de gamle fotoalbums, udbryder man med største selvfølgelighed: »Det var den gang, vi havde Ford'en«, eller »det var den første tur med Olympia'en«.

Bilen er nemlig et medlem af familien.

Men måske endnu vigtigere er transportmulighederne under det daglige arbejde, for der var såmænd mange former for arbejde, der slet ikke lod sig udføre uden en bil — i hvert tilfælde ikke til nugældende pris eller på den tid, man i dag kan tillade sig at kalkulere med.

Det er selvfølgelig med et dybtgående kendskab til alle disse betydningsfulde forhold for både den private familie og for erhvervslivet, at regeringen lægger de tårnhøje skatter på motorkørslen, for man er som bekendt tilbøjelig til at betale næsten hvad det skal være for en brugsgenstand, der er uundværlig.

Vel vidende at spiritus og tobak er lige så højt eller endda højere beskattet, må man alligevel stille det spørgsmål, hvorfor motorkøretøjer skal beskattes så urimeligt i forhold til så mange andre forbrugsgoder.

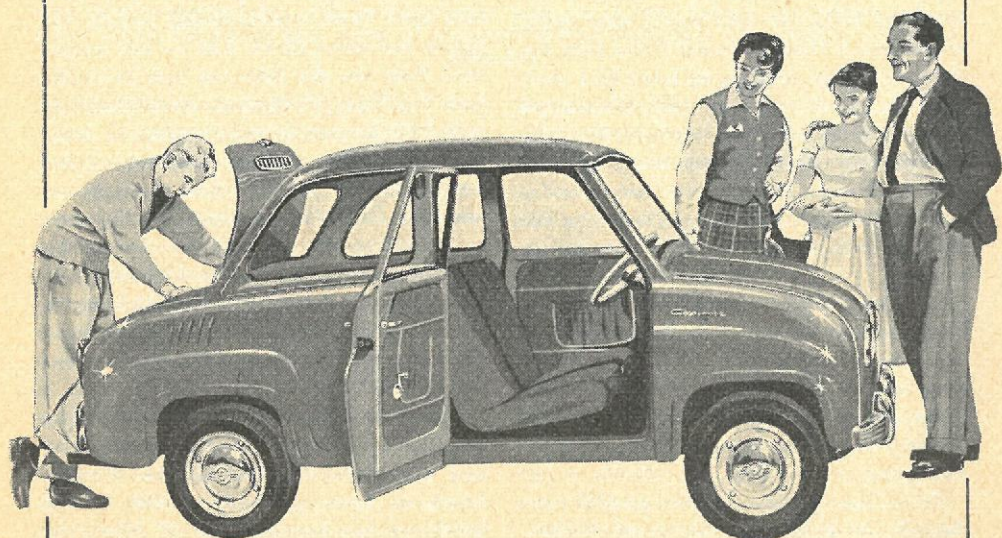
Men alle gode ønsker skal udstillingen have med på vejen og alle gode ønsker til de bilister, der udvælger en ny vogn blandt udstillingens farvestrålende opbud — og gid de i branchen implicerede personer fra samlefabrikernes direktører til yngste mekanikerlærling vil huske at betragte bilerne på baggrund af de økonomiske ofre, der ligger bag anskaffelserne. Hver eneste bil er den vigtigste i verden for sin ejer — husk det!

*Bilen De har råd til
at købe og køre . . .*

GOGGOMOBIL

Udbetaling kr. 4.352,00
pr. måned kr. 217,60
pris kr. 9.700,00

Goggomobilen er en rigtig bil, hvor hver eneste centimeter er rationelt udnyttet. Derfor er der solgt over 100.000 Goggomobiler i Tyskland. Den kører nemt 85 km/t, — og 100 km for kr. 4,75. Goggomobilen passer Deres økonomi.



Goggomobil forhandlere, værksteder og reservedelslagre overalt i landet

Generalrepræsentant for Danmark:



KONGELIG HOFLEVERANDØR

NORDISK DIESEL A/S

HILDA 101, BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE 55, KØBENHAVN SV

MOTORCYKLER I DØDENS GRAND PRIX

Det er på redaktørens strenge ordre, jeg vover mig uden for automobilhistorien for at spinde en ende om motorcyklerne i »Dødens Grand Prix« — det skæbnsvangre, skelsættende løb, der kørtes den 24. maj 1903.

Officielt er løbet kendt som »Paris-Madrid«, men på den første etape, som sluttede i Bordeaux, var der sket så mange rædselsvækkende ulykker blandt deltagere og tilskuere, at myndighederne afbrød løbet. Forinden havde den støvede hovedvej fra Paris til Bordeaux, *Route Nationale 10*, været skueplads for nogle af motorsportens mest dramatiske og tragiske begivenheder, og løbet er forlængst gået over i legenden. Mange sælsomme skrøner er blevet fortalt, men ingen har overgået, endsize udvisket de faktiske begivenheders gru.

I en tid, da menneskeliv endnu ikke var blevet så billig en vare som i dag, måtte tragedierne i »Dødens Grand Prix« gøre det størst tænkelige indtryk, og løbet blev skelsættende, fordi det blev afslutningen på motorsportens klassiske »helte-epoke«, da løbene gik fra by til by over lange, uafspærrede landeveje. I stedet henlagdes hastighedskonkurrencer til lukkede baner og fik gradvist den form, der er gængs nuomstunder.

SMJ har tidligere bragt beretninger om Paris-Madrid. Dets historie har yderligere været fortalt mange gange andetsteds mere eller mindre fordrejet, men det har altid været beretninger om billøbet. Motorcyklisternes deltagelse var gået aldeles i glemmebogen.

Emnet kom på tale forleden på SMJ's redaktion, da redaktøren, støttet af *Mecanicus*, påstod, at der havde været motorcykler med i løbet. *Primus motor* og jeg var tvivlende, men måtte bøje os for gyldne beviser. Derefter blev jeg dømt til at skrive historien og begav mig på opdagelse i arkivmaterialet.

Det ligger sådan, at Paris-Madridløbet var udskrevet af den franske automobilklub for »Tunge biler«, d.v.s. indtil 1000

af
Collecteur

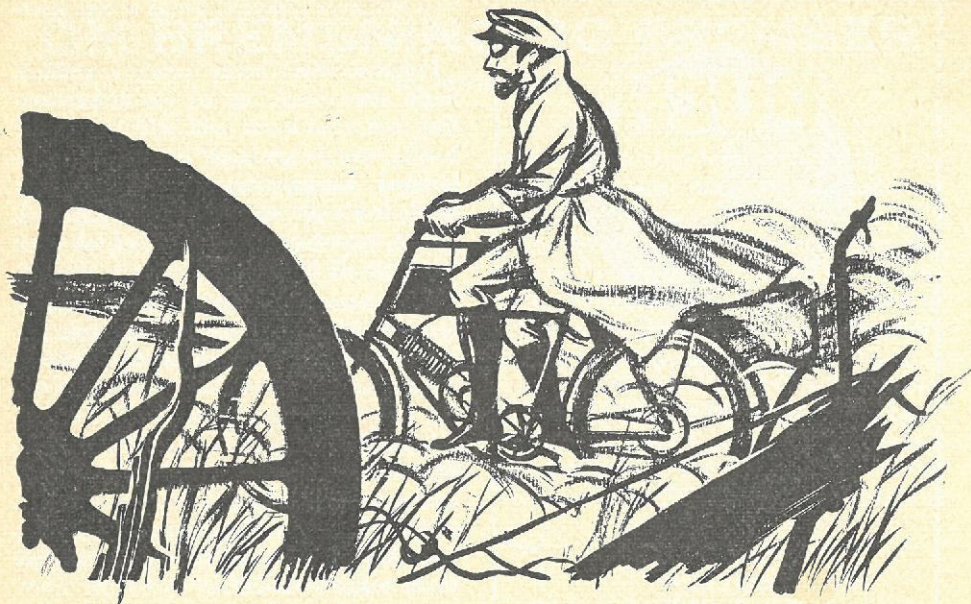
kg, »lette biler« indtil 650 kg, »små biler« under 400 kg og endelig »motorcykler«, der ikke måtte veje mere end 50 kg.

Ved anmeldelsesfristens udløb talte listerne 314 deltagere, men 39 blev afslået eller trukket tilbage, og faktisk startede 112 biler i den store klasse, 64 i mellemklassen og 40 i den mindste gruppe. Ikke mindre end 59 dristige motorcyklister mødte til start.

Oprindeligt var det tanken, at motorcyklisterne skulle lægge for — der kørtes med enkeltstart med eet minuts mellemrum — men det slap de heldigvis for. Det ville også have været umenneskeligt brutalt, for starten var ansat til kl. 3,30 — om morgenen! Som om det ikke var nok at skulle køre fra Paris til Madrid, en distance på godt 1300 km, ad støvede franske og højest ufremkommelige spanske landeveje i det herrens år 1903. Det ville have været umenneskeligt tilmed at forlange så tidlig start og derved berøve de uforknytte kørere deres nattesøvn. Desuden ville det utvivlsomt have kostet mangfoldige motorcyklister livet, om de var startet først og skulle have været overhalet af bilerne, når de blev sluppet løs.

Takket være kraftige indsigelser fra den engelske kører E. H. Arnott, der dengang stod i spidsen for den britiske *Werner*-fabrik og kørte på *Werner*-holdet (i dag fabrikkerer han kompressorer til biler), og den anglo-franske forretningsmand H. O. *Duncan* lykkedes det at få motorcyklernes start udsat til det mere menneskelige tidspunkt kl. 6.

Ved daggry kørte så en blandet skare mærkværdige maskiner frem til startpladsen i Versailles. Den franske industris forhåbninger stod til *Werner*-holdet, anført af stjerneføreren *Bucquet*, som nylig havde



Humber motorcyklerne blev fremstillet på P & M licens, og de var i store træk identiske med Pantherens forløber. Alle motorcyklerne viste sig at være lettere håndterlige end de tunge vogne, og derfor blev ingen af motorcyklisterne impliceret i de utallige ulykker i dette løb.

vundet Milano-Genova-løbet og året før Paris-Wien. Desuden kørte *Arnott* og *Rivière* (vinderen af Paris-Bordeaux 1901) for *Werner*. Også de andre franske mærker: *Peugeot*, *Clément*, *Griffon* m. fl. var stærkt repræsenteret.

Af britiske mærker var anmeldt tre *Ormonde*, to *Humber*, to *Bat* (hvilket betyder flagermus!) og en enlig *Rex*. Faktisk startede kun to af *Ormonde*-maskinerne, kørt af *A. E. Wright* og *C. W. Hacking*, og de to *Humber*'s, som kørtes af *J. H. Ball* og *J. J. Leonard*.

Humber-maskinerne var konstrueret under de såkaldte *P. & M.*-patenter. Som beskrevet i *SMJ*'s december-nummer 1956 (side 738) dækkede disse patenter en af *Phelon* og *More* anvendt opbygning, hvis mest bemærkelsesværdige træk var, at motorens cylinder erstattede det forreste stellerør. Maskinerne var iøvrigt ganske tidstypiske med stive forgafler, kædetræk og pedaler, så den ulyksaligt rytter i påkommende tilfælde kunne bistå de få hestekræfter.

Ormonde-maskinerne, der er fjerne for-

gængere for *Velocette*, havde motoren bag sadelrøret og remtræk direkte til baghjulet, men for at spare vægt var remskiverne udformet som spinkle trådhjul med fælg og eger. Med en vis dristighed havde konstruktøren udeladt pedalerne og blot givet rytteren et par fodhvilere.

Werner-maskinerne var ret moderne at se til — bortset fra pedalerne til at træde maskinen i nødsfald — og *Bucquet*'s var udstyret med noget så raffineret som to sadler, en anbragt ovenpå den ret højtliggende benzintank, en lavere over baghjulet. Ideen var, at når det gik rigtig stærkt, skulle føreren anbringe sig på den lave sadel.

Clémens-motorcyklerne havde en formidabel skråtliggende V-2 motor på forreste stellerør og remtræk samt pedaler med kædetræk.

Det må have været en bedrift overhovedet at køre disse maskiner for slet ikke at tale om hurtig og langvarig kørsel. Tilmed må det have krævet gode nerver at følge efter bilerne og passere de blodige vrage af knuste vogne og bane sig vej gennem de



FEM ARS AKTIV DELTAGELSE GAV SEKS DANMARKSMESTERSKABER

JORDBANELØB

1950 Johs. Hansen.
1951 H. Wosny.
1953 Kiehn Berthelsen.
1956 Arne Pander.
1957 Arne Pander.

MOTO-CROSS

1957 Mogens Dyhr.

Generalrepræsentant: O. E. ANDERSEN,
Kronprinsensgade 14, Kbh. K, MI 4512



Arne Pander,
danmarksmester
to år i træk
på Puch.

- OG KIEHN
BERTHELSEN
VANDT MONACO
RALLY PÅ DEN
1 1953

2—3 millioner tilskuere, der så at sige spærrede vejen.

Franskmændene havde forsøgt at etablere nogle afspærringer og en vis tilskuerkontrol, men uden større held. Alle tog sig det hele næsten forbyrderisk let, og det er en historisk kendsgerning, at to mand, som skulle holde øje med et særligt farligt sted, gik til frokost sammen(!) og lod løb være løb, mens de fik en bid brød og et glas vin.

Ikke destomindre, trods alle vanskeligheder og chokerende indtryk kæmpede de seje motorcyklister sig frem mod Bordeaux, hvor løbet blev indstillet. Af den godt 545 km lange vej gennem Châtres, Tours, Poitiers, Ruffec og Angoulême sled de sig gennem enorme støvskyer. Mange måtte opgive den ulige kamp med tvivlsom mekanik, utallige dækskader og anden dårligdom, men ikke mindre end 15 af de 59 startende nåede målet i Bordeaux.

Bucquet sejrede med sin Werner og opnåede det under omstændighederne fabelagtige gennemsnit af godt 59 km/t efter mere end 9 timers hård kørsel. På andenpladsen, kun 6 minutter efter, fulgte Demester på en Griffon.

Som for bilerne blev Paris-Madrid også for motorcyklerne de klassiske landevejsløbs svanesang. De blodige begivenheder rejste en voldsom stemning mod disse løb, som også havde overlevet sig selv, og navnlig i England så det sort ud for motorsporten.

Men intet er så galt, at det ikke er godt for noget. Da udsigterne var allermørkest, blev det nødvendigt at finde en bane til det britiske udtagelsesløb for Gordon Bennett billøbet. Det var utænkeligt at køre selv på afspærret vej i England, for parlamentet havde netop vedtaget en meget hård færdselslov, der umuliggjorde noget sådant, men heldigvis gjaldt engelsk lov ikke på øen Man — der den dag i dag har sin egen lovgivning. Her, på Isle of Man, kunne løbet holdes, og siden fulgte motorcyklerne i bilernes spor. På denne måde kom det ulyksalige og aldrig fuldførte løb Paris-Madrid 1903 til at stå fadder til et af de glørværdigste motorcykleløb, Isle of Man Tourist Trophy.

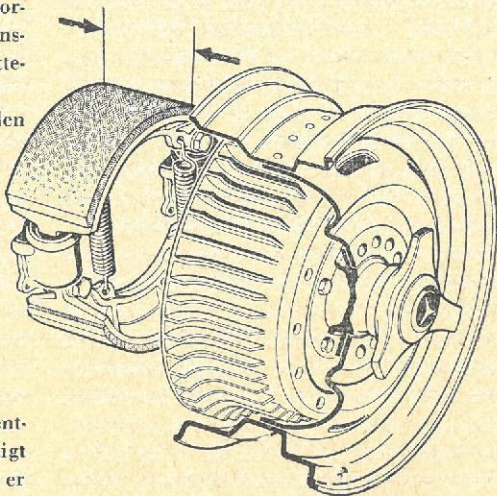
OM BREMSNING OG BREMSER

AF „PRIMUS MOTOR“

Når publikum læser om de nye biler — specielt om deres specifikationer — har de en mulighed for at danne sig et objektivt skøn over ulmpen og fordele ved den enkelte konstruktion. Den, der har bil-specifikationer som hobby (og dem er der gud ske lov mange af), kan her udlede mange oplysninger, som fører til en utvetydig sammenlignende vurdering, idet en lang række forhold af betydning for den enkelte bil-ejer kan udtrykkes ved enkelte tal eller forhold mellem enkelte værdier. Det gælder f. eks. slagvolumen, boring, slaglængde, egen-vægt, kompressionsforhold, udvekslingsforhold, ydre og indre hovedmål, accelerations-evne, tophastighed, dækdimensioner, batteriets kapacitet o. s. v.

På eet punkt byder specifikationerne i den

*Foruden bremsearealet og bremsetromlediametre-
ren er bremsens køling af afgørende betydning.
Her ses en såkaldt turbokølet bremse fra Merce-
des. Belægningen på denne bremse er meget bred.
Også på Alfa Romeo bruger man en kraftig kø-
ling af bremserne, hvis tromler er støbt i let-
metal med indpresede foringer som slidflader.*



foreliggende form imidlertid på en væsentlig mangel — de fortæller ikke noget rigtigt om bilernes bremsesystemer, og forholdet er for så vidt forståeligt, som bremserne i en årrække før og efter krigen ikke har været noget problem; man kunne regne med, at bremserne — og da især fodbremsen — ikke alene var i fuldt tilfredsstillende stand, når vognen var ny, men bremseevnen bevarede i forbausende grad, når køretøjet blev ældre. Nu er det imidlertid blevet anderledes, og årsagen hertil må søges i to forskellige forhold.

For det første — den stigende trafiktæthed lægger ganske naturligt en øget byrde på bremserne; de bruges mere pr. kilometer end før, brugen af dem er ofte kraftigere, end det tidligere var normalt, og re-

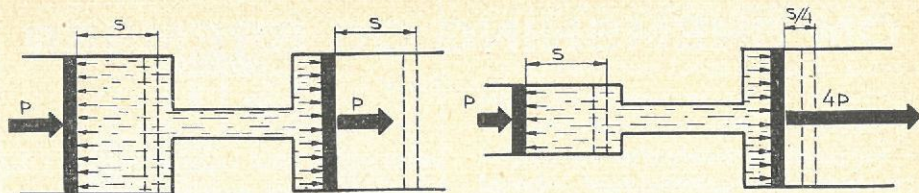
sultatet er, at såvel bremser som dæk i dag må omsætte langt større energimængder pr. dag end tidligere.

For det andet — tophastighederne og dermed de benyttede marchhastigheder er langt højere end før; også det giver anledning til større energiomsætning og dermed til større slid og varmebelastning.

For brugeren af et motorkøretøj er to forhold af væsentlig betydning — hvor hårdt skal man træde på pedalen eller trække i bremsehåndtaget for at opnå en bestemt bremsevirkning, og hvad tåler bremserne af

vedvarende bremsevirkning, før de svigter på grund af *fading* (smeltende bremsebelægning)? Det første spørgsmål har størst betydning for den enkelte fører personlig — det andet har i det lange løb størst betydning for sikkerheden, hvis man kommer ud for at skulle bruge bremserne gennem længere tidsrum (som f. eks. ved bjergkørsel og motorløb).

I de nu gængse specifikationer angiver man gerne *bremsearealet* for det enkelte køretøj — bremsearealet vil sige kontaktarealet mellem bremsebelægning og bremsetromle (eller ved skivebremser mellem bremsebelægning og bremseskive); det er her, vi



Den hydrauliske udveksling beror på den kendsgerning, at der i det hydrauliske anlæg overalt hersker samme tryk. På skitsen til venstre finder der ingen udveksling sted, men på skitsen til højre har vi udveksling 4:1, idet det lille stempel aktiveres med en given kraft (markeret med den sorte pil) og bevæges stykket S , hvilket påvirker det fire gange så store stempel med fire gange så stor kraft, medens det store stempel kun bevæger sig $S/4$.

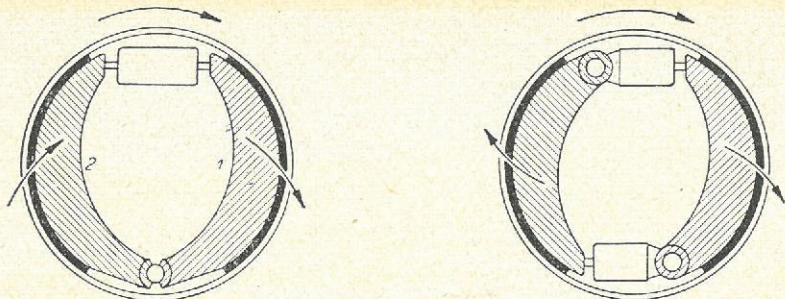
får omsat den bevægelsesenergi, som findes i køretøjet, til friktionsvarme, og det er på forhånd klart, at der må være en grænse for, hvor stor kaloriemængde man kan få udløst pr. sekund pr. kvadratcentimeter bremseareal, før bremserne svigter, men denne grænse afhænger i høj grad af de anvendte materialer (bremsebelægning og bremsetromle eller -skive) og af bremsernes konstruktion, det vil specielt sige deres evne til hurtigt at bortlede de udviklede varmemængder. Før vi går nærmere ind på bremsernes evne til at stå for langvarig belastning, skal vi imidlertid se lidt nærmere på forholdet mellem pedaltryk og bremsevirkning.

Før at forstå dette forhold er det vigtigt, at man på forhånd gør sig klart, at det, vi tilsigter, når vi bremser, er at fremkalde en bremsende kraft mellem køretøjets hjul og kørebanens overflade. Energiomsætningen ved bremsningen sker i selve bremserne, men den egentlige bremsevirkning, der virker standsende på køretøjet, beror på en bagud rettet kraft mellem dækkenes slidbaner og vejen, og denne kraft fremkalder vi selv ved aktiveringen af bremserne; ved at lade bremsskoene slæbe mod bremsetromlen med et eller andet anlægstryk hæmmer vi hjulene i deres omdrejende bevægelse, og netop derved fremkalder vi den bremsende kraft mellem hjulene og kørebanens overflade. Når vi træder på bremsepedalen (eller trækker i håndbremsen) med en vis kraft, fremkalder vi en (i øvrigt langt større) kraft, der omgående virker reducerende på kørehastigheden. Forholdet mellem den bremsende kraft på hele køretøjet og det aktiverende tryk på bremsepedal eller bremsehåndtag kalder vi *udvekslingsforholdet* i

bremsesystemet, og jo større det er, desto lettere vil det være at standse køretøjet på en given bremselængde fra en given hastighed (hvis friktionsforholdene mellem dæk og kørebane iøvrigt tillader denne standning).

Nu er der en grænse for, hvor stort man kan gøre dette udvekslingsforhold, for der er som bekendt en grænse for, hvor langt man kan bevæge bremsepedalen, før den går i bund — man kan i almindelighed regne med, at pedalens udgangsstilling skal svare til 15 allerhøjest 18 cm mellem underside af pedal og forbræt. Når vi træder pedalen ned, fremkalder vi dels en *bevægelse* i bremsesystemet og dels et *kraftforløb* på strækningen fra pedalen til vejens overflade. Lad os prøve at følge forholdet i et almindeligt hydraulisk bremsesystem.

Idet vi træder pedalen nedad, vil vi i første omgang føre stemplet i den hydrauliske hovedcylinder så meget frem, at den af sig selv lukker for efterfyldningsshullet (ledning) fra bremsevæskebeholderen, hvorefter hele det hydrauliske system er tæt afsluttet i forhold til omverdenen. Der opstår nu et væsketryk, som forplanter sig gennem bremseanlæggets rørsystem ud til de enkelte bremsecylindre — i første øjeblik er dette tryk kun ringe, for det skal kun tjene til at overvinde trækkræften i tilbagetræksfjedrene for bremsskoene, men fra det øjeblik, da samtlige bremsebelægninger ligger an mod de respektive bremsetromler, ophører i det store og hele *bevægelsen* i bremsesystemet, hvorefter *trykket på bremsepedalen* (bortset fra små tab i systemet — i det væsentlige friktion mellem gummipakninger og cylindre) overføres direkte til trom-



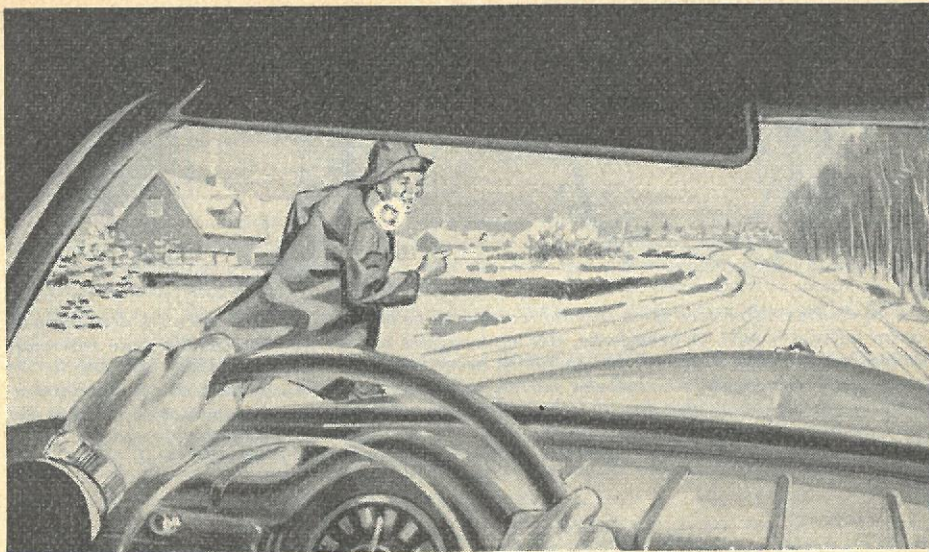
To forskellige udførelser af en tromlebremse med to bremsesko. Til venstre ses den almindeligste udførelse med to bremsesko, der er hængslet om en fast tap på den ikke roterende ankerplade, og som aktiveres fra en fælles bremsecylinder (ved mekaniske bremsesystemer en fælles bremsenøgle) — den ene sko er, således som det er vist med en pil, selvforstærkende i sin virkning, idet den af friktionskraften mellem belægning og tromle trækkes ind mod tromlen. Konstruktionen til højre er enbremse med to selvforstærkende sko, den giver ved fremadkørsel en større bremsevirkning for samme aktiveringsstryk end bremsen til venstre.

lerne og derfra videre gennem hjul og dæk til kørebane. Når først vi er nået så vidt, vil hvert kg, vi lægger ekstra på bremsepedalen, fremkalde fra 30 til 50 gange så mange kg mellem hjulene og kørebanen, og er der tale om et system med indbygget bremseforstærker (f. eks. vakuum-servo), kan man få en samlet bremsekraft på køretøjet på indtil 100 gange pedaltrykket. Under hård opbremsning vil væsketrykket i rørsystemet vokse til fra 30 til 70 atmosfærer alt efter bremseanlæggets konstruktion. Når vi forøger pedaltrykket, vil vi før eller senere alt efter dækkenes og kørebanens art og føret opnå *blokering* af hjulene.

Udvekslingen i bremsesystemet opstår ved rækkeforbindelse af forskellige virkninger. For det første er der et rent *mekanisk* udvekslingsforhold mellem pedalpladen og bremsesystemets hovedcylinder, fordi trykstangen for hovedcylinderens stempel har fat i pedalarmen ganske nær ved pedalbolten (altså et rent vægtstangsforhold). Endvidere er hovedcylinderen altid udført med betydelig mindre diameter end de enkelte bremsecylindre — også herved opstår der et udvekslingsforhold (af hydraulisk art) og altså en tilsvarende *forstærkning* af pedal-kraften. Herefter trykker det enkelte stempel i bremsecylindrene på hver sin bremse-sko.

Når man påvirker en bremse-sko med en

aktiverende kraft, idet den er trykket ud mod en roterende bremsetromle, opstår der herved en friktionskraft langs tromlens omkreds. Forholdet mellem friktionskraft og aktiverende kraft kaldes *servofaktoren* for den pågældende bremse-sko, og den afhænger i første række af, om bremse-skoen er *modløbende* eller *medløbende*. At en bremse-sko er modløbende, vil sige, at den ende af skoen, der modtager trykket fra bremsecylinderens stempel, ligger før *ankerbolten* for bremse-skoen målt i bremsetromlens omdrejningsretning — at en bremse-sko er medløbende vil sige, at ankerbolt ligger før bremsecylinder. I det første tilfælde vil de friktionskræfter, der fremkaldes mellem skoens *bremsebelægning* og bremsetromlen, bidrage til at trække skoen nærmere til tromlen, hvorved anlægstrykket forøges ud over det, vi selv fremkalder ved hjælp af bremsepedalen — en sådan sko kan derfor også kaldes *selvforstærkende*. Drejer det sig om en medløbende bremse-sko, vil friktionskræfterne omvendt søge at reducere trykket mellem bremsebelægning og tromle, hvorfor man kalder en sådan sko *selvsvækkende*. Den selvforstærkende bremse-sko vil altså bidrage til at forøge det samlede udvekslingsforhold mellem bremsepedal og slidbane — den selvsvækkende sko virker omvendt formindskende på udvekslingsforholdet. Alt i alt vil kombinationen af en selv-



SIKKER BREMSNING VED LET PEDALTRYK

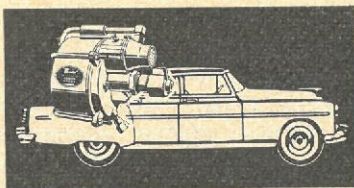
erfarer alle bilister med Bendix Hydrovac.

Læs her hvad direktør Viggo Jensen fra J. D. Koopmann's Svineslagterier A/S udtaler:

For et års tid siden fik jeg installeret en Bendix Hydrovac bremseforstærker i min Opel Kaptajn. Det var en helt ny fornemmelse, og det har givet mig en meget større tryghed under kørslen, som jeg ikke nu ville undvære. Da jeg for nogen tid siden skiftede til den nyeste model Opel Kaptajn, fik jeg flyttet Hydrovac'en over fra den gamle vogn. Det var ingen større udgift, og jeg glæder mig daglig over dens behagelige bremsevirkning.

Med ganske let fod på bremsepedalen bremser jeg meget mere behersket og behøver ikke at „spærke“ i pedalen ved uventede situationer. Selv i fedtet føre bremser vognen hurtigt og uden at skride ud.

I disse dage har vi fået en Bendix Hydrovac sat på en anden af firmaets vogne, en ny Opel Rekord.

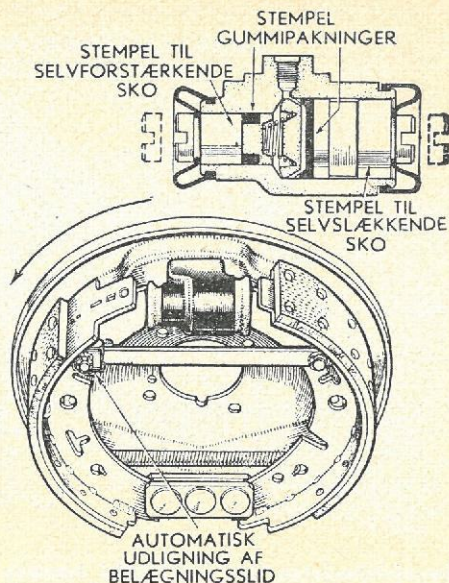


Bendix
HYDROVAC

forstærkende og en selvsvækkende bremse-sko i een og samme bremse bevirke, at vi får en samlet friktionskraft langs bremse-tromlens indre diameter på mellem 2 og 3 gange den aktiverende kraft på den enkelte sko. Dette forhold kan man forøge til mellem 3 og 4, hvis man — som det er tilfæ-llet på en lang række moderne personbi-ler — anbringer de to bremse-sko således, at de begge er selvforstærkende for forhju-le-nes vedkommende.

Dette sidste arrangement foretrækker man af flere grunde. For det første har man under en hård opbremsning langt den største del af vognens vægt på forhjulene — hvis man derfor udfører forhjulsbremserne som anført, medens baghjulsbremserne er ud-ført med modsat monterede bremse-sko, får man større bremsevirkning fortil og dermed omtrent samme chance for blokering for og bag ved hård bremsning. Samtidig er man dog interesseret i også at have en passende god bremsevirkning, når der køres baglæns, og her er forhjulsbremsen med de to selv-forstærkende sko pludselig særdeles lidet virksom, for nu bliver de to bremse-sko be-ge selvsvækkende — derfor er det heldigt, hvis baghjulsbremsen er udført med to mod-sat monterede sko, for derved virker den lige godt i begge kørselsretninger.

