

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Det er karakteristisk — ikke blot i Danmark, men overalt på kloden, hvortil Austin eksporteres — at langt hovedparten af Austinjægere køber Austin igen — og igen.

Årsagen ligger i kvaliteten og den gode service: Alle Austinbiler er fremstillet på basis af de traditioner, der har gjort britisk arbejde til et kvalitetsbegreb — med effektiv rustbeskyttelse gennem Roto-dip-metoden, en særlig smuk og holdbar lakering og gennemarbejdet til den mindste detalje.

12 måneders ubetinget fabriksgaranti og en billig, nem og rationel service efter Austins anerkendte system er fordele, der giver tryghed ved anskaffelsen og økonomi i vedligeholdelsen.



AUSTIN

partner

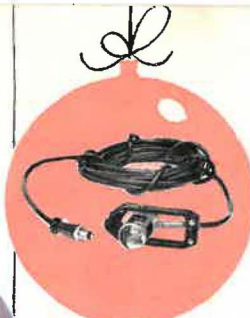
ET
KYNDIGT
VALG



1



2



5



6



3



4

1 Elegante italienske linjer præger de nye **BOSCH** fanfarehorn og det kraftige, festlige signal advarer uden at skræmme og er optakten til »god tone« i trafikken. Kvaliteten er den kendte — nemlig **BOSCH**. Fra kr. 99.- pr. sæt.

2 En elegant gave til vognen er **BOSCH** tågelyste og fjernprojektor, der udnytter de sidste lystekniske erfaringer og sikrer kørslen i dårligt vejr. Der findes en lille størrelse til kr. 56.- og en stor til kr. 64.- pr. stk.

3 Når man skal parkere eller bakke i mørke på en smal vej eller i en indkørsel, er **BOSCH** baklygte uundværlig. Den giver et klart, bredt lysfelt 10 meter bag vognen og så koster den kun kr. 26.-.

4 En **BLAUPUNKT** autoradio i vognen vil glæde hele året rundt. Alle vil blive begejstret for dens pragtfulde tone. Fås med forplade fremstillet specielt til ethvert vognmærke. Fra kr. 414.- + tilbehør fra kr. 78.- efter vognmærke.

5 Den lille praktiske **BOSCH** håndlampe er en meget nyttig ting, hvis et eftersyn i mørke skulle blive nødvendig. Med stikprop og 5 m kabel kr. 27.-.

6 En **BOSCH** elektr. rudevasker er en **REN** fornøjelse og giver en behagelig og sikker kørsel. Den spuler ruden, så viskerbladene på et øjeblik fjerner snøet. Kr. 80.-.

BOSCH
GAVE
IDEER!



Antoni

IMPORT: A/S MAGNETO - KØBENHAVN N



**DET FANTASTISKE
FINSKE
VINTERDÆK!**

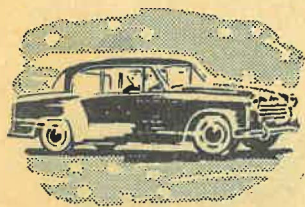
HAKA - HAKKAPELIITTA

TIL BÅDE LØS SNE OG FAST IS OG FEDTET FØRE

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

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

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



NOKIA

IMPORTØR: VILH. NELLEMAN A/S, RANDERS — KØBENHAVN



kr. 14.450

excl. lev.omk.

Uiiing, der er race i Anglia - li'som en jetter - det er fordi den har en mægtig skrap overkvadratisk motor - den samme, som sidder i racerne, der vinder ude på Roskilde Ring.. og så sigerfarendda, den er smadder-økonomisk. Der er masser af knald på, ligeså snart man træder på sømmet, og vi kan se alt det, der er udenom, fordi ruderne er så tydelige... og den smarte bagrude er den allerbedste... med den kan min mor også bakke. - På vores vej siger de osse allesammen, at Anglia er **helt rigtig**.

PS. Ovenstående er ikke opfundet af en reklame-tekstforfatter. Drengen, der sagde sådan, eksisterer virkelig. Han hedder Søren og bor i Bagsværd ved København.

FORD

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

14. ÅRG.

15. December 1960

NR. 12

Ekspedition:

Kongelysvej 14, Gentofte.

Tlf. Gentofte 8200*

Postgiro 68833

Ansvarshavende redaktør:

Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 20,00

Lessalgspris kr. 2,00

Norsk afdeling

Postbox 2817 - Oslo K.

Årsabonnement i Norge kr. 24,00

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

GENTOFTE BOSTRYKKERI

★

Redaktionelle strøtanker	739
Private rekorder	742
DKW Junior (Prøvekørsel) 749	
Masser af engelske motor- cykler	756
Ideen går rundt og rundt... 764	
Karburator-realiteter 4	770
Ingen originale reservedele . 777	
Taurus 17 M Super	778
Teknisk brevkasse	787
Junior-variationer og en spe- cial	792
Orientering	794
Fra bane og vej	796

Redaktionelle strøtanker

Ifølge resultaterne fra det sidste valg skal vi jo alle i endnu en periode ride ranke hos lille Viggo, der sørger så godt for os alle. Ifølge sagens natur må dette være en tilfredsstillende kendsgerning for en stor part af landets befolkning, men set gennem motormandens briller er der dog visse ting, der kan vække betænkning.

Under valgkampen var der næsten ikke grænser for, hvad de forskellige politikere ville gøre for de motorkørende i form af vejnettes udbygning, nedsættelse af motorafgifterne i størst muligt omfang (hvad dette så end skal dække — det afhænger vel af mulighedernes vurdering) og en fornuftig løsning af parkeringsproblemer, brobygningsarbejder m. m., men alle løfter naturligvis afgivet i florumvundne vendinger således, at man endelig ikke fik sagt for meget.

Kun statsministeren lagde kortene på bordet. Da man på et valgmøde spurgte ham, om han fortsat anså det for forsvareligt at bruge de til vejformål bestemte motorafgifter til helt andre formål, svarede statsministeren, at man lige så godt kunne benytte tobaksafgiften til at bygge rækværker om vore fortove, som man kunne forlange, at motorafgifterne skulle benyttes til at bygge veje for. Dette må vel kaldes en noget frimodig udtalelse, og den virker noget chokerende, når den kommer fra landets ledende politiker.

Der er nemlig den fundamentale forskel, at tobaksafgiften slet og ret er en forbrugsafgift, der tilfalder statskassen uden klausuler af nogen art, medens motorafgifterne for en bestemt dels vedkommende kun er gennemført som lov i tilknytning til den klausul, at de opkrævede penge skulle benyttes til vejformål. Landets førende politiker udtaler altså,

at han springer op og falder ned på landets love — eller kan det fortolkes på anden måde?

Ved en tidligere lejlighed oplyste statsministeren — den gang var han finansminister — at man ikke kunne have små kasser til de forskellige afgifter. Denne udtalelse var affødt af en kritik af samme art, nemlig at motorafgifterne forsvandt sporløst i statskassen uden at blive brugt til det foreskrevne formål. Vi er da ærligt talt ikke helt åndssvage allesammen, og når købmand Petersen sælger en kasse cigarer, så lægger han heller ikke pengene i en bestemt tobakskasse, medens sukkersalget havner i en sukkerkasse o. s. v. — der er millioner af mennesker i dette land, der er fortrolige med almindeligt bogholderi, og hvis systemet ikke er trængt ind til den forhenværende finansministers og nuværende statsministers bevidsthed, så kan vi oplyse, at systemets grundprincip består i, at man har en fælles kasse for alle pengene, medens man fører forskellige konti, der gør rede for, hvor pengene kommer fra, medens igen andre konti dokumenterer pengenes vej ud af kassen.

Mon man ikke, når alt kommer til alt, benytter sig af samme princip indenfor statsadministrationen. Da man kan gå ud fra, at dette er tilfældet, så kunne det være interessant at høre, hvad statsministeren vil svare, hvis man spørger, hvad disse konti udviser på nærværende tidspunkt, om man til enhver tid vil kunne præstere valuta for den saldo, som de til vejformål bestemte motorafgifters saldo udviser, og om man agter at benytte pengene til vejformål således, som det er bestemt i loven.

Det forekommer iøvrigt urimeligt, at man udelukkende taler om vejformål, for der er mange andre områder, der kan komme de motorkørende til gode, og det var rimeligt, at nogle af disse penge blev benyttet til frembringelse af parkeringspladser, anstændigt udstyr til færdselspolitiet, brobygning o. s. v.

Det er iøvrigt ikke småpenge, sagen drejer sig om. I en stadig kraftigere strøm flyder motorafgifterne ind i statskassen. Strømmens styrke er for tiden ca. 4 mill. kr. om dagen.

Den seneste opgørelse omfatter første halvdel af indeværende finansår (1/4-30/9), og i denne periode indgik motorafgifterne med med gennemsnitlig 3,8 mill. kr. om dagen. Det samlede beløb var 697 mill., idet omsætningsafgiften androg 306 mill., vægtafgiften 129 mill. og benzinafgifterne 262 mill.

Statens samlede indtægter af told- og forbrugsafgifter i det nævnte halvår var knap 2,1 milliarder kroner. Heraf udgjorde motorafgifterne altså en trediedel.

Når beløbene stadig hober sig op uden at finde anvendelse ifølge lovens bogstav og ånd, så er der kun én fornuftig udvej: En nedsættelse af afgifterne. At motorkørsel er en uhyre vigtig faktor i hele vort erhvervsliv er indtil bevidstløshed dokumenteret, og ingen tør benægte det i dag. At der også er mennesker, der udelukkende har en vogn til fornøjelse og glæde, kan imidlertid heller ikke bestrides, men under disse forhold kræver vognen både flid og sparsommelighed af sin ejer, og så er spørgsmålet, hvorfor man på alle tænkelige måder skal straffes og beskattes for flid og sparsommelighed i velfærdsstaten.

JULEHILSEN TIL ABONNENT 736

Vi må igen en gang sende en hilsen til »abonnent 736«, og der er en rimelig chance for, at et par tusinde af vore læsere føler, at vi henvender os direkte til dem. Sagen er imidlertid den, at »736« under abonnentens navn trykt bag på bladet henviser til SMJ's avispostnummer. Hvis en adresseplade en dag skulle forvilde sig over i en anden skuffe på avispostkontoret, så kan fejlen hurtigt lokaliseres således, at vore abonnenter ikke får et hønseriejerblad i stedet for SMJ.

Vi er glade for at høre fra vore læsere, men vi beder så mindeligt vore abonnenter om ikke at underskrive sig med 736, for vi er ude af stand til at svare. Når der meldes flytning på et abonnement, skulle vi gerne have såvel den ny som den gamle adresse.

MEST

sikker

I SIN KLASSE...



Nu 23 HK.

NSU Prinz er i eet og alt konstrueret med Deres og Deres passagerers sikkerhed for øje: Det moderne karrosseri har brede døre, der aabnes og lukkes den rigtige vej, og store vinduer, der giver fuldt overblik i enhver situation og i enhver retning. Prinz har firehjuls olietryksbrems, der er enormt kraftige i forhold til vognens størrelse — og alle 4 hjul er uafhængigt affjedret. Tandstangstyringen og den korrekte vægtfordeling gør, at vognen — med een eller fire personer — altid vil have en fast og sikker kontakt med vejbanen — og saa giver Prinz-motorens kraftoverskud en fantastisk accelerationsevne, der betyder tryghed under overhaling. Prinz koster — incl. komplet luksusudstyr med varme og defroster — og incl. leveringsomkostninger

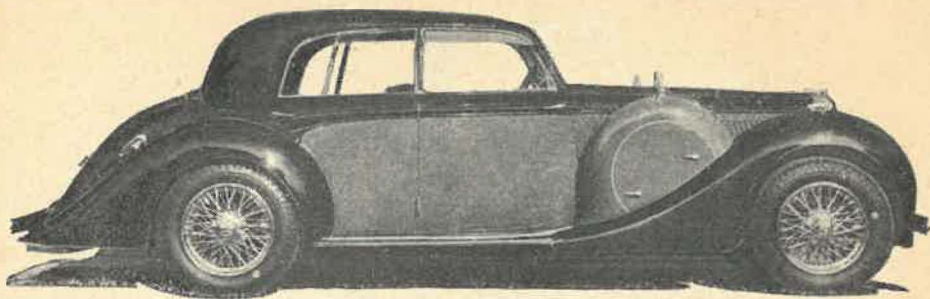
11.193.-

De skulle prøve den hos Prinz-forhandleren!

Importer: FRED. RASMUSSEN — ODENSE



**-man har det godt,
naar man har en
PRINZ**



Lagonda V-12, 4,5 liter så egentlig meget skikkelig ud, men den havde en tophastighed på over 160 km/t. Linierne virker i grunden slet ikke umoderne, skønt det er mere end 20 år siden, denne vogn kom til verden.

PRIVATE REKORDER

of
Collecteur

Med denne overskrift hentydes ikke til noget, jeg har bedrevet. Ej heller til de i sin tid så yndede rekordkørsler over velkendte distancer som Dieppe-Monte Carlo, Paris-Cannes etc. Disse helt private »rekord«-forsøg var en populær form for uofficiel bilsport, da vejen endnu var temmelig fri for trafik — men det er jo meget længe siden.