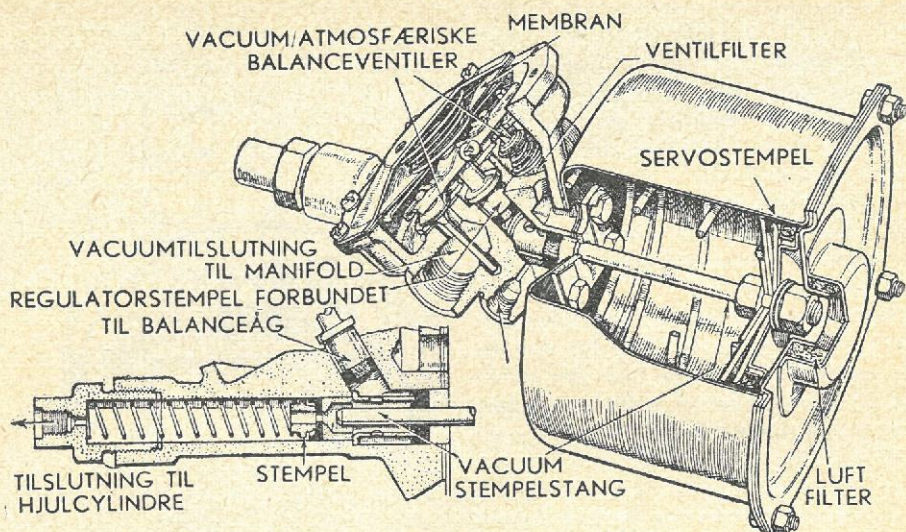
Endelig indgår i det samlede udvekslings-forhold i bremsesystemet også forholdet mellem bremsetromlens diameter og hjulets effektive diameter — jo større bremsen er i forhold til hjulet, desto større magt har den naturligvis, når der bremses. Når vi taler om forholdet mellem pedaltryk og bremsende kraft på hele køretøjet, er det alene forholdet mellem bremsestørrelse og hjulstørrelse, der indgår i betragtningerne. Man hører ofte folk forfægte den anskuelse, at en lille bremse med stor bredde for be-lægningen kan være lige så god som en større bremse med tilsvarende smal belæg-ning, men det er ikke rigtigt i denne for-bindelse — bremsestørrelse i forhold til hjulstørrelse er også udtryk for et »vægt-stangsforhold«. Noget andet er så, at den af de to bremser, der har det største bremse-areal, har den længste levetid og den stør-ste sikkerhed mod »fading« — hvis de to



I differentialbremsen aktiveres den selvslækkende sko af et stempel med større diameter end det stempel, der betjener den selvforstærkende sko — følgelig trykkes den selvslækkende sko med større kraft mod bremsetromlen, og den resulterende bremsekraft for de to sko bliver omtrent ens. En sådan bremse finder vi f. eks. på baghjulene af de store BMW-modeller.

bremser har samme areal for bremsebelægningen, må vi så afgjort foretrække den med den største tromlediameter, fordi den under iøvrigt samme forhold giver det mindste pedaltryk for en given hastighedsfor-mindskelse pr. sekund. Ved de moderne personbiler går tendensen så afgjort i retning af små hjul (lille diameter, større dæk-bredde), og det begrænser naturligvis rent praktisk bremsens størrelse — det gør imid-lertid heller ikke noget, hvis vi stadig kan overholde det samme forhold mellem trom-lediameter og hjuldiameter som før, for der-ved får vi stadig samme andel i det samlede udvekslingsforhold i bremsesystemet, men det er naturligvis en forudsætning, at man rent konstruktivt samtidig er i stand til at forøge belægningsbredden, så det samlede areal ikke bliver mindre (i de fleste tilfæl-de skal det endda samtidig forøges, fordi top-hastighederne bliver stadig højere).

Ovenfor nævnte vi forholdet mellem den samlede friktionskraft mellem bremsebelæg-ninger og bremsetromle og den aktiverende



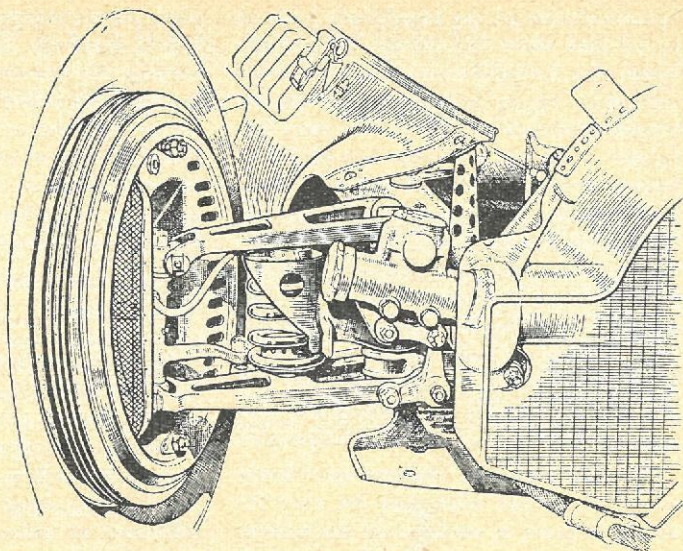
Servoforstærkeren kan med fordel benyttes på de fleste vogne. Indsugningsmanifoldens vacuum benyttes som kraftkilde, og aggregatet indeholder en selvstændig hovedcylinder, der ved fælles hjælp aktiveres af bremsepedalen og servoforstærkeren. Efter en kort tilvænningsperiode aktiverer man bremsen med større beherskelse selv i katastrofesituationer, og foruden bedre bremsevirkning fra store hastigheder ved et givet pedalyk opnår man en mere korrekt betjening af bremserne ved almindelige opbremsninger.

kraft på den enkelte bremsesko. For dette forhold, der også betegnes som *servofaktoren* for den enkelte bremse, gav vi nogle erfaringsværdier, men det skal bemærkes, at værdien i det konkrete tilfælde i høj grad afhænger af *friktionsegenskaberne* for den anvendte bremsebelægning. Groft sagt forholder det sig således, at friktionsevne og levetid for belægningen er modsat rettede egenskaber — en belægning med lang levetid giver normalt kun forholdsvis lille friktionskraft på tromlen og bidrager derved kun forholdsvis lidt til det samlede udvekslingsforhold i bremsesystemet; omvendt hvis vi har en belægning med forholdsvis kort levetid og gode friktionsegenskaber. I alle tilfælde vælger konstruktøren sin bremsebelægning efter de foreliggende forhold — idealet vil altid være en overdimensionering af bremsearealet og benyttelse af en belægning med lang levetid og gode friktionsegenskaber.

En fuldstændig omvurdering af forholdene får vi, hvis vi i afgørende grad ændrer *kølingen* af de bremsende flader under

bremsningen. Ved en almindelig tromlebremse får vi en *varmeudvidelse* af bremsetromlen, efterhånden som vi bremser, og det giver selvfølgelig en tilsvarende ekstra bevægelse af den enkelte bremsesko, hvis den stadig med sin belægning skal være i kontakt med tromlen og give bremsevirkning — men det vil igen sige, at vi må træde bremsepedalen længere ned; vi må altså reservere noget pedalvandring ekstra til dette formål, og det medfører igen en begrænsning i det totale udvekslingsforhold i bremsesystemet. Man søger at råde bod på forholdet ved at forsyne bremsetromlernes yderside med *køleribber*, men mulighederne for en gunstig virkning er i høj grad begrænsede. Derfor er man begyndt at benytte *skivebremser*, hvor en glat skive, der roterer sammen med hjulet, under bremsningen sættes i *klemme* mellem to forholdsvis små, hårde, meget temperaturbestandige stykker bremsebelægning. Skiven ligger frit i fartvinden og får derfor en udmærket køling — den bevarer derfor sin tykkelse praktisk talt uændret selv ved hård brug af bremsen, og

På racervognene har man i mange år benyttet store, effektivt kølede bremsetromler, og ofte ledes køleluften ind i bremsen for at nedkøle bremsekoene. En sådan foranstaltning kan man ikke tillade sig på standardvogne, der ikke demonteres og renses for hvert „løb“.



det medfører igen, at vi sparer ekstra vandring for bremsepedalen; vi kan altså give hele systemet et større samlet udvekslingsforhold, der kompenserer for den omstændighed, at belægningen kun har forholdsvis ringe friktionsevne.

Lad os som et eksempel se på udvekslingsforholdet mellem bremsepedalen og forhjulsbremserne i en almindelig personbil. Hvis afstanden fra pedalbolten til midten af pedalpladen er tre gange så stor som afstanden fra pedalbolten til trykstangen for hovedcylindrens stempel, bliver kraften på dette sidste tre gange så stor som fodens tryk. Hvis nu stempelarealet for den enkelte bremsecylinder er fire gange så stort som stempelarealet i hovedcylindren, får vi her en hydraulisk udveksling på fire — den aktiverende kraft på den enkelte bremseko bliver altså fire gange så stor som trykket på hovedcylindrens stempel eller

$$3 \times 4 = 12$$

gange så stort som pedaltrykket. Hvis bremsen er konstrueret således, at den samlede friktionskraft på tromlen er tre gange så stor som den aktiverende kraft på den enkelte bremseko, bliver bremsevirksomheden på tromlen altså lig med

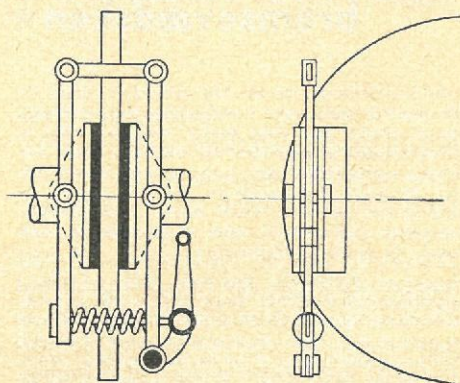
$$3 \times 4 \times 3 = 36$$

gange så stort som pedaltrykket, og forudsætter vi nu, at bremsetromlens indvendige diameter er halvt så stor som hjulets virkelige diameter, bliver den resulterende bremsekraft mellem det enkelte hjul og vejen lig med

$$\frac{3 \times 4 \times 3}{2} = 18$$

gange pedaltrykket.

Hvis vi udfører en forhjulsbremse med to selvforstærkende sko, der aktiveres af lige store bremsecylindre, vil de naturligvis hver for sig bidrage lige meget til den samlede



Skivebremsen er efterhånden kommet over eksperimentstadiet, og navnlig på de hurtigkørende vogne har den vist sig overordentlig effektiv.

bremsevirksomhed på det pågældende hjul, og de vil også *slides lige hurtigt*. For en baghjul- eller forhjulsbremse med en selvforstærkende og en selvsvækkende sko vil bremsevirksomheden på skoene ikke være den samme — det kan man råde bod på ved at forsyne den selvsvækkende sko med tilsvarende mindre bremsebelægning, så man får nogenlunde samme levetid for de to belægnings, eller man kan indføre forskellig bremsecylinder-diameter for de to sko; naturligvis størst for den selvsvækkende sko, der skal have en større aktiveringskraft for at komme op på samme bremsevirksomhed som den selvforstærkende sko. Endelig kan man naturligvis kombinere de to forholdsregler.

Når man sidder og studerer specifikationerne for de nye biler, kan det være fristende at prøve at vurdere, om det opgivne bremsebelægnings-areal nu også er passende for den pågældende vogntype. Hvis to vogne er forsynet med bremsebelægnings-arealer af nogenlunde samme type, er det afgørende for bremsernes modstandsevne overfor »fad-

ing» (bremsevisgten på grund af overophedning, smeltende belægning), hvor mange kalorier der gennemsnitlig under bremseningen udvikles indenfor hver kvadratcentimeter belægningsareal. Undersøger man forholdene nærmere, viser det sig, at denne »kalorieffekt« pr. kvadratcentimeter ved fuld opbremsning fra køretøjets tophastighed kan beregnes af følgende formel:

$$\frac{(\text{egenvægt} + 100 \text{ kg}) \times \text{tophastighed}}{\text{bremseareal}}$$

Jo større den beregnede værdi er for en bil eller motorecykel, desto større er chancen for »fading« med det pågældende bremsesystem — det er altså en fordel, hvis den beregnede værdi er så lille som muligt. Man må dog ikke drage alt for vidtgående konsekvenser af sådanne sammenligninger — f.eks. kan en vogn være indrettet, så »kalorieffekten« fordeles sig særdeles ensartet over det samlede bremseareal, medens en anden vogn udviser store forskelligheder fra en belægning til en anden.

STØRRE + hastighed MINDRE hjul = større krav til bremsevædsken

De stigende hastigheder i forbindelse med anvendelsen af mindre hjul giver mindre muligheder for en effektiv køling af bremserne, og som følge heraf stilles der stadig større krav til den anvendte bremsevædske. En uegnet bremsevædske vil, når den overbejles som følge af øget friktion og mindre køling, danne gasbobler, som presser olien tilbage i rørene og gør bremserne uvirksomme. Og så har vi katastrofen!

Society of Automotive Engineers [SAE] opstiller i specifikationen SAE70/R1 meget strenge krav til bremsevædskens egenskaber. Disse krav opfyldes i alle henseender af den eneste bremsevædske, som GIRLING-fabrikkerne anbefaler til deres bremser, nemlig „Wakefield Girling Brake Fluid“, af hvis egenskaber følgende fremhæves:

A) Højt kogepunkt, der forhindrer forekomst af olieredamp i bremsesystemet,

B) Lavt frysepunkt, der hindrer, at vædsken bliver tyk og træg ved lave temperaturer.

C) Vædskens kemiske sammensætning forhindrer ødelæggelse af gummitempler, pakninger, olieslanger og korrosion af de metaldele, den kommer i kontakt med.

Det er fristende at gå ud fra, at lige så vel som vand er vand, er bremsevædske også bremsevædske. En sådan antagelse kan let blive dyrekøbt. Forskellen mellem den kvalitetskontrollerede bremsevædske og den billigere, ikke godkendte ditto, kan være forskellen mellem liv og død. Så vær forsigtig, når De køber bremsevædske!



Anvendelse af forkert bremsevædske kan forårsage total svigt af bremserne efter kort tids hård kørsel. Brug derfor kun original Wakefield Girling bremsevædske, når De kører med GIRLING bremser.

SPECIFIKATIONER

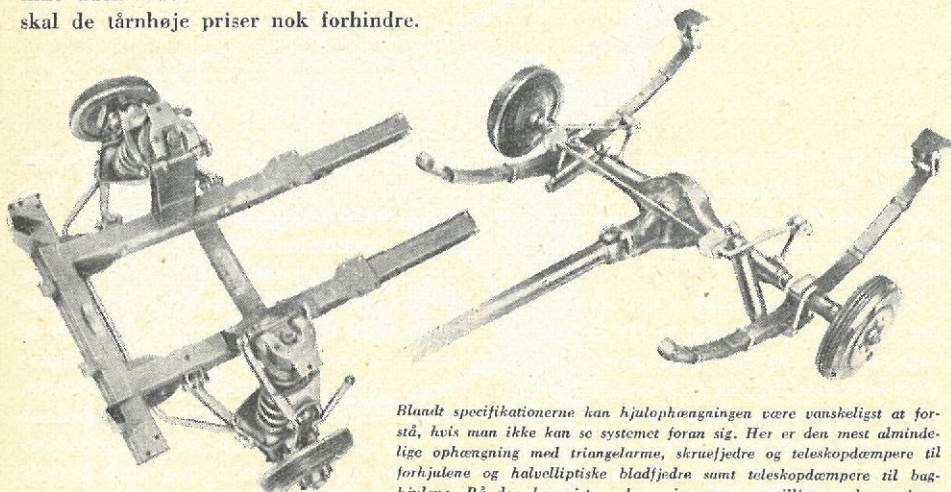
Interessant læsning, når man læser dem rigtigt

AF MOGENS H. DAMKIER

Efter sigende bliver de fleste vogne her i landet solgt på så spinkelt et oplysningsmateriale som konstatering af farve og form, mindste udbetaling og største hastighed, men vi har dog gennem årelang erfaring fået bevis for, at både dette blads faste læsere og mange andre ikke lader sig nøje med denne lektie, for indkøbet af en vogn er i dag en såre vigtig handling, der ikke uden videre står til at ændre — det skal de tårnhøje priser nok forhindre.

ger, instruktionsbøger m.v. for at undgå selv den mindste fejl.

Dette nummer af SMJ har derfor ikke alene værdi for de vordende bilejere, der står foran anskaffelsen af den første vogn, eller for de bilister, der skal udskifte et udtjent køretøj, det skulle tillige give all-round mekanikere, servicestationer o. s. v.



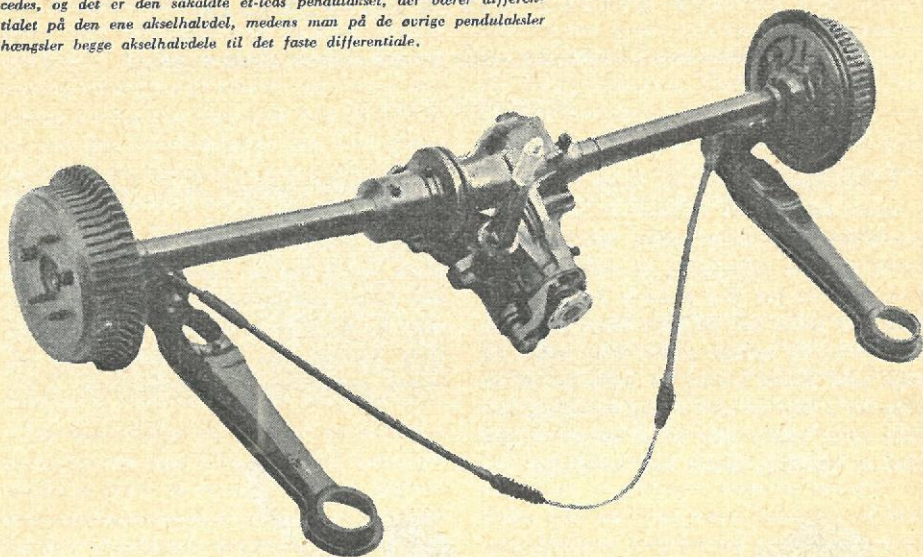
Blundt specifikationerne kan hjulophængningen være vanskeligst at forstå, hvis man ikke kan se systemet foran sig. Her er den mest almindelige ophængning med triangularme, skruefjedre og teleskopdæmpere til forhjulene og halvelliptiske bladfjedre samt teleskopdæmpere til baghjulene. På den her viste ophængning ser man tillige en kreningsstabilisator både for og bag.

Forårsaget af den forestående automobiludstilling i Københavns Forum har vi samlet 60 tekniske oplysninger for hver af de udstillede vogne, og mod forventning er alle medarbejdere i behold på bladet, skønt man måtte forudse, at den ansvarlige for arbejdets udførelse var moden til et længere ophold på en anstalt for nervesvækkede eller utilregnelige personer. For at få en fuldkommen ensartet opstilling har vi selv udfyldt alle vognenes skemaer, og da vi har taget de vigtigste justeringsmål med, har der tillige været tale om et meget stort kontrolarbejde ved studium af servicebø-

en håndsrækning, når de nye modeller kommer på landevejen.

Det er måske lykkedes os at antyde, at det har været et gigantisk arbejde at samle dette materiale, og derfor vil vi også gerne være sikre på, at vore læsere kan udnytte alle disse oplysninger, for man kan nemlig læse meget mellem linierne i specifikationerne, når blot man læser dem rigtigt. Ejnerne af de nye modeller vil sikkert også opdage, at de i mange tilfælde her vil kunne finde oplysninger, som ikke står i instruktionsbøgerne. For en sikkerheds skyld vil vi understrege, at samtlige specifikationer

Her vises pendulaksler med reaktionsarme. Systemet stammer fra Mercedes, og det er den såkaldte et-leds pendulaksel, der bærer differentialet på den ene akselhalvdel, medens man på de øvrige pendulaksler hængsler begge akselhalvdele til det faste differentiale.



gælder for 1958 modellerne, og skønt et utal af disse oplysninger tillige gælder for ældre modeller, må man ikke tage dette for givet, men undersøge sagen i hvert enkelt tilfælde.

Lad os nu sammen gå et sæt specifikationer igennem. Det første, vi får at vide, er vognens type og hovedopbygning (chassis eller selvbærende), og med hensyn til typebetegnelserne sedan, coach o. s. v. gøres der rede i en selvstændig artikel. Dernæst kan vi i et enkelt blik forestille os motoren, når vi får oplysning om cylinderantal, arbejdsform, ventilstilling og køling. Det kan måske nok virke overflødigt, når det oplyses, at en V-8 motor er vandkølet, men det hører med i billedet. Boring, slaglængde og slagvolumen er kendte størrelser — og dog! Ved hjælp af boringen kan vi bl. a. regne ud, hvor mange hestekræfter hver kvadrantimeter stempeltop belastes med, og gennem slaglængden kan vi finde frem til stempelhastigheden ved et bestemt omdrejningstal på motoren (eventuelt dikteret af en bestemt hastighed på køretøjet), og det er så heldigt, at der gøres udførligt rede for disse udregninger i artiklen om tuning af fire-takt motorer. Jo lavere belastning på stempeltoppen og jo lavere stempelhastig-

hed des bedre for holdbarheden, men der er naturligvis et sammenspil mellem leje-dimensioner og lejematerialet på den ene side og belastningen på den anden side, så forholdet har derfor størst betydning for slitagen ved cylindervægge og stempelringe.

Motorens slagvolumen giver et billede af motorens størrelse og sætter den tillige i klasse, men nok så afgørende er motorens effekt — det er bl. a. antallet af hestekræfter, der er bestemmende for den pågældende vogns tophastighed og for, hvor levende vognen er inden for sin vægtklasse. Selvfølgelig er det rart med en kraftig motor, men man vil også gerne kunne bedømme motoreffekten i forhold til andre motorer af anden størrelse, og derfor er litereffekten tillige opgivet. Denne værdi fortæller os, hvor mange hestekræfter motoren udvikler pr. liter (1000 ccm) slagvolumen, og vi får derigennem et begreb om motorens tuningsmuligheder, men vi kan også få et indtryk af, hvorvidt det er en motor, som er presset fra konstruktørens side — eventuelt af hensyn til beskatningsformen i vognens hjemland. Den maksimale effekt opgives ved det dertil hørende omdrejningstal på motoren, og også dette tal kan ved en flygtig betragtning give et fingerpeg om, hvor nemt det

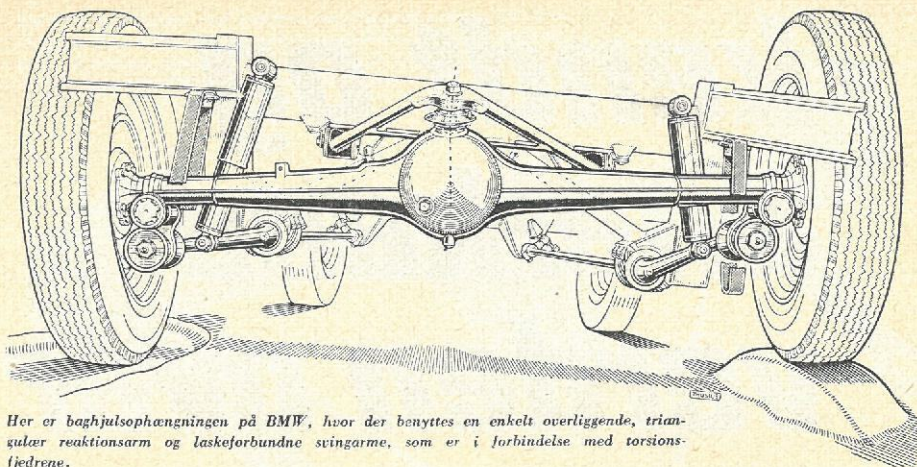
***- kendt og
anerkendt
verden over***



*** EXTRA
BESKYTTELSE**

*** EXTRA
ØKONOMI**

*** EXTRA
KRAFT**



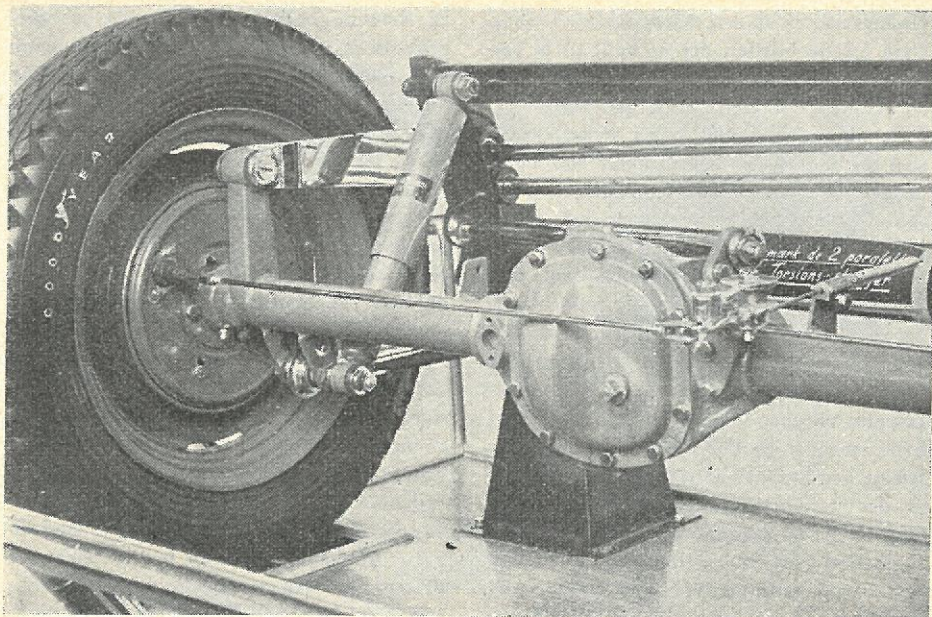
Her er baghjulsophængningen på BMW, hvor der benyttes en enkelt overliggende, triangular reaktionsarm og laskeforbundne stvingarme, som er i forbindelse med torsionsfjedrene.

har været for konstruktøren at lokke de ønskede heste ud af motoren. Høje omdrejningstal giver stor lejebelastning og naturligvis tilsvarende stor stempelhastighed i forhold til en given slaglængde. Det maksimale drejningsmoment fortæller os, hvor stort et arbejde krumtapakslen kan udføre pr. motoromdrejning, og jo større drejningsmomentet er, des bedre vil accelerationen være inden for en given vægtklasse, men drejningsmomentet er ikke det samme ved alle omdrejningstal, så derfor opgiver fabrikanterne det maksimale drejningsmoment ved det tilsvarende omdrejningstal. Hvis man vil vide, ved hvilken hastighed man har det bedste drejningsmoment, kan man gennem det tilsvarende omdrejningstal, totaludveksling og dækstørrelse finde frem til hastigheden på køretøjet ved det motoromdrejningstal, som har det største drejningsmoment. I praksis vil man konstatere, at vognen taber mindst i hastighed, når motoren arbejder sig op ad bakke ved det omdrejningstal, hvor vi har det største drejningsmoment.

Som det vil ses, opgives maksimaleffekten i enten SAE eller DIN. Den førstnævnte, amerikanske måling foretages uden luftfilter, dynamo, vandpumpe og ventilator samt på fri udblæsning, medens den tyske målemetode (DIN) foreskriver fuldt tilbehør. Når der ikke opgives SAE eller DIN, er afprøvningen ikke foretaget efter nogen stan-

dard, men for de fleste engelske vogne svarer effekten nærmest til DIN, der ligger 10—25 pct. under SAE for den samme motor.

For en ordens skyld skal vi have at vide, hvilken koblingstype der anvendes, men det er i de fleste tilfælde en tør enkeltpladekobling. Af meget stor værdi er det at vide, hvor mange udvekslingsforhold der er i gearkassen, samt om der er synchromesh mellem alle gearene eller blot mellem nogle af dem. Også udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul beregnet i de forskellige gear kan fortælle os en hel del. Et meget lavt førstegear kan kun benyttes til lige at få vognen til at rulle i gang, eller det bruges ved hård bjergkørsel til at slæbe op ad de kraftigste stigninger. Et meget »tæt« tredie og fjerde gear tyder på, at konstruktørerne har skelet en del til sports- og racervogdenes gearkasser, og det vil i alle tilfælde betyde, at man kan gå meget højt op i hastighed i tredie gear. Dette kan i visse tilfælde betyde en ekstra sikkerhedsfaktor, hvis man er ved at komme i klemme ved en overhaling eller på anden måde pludselig trænger til et stort kraftoverskud. Ved at betragte udvekslingsforholdet i topgear og sammenligne det med udvekslingsforholdet i bagakslen kan man blive klar over, om topgearet er direkte, d. v. s. at der ikke finder udveksling sted i gearkassen, eller om der evt. er tale



Her ses en ophængning med bagudrettede svingarme i forbindelse med tværliggende torsionsfjedere. Under de to torsionsstave ses en tredje stang — den såkaldte Panhardstang — der fastholder ophængningen i sideretningen.

om et overgear. I enkelte tilfælde er der virkelig tale om et overgear (som f. eks. ved Peugeot), medens man i andre tilfælde af hensyn til dimensioner har udformet det høje gear som et overgear (opgearing i gearkassen), medens vognen i virkeligheden er ganske normalt gearret i forhold til drejningsmomentkurven.

Dernæst nævner vi bagakslens fortanding og udveksling, og man vil opdage, at langt de fleste vogne nu er monteret med hypoidfortandede differentialer, der erfaringsmæssigt giver den mindste støj efter lang tids drift, men disse differentialer kræver en speciel hypoidolie undertiden med visse kemiske egenskaber. Da disse højtryksolier er sammensat på forskellig måde skiftende fra oliemærke til oliemærke, skal det her oplyses, at det må være en gylden regel, at hypoiddifferentialer aldrig fyldes op med tilfældig olie, og er man ikke fuldkommen sikker på, hvilket oliemærke, der blev påfyldt differentiallet sidst, er man nødt til at udskifte hele oliebeholdningen, hvis der viser sig mangler, i stedet for at fylde op.

Hjulophængningerne har naturligvis den

største interesse i forbindelse med køreegenskaberne, og hjulophængningens konstruktion tjener i det hele taget til at give det korrekte billede af vognen. Der er i alle tilfælde tale om en uafhængig affjedring af forhjulene.

Bremsernes konstruktion og dimensioner er et stort område for sig, og derfor behandles hele dette emne i en selvstændig artikel.

Med hensyn til det elektriske anlæg er det jo temmelig praktisk at vide, om det er 6 eller 12 volt, og ud fra dynamoeffekten, der opgives i watt, kan man regne ud, hvor meget ekstra tilbehør man kan tillade sig at udstyre vognen med i form af tågelygter, fjernprojektorer, elektriske cigartændere o. s. v. Antallet af ampèretimer på akkumulatoren er også en nyttig målestok, navnlig for de bilister der ofte i deres erhverv kommer ud for at køre lange strækninger om natten på alle årstider. Har man en akkumulator med forholdsvis få ampèretimer, kan den snart blive tappet, hvis man i glat føre og tåge dels må køre langsomt, dels må have såvel tågelygter som positionslys,

vinduesviskere og evt. defrosterblæser igang. Også for de bilister, der er nødt til at parkere på gaden året rundt, er det rart at have en akkumulator med stor kapacitet.

De almindelige mål kan i virkeligheden sige mere, end de fleste tænker sig. Total-længde og totalbredde er naturligvis praktiske mål at kende, når man skal undersøge, om vognen i det hele taget kan stå i garagen, og den totale bredde giver med den nuværende ret ensformige udførelse af karosserierne også et godt billede af de indvendige pladsforhold i vognen. Sammenligner man akselafstanden med den totale længde, vil man nemt kunne finde ud af, hvor meget vogn der hænger foran forakslen og bag bagakslen, og jo større dette mål er, des mere retningsstabil vil vognen være, medens det til gengæld går ud over styrefølsomheden. Sporvidden andrager nu om stunder i reglen omkring den halve akselafstand, hvilket er et passende mål for rolige bevægelser i vognen. Mål som den frie højde fra vejbanen, benzintankens og oliesumpens kapaciteter såvel som kølerens rumindhold er rent praktiske størrelser.

Egenvægten er en af de vigtigste oplysninger, og den er i hvert tilfælde af lige så stor betydning som motorens maksimal-effekt. Ved at dividere antallet af hestekræfter op i antallet kilo får vi en størrelse, der hedder effektivvægt, nemlig hvor mange kilo der er pr. hestekraft. Dette tal fortæller os overordentligt meget om vognens accelerationsevne, og ved at betragte dette tal kan man ligefrem fornemme, hvor levende vognen er at accelerere og manøvrere med.

Når der ved tophastigheden står en stjerne, betyder det, at tophastighed er lig marchhastighed.

Standardforbruget er kun opført som standardforbrug, når det er målt efter den tyske DIN-norm eller den italienske CUNA. Ved standardforbrug forstår vi forbruget målt ved $\frac{3}{4}$ af tophastigheden på vindstille, plan vej med et tillæg på 10 pct. Hvis der ikke foreligger sådanne målinger, kalder vi det kun forbrug, og så bevæger vi os straks i et mere vidt begreb mellem minimum- og maksimumforbrug.

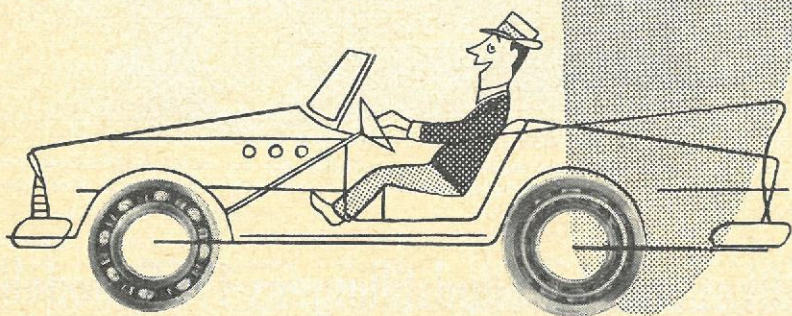
Med hensyn til justeringsmål og de der-

til hørende oplysninger kan det jo være praktisk at vide, hvilken karburator vognen er monteret med, evt. med hvor mange karburatorer den er monteret. Det er af betydning at vide, hvilke tænderør der er de korrekte, og læg vel mærke til at elektrodeafstanden nu om stunder svinger ret betydeligt fra 0,5 til 1,0 mm. Kontaktafstanden er nødvendig at kende af hensyn til den korrekte tændingsindstilling, og fortændingen opgives her statisk (d.v.s. indstillingsmål med lukkede svingklodser), undtagen når noget andet er anført. I de fleste tilfælde er der mærkede svinghjul eller remskiver eller lignende for at lette indstillingen på en vogn, men fortændingen opgives i reglen i grader. Den snildeste måde at komme om ved en sådan indstilling på er for firetaktmotorernes vedkommende at regne med det halve gradantal og måle det på strømfordeleren. Når der under ventilterspillerum f. eks. står 0,20—0,30, betyder det, at indsugningsventilen skal stilles med 0,20 mm og udblæsningsventilen med 0,30 mm. Hvis der opgives tolerance for de enkelte ventiler, opgives begge tal for såvel indsugning som udblæsning. Står der kun en enkelt værdi, betyder det, at begge ventiler skal indstilles til dette mål. Det er ligeledes meget vigtigt at vide, om indstillingen skal foretages ved kold eller ved varm motor, så dette er i alle tilfælde anført.