End ikke de højst uofficielle »rekord«-forsøg Korsør-København vil blive omtalt. Ældre læsere vil måske huske, hvordan det hviskedes, at den og den en årle morgenstund havde opnået en eller anden fantastisk tid mellem fergelejet og Rådhuspladsen. De »rekorder« balancerede meget usikkert på færdselslovens yderste skel mellem lovligt og ulovligt, og de må hellere forblive i den lokale bilhistories halvmørke.

Derimod ville det være naturligt at fortsætte beretningen om timerekordens historie med en lille oversigt over bemærkelsesværdige rekorder, sat med private biler, eller rettere sat med »standard« modeller.

Allerede dette begreb kræver nogen afgrænsning. Næsten årligt optræder annoncer om, at en »Humbog Six« eller en »Lyvlas 948« har ekspederet den og den rekord

over i arkiverne. I reklamen tilsløres let og elegant, at rekordvognen ikke har meget andet end mærkenavnet til fælles med fabrikens hverdagsbiler. Derfor har disse rekorder ikke stor værdi for almindelige biler.

Nu åbner rekordreglementet faktisk muligheden for at benytte en hvilken som helst bil til rekordforsøg. Kun klasseinddelingen er afgørende. Derfor kan de specielle rekordvogne ikke kritiseres, og som laboratorieforsøg er rekorderne absolut af interesse. Men ved siden af de egentlige rekorder er der opstået et uofficielt sæt rekorder for katalogmodeller, og i visse tilfælde har katalogmodeller sat officielle rekorder.

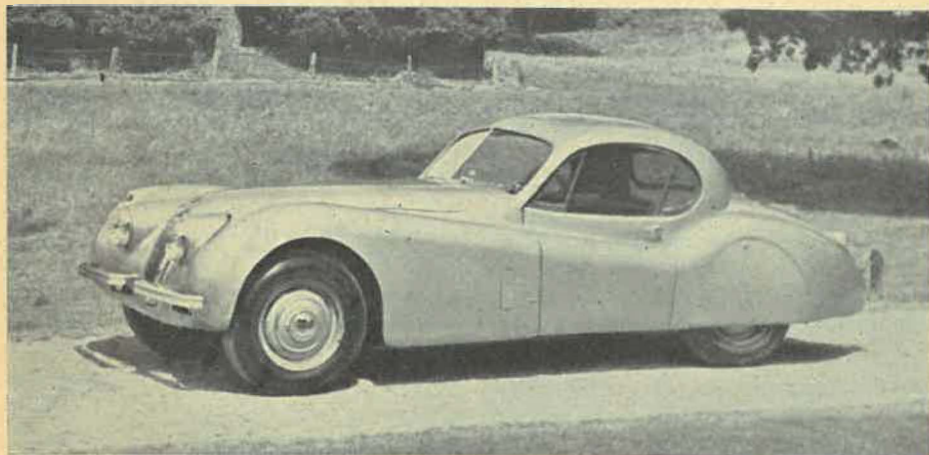
Katalogbetegnelsen fortolkets ret frit. Der er dog stiltiende enighed om, at karosseriet skal være uforandret, idet bundskjold kun må monteres, hvis det føres i fabrikens katalog over ekstra udstyr. Ligeledes regnes det for god tone at køre på benzin, der sælges

fra almindelige tankstationer, men i udlandet fås tankbenzin med op til 100 i oktantal. Derimod er der ikke særlige uskrevede vedtægter med hensyn til motorens tuning eller modifikationer i affjedring og ophængning, så længe vognen blot ikke afviger alt for groft fra seriespecifikationen. En vogn til »katalog« rekorder skal altså blot ligne en katalogmodel.

Før 1939 blev disse rekordforsøg oftest foretaget for én times kørsel, og en af de mest bemærkelsesværdige præstationer var *Robert Benoist's* kørsel i 1939 på Montlhé-

del satte *Veyron, Williams* og *Wimille* knapt to måneder senere klasserekorder for 12 og 24 timer med henholdsvis 198,3 og 199,4 km/t. De står endnu — og de bliver ikke så nemme at pille ved. Det må isøvrigt have været ærgerligt at være så nær de 200 km/t, og det er værd at fremhæve, at 24 timers rekorden ligger over 12 timers rekorden.

Egentlig bør disse rekorder få lov at stå i fred som et minde over to fremragende kørere og en ikke mindre fremragende bil. *Williams*, hvis rette navn var *William Grover*, udrettede store bedrifter under krigen



Jaguar XK 120 opnåede mange overbevisende resultater, men nogen virkelig rekord blev der først, da motoren var ombygget til C-typens specifikationer.

ry-banen med en lukket firepersoners *Bugatti »Galibier«*. Der var tale om en ganske normal type 57 C, d. v. s. en 3,3 liters 8-cylindret kompressorvogn, og på 60 minutter tilbagelagde *Benoist* 182,6 km — alt imens han ivrigt kæderøg disse sølsomme franske Gauloise cigaretter. For god ordens skyld kørte han de to sidste omgange med 195 km/t! Vognen var i nøje katalogtrim, vejede 1.620 kg og kørte på *Esso »Azur«*.

Med type 57 chassiset som udgangspunkt byggede *Bugatti* også en lynhurtig sportsmodel, type 57 S, som *Benoist* og andre brugte til nogle imponerende rekorder, der var officielle, internationale rekorder i klasse C (3.001-5.000 ccm). På en time kørte *Benoist* 217,9 km! I den samme *Bugatti* mo-

for den hemmelige britiske tjeneste i Frankrig (han var englænder), men blev tilsidst fanget af Gestapo og henrettet i Buchenwald. *Jean Pierre Wimille* kom af dage i 1950 i Sydamerika. Kun *Pierre* og *Veyron* lever endnu. *Ettore Bugatti* er død, og fabrikken bygger ikke længere biler, og nogen rigtig arvtager til dette mærkes ry har ikke vist sig, så af sentimentale grunde er det rart at se disse navne bevaret i rekordlisterne.

Men rekorder er trods alt til for at blive slået. Det tekniske fremskridt lader sig ikke hæmme af sentimentale overvejelser, og nogle af de gamle *Bugatti*rekorder i klasse C er da også faldet. Rent sportsligt var det tilfredsstillende, at disse rekorder fra 100

km til 200 miles samt timerekorden blev slået »privat«. Den engelske captian *J.B. Baillie* kørte den 12. april 1957 på Monza-banen sin ganske normale *Jaguar* D-type med 226,6 km/t for 200 km og hævdede Benoist's timerekord til 226,3 km/t. Vognen var en udpræget racersportsvogn, men en katalog-model, så præstationen tæller sådan set både som »privatrekord« og som officiel, international klasserekord.

Iøvrigt er der sat flere gode rekorder med mere hverdagsagtige *Jaguar* modeller. Bortset fra sprinterpræstationer over en mile eller kilometer med flyvende start (herom senere) blev bolden givet op i 1950, da *Leslie Johnson* og *Stirling Moss* med en katalogmæssig *XK 120 Coupé* kørte 24 timer på Monthlhéry-banen med 172 km/t. Det var absolut ingen verdensrekord — det havde krævet 90 km/t højere gennemsnitshastighed. Det var end ikke en klasserekord, for Bugatti-rekorden stod lige under 200 km/t. Men det var en smuk præstation med en regulær produktionsmodel, og i den sidste af de 24 timer lykkedes det at forbedre Benoist's »private« timerekord fra 1939 med 0,64 km/t! Det var mindre overvældende, da *Jaguar*'en var en topersoners vogn med »lidt større« motor end den 4-5 personers Bugatti.

Året efter hævdede Johnson den »private« timerekord til 210 km/t — men da var motoren i hans *XK 120 Jaguar* ombygget til fuld C-type specifikation, og det varede et par år, før almindelige kunder fik lov at købe den slags *Jaguar*er.

Trods disse gode resultater ville Johnson imidlertid meget gerne indskrive *Jaguar*en i de officielle rekordlister, og i 1952 vendte han tilbage til Monthlhéry med *XK 120 Coupéen* og *Stirling Moss*, *Bert Hadley* samt *Jack Fairman* som medkørere. Gennem syv fulde døgn kørte de vognen rundt på banen og satte ikke mindre end fire verdensrekorder og fem internationale rekorder i klasse D:

72 timer, 169,8 km/t (Verdens- og klasserekord)

96 timer, 162,7 km/t (Verdens og klasserekord)

10.000 km, 172,2 km/t (Klasserekord)

15.000 km, 164,0 km/t (Verdens- og klasserekord)

10.000 miles, 161,9 km/t (Verdens- og klasserekord)

Det havde været meningen at rumstere yderligere i rekordlisterne, men en knækket bagfjeder måtte repareres med dele, som ikke fandtes i vognen ved starten. Da dette forbydes i det internationale rekordreglement, fik resten af kørslen ikke noget officielt rekordstempel. Ikke destomindre fuldførte holdet den planlagte opgave og tilbagelagde — reparationen inkluderet — 26.963 km på de syv døgn og holdt et gennemsnit lige over 160 km/t.

Med disse rekorder — officielle som private — kunne *Jaguar* roligt kalde sig verdens hurtigste standardvogne. Dette blev imidlertid antaget af *Austin-Healey*, da en »seriemæssig« vogn af dette mærke havde kørt en mile med flyvende start med 229,4 km/t. Det foregik i september 1953 på Bonnevilles Salt-banen i Utah. *Jaguar* henviste til, at deres *XK 120 C* model (racersportsvognen) på tilsvarende måde havde kørt 238 km/t. *Austin-Healey* svarede, at den *Jaguar* model ikke var en standard-sportsvogn. *Jaguar* henviste — med rette — til sit katalog, hvori modellen var opført.

Derpå greb det spanske mærke *Pegaso* (se SMJ august 1959) uventet ind i diskussionen på den ganske håndgribelige måde, at en 2,8 liters kompressor-*Pegaso* på Jabbeke-motorvejen i Belgien tilbagelagde en »flyvende« kilometer med 243 km/t.

En sådan udfordring kunne *Jaguar* ikke lade ligge, og i oktober 1953 ankom fabrikens øverste prøvefører *Norman Dewis* til Jabbeke vejen med en *XK 120 Roadster*, der var monteret med alt det ekstra tuningsudstyr (herunder fjedre, støddæmpere og bundskjold etc.), der fandtes i fabrikens katalog. Resultatet blev en »flyvende« mile med 277 km/t, og en prototype på racersportsmodellen opnåede i tilgift 287 km/t.

Ingen af disse rekorder var hverken verdens- eller klasserekorder, men rent private rekorder for at bringe diskussionen om »verdens hurtigste sportsvogn« til ophør.



NU kan DE udnytte erfaringerne fra næsten 5 millioner km Mobil Økonomiløb

Vind Deres eget Økonomiløb med MOBIL ØKONOMI SERVICE

Den vældige sum af erfaringer, som gennem årene er samlet fra de verdensomspændende Mobil Økonomiløb, står nu også til rådighed for de danske bilejere. - Økonomivinderne har i den lille Mobil-bog »15 råd om økonomisk kørsel« samlet deres viden om hvorledes bilisten selv på afgørende måde kan indvirke på benzinforsøget. - På Mobil-servicestationerne kan De få denne bog - og prøv så samtidig Mobil's ØKONOMI-SERVICE, som er lige så vigtig for kørselsøkonomien.

MOBIL ØKONOMI-SERVICE
består af 3 dele:

- 1 MOBIL SERVICE** - et fuldstændigt vedligeholdelsesprogram, baseret på erfaringerne fra næsten 5 mill. km økonomiløb.
- 2 MOBIL BENZIN** - brændstoffet, som gang på gang har bevist sin overlegenhed i økonomiløbene.
- 3 MOBIL OIL SPECIAL** - den økonomiske helårsolie, som anbefales af alle førende automobilfabrikker.

Drag fordel af denne helt ny form for auto-service og besøg den nærmeste Mobil-forhandler. - Han venter på at give DEM Deres andel af 25 års erfaring i kørselsøkonomi!



• forlang
den gratis bog
om
økonomisk kørsel
hos Deres
Mobil-forhandler



ØKONOMI SERVICE



Derfor virker det lidt overraskende, at en nylig udkommen bog om Jaguar omtaler denne kørsel som »verdensrekord for standard produktionsmodeller«. En sådan rekord eksisterer ikke.

Forøvrigt har en så kortvarig sprinterpræstation ikke nogen større interesse for private bilister. For dem er distancerekorderne nok så oplysende. I og for sig ville de være endnu mere oplysende, hvis de blev sat på almindelig landevej — men den slags lader sig af gode grunde ikke gøre. Det næstbedste er rekorder af anstændig varighed, d. v. s. fra en time og opefter.

I et enkelt tilfælde findes der et direkte sammenligningsgrundlag til belysning af det indbyrdes forhold mellem en korrekt udarbejdet prøvekørselsrapport, en privat time-rekord og en demonstrationskørsel på landevej. Da *Lagonda* i 1937-38 lancerede den imponerende 4,5 liters V-12 model, som *W. O. Bentley* havde konstrueret, var det fabriken magtpåliggende at bevise den nye vogns overlegne egenskaber.

Det engelske blad *The Autocar* afprøvede vognen i efteråret 1938 og noterede en maksimalhastighed på præcis 100 miles i timen, d. v. s. 160 km/t. Gennemsnittet for flere hastigheder over de samme 400 meter i modsatte retninger gav et lidt lavere resultat: 155 km/t. Denne imponerende top-hastighed — husk det var for mere end 20 år siden — var parret med en gevaldig acceleration: 0-50 km/t på 4,8 sek. og 0-80 på 11,1 sek. Vognen vejede lidt over 2 tons og var monteret med et overdådigt 45 persons luksuskarosseri.