Dæktryk er ikke blot et enkelt mål nu om stunder. I mange tilfælde opgives der flere værdier for henholdsvis for- og baghjul afhængigt af belastning og kørehastighed. Hvor dette er tilfældet, anføres såvel minimal- som maximalværdi, og de opgivne dæktryk er *selvfølgelig* alle beregnet for kolde hjul. Hvis Deres vogn skal have et dæktryk på f. eks. 23 lbs, og De efter længere tids kørsel stopper op ved en servicestation og forlanger hjulene pumpet til 23 lbs., så kører De med 3—5 lbs for lidt tryk — nu er De advaret.

Med hensyn til priserne skal det oplyses, at disse er beregnet med varmeanlæg som standardudstyr, og omsætningsafgiften er medregnet i prisen, men leveringsomkostninger er ikke medregnet, da disse svinger for de forskellige vogne og landsdele.

SKF



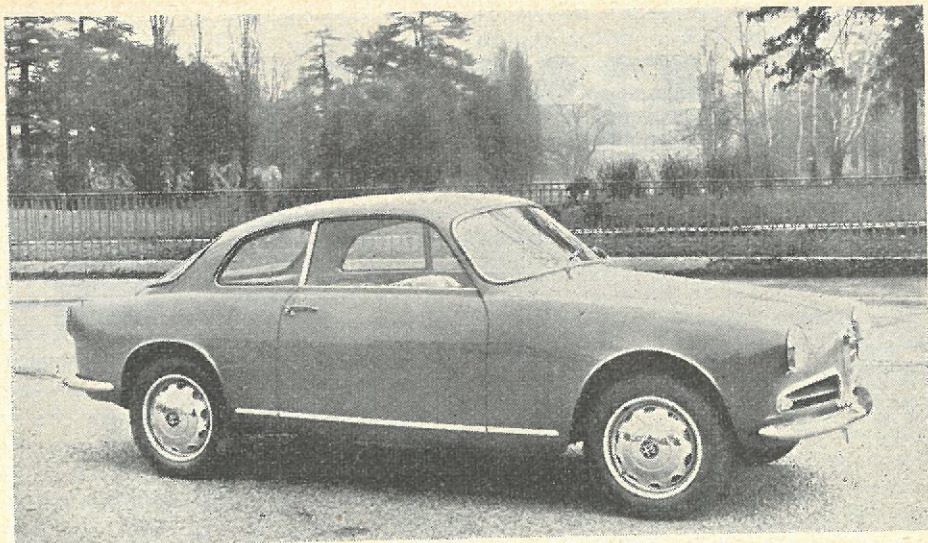
HVOR MANGE **LEJER** FINDES DER I EN BIL?

En almindelig lille personbil har ca. femogtyve lejer — femogtyve detailler af afgørende betydning for dens pålidelighed og ydeevne — femogtyve steder, hvortil De kan få **SKF**-kvalitet.

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF

KØBENHAVN
BREDGADE 31 - MINERVA 3330

AARHUS
VESTERGADE 9 - TELF. 2 48 44



Alfa Romeo Giulietta Sprint må blive mange bilisters uheldige kærlighed. Med sine smukke linier, fremragende køreegenskaber og tiltalende mekanik er den en lille ønskevogn, men prisen forhindrer, at den bliver en allemandsvogn.

Specifikationer for biludstillingens 1958 modeller

UDARBEJDET AF SMJ'S TEKNISKE AFDELING

Alfa Romeo Giulietta Sprint

To-dørs coupe (to personer + to nødsæder).

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet med to overliggende knastaksler, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 65 hk ved 6000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,0 kgm ved 4000 omdr/min. Litereffekt 50,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 15,09:1, 8,923:1, 6,167:1, 4,55:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 155-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, skruenøjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i skruenøjedre, reaktionsarme, triangelstabilisator og teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm for, 266 mm bag, totalt bremseareal 900 cm², type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 200 watt, akkumulator 30 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3980 mm, total bredde 1535 mm, total højde 1300 mm, akselafstand 2380 mm, sporvidde for 1286

mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 53 liter, oliesump rummer 5,5 liter, kølesystem 6 liter. Egenvægt 850 kg. Effektivvægt 13,1 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Standardforbrug 9 liter/100 km.

Pris: Kr. 47.250,—.

Karburator: Solex 35 APAL-G. Tændrør: Marelli CW 240, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 8°, ventilspringrum 0,45—0,5 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Alfa Romeo Giulietta Spider

Som Giulietta Sprint med flg. undtagelser:
Karosseri Pinin Farina.
To-personers Spider.

Mål, vægt: Total længde 3380 mm, akselafstand 2200 mm. Egenvægt 820 kg. Effektivvægt 12,6 kg/hk. Standardforbrug 8,2 liter/100 km.

Pris: Kr. 44.720,—.

Særlige bemærkninger.

Hardtop (aftagelig) kan leveres mod kr. 2200,— ekstra.

Austin A 35

To-dørs og fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 62,9 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 948 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 34 hk ved 4750 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,4 kgm ved 2200 omdr/min. Liter-effekt 36,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,51:1, 10,8:1, 6,42:1, 4,55:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 178 mm, totalt bremseareal 394 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

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

Mål, vægt: Total længde 3460 mm, total bredde 1400 mm, total højde 1503 mm, akselafstand 2200 mm, sporvidde for 1150 mm, bag 1140 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 26 liter, oliesump rummer 3,4 liter, kølesystem 4,8 liter. Egenvægt 692 kg. Effektivvægt 20,5 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Forbrug 6—8 liter/100 km.

Pris: Kr. 15.343,— (to-dørs), kr. 16.191,— (fire-dørs).

Karburator: Zenith 26 VME. Tændrør: Champion N.A.8, elektrodeafstand 0,64 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 12°, ventilspring 0,30 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 20 lbs/sqi., baghjul 20—23 lbs/sqi.

Austin A 55 Cambridge

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

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

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,96:1, 10,33:1, 6,407:1, 4,3:1. Overgear ekstrandstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling

4,3:1 (4,875:1 i forbindelse med overgear). Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 780 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4260 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1540 mm, akselafstand 2510 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1240 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 4,6 liter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 1029 kg. Effektivvægt 20,2 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 21.490,— (solskinstag kr. 492,— ekstra).

Særlige bemærkninger.

Manumatic automatkobling kr. 1496,— ekstra, overgear kr. 1906,— ekstra.

Karburator: Zenith 30 VIG 10. Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,45 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 6°, ventilspring 0,3—0,35 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24—26 lbs/sqi.

Austin A 95 Westminster

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,375 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2639 ccm, kompressionsforhold 8,25:1, maksimaleffekt 93 hk ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 18 kgm ved 2000 omdr/min. Liter-effekt 35,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 12,93:1, 8,68:1, 5,61:1, 3,91:1. Overgear ekstrandstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,91:1 (i forbindelse med overgear 4,1:1). Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 279 mm, totalt bremseareal 1277 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4580 mm, total bredde 1625 mm, total højde 1575 mm, akselafstand 2686 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 73 liter, oliesump rummer 6,8 liter, kølesystem 14,2 liter. Egenvægt 1359 kg. Effektivvægt 14,6 kg/hk. Tophastighed ca. 145 km/t. Forbrug 11—14 liter/100 km.

Pris: Kr. 29.070,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear kr. 2093,— ekstra. Kan i stedet for gearkasse leveres med Borg-Warner momentomformer mod kr. 5681,— ekstra.

Karburator: Zenith 42 VIS. Tændrør: Champion NA 8, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 5° efter overste dødpunkt, ventilspillerum 0,30 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 25 lbs/sqi., baghjul 25 lbs/sqi.

Austin A 105 Westminster de Luxe

Som model A 95 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 102 hk ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 19,6 kgm ved 2000 omdr/min. Overgear standard.

Pris: Kr. 36.525,— (med momentomformer kr. 40.032,—).

Karburatorer: 2 stk. SU H.4.

Austin Healey 100 Six

To—firepersoners cabriolet, chassis med kassevanger og krydsforstærkning.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,375 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2639 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 115 hk ved 4750 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 21,8 kgm ved 3000 omdr/min. Littereffekt 43,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 12,03:1, 7,48:1, 5,21:1, 3,91:1. Overgear ekstraustyr. Udveksling 0,778:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,91:1 (i forbindelse med overgear 4,1:1). Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, Panhard-stang, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 305 mm, totalt bremseareal 1213 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 4000 mm, total bredde 1536 mm, total højde 1244 mm, akselafstand 2336 mm, sporvidde for 1238 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 140 mm, benzintank rummer 54 liter, oliesump rummer 6,8 liter, kølesystem 11,3 liter. Egenvægt 1100 kg. Effektivvægt 9,6 kg/hk. Tophastighed ca. 180 km/t. Forbrug 11—14 liter/100 km.

Pris: Kr. 39.400,— (uden varmeanlæg), trådhjul, overgear og varmeapparat kr. 4381,— ekstra.

Særlige bemærkninger.

Hardtop til af- og påmontering kan leveres som ekstraustyr.

Karburatorer: 2 stk. S. U. HD 6.

Austin Metropolitan

To-dørs coupé eller cabriolet, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,02 mm, slaglængde 89 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 7,2:1, maksimaleffekt 47 hk (DIN) ved 4100 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,2 kgm ved 2100 omdr/min.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 12,4:1, 6,42:1, 4,3:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Totalt bremseareal 495 cm², fabrikat: Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

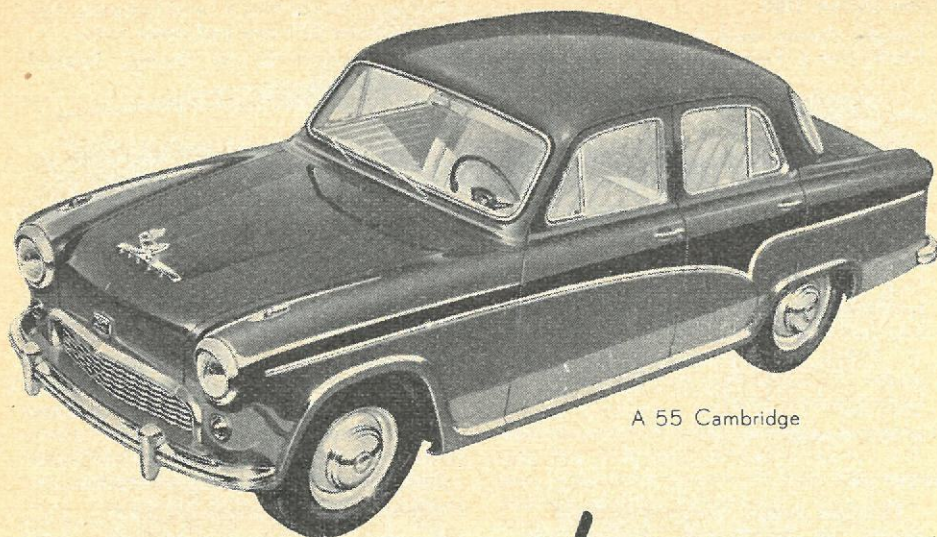
Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3800 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2200 mm, sporvidde for 1150 mm, bag 1140 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 39 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 851 kg. Tophastighed ca. 125 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 24.130,— (Soft Top), kr. 23.310,— (Hard Top).

Karburator: Zenith 30 VIG 10. Tændrør: Champion N 8 B, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 11°, ventilspillerum 0,35 mm ved kold motor.

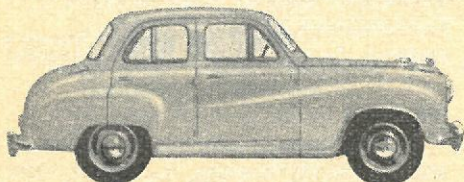
Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.



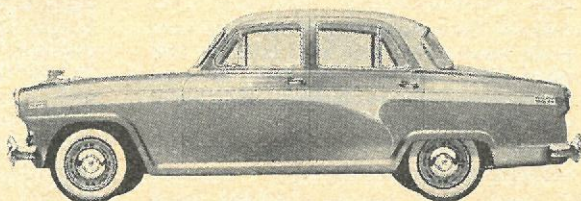
A 55 Cambridge

EEN GANG AUSTIN - ALTID

Austin



A 35 Saloon



A 95 Westminster

AUSTIN SÆLGES MED 12 MAANEDERS GARANTI

Generalrepræsentation:

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S · ODENSE · TLF. 172 · RIGS 55

Auto-Union 1000

Coupé, chassis med kassevanger. Som DKW 3=6 Limousine med følgende undtagelser:

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 980 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 44 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,5 kgm ved 2250 omdr/min.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,91:1, 9,84:1, 5,80:1, 4,05:1. Friløb kan sættes i funktion efter ønske. Differential: udveksling 4,43:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Pris ikke fastsat.

BMW 501

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger og rortraverser. Medbærende karosseri.

Motor: Otte-cyl. i V-form, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 2580 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 95 hk (DIN) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 18 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 36,8 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, spærresynkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 17,47:1, 9,92:1, 6,28:1, 4,225:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,225:1. Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i svingarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 284 mm, totalt bremseareal 1050 cm², fabrikat Ate, type: Hydr. selvjusterende med to selvforstærkende sko pr. forhjul og differentialcylinder på baghjulene.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 160 watt, akkumulator 56 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4730 mm, total bredde 1780 mm, total højde 1530 mm, akselafstand 2835 mm, sporvidde for 1330 mm, bag 1416 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 70 liter, olie-sump rummer 5 liter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 1365 kg. Effektvægt 14,4 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Standardforbrug 11,1 liter/100 km.

Pris: Kr. 53.450,—.

Karburator: Dobbelt Solex 30 PAAI eller 32 NDIX. Tændrør: Bosch W 225 T1, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand

0,35 mm, fortænding 8° ved tomgang, ventiltspillerum 0,25 mm ved varm motor.

Dæktryk: forhjul 25—28 lbs/sqi., baghjul 24—28 lbs/sqi.

BMW 503

To-dørs coupé eller cabriolet, som model 501 med flg. undtagelser:

Motor: Boring 82 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 3168 ccm, kompressionsforhold 7,3:1, maksimaleffekt 140 hk (DIN) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 22,6 kgm ved 2000—4000 omdr/min. Litereffekt 44,1 hk/l.

Transmissionssystem: Udveksling: 14,7:1, 9,14:1, 5,79:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,00-16.

Bremser: Totalt bremseareal 1300 cm², type: Som model 501 med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: Dynamo 200 watt.

Mål, vægt: Total længde 4750 mm, total bredde 1710 mm, total højde 1400 mm, sporvidde for 1400 mm, bag 1420 mm, benzintank rummer 75 liter, olie-sump rummer 6 liter, kølesystem 11 liter. Egenvægt 1475 kg. Effektvægt 10,5 kg/hk. Tophastighed 190 km/t. Standardforbrug 10,9 liter/100 km.

Pris: Kr. 125.700,—.

Karburator: Dobbelt Solex 32 NDIX.

Kontaktafstand 0,4 mm.

Dæktryk: forhjul 25—31 lbs/sqi., baghjul 25—31 lbs/sqi.

BMW 600

Fire-personers, chassis med ovale rør.

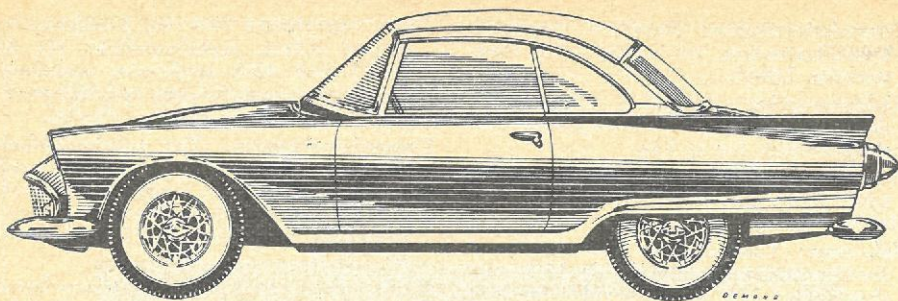
Motor: Bok-cyl., fire-takt, topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 74 mm, slaglængde 68 mm, slagvolumen 582 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 19,5 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 4 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 29,8 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 19,2:1, 10,5:1, 6,9:1, 4,6:1. Bagaksel: udveksling 5,43:1. Dækstørrelse: 5,20-10.

Hjulophængning: Forhjul i svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulaksler med triangulære reaktionsarme, skruefjedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 432 cm², fabrikat Ate, type: Hydrauliske.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 31 amp.timer.



Med Auto-Union 1000 er der skabt en ualmindelig smuk vogn. Den vises for første gang i Danmark, og leveringerne begynder omgående — der er altså ikke tale om en prototype.

Mål, vægt: Total længde 2900 mm, total bredde 1400 mm, total højde 1375 mm, akselafstand 1700 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 23 liter, oliesump rummer 2,0 liter. Egenvægt 527 kg. Effektvægt 27 kg/hk. Tophastighed 100 km/t. Standardforbrug 5,5 liter/100 km.

Pris: Kr. 12.575,—.

Karburator: Zenith K 28 KLP. **Tændrør:** Bosch W 240 T 2, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding $8^\circ \pm 1^\circ$, ventilspringrum 0,15—0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Borgward Isabella og Combi

To-dørs sedan, platformchassis og medbærende karosseri (Combi: Station Wagon).

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 75 mm, slaglængde 84,5 mm, slagvolumen 1493 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 60 hk (DIN) ved 4700 omdr/min. Maksimalt drejningsmoment 11,0 kgm ved 2400 omdr/min. Litereffekt 40 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 16,302:1, 8,697:1, 5,733:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarm, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulaksler med reaktionsarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 744 cm², fabrikat ATE, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4390 mm, total bredde 1705 mm, total højde 1465 mm, akselafstand 2600 mm, sporvidde for 1340 mm, bag 1360 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 7 liter. Egenvægt 1000 kg. Effektvægt 16,6 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Standardforbrug 8,4 liter/100 km.

Pris: Kr. 24.683,—, Station car (1115 kg), ellers samme specifikationer) kr. 26.159,—.

Karburator: Solex 32 PICB. **Tændrør:** Bosch W 225 T 1, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0 mm, ventilspringrum 0,2 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 21—27 lbs/sqi., baghjul 24—28 lbs/sqi.

Borgward Isabella TS

To-dørs sedan, som model Isabella med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 8,2:1, maksimaleffekt 75 hk (DIN) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,7 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 50,2 hk/l.

Mål, vægt: Kølesystem 8 liter. Effektvægt 13,8 kg/hk. Tophastighed 150 km/t. Standardforbrug 8,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 28.517,—.

Karburator: Solex 32 PAJTA. **Tændrør:** Bosch 240 T 1.

Buick Super (Serie 50)

Fire-dørs sedan, chassis med I-profil og Krydsforstærkning.

Motor: Otte-cyl. i V, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 104,8 mm, slaglængde 86,4 mm, slagvolumen 5966 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 290 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 53,2 kgm ved 3200 omdr/min. Litereffekt 48,6 hk/l.

Transmissionssystem: Dynaflow. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,6:1. Dækstørrelse 7,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i skruefjedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 1407 cm², type: Hydr. med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v.

Mål, vægt: Total længde 5565 mm, total bredde 2027 mm, total højde 1549 mm, akselafstand 3239 mm, sporvidde for 1524 mm, bag 1549 mm, fri højde fra vej 196 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 18 liter. Egenvægt 2120 kg. Effektvægt 7,3 kg/hk.

Pris: Kr. 81.547,—.

Særlige bemærkninger.

Power steering er standardudstyr. Tændrør: AC-44, elektrodeafstand 0,75—0,9 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 5° ved 400 omdr/min.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Cadillac De Ville (Serie 62)

Fire-dørs sedan, rørchassis.

Motor: Otte-cyl. i V, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 101,6 mm, slaglængde 92,1 mm, slagvolumen 5980 ccm, kompressionsforhold 8,56:1.

Transmissionssystem: Hydramatic.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i skruefjedre.

Bremser: Totalt bremseareal 1360 cm², type: Hydr. med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v.

Mål, vægt: Total længde 5723 mm, total bredde 2032 mm, total højde 1549 mm, akselafstand 3289 mm, sporvidde for 1549 mm, bag 1549 mm, fri højde fra vej 201 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 19,6 liter. Egenvægt 2190 kg.

Pris: Kr. 112.827,—.

Særlige bemærkninger.

Power steering er standardudstyr. Tændrør: AC-44, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5° ved tomgang uden vacuumregulator tilsluttet.

Dæktryk forhjul 26 lbs/sqi., baghjul 26 lbs/sqi.

Øvrige specifikationer kendes endnu ikke.

Chevrolet Biscayne (1549)

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger — X-formet.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 90,42 mm, slaglængde 100,07

mm, slagvolumen 3860 ccm, kompressionsforhold 8,25:1, maksimaleffekt 145 hk (SAE) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 29,7 kgm ved 2400 omdr/min. Litereffekt 37,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 10,44:1, 5,96:1, 3,55:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,55:1. Dækstørrelse: 7,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i bagudrettede svingarmer, én overliggende triangel, skruefjedre.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1050 cm², type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt.

Mål, vægt: Total længde 5311 mm, total bredde 1974 mm, total højde 1501 mm, akselafstand 2985 mm, sporvidde for 1494 mm, bag 1494 mm, fri højde fra vej 185 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 16,5 liter. Egenvægt 1640 kg. Effektvægt 11,2 kg/hk.

Pris: Kr. 40.499,—.

Karburator: Rochester 7011224. Tændrør: AC-44, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4 mm, ventilsphærum: Hydrauliske løftere, ingen indstilling.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Chevrolet Corvette

To-dørs roadster, chassis med kassevanger og krydsforstærkning.

Motor: Otte-cyl. i V, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 98,5 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 4640 ccm, kompressionsforhold 9,5:1, maksimaleffekt 230 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 41,4 kgm ved 3000 omdr/min. Litereffekt 48,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 8,17:1, 4,88:1, 3,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 6,70-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halveleptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

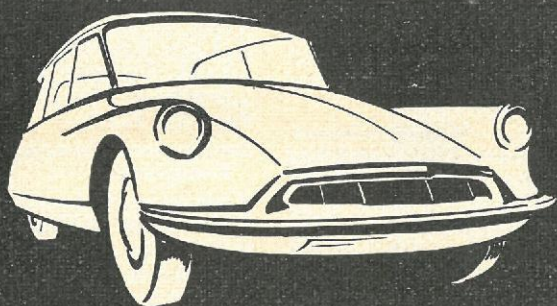
Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1670 cm².

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt, akkumulator 53 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4270 mm, total bredde 1849 mm, total højde 1295 mm,

SKAL DE KØBE AUTOMOBIL I DAG?
— SÅ TÆNK 5 ÅR FREM I TIDEN...

Se den på stand 5 i Forum



ID 19



CITROËN

Om 5 år bliver hydropneumatisk affjedring, hydrauliske skivebremser og tandstangsstyretøj en selvfølge på alle vogne. ID 19 har det allerede idag, og tilmed CITROËNS verdensberømte forhjulstræk. Et karosseri med moderne linier, og et rummeligt og komfortabelt indre fuldender ID 19, som sikkert bliver Deres ønskevogn.

AUTOMOBILES CITROËN A/S — KØBENHAVN SV

akselafstand 2590 mm, sporvidde for 1447 mm, bag 1499 mm, fri højde fra vej 147 mm, benzintank rummer 62 liter, oliesump rummer 3,78 liter, kølesystem 16 liter. Egenvægt 1240 kg. Effektvægt 5,4 kg/hk. Tophastighed ca. 180 km/t. Forbrug 14—20 liter/100 km.

Pris: Ikke fastsat.

Karburator: Rochester, fireportet. Tændrør: AC 43 COM.

Øvrige specifikationer kendes ikke.

Chrysler Windsor (C 75-1)

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger.

Motor: Otte-cyl. i V-form, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 100 mm, slaglængde 92,2 mm, slagvolumen 5801 ccm, kompressionsforhold 10:1, maksimaleffekt 290 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 53,3 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 49,8 hk/l.

Transmissionssystem: Momentomformer. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 2,93:1. Dækstørrelse: 8,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangel- og reaktionsarme, torsionsfjedre. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 305 mm, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 480 watt, akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5539 mm, total bredde 2021 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 3099 mm, sporvidde for 1547 mm, bag 1516 mm, fri højde fra vej 139 mm, benzintank rummer 87 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 20,8 liter. Egenvægt 1875 kg. Effektvægt 6,45 kg/hk.

Pris: Ikke fastsat.

Karburator: Carter BBD 2527 S. Tændrør: Autolite AR 42, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,43 mm, fortænding 6°.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Citroën DS 19

Fire-dørs sedan, platformchassis, medbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 78 mm, slaglængde 100 mm, slagvolumen 1911 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 75 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 14 kgm ved 3000 omdr/min. Litereffekt 39,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladet kobling, 4-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsfor-

hold: 13,79:1, 7,34:1, 4,77:1, 3,31:1. Differential: hypoidfortanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: Forhjul 165×400, baghjul 155×400.

Hjulophængning: Forhjul i dobbelte svingarme med hydropneumatisk affjedring. Baghjul i enkelte svingarme med hydro-pneumatisk affjedring.

Bremser: Skivebremser på forhjul, tromlebremser på baghjul, alle med servoforstærkning.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 210 watt, akkumulator 75 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4810 mm, total bredde 1790 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 3125 mm, sporvidde for 1500 mm, bag 1300 mm, benzintank rummer 65 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 11 liter. Egenvægt 1170 kg. Effektvægt 16,5 kg/hk. Tophastighed 140 km/t*. Standardforbrug 10 liter/100 km.

Pris: Kr. 35.520,—.

Særlige bemærkninger.
Forhjulstræk.

Karburator: Weber 24130 DCLC eller Zenith 24130 30 EEAC. Tændrør: Marchal 35 B eller Champion H 10, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,15—0,40 mm, fortænding 1,38 mm, ventilspringrum 0,20—0,25 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 20 lbs/sqi.

Citroën ID 19

Platformchassis, medbærende karosseri.

Samme som Citroën DS 19 med følgende undtagelser:

Motor: Maksimaleffekt 66 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,5 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt ca. 34 hk/l.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 190 watt.

Mål, vægt: Benzintank rummer 60 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 1150 kg. Effektvægt ca. 17,5 kg/hk. Tophastighed 135 km/t*. Forbrug: 9—10 liter/100 km.

Pris: Comfort kr. 31.725,—, Luxe kr. 30.460,—.

Karburator: Solex 34 PBIC. Tændrør: Champion H 10, elektrodeafstand 0,5—0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm.

Citroën 2 CV AZL

Motor: To-cyl., fire-takt, topventilet, luftkølet. Boring 66 mm, slaglængde 62 mm, slagvolumen 425 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 12 hk (DIN) ved 3500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 2,4 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt ca. 29 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 25,96:1, 12,53:1, 7,46:1, 5,68:1. Differentiale: udveksling 3,88:1. Dækstørrelse: 125×400.

Hjulophængning: Forhjul i uafhængige svingarme med friktionsskiver. Baghjul i uafhængige svingarme med friktionsskiver.

Bremser: Bremsetromlediameter forhjul 200 mm, baghjul 180 mm, totalt bremseareal 448 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 100 watt, akkumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3780 mm, total bredde 1480 mm, total højde 1600 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1260 mm, bag 1260 mm, benzintank rummer 22 liter, oliesump rummer 2 liter. Egenvægt 490 kg. Effektvægt 39,2 kg/hk. Tophastighed 80 km/t*. Forbrug ca. 5 liter/100 km.

Pris: Kr. 12,798,—.

Særlige bemærkninger:

Forhjulstræk.

Karburator: Solex 26 BC 1. Tændrør: Marchal 35, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0,38 mm, ventilsphærum 0,20 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 16 lbs/sqi., baghjul 16 lbs/sqi.

DKW 3-6

To-dørs coach, chassis med kassevanger.

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 71 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 896 cm³, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 45 hk (SAE) ved 4250 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,8 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 50 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 18,0:1, 10,47:1, 6,18:1, 4,32:1. Friløb kan bringes i funktion efter ønske. Differentiale: udveksling 4,72:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende bladfjeder, underliggende triangelarme. Baghjul i højtliggende bagbro med tværliggende bladfjeder. Teleskopdæmpere for og bag.

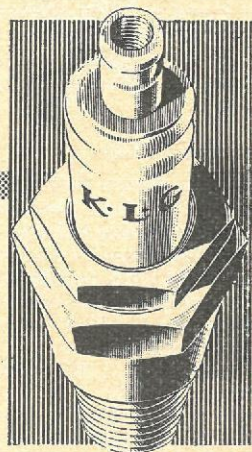
Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 678 cm², type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 66 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4225 mm, total bredde 1695 mm, total højde 1465 mm,

Det nye isolationsmateriale New Corundite er årsagen til K. L. G.'s store succes.

K. L. G. tændrør anvendes, hvor belastningen er hårdest!



K. L. G. anvendes overalt, hvor tændrørsbelastningen er særlig hrd, f. eks. i motorcykler og knallerter. — 94% af samtlige dansk fremstillede autocykler er førstemonteret med K. L. G. — det bedste bevis på deres fantastiske holdbarhed. — K. L. G. med det enestende nye isolationsmateriale NEW CORUNDITE betyder større holdbarhed - blødere kørsel - bedre start.

SMITHS
K.L.G.

Import:

VILH. NELLEMANN A/S
Randers — København

akselafstand 2350 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1350 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 45 liter, olie/benzin 1:40, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 895 kg. Effektvægt 20 kg/hk. Tophastighed 120—125 km/t*. Standardforbrug 8,6 liter/100 km.

Særlige bemærkninger.

Forhjulstræk.

Karburator: Solex 40 ICB. Tændrør: Bosch M 225 T 1, elektrodeafstand 0,5—0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3,0 mm.
Dæktryk forhjul 20—21 lbs/sqi., baghjul 20—24 lbs/sqi.

DKW 3-6

Fire-dørs limousine, som to-dørs coach med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4320 mm, total højde 1488 mm, akselafstand 2450 mm. Egenvægt 940 kg.

Dodge Coronet (LD-2)

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger.

Motor: Otte-cyl. i V-form, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 93,5 mm, slaglængde 96,2 mm, slagvolumen 5330 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, maksimaleffekt 252 hk (SAE) ved 4400 omdr/min, maksimal drejningsmoment 47,5 kgm ved 2400 omdr/min. Litereffekt 47,4 hk/l.

Transmissionssystem: Momentomformer. Dækstørrelse: 8,00-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, reaktionsarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske blad-fjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, fabrikat Chrysler, type hydr., to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt, akkumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5420 mm, total bredde 1980 mm, total højde 1385 mm, akselafstand 3100 mm, sporvidde for 1560 mm, bag 1530 mm, fri højde fra vej 137 mm, benzintank rummer 76 liter, olie-sump rummer 4,5 liter, kølesystem 19 liter. Egenvægt 1665 kg. Effektvægt 6,6 kg/hk.

Karburator: Stromberg WW 3-163. Tændrør: Autolite AGR 42, elektrodeafstand 0,85 mm, kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 6°.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Fiat 500

To-dørs cabriocoach, selvbærende karosseri, hækmotor.

Motor: To-cyl., fire-takt, topventilet, luftkølet. Boring 66 mm, slaglængde 70 mm,

slagvolumen 479 ccm, kompressionsforhold 6,55:1, maksimaleffekt 15 hk ved 4000 omdr/min. Litereffekt 31,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med klokoblinger. Udvekslingsforhold 16,78:1, 10,58:1, 6,65:1, 4,48:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 5,12:1. Dækstørrelse: 125-12.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme og tværliggende bladfjeder. Baghjul i skråtstillede triangelarme (pendul), skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 170 mm, totalt bremseareal 445 cm², fabrikat Fiat, type: Hydr. selvjusterende sko.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 2945 mm, total bredde 1320 mm, total højde 1325 mm, akselafstand 1840 mm, sporvidde for 1121 mm, bag 1135 mm, fri højde fra vej 130 mm, benzintank rummer 21 liter, olie-sump rummer 1,7 liter. Egenvægt 470 kg. Effektvægt 31,4 kg/hk. Tophastighed 90 km/t. Standardforbrug 4,5 liter/100 km.

Pris: Kr. 9474,—, de Luxe kr. 10.000,—.

Særlige bemærkninger.

De Luxe modellen er udstyret med rullevinduer.

Karburator: Weber 24 IMB. Tændrør: Marelli M 14-12/225 - Var 3, elektrodeafstand 0,5—0,6 mm, kontaktafstand 0,42—0,48 mm, fortænding 10°, ventilspillerum 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16 lbs/sqi., baghjul 21—23 lbs/sqi.

Fiat 600

To-dørs sedan, selvbærende karosseri, hækmotor.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 60 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 633 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 22 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 4,0 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 34,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 18,145:1, 11,045:1, 7,164:1, 4,816:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling: 5,375:1. Dækstørrelse: 5,20-12.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarme, underliggende bladfjeder. Baghjul i skråtliggende triangelarme, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

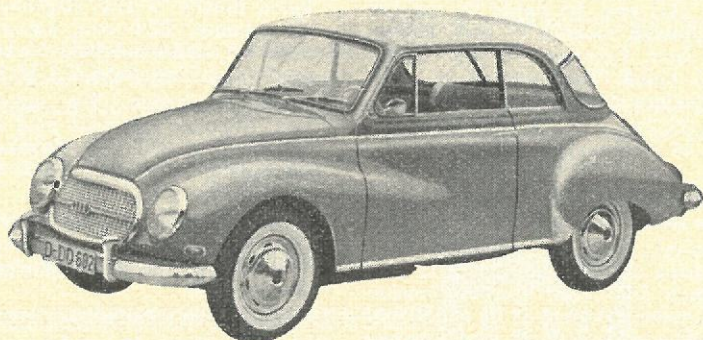
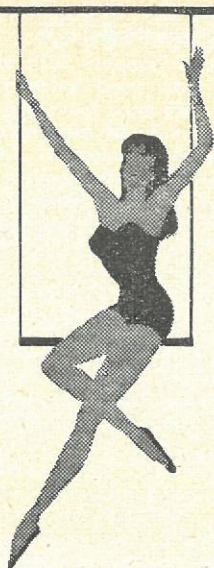
Bremser: Bremsetromlediameter 185 mm, totalt bremseareal 432 cm², fabrikat Fiat, type: Hydrauliske. Parkeringsbremse på gearkasse.