Kort efter tog formanden for *British Racing Drivers Club* en V-12 *Lagonda* med samme karosseri ud på Brooklands banen og tilbagelagde over 100 miles på en time trods et hjulskifte! Han kørte nøjagtigt 162,4 km på 60 minutter. Hermed var vognens store ydeevne tydeligt bevist, og nogle måneder efter blev den yderligere understrøget.

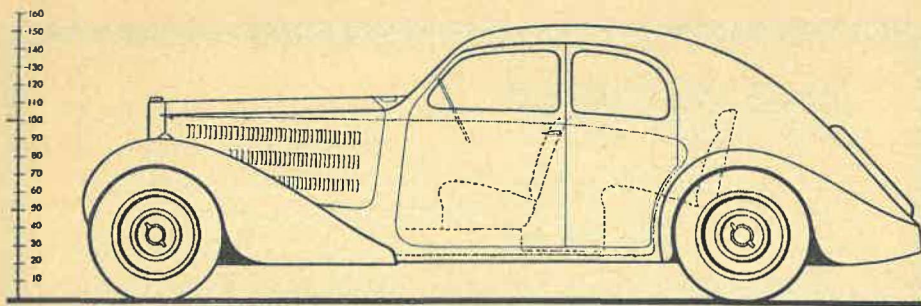
På vej fra biludstillingen i Berlin i februar 1939 kørte tre af *The Motor's* medarbejdere i en V-12 *Lagonda* de 346,8 km fra Berlin til Hannover ad den nye *Autobahn* på 2 timer og 29 minutter, d. v. s. med 140 km/t

i gennemsnit. Logbogen for denne tur ser således ud:

Første time:	0-15 minutter	40,5 km
	15-30 minutter	38,0 km
	30-45 minutter	39,1 km
	45-60 minutter	39,0 km
		156,6 km
Andentime:	0-15 minutter	38,1 km
	15-30 minutter	21,5 km
	(benzinpåfyldning)	
	30-45 minutter	37,5 km
	45-60 minutter	40,3 km
		Ialt 294,0 km

Her ses det, hvad en god vogn kan præstere på god vej (dog var 40 km under reparation, så der kun var halv kørebane) og i gode hænder. Der var tale om en helt katalogmæssig model med tre »ombord«, bagage etc. — med andre ord en virkelig standardpræstation i en standardvogn, omend af de dyrere. Den kostede dengang 32.000 kroner af fabrik. De kan gange tallet med tre for at sammenligne med priserne i dag.

Senere demonstrationer har været knapt så overbevisende. Det virkede således lidt vildledende, da *British Motors Corporation* i 1955 reklamerede med at have 5 »100 miles« vogne i katalogerne. Baggrunden var en demonstrationskørsel på Monthérybanen med følgende modeller: Wolsely 6/90, Austin A 90 »Westminster«, Riley »Pathfinder«, Austin-Healey 100 M og MGA. Ingen af dem var i overensstemmelse med den seriemæssige specifikation. De var alle trimmet og tunet med alle de narrestreger, som FIA var tilbøjelig nok til at lade »standardvogne« starte med i konkurrencer. Wolsely'en havde specialtopstykke og en særlig udveksling i bagakslen; Austin'en ligeledes, Riley'en ditto. I intet tilfælde var dette tuningsudstyr katalogiseret. Alle fem modeller kørte mere end 100 miles på 60 minutter, og i betragtning af de alvorlige vejrforhold var det dygtigt af kørerne — og nyttigt for reklamefolkene. Men der fandtes bare ikke nogen katalogmæssig Wolsely, Riley eller Austin, som på daværende tidspunkt kunne komme over 160 km/t som regulær tophastighed, end sig køre 160 km på en time. De to sportsmodel-



Bugatti 57 Calibrier er endnu indebaver af nogle imponerende rekorder, der ikke så let lader sig slå.

ler kunne vel med nød og næppe klare det, hvis de var minutiøst præparerede, og det var de.

Siden har der været kørt lignende »rekorder« til brug for reklameafdelingerne på forskellige fabriker. Disse præstationer tæller ikke officielt, medmindre der falder en eller flere internationale klasserekorder. Det sker næppe ved demonstrationskørsel med tunede 4-5 personers modeller, men heldigvis kan et velforberedt forsøg med en god sportsmodel endnu give bonus — vel at mærke, hvis de udvalgte rekorder er inden for vognens og kørernes formåen.

Det virkede forfriskende, at et hold fra Cambridge universitetets bilklub sidste år i juli med en *Triumph* TR 3 kunne sætte nye rekorder i klasse E (1501-2000 ccm) på Mon-

zabanen, bl.a. 24 timer med 164,2 km/t. Nogle måneder inden ligeledes på Monza havde v. Frankenberg sammen med Strachle og Linge erobret nogle af de internationale rekorder i samme klasse, men over kortere distancer med en *Porsche* RSK. Ganske vist en »racersportsvogn«, men dog en katalog-model, som kørte 225,3 km på 60 minutter.

Efterhånden er de fleste af de gældende rekorder af nyere dato, men hvis mine lister er korrekte — og det er svært at sige med sikkerhed, for FIA er meget langt bagefter med sine godkendelser — så skulle 10 miles rekorden i klasse J (under 350 ccm) være sat i 1934 af *G. B. Bush* med en *Vitesse* og stå på 124,297 km/t. Den skulle det være muligt at aflive uden al for stort besvær — men spørg hellere FIA, inden De gør et forsøg. Den kan være sat kendeligt op i mellemtiden.

ORIENTERINGSLØBENE

der tæller til mesterskaberne 1961

Allerede inden dette års danmarksmesterskab i orienteringsløb er afgjort, har DAU i forbindelse med tilrettelæggelsen af løbskalenderen for 1961 udpeget de løb, der skal tælle til danmarksmesterskabet og landsdelsmesterskaberne i 1961.

Danmarksmesterskabet (6 afd.)

Kolding Automobil Club	25. 2.1961 (KAC)
Roskilde og Omegns Motor-	
klub Autosport	18. 3.1961 (ROMA)
Randers Motor Sport	29. 4.1961 (RMS)
Køge og Omegns Automobilklub	23. 9.1961 (KOA)
Jydsk Automobil Sport	18.11.1961 (JAS)
Automobil Sports Klubben	
(rally)	2.12.1961 (ASK/DRC)

Jyllandsmesterskabet (6 afd.)

Midtjydsk Auto Sport	4. 3.1961 (MAS)
Holstebro Motor Sport	15. 4.1961 (Hol.MK)
Silkeborg Automobil- og Mo-	
tor Klub	3. 6.1961 (SAMK)
KDAK/Sport Haderslev	2. 9.1961 (KDAK/Had.)
Viborg Motor Klub	21.10.1961 (VMK)
Sønderborg Amts Motorklubs	
Sportsafld.	4.11.1961 (SAMS)

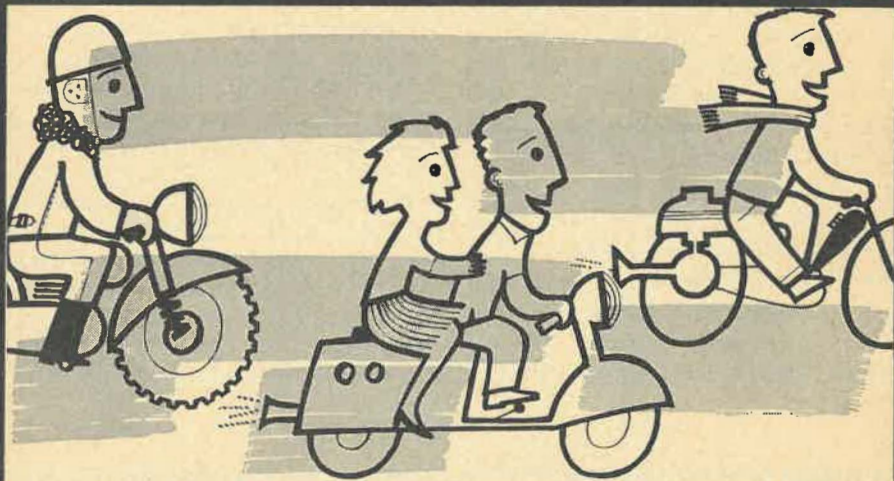
Sjællandsmesterskabet (6 afd.)

Næstved Motor Klub	4. 3.1961 (NMK)
Korsør-Slagelse Motorklub	8. 4.1961 (KSM)
Sportsmotorklubben København	6. 5.1961 (SMKK)
Ballerup og Omegns Motorklub	30. 9.1961 (BOM)
Frederiksværk Automobil Klub	7.10.1961 (FAK)
Frederiksborg Amts Motorklub	4.11.1961 (FAM)

BP-ZOOM

**- det eneste
BLYFRI
specialbrændstof
til alle
2-hjulede
2-taktere!**

Benzin og olie er lige vigtige for to-takterne. BP-ZOOM er sammensat af BP's blyfri specialbenzin og ENERGOL TOTAKT olie. Derfor er BP-ZOOM det eneste brændstof, som beskytter effektivt mod tilkoksning og tændrørsproblemer, holder motoren ren og udnytter trækraften fuldt ud. BP-ZOOM — forudblandet på BP's depoter — sikrer Dem pålidelig, støt og økonomisk kørsel over utallige kilometer.



**- en verdensindustri
i Deres tjeneste**

Den enorme tekniske udvikling vi er inde i — symboliseret ved jetflyet i passagerflyvnings tjeneste — er blevet muliggjort ved et enestående samarbejde mellem forskningen og storindustrien — en stadig række af forsøg og forbedringer. Denne udvikling har BP bidraget til med fremstilling af forædlede motorbrændstoffer, som imødekommer de moderne trafikmidlers krav om pålidelighed, høj økonomi og stedse større ydeevne. Et bevis på BP kvalitet.

14 1a 20



Man har bevidst holdt sig til de kendte linier, der lover en vis rummelighed uden at være opsigtvækkende.

DKW JUNIOR

Prøvekørt af Mogens H. Damkier

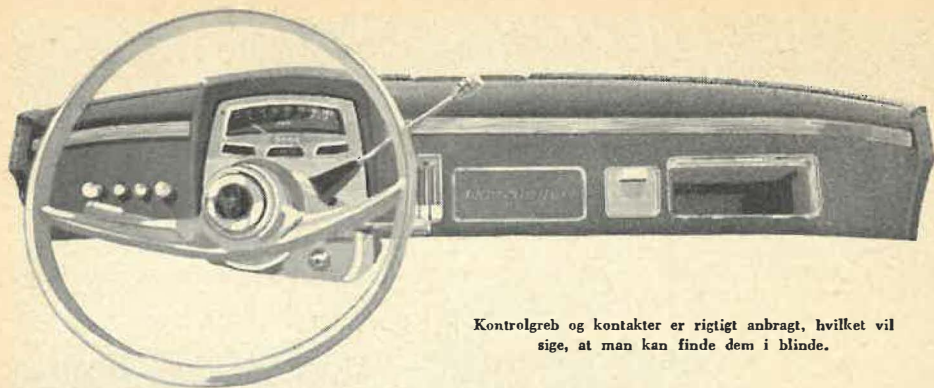
Før krigen var DKW godt på vej til at blive datidens folkevogn, og derfor var det med nogen undren, at man ved efterkrigens produktionsbegyndelse kunne konstatere, at de nye DKW modeller, der senere fik navnet Auto Union, var ret store vogne, der konkurrerede i mellemklassen, og disse vogne lå tilmed ret hårdt i konkurrencen på grund af en forholdsvis stor pris, medens DKW modellerne oprindeligt netop konkurrerede gennem en lav pris og et billigt ombytningsprogram.

På flere frankfurtstillinger vistes en prototype på en lille DKW, men det var først i 1959, at DKW Junior kom i produktion. Vognen ser navnlig gennem sine præstationsdata uhyre fornuftig ud, men nogen krig på kniven i prismæssig henseende bliver der ikke tale om — tværtimod er det vanskeligt at se, hvordan den egentlig skal klare sig i konkurrencen, når prisen tages i betragtning.

»Junior« er ligesom sine forgængere opbygget på en chassisramme med kasseprofiler, og som drivværk har man benyttet en tre-cylindret to-takt motor, der har en dej-

lig vibrationsfri gang. Man kan tilmed konstatere, at motorens mål er »kvadratiske« med 68 mm i både boring og slaglængde, hvilket virker overordentligt betryggende, for det svarer til målene for den gamle SB motorecykelmotor, der var et fortrinligt stykke mekanik, medens efterkrigstypen RT 250 med overkvadratisk motor rent erfaringsmæssigt hører til to-takternes problem børn. Endvidere har man benyttet den kendte recept med at anbringe motoren foran forakslen, lade den trække over en tør enkeltpladekobling tilbage til en firetrinsgearkasse, der i dette tilfælde tilmed er fuldsynkroniseret, medens den udgående gearkasseaksel trækker frem til differentialet. De turbokølede bremsetromler er anbragt inde ved de drivende differentialakser, og på den måde bliver bremsetromlernes størrelse uafhængig af hjulstørrelsen, og man bliver i stand til at holde den uaffjedrede vægt nede på et minimum, medens bremsetromlerne ligger frit i fartvinden.

Forhjulene er ophængt i korte og lange triangellarme, og som affjedrende elementer benyttes torsionsfjedre. Baghjulene er op-



Kontrolgreb og kontakter er rigtigt anbragt, hvilket vil sige, at man kan finde dem i blinde.

hængt på en stiv bagbro, der er hængslet til karosseriet ved hjælp af vridningsslappe svingarme, som aktiverer torsionsfjedre, og en Panhardstang optager de tværgående kræfter.

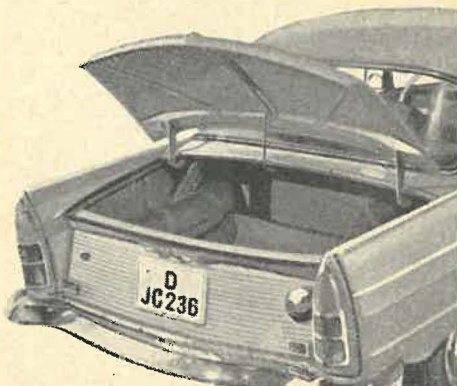
Karosseriet er udformet som en to-dørs sedan med et ret stort kuffertrum og stærkt buet for- og bagrude. De indvendige mål ser ifølge målskiten meget besnærende ud. Hvis man f. eks. sætter sig på en almindelig stol og sammenligner målene ved bagsædet, så skulle der med de på målskiten opgivne 400 mm + 260 mm være rigelig benplads for selv høje bagsædepassagerer, og der er da også fortrinlig plads i vognen undtagen lige netop ved førersædet, når talen stadig er om personer over middelhøjde.

Sagen er nemlig den, at der på ratstammen er udbygget en voluminøs kasse indeholdende gearstangens skifteled, afblændingskontakt og blinklyskontakt, som optager en del plads, og desuden er pedalerne sådan anbragt, at man indtager en ubekvem kørestilling. Det næsten lodrette skot foran pedalerne gør det umuligt at finde en naturlig hvilestilling for den venstre fod, og man sidder under kørslen i en ubekvem stilling, der i længere tid giver muskelsmerter både her og der.

Bagagerummet er forholdsvis rummeligt, men på grund af den lodrette bagvæg skal bagagen løftes ind og ud, hvilket kan virke ret besværligt.

Til venstre for rattet er der på forpanelet anbragt lyskontakt samt kontakter for instrumentbelysning og viskermotor samt en chokerknap. Instrumenterne foran ratstammen indeholder et speedometer med vandret skala, kilometertæller, grøn kontrollampe for ladestrøm og blå kontrollampe for fjernlys, benzinstandsmåler og kølevandstermometer. Midt på forpanelet er der reguleringshåndtag for ventilationsanlægget og helt til højre er der et handskerum.

Ventilations- og varmeanlægget er ret særpræget, for det er den opvarmede køleluft fra radiatoren, der føres ind i vognen, og ventilatoren virker som en konstant blæser. Med det ene reguleringshåndtag kan man åbne mere eller mindre for den varme luft, medens man med det andet håndtag kan regulere temperaturen. Med det tredje håndtag åbner man for uopvarmet luft, og på

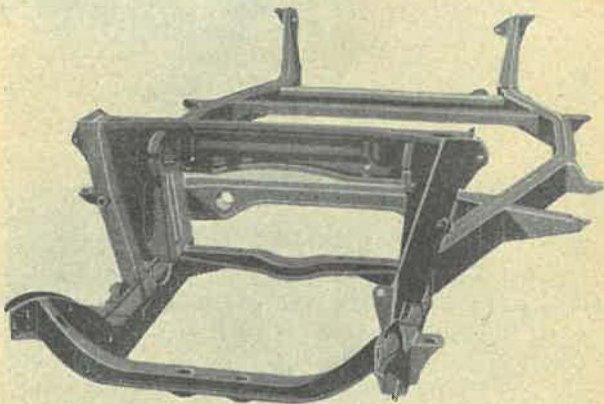


BENZINFORBRUG

60 km/t	5,43 l/100 km	(18,2 km pr. liter)
80 km/t	6,95 l/100 km	(14,4 km pr. liter)
100 km/t	8,75 l/100 km	(11,4 km pr. liter)

den måde er man i stand til at blande kold og varm luft, hvilket tilsyneladende er den eneste måde, på hvilken man kan regulere temperaturen ordentligt i en vogn, så den side af sagen er helt i orden.

Den bærende konstruktion i DKW Junior består af en chassisramme med kassevanger.



Den opvarmede luft føres frem til defrosterspalterne, og hvis man trænger til lidt varme blæst direkte ind i vognen, åbner man for nogle spjæld i kanalerne, der blæser luften ud med retning mod benpladsen ved forsæderne. Disse drejespjæld kan åbnes mere eller mindre, og når de er åbnet helt, ledes hele luftmængden gennem disse kanaler. Alt dette fungerer tilfredsstillende, men det svage punkt i systemet er den manglende termostat i kølesystemet, hvilket bevirker,

ACCELERATIONSEVNE

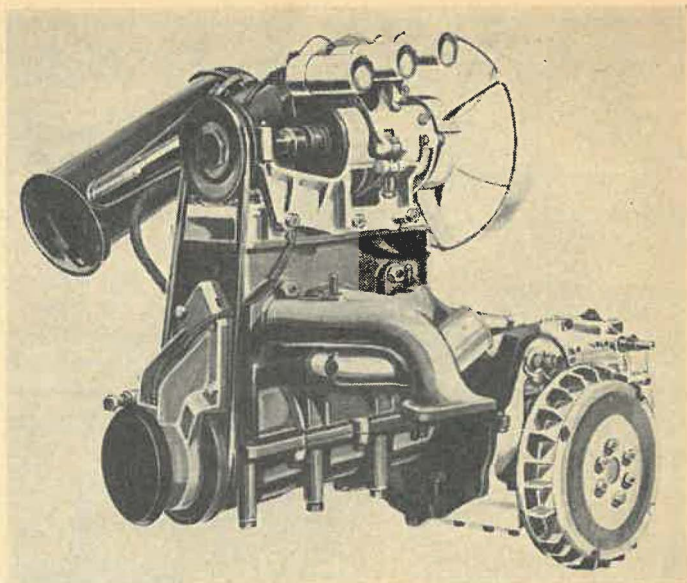
0-40 km/t	4,4 sek.
0-60 km/t	7,8 sek.
0-80 km/t	16,9 sek.
0-100 km/t	31,8 sek.

at opvarmningsperioden er meget lang. Når den atmosfæriske temperatur er faldet til 8° C, skal man køre seks kilometer, før man kan mærke nogen lunhed i opvarmningsluften, og først efter 9 km er der varmt i vognen, når der vel at mærke er tale om hurtig landevejskørsel, medens motoren ikke kommer op på sin normale arbejds-temperatur, når hastigheden er moderat.

Man kan glæde sig over et udmærket udsyn til alle sider, og man kan se vognens fire hjørner fra førersædet. Gearskiftningen er let og præcis med korte skiftebevægelser, og synkroniseringen virker overbevisende og god for samtlige fire gear.

Man overraskes over denne vogn i samme øjeblik, man begynder at køre, for dens bevægelser og egenskaber er helt anderledes end ventet. Man synes rent ud sagt ikke om den lige med det samme. Hjulene arbejder meget hårdt i de små affjedringsbevægelser, og alligevel duver vognen blødt på affjedringen i de større udslag — og begge dele sker på samme tid. Det føles derfor, som om man har alt for stort tryk i dækene, men en kontrol på dette punkt viser, at alt er i orden. Det er imidlertid en højst ejendommelig fornemmelse at mærke bløde nikbevægelser og en blød krængning af karosseriet, medens hjulene arbejder med hårde bevægelser over de mindste ujævnheder. Desuden mærkedes en del rystelser i rattet og man følte sig i nogen grad som værende igang med en fabriksprøvekørsel

De store, turboklede bremsetromler er anbragt ved differentiallet, og håndbremsen virker med en kort forbindelse på disse forhjulsbremsen. På den måde bliver håndbremsen ikke alene en parkeringsbremse, men også en effektiv nødbremse. Den tre-cylindrede motor med tre separate tændspoler følger den opbygning, der kendes fra Auto Union.



af en prototype, der endnu manglede sin forældring.

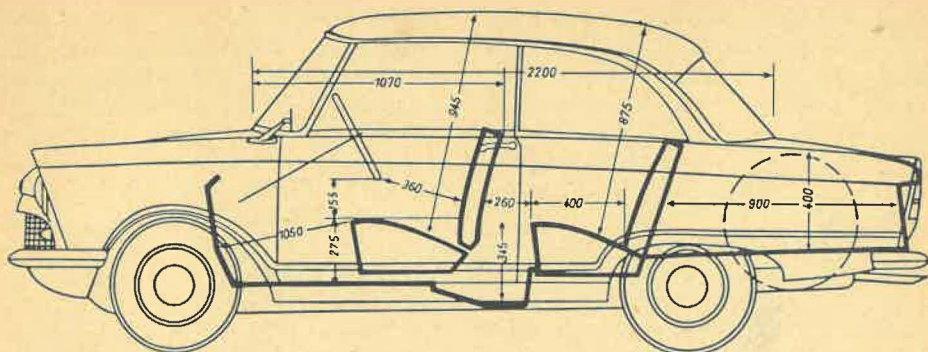
Hvor vanskeligt livet er for en fabriksprøvekører fremgår ganske klart af den kendsgerning, at man efterhånden vænnede sig fuldkomment til vognens opførsel, blot forekom rystelserne i rattet lidt for voldsomme. Da vognen imidlertid trak til siden under opbremsning, var det en ret naturlig tanke, at en forhjulsbremse kunne hænge lidt mod en ovalitet i bremsetromlen, og da bremserne blev gået efter igen, blev rystelserne også nedsat til en tålelig værdi.

Accelerationsevnen virkede som forventet fortræffelig, og vognen spandt velfornøjet ud ad landevejen med god hastighed, men med flere lydeffekter end absolut nødvendigt. Motoren er i sig selv meget lydløs, og skønt man gennem varmekanalerne åbner direkte til motorrummet, så er det ikke der støjen kommer fra. Derimod forplanter tandhjulshyleriet sig villigt til vognens indre, men mest bemærkelsesværdig er en aparte form for hjulstøj, som kendes fra de nøgne racer- eller racersportsvogne, når man lader dem trille med en død motor. Det er nemlig selve støjen mellem dæk og vejbane, der høres ganske tydeligt, og kører man f. eks.

på en våd vej, høres baghjulenes syngen og sjasken mod kørebanen så tydeligt, som sad man i en åben vogn. Da man tillige tydeligt kan høre benzinen skvulpe i tanken, er det ganske indlysende, at man kan opnå et langt lavere støjniveau, hvis man foretager en ordentlig lydisolering af bagvognen, ligesom karosseriets indvendige plade inklusive dørene bør have lidt lydisolierende materiale.

Motoren har et udmærket drejningsmoment, blot skal man som ved de fleste to-taktere bringe den op på lidt flere omdrejninger, før man kobler til ved start, og det tager også lidt længere tid at få omdrejningerne op fra tomgang, men ens fødder og hele køreteknik indstiller sig meget hurtigt på dette forhold. Derimod er det en skam, at man har udeladt friløbet på denne model, for motoren har tilbøjelighed til at hugge, hvilket dog ikke er så slemt under bykørslen, men hvis man ved en hastighedsbegrænsning tager gassen af vognen, begynder den at ruske omkring 70 km/t rent bortset fra, at økonomien ved bykørsel ville blive forbedret ved hjælp af et friløb.

Der er god accelerationsevne i både første og andet gear, og med tredje gear trækker



Målskiten over DKW Junior fortæller om gode pladsforhold, men man sidder ikke bekvemt i førersædet.

man helt op til 90 km/t, så dette gear er også udmærket anvendeligt ved hurtig overhaling fra moderat hastighed.

Vejkontakten er udmærket, og kurvestabiliteten god. Ved hård kørsel kommer der ingen bagvognsudskridning, men derimod en let forvognsudskridning. Vognen er udpræget styrefølsom, og retningsstabiliteten er i det store og hele god, men der kommer ganske små afvigelser fra kursen,

der dog ikke skal korrigeres i nævneværdig grad. Junior'en er også sidevindsstabil, og ved hård, stødvis sidevind kommer der kun små vigende bevægelser på en meget rolig og behersket måde i modsætning til de hale-tunge vogne, der påvirkes i pludselige ryk af sidevinden.

Forhjulstrækket mærker man egentlig kun under acceleration fra en stående start, fordi visse rystelser forårsaget af de konventionel-

SPECIFIKATIONER:

Motor: Tre-cylindret, to-takt, vandkølet, boring 68 mm, slaglængde 68 mm, slagvolumen 741 ccm, kompressionsforhold 8:1, maksimaleffekt 34 hk (DIN) ved 4300 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 6,5 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 46 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,75:1, 2,23:1, 1,41:1, 0,94:1. Differentiale udveksling 3,88:1. Dækstørrelse: 5,20-12.

Hjulophængning: Forhjul i triangellarme affjedret af langsgående torsionsfjedre. Baghjul i fremadrettede, vridningsslappe arme (tværliggende torsionsfjedre), panhardstang.

Bremser: Bremsetromlediameter for 200 mm, bag 180 mm, totalt bremseareal 572 cm², type: hydr. Simplex.