DKW

3=6

EN ARTIST I TRAFIKEN

— Lyster perfekt Deres
mindste vink! Overlegen
i acceleration og styrke!
Kør en prøvetur hos en
af vore forhandlere, og
De vil blive overbevist
om dens fantastiske egen-
skaber.



*Besøg vor stand i Forum
nr. 19*

Import: Bohnstedt-Petersen ^A/_s, København

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde: 3215 mm, total bredde 1345 mm, total højde 1405 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1150 mm, bag 1154 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 27 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 4,3 liter. Egenvægt 590 kg. Effektivtægt 26,7 kg/hk. Tophastighed 100 km/t. Standardforbrug 5,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 12.800,—.

Særlige bemærkninger.

Solskinstag mod kr. 435,— ekstra.

Karburator: Weber 22 IM. Tændrør: Marelli M14-12/225, elektrodeafstand 0,5—0,6 mm, kontaktafstand 0,42—0,48 mm, fortænding 10°, ventilspringrum 0,10 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 14,2 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Fiat 600 Multipla

Fire-dørs kombinationsvogn, som model 600 med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold: 21,76:1, 13,21:1, 8,23:1, 5,39:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 6,428:1.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Totalt bremseareal 665 cm².

Mål, vægt: Total længde 3535 mm, total bredde 1450 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1225 mm, bag 1151 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 29 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 700 kg. Effektivtægt 32,5 kg/hk. Tophastighed 90 km/t. Standardforbrug 6,9 liter/100 km.

Pris: Kr. 15.772,— (4—5 personer), kr. 16.065,— (6 personer).

Fiat 1100 (Type 103 D)

Fire-dørs sedan, selv bærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 68 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1089 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 43 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,25 kgm ved 3200 omdr/min. Literatureffekt 39,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,59:1, 10,23:1, 6,75:1, 4,3:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling: 4,3:1. Dækstørrelse: 5,20-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 250 mm, totalt bremseareal 940 cm², fabrikat Fiat, type: Hydrauliske.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 32 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3915 mm, total bredde 1458 mm, total højde 1490 mm, akselafstand 2340 mm, sporvidde for 1232 mm, bag 1215 mm, fri højde fra vej 130 mm, benzintank rummer 38 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 5,6 liter. Egenvægt 880 kg. Effektivtægt 20,5 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Standardforbrug 8 liter/100 km.

Pris: Kr. 17.800,—.

Karburator: Solex C 32 PBIC. Tændrør: Marelli 14-12/225, elektrodeafstand 0,5—0,6 mm, kontaktafstand 0,42—0,48 mm, fortænding 0 mm, ventilspringrum 0,10 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Fiat 1100 Familiare

Stationcar (4 personer + 100 kg) som model 1100 med følgende undtagelser:

Dækstørrelse: 5,60-14.

Mål, vægt: Egenvægt 900 kg. Effektivtægt 21 kg/hk. Standardforbrug 8,3 liter/100 km.

Fiat 1200 Gran Luce

Fire-dørs sedan, selv bærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 72 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1221 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 55 hk ved 5300 omdr/min. Literatureffekt 45,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,20-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopstøddæmpere.

Bremser: Type: Hydr.

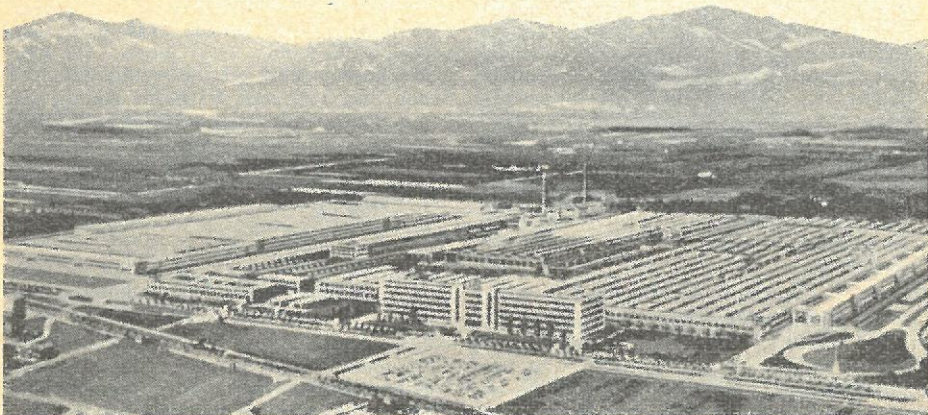
Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3920 mm, total bredde 1458 mm, total højde: 1468 mm, akselafstand 2340 mm, sporvidde for 1232 mm, bag 1215 mm, fri højde fra vej 130 mm, benzintank rummer 38 liter, oliesump rummer 3 liter. Egenvægt 930 kg. Effektivtægt 17 kg/hk. Tophastighed ca. 135 km/t.

Dobbeltkarburator: Weber.

Øvrige data kendes endnu ikke.

Hjemstedet for bil-teknik af verdensklasse . . .



Fiat er blevet ét stort moderne symbol på den skaberglæde og tekniske sans, som italienerne gennem årtusinder har været berømte for.

I Europas største bygninger, Fiats samle-haller, kører dagligt 1200 nye vogne af båndet — som funkende perler på en silkesnor . . .

Italienernes triumfer indenfor motorverden har givet gny over hele verden. Overalt stiger efterspørgslen på Fiat-vogne, ikke mindst i USA. Fiat-salget på det amerikanske marked blev indledt for et lille år

siden og har sprængt alle forventninger. I hele Italien finder De Fiat-virksomheder; men desuden arbejder et utal af selvstændige virksomheder udelukkende som leverandør af tekniske specialiteter til Fiat.

Selvom alle automatiseringens hjælpemidler er taget i brug beskæftiger Fiat direkte over 77.000 personer.

Hovedvægten ligger i Turin — den levende stad ved alpernes fod. En by med over 800.000 indbyggere, som for 90 % vedkommende lever af Fiat.

. . . . kontinentets største bilfabrik

Noget helt specielt for FIAT

På elevskolen »Giovanni Agnelli« — opkaldt efter Fiats geniale skaber — er konstant 700 unge mænd under oplæring og desuden 200 af Fiats egne ingeniører på specialkursus. Mekanikerlærlingene uddannes på skolen i 3 år under ledelse af Fiats egne værktørførere — og selv arbejdsmænd må 3 måneder på kursus, før de begynder på fabrikkerne.

FIAT

- biler af ædelt blod

IMPORT: NORDISK FIAT A/S
GRIFFENFELDSGADE 32, N
LUNA *5800

Fiat Venezia (1400 B)

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 82 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 1395 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 58 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9 kgm ved 3400 omdr/min. Liter-effekt 41,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold 17,14:1, 10,56:1, 6,97:1, 4,44:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,44:1. Dækstørrelse 5,90-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i skruefjedre, cantileverbladfedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 250 mm, totalt bremseareal 1040 cm², fabrikat Fiat, type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 300 watt, akkumulator 35 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4325 mm, total bredde 1655 mm, total højde 1575 mm, akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1326 mm, bag 1320 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 55 liter, oliesump rummer 5,4 liter, kølesystem 9,3 liter. Egenvægt 1165 kg. Effektivvægt 20 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Standardforbrug 10 liter/100 km.

Pris: Kr. 23.877,—.

Dobbeltkarburator: Weber 36 DIT 4. Tændrør: Marelli M 14-12/225, elektrodeafstand 0,5—0,6 mm, kontaktafstand 0,42—0,48 mm, fortænding 0 mm, ventilspringrum 0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 23,5 lbs/sqi., baghjul 25 lbs/sqi.

Ford Anglia De Luxe

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, sideventilet, vandkølet. Boring 63,5 mm, slaglængde 92,5 mm, slagvolumen 1172 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 36 hk ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,2 kgm ved 2500 omdr/min. Liter-effekt 31 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold 17,246:1, 8,889:1, 4,429:1. Bagaksel: spiralfortanding, udveksling 4,429:1. Dækstørrelse: 5,20-13.

Hjulophængning: Forhjul i lodret teleskopben med hydr. dæmpning og triangelarmer.

Baghjul i halvelliptiske bladfedre, teleskopstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 496 cm², fabrikat Girling, type: Hydraulisk med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3840 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2210 mm, sporvidde for 1219 mm, bag 1207 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 780 kg. Effektivvægt 21 kg/hk. Tophastighed 115 km/t. Forbrug 8—10 liter/100 km.

Pris: Kr. 15.450,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med automatkobling kr. 877,— ekstra.

Karburator: Solex B26ZIC/2. Tændrør: Champion L 10, elektrodeafstand 0,65 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 8°, ventilspringrum 0,3 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Ford Consul

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 82,55 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1703 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 61 hk ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 12,86 kgm ved 2300 omdr/min. Littereffekt 35,8 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 11,67:1, 6,75:1, 4,11:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,11:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i lodret teleskopben og triangelarmer. Baghjul i halvelliptiske bladfedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 229 mm, totalt bremseareal 948 cm², type: Hydraulisk med to selvforstærkende sko på hvert forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4370 mm, total bredde 1743 mm, total højde 1562 mm, akselafstand 2654 mm, sporvidde for 1346 mm, bag 1321 mm, fri højde fra vej 163 mm, benzintank rummer 47,7 liter, oliesump rummer 4,26 liter, kølesystem 10,2 liter. Egenvægt 1089 kg. Effektivvægt 17,85

kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Forbrug 9—12 liter/100 km.

Pris: Kr. 22.370,—.

Karburator: Zenith WIA 34 mm. Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,8 mm, kontaktafstand 0,35—0,4 mm, fortænding 8°, ventilspringrum 0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 28 lbs/sqi., baghjul 28 lbs/sqi.

Ford Custom 300

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 91,95 mm, slaglængde 91,44 mm, slagvolumen 3655 ccm, kompressionsforhold 8,6:1, maksimaleffekt 146 hk (SAE) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 29,3 kgm ved 2400 omdr/min. Litereffekt 40,0 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 10,51:1, 5,96:1, 3,7:1. Overgear ekstraudstyr. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 7,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarm, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1161 cm², type: Hydr. (servoforstærker som ekstraudstyr).

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 450 watt, akkumulator 55 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5128 mm, total bredde 1981 mm, total højde 1455 mm, akselafstand 2946 mm, sporvidde for 1499 mm, bag 1432 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 76 liter, oliesump rummer 4,7 liter, kølesystem 15,1 liter. Egenvægt 1475 kg. Effektvægt 10,1 kg/hk. Tophastighed ca. 150 km/t. Forbrug 13—16 liter/100 km.

Pris: Kr. 34.100,—.

Særlige bemærkninger.

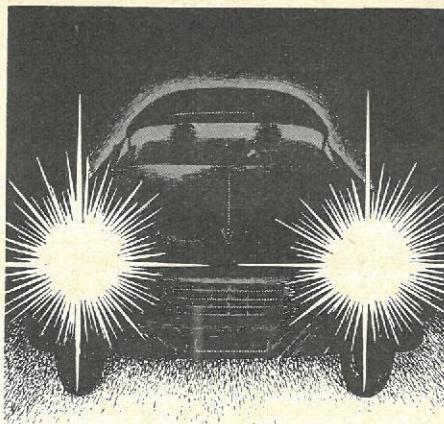
I forbindelse med overgear leveres bagakseludveksling 3,89:1.

Karburator: Holley. Tændrør: Champion 870, 18 mm, elektrodeafstand 0,85 mm, kontaktafstand 0,63 mm, fortænding 4°—6°, ventilspringrum 0,48 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Ford Edsel Corsair

Fire-dørs hardtop, chassis med kassevanger og krydsforstærkninger.



16. INTERNATIONALE AUTOMOBIL UDSTILLING FORUM

KØBENHAVN 1958
28. FEBR. - 9. MARTS

Åbnes 28. februar kl. 16⁰⁰

Øvrige dage kl. 10-22



DEN KGL. LIVGARDES
MUSIKKORPS

hver dag fra kl. 15³⁰-17³⁰
og fra 19⁰⁰-22⁰⁰



ENTRÉ

Voksne 3 kr. - børn 1,50 kr.



Motor: Otte-cyl. i V, fire-takt, top-ventilet, vandkølet. Boring 107 mm, slaglængde 94 mm, slagvolumen 6710 ccm, kompressionsforhold 10,5:1 (i Europa 7,25:1), maksimaleffekt 345 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 65,7 kgm ved 2900 omdr/min.

Transmissionssystem: Momentomformer og tre-trins gearkasse med planetgear. Udvekslingsforhold i gearkassen: 2,37:1, 1,48:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 2,91:1. Dækstørrelse: 8,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1345 cm², type: Hydr. selvjusterende.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 420 watt, akkumulator 72 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5560 mm, total bredde 2028 mm, total højde 1420 mm, akselafstand 3150 mm, sporvidde for 1505 mm, bag 1500 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 20,8 liter.

Pris: Kr. 68.295,—.

Karburator: Fire-portet. Tændrør 18 mm F-11-4, elektrodeafstand 0,8—0,9 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0 mm, ventilspillerum: hydrauliske løftere.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Taunus 12 M

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, sideventilet, vandkølet. Boring 63,5 mm, slaglængde 92,5 mm, slagvolumen 1172 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 38 hk (DIN) ved 4250 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,56 kgm ved 2200 omdr/min. Litereffekt 32,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling. Tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 14,92:1, 7,7:1, 4,37:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,37:1. Dækstørrelse 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme og skruefjedre. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, hydr. teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 590 cm², fabrikat ATE, type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 130 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4070 mm, total bredde 1580 mm, total højde 1550 mm,

akselafstand 2489 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 34 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 7,1 liter. Egenvægt 850 kg. Effektivvægt 22,1 kg/hk. Tophastighed 110 km/t*. Standardforbrug 7,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 17.800,—.

Karburator: Solex 28 VFIS. Tændrør: Bosch W 175 T 1, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 0 mm, ventilspillerum 0,35—0,40 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21—24 lbs/sqi., baghjul 21—24 lbs/sqi.

Ford Taunus 12 M Combi

Station car. Som model 12 M med følgende undtagelser:

Bagaksel udveksling: 4,57:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Bremser: Totalt bremseareal 680 cm².

Mål, vægt: Total bredde 1570 mm, total højde 1615 mm. Egenvægt 930 kg. Tophastighed 105 km/t*. Standardforbrug 8,0 liter/100 km.

Pris: Kr. 19,820,—.

Særlige bemærkninger.

Nyttelast 620 kg (incl. fører).

Ford Taunus 17 M

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 84 mm, slaglængde 76,6 mm, slagvolumen 1698 ccm, kompressionsforhold 7,1:1, maksimaleffekt 67 hk (SAE) ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,4 kgm ved 2200 omdr/min. Litereffekt 40 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem alle tre gear. Udvekslingsforhold 12,78:1, 6,6:1, 3,9:1. Overgear ekstraudstyr. Bagaksel hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,90-13.

Hjulophængning: Forhjul i lodret teleskopben med hydr. dæmpning og triangellarm. Baghjul i halvelliptiske (lige under belastning) bladfjedre, teleskopstøddæmpere.

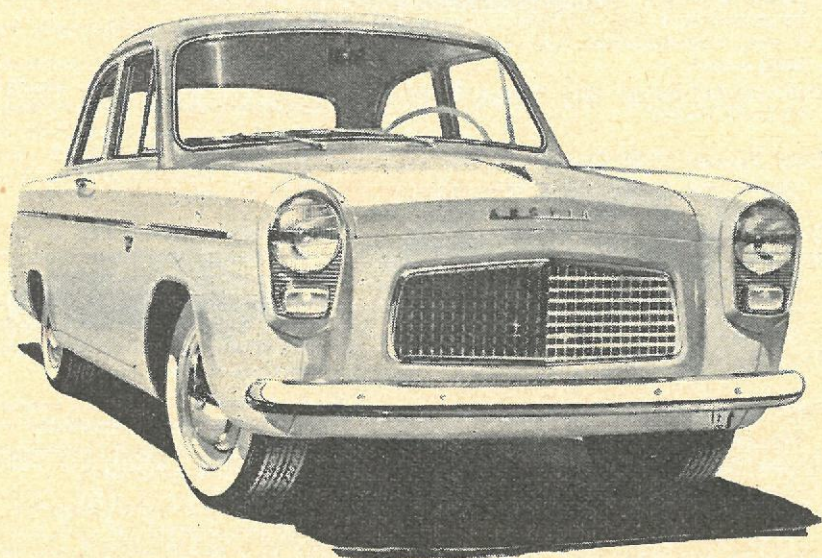
Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 884 cm², fabrikat ATE, type: Hydraulisk med to selvforstærkende sko på hvert forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4375 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1465 mm, akselafstand 2604 mm, sporvidde for 1270 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump

De har vel både set og prøvet

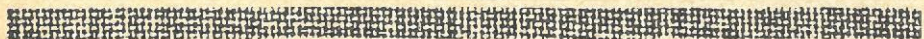
ANGLIA 58



Hele Europa er begejstret for den nye Anglia 1958. Den er smukkere end nogensinde med sine nye strålende farveharmonier, fra yderst til inderst — »praktiske« og elegante farver, der understreger vognens smukke linier. Af de mange nyheder kan nævnes det nye effektive ventilations- og varmesystem — det nye smukke og let overskuelige instrumentbord — den nye store bagrude — og det nye elegante kølerparti. Anglia har det hele, lige fra førsteklases indtræk — til imponerende optræk. Lad Ford forhandleren demonstrere Anglia 58 for Dem!

De får det hele
i en Anglia fra

FORD



rummer 3 liter, kølesystem 7 liter. Egenvægt 1025 kg. Effektvægt 15,3 kg/hk. Tophastighed 125 km/t*. Standardforbrug 9,2 liter/100 km.

Pris: Kr. 20.890,—, fire-dørs sedan kr. 22.090,—.

Særlige bemærkninger.

Saxomat automatkobling kr. 923,— ekstra. Kan også leveres med firetrins gearkasse, i forbindelse med overgear leveres bagakseludveksling 4,44:1.

Karburator: Solex 32 PICB. Tændrør: Bosch W 175T1, elektrodeafstand 0,7—0,8, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 0 mm, ventilspillerum 0,38—0,40 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 20—21,5 lbs/sqi., baghjul 18,5—24 lbs/sqi.

Ford Taunus 17 M Combi

Station car. Som model 17 M med flg. undtagelser:

Dækstørrelse: 6,40-13.

Mål, vægt: Total højde 1475 mm, fri højde fra vej 180 mm. Egenvægt 1080 kg. Effektvægt 16,2 kg/hk. Standardforbrug 9,6 liter/100 km.

Pris: Kr. 22.715,—.

Ford Vedette Beaulieu

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Otte-cyl. i V-form, fire-takt, sideventilet, vandkølet. Boring 66,06 mm, slaglængde 85,72 mm, slagvolumen 2351 ccm, kompressionsforhold 7,2:1, maksimaleffekt 84 hk (SAE) ved 4400 omdr/min. maksimalt drejningsmoment 15,5 kgm ved 2750 omdr/min. Litereffekt 35,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 12,15:1, 6,91:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, teleskopben, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1248 cm², fabrikat Bendix, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 240 watt, akkumulator 45 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4750 mm, total bredde 1770 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2690 mm, sporvidde for 1370 mm, bag 1340 mm, fri højde fra vej 170 mm, benzintank rummer 60 liter, olicsump rummer 4,5 liter, kølesystem 17 liter.

Egenvægt 1245 kg. Tophastighed ca. 145 km/t. Forbrug 10—13 liter/100 km.

Pris: Kr. 27.600,—.

Karburator: Dobbelt Zenith 32 ND IX. Tændrør: AC 45 L, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°, ventilspillerum 0,28 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 23 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Ford Zephyr

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 82,5 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 2552 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 90 hk ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 18,95 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 35,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 11,08:1, 6,40:1, 3,90:1. Overgear ekstra. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,90:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer og teleskopben med skruefjedre og hydraulisk dæmper. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 229 mm, totalt bremseareal 948 cm², type: Hydraulisk med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4530 mm, total bredde 1750 mm, total højde 1580 mm, akselafstand 2717 mm, sporvidde for 1346 mm, bag 1321 mm, fri højde fra vej 174 mm, benzintank rummer 47 liter, olicsump rummer 4,8 liter, kølesystem 12,8 liter. Egenvægt 1170 kg. Effektvægt 13 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Forbrug 9—12 liter/100 km.

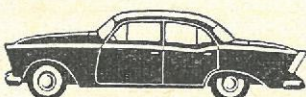
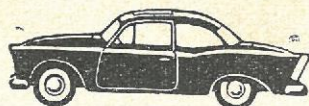
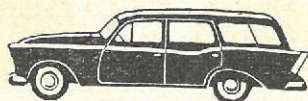
Pris: Kr. 25.430,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear (Borg-Warner) kr. 1620,— ekstra. Kan også leveres med Fordomatic momentomformer kr. 4345,— ekstra.

Karburator: Zenith WIA 36 mm. Tændrør: elektrodeafstand 0,75 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 8°, ventilspillerum 0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.



For en sikkerheds skyld kører de alle på

AVON
Det forende Dæk

Goggomobil Limousine T 300

To-dørs coach, platform-chassis med medbærende karosseri.

Motor: To-cyl., to-takt, luftkølet. Boring 58 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 293 cm, kompressionsforhold 6:1, maksimal-effekt 15 hk (DIN) ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 2,4 kgm ved 3800 omdr/min. Litereffekt 50,5 hk/l.

Transmissionssystem: To-pladet oliebadskobling, fire-trins gearkasse med klokoblinger. Udvekslingsforhold: 20,624:1, 10,996:1, 7,17:1, 5,073:1. Bagaksel: Udveksling 3,438:1. Dækstørrelse: 4,40-10.

Hjulophængning: Forhjul i lange, triangulære svingarme, skruefjedre. Baghjul i pendulaksler, skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 405 cm², fabrikat ATE, type: Hydraulisk.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 18 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 2900 mm, total bredde 1280 mm, total højde 1310 mm, akselafstand 1800 mm, sporvidde for 1090 mm, bag 1090 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 25 liter. Egenvægt 386 kg. Effektivvægt ca. 25 kg/hk. Top-

hastighed 95 km/t. Standardforbrug 4,6 liter/100 km.

Pris: Kr. 9552,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med solskinstag mod kr. 195,— ekstra, elektromagnetisk gearskifte kr. 136,—.

Karburator: Bing 1/26. Hoveddyse 120, tomgangsdyse 40, startdyse 90, nål i 2. hak, strålerør 1608, luftkrue ca. 1 omgang åben. Tændrør: Bosch M 225 P 11 S eller W 240 T 11 S, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 2,5 mm.

Dæktryk forhjul 15,6 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Goggomobil Coupé TS 300

To-dørs coupé, som model Limousine T 300 med følgende undtagelser:

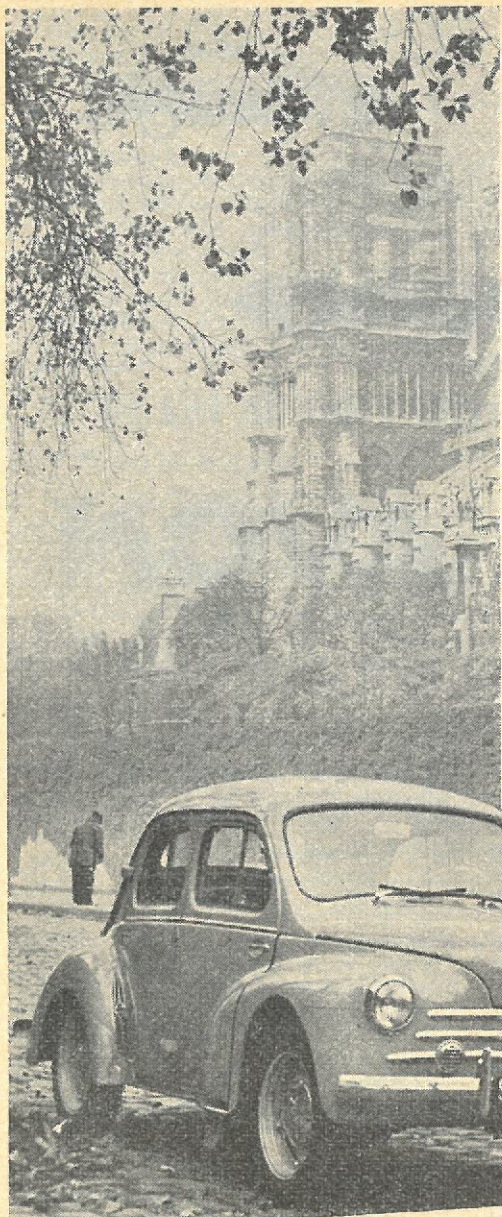
Dækstørrelse: 4,80-10.

Mål, vægt: Total længde 3050 mm, total bredde 1370 mm, total højde 1235 mm. Egenvægt 460 kg. Effektivvægt ca. 28,4 kg/hk. Tophastighed 100 km/t. Standardforbrug 4,6 liter/100 km.

Pris: Kr. 12.594,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med elektromagnetisk gearskifte mod kr. 136,— ekstra.



RENAULT

4 CV

En rigtig bil med en lydløs vandkølet motor

Renault 4 CV er bygget op om fire voksne personer, og de har hver sin dør til bekvem ind- og udstigning. Den fastliggende motor og den rene pendulakselophængning af baghjulene giver de så berømte entydige køreegenskaber og dermed sikkerhed og køreglæde. Den økonomiske fire-cylindrede motor bruger ikke mere end en liter pr. 20 km ved almindelig gennemsnitskørsel, og forbruget er derfor endnu mindre på langturs.

Renault 4 CV kan leveres med solskinstag for en merpris af kr. 441,- og den automatiske Ferlec kobling, der er gennemprøvet på de serieproducerede vogne i mere end tre år, kan leveres for kun kr. 1000,-.

Pris incl. afgift

kr. 11.993

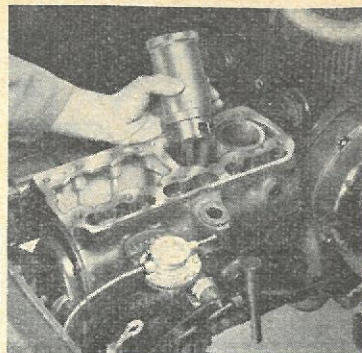
med varme og
defroster.

*Kraftigere hjul og
bremser på 1958
modellerne.*

Renault 4 CV er så let at manøvrere i trafikken og så let at parkere, at den overgår alt andet i smidighed. Med Renault 4 CV er Deres økonomi i sikkerhed, og hver køretur er en sand fornøjelse.

RENAULT

Dauphine



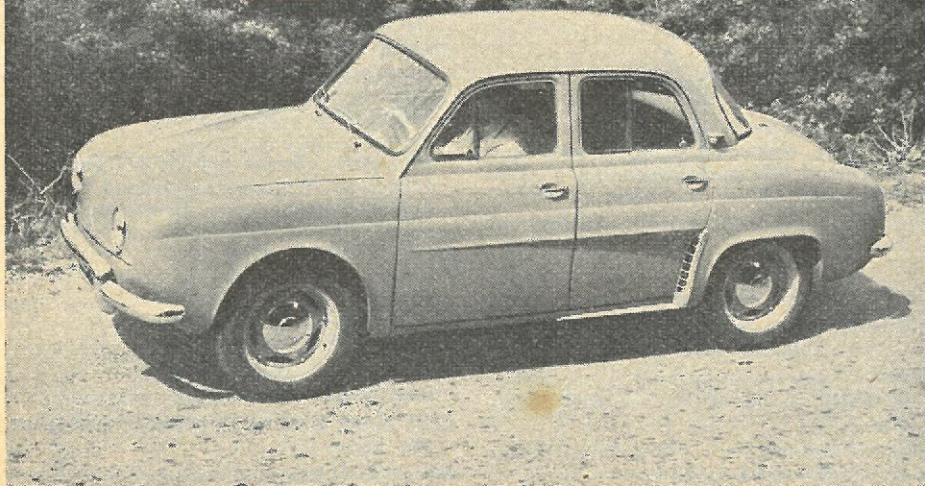
DEN ABSOLUTTE VINDER AF SAMTLIGE KLASSER I MONTE-CARLO LØBET

For første gang i historien
er Monte-Carlo løbet blevet
vundet af en vogn i denne
klasse, men det er ikke første
gang en Dauphine vinder
et løb over større vogne.
Også i økonomiløb er
Dauphine en sikker vinder.

Den firecylindrede Renault motor har cylindre fremstillet af en speciel legering med stort crominhold, hvilket giver en næsten grænseløs holdbarhed. Ventilene er effektivt kølet, og den vandkølede motor arbejder indenfor konstante temperaturer, hvilket udelukker »stermo-chocks«. Ved fuldstændig afspærring af køleluften, kan motoren i løbet af rekordagtig kort tid bringes op på arbejdstemperatur — det er forklaringen på Renault motorens lange levetid.



Renault Dauphine er så gennemtænkt en vogn, at den virkelig er langt forud for sin tid. Køreegenskaberne lader sig ikke uden videre beskrive, og derfor skulle De selv prøve en Dauphine — enhver Renault forhandler vil med glæde demonstrere vognen for Dem.



Goggomobil Cabriolet TC 300

Som model Limousine T 300 med følgende undtagelser:

Pris: ca. kr. 13.900,—.

Særlige bemærkninger.

Med elektromagnetisk gearskifte kr. ca. 14.040,—.

Goliath G 1100

To-dørs sedan. Platformchassis og medbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet boksermotor. Boring 74 mm, slaglængde 64 mm, slagvolumen 1094 cm, kompressionsforhold 7,3:1, maksimaleffekt 40 hk (DIN) ved 4250 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,2 kgm ved 2750 omdr/min. Litereffekt 36,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 18,8:1, 10,81:1, 6,6:1, 4,1:1. Differentiale: Udveksling 4,714:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende bladfjeder, triangellarme, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjeder, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 736 cm², type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4058 mm, total bredde 1630 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2270 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 210 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 860 kg. Effektivvægt 21,5 kg/hk. Tophastighed ca. 125 km/t. Standardforbrug 7,8 liter/100 km.

Pris: Kr. 18.405,—.

Særlige bemærkninger.

Forhjulstræk.

Karburator: Solex 32 PICB. Tændrør: Bosch W 225 T 1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,45 mm, fortænding 4°, ventilspringerum 0,2 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 23 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Goliath G 1100 De Luxe

To-dørs coupé, som model G 1100 med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,9:1, maksimaleffekt 55 hk (DIN) ved 5000 omdr/min.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold: 18,8:1, 12,1:1, 6,2:1, 4,0:1.

Mål, vægt: Total længde 4020 mm. Tophastighed 135 km/t. Standardforbrug 8,3 liter/100 km.

Pris: Kr. 29.310,—.

Særlige bemærkninger.

Indstillingsmål kendes endnu ikke.

Hillman Minx Serie II

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 76,2 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1390 cm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 47,5 hk (DIN) ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10 kgm ved 2200 omdr/min. Litereffekt 37,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 17,045:1, 11,807:1, 7,126:1, 4,778:1. Bagaksel: spiralfortænding, udveksling 4,778:1. Dækstørrelse: 5,60-15 (Special: 5,00-15).

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjeder, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjeder, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 593,5 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 30 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4114 mm, total bredde 1543 mm, total højde 1511 mm, akselafstand 2438 mm, sporvidde for 1244 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 178 mm, benzintank rummer 33 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 7,5 liter. Egenvægt 949 kg. Effektivvægt 20 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Forbrug 8—9 liter/100 km.

Pris: Kr. 20.910,— (de Luxe), kr. 19.475,— (Special).

Særlige bemærkninger.

Manumatic automatkobling kr. 1640,— ekstra.

Karburator: Zenith 30 VM 8. Tændrør: Champion N. 8, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°—6°, ventilspringerum 0,30—0,35 mm ved kold eller varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24—26 lbs/sqi.

Hillman Minx Serie II

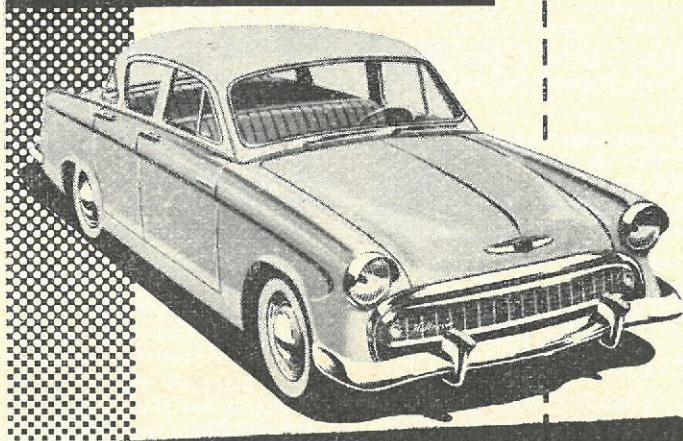
To-dørs cabriolet.

Som sedan med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Egenvægt 1009 kg. Effektivvægt 21,5 kg/hk.

Pris: Kr. 24.887,—.

køreglæde til hele familien...



HILLMAN

»ENGELSK FULDBLOD« ... enoghalvtreds
engelske fuldblods hestekræfter parat til at
lystre Deres mindste vink.

HILLMAN har racepræg udsprunget af de
bedste engelske biltraditioner.