Styretøj: Tandstang, udveksling 15,75:1, venderadius 5,0 m.

Elektrisk anlæg: 6 volt, dynamo, 160 watt, akkumulator 56 amp.-timer.

Mål, vægt: Total længde 3950 mm, total bredde 1580 mm, total højde 1400 mm, akselafstand 2175 mm, sporvidde for 1180 mm, bag 1200 mm, fri højde fra vej 150 mm, benzintank rummer 33 liter, kølesystem 7,25 liter. Egen-vægt 675 kg, effektvægt 19,8 kg/hk. Tophastighed 115 km/t. Standardforbrug 7,3 liter/100 km.

Pris: Kr. 15,855,-.

Karburator: SOLEX 40 ICB, tændrør: Bosch M175 T1, elektrodeafstand 0,5-0,7 mm, kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 2,5 mm før top.

Dæktryk: Forhjul 21 lbs/sqi., baghjul 21-24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,75 liter (ikke hypoidolie).

le kardanled forplanter sig til rattet, men man kan kun fremkalde en forvognsudskridning på grund af forhjulstrækket, når man kører i et af de tre lavere gear under mindre gode friktionsforhold som grusvej eller fedtet asfalt, og så skal der endda være tale om et ret stort styreudslag og relativ kraftig acceleration.

I regnvejr er udsynet ikke tilfredsstillende, fordi viskerne »mangler« et ret stort stykke i højre side, og fordi man ikke kan se ud af sideruderne på grund af et strømningfænomen af fartvinden. Denne kommer nemlig ikke ind til ruderne, og derfor sidder regndråberne i uforstyrret ro, selvom man kører med tophastighed. Fænomenet var ret udpræget på den prøvekørte vogn, der var poleret i voks eller silicone også på sideruderne, hvilket gav anledning til dråbeansamlinger, og det er derfor vigtigt, at man holder sideruderne fri for enhver form for polermiddel eller fedtstof.

Alt i alt kan man sige, at DKW Junior vinder ved nærmere bekendtskab, og den lever op til nutidens krav gennem sin gode accelerationsevne og sin march- og tophastighed på 115 km/t. Man må dog regne med en smule lavere tophastighed på det danske

marked, for ved god hastighed er der tilbøjelighed til tændingsbanken ved selv ganske små stigninger, hvilket skyldes, at benzinen på det danske marked har en lidt anderledes fordampningskurve end benzinen på det tyske marked, hvilket vil sige, at den ikke har helt så god en køleevne. Dette mærker man tydeligt på den måde, at man sagtens får tophastigheden frem uden tændingsbanken, når man starter med lunken motor, medens bankeriet kan blive vedvarende, når man presser den gennemvarme motor. Af samme grund ændrer forhandlerne centrifugalregulatoren efter tredje service således, at tændingen bliver knap så høj ved forskydningen under de højere omdrejningstal, og det vil trække et par km/t fra tophastigheden. En såkaldt oktanregulator ville derfor være en fordel for de DKW-ejere, der skal køre i flere forskellige lande med forskellige benzinsorter.

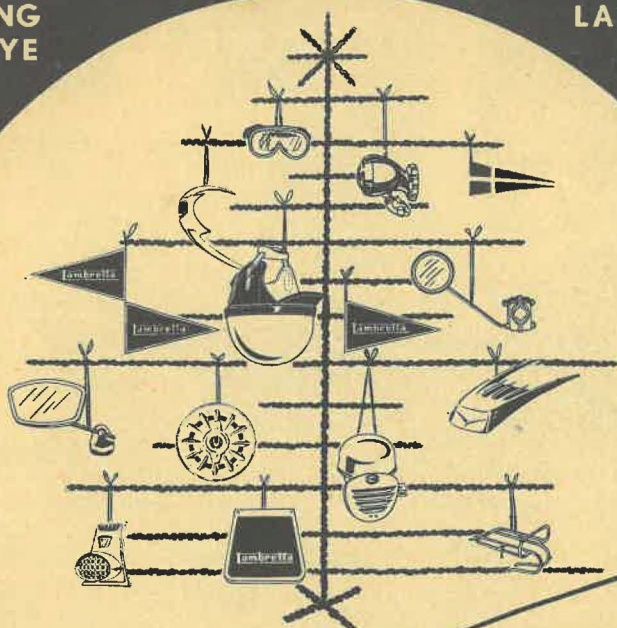
Vognen trænger stadig til megen forædling ikke mindst med hensyn til lydisolations, og trods de tilsyneladende gode pladsforhold er den uegnet for høje kørere. Prisen forekommer overhovedet ikke konkurrencedygtig, når man sammenligner med andre vogne i denne klasse.



Det er sjældent at se kvinder i fuld fart på en racermaskine, men Miss Margo Pearson har motorcyklesport som hobby. Her deltager hun i Truxton løbet på en 125 ccm BSA i konkurrence med 21 mandlige kolleger, blandt hvilke man også fandt hendes brødre Jim og John.

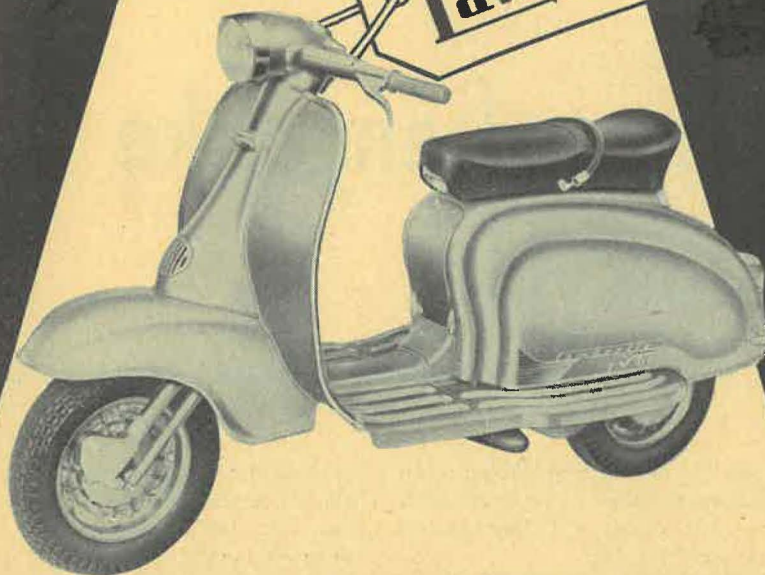
FORLANG
DEN NYE

LAMBRETTA
udstys-
brochure



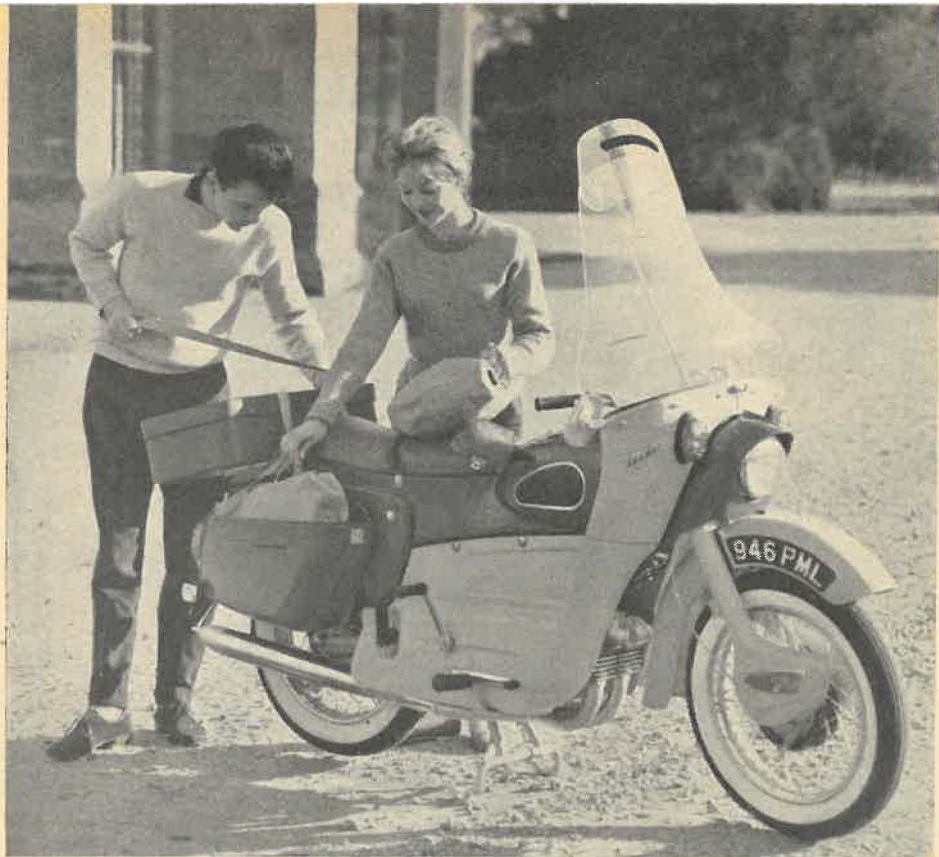
GLÆDELIG
Lambretta JUL

NELLEMANN & DREWSEN A/S
Frederikssundsvej 78, København NV, Tlf. ÅGir 6111



VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67, Aarhus, Tlf. (061) 34100

(DET BLIVER EN **Lambretta** -JUL I ÅR!)



Til Ariel Leader hører to store bagagerum, og til mange engelske maskiner leveres der nu bagageudstyr som originalt tilbehør.

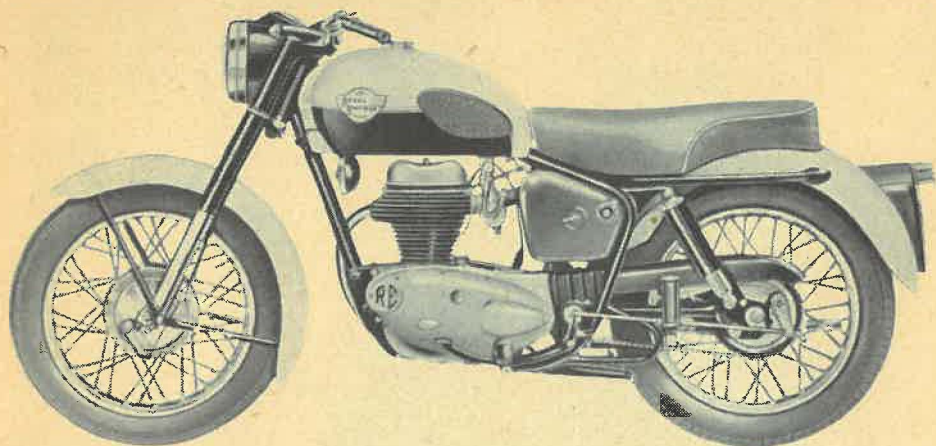
Masser af engelske motorcykler

— **MEN IKKE MANGE NYHEDER PÅ EARLS COURT**

Den engelske motorcykleudstilling stod i jubilæets tegn, eftersom det er 50 år siden, man første gang afholdt en decideret motorcykleudstilling i London.

Trods det annoncerede »overvældende opbud af nyheder« var det meget småt med

nye modeller, og de tekniske nyheder gav heller ikke udstillingen noget epokegørende præg. Desværre bliver de engelske motorcykler alt for dyre i forhold til de kontinentale maskiner, når de kommer på det danske marked, hvor prisdifferencen i store

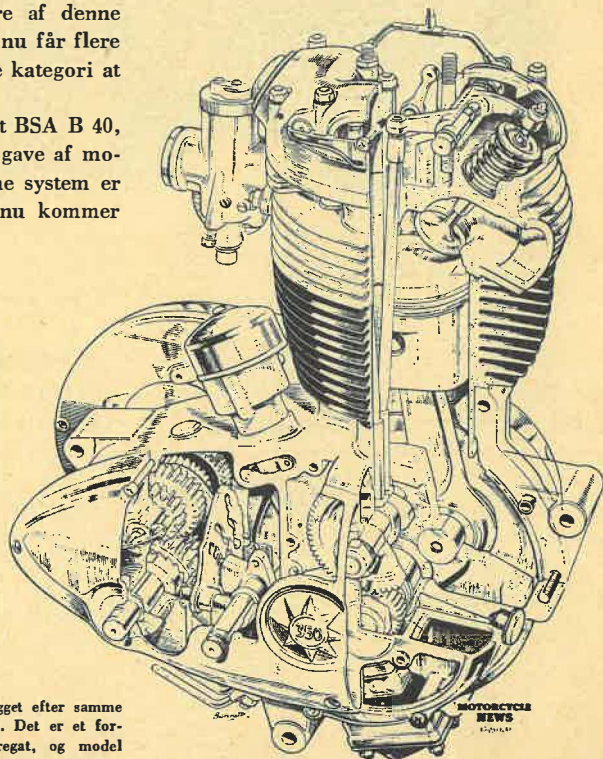


Royal Enfield 250 Clipper er en pæn og gedigen lille maskine, men den kan slet ikke konkurrere med de tyske maskiner i 250 ccm klassen, hvad prisen angår.

træk fordobles af omsætningsafgiften, og de engelske letvægttere har aldrig vakt større begejstring i de skandinaviske lande. Da tyskerne ikke mere producerer nogen 350 ccm maskine, vil det dog have en vis interesse, at de mange tilhængere af denne yderst fornuftige motorstørrelse nu får flere engelske maskiner af den lettere kategori at vælge imellem.