Fart, komfort og elegance,
lynhurtig acceleration, smukke farver
og fuldendt teknisk udstyr,
det er hvad De sikrer Dem,
når De vælger HILLMAN –
den bedste vogn på vejen.



Importer: BRITISH MOTORS A/S, København

Se HILLMAN på stand nr. 1

AUTORISEREDE BRITMO FORHANDLERE OVERALT

Hillman Husky Serie I

Som Hillman Minx Serie II med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7:1, maksimal effekt 43 hk ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9,3 kgm ved 1600 omdr/min. Dækstørrelse: 5,00-15.

Hjulophængning: Baghjul i halvelliptiske bladfjedre med stempelstøddæmpere.

Mål, vægt: Total længde 3797 mm, total bredde 1537 mm, total højde 1543 mm, akselafstand 2184 mm, sporvidde for 1245 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 28,5 liter. Egenvægt 943 kg.

Pris: Kr. 18.643,—.

Særlige bemærkninger.

Kombineret person- og varevogn beregnet for fire personer og 135 kg bagage eller to personer og 275 kg bagage.

Karburator: Zenith V.M. 8. **Tændrør:** Champion N 8, fortænding 10°—12°.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24—28 lbs/sqi.

Hillman Station Wagon

Som Hillman Minx med følgende undtagelser:

Dækstørrelse: 5,50-15.

Mål, vægt: Total højde 1550 mm, egenvægt 1059 kg.

Pris: Kr. 26.322,—.

Særlige bemærkninger.

Manumatic automatkobling kr. 1640,— ekstra.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24—28 lbs/sqi.

Humber Hawk

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 80,9 mm, slaglængde 110 mm, slagvolumen 2267 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 73 hk ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 16,5 kgm ved 2300 omdr/min. Literatureffekt 31,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 13,45:1, 10,4:1, 6,3:1, 4,22:1. Overgear ekstraustyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter forhjul 279 mm, baghjul 254 mm, totalt bremseareal 1167 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 58 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4693 mm, total bredde 1772 mm, total højde 1550 mm, akselafstand 2794 mm, sporvidde for 1422 mm, bag 1409 mm, fri højde fra vej 177 mm, benzintank rummer 52 liter, olic-sump rummer 5,6 liter, kølesystem 11,0 liter. Egenvægt 1397 kg. Effektvægt 19,1 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Forbrug 11—12,5 liter/100 km.

Pris: Kr. 37.964,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear kr. 1840,— ekstra. Kan leveres (på bestilling) med Borg-Warner momentomformer.

Karburator: Zenit WIA 36. **Tændrør:** Champion N 8 B, elektrodeafstand 0,6 mm, kon-taktafstand 0,40 mm, fortænding 0 mm, ventilspillerum 0,18—0,23 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24—28 lbs/sqi.

Jaguar 2,4 Liter

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet med to overliggende knastakser, vandkølet. Boring 83 mm, slaglængde 76,5 mm, slagvolumen 2483 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 112 hk ved 5750 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 19,5 kgm ved 2000 omdr/min. Literatureffekt 45,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 14,41:1, 8,46:1, 5,84:1, 4,27:1. Overgear ekstraustyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,27:1. Dækstørrelse: 6,40-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, føringsarmer, panhardstang, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1013 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 264 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4591 mm, total bredde 1695 mm, total højde 1460 mm, akselafstand 2727 mm, sporvidde for 1387 mm, bag 1273 mm, fri højde fra vej 178 mm, benzintank rummer 54,5 liter, oliesump rummer 6,25 liter, kølesystem 11,25 liter. Egenvægt 1330 kg. Effektvægt 11,9 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Forbrug 11—15 liter/100 km.

Pris: Kr. 48.720,—, med Borg-Warner momentomformer kr. 53.320,—.

Særlige bemærkninger.

I forbindelse med overgear leveres bagakseludveksling 4,55:1. Overgear kr. 2530,— ekstra. Kan leveres med skivebremser mod kr. 1265,— ekstra.

Karburatorer: 2 stk. Solex B 32 PBI-5/S. Tændrør: Champion N 8 B, elektrodeafstand 0,75 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 10°, ventilspillerum 0,10—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24—30 lbs/sqi., baghjul 22—28 lbs/sqi.

Jaguar 3,4 Liter

Som 2,4 liter-modellen med følgende undtagelser:

Motor: Boring 83 mm, slaglængde 106 mm, slagvolumen 3442 ccm, maksimaleffekt 210 hk ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 29,4 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 61,2 hk/l.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold: 11,1:1, 6,58:1, 4,56:1, 3,77:1. Overgear standard. Udveksling: 0,79:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,77:1.

Mål, vægt: Kølesystem 12,5 liter. Egenvægt 1430 kg. Effektvægt 6,8 kg/hk. Tophastighed 192 km/t.

Pris: Kr. 57.667,—, med momentomformer kr. 59.737,—.

Særlige bemærkninger.

I forbindelse med Borg-Warner momentomformer leveres bagakseludveksling 3,54:1.

Karburatorer: 2 stk. S. U. H.D.6. Elektrodeafstand 0,65, fortænding 2°.

Dæktryk forhjul 25—31 lbs/sqi.

Jaguar Mark VIII

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger og krydstravers.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet med to overliggende knastaksler. Boring 83 mm, slaglængde 106 mm, slagvolumen 3442 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 190 hk ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 29,0 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 55,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 14,41:1, 8,46:1, 5,84:1, 4,27:1. Overgear ekstraudstyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,27:1. Dækstørrelse: 6,50/6,70-16.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 305 mm, totalt bremseareal 1335 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 260 watt, akkumulator 64 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4991 mm, total bredde 1854 mm, total højde 1600 mm, akselafstand 3048 mm, sporvidde for 1435 mm, bag 1472 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 36,5 liter, oliesump rummer 10,75 liter, kølesystem 13 liter. Egenvægt 1702 kg. Effektvægt 9 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Forbrug 13—19 liter/100 km.

Pris: Kr. 63.095,—. Med Borg-Warner momentomformer kr. 67.695,—.

Særlige bemærkninger.

I forbindelse med overgear leveres bagakseludveksling 4,55:1 (tophastighed 176 km/t). Overgear kr. 2530,— ekstra.

Karburatorer: 2 stk. S. U. HD 6. Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,56 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 6°, ventilspillerum 0,10—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 23—29 lbs/sqi., baghjul 25—31 lbs/sqi.

Jaguar XK 150

To-dørs coupe og drop head coupe.

Motor: Som model 3,4 liter.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 10,4:1, 6,19:1, 4,28:1, 3,54:1. Overgear ekstraudstyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,54:1. Dækstørrelse: 6,00-16.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: fabrikat Dunlop, type: Skivebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 264 watt, akkumulator 63 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4496 mm, total bredde 1638 mm, total højde 1396 mm,

akselafstand 2591 mm, sporvidde for 1311 mm, bag 1311 mm, fri højde fra vej 181 mm, benzintank rummer 63,5 liter, oliesump rummer 7,5 liter, kølesystem 13 liter. Egenvægt ca. 1360 kg. Effektivtægt 6,5 kg/hk. Tophastighed 208 km/t.

Pris: Coupé kr. 63.785,—, drop head coupé kr. 66.545,—.

Særlige bemærkninger.

I forbindelse med overgear leveres bagaksludveksling 4,09:1 (tophastighed 224 km/t). Overgear kr. 2530,— ekstra.

Dæktryk forhjul 23—30 lbs/sqi., baghjul 26—35 lbs/sqi.

Lloyd-LP 600 Alexander

To-dørs coach, platformchassis og medbærende karosseri.

Motor: To-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel, luftkølet. Boring 77 mm, slaglængde 64 mm, slagvolumen 596 ccm, kompressionsforhold 6,6:1, maksimaleffekt 24 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 3,9 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 40,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 22,4:1, 11,6:1, 7,7:1, 5,01:1. Differentiale: udveksling 4,87:1. Dækstørrelse: 4,25-15.

Hjulophængning: Forhjul i to tværliggende bladfedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfedre, pendulakslar, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, totalt bremseareal 456 cm², fabrikat Lloyd-Ate, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 130 watt, akkumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3392 mm, total bredde 1410 mm, total højde 1400 mm, akselafstand 2000 mm, sporvidde for 1050 mm, bag 1100 mm, fri højde fra vej 125 mm, benzintank rummer 25 liter, oliesump rummer 1,8 liter. Egenvægt 565 kg. Effektivtægt 23,6 kg/hk. Tophastighed 100 km/t*. Standardforbrug 5,8 liter/100 km.

Pris: Kr. 12.945,—.

Særlige bemærkninger.

Forhjulstræk.

Karburator: Solex 28 VFIS. Tændrør: Bosch W 225 T 1, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3°, ventilsphærum 0,15—0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21—24 lbs/sqi., baghjul 14—28 lbs/sqi.

Lloyd LP. 600

Som LP. 600 Alexander med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Tre-trins gearkasse uden synkromesh. Udvekslingsforhold: 20,06:1, 9,85:1, 5,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,5:1.

Mål, vægt: Egenvægt 540 kg.

Pris: Kr. 11.482,—.

Mercedes-Benz 180a

Fire-dørs sedan, platformchassis og medbærende karosseri, selvstændig motorbogie.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet. Boring 85 mm, slaglængde 83,6 mm, slagvolumen 1897 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 74 hk (SAE) ved 4700 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 14,4 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 39 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 15,4:1, 9,3:1, 5,9:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefedre, teleskopdæmpere. Baghjul i pendulakslar med reaktionsarmer, skruefedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 1064 cm², fabrikat ATE, type: Hydr. selvjusterende, to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 160 watt, akkumulator 56 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4460 mm, total bredde 1740 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1420 mm, bag 1460 mm, fri højde fra vej 205 mm, benzintank rummer 56 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 9 liter. Egenvægt 1165 kg. Effektivtægt 15,8 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Standardforbrug 10,9 liter/100 km.

Pris: Kr. 29.713,—.

Særlige bemærkninger.

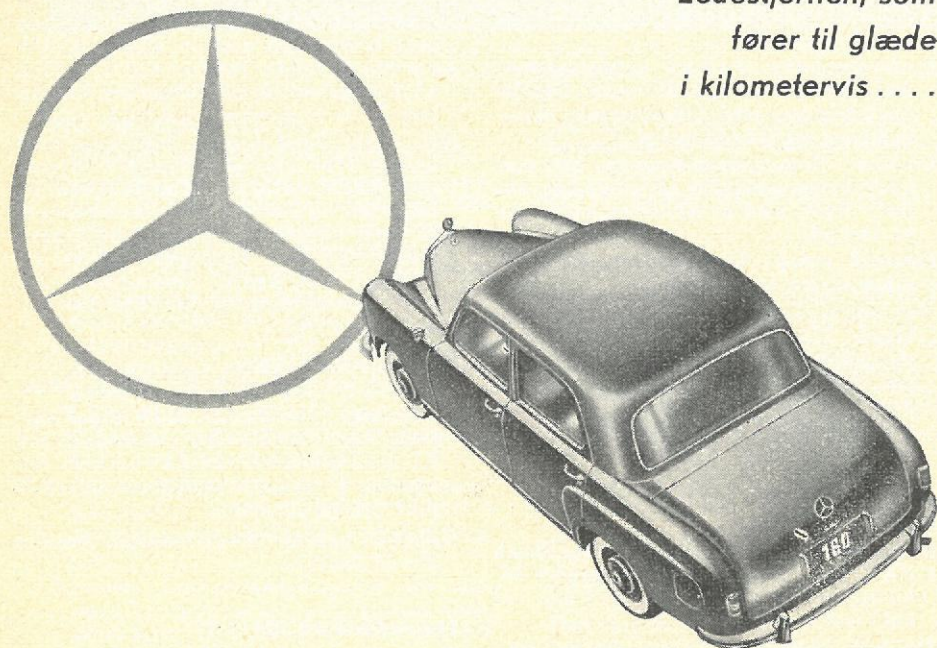
Solskinstag kr. 2898,— ekstra.

Karburator: Solex 32 PICB. Tændrør: Bosch W 175 T 7, »N«, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 8°, ventilsphærum 0,10—0,20 ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24—27 lbs/sqi., baghjul 26—29 lbs/sqi.

MERCEDES-BENZ

— Ledestjernen, som
fører til glæde
i kilometervis



*Besøg os i Forum
stand nr. 19*

Import: Bohnstedt-Petersen ^A/_S, København

Mercedes-Benz 180 D

Fire-dørs sedan, platformchassis og medbærende karosseri, selvstændig motorbogie.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vand-kølet, forkammer-dieselmotor. Boring 75 mm, slaglængde 100 mm, slagvolumen 1767 ccm, kompressionsforhold 19:1, maksimaleffekt 46 hk (SAE) ved 3220 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,6 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 26 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 14,98:1, 8,81:1, 5,66:1, 3,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopstøddæmpere. Baghjul i pendulaksler med reaktionsarmer, skruefjedre og teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 816 cm², fabrikat Ate, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 130 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4460 mm, total bredde 1740 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1420 mm, bag 1460 mm, fri højde fra vej 195 mm, brændstoftank rummer 56 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 8,6 liter. Egenvægt 1200 kg. Effektvægt 25,6 kg/hk. Tophastighed 110 km/t*. Standardforbrug 6,3 liter/100 km (dieselolie).

Pris: Kr. 33.128,—.

Brændstofpumper: Bosch. Gløderør: Bosch KE/GA¹/s. Indsprøjtning påbegyndes 26° før top, ventilsplillerum 0,2—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 25,5 lbs/sqi.

Mercedes-Benz 190

Som model 180 a med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 84 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 14,8 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 44,3 hk/l.

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold: 16,6:1, 9,76:1, 6,23:1, 4,1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1.

Mål, vægt: Total længde 4485 mm, sporvidde for 1430 mm, bag 1470 mm. Egenvægt 1200 kg. Effektvægt 14,3 kg/hk. Tophastighed 140 km/t. Standardforbrug 11 liter/100 km.

Pris: Kr. 32.001,—, solskinstag kr. 2898,— ekstra.

Karburator: Solex 32 PAJTA. Tændrør: Bosch W 225 T 7 »D«.

Mercedes-Benz 219

Samme grundkonstruktion som model 180 a med følgende undtagelser i målene:

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel. Boring 80 mm, slaglængde 72,8 mm, slagvolumen 2195 ccm, kompressionsforhold 8,7:1, maksimaleffekt 100 hk (SAE) ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 18 kgm ved 2700 omdr/min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 14,43:1, 9,51:1, 6,23:1, 4,1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 6,70-13.

Mål, vægt: Total længde 4680 mm, total bredde 1740 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde for 1430 mm, bag 1470 mm, fri højde fra vej 205 mm, benzintank rummer 64 liter, oliesump rummer 6 liter, kølesystem 11,3 liter. Egenvægt 1260 kg. Effektvægt 12,6 kg/hk. Tophastighed 148 km/t. Standardforbrug 11,2 liter/100 km.

Pris: Kr. 39.775,—.

Særlige bemærkninger.

Hydrak automatkobling kr. 2130,— ekstra.

Karburator: Solex dobbelt 32 PAATJ. Tændrør: Bosch 175 T 7 »N«, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 4°—6°, ventilsplillerum 0,12—0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24—27 lbs/sqi., baghjul 25—28 lbs/sqi.

Mercedes-Benz 220 S

Som model 219 med følgende undtagelser.

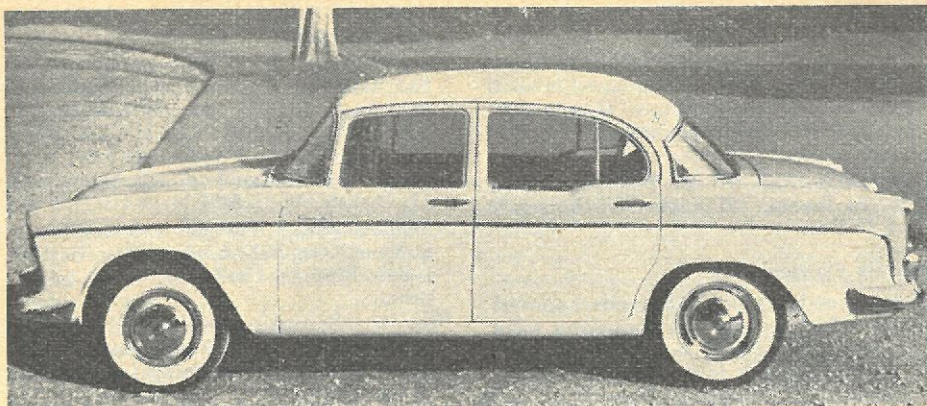
Motor: Maksimaleffekt 120 hk (SAE) ved 5200 omdr/min., maksimalt drejningsmoment 19 kgm ved 3600 omdr/min. Litereffekt 54,8 hk/l.

Bremser: Ate bremseforstærker er standard-udstyr.

Mål, vægt: Total længde 4750 mm, akselafstand 2820 mm, benzintank rummer 64 liter. Egenvægt 1325 kg. Effektvægt 11,1 kg/hk. Tophastighed 160 km/t. Standardforbrug 10,7 liter/100 km.

Pris: Kr. 46.261,—, (cabriolet eller coupé kr. 88.750,—).

Karburator: 2 stk. Solex 32 PAJTA. Tændrør: Bosch W 225 T 7.



Den nye Humber er en af Englands største personvogne i den manerlige prisklasse. Der er her benyttet en moderat og effektiv form for panoramarude.

MG Magnette Varitone

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 68 hk (SAE) ved 5400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,4 kgm ved 3000 omdr/min. Litereffekt 46,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,562:1, 10,074:1, 6,252:1, 4,55:1. Bagaksel hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere, baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm, totalt bremseareal 867 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4290 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2591 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1295 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 42 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 6 liter. Egenvægt 1102 kg. Effektvægt 15,9 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Forbrug 10-12 liter/100 km.

Pris: Kr. 31.925,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Manumatic automatkobling mod kr. 1667,— ekstra.

Karburatorer: 2 stk. S. U. H. 4. Tændrør: Champion NA 8, elektrodeafstand 0,48—

0,53 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 2—4°, ventilspillerum 0,38 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 26 lbs/sqi.

MG Serie MGA

To-personers roadster og coupé, chassis med kassevanger og rørtraverser.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 72 hk (SAE) ved 5500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,7 kgm ved 3500 omdr/min. Litereffekt 48,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold 15,652:1, 9,52:1, 5,908:1, 4,3:1. Bagaksel hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, stempelstødæmpere, baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstødæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm, totalt bremseareal 867 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3960 mm, total bredde 1473 mm, total højde 1270 mm, akselafstand 2388 mm, sporvidde for 1216 mm, bag 1233 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 45,5 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 5,6 liter. Egenvægt 902 kg. Effektvægt 12,8 kg/hk. Tophastighed 155 km/t. Forbrug 9-12 liter/100 km.

Pris: Roadster kr. 28.095,— (med pladehjul), coupé kr. 31.660,—.

Karburatorer: 2 stk. S. U. Tændrør: Champion NA 8, elektrodeafstand 0,48—0,53 mm, kontaktafstand 0,36—0,41 mm, fortænding 7°, ventilsillerum 0,43 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 17—21 lbs/sqi., baghjul 20—24 lbs/sqi. (til konkurrencekørsel 23 og 26 lbs).

Morris Cowley 1500

Fire-dørs sedan med selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,02 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 56 hk ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,8 kgm ved 2400 omdr/min. Littereffekt 37,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 19,23:1, 11,715:1, 7,266:1, 4,875:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,875:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 678 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

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

Mål, vægt: Total længde 4290 mm, total bredde 1650 mm, total højde 1600 mm, akselafstand 2460 mm, sporvidde for 1359 mm, bag 1346 mm, fri højde fra vej 159 mm, benzintank rummer 54 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 1041 kg. Effektivtægt 18,6 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 21.235,—.

Karburator: SU, halv faldstrøm H2 1¼". Tændrør: Champion N8B, elektrodeafstand 0,48—0,64, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 4°, ventilsillerum 0,38 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 26—28 lbs/sqi., baghjul 26—28 lbs/sqi.

Morris Isis Serie II

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,375 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2639 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 91 hk (DIN) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejnings-

moment 17,1 kgm ved 2000 omdr/min. Littereffekt 34,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold 13,59:1, 8,446:1, 5,88:1, 4,1:1. Overgear ekstrastyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling: 4,1:1. Dækstørrelse: 6,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1187 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4520 mm, total bredde 1650 mm, total højde 1620 mm, akselafstand 2730 mm, sporvidde for 1362 mm, bag 1358 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 54 liter, oliesump rummer 6,5 liter, kølesystem 13,6 liter. Egenvægt 1290 kg. Effektivtægt 14,2 kg/hk. Tophastighed 140 km/t. Forbrug 10,5—12 liter/100 km.

Pris: Kr. 27.615,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear kan leveres mod kr. 1895,— ekstra. Kan i stedet for gearkasse leveres med momentomformer mod kr. 5345,— ekstra.

Karburator: SU H4. Tændrør: Champion N8B, 14 mm, elektrodeafstand 0,48—0,53 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 6°, ventilsillerum 0,38 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 26 lbs/sqi., baghjul 26 lbs/sqi.

Morris Oxford Serie III

Som Cowley 1500 med flg. undtagelser:

Elektrisk anlæg: Akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4340 mm. Egenvægt 1080 kg. Effektivtægt 19,2 kg/hk.

Pris: Kr. 22.341,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Manumatic automatkobling mod kr. 1107,— ekstra.

Morris „1000“

To-dørs og fire-dørs sedan med selvbærende karosseri.

To-dørs cabriolet.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 63 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 948 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 37 hk (DIN)

ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 6,9 kgm ved 2500 omdr/min. Littereffekt 39,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 16,47:1, 10,8:1, 6,415:1, 4,55:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,00-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, torsionsfjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 177 mm, totalt bremseareal 412 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkede sko pr. forhjul.

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

Mål, vægt: Total længde 3760 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2185 mm, sporvidde for 1284 mm, bag 1278 mm, fri højde fra vej 171 mm, benzintank rummer 29 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 5,5 liter. Egenvægt 750 kg. Effektvægt 20 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Forbrug 6-8 liter/100 km.

Pris: To-dørs kr. 15.285,—, fire-dørs kr. 17.537,—, to-dørs cabriolet kr. 16.580,—.

Karburator: SU halv faldstrøm H 2. Tændrør: KLG FE 70, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,36-0,40 mm, ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 22-24 lbs/sqi.

Morris 1000 Stationcar

Som model 1000 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 3780 mm, total højde 1540 mm. Egenvægt 800 kg. Effektvægt 21,6 kg/hk.

Pris: Kr. 18.795,—.

Oldsmobile Super 88 (Serie S 88)

Fire-dørs sedan, chassis med I-profil og krydsforstærkning.

Motor: Otte-cyl. i V, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 101 mm, slaglængde 93,7 mm, slagvolumen 6075 ccm, kompressionsforhold 8,4:1.

Transmissionssystem: Hydramatic momentomformer. Dækstørrelse: 8,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Totalt bremseareal 1237 cm².

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 70 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5288 mm, total bredde 2002 mm, total højde 1499 mm, akselafstand 3112 mm, sporvidde for 1499 mm, bag 1473 mm, fri højde fra vej 176 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 19,9 liter. Egenvægt 1892 kg.

Pris: Kr. 77.890,—.

Karburator: Rochester. Tændrør: AC-44. elektrodeafstand 0,75 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5° ved 850 omdr/min. uden vacuumregulator tilsluttet.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 20 lbs/sqi.

Øvrige specifikationer kendes ikke.

Opel Rekord (Type P.)

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 1488 ccm, kompressionsforhold 6,9:1, maksimaleffekt 52 hk (SAE) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,9 kgm ved 2000-2800 omdr/min. Littereffekt 34,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 12,62:1, 6,56:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 200 mm, totalt bremseareal 704 cm², fabrikat Ate-Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkede sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 77 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4433 mm, total bredde 1616 mm, total højde 1490 mm, akselafstand 2541 mm, sporvidde for 1260 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 3 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 905 kg. Effektvægt 17,4 kg/hk. Tophastighed ca. 125 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km.

Pris: Kr. 19.502,—.

Særlige bemærkninger.

De samme tekniske specifikationer gælder for Opel Olympia.

Karburator: Opel. Tændrør: AC F10 TO, elektrodeafstand 0,9-1,0 mm, kontaktafstand 0,35-0,40 mm, fortænding 0 mm,

ventilspillerum 0,2—0,3 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 21—22 lbs/sqi., baghjul 22—25 lbs/sqi.

Opel Caravan

Som Opel Rekord med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Udvekslingsforhold: 13,65:1, 7,08:1, 4,22:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Mål, vægt: Total højde 1580 mm, sporvidde for 1271 mm, bag 1274 mm, fri højde fra vej 190 mm. Egenvægt 980 kg.

Pris: Kr. 21.203,—.

Særlige bemærkninger.

Tag-bagagebærer kr. 502,— ekstra (inklusive omsætningsafgift).

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 24—37 lbs/sqi.

Opel Kaptajn

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 82 mm, slagvolumen 2473 cc, kompressionsforhold 7,1:1, maksimaleffekt 82 hk (SAE) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejnings-

moment 18,25 kgm ved 1200—2200 omdr/min. Litereffekt 33,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 11,17:1, 6,39:1, 3,9:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,9:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarne, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 768 cm², fabrikat Ate-Lochheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4735 mm, total bredde 1760 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde for 1372 mm, bag 1372 mm, fri højde fra vej 196 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 11,5 liter. Egenvægt 1210 kg. Effektvægt 14,8 kg/hk. Top-hastighed ca. 138 km/t. Standardforbrug 9,5 liter/100 km.

Pris: Kr. 26.646,— (de Luxe kr. 28.317,—).

FINANSIERING

Købekontrakter på nye og brugte person- og varevogne, motorcykler og scootere finansieres for forhandlere, mekanikere og importører over hele landet. Såvel enkelte kontrakter som samlede portefeuiller har interesse.

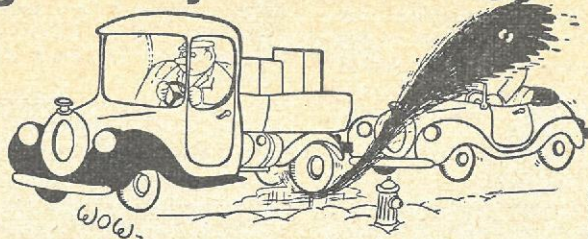
SALGSKONTORET METEOR ^A/_S

Financieringsselskab for motorkøretøjer

„Et C. Reinhardt selskab“

GL. KONGEVEJ 11 C, KBH. V . TELF. CENTRAL 175
(VED VESTERPORT)

Lige i synsfeltet



— men Rallye elektr. rudevasker klarer sagen. Et tryk på en knop, og den sender 2 kraftige vandstråler mod vindspejlet og skaber i forbindelse med viskeren straks fri udsigt.

Rallye er elektrisk drevet

Rallye har plastichus — derfor ingen frostsprængninger

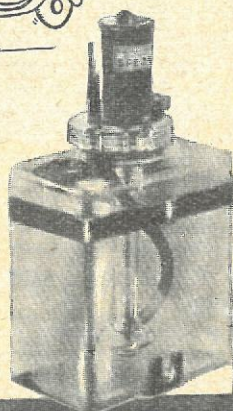
Rallye-beholderen rummer 1,3 l vand svarende til 50 afvaskn.

Rallye bruger kun 36 Watt

Rallye koster kr. 86,60 med 6 mm dyser

RALLYE rudevasker

A/S MAGNETO, JAGTVEJ 155, KØBENHAVN NV, ÆGIR 4601



Karburator: Opel. Tændrør: AC. F 10, elektrodeafstand 0,9—1,0 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 0 mm, ventilspringerum 0,20—0,30 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 21—22 lbs/sqi., baghjul 22—24 lbs/sqi.

Panhard Dyna Z 12

Motor: To-cyl, fire-takt, topventilet, luftkølet. Boring 85 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 851 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 42 hk (DIN) ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 6,5 kgm ved 3500 omdr/min. Littereffekt 49,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold 16,47:1, 9,20:1, 6,15:1, 4,71:1. Differential: hypoidfortanding, udveksling 6,15:1. Dækstørrelse: 145×400.

Hjulophængning: Forhjul i to tværgående halvelliptiske bladfedre. Baghjul i enkelte svingarme.

Bremser: Totalt bremseareal 663 cm², type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 185 watt, akkumulator 40 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4580 mm, total bredde 1660 mm, total højde 1550 mm,

akselafstand 2570 mm, sporvidde for 1300 mm, bag 1300 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 40 liter, olie-sump rummer 2,2 liter. Egenvægt 850 kg. Effektvægt ca. 20,2 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Forbrug 6—7 liter/100 km.

Pris: Luxe kr. 21.470,—, Gr. Luxe kr. 22.495,—.

Særlige bemærkninger.

Forhjulstræk.

Karburator: Zenith 36 W 1. Tændrør: Marchal CR 35 H, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, ventilspringerum 0,1 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16 lbs/sqi., baghjul 17 lbs/sqi.

Peugot 203

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 75 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 45 hk ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 8,2 kgm ved 2500 omdr/min. Littereffekt 34,8 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 18,55:1, 9,75:1, 5,75:1, 4,34:1. Bagaksel:

Snekkeetræk, udveksling 5,75:1. Dækstørrelse: 155×400.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarmer, underliggende bladfjeder. Baghjul i skruefjedre, triangulær reaktionsstræber. Hydr. dæmpning for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter forhjul 317 mm, baghjul 254 mm, totalt bremseareal 688 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydraulisk.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 58 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4350 mm, total bredde 1610 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2580 mm, sporvidde for 1350 mm, bag 1320 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 9 liter. Egenvægt 960 kg. Effektvægt 21,2 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Forbrug 8—10 liter/100 km.

Pris: Kr. 18.210,—. Solskinstag kr. 351,— ekstra.

Særlige bemærkninger.

4. gear virker som overgear.

Karburator: Solex 32 PBIC. Tændrør: A. C. 44 L, elektrodeafstand 0,6 mm, kontakt afstand 0,40 mm, ventilspringrum 0,10—0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 19 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi. (med Michelin »X«: 18 og 23 lbs.)

Peugot 403

Fire-dørs sedan med selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 80 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 1468 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 58 hk (SAE) ved 4900 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,3 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 39,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 18,55:1, 9,75:1, 5,75:1, 4,34:1. Bagaksel: snekkeetræk, udveksling 5,75:1. Dækstørrelse: 165×380.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangelarmer, underliggende bladfjeder og stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjeder, reaktionsarme, Panhardstang, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter forhjul 285 mm, baghjul 254 mm, totalt bremseareal 849 cm², fabrikat Lockheed, type: hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 180 watt, akkumulator 58 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4470 mm, total

bredde 1670 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2660 mm, sporvidde for 1340 mm, bag 1320 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 50 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 9 liter. Egenvægt 1025 kg. Effektvægt 17,6 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Forbrug 8,5—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 25.160,—, solskinstag kr. 369,— ekstra.

Særlige bemærkninger.

4. gear virker som overgear.

Karburator: Solex 32 PBIC eller Zenith 34. W. 1. Tændrør: Champion L 10, elektrodeafstand 0,6 mm, kontakt afstand 0,40 mm, fortænding 9°, ventilspringrum 0,1—0,2 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 18 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Plymouth/Belvedere P. 31

To-dørs sedan, chassis med kassevanger.

Motor: Otte-cyl. i V-form, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 99,3 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 4933 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 215 hk (SAE) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 39,4 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 43,6 hk/l.

Transmissionssystem: Momentomformer. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,36:1. Dækstørrelse: 7,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangel- og reaktionsarme, torsionsfjedre. Baghjul i halvelliptiske bladfjeder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt, akkumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5197 mm, total bredde 1986 mm, total højde 1437 mm, akselafstand 2997 mm, sporvidde for 1547 mm, bag 1514 mm, fri højde fra vej 132 mm, benzintank rummer 76 liter, oliesump rummer 4,75 liter, kølesystem 18,9 liter. Egenvægt 1590 kg. Effektvægt 7,4 kg/hk.

Pris: Ikke fastsat.

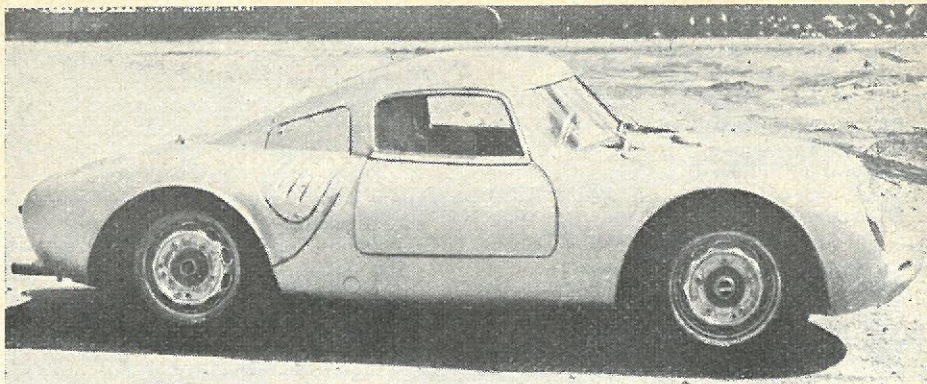
Karburator: Carter BBD 2512 S. Tændrør: Autolite AR 52, elektrodeafstand 0,9 mm, kontakt afstand 0,43 mm, fortænding 8°.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 22 lbs/sqi.

Pontiac-Laurentian (7739)

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger og krydsforstærkning.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 95,25 mm, slaglængde 100



Porsche's hardtop model levner ikke tvivl om, at man her står overfor en energisk sportsvogn.

mm, slagvolumen 4278 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 148 hk (SAE) ved 3800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 31,8 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 34,6 hk/l.

Transmissionssystem: Powerglide (momentomformer) med automatisk områdeskifter. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,36:1. Dækstørrelse: 7,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarm, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i skruefjedre, bagudrettede svingarme, én triangellarm, teleskopdæmpere.

Bremser: Totalt bremseareal 1013 cm², type: Hydr. med servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt, akkumulator 60 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5247 mm, total bredde 1965 mm, total højde 1504 mm, akselafstand 2985 mm, sporvidde for 1494 mm, bag 1494 mm, fri højde fra vej 184 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 4,8 liter, kølesystem 16 liter. Egenvægt 1650 kg. Effektivvægt 11,2 kg/hk.

Pris: Kr. 48.998,—.

Karburator: Rochester. Tændrør AC-44, elektrodeafstand 0,8—0,95 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 0 mm ved tomgang.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Porsche type 356 A

To-dørs coupé, selvbærende karosseri, hækmotor.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, luftkølet boksermotor. Boring 82,5 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 1582 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimal effekt 75 hk (DIN) ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,9 kgm ved 3700 omdr/min. Litereffekt 47,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,181:1, 1,764:1, 1,130:1, 0,815:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,428 eller 4,857:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i bagudrettede svingarme, torsionsfjedre. Baghjul i pendulaksler, svingarme, torsionsstænger, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 788 cm², type: Hydr., to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 84 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3950 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1310 mm, akselafstand 2100 mm, sporvidde for 1306 mm, bag 1272 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 52 liter, oliesump rummer 4 liter. Egenvægt 850 kg. Effektivvægt 11,3 kg/hk. Tophastighed 175 km/t. Standardforbrug 8,2 liter/100 km.

Pris: Kr. 50.450,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med forskellige udvekslingsforhold for hvert af gearkassens fire gear.

Karburatorer: To Solex 40 PICB. Tændrør: Champion L-11-5, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 5°, ventilspillerum 0,10—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21,5 lbs/sqi., baghjul 25,5 lbs/sqi.

Renault 4 CV Standard

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri, hækmotor.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 54,5 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 747 ccm, kompressions-

forhold 7,25:1, maksimaleffekt 21 hk ved 4100 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 4,6 kgm ved 2000 omdr/min. Liter-effekt 28,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 17,43:1, 8,52:1, 5,05:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,72:1. Dækstørrelse 4,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopstøddæmpere. Baghjul i pendulaksler, skruefjedre, teleskopstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 180 mm, totalt bremseareal 432 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydrauliske.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo, 150 watt, akkumulator 75 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3640 mm, total bredde 1430 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2100 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 27,5 liter, oliesump rummer 2 liter, kølesystem 4,6 liter. Egenvægt 560 kg. Effektvægt 26,6 kg/hk. Tophastighed 100 km/t*. Forbrug 5—7 liter/100 km.

Pris: Kr. 11.993,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Ferlec automatkobling mod kr. 1000,— ekstra. Solskinstag kr. 441,— ekstra.

Karburator: Solex 22 ICBT. Tændrør: AC 45 L, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,5—0,6 mm, fortænding: mærke på remskive 2 mm før tap på motorblok, ventilsphærum: Inds. 0,10—0,15 mm, udbl. 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 14 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Renault 4 CV Luxe

Som 4 CV Standard med flg. undtagelser: Dækstørrelse: 5,00-15.

Mål, vægt: Egenvægt 585 kg. Effektvægt 27,8 kg/hk.

Pris: Kr. 13.693,—.

Særlige bemærkninger.

Ekstra varmeanlæg (fabrikat Sofica) som standardudstyr, mere eksklusivt udstyr.

Renault Dauphine

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri, hækmotor.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 58 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 845 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 30 hk (SAE) ved 4250 omdr/min, maksimalt drejnings-

moment 6,7 kgm ved 2000 omdr/min. Littereffekt 35,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold 16,17:1, 7,87:1, 4,68:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,375:1. Dækstørrelse 155-380.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer og skruefjedre, baghjul i Pendulaksler og skruefjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 532 cm², fabrikat Bendix, type: Hydraulisk.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 150 watt, akkumulator 90 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3945 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1440 mm, akselafstand 2270 mm, sporvidde for 1250 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 4,6 liter. Egenvægt 635 kg. Effektvægt 21,2 kg/hk. Tophastighed 117 km/t*. Forbrug 6,5—7,5 liter/100 km.

Pris: Kr. 16.455,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Ferlec automatkobling mod kr. 1092,— ekstra, solskinstag kr. 409,— ekstra.

Karburator: Solex 28 IBT. Tændrør AC F-10, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,5—0,6 mm, fortænding: indstillingsmærke på remskive 2 mm før tap på motorblok, ventilsphærum: Inds. 0,10—0,15 mm, udbl. 0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 14 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

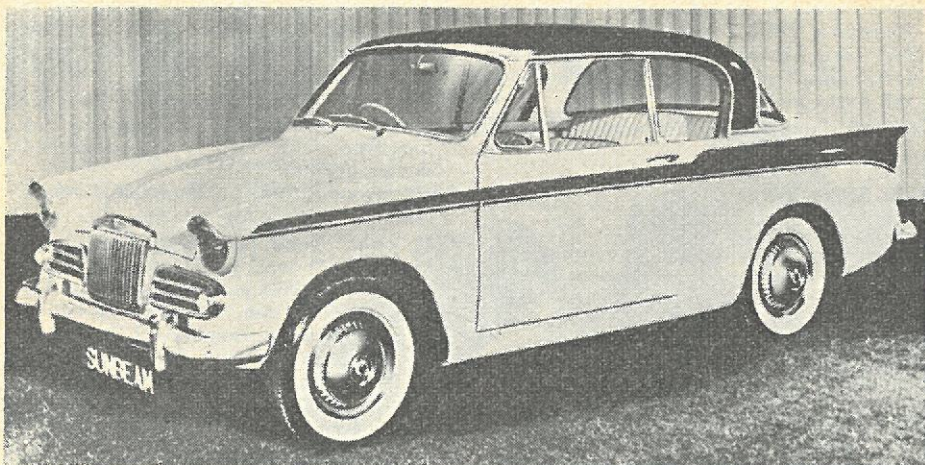
Renault Fregate

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 88 mm, slaglængde 88 mm, slagvolumen 2141 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 77 hk (SAE) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 16,7 kgm ved 2200 omdr/min. Littereffekt 36 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 14,78:1, 8,07:1, 5,34:1, 3,89:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,89:1. Dækstørrelse: 165×380.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul: Uafhængig i langsliggende triangelarmer, skruefjedre og teleskopdæmpere.



Den nye Sunbeam Rapier, der blev introduceret i London den 7. februar. Det er den første engelske vogn med tilløb til halefinner, når der ses bort fra enkelte racersportsvogne.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1256 cm², fabrikat Bendix-Lochhead, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 180 watt, akkumulator 90 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4720 mm, total bredde 1720 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2800 mm, sporvidde for 1400 mm, bag 1400 mm, fri højde fra vej 140 mm, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 10,4 liter. Egenvægt 1310 kg. Effektivvægt 17 kg/hk. Tophastighed 135 km/t*. Standardforbrug 10 liter/100 km.

Pris: Kr. 26.475,—.

Særlige bemærkninger.

Solskinstag som ekstraudstyr.

Karburator: Solex 32 PICBT. Tændrør: AC F10, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 5°, ventilspillerum 0,10—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 25—35 lbs/sqi.

Renault Fregate Transfluide

Som Domaine med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 80,3 hk (SAE) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 17,2 kgm ved 2500 omdr/min.

Transmissionssystem: Momentomformer.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 265 watt, akkumulator 45/60 amp.timer

Mål, vægt: Standardforbrug 11,0 liter/100 km.

Pris: Kr. 28.625,—.

Riley 1,5

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 68 hk (SAE) ved 5400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,4 kgm ved 3000 omdr/min. Littereffekt 46,3 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 13,56:1, 8,25:1, 5,12:1, 3,73:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling: 3,73:1. Dækstørrelse: 5,00-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, torsionsfjedre, stempelstøddæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm forhjul, 203 mm baghjul, totalt bremseareal 800 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3880 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2180 mm, sporvidde for 1292 mm, bag 1277 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 4 liter, kølesystem 7,3 liter. Egenvægt 954 kg. Effektivvægt 14 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 26.590,—.

Særlige bemærkninger:

Svarer til Wolseley 1500 med MG Magnette-motor.

Karburatorer: 2 stk. S. U. H.2. Tændrør: Champion NA 8, elektrodeafstand 0,48—0,53 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 2—4°, ventilspillerum 0,38 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 22—26 lbs/sqi., baghjul 22—26 lbs/sqi.

Rolls-Royce Silver Cloud

Fire-dørs sedan.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet ind-sugning, sideventilet udblæsning, vandkølet. Boring 95,2 mm, slaglængde 114,3 mm, slagvolumen 4887 ccm, kompressionsforhold 6,6:1.

Transmissionssystem: G. M. Hydramatic, væskekobling, automatisk fire-trins gearkasse med planetgear. Udvekslingsforhold: 13,06:1, 9,0:1, 4,96:1, 3,42:1. Bagaksel: Spiralfortænding, udveksling 3,42:1. Dækstørrelse: 8,20-15.

Hjulophængning: Forhjul i trapez- og triangelarme, skruefjedre. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, for og bag stempelstøddæmpere, der ad elektrisk vej kan indstilles under kørslen.

Bremser: Totalt bremseareal 1548 cm², hydraulisk forhjulsbremse, hydromekanisk baghjulsbremse, servoforstærkning.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 360 watt, akkumulator 57 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5405 mm, total bredde 1900 mm, total højde 1630 mm, akselafstand 3429 mm, sporvidde for 1473 mm, bag 1524 mm, fri højde fra vej 178 mm, benzintank rummer 82 liter, oliesump rummer 9,1 liter, kølesystem 16 liter. Egenvægt 1891 kg. Tophastighed ca. 165 km/t. Forbrug 15—18 liter/100 km.

Pris: Kr. 195.850,—.

Karburatorer: 2 stk. S. U. H 6 1 $\frac{3}{4}$ ". Tændrør: Lodge CLNP.

Rover 75

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet ind-sugning, sideventilet udblæsning, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2230 ccm, kompressionsforhold 7,2:1, maksimaleffekt 80 hk ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 15,62 kgm ved 1750 omdr/min. Littereffekt 36,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 14,51:1, 8,78:1, 5,92:1, 4,3:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,78:1. Bagaksel: Spiralfortænding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 6,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i trapez- og triangelarme, skruefjedre. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 280 mm, totalt bremseareal 1135 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4540 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1610 mm, akselafstand 2819 mm, sporvidde for 1320 mm, bag 1308 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 52 liter, oliesump rummer 8,5 liter, kølesystem 12 liter. Egenvægt 1465 kg. Effektivt 18,3 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Forbrug 10—13 liter/100 km.

Pris: Kr. 32.850,—.

Særlige bemærkninger.

Gearkassen er monteret med friløb, der bortfalder, hvis vognen leveres med overgear. Bagakseludv. m. overgear 4,7:1.

Karburator: S. U. H 6. Tændrør: Lodge CLNH, elektrodeafstand 0,75—0,80 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding 10°, ventilspillerum 0,20—0,30 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 28—30 lbs/sqi., baghjul 24—30 lbs/sqi.

Rover 105 S

Som model 75 med følgende undtagelser:

Motor: Boring 73,025 mm, slaglængde 105 mm, slagvolumen 2638 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 108 hk ved 4250 omdr/min. Maksimalt drejningsmoment 20,5 kgm ved 2500 omdr/min. Littereffekt 41 hk/l.

Bremser: Servoforstærker.

Mål, vægt: Egenvægt 1511 kg. Effektivt 14 kg/hk. Tophastighed ca. 160 km/t. Forbrug 12—14 liter/100 km.

Pris: Kr. 42.825,—.

Karburatorer: 2 stk. S. U. HD6. Fortænding: 3°.

Saab 93 B

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Tre-cyl., to-takt, vandkølet. Boring 66 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 748 ccm, kompressionsforhold 7,3:1, maksimaleffekt 33 hk (DIN) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,0 kgm ved 3000 omdr/min. Littereffekt 44,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold:

Min bil og jeg

— en virkelig håndsrækning
til de bilister, der vil køre
i en velholdt og selvholdt
vogn.



En helt ny udgave, der fortæller
det, som ikke står i instruktions-
bogen.

Sæt udgifterne ned gennem
større kendskab til vognen, og forlæng
motorens levetid betydeligt ved korrekt
behandling.

OVER 200 SIDER

Kr. 13,50

GENNEMILLUSTRERET

Udgivet af SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, Nikolaj Plads 5, K.

17,19:1, 8,53:1, 5,23:1. Differentiale: udveksling 5,43:1. Dækstørrelse: 5,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i bagudrettede svingarme, skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 580 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 160 watt, akkumulator 33 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4010 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2488 mm, sporvidde for 1220 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 36 liter, olie/benzin 1:33, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 820 kg. Effektvægt 24,9 kg/hk. Top-hastighed 120 km/t*. Standardforbrug 6,8 liter/100 km.

Pris: Kr. 17.595,—.

Karburator: Solex 40 AI. Tændrør: Bosch M 225 T1, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 8°.

Dæktryk forhjul 25,5 lbs/sqi., baghjul 20—24 lbs/sqi.

Simca Aronde 1300 Élysée

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1290 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, maksimaleffekt 48 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9 kgm ved 2800 omdr/min. Litereffekt 37,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold 16,4:1, 10,57:1, 6,52:1, 4,44:1. Bagaksel: hypoidfortænding, udveksling 4,44:1. Dækstørrelse: 5,60-14.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, hjælpefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm, totalt bremseareal 852 cm², fabrikat Bendix, type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 210 watt, akkumulator 36 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4115 mm, total bredde 1558 mm, total højde 1446 mm, akselafstand 2443 mm, sporvidde for 1255 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 138 mm, benzintank rummer 43 liter, oliesump rummer 5 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 930 kg. Effektvægt 19,4 kg/hk. Top-hastighed 130 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 18.785,—.

Særlige bemærkninger.

Simcatic automatkobling kr. 881,— ekstra.

Karburator: Solex 32 PBICT. Tændrør: Marchal CR 36, elektrodeafstand 0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°, ventilspring 0,10—0,15 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 23 lbs/sqi.

Simca Aronde Grand Large

To-dørs sedan (Hard-Top) som model Élysée med følgende undtagelser:

Pris: Kr. 22.044,—.

Simca Aronde Grand Large Special

Som model Grand Large med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 57 hk (SAE) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9,2 kgm ved 3100 omdr/min. Litereffekt 44,2 hk/l.

Mål, vægt: Effektvægt 16,3 kg/hk. Top-hastighed 140 km/t. Forbrug 8—12 liter/100 km.

Pris: Kr. 22.786,—.

Tændrør: Marchal CR 35 S.

Simca Aronde Montlhéry

Som model Élysée med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 57 hk (SAE) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9,2 kgm ved 3100 omdr/min. Litereffekt 44,2 hk/l.

Mål og vægt: Effektvægt 16,3 kg/hk. Top-hastighed 140 km/t. Forbrug 8—12 liter/100 km.

Pris: Kr. 19.640,—.

Tændrør: Marchal CR 35 S.

Simca Aronde Plein Ciel og Océane

To-dørs coupé og to-dørs cabriolet (panoramarude) som model Élysée med følgende undtagelser:

Motor: Kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 57 hk (SAE) ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 9,2 kgm ved 3100 omdr/min. Litereffekt 44,2 hk/l.

Mål, vægt: Total længde 4303 mm, total bredde 1570 mm, total højde 1395 mm. Egenvægt: Plein Ciel 905 kg, Océane 920 kg. Effektvægt 15,9—16,1 kg/hk. Top-hastighed 140 km/t. Forbrug 8—11 liter/100 km.

Pris: Plein Ciel kr. 30.683,—, Océane kr. 32.995,—.

Tændrør: Marchal CR 35 S.

Singer Gazelle

To-dørs cabriolet, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet med overliggende knastaksel, vandkølet. Boring 73 mm, slaglængde 89,4 mm, slagvolumen 1496 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 52 hk (SAE) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,6 kgm ved 2000 omdr/min. Liter-effekt 33,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med spærresynkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 17,045:1, 11,8:1, 7,12:1, 4,778:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,778:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre og teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 781 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærken- de sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 30 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4051 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1486 mm, akselafstand 2438 mm, sporvidde for 1245 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 178 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 7 liter. Egen- vægt 1140 kg. Effektvægt 21,8 kg/hk. Top- hastighed 128 km/t. Forbrug 9,5—11 liter/ 100 km.

Pris: Kr. 26.595,— (sedan kr. 24.391,—).

Karburator: Solex FA 10-2. *Tændrør:* Cham- pion N 8 B, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 10°— 11° med fordeler DKY 4 A, 4°—5° med fordeler D 2 A 4, ventilsphillerum 0,45—0,50 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Skoda 440

To-dørs sedan. Centralrørchassis.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vand- kølet. Boring 68 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 1089 ccm, kompressionsfor- hold 7:1, maksimaleffekt 42,5 hk ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 7,2 kgm ved 3200 omdr/min. Litereffekt 39,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekob- ling, fire-trins gearkasse med spærresyn-

kromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udveks- lingsforhold: 20,41:1, 11,76:1, 7,60:1, 4,78:1. Bagaksel: Spiralfortanding, ud- veksling 4,78:1. Dækstørrelse: 5,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i overliggende triangellarme, underliggende bladfjeder. Baghjul i pendulaksler, overliggende blad- fjeder, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 638 cm², fabrikat Pal, type: Hydr.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 200 watt.

Mål, vægt: Total længde 4065 mm, total bredde 1600 mm, total højde 1430 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1210 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 30 liter, oliesump rummer 2,5 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 930 kg. Effektvægt 21,9 kg/hk. Tophastighed 120 km/t. Forbrug 6—8 liter /100 km.

Pris: Kr. 15.480,—.

Karburator: Jikov 32 SOP. *Tændrør:* Pal 14/195, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 8°, ventilsphillerum 0,15—0,20 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Studebaker Golden Hawk Hardtop

To-dørs hard top, chassis med kassevanger.

Motor: V 8-cyl., fire-takt, topventilet, vand- kølet. Boring 90,48 mm, slaglængde 92,07 mm, slagvolumen 4737 ccm, kompressions- forhold 7:1 (7,5:1), maksimaleffekt 275 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 46 kgm ved 3200 omdr/ min. Litereffekt 59 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekob- ling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 10,11:1, 6,10:1, 3,92:1. Overgear standard. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel hypoidfor- tanding, udveksling 3,92:1. Dækstørrelse: 7,10-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmp- pere.

Bremser: Totalt bremseareal 1112 cm², type: Hydrauliske med to selvforstærkende sko pr. forhjul og servoaggregat.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 450 watt, ak- kumulator 50 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5140 mm, total bredde 1926 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2959 mm, sporvidde for 1453 mm, bag 1427 mm, fri højde fra vej 205 mm, benzintank rummer 68 liter, oliesump

rummer 4,7 liter, kølesystem 17,5 liter. Egenvægt 1610 kg. Effektivvægt 5,8 kg/hk. Tophastighed 200 km/t. Forbrug 16—22 liter/100 km.

Særlige bemærkninger.

Kompressor med kontinuerligt variabelt kileremtræk er standard. Kan leveres med Flightomatic momentomformer og spærredifferentiale.

Karburator: Stromberg WW6-121. Tændrør: Champion H 10, elektrodeafstand 0,9 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4°, ventilspringrum 0,64 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 20 lbs/sqi.

Sunbeam Rapier

To-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1494 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimal effekt 73 hk ved 5200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 12 kgm ved 3000 omdr/min. Littereffekt 49,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladdekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Overgear ekstraudstyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1 (i forbindelse med overgear 4,78:1).

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm forhjul, 228 mm baghjul, totalt bremseareal 960 cm².

Elektrisk anlæg: 12 v.

Mål, vægt: Total længde 4080 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1470 mm, akselafstand 2440 mm, sporvidde for 1245 mm, bag 1232 mm, fri højde fra vej 180 mm.

Pris: Kr. 30.797,— (cabriolet kr. 33.672,—).

Særlige bemærkninger.

Overgear kr. 1610,— ekstra.

Karburatorer: 2 stk. Zenith.

Øvrige specifikationer kendes endnu ikke — ny model der blev introduceret i London den 7. februar.

Thunderbird Four-Seater (Ford)

Motor: 8-cyl. i V-form, fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 101,6 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 5767 ccm, kompressionsforhold 10,2:1, maksimal effekt 300 hk (SAE) ved 4600 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 54,5 kgm ved 2800 omdr/min.

Dækstørrelse: 8,00-14.

Mål, vægt: Total længde 5217 mm, total bredde 1956 mm, total højde 1334 mm, akselafstand 2870 mm, sporvidde 1524 mm, benzintank rummer 76 liter, oliesump rummer 4,7 liter, kølesystem 19 liter. Egenvægt 1683 kg.

Karburator: Fireportet.

Øvrige oplysninger kendes endnu ikke.

Triumph T.R. 3

To-personers sportsvogn. Chassis med kassevanger og krydsforstærkning.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 83 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 1991 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimal effekt 100 hk ved 5000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 16,2 kgm ved 3000 omdr/min. Littereffekt 50,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladdekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 12,5:1, 7,4:1, 4,9:1, 3,7:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,8:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,7:1. Dækstørrelse: 5,50-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Fabrikat Girling, type: Skivebremser på forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3840 mm, total bredde 1410 mm, total højde 1270 mm, akselafstand 2240 mm, sporvidde for 1130 mm, bag 1160 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 54,5 liter, oliesump rummer 6,25 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 970 kg. Effektivvægt ca. 9 kg/hk. Tophastighed 177 km/t. Forbrug 9—12 liter/100 km.

Pris: Kr. 34.647,—.

Særlige bemærkninger.

Hardtop kan leveres mod en merpris på kr. 1840,—. Bagsæde mod kr. 897,— ekstra.

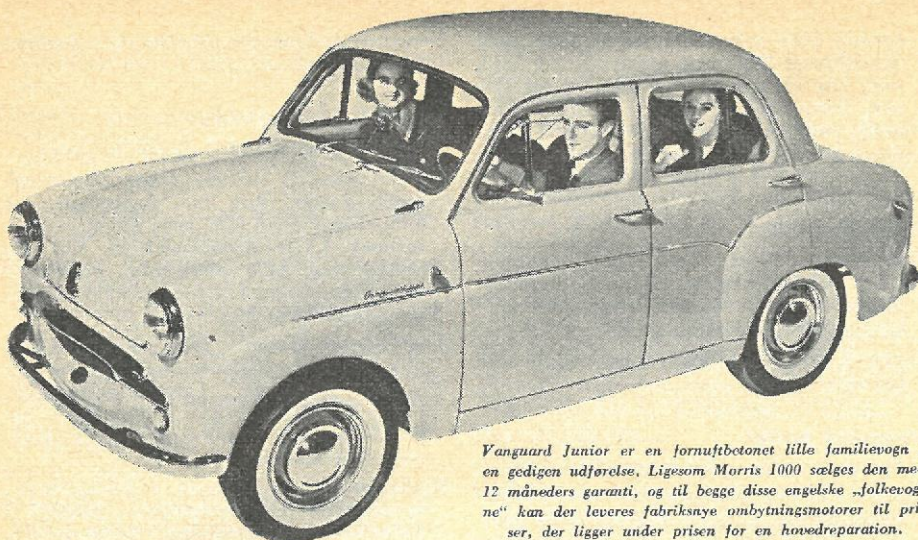
Karburator: 2 stk. S.U. Tændrør: Champion L 10 S, elektrodeafstand 0,8 mm, kontaktafstand 0,40 mm, fortænding 4°, ventilspringrum: Inds. 0,25—0,33, udbl. 0,30—0,33 ved kold motor.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Vanguard III

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 85 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 2088 ccm, kompressionsfor-



Vanguard Junior er en fornuftsbeholden lille familievogn i en gedigen udførelse. Ligesom Morris 1000 sælges den med 12 måneders garanti, og til begge disse engelske „folkevogne“ kan der leveres fabriksnye ombytningsmotorer til priser, der ligger under prisen for en hovedreparation.

hold 7,5:1, maksimaleffekt 69 hk (DIN) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 15,6 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 32 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle tre gear. Udvekslingsforhold: 15,22:1, 7,18:1, 4,3:1. Overgear ekstraustyr. Udveksling: 0,78:1, Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,3:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, skruefjedre, teleskopdæmpere, baghjul i halvelliptiske bladfedre, teleskopstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 254 mm, totalt bremseareal 1129 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydrauliske med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4369 mm, total bredde 1715 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2590 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1295 mm, fri højde fra vej 240 mm, benzintank rummer 60 liter, oliesump rummer 6 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 1135 kg. Effektvægt 16,5 kg/hk. Tophastighed 135 km/t. Forbrug 8–10 liter/100 km.

Pris: Kr. 27.018,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear (Laycock de Normanville) kr. 990,— exclusive montering.

Karburator: Solex 32 B 10/4. Tændrør: Champion L 10, elektrodeafstand 0,8 mm,

kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 0°.*) ventilsplillerum 0,25 mm ved kold motor.**)

Dæktryk: Forhjul 26 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

*) Strømfordeler V 174: 12°—16° før top.

**) Motorer før nr. 324107 skal stilles med 0,3 mm for udblæsningsventilerne.

Vanguard Ensign

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet, boring 76 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 1670 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 60 hk ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,8 kgm ved 2200 omdr/min. Litereffekt 35,8 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 14,5:1, 8,61:1, 5,66:1, 4,1:1. Overgear ekstraustyr. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 780 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4370 mm, total

bredde 1720 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2590 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1310 mm, fri højde fra vej 180 mm, benzintank rummer 54,5 liter, oliesump rummer 6 liter, kølesystem 8 liter. Egenvægt 1195 kg. Effektivvægt 19,9 kg/hk. Tophastighed 130 km/t. Forbrug 7,4—8,8 liter/100 km.

Pris: Kr. 24.355,—.

Karburator: Solex. **Tændrør:** Champion L10, elektrodeafstand 0,75 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 3°, ventilsplillerum 0,25 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 26 lbs/sqi., baghjul 24—26 lbs/sqi.

Vanguard Junior

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 63 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 948 ccm, kompressionsforhold 7,5:1, maksimaleffekt 36 hk (SAE) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 6,4 kgm ved 2500 omdr/min. Littereffekt 36,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 19,45:1, 11,2:1, 6,62:1, 4,55:1. Overgear ekstrapstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, stempelstøddæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 178 mm, totalt bremseareal 438 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 220 watt, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3680 mm, total bredde 1470 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2130 mm, sporvidde for 1230 mm, bag 1230 mm, fri højde fra vej 120 mm, benzintank rummer 32 liter, oliesump rummer 3,7 liter, kølesystem 4,5 liter. Egenvægt 725 kg. Effektivvægt 19,6 kg/hk. Tophastighed 110 km/t. Forbrug 6—7 liter/100 km.

Pris: Kr. 15.677,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Newton automatkobling mod kr. 800,— ekstra.

Karburator: Solex 26 ZIC. **Tændrør:** Champion NA 8, elektrodeafstand 0,8 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 6,5°, ventilsplillerum 0,25 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 20—22 lbs/sqi., baghjul 20—24 lbs/sqi.

Vauxhall Velox (PAS)

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,38 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 2261 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 82,5 hk (SAE) ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 17,1 kgm ved 1800 omdr/min. Littereffekt 36,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 11,776:1, 6,721:1, 4,111:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,111:1. Dækstørrelse: 6,40-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 872 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 53 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4513 mm, total bredde 1739 mm, total højde 1480 mm, akselafstand 2667 mm, sporvidde for 1372 mm, bag 1372 mm, fri højde fra vej 188 mm, benzintank rummer 49 liter, oliesump rummer 5 liter, kølesystem 9,7 liter. Egenvægt 1185 kg. Effektivvægt 14,4 kg/hk.

Pris: Ikke fastlagt ved redaktionens slutning.

Karburator: Zenith 34 VNT. **Tændrør:** AC 44-5V, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventilsplillerum 0,33 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

Vauxhall Victor Super (Type E.D.)

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,38 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1507 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 55 hk (SAE) ved 4200 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,7 kgm ved 2400 omdr/min. Littereffekt 36,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold: 13,142:1, 6,744:1, 4,125:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,125:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarmer,

skruelfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm, totalt bremseareal 594 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 228 watt, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4255 mm, total bredde 1588 mm, total højde 1502 mm, akselafstand 2502 mm, sporvidde for 1270 mm, bag 1270 mm, fri højde fra vej 175 mm, benzintank rummer 36 liter, olie-sump rummer 3,4 liter, kølesystem 6,5 liter. Egenvægt 990 kg. Effektvægt 18 kg/hk. Tophastighed ca. 120 km/t. Forbrug: 8—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 20.404,—.

Karburator: Zenith 34 VN. Tændrør: AC 44/5 V, elektrodeafstand 0,75 mm, kontakt-afstand 0,5 mm, fortænding 9°, ventilspil-lerum 0,35 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 24 lbs/sqi., baghjul 24 lbs/sqi.

VW De Luxe (type 113)

To-dørs coach, platformchassis, medbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, luft-kølet boksermotor. Boring 77 mm, slag-længde 64 mm, slagvolumen 1192 ccm, kompressionsforhold 6,6:1, maksimaleffekt 30 hk (DIN) ved 3400 omdr/min, maksimale drejningsmoment 7,7 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 25,2 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 15,94:1, 8,35:1, 5,45:1, 3,6:1. Bag-aksel: Spiralfortanding, udveksling 4,43:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i parallelførte svingarme, tværliggende torsionsfjedre. Baghjul i pendulakslar, enkelte svingarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 520 cm², fabrikat Ate Lockheed, type: Hydrauliske.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 160 watt, akkumulator 66 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4070 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1500 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 155 mm, benzintank rummer 40 liter, olie-sump rummer 2,5 liter. Egenvægt 730 kg. Effektvægt 24,4 kg/hk. Tophastighed 110 km/t*. Standardforbrug 7,3 liter/100 km.

Pris: Kr. 15.085,—.

Særlige bemærkninger.

Skydetag kr. 1120,— ekstra.

Karburator: Solex 28 PC 1. Tændrør: Bosch W 225 T 1, elektrodeafstand 0,6—0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 7,5°, ventilspillerum 0,10 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 16—17 lbs/sqi., baghjul 20—23 lbs/sqi.

VW Karmann Ghia Coupé

Som VW type 113 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4140 mm, total bredde 1630 mm, total højde 1325 mm. Egenvægt 810 kg. Effektvægt 27 kg/hk.

Pris: Kr. 25.190,—.

VW Standard (type 111)

Som type 113 med følgende undtagelser:

Transmissionssystem: Fire-trins gearkasse uden synkromesh. Udvekslingsforhold: 15,94:1, 9,16:1, 5,54:1, 3,54:1.

Bremser: Type: Mekaniske, mekanisk hånd-bremse virker på alle hjul.

Pris Kr. 13.300,—.

Wolseley 6,90

Fire-dørs sedan, chassis med kassevanger og kasse- og rørtraverser.

Motor: Seks-cyl., fire-takt, topventilet, vand-kølet. Boring 79,375 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2639 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 98 hk (SAE) ved 4750 omdr/min, maksimale drejningsmoment 18,6 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 37,1 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 13,591:1, 8,446:1, 5,883:1, 4,1:1. Overgear ekstraudstyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,1:1. Dækstørrelse: 6,00-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, torsionsfjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 279,4 mm, totalt bremseareal 1187 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med servoforstærker. To selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 264 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4775 mm, total bredde 1700 mm, total højde 1575 mm, akselafstand 2883 mm, sporvidde for 1381 mm, bag 1384 mm, fri højde fra vej 178

mm, benzintank rummer 59 liter, olic-sump rummer 6,6 liter, kølesystem 12 liter. Egenvægt 1482 kg. Effektvægt 15,1 kg/hk. Tophastighed 155 km/t. Forbrug 12—13 liter/100 km.

Pris: Kr. 39.572,—.

Særlige bemærkninger.

Overgear kr. 2070,— ekstra. Momentomformer i stedet for gearkasse kan leveres mod kr. 5578,— ekstra.

Karburatorer: 2 stk. S. U. H. 4. Tændrør: Champion N 8 B, elektrodeafstand 0,48—0,55 mm, kontaktafstand 0,36—0,40 mm, fortænding 6°, ventilsphærum 0,30 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 28 lbs/sqi., baghjul 28 lbs/sqi.

Wolseley 15/50

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 56 hk (SAE) ved 4400 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 10,8 kgm ved 2400 omdr/min. Littereffekt 37,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold: 17,745:1, 10,793:1, 6,698:1, 4,875:1. Bagaksel: Hypoidfortanding, udveksling: 4,875:1. Dækstørrelse: 5,60-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, skruefjedre, teleskopdæmpere, baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 678 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo: 228 watt, akkumulator 51 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4390 mm, total bredde 1550 mm, total højde 1520 mm, akselafstand 2590 mm, sporvidde for 1290 mm, bag 1295 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 43 liter, olicsump rummer 4 liter, kølesystem 6 liter. Egenvægt 1130 kg. Effektvægt 20,1 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Forbrug 9—11 liter/100 km.

Pris: Kr. 28.486,—.

Særlige bemærkninger.

Kan leveres med Manumatic automatkobling mod kr. 1541,— ekstra.

Karburator: S. U. H. 2. Tændrør: Champion N 8 B, elektrodeafstand 0,48—0,53 mm, kontaktafstand 0,35—0,40 mm, fortænding

4°, ventilsphærum 0,38 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 26—28 lbs/sqi., baghjul 26—28 lbs/sqi.

Volvo PV 444 04 De Luxe

To-dørs coach, selvbærende karosseri.