Vi har allerede tidligere omtalt BSA B 40, der slet og ret er en 350 ccm udgave af model C 15 på 250 ccm. Det samme system er blevet udviklet hos AMC, der nu kommer

med en AJS model 8, der er en 350 ccm udgave af model 14, og i Matchless hedder den nye 350'er i letvægtklassen G 5. Medens f. eks. AJS model 16 på 350 ccm er opbyg-



Motoren i BSA B 40 på 350 ccm er opbygget efter samme konstruktion som 250 ccm motoren i C 15. Det er et fornuftigt og hensigtsmæssigt lille motoraggregat, og model B 40 er med sin lave egenvægt en særdeles livlig maskine.

MOTORCYCLE
NEWS
LONDON



Her ser man tydeligt ideen i den nye, lette 350 ccm klasse. Det er en BSA B 40, der til forveksling ligner C 15 — en ganske let, men dog kraftig maskine.

get efter den sædvanlige recept, er model 8 og model 14 en lettere konstruktion med enkelt ramme som stelkonstruktion, og olietanken er flyttet ned i højre side af krumtaphuset, hvor et letmetaldæksel giver det indtryk, at motor og gearkasse er bygget sammen, medens gearkassen som på de større modeller er et selvstændigt aggregat, der kan indstilles, når forkæden skal justeres.

Norton har fulgt det samme princip, men her drejer det sig om en to-cylindret maskine, der kaldes Navigator. Motoren er en større udgave af den særprægede Jubilee konstruktion, men stel og gafler er hentet

fra Dominator, og ligesom de større maskiner er også Navigator monteret med en 8" forhjulsbremse. Norton leverer sine maskiner med en bagskærm, der indkapsler den bagerste del af maskinen, men man kan også få maskinerne med en normal bagskærm — dette gælder nu også for Jubilee, der i sin tid startede den nye linie.

Medens Maico ikke viste sin scooter på udstillingen i Frankfurt, kunne man se Maicoletta i London. Der var en stor model på 277 ccm foruden den mere velkendte 247 ccm model med elektrisk starter.

Indenfor BSA concernen sker der stadig visse rationaliseringer. Ariel fortsætter med sine to-takt modeller Leader og Arrow, der blot har fået nye topstykker. Samtlige to-cylindrede BSA maskiner har nu knastaksler af den såkaldte sportstype, der tidligere kun anvendtes på Shooting Star og Road Rocket. og disse to modeller adskiller sig nu fra A7 og Golden Flash hovedsageligt ved at være monteret med højkomprimerende stempler



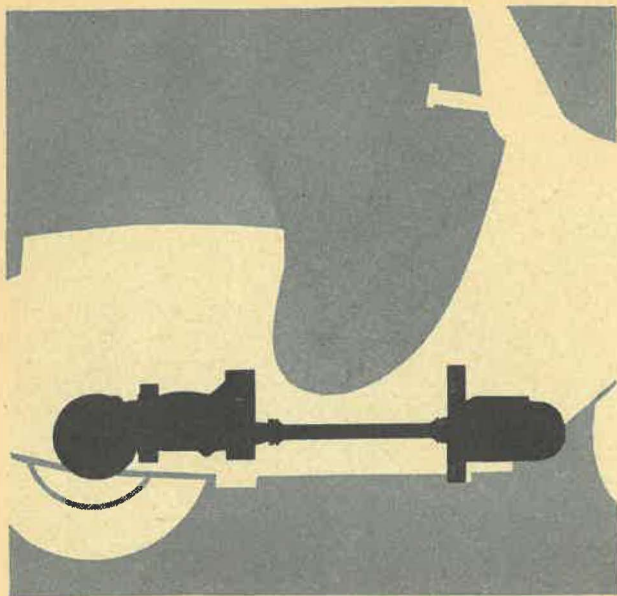
Der er endnu ikke så mange kilometer motorvej i England, men det engelske politi har rustet sig til de særlige krav, som hurtig kørsel på disse strækninger kræver. Her er en indkapslet Golden Flash, der vinder ca. 10 km/t i top-hastighed på grund af strømlinebeklædningen.

og letmetaltopstykker. Hos Triumph, der ligeledes hører ind under BSA concernen, monteres nu samtlige motorer med letmetaltopstykker, og efter sigende har man fået sat skik på koblingen således, at gearskiftningen (navnlig til første gear) ikke mere sker med et brag. Trophy modellen genopstår som 500 ccm til eksport, og den kommer på det danske marked i fuldt landevejsudstyr — både Trophy og Bonneville har det »gamlemeldags« stel, medens Speed Twin og Tiger 110 har den store, indkapslende bagskærm.

Den eneste virkelige nyhed præsenterede Veloce Ltd. med en Velocette scooter, der bærer navnet Viceroy, hvilket betyder vicekonge — vi har haft kadetter, kaptajner,

admiraler, kronprinser, ambassadører og konger i modelbetegnelserne for biler og motorcykler så hvorfor ikke også en vicekonge?

Viceroy er helt anderledes end de andre scootere, og når vi indledningsvis fastslår, at den har en to-cylindret boksermotor, så vil tanken uvægerligt blive drejet hen på den vandkølede LE-motor eller den luftkølede Valiant fra samme fabrik, men der gætter man galt. Det er nemlig en to-takt motor opbygget efter samme princip, som man for nogle år siden benyttede til en IFA motorcykle. Da de to stempler arbejder mod hinanden og fra hinanden som i en almindelig boksermotor, er krumtaphuset ikke delt,



Denne skitse viser dispositionen i Velocette Viceroy. Motoren ligger helt fremme, og den trækker over en kardanaksel tilbage til transmissionsaggregatet, der omfatter kobling, firetrins gearkasse og bagakseludveksling. Det hele er samlet i et gaffelformet brostykke og tjener som svingarm for baghjulet gennem en hængsling omtrentlig ud for kardanakslens midte. Udformningen virker mere omstændelig end egentlig genial.

men virker som en fælles skyllepumpe for de to cylindre, i hvilke forbrændingen finder sted samtidig således, at der kommer en forbrændingsimpuls for hver krumtapomdrejning som i en almindelig en-cylindret to-takter.

Denne udformning kan måske forekomme noget mærkelig, for hvad skal man dog med to cylindre, når de bliver fyret af samtidig? Svaret er ganske enkelt det, at man opnår en næsten fuldendt motorbalance i en boksermotor, og med denne to-takter opnår man en endnu jævner gang end i en fire-takt boksermotor, i hvilken de to cylindre skiftes til at levere en kraftimpuls med det resultat, at der navnlig ved lave omdrejningstal mærkes nogle vibrationer parallelt med de to cylindre, for selvom både den roterende masse og de frem- og tilbagegående dele er meget fint afbalancerede i en boksermotor, så kan man ikke uden videre afbalancere forbrændingstrykket. Når de to cylindre afgiver forbrænding på samme tid, vil også forbrændingstrykket blive afbalanceret på den måde, at »rekylet« i den ene cylinder ophæver »rekylet« fra den anden cylinder — man har altså fremstillet en absolut vibrationsfri motor.

Ved at lade krumtaphuset virke som fæl-

les skyllepumpe for de to cylindre opnår man at nedsætte krumtaphusets skadelige volumen i forhold til det samlede slagvolumen, og man får derfor en effektiv skylning. Til krumtaphuset er ganske vist boltet en indsugningsmanifold med to kanaler, men den tjener kun som et ventilhus med to membranventiler for indsugningen, og når man deler kanalen op i to kanaler, er det kun af hensyn til at reducere membranernes størrelse således, at disse kommer til at arbejde hurtigt og præcist. Membranventilerne er fuldautomatiske, idet de åbner og lukker i overensstemmelse med undertryk og tryk i krumtaphuset i forhold til det herskende tryk i indsugningskanalen, og indsugningen er derfor frigjort fra den rent geometriske styring ved hjælp af stemplet, der kun åbner og lukker for indsugningskanalen i overensstemmelse med krumtapakslens stilling, men uanset den øjeblikkelige åbning af gasspjældet og dermed også uanset krumtaphusets øjeblikkelige fyldning.

Under membranventilerne ligger et par solide metaltunger, der skal forhindre membranerne i at åbne så meget, at de kommer i kontakt med krumtapakslens. De to krumtapslag er anbragt mellem et centralt svinghjul og to kontravægte, og krumtapakslens



Viceroy scooteren ser meget tiltalende ud, men det er vanskeligt at øjne nogen forbedring af vægtfordelingen, når man af hensyn til motorens placering må rykke køreren og den eventuelle passager længere tilbage.

er lejret i to koniske rullelejer, der smøres fra olien i benzinen, og de er følgelig afdækket med simmerringe ud mod de udgående akseltappe. Den forreste akseltap bærer rotoren til en vekselstrømsdynamo og centrifugalregulatoren til afbryderkontakten, medens den bagerste akseltap bærer et stort tandhjul, der fungerer som svinghjul med en startkrans til en selvstarter af automobiltypen.

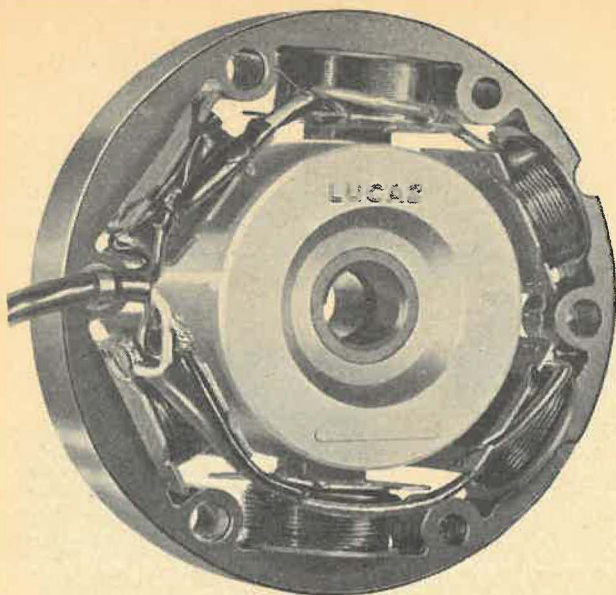
De to cylindre er støbt i letmetal med indpressede støbejernsforinger, hvis porte er slebet nøjagtigt inden indpresningen. Stemplerne har to kompressionsringe, og plejlstangen er lejret om stempelpinden ved hjælp af et nåleleje, hvilket erfaringsmæssigt giver den bedste smøringsmulighed i en to-takter med olieblandet benzin.

Motoren udgør en sektion for sig, og momentet overføres til transmissionshuset ved hjælp af en kardanaksel med hardyskiver i begge ender. Kardanakslen driver et lille, dobbelt kædehjul forbundet med en du-

plekkæde til koblingens store kædehjul, og koblingsnavet sidder på den indgående gearkasseaksel, medens den udgående gearkasseaksel bærer et spiralskåret spidshjul i indgreb med bagakslens kronhjul. Motoren og transmissionshuset er samlet til en stiv enhed ved hjælp af et gaffelformet brostykke, og hele det samlede aggregat tjener som svingarm for baghjulet.

Meningen med dette særprægede system er selvfølgelig den, at man vil have en del af vægten frem på forhjulet, og derfor skyder man selve motoren helt frem under forskjoldet, hvor den ligger direkte i luftstrømmen, og desuden har man anbragt benzintanken helt fremme ved kronhovedet.

Stellet er et centralrør med stor diameter, og forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel af samme type, som benyttes til Velocette LE. Forskjoldet er meget stort og det er bøjet stærkt bagud således, at det giver effektiv beskyttelse for benene. Gearskiftningen sker ved hjælp af en dobbeltpedal,

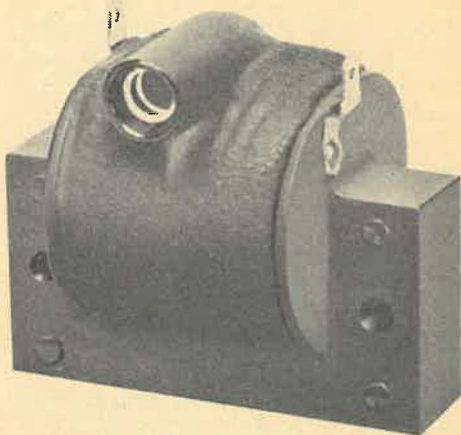


De fleste engelske maskiner udstyres nu med vekselstrømsanlæg, men ikke i alle tilfælde benyttes ensretter. Den her viste Lucas svinghjulsdynamo er indrettet på samme måde som svinghjuls magneten til flere italienske letvægtmodeller og scootere, idet der er en magnet-spole til at føde tændspolens primærkredsløb, og tændspolen er anbragt udenfor aggregatets stator. Dette system giver en effektiv gnist ved alle omdrejningstal. Desuden er der dynamospoler til direkte strømtilførsel til lygterne eller til opladning af en akkumulator over en ensretter.

og under sadlen er akkumulatoren (12 v) anbragt.