Motor: Fire-cyl., fire-takt, topventilet, vandkølet. Boring 79,37 mm, slaglængde 80 mm, slagvolumen 1580 ccm, kompressionsforhold 7,4:1, maksimaleffekt 60 hk ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 11,3 kgm ved 2500 omdr/min. Littereffekt 37,9 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold: 14,27:1, 7,38:1, 4,56:1. Bagaksel: Spiralfortanding, udveksling 4,56:1. Dækstørrelse: 5,90-15.

Hjulophængning: Forhjul i triangelarme, skruefjedre, teleskopdæmpere. Baghjul i halvelliptiske bladfjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: Bremsetromlediameter 228 mm, totalt bremseareal 930 cm², fabrikat Lockheed, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 v, dynamo 250 watt, akkumulator 85 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4500 mm, total bredde 1580 mm, total højde 1560 mm, akselafstand 2580 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1315 mm, fri højde fra vej 200 mm, benzintank rummer 35 liter, olicsump rummer 3 liter, kølesystem 8,5 liter. Egenvægt 940 kg. Effektvægt 15,6 kg/hk. Tophastighed 145 km/t. Forbrug ca. 9 liter/100 km.

Pris: Kr. 19.061,— (standardmodel: kr. 18.268,—).

Karburator: Zenith 34 VN. Tændrør: KLG M 30, elektrodeafstand 0,7—0,8 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortænding 4° før top (oktan 93), 2° efter top ved oktan 83, ventilsphærum 0,4—0,45 mm ved varm motor.

Dæktryk forhjul 20—23 lbs/sqi., baghjul 24—27 lbs/sqi.

Volvo Amazon

Fire-dørs sedan, selvbærende karosseri.

Som model PV 444 med følgende undtagelser:

Mål, vægt: Total længde 4390 mm, total bredde 1610 mm, total højde 1505 mm, akselafstand 2600 mm, sporvidde for 1310 mm, bag 1310 mm. Egenvægt 990 kg. Effektvægt 16,5 kg/hk.

Pris: Kr. 26.300,—.

TUNING AF FIRE-TAKTERE I

En motortuning kan lige så godt tilsigte forbedret økonomi og holdbarhed som forøget effekt.

AF MECANICUS

Kan vi ikke få nogle artikler om motortuning? har utallige læsere skrevet, og opfordringen lyder omtrent så uskyldig, som havde man sagt »Spil en polka, spillemand.«

Som katten om den varme grød har vi vandret udenom dette ømtålelige emne, indtil vi for et års tid siden indledte det forarbejde, som til slut resulterede i en serie artikler, af hvilke denne er den første. Naturligvis går det egentlige forarbejde endnu længere tilbage, og den nu afsluttede serie om hovedreparation må for så vidt betragtes som et forord til tuningen, for uden sund mekanik skal man ikke vove sig ud i en ændring af motorkonstruktionen.

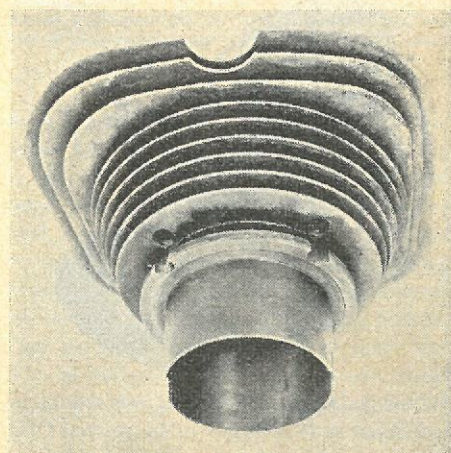
Når man omtaler en motor som tunet, mener man i reglen, at den afviger fra sin standardspecifikation gennem større maksimaleffekt ved et højere omdrejningstal, men det behøver slet ikke at være tilfældet, selvom jeg til fulde er klar over, at det netop er den side af motortuningen, man gerne vil have nærmere belyst. Det magiske ord stammer fra England, og det betyder slet og ret, at man giver motoren den rette, rene *tone*. Til en vis grad kan processen sammenlignes med at stemme et instrument, hvilket dog ikke er ensbetydende med, at samme instrument kun kan spille forrygende hot. Denne afstemning af motoren er senere gået over i daglig tale som »trimning«, medens tuning nu udelukkende anvendes i forbindelse med mere eller mindre radikale ændringer af motorkonstruktionen eller af dennes enkelte data.

Når jeg indledningsvis ånførte, at emnet er ømtåleligt, så er det fordi enkelte mener, at en slags trylleformular kan få en motor til at afgive så mange »heste«, at motorens nærmest bliver at betragte som en Gileracer, og bilen må sammenlignes med en Ferrari af de bedre årgange — en sådan

trylleformular findes ikke, og havde jeg alligevel været i besiddelse af den, havde jeg ikke givet den fra mig, før jeg havde haft tilsvarende trylleformler, der kunne gøre køretøjernes indchavere til henholdsvis en Duke eller en Fangio.

Tuning af en motor betyder uvægerligt arbejde og udgifter, men en tuning behøver ikke at sigte mod de store hastigheder, for man kan lige så godt tune en motor til bedre økonomi eller større holdbarhed.

Til sagen: Inden man begynder at regere med file og fræsere, må man være fuldt fortrolig med, hvad det er, man vil opnå. Når man er kommet til klarhed over dette spørgsmål, må man finde ud af, om det i det hele taget kan lade sig gøre, hvor meget det cirka vil koste, om man har råd til det, og om det er umagen værd. Hvis De synes, at dette lyder rimeligt, og hvis De i Deres overvejelser går frem i nævnte rækkefølge, er De sikret mod ubehagelige overraskelser. Som



Lad os hellere med det samme slå koldt vand i blodet. En standardmotor har på mange måder sin begrænsning, og en af disse er afkølingen. Den her viste cylinder stammer fra en Norton Manx, der har et meget stort køleareal i forhold til den almindelige standardmotor.

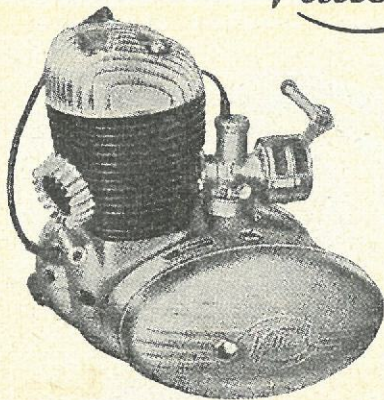
en praktisk bemærkning skal indskydes, at denne artikelserie er møntet i lige høj grad på bil- som motorecyklemotorer, men kun fire-taktere.

Motorocyklemotoren er det mest taknemmelige offer på den måde, at den er mere håndterlig og kun sjældent har så mange cylindre som bilmotoren, men regner man efter en procentvis forøgelse af maksimal-effekten, byder den lavt belastede bilmotor på nok så store muligheder. Under almindelige forhold vil man ikke lade en bil stå uvirksom på ubestemt tid, medens man går og leger med eller kæler for motoren, der er bragt ned i kælderen eller ind på værkstedet, men da man nu kan få fabriksnye motorer til flere vogne, og vel at mærke til priser, der ligger langt under den pris, en hovedreparation nødvendigvis må koste, så har man store muligheder for at tune den gamle motor til de ønsker, man kan nære i den forbindelse.

Bogstavelig talt en hvilken som helst standardmotor vil kunne forbedres gennem lidt håndarbejde, og når jeg påpeger den mulighed, at det slet ikke kan lade sig gøre at tune en motor til et bestemt ønske, skal denne advarsel ses i forbindelse med forøget effekt og forøget hastighed. Selvfølgelig nærer ingen af vore læsere tro til, at en sideventilet Ariel VB skulle kunne tunes i en sådan grad, at den bliver en Norton Manx jævnbyrdig, men der er dog tilfælde, hvor misforholdet ikke er fuldt så iøjnefaldende, og derfor må vi først kende stempele motorens grænseværdier. Lad os tage et muligt omend opdigtet eksempel: En ung begynder har en motorecykel af temmelig gammel konstruktion, men samme maskine er dog stadig i produktion. Med den deltager han i forskellige løb, og han ønsker nu at tune den således, at den i hastighed ikke står tilbage for de nærmeste konkurrenters maskiner. Han sætter kompressionsforhol-

De nu frigivne

Villiers udskiftningsmotorer



MARK 9E/197 cc

Leveres i følgende modeller,
alle 2-takts:

- 98 cc - to gear hånd- eller fodskifte.
- 150 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 175 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 197 cc - tre eller fire gear fodskifte,
Sport og Trial modeller.
- 250 cc - fire gear, eencylindret eller
Twin.

A/S BRD. P. & M. KLEE

KRYSTALGADE 3 - KØBENHAVN K.

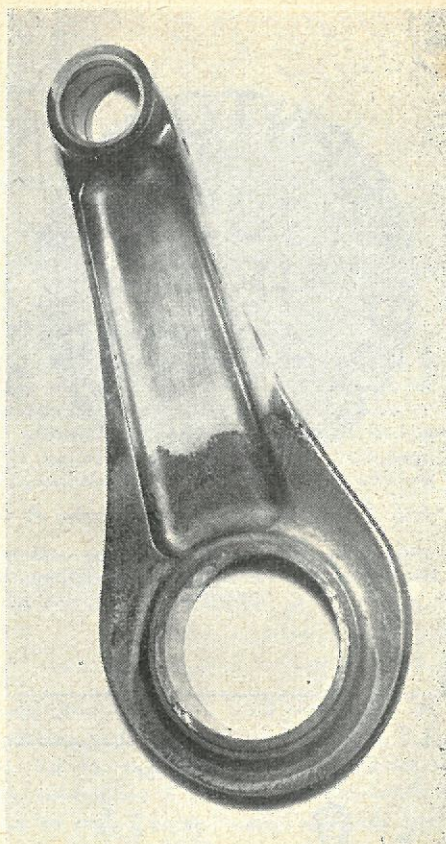
TELEFON MINERVA 5242

Hovedforhandler i Jylland: Vilh. Nellesmann A/s, Aarhus

det op, giver kanalerne større tværsnitsareal, monterer tilsvarende større ventiler og ny karburator, ændrer ventildiagrammet efter en af de skrappe opskrifter o. s. v., og så starter han på den stærkt tunede maskine, der brænder uhjælpeligt sammen. Hvad er galt? Ja, kender han nu ikke grænseværdierne, vil han aldrig finde ud af det, ligegyldigt hvor store spillerum han benytter sig af, men her er forklaringen: Motoren afgav i standardudgaven sin maksimaleffekt ved et omdrejningstal, der gav en stempelhastighed på 17,6 meter pr. sekund, og nu har han ændret motorens karakteristik på en sådan måde, at krumtapakslen kommer op i omdrejningstal, der giver en stempelhastighed på 22 meter pr. sekund, skønt disse omdrejningstal på ingen måde ser foruroligende ud sammenlignet med andre motorer. Men en motor kan kun overskride en stempelhastighed på 21 meter pr. sekund i ganske korte øjeblikke, ellers river stempel og cylinder uhjælpeligt sammen.

Den nævnte motor er derfor principielt uegnet til en tuning, som indebærer foregede omdrejningstal af denne størrelsesorden. Den ene grænseværdi hedder altså 21 m/sek. i stempelhastighed.

Den anden grænseværdi kan man ikke så nemt kontrollere uden at være i besiddelse af en motorbremse (prøvebænk), men til alt held kommer den kun sjældent til at betyde noget. Det er belastningen målt i hestekræfter pr. cm^2 stempelareal, der ikke må overskride 0,5 hk pr. cm^2 stempelkrone. Med stempelkronen mener man for så vidt en rent teoretisk størrelse, der dog i de fleste standardmotorer falder sammen med praksis. Man regner nemlig med, at stemplet er absolut fladt, og til brug for udregningen bruger man blot boringen som diameter. I meget højkomprimerende motorer bruger man et kuplet stempel, der altså har et større areal på sin stempelkrone end det tilsvarende flade stempel ved samme diameter, men stempler af denne art er kun af det onde, fordi et større stempelareal er udsat for forbrændingsflammen. Disse kuplede stempler benytter man derfor kun, når man ikke på anden måde er i stand til at



Også de mekaniske elementer sætter en vis grænse for tuningens omfang — for motoren skulle jo gerne holde. Her er plejstangen fra en Norton Manx. Vi kan dog lære af højglanspoleringen, hvilket senere skal omtales.

drive kompressionsforholdet op til de ønskede højder. Jeg vil ikke løbe den risiko at tale om størrelser, som læserne ikke kan følge helt med i, og for os, der arbejder med disse ting hver dag, bliver det så let en selvfølge, at alle mennesker kan huske, hvordan man regner f. eks. et stempelareal ud, men for folk, der ikke til daglig beskæftiger sig med slige problemer, er sagen slet ikke så indlysende, for vi har jo alle glemt en meget stor del af det, der blev banket ind i hovedet på os i skolen. Hvis nogle matematikere trækker overbærende på smilebåndet af dette, så er de måske i stand til på remse at nævne Spaniens floder og bjerge.



Tal
med os om
tryksager

Arealet af en cirkel finder man ved at sige radius i anden gange π , og π er det

samme som $\frac{22}{7} = 3,14$. Har en motor så-

ledes en boring på 80 mm, er radius for den cirkel, der interesserer os, 40 mm, og det er igen det samme som 4 cm. Stempeloverfladen bliver derefter $4 \times 4 \times 22$ over brøkstregen og 7 under brøkstregen, og resultatet bliver med tilstrækkelig stor tilnærmelse 50,3 cm². Er det nu en fire-cylindret motor, har vi lov til at regne med et samlet stempelareal på 200 cm², og afgiver motoren 40 hk, bliver belastningen altså 0,2 hk pr. cm², så den pågældende motor skulle derfor af hensyn til belastningen på stempeltoppen kunne tunes op til i nærheden af de 100 heste.

Stempelhastigheden finder man på den måde, at man tager omdrejningstallet pr. minut — lad os sige det opgives til 6000 omdr/min ved maksimaleffekten — og det giver pr. sekund 100 krumtapomdrejninger. For hver krumtapomdrejning bevæger stemplet sig en gang frem og en gang tilbage, og denne stempelvandring bliver derfor 2 gange motorens slaglængde pr. motoromdrejning. Har motoren 75 mm i slaglængde, tilbagelægger stemplet 150 mm pr. motoromdrejning, og da der finder 100 af disse omdrejninger sted pr. sekund, bliver den samlede stempelvandring i dette tidsrum 150 mm $\times$ 100 = 15000 mm eller 15 m. Dette giver en middelstempelhastighed på 15 m pr. sekund, og også i dette tilfælde ligger vi altså inden for det tilladte område med en god sikkerhedsmargin.

Skal man finde stempelhastigheden ikke ved en bestemt omdrejningshastighed på motoren, men derimod svarende til en bestemt hastighed på køretøjet, kommer der betydelig flere faktorer ind nemlig den totale gearing.

Skal vi finde stempelhastigheden f.eks. ved 120 km/t for et køretøj, må vi kende dækstørrelsen, den totale udveksling mellem baghjul og motor samt motorens slaglængde.

Lad os sige, at baghjulet på en motorcykle er monteret med dækstørrelsen 3,50-19,

Flyverdragter



Vind- og vandtæt, . 78,—

Prima gummi 106,50

Dobb. stof, 128,—

2 farver, 138,—

100 pct. vandtæt 168,—

Impregneret, geberdine med uldfoer 228,—

Grønlandsmodel med hætte og teddy-bear foer 159,50

Parco coat m. aftagelig hætte og teddy-bear foer.

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

Styrthjelme

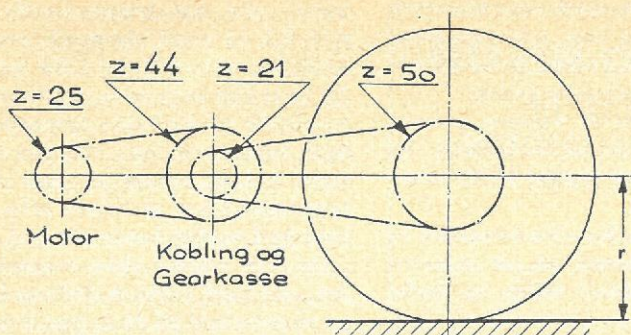
Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T., mange farver, fra 29,50

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøv

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24

NOre 25 36



Når udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul skal udregnes, må man tælle antallet af tænder op på hvert enkelt kædehjul. I det her viste tilfælde er der 25 tænder på motorens kædehjul, 44 tænder på koblingens kædehjul, 21 tænder på gearkassens og 50 tænder på baghjulets kædehjul, derefter ganger man antallet af tænder på de to drivende hjul, nemlig motorens og gearkassens kædehjul ($25 \times 21 = 525$), og på samme måde ganger man tænderantallet på de to drevne tandhjul ($44 \times 50 = 2200$), udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul bliver derefter $\frac{2200}{525} = 4,19$. Man betegner da udvekslingsforholdet som 4,19:1, hvil-

ket vil sige, at motoren roterer 4,19 omdrejninger, hver gang baghjulet trækker en omdrejning. Forudsætningen for denne udregning er, at der ikke finder noget udvekslingsforhold sted i gearkassen i det høje gear.

totaludvekslingen mellem motor og baghjul i det høje gear er 5:1, og boringen er 75 mm. Dækstørrelsen 3,50-19 vil sige, at fælgen eller dækkets indvendige diameter er 19", medens der fra slidbanens periferi til fælgen er $3\frac{1}{2}$ ". Det vil altså sige, at dækkets diameter er $3,50 + 3,50 + 19 = 26$ ". Vi kan lige så godt med det samme regne om til en mere civiliseret målestok og $1" = 25,4$ mm, hvilket bliver 660,4 mm eller 0,6604 m. Omkredsen på hjulet finder vi ved at sige 2 gange radius (hvilket er det samme som diameteren) gange π , og vort hjuls omkreds finder vi derefter ved følgende:

$$\frac{0,6604 \times 22}{2} = 2,074 \text{ m i omkreds.}$$

Resten er såre simpelt, idet vi nu blot skal finde ud af, hvor mange omdrejninger baghjulet bevæger sig i sekundet ved en gennemsnitshastighed på 120 km/t, der er det samme som 33,3 m pr. sekund, ved at dividere baghjulets periferi op i det kørte antal meter pr. sekund. Så har vi baghjulets omdrejningshastighed ved 120 km/t, men målt i omdrejninger pr. sekund.

Dernæst må vi gange dette antal baghjuls-

omdrejninger med 5, fordi den totale udveksling mellem motor og baghjul er 5:1, så har vi antallet af motoromdrejninger pr. sekund, og så ved vi allerede, hvorledes vi regner stempelhastigheden ud. Den totale udregning kommer derfor til at se således ud, hvis motoren har en slaglængde på 75 mm:

$$\frac{33,3 \times 5 \times 0,15}{2,074} = 12,6 \text{ m/sek.}$$

Det er disse to grænseværdier, der har påvirket racermotorerne i retning af flere cylindre, da man ved at veksle et givet slagvolumen ud til flere, mindre cylindre nedsetter stempelhastigheden ved et givet omdrejningstal (eller får mulighed for at sætte omdrejningstallet betydeligt i vejret), og samtidig forøger man det samlede stempelareal. De mindre cylindre giver tilmed mulighed for højere kompressionsforhold, medens bagsiden af medaljen er et mere kompliceret maskineri. De såkaldte kvadratiske eller overkvadratiske motorer med stor boring og kort slaglængde hyder på tilsvarende fordele, hvad stempelareal og stempelhastighed angår.

Vil man belaste stempelkronen udover de 0,5 hk pr. cm², må man erfaringsmæssigt gå over til alkoholbrændstof, der i sig selv giver motoren en indvendig køling.

Nu har vi trukket de vigtigste grænser, inden for hvilke vi har forholdsvis frit spillerum, når vi har bestemt os for tuningens omfang.

Til en vis grad følges effektførelsen og den forbedrede økonomi ad, når vi sætter kompressionsforholdet i vejret, og derfor vil vi først hellige os denne side af sagen, idet vi dog i begyndelsen vil se bort fra tuning til konkurrencekørsel.

De senere års tekniske udvikling har ført til stærkt forøgede kompressionsforhold, hvilket må ses på baggrund af de forbedrede benzinkvaliteter. For blot nogle få år siden måtte man regne et kompressionsforhold på 7:1 for højt — endda så højt, at motoren ikke kunne gå ved normal justering og almindelig pumpebenzin uden at vise alt for stor tilbøjelighed til at banke. Ser man på specifikationerne i dag, vil man opdage, at almindelige brugsmotorer (»husholdnings-

biler») ofte har kompressionsforhold på over 8:1, og noget tilsvarende gør sig gældende for motorcyklerne i 250 ccm-klassen. Nu er vi klar over, at jo mindre den enkelte cylinder er, des højere kan man lade motoren komprimere, men man kan også klare sagen ved at benytte et mere bankfast brændstof, d.v.s. en benzin eller et andet brændstof med et højere oktantal.

Det kan således virke overraskende, at den nye Ford Edsel er født med et kompressionsforhold på 10:1, men denne motor er beregnet på super-superbenzin, som ikke fås på det europæiske marked. De vogne af denne type, der leveres til Europa, er derfor udrustet med motorer, som giver kompressionsforhold på 7,25:1, hvilket er langt under kompressionsforholdene på de europæiske vogne. Forklaringen på dette ligger i den enkelte cylinders store volumen i Edsel-motoren, der ikke kan klare så stort et kompressionsforhold som f.eks. i en lille BMC motor.

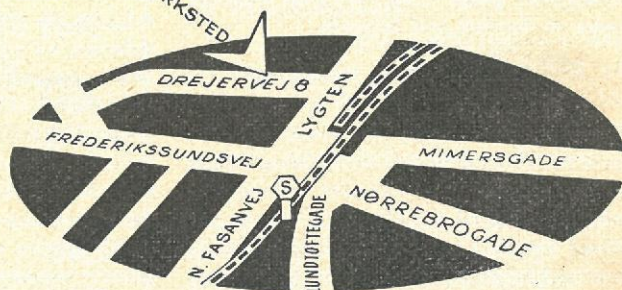
Selvfølgelig er det mest tilfredsstillende, hvis man på egen mesterhånd kan regne og

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

**I salgslokalerne på
Gammel Kongevej 127-
131 (Hilda 1860)**

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

DE OG DERES **BSA** ER VELKOMMEN



MOTO-STOCK A/s

DREJERVEJ 8 . KØBENHAVN N . TELF. ÆGIR 7030

digte sig til motorens mål, men det er meget lettere at kigge hos andre, og det er på ingen måde uværdigt. Har man således en motor, der i næsten uændret skikkelse har været anvendt gennem flere år i den pågældende fabriks modeller, vil man meget ofte se, at kompressionsforholdet er blevet sat i vejret. Vi noterer os, hvor meget det er sat i vejret, men vi finder tillige ud af, hvordan forøgelsen har fundet sted og fremfor alt, hvilke andre ændringer i motorkonstruktionen den forøgede effekt har medført. Et typisk eksempel er motoren i Morris Oxford serie II, der har et kompressionsforhold på 7,2:1, medens den samme motor i serie III er sat op til 8,3:1 — en forøgelse i kompressionsforholdet, der for ikke så mange år tilbage ville have medført mange bekymrede panderynker. Hvad enten man vil foretage en motorombygning eller en hovedreparation, er det ikke vanskeligt at ændre en Oxford serie II til serie III, for det forøgede kompressionsforhold kan føres tilbage til stemplerne, der i serie II var konkave, d. v. s. stempelkronen »bulede nedad«, medens serie III har fladt stempel. Men — og læg nu vel mærke til dette men — dette er ikke tilstrækkeligt, for det forøgede kompressionsforhold giver større lejebelastning, og medens der var hvidmetallejer i serie II, er der blyindiumlejer i serie III. For en ordens skyld skal det lige nævnes, at karburatornålen samtidig er skiftet fra type M til type EB, og dermed er ombygningen fuldendt.

Der kan gives utallige eksempler på lignende motorer, som med fordel kan bygges om, da man får en større maksimaleffekt og bedre drejningsmoment til rådighed, medens økonomien samtidig forbedres. En sådan ombygning kan man måske ikke kalde direkte motortuning, men det er i hvert tilfælde en form for ændring af en eksisterende motor, som man kan foretage på fuldstændig sikker grund. I den næste artikkel skal vi se nærmere på yderligere forøget kompressionsforhold, dels i forbindelse med ældre motorer, der savner et direkte sammenligningsgrundlag, og motorer der skal tunes til sports- og konkurrencekørsel.

NU ER DET TID TIL AT GØRE MOTORCYKLEN KLAR FOR HELE SOMMEREN

★

Aldeles komplet lager — vore lagre buner af
varer, altid for 1 million kroner på lager
Levering fra dag til dag pr. post, bane eller båd

VICTORIA

RESERVEDELE

for „Capri“

„Bi-fix“

„Aero“-„Aero HM“

125-250 ccm, 1949-58

og Victoria knallerter

TRIUMPH

Reserve dele 1939-1958

150-, 200-, 350-, 500- og 650 ccm

Diana

Alle reserve dele og tilbehør til den populære
scooter

TWN

Er der noget De mangler
til 250 ccm, da skriv til os.



— komplet reservedelslager
omgående levering

Stet

— sidevogne og reserve dele
såsom vindskærme, over-
træk, bespændinger, nav,
karosser, pyntelister, lygte-
glas o. s. v.

Ombytningscylindre - krumtappe, original re-
parationslak på små dåser

Husk at opgive årgang, motornummer og even-
tuelt farve. Vi har komplet lager. Er der ingen
forhandler i nærheden, så skriv direkte

Mekanikere og forhandlere rabat

Ring eller skriv

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 C - Kbh. V - Cent. 3313

TIL FIRE-TAKT MOTORER

BRUG

Olien med
sikkerheds-reserve!



SÅ PRÆSTERER
DERES MOTOR
DET USÆDVANLIGE

SOMMER OG VINTER

SMØRETABEL OVER Udstillingens VOGNE

FORKLARING: I de tilfælde, viskositeten skal være forskellig sommer og vinter, anføres sommerolien først — f. eks. GX 90/80 vil sige Mobilube GX 90 om sommeren og Mobilube GX 80 om vinteren. MS = MOBILOIL SPECIAL. MF 200 = Mobilfluid 200. Arc. = Mobiloil Arctic. A = Mobiloil A. AF = Mobiloil AF. P = Mobilube P.

Mærke og model	Gearkasse nummer	Mobiloil el. Mobilube	Differentiale nummer	Mobilube
Alfa Romeo Giulietta Sprint	1,6	GX 90	1,37	GX 90
Alfa Romeo Giulietta Spider	1,6	GX 90	1,37	GX 90
Austin A 35	1,3	A	1,0	GX 90
Austin A 55	2,4	A	1,15	GX 90
Austin A 95	2,3	A	1,7	GX 90
Austin A 105	2,3	A	1,7	GX 90
Austin Metropolitan	2,5	A	1,0	GX 90
Auto-Union 1000	2,5	GX 90/80	—	—
BMW 501	2,0	GX 90	2,0	GX 90
BMW 503	1,25	GX 90	2,0	GX 90
BMW 600	1,25	MS	—	—
Borgward Isabella og Combi	0,7	GX 90	1,5	GX 90
Borgward Isabella TS	0,7	GX 90	1,5	GX 90
Buick Super (Serie 50)	11,4	MF 200	2,8	GX 90
Cadillac De Ville (Serie 62)	10,9	MF 200	2,4	GX 90
Chevrolet (Serie 1549)	1,0	GX 90	2,0	GX 90
Chrysler Windsor (C 75-1)	9,5	MF 200	1,65	GX 90
Citroën ID 19	2,0	GX 90	—	—
Citroën DS 19	2,5	GX 90	—	—
Citroën 2 CV AZL	1,0	GX 80	—	—
Dodge Coronet (LD-2)	9,5	MF 200	1,75	GX 90
DKW 3 = 6	2,5	GX 90/80	—	—
Fiat 500	1,1	GX 90	—	—
Fiat 600 og Multipla	1,55	GX 90	—	—
Fiat 1100 (103 D)	1,10	GX 90	0,63	GX 90
Fiat Venezia 1400 B	1,35	GX 90	1,10	GX 90
Ford Anglia	1,0	GX 80	0,85	GX 90
Ford Consul	1,4	GX 80	1,4	GX 90
Ford Custom 300	1,65	GX 80	2,6	GX 90
Ford Edsel	10,0	MF 200	2,37	GX 90
Ford Taunus 12 M og 12 M Combi	1,0	GX 140/90	0,6	GX 140/90
Ford Taunus 17 M og 17 M Combi	1,4	GX 80	1,1	GX 90
Ford Vedette Beaulieu	1,5	GX 90/80	1,2	GX 90/80
Ford Zephyr	1,4	GX 80	1,4	GX 90
Goggomobil T 300, TS 300 og TC 300	—	GX 80	—	—
Goliath 1100	2,0	A/Arc	—	—
Hillman Minx Serie II	1,5	A	1,0	GX 140
Hillman Husky Serie I	1,5	A	1,0	GX 140
Hillman Station Wagon	1,5	A	1,0	GX 140
Humber Hawk	1,5	A	1,0	GX 90
Jaguar 2,4 liter	1,5	A	1,5	GX 90
Jaguar 3,4 liter	2,25	A	2,0	GX 90

Mobiloil 

ELLER

MobilMix **TIL TO-TAKT MOTORER**

Mærke og model	Gearkasse nummer	Mobiloil el. Mobilube	Differentiale nummer	Mobilube
Jaguar Mark VIII	1,5	A	2,0	GX 90
Jaguar XK 150	1,5	A	2,0	GX 90
Lloyd LP 600 Alexander	1,0	GX 90	—	—
Lloyd LP 600	0,9	GX 90	—	—
Mercedes 180 a	1,4	MF 200	2,25	GX 90
Mercedes 180 D	1,4	MF 200	2,25	GX 90
Mercedes 190	1,4	MF 200	2,25	GX 90
Mercedes 219	1,4	MF 200	2,25	GX 90
Mercedes 220 S	1,4	MF 200	2,25	GX 90
Morris Cowley 1500	2,6	A	1,5	GX 90
Morris Oxford Serie III	2,6	A	1,5	GX 90
Morris Isis Serie II	2,5	A	2,1	GX 90
Morris 1000	1,3	A	0,85	GX 90
MG Magnette Varitone	2,5	A	1,5	GX 90
MG Serie MGA	2,25	A	1,5	GX 90
Oldsmobile Super 88	10,4	MF 200	3,0	GX 90
Opel Rekord, Olympia og Caravan	1,0	GX 80	1,0	GX 90
Opel Kaptajn	1,15	GX 90	1,0	GX 90
Panhard Dyna Z 12	0,8	GX 90/80	—	—
Peugeot 203	1,1	AF	1,0	P
Peugeot 403	1,5	AF	1,4	P
Plymouth Belvedere P 31	8,0	MF 200	1,5	GX 90
Pontiac Laurentian (7739)	4,7	MF 200	1,9	GX 90
Porsche 356 A	3,5	GX 90/80	—	—
Renaut 4 CV	1,0	GX 80	—	—
Renault Dauphine	1,0	GX 80	—	—
Renault Fregate	0,8	GX 90/80	1,5	GX 80
Renault Fregate Transfluide	1,6	GX 80	1,5	GX 80
Riley 1,5	2,5	A	1,0	GX 90
Rover 75	2,0	Arc	1,75	GX 90
Rover 105 S	3,0	Arc	1,75	GX 90
SAAB 93 B	2,0	GX 80	1,1	—
Simca Aronde (alle modeller)	1,0	GX 90	—	GX 90
Singer Gazelle	1,5	A	2,3	GX 140/90
Skoda 440	0,7	GX 140	1,4	GX 140/90
Studebaker Golden Hawk	1,6	GX 90	1,4	GX 90
Triumph TR 3	0,85	A	0,85	GX 90
Vanguard III	0,9	A	0,9	GX 90
Vanguard Ensign	0,8	A	0,8	GX 90
Vanguard Junior	0,9	A	0,9	GX 90
Vauxhall Velox (PAS)	1,2	GX 90/80	2,0	GX 90
Vauxhall Victor Super	1,1	GX 90/80	1,4	GX 90
VW type 111, 113 og Chia	2,5	GX 90/80	—	—
Wolseley 6/90	2,5	A	2,1	GX 90
Wolseley 15/50	2,5	A	1,0	GX 90
Volvo PV 444 04 og Amazon	0,5	GX 80	0,9	GX 80

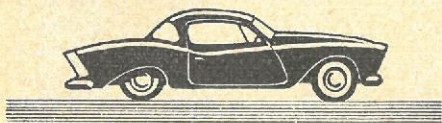
Mobil Oil Danmark A/s

HVAD DÆKKER DE MANGE FORSKELLIGE KAROSSERTYPER?

Nogle betragtninger over typebetegnelserne og disses oprindelse

Som klæder skaber folk, skaber karosserier biler, d. v. s. typebetegnelser på biler, men der hersker nogen begrebsforvirring. Fabrikkerne følger ingen ensartet terminologi, og betegnelserne veksler ikke alene fra land til land, men tilmed fra mærke til mærke. Yderligere har fabrikkerne forplumret de oprindelige udtryk ved at danne fantasikombinationer af klingende ord, så ingen snart ved, hvad betegnelserne dækker.

Oprindeligt var det hele ganske ukompli-

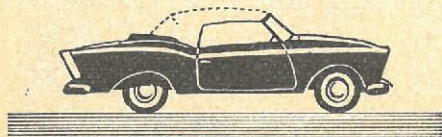


Coupé

ceret. Biler var hestevogne uden heste, og de overtog selvfølgelig hestevognsnavnene på de forskellige karosseriformer. Men da den ikke gik længere, og da hestekøretøjerne efterhånden gik i glemmebogen, fik fantasien frie tøjler med en habelsk forvirring som følge.

Der kunne skrives filologiske doktordisputationer over karosseriers typebetegnelser, men det ville føre for vidt, og her skal blot gives en nogenlunde omfattende oversigt over de benyttede ord og deres nærmere betydning. For en nemheds skyld bliver typerne opstillet alfabetisk.