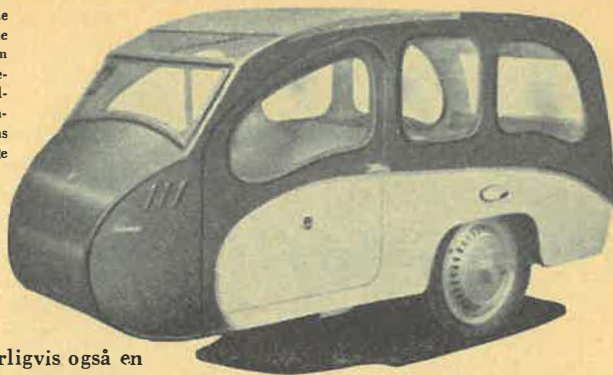
Det er en kende vanskeligt at dele englændernes begejstring over denne nyskabelse, for vi kan med vor bedste vilje ikke indse, at man har opnået nogen forbedring af vægtfordelingen, medens man selvfølgelig må anerkende motorkonstruktionen. På grund af motorens placering fortil har det simpelt hen været nødvendigt at skubbe køreren længere tilbage, og en eventuel bagsædepassager, der dog ikke er nogen sjældenhed på en scooter, kommer til at sidde bag bagaksens linie. Sammenligner man f. eks. med en Maicoletta, der kommer Viceroy nærmest i udformning, fordi begge maskiner har regulær teleskopforgaffel og ret store hjul — Maicoletta 14" og Viceroy 12" — vil man se, at køreren vægt kommer til at hvile nøjagtigt mellem de to aksler på den tyske maskine, og bagsædepassageren kommer til at sidde foran bagaksellinien, medens køreren vægt på Viceroy falder på baghjulet for de to trediedeles vedkommende, og bagsædepassagerens vægt vil helt og holdent falde på bagakslen i bedste fald. Dertil kommer, at det ikke kan være noget større plus for køreegenskaberne at lade motorens og transmissionsaggregatets vægt indgå som store svingende masser i

baghjulsaffjedringen, for det vil i hvert tilfælde stille meget store krav til dæmperen. Det samlede aggregat er ophængt drejeligt omtrent på midten, og selvom motoren kommer til at virke som kontravægt for gearkassen, så kommer man ikke udenom et meget stort inertimoment, da svingarmen har en tung klump i begge ender i modsætning til de italienske konstruktioner, hvor hængslingen ligger meget tæt ved aggregatets vægtkoncentration.



Den egentlige tændspole fødes fra vekselstrømsdynamoens magnet-spole, og motoren kan derfor startes helt uafhængigt af akkumulatoren.

Tro det eller lad være, men denne enorme sidevogn betragter englænderne som en jævnbyrdig konkurrent til den lille bil. Foruden de ikke altid behagelige klimatiske forhold skal den engelske husfader så kæmpe med dette monstrum, der indeholder hans kone, hans halv voksne datter og to ugudelige knægte.



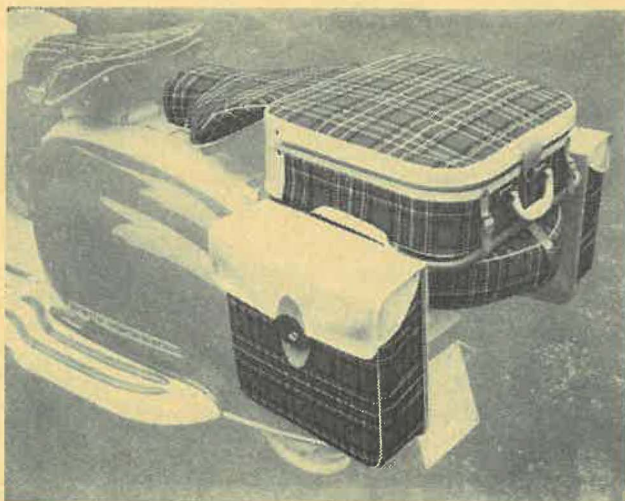
Udstillingen omfattede naturligvis også en mængde tilbehør, men her kunne man heller ikke finde de store nyheder. Blot kan man glæde sig over de mange udmærkede hjælpemidler til at medføre en ret omfangsrig bagage på en solomaskine, hvilket selvfølgelig skyldes, at englænderne for alvor benytter motorcyklen til rejsebrug, medens den i de skandinaviske lande hovedsageligt benyttes som transportmiddel til og fra arbejde — og for en del unge menneskers vedkommende udelukkende til at fare rundt og lave ballade med i byernes snævreste gader. Det er i grunden meget synd, for der findes overhovede ikke nogen bedre form for en udenlandsrejse end netop motorcyklen — medens man har siddet i sin bil forskellige steder i Europa, så har man med motorcyklen virkelig været der. Den, der har fornemmet forskellen ved at forcere en række

bjergpas på motorcykle og i bil, vil uden tvivl give os ret.

Der findes på det engelske marked en mængde forskellige kufferter og sidetasker til hensigtsmæssig anbringelse på en scooter eller motorcykle, og danske motorcyklister, der agter sig på langfart, burde få øjnene op for dette praktiske rejseudstyr, der gør rejsen lettere og mere komfortabel og frem for alt mere sikker.

Ikke desto mindre var det samlede opbud af to-hjulede køretøjer overvældende, for England har stadig mange motorcyklefabrikker, og hver fabrik kan tilbyde mange forskellige modeller, men det er måske netop grunden til, at de engelske fabrikker ikke prismæssigt kan konkurrere med de kontinentale fabrikker.

På udstillingen kunne man se mange nydelige sadeltasker og kufferter til motorcykler og scootere, men den slag udstyr bør fremstilles af folk, der er vant til at køre langtur på motorcykle. Selvfølgelig er det rigtigt, at man hurtigt kan tage hele tasken med sig, medens stativet bliver tilbage på maskinen, men tasken skal enten anbringes i en beholder eller forsynes med et overtræk, hvis den ikke skal blive snævset og utilltalende at have med på et hotelværelse.

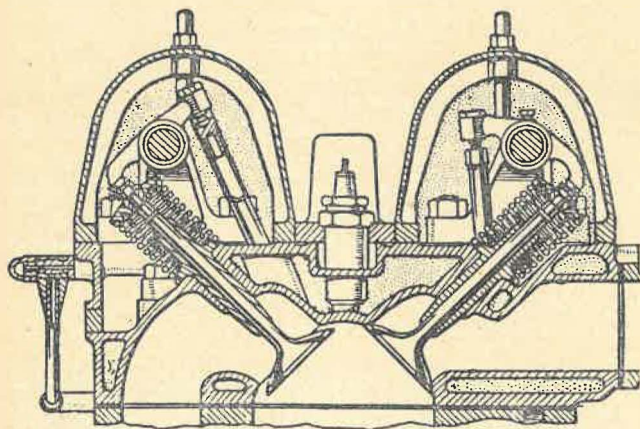


IDÉEN GÅR RUNDT OG RUNDT

På enhver biludstilling bliver der præsenteret »nyheder«, som i virkeligheden er temmeligt alderstegne.

De fleste, for ikke at sige alle de »nye« ideer har været prøvet før, men blev opgivet igen, fordi materialevalg, udformning

Blandt de lærerige eksempler på, hvorledes en idé kan vandre og dukke op med mellemrum i mere eller mindre varieret udførelse, er det halvkugleformede forbrændingskammer med skråstillede topventiler. Som nyligt beskrevet i SMJ var det den schweiziske ingeniør *Ernest Henry*, der først af alle forenede denne udformning af motorens forbrændingskamre med skråstillede ventiler (fire per cylinder) og to overliggende knastaksler. Intet af disse konstruktionselementer var i sig selv nyt, da Henry begyndte at samle dem til et hele; men hans sammenstilling var ikke blot ny, den var revolutionerende. Med passende modifikationer kom den til at danne skole for alle efterfølgende konstruktører af bilmotorer med høj ydeevne, specielt væddeløbs- og sportsmotorer.



I 1930 benyttede Sunbeam de skråstillede ventiler i en bus-motor.

eller rene modeluner hindrede idéen i at slå igennem, da den faktisk var ny.

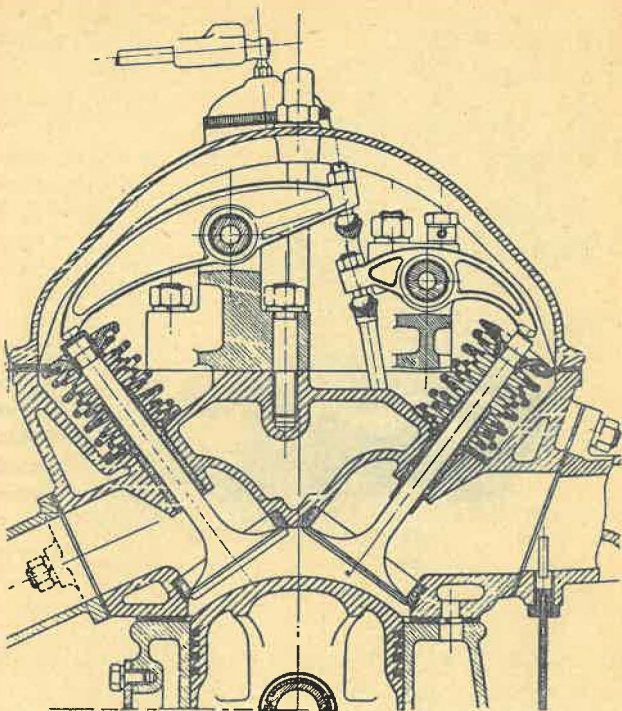
Det ville være fristende engang at søge hver enkelt lille del af den moderne bil eftersporet i historiens mest utilgængelige krinkelkroge. Jeg kunne svært godt tænke mig at gå i lag med opgaven, men det bliver nok først, når døgnen får 36 timer.

Indtil da må jeg nøjes med at se på et adskilt område ad gangen — og næppe er et emne tilsyneladende færdigbehandlet, før det lykkes at støve nyt materiale op og kaste yderligere lys over den tekniske histories mangfoldighed.

Rent bortset fra det diskutabile i at anvende halvkugleformede forbrændingskamre i hverdagsmotorer, har de to overliggende knastaksler altid været forbeholdt dyrere maskiner. Simpelt hen fordi udførelsen er kostbar og stiller problemer — både konstruktive og vedligeholdelsesmæssige — ved den mekaniske forbindelse mellem krumtap og knastaksler.

Derfor har flere teknikere gennem årene søgt at opnå Henry's klassiske udformning af ventilstilling (dog med kun to ventiler per cylinder) og forbrændingskamre, men uden at lægge to knastaksler på toppen af

I 1936 fandt man denne konstruktion hos Lago-Talbot. Stødstængerne lå på linie, men til gengæld var det ene sæt vippearme ret voldsomt i dimensionerne.



motoren og helst uden at bruge mere end een knastaksel.

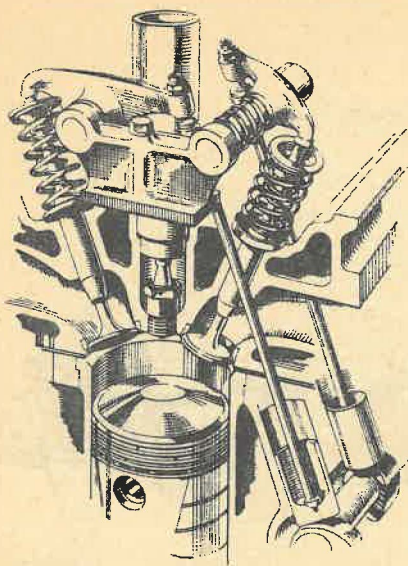
Nogle af de første forsøg i så henseende blev gjort med to knastakslar anbragt ret højt oppe i cylinderblokken. Mellem ventilerne og knastakslerne var der så placeret krumme vippearme, som åbnede ventilerne. Disse vippearme blev let temmelig komplicerede i form, ret tunge og udsat for uheldige påvirkninger, så udformningen viste sig ikke alt for hensigtsmæssig. Den fandtes bl. a. på en ældre *Lagonda*-motor og med en ganske raffineret variation i en 1928/29 *Sunbeam* lastvognsmotor. I denne greb vippearmerne fat halvvejs nede på ventilskafterne, og ventilfjedrene var monteret *over* vippearmerne. Herved opnåedes det at holde fjedrene mere afsondret fra motorvarmen og desuden, at de lettere kunne udskiftes. Åbenbart har den pågældende *Sunbeam*-ingeniør ikke næret særligt høje tanker om fabrikens leverandør af ventilfjedre!

En mere udbredt metode med to højt, men ikke overliggende knastakslar var at

indskyde korte stødstænger mellem knastakslerne og vippearmerne over ventilerne. Den engelske *Dorman* motor var vist den første af denne konstruktion, som fulgtes fra 1926 af *Riley*, indtil dette mærke mistede sit særpræg for få år siden. *Lea-Francis* benyttede en lignende konstruktion, og den fandtes naturligvis hos *ERA*, da disse væddeløbsmotorer var ombyggede *Riley* maskiner. Når metoden også ligeledes benyttedes af *Connaught*, skyldes det, at dette mærke brugte ombyggede *Lea-Francis* motorer. Motorcykleingeniørerne har også brugt denne udformning.

Fordelene var bl. a., at topstykket kunne demonteres uden at bringe krumtap/knastaksel-indstillingen i vildrede, og at knastakslersmøringen frembød færre vanskeligheder, end når knastakslerne var lejret over topstykket. Desuden var afstanden mellem knastakslar og krumtap behageligt kort for den mekaniske forbindelse.

Konstruktionen krævede imidlertid stadig to knastakslar, og nogen direkte tand-



Og således ser de moderne Peugeot motorer ud.

hjulsudveksling mellem dem og krumtappen lod sig ikke skabe. Enten måtte der indskydes flere tandhjul eller også benyttes een eller flere kæder, så søgende ånder var bestandig på jagt efter en endnu enklere udformning, der dog gav den eftertragtede »Henry-top«.

Den danske tekniker P. A. Poppe, der virkede i mange år inden for britisk motorindustri, forsøgte sig i 1924 med en sindrig konstruktion for Rover. En enkelt knastaksel var anbragt i topstykkets ene side og åbnede indsugningsventilerne ved hjælp af vippearme, mens udstødningsventilerne åbnedes fra samme knastaksel med stødstænger på tværs gennem topstykket og vippearne på den modsatte side! Drevet til knastakslen var en lodret akse i det pågældende bageste hjørne af motoren og et snekedrev. Det hele var net at se på, men egentlig unødigt kompliceret, og den eneste fordel var vel, at knastakslen var lettere at smøre i topstykket end over dette.

Rover-konstruktionen er et isoleret eksempel på, hvorledes Henry-motivet gik igen i ændrede udgaver, og det fik ingen efterfølgere.

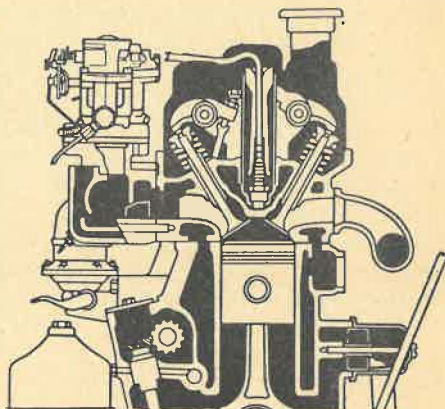
Derimod dannede Sunbeam skole, da fa-

briken i 1930 frembragte en busmotor med halvkugleformede forbrændingskamre og to skråtstillede ventiler per cylinder, men kun en enkelt knastaksel, som tilmed befandt sig i bunden af motoren, bekvemt placeret nær krumtappen. Det epokegørende i denne Sunbeam-konstruktion var anvendelsen af lange stødstænger, som på skrå førte op gennem cylinderblokken og topstykket til korte vippearme, der atter påvirkede ventilerne.

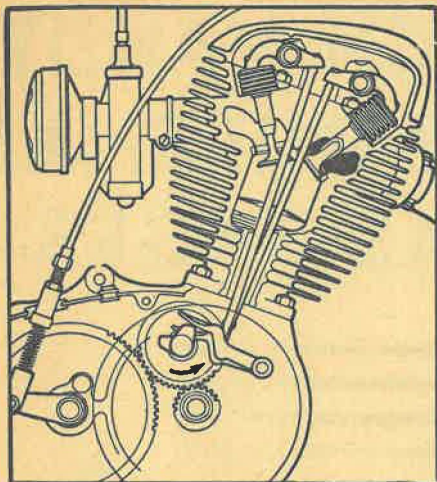
Her var det lykkedes at opnå den ønskede udformning af toppen og samtidigt at undgå de fordyrende komplikationer. Hvor fremragende løsningen rent praktisk var i 1930, kan jeg desværre ikke med sikkerhed fastslå, for motoren var ikke i produktion så længe. Formentlig har der været vanskeligheder med de meget lange stødstænger. I hvert fald blev denne byggemåde ikke anvendt i koncernens personvogne. På det tidspunkt var schweizeren Georg Roesch chef for konstruktionsafdelingen, og hans motorer var ikke med »Henry-top«. Desuden anvendte han ganske tynde stødstænger af stål og vippearme, der vippede over en knivskarp kant, så friktionsarealet mellem vippearmsleje og -aksel blev undgået.

Under alle omstændigheder lå Sunbeam-idéen som udført på busmotoren fra 1930 stille i bilkrese, indtil den dukkede op samtidigt i Tyskland og Frankrig 6 år senere.

BMW præsenterede en meget elegant variation over temaet. Knastakslen lå nede



— og den moderne Humber Super Snipe.



Og spørgsmålet er så, om ideen ikke oprindeligt stammer fra de encylindrede motorcykelmotorer, der i umindelige tider har benyttet det halvkugleformede forbrændingskammer med skråstillede ventiler, som det her er vist på en NSU Fox.

ved krumtappen, og lodrette stødstænger førte op til vippearne, der åbnede indsugningsventilerne. På samme vippearmsaksel var et andet sæt vippearne anbragt, og fra dem førte korte stødstænger på tværs over topstykket til nok et sæt vippearne, der dirigerede udstødningsventilerne. Løsningen, som formentlig også var delvist inspireret af Auto-Union-racer-motoren, er ganske fræk og lader sig kun foretage med gode materialer og omhyggelig forarbejdning. I dag bruges den i de engelske *Bristol*-vogne.

Den franske udformning, som lanceredes af *Lago-Talbot*, lå nærmere den i sin tid af Sunbeam anvendte, men *Antony Lago* foretrak et kort kædetræk mellem krumtap og knastaksel. Desuden havde han lagt stødstængerne parallelt og kun lidt på skrå i forhold til midterlinjen i motorens tværsnit. Til gengæld var stødstængerne af meget uens længde for indsugning og udstødning og vippearne højst forskellige i dimensioner, men motoren gik uden vanskelighed op til 6500 o/m. Senere gik Lago dog over til to højtliggende knastaksler i blokken efter Riley-metoden.

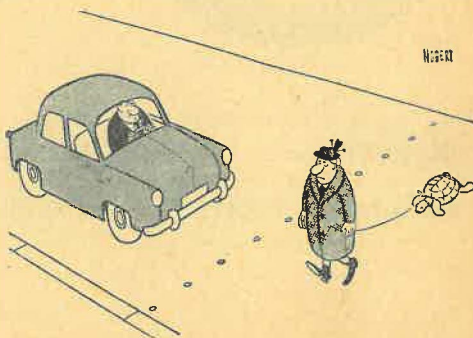
Efter alt at dømme: Lago's virke inden

for Sunbeam-Talbot Darracq koncernen og den nære forbindelse mellem denne koncerns tekniske ledere i England og Frankrig, kan 1936 *Lago-Talbot* motoren meget vel have været inspireret af Sunbeam's busmotor fra 1930, men dermed standser idéen ikke sin vandring.

Peugeot tog tanken op kort efter krigen i »203« og senere i »403« motoren, og så smukt går historien sin velkendte ironiske gang, at netop *Peugeot*, som inden første verdenskrig viste en undrende samtid Henry's epokegørende motorer, nu bygger en forenklet Henry-motor efter et princip, der stammer fra Sunbeam, der atter skamløst kopierede Henry-princippet i sine 1914 T. T. vogne!

Men ikke nok med det. Den enkelte knastaksel med skrå stødstænger gennem blokken og halvkugleformede forbrændingskamre plus skråstillede ventiler dukkede senere op i USA, hvor en fabrik ville hævde, at dette var noget aldeles nyt og uhørt fremragende. Den opgav ganske vist konstruktionen ret kort efter, men *Armstrong-Siddeley* optog idéen i England og *Humber* ligeledes — og *Humber* kopierede i sin tid Henry's *Peugeot*-motorer.

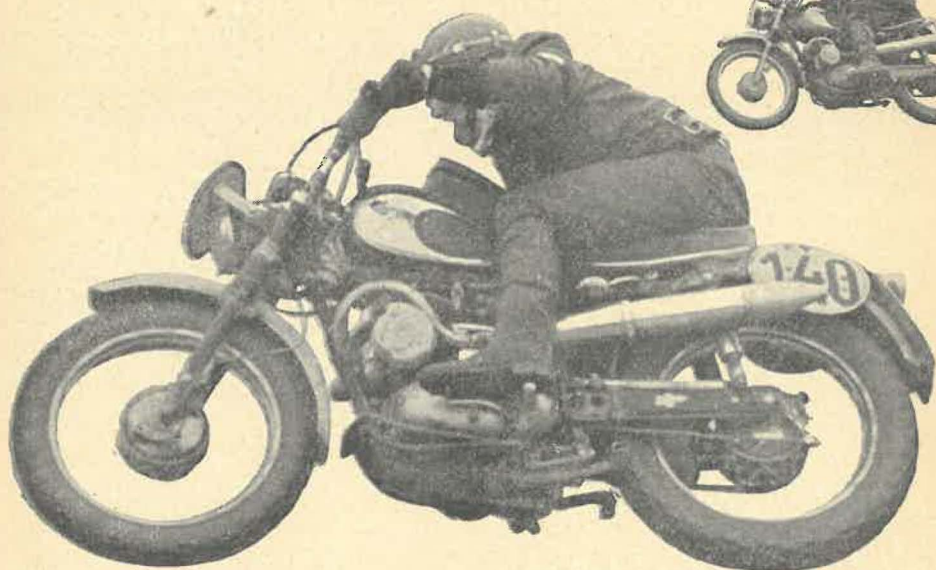
Hermed er ringen sluttet, men næppe afsluttet, for så længe der endnu produceres motorer med den traditionelle ventiltipe, vil idéerne om disses stilling og styring blive varieret på grundlag af mere eller mindre fantasifulde gengangere fra længst forsvundne dage.





PUCH VANDT DET INTERNATIO SEKS DAGES-TR

Den dobbeltstemplede, længdeskyllede PUCH motor kan byde på mere end nogen anden to-takt motor i trækraft, økonomi og slidstyrke. Puch er konstrueret til maksimalbelastning på Europas værste bjergveje; derfor får De en helt igennem overlegen maskine, når De vælger en Puch.



Samtl
usædva
af den
buste
tive sv
— den
lynhur
maskin

BERØMT

for køreegenskaberne

BEKENDT

for driftssikkerhed og slidstyrke

BEUNDRET

for elegance og

IMPORTØR: O. E. ANDERSEN — L

NALE AL



Puch modeller har helt
e køreegenskaber på grund
de vægtfordeling, den ro-
skopforgaffel og den effek-
gaffelaffjedring af baghjulet
re styrefølsomhed og den
manøvrering kendetegner
a med 16" hjul.



Puch vandt det internationale seks-dages trial, fordi det østrig-
ske Puch-hold klarede sig bedst i terrænkørsel, hastighedskon-
kurrence og udpræget bakkeløb — Puch var under alle forhold
den mest pålidelige og stabile maskine.

Model 175 SV, 10 hk - enkelt karburator med dæmper

Model 175 SVS, 12,5 hk - todeligt registerkarburator med dæmper

Model 250 SG, 14,5 hk - en kolossal slidstærk maskine

omfort **Model 250 SGS, 17,0 hk - den lynhurtige og smidige sportsmodel**

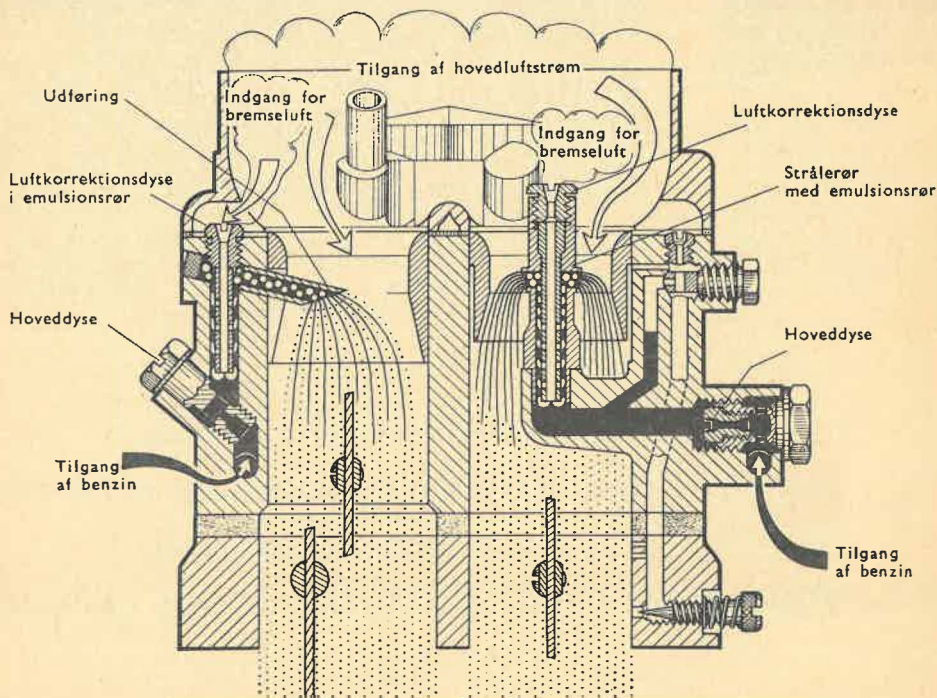
NDGREVEN 4 - KØBENHAVN K

KARBURATOR

I indledningen til denne artikelserie påpegede vi, at der meget ofte sker forvekslinger mellem dobbeltkarburatorer og registerkarburatorer i de tekniske specifikationer for de forskellige biler. Vi skal lige kort gentage, at dobbeltkarburatoren blot er en sammenbygning af to karburatorer, der fødes fra et fælles svømmerhus, og de to blandekamre er tilsluttet hver sin manifold således, at hvert blandekammer betjener en del af motorens cylindre — i reglen halvdelen. Dette bevirker, at hvert blandekammer må være udstyret med start- og tomgangssystem, hovedsystem og accelerations-

pumpe, idet man blot bruger en fælles pumpe-membran