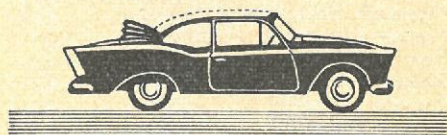
Berline (eller *Berlina*) er den italienske betegnelse for en lukket bil med mindst fire pladser og i reglen med fire døre. Er vognen meget repræsentativ, kaldes typen *Berline Ministeriale*, er den lille og fiks *Berlinetta*.



Cabriolet

Cabriolet er en vel indarbejdet glose, men den misbruges ofte. En ægte cabriolet er en vogn, hvis tag kan foldes helt ned, og hvis sideruder forsvinder ganske i dørene og karosserisiderne. Ordet betød oprindeligt en let, højulet kalesshevogn, der kunne trækkes af geder. Ved skæbnens ironi er de fleste cabrioletmodeller en kende tungere end tilsvarende lukkede, fordi karosseriet og eventuelt også chassiset må forstærkes, når det afstivende metaltag mangler. Engelske fabrikker bruger ordet *Drophead* eller *Convertible*, tyskerne — når de skal være rigtig tyske — *Faltdach-Coupé*.

Cabricoach betegner vogne, hvis tag kan foldes eller rulles ned, mens siderne (bl. a. vinduesrammerne) er faste. *Coach* vil sige en lukket vogn af let konstruktion med mindst fire sæder. Ofte er karosserierne af metal og taget af stof. Kan stoftaget rulles



Cabricoach

eller foldes ned, bliver vognen — som nævnt — en cabricoach.

Convertible, engelsk, se *Cabriolet*, men bruges sommetider også om *Cabricoach*.

Coupé anvendes internationalt om en lukket, topersoners vogn med udbygget bagparti, men ordets betydning skifter alt efter de ekstra forklaringer, der tilføjes, såsom: *Sports Coupé*, d. v. s. en sportslig to- eller firepersoners, todørs model, *Doktor Coupé*, en forlængst hensovet karosseritype, der var næsten dobbelt så høj som lang, så den værdige læge kunne stå op inden i vognen med høj silkehat på hovedet. Englænderne taler om en *Fixed Head Coupé*, når de me-

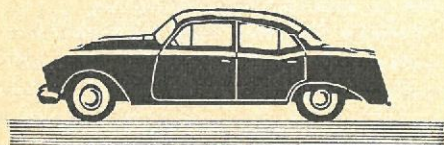
ner en coupé, og en *Drophead Coupé*, når de tænker på en cabriolet, fortrinsvis til to personer, men betegnelsen kan også dække en firepersoners, todørs cabriolet.

Coupé-de-Ville var en yndet karosseritype, da livréklædte chauffører endnu var nødvendige i »herskabshuse«. Vognen har åbent forersæde og lukket bagsæde. Nogle cabrioletmodeller kan benyttes med taget slået til side over forsæderne alene, hvilket fabrikanterne stolt kalder »coupe-de-ville position«.

Décapotable, fransk udtryk, der svarer til *Convertible* (se dette).

Drophead Foursome er en engelsk betegnelse på en firepersoners cabriolet med meget dårlig plads på bagsædet. Er der tænkt på, at også bagsædepassagererne har ben, kaldes typen en *Drophead Four Seater* (efter *Six Seater*).

Estate Car er den engelske gløse for *Station Wagon*, men lader ane, at ejeren er godsbesidder.



Sedan

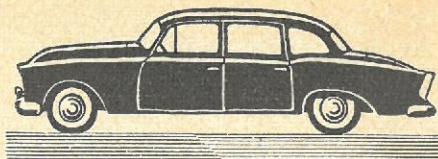
Faux Cabriolet kalder franskmænd (og nogle englændere) den vogntype, som i Amerika og flere andre steder, bl. a. Frankrig og England, benævnes *Hard Top* (se dette).

Fixed Head: det modsatte af *Drophead*, se *Cabriolet*.

Four Light har fået mange til at studse. Det er et gammelt engelsk karosseriudtryk for en bil med fire sideruder (to på hver side).

Giardinetta betyder egentlig »til havebrug« og er den italienske betegnelse på en *Station-Wagon* (se dette).

Hard Top kan betyde enten en vogn, hvis tagkonstruktion i udseende minder om en cabriolets, men er af metal og ikke kan åbnes (se *Faux Cabriolet*) eller også en løs tagkonstruktion af metal eller plastic til anbringelse på en åben vogn eller en cabriolet. I dette fald hedder det på engelsk en »Detachable Hard Top«.



Limousine

Innenlenker, tysk betegnelse for en lukket vogn. Den logiske modsætning »*Aussenlenker*« bruges ikke.

Landaulet griber direkte tilbage til hestevognens tidsalder og dækker over en svunden biltype, der kunne åbnes over bagsædet, mens resten af karosseriet var fast. Det er ikke så farligt længe siden, at *Taxa* opgav denne vogntype, som var uforlignelig en varm sommeraften.

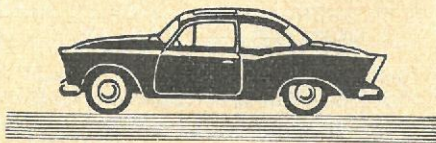
Limousine bliver skammeligt misbrugt nu om stunder. Det bør forbeholdes værdige, lukkede biler med adskilt, lukket chaufførsæde og polstrede klapsæder i passagerafdelingen. Et udtryk som »*Sports-Limousine*« er meningsløst.

Phaeton vækker minder om støvede landeveje og tilsørede damer i lange støvfrakker, for det var betegnelsen for en åben rejsevogn. I reglen var det en *Dobbelt-Phaeton* med to rækker sæder, men enkelte tillod sig den luksus at køre en *Triple-Phaeton* med tre sæderækker efter hinanden.

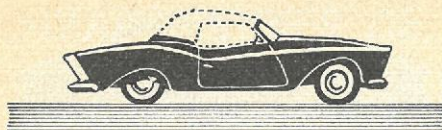
Roadster er i princippet en åben, topersoners model med kalesche og løse sidestykker. Vinduer, der forsænkedes i dørene, var bandlyst, og om vognen havde et klapsæde, var det uden for kaleschen, så ekstra passagerer måtte trodse elementerne, som de nu bedst kunne.

Runabout anvendes ofte om små, lette vogne, i reglen åbne topersoners. I USA benyttes udtrykket *Funabout* for biler til fornøjelseskørsel og uden alvorligere brugsmuligheder.

Saloon er den engelske betegnelse for en lidt finere afdeling i en bar. Det bruges



Coach

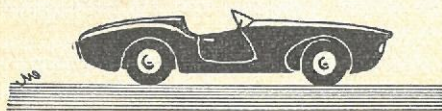


Roadster

også om biler for at tilkendegive en lukket firedørs model. Er der tale om en *Sports Saloon*, kan den have to døre.

Sedan er den amerikanske betegnelse for en lukket, firedørs model. Det franskklingende udtryk bruges ikke i Frankrig, hvor denne type kaldes *Conduite Interieure* (køres indefra, jfr. *Innenlenker*).

Sedanca-de-Ville vil sige en vogn som en



Spider

Coupé-de-Ville, men på hvilken førersædet kan lukkes helt eller delvist.

Shooting Brake er det samme som *Estate Car* og *Station Wagon*.

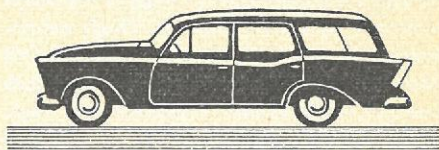
Six Light er et engelsk fagudtryk for biler med tre vinduer i hver side.

Soft Top, d.v.s. blød top, har ikke — som onde tunger vil hævde — noget med redaktionens medlemmer at gøre, men dækker i USA over en cabriolet (modsat *Hard Top*).

Spider (eller *Spyder*) er italienernes betegnelse for en åben, fortrinsvis meget hurtig, topersoners bil.

Station-Wagon eller *Estate Car* (engelsk) har fået borgerret i det mishandlede dan-

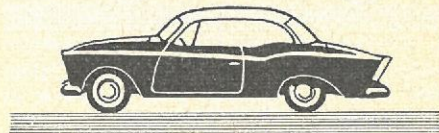
ske sprog som betegnelse for en kombinationsbil, der med samme verve transporterer folk og fæ. Det hjemmegroede udtryk *Bindingsværksbil* var egentlig nok så godt, men desværre bygges disse karosserier jo ikke mere af træ (se *Shooting Brake*).



Station wagon — Estate car

Tonneau bruges ikke mere, men var den accepterede faggløse for biler, der i bagsmækken havde een enkelt dør, som gav adgang til passagersæderne. Ordet lever i udtrykket *Tonneau Cover* (engelsk) om et stykke kaleschestof, der udspringes over de sæder, som ikke er i brug, på en åben vogn eller en cabriolet med nedlagt tag.

Torpedo har været brugt og bruges sommetider endnu om åbne modeller med glatte sider, navnlig topersoners.



Hardtop — Faux cabriolet

Tourer betyder en åben vogn med mindst fire sæder og med løse sidestykker til at supplere kaleschen. Typen er blevet fortrængt af cabriolet'erne, der forener den lukkede vogns komfort med den åbnes herligheder.

Coll.

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

Mangler De reservedele

KRUMTAPPE & TOPSTYKKER rep. på spec. værktøjer fra dag til dag.

GEARKASSEDELE er på lager til St. Archer Burman Albion.

RESERVEDELE til BMW - Zündapp - DKW o. m. a. fra 1934-1957.

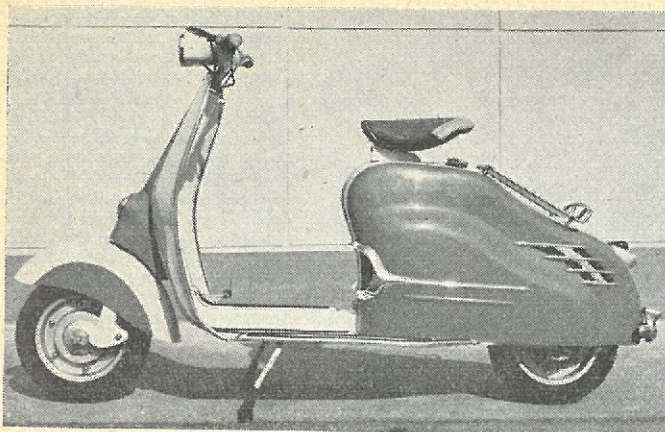
SIDEVOGNE til alle motorcykler.

PÅHÆNGSVOGNE til personbiler fra egen fabrik. Opgiv mærke. Indhent tilbud.

Indsend de gamle dele for motorcykler og gearkasser for hurtig expedition.

A/S CYKLEBØRSEN, HORSENS

Telf. 23444



Linierne i den danske scooter er jo ingenlunde ukendte. Næderst ses motoren og det fikse pedalarrangement.

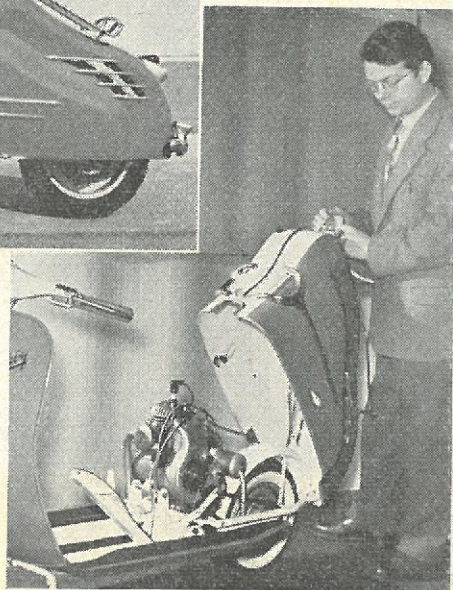
NY DANSK SCOOTER OG SCOOTERKNALLERT

Enhedsmodel med tre motorstørrelser

Så er det umulige alligevel sket: Danmark får sin egen scooter, og selv om konstruktionen ikke synes særlig selvstændig, er scooteren dog dansk — stort set. Det er motorfabrikken Derby i Aarhus, der begynder fremstillingen af denne den første danske rigtige scooter. Og da der nu en gang er tale om en knallertfabrik, bliver scooteren også fremstillet som knallertscooter.

Der snakkes fællesmarked i disse dage herhjemme. Det har man gjort i de sidste fem år på fabrikken i Aarhus. Man har vejlet for og imod. Ganske vist går salget faretruende nedad, men med den stigende trafik med deraf følgende pladsmangel på byernes gadenet og med udsigten til fællesmarked og således storeksport mener man dog, der er håb for denne danske tohjuler.

Indtil dato er der kun fremstillet ét eksemplar af scooteren, og den er forsynet med en knallertmotor, bygget på Ferrari-licens. Knallertscooteren går i produktion om få dage, og det bliver den, der skal bane vejen på det danske marked. Den kommer til at koste knap 1600 kroner med alt udstyr og er fuldstændig som sine to storebrødre i alt undtagen motoren. Knallertmodellen vejer 65 kilo uden brændstof, og den får



to gear. Udseendet er — efter hvad konstruktøren, ingeniør Terp, oplyser — en blanding af en Vespa og en Lambretta, men med farver og chrom-udstyr i retning af en Prima.

Ifølge dansk lovgivning skal knallertmodellen være forsynet med et par pedaler, som man naturligvis aldrig har brug for. Derfor har man gjort en vellykket indsats for at gemme dem så langt væk som muligt på det lille køretøj. Ved at trykke to knapper ned i scooterens bund får man to klapper svarende til skostørrelse 44 til at løfte sig. Efter et princip, som ethvert barn kender fra sin legvogn, kan man så bevæge køretøjet fremad i ilsomt tempo.

Fabrikken har investeret over en halv million i maskiner og konstruktion til de nye modeller, og et par måneder efter knallerten vil de rigtige scootere antagelig finde sig i produktionen i et antal af en halv snes om dagen. Der bliver tale om motorer på 75 ccm og 125 ccm, som også er



Også i England tænker man i oversøiske markeder, og den engelske letvægtscooter Pippin er blandt andet konstrueret med amerikansk lovgivning for øje. Hjulene ligger i størrelse lige over den minimumsgrænse, som de amerikanske myndigheder kræver for kørsel på de hurtige highways. Maskinen er monteret med en 98 ccm Villiers med to gear, og den har et meget lavt benzinforsøg — og så er den billig. De første maskiner fra produktionen blev eksporteret til USA.

konstrueret hos Ferrari. Motoren i den mellemste er for så vidt den samme som i knallertudgaven bare med en større cylinder og med 3 hk i stedet for 1 hk. Den får en tophastighed på 70 km/t maksimalt, og det bliver ikke noget større problem for ejeren af knallertscooteren at skifte om til den lidt større cylinder. For 50—75 kroner kan ombytningen foretages, foruden at man selvfølgelig skal betale et tusind kroner i omsætningsafgift. Det er byggekasseprincippet, man her anvender. Hvis ejeren af køre-

tøjet efter første ombytning stadig ikke synes, han behersker nok med sit håndtag, må han skifte hele motoren om med en tre-gears maskine på 125 ccm og 6 hk. Det giver en tophastighed på 85—90 km/t, og prisen vil blive således, at køretøjet i alt står sin ejer i godt 3000 kroner eller dog mindre end noget udenlandsk mærke.

Som standardudstyr leveres alle modeller med hvide dæk, forkromning, der glitrer som en amerikaner i en tandlægestol og endelig to farver så iøjnefaldende som bemeldte herrers slips.

I modsætning til fabrikkens tidligere produkter i knallertstørrelsen er Derby-knallertscooteren forsynet med en firepladet oliebadskobling. Pedalerne under gulvet kan let fjernes ved overgangen til rigtig scooter og hører ikke med fra fabrikken på andet end knallerten. Affjedringen sker ved hjælp af gummiophængte svinggaffler både for og bag, og hjulene er monteret med 8" dæk.

Nærmere teknisk beskrivelse og prøve-kørsel vil følge senere.

— det ser tomt ud uden clichéer.
Sæt liv over Deres tryksager og
brevpapir med clichéer fra
Druehals clichéanstalt, Sol-
krogen 3, Brønshøj, Bella 2409

TO PRINCIPSAGER

Fra Teknisk Brevkasse

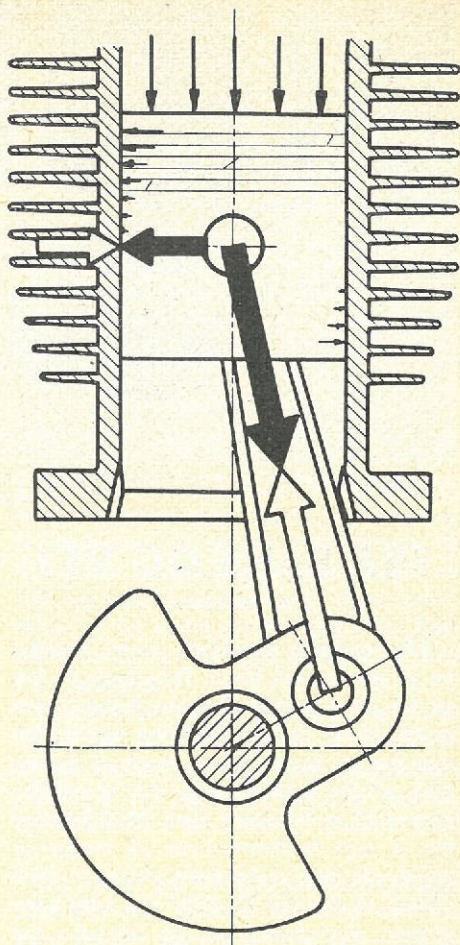
SEJTRÆK

Flere læsere har givet til kende, at de har på fornemmelsen, at en motor ikke har godt af at sejtrække, og de har noteret sig, hvad vi skriver om indkøring af nye og hoved-reparerede motorer, men de vil gerne have en redegørelse for sagen.

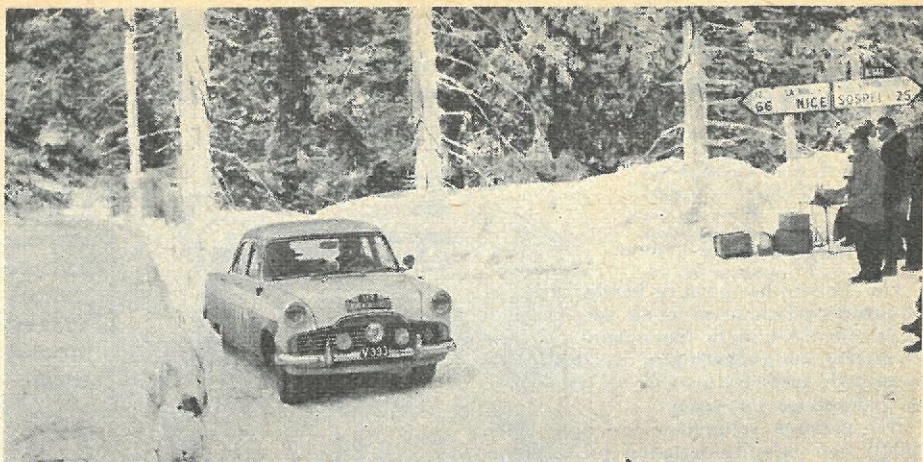
Når motoren sejtrækker forlanger vi en relativ stor arbejdspræstation pr. krumtap-omdrejning, og den lokker vi frem ved at åbne unormalt meget for gasspjældet i forhold til det øjeblikkelige omdrejningstal. Resultatet bliver en forøget kraft på stemplet, der gennem plejlstangen omsættes til den roterende bevægelse af krumtapakslen. Dette giver naturligvis en stor belastning på plejlstangslejerne, men det giver også en stor belastning på stempelringe og cylinder-vægge. På den hosstående skitse ser man kræfter (sorte pile) og reaktioner (hvide pile) under motorens gang. For at kunne omsætte den frem- og tilbagegående bevægelse til rotation, må plejlstangen bevæge sig ud af det lodrette plan, og stemplet må »sætte ryggen mod« cylindervæggen — til enhver aktion svarer som bekendt en reaktion. Den lodrette kraft på stemplet kan ikke uden videre forvandles til en »skrå« kraft på plejlstangen, og da stemplet skal og må bevæge sig i et lodret plan, opstår der forøget sidetryk, og det er dette, vi skal undgå ved ikke at lade motoren sejtrække. Foruden de her nævnte forhold opstår der også en unormal temperaturstigning.

DER VAR INGEN AND

Et par læsere har glædestrålende meddelt os, at der var en såkaldt and i sidste nummer — nærmere betegnet i artiklen »På glat is«. Den nævnte fejl skulle bestå deri, at vi påviser, hvorledes bremselængden fi-redobles, når bremskoefficienten falder til en fjerdedel, og ud fra dette skulle vi påstå, at hastigheden i glat føre svarer til det fire-dobbelte. Al den stund at selv vi ved, at X^2 kun er lig $2 \times X$, når X er lig 2, skulle det være vanskeligt at få os til at begå en



sådan brøler. Vi taler da også i det ene tilfælde om fastkørt sne med bremskoeffi-cient 0,1—0,2 (bremselængde fire gange så lang som tør beton), medens vi siger, at bremseprøverne ved 70 km/t svarer til 280 km/t på tør vej. Disse bremseprøver udfø-res imidlertid på knoldet is med en brem-sekoefficient på ca. 0,05. Det er forklarin-gen. Kører man på meget glat vej med is eller isslag, skal man imidlertid altid til-rettelægge sin kørsel, som om man kørte fire gange så hurtigt på tør vej. Gang på gang vil man konstatere, at den forhjul-sudskridning, man på is opnår ved 20 km/t, ikke lader sig fremkalde på tør vej, med mindre man kører 80 km/t.



Skarring og Nellemann på vej mod målet i Monte Carlo. De vandt deres klasse og blev nummer ti i den samlede opgørelse.

FRA BANE OG VEJ

Al Observer

Det er altid spændende at se, hvordan en ny sportssæson åbner. Ikke fordi de første løb giver særligt sikre antydninger, men snarere fordi enkelte fabrikker og/eller køre-
rere har en chance for at score på bekostning af de konkurrenter, der er mindre smarte til at komme i gang. Mulighederne for at tage konkurrenterne på sengen er størst, når nye reglementer netop er trådt i kraft, og den nye F1 (2500 ccm uden kompressor, flyverbenzin op til 130 oct.) har skabt nogen forvirring i rækkerne.

Løbene i januar fandt sted på fjerne strande, men de højst forbavsende resultater fortjener omtale.

New Zealand.

Det 5. new zealandske Grand Prix blev kørt med et ret blandet felt den 12. januar på Ardmorebanen ved Auckland. Adskillige gode vogne har fundet vej derud, og lokale køre-
rere var udrustet med så moderne materiel som Maserati 250 F (Stirling Moss' tidligere vogn), Ferrari 4500 ccm og lignende. Flere engelske køre-
rere deltog med bl.a. Connaught, Lister-Jaguar og Cooper-Climax, så de 40.000 tilskuere fik en dag ud af det.

Efter fire omgange lagde den australske

kører Jock Brabham (der normalt kører i Europa) sig beslutsomt i spidsen med sin toliters Cooper-Climax og an slog så gevaldigt et tempo, at han tangerede Moss' omgangsrekord med 131 km/t.

En new zealandsk kører med det hjemligt klingende navn Ross Jensen fulgte trop i Moss' tidligere Maserati og var lige ved at gøre Brabham rangen stridig, men blev sat noget tilbage efter en lille diskussion på sidste runde med en halmballe.

Resultat (75 omgange, 241,3 km):

- 1) Brabham, Cooper-Climax, 1.53.24,3;
127,7 km/t
- 2) Jensen, Maserati, 1.53.38,9
- 3) Roycroft, Ferrari.

Argentina.

Efter megen ståhej, protester og modprotester blev den argentinske »temporada« al-
ligesvel afholdt, og Argentinas »Gran Premio«, årets første F1 løb blev kørt den 19. januar. På forhånd skulle Ferrari-holdet have største chancer. Tre af de formidable nye tipo 246 B-vogne (V-6, 85×71 mm, 290 hk — nok små italienske føl — ved 8300 omdr/min, totalvægt 540 kg) kørtes af Hawthorn Collins og Musso. Maserati, d.v.s. private vogne af dette mærke, blev kørt af Fangio, Behra, Schell og Menditeguy m. fl. Mod denne respektindgydende kombination stillede en eneste, ganske privatejet engelsk

Cooper-Climax FII model med motoren boret op til 2 liter. Vognen ejes af Rob. Walker og kørt af Stirling Moss.

Fra starten førte Behra, men måtte hurtigt afgive førstepladsen til Hawthorn, som atter blev fortrængt af Fangio, der holdt sig i spidsen til 35. omgang. Så måtte han til depotet for at montere friske baghjul. Også de andre Maserati-kørere havde vanskeligheder med dækkene, og Ferrarivognene måtte tage benzin og olie på undervejs.

Disse depotbesøg gav Moss en fin chance, og da halvdelen af løbet var kørt, lå han klart i spidsen med den lille Cooper. Fangio gik hårdt på, men fik maskinvanskeligheder. Musso halede ind på Moss, men kunne ikke indhente den lette Cooper, der blev kørt mesterligt.

Resultat (80 omgange, 312,9 km):

- 1) Moss, Cooper-Climax, 2.19.33,7;
134,6 km/t
- 2) Musso, Ferrari, 2.19.36,4
- 3) Hawthorn, Ferrari, 2.19.46,3
- 4) Fangio, Maserati, 2.20.26,7.

Løbet har et pikant efterspil. Fra britisk side blev der nemlig inden afholdelsen protesteret i FIA mod at lade løbet tælle til verdensmesterskabet, fordi der havde hersket så stor usikkerhed om dets afholdelse. Britiske deltagere fik ikke tilstrækkeligt langt varsel o. s. v. Så går en britisk kører hen og vinder med en britisk vogn! Resultatet bliver, at Royal Automobile Club er moralsk forpligtet til at søge en protest gennemført, der vil koste en britisk stjernefører værdifulde mesterskabspoints. Italienerne, der er gået imod den britiske protest, må derimod prøve på at opretholde mesterstatus for et løb, som blev vundet af en britisk outsider-vogn foran deres biler

og kørere. Glæder mig til at se de møde-referater!

1000 km sportsvognsløbet blev kørt den 26. januar og domineredes af Ferrari's tre-liters, 12-cylindrede vogne. Fangio (Maserati) havde et af sine meget sjældne kørselsuheld, men fortsatte med sin beskadigede vogn. Først efter længere tids kørsel måtte han give definitivt op.

Resultat (106 omg., 1004,5 km):

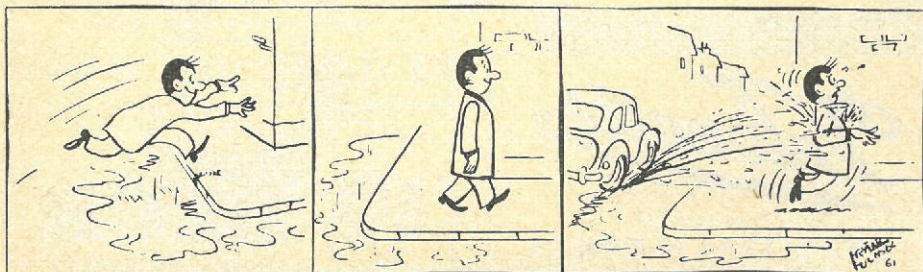
- 1) Collins/Hill, Ferrari, 6.19.55,4
(158,6 km/t)
- 2) v. Trips/Gendebien, Ferrari, 6.23.08,0
- 3) Moss/Behra, Porsche, 6.23.17,8

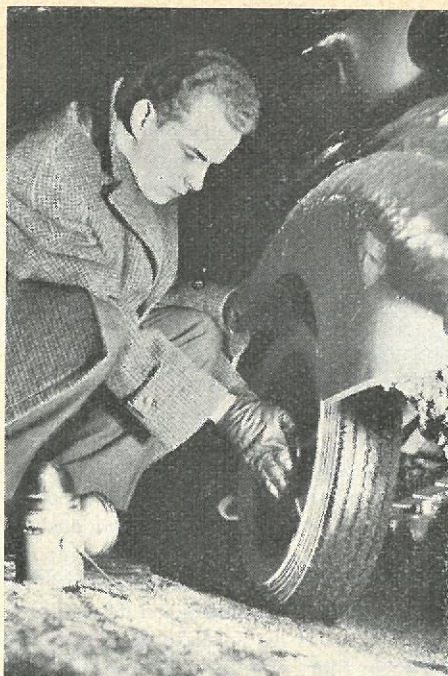
Monte Carlo.

For en gangs skyld blev årets Monte Carlo Rally så vanskeligt, at kun en lille brøkdelen af de startende vogne nåede frem med så få strafpoints, at de var kvalificerede til den hårde afsluttende bjergprøve på en 1055 km lang strækning. Inden denne prøve så det ud til, at det engelske par Peter Harper/Peter Elbra ville sejre. De kom fra Oslo i en Sunbeam.

Bjergprøven vendte imidlertid grundigt op og ned på placeringerne, så sejren gik til det franske par Guy Monraisse/Jacques Feret, der var startet fra Lissabon med en fabriksanmeldt, modificeret Renault Dauphine.

Det danske par Robert Nellesmann/Mogens Skarring, som startede fra Rom med en Ford Zephyr, klarede sig fint. Ikke blot på en hård tur frem til Monte Carlo, men navnlig i bjergprøven. De sluttede på en ærefuld 10. plads og vandt deres klasse, hvilket — så vidt jeg husker — er det bedste danske Monte Carlo resultat til dato. De øvrige danske kørere delte skæbne med flertallet af deltagere og udgik.





Reparationslampe i funktion også som advarselslys. Hvis man ikke skal dække for blinklyset til den ene side, bør man have to advarselsslamper, hvilket er lov f.eks. i USA.

Kombineret reparations- og advarselsslampe

Med små, røde blink meddeler en japansk reparationslampe til motorkøretøjer, at her er en bilist eller motocyklist i mørket ved at reparere på det genstridige befordringsmiddel. Det kan være ved motoren, eller han kan være i færd med at skifte hjul siddende ude på vejens kørebane — de bagfra og forfra kommende underrettes i alle tilfælde om, at ejeren gør, hvad han kan i mørket, og at han ikke ønsker at blive kørt ned.

Hidtil har man måttet klare sådanne si-

tuationer ved at lade køretøjets parkeringslys være tændt, men hvis reparationen netop gælder kortslutning, er den forbundet med betydelig fare for den usynlige mand.

Trods den høje toldsats her i landet for japanske varer bliver lygtens pris overkommelig for de vejfarende. Den har strøm nok til over 40 timer, og batteri og pærer fremstilles i Danmark. Lygtens pærer kan oven i købet fungere som reservepærer til bilen.

Lygten er indrettet således, at den også kan anvendes ved almindelig parkering på landevejen. I så fald er kun det røde lys tændt, mens man ved reparationer gør brug af et konstant hvidt lys enten med eller uden de røde advarselsblink.

Den nye japanske lampe kan hænges alle vegne, og ved hjælp af samme højle kan den også stå i alle tænkelige stillinger og således kaste lyset i enhver ønskelig retning. Den har form som en passende blanding af en flagermus-lygte og et fyr i lomme-format og kan udmærket anvendes ved vejarbejder, ulykker og til at hænges på landmændenes berømte hølæs og roevogne.

Vi kan tilbyde vore læsere en komplet

ÅRGANG 1956

for kr. 6,00

portofrit tilsendt, når beløbet indbetales i frimærker, check eller på giro 68833 sammen med bestillingen, der kan skrives på bagsiden af kuponen til modtageren. Sendes også pr. efterkrav.

Indsend Deres bestilling nu til
SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
Nikolaj Plads 5, København K

Velocette

KVALITETS MÆRKET

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG UDSTYR
Aut. Indian-forhandler



8 GRUNDE TIL AT VÆLGE

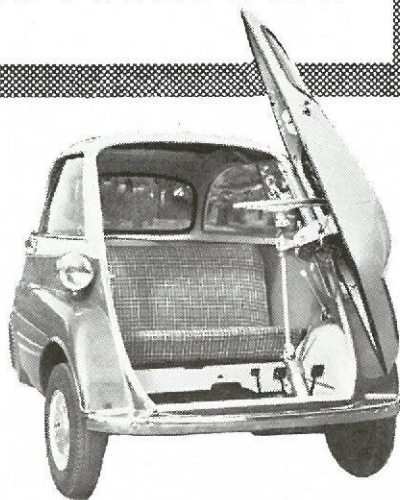


Isetta

— den billigste
bil, den bedste
KVALITET



- ★ Verdens billigste vogn i pris og driftsomkostninger.
- ★ Den koster meget mindre end den næstbilligste.
- ★ Den kører 30 km på en liter ved 60 km/t.
- ★ Den har en ægte BMW motor med blæserkøling.
- ★ Der er rigelig plads til to voksne og et barn.
- ★ Den er lettere at parkere end nogen anden vogn.
- ★ Bekvem ind- og udstigning gennem frontdøren — ingen åbne døre mod kørebanen.
- ★ Den kører som en stor, god vogn, men den har et forbrug som en lille motorcykle og den er støjfri.



BMW

er et navn, der overalt i verden nyder den største respekt. På grund af den fremragende kvalitet og de fornemme konstruktioner.

12 HK: Kr. 7980,- 13 HK: Kr. 8350,-
excl. leveringsomkostninger excl. leveringsomkostninger

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Frederikssundsvej 78, København NV
Tlf. AEGir 6111

Nærmeste forhandler anvises:

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67, Aarhus
Tlf. 3 41 00

LUCAS

KVALITETSUDSTYR



Se Lucas tvillingsæt og meget andet
Lucas kvalitetsudstyr i FORUM stand nr.

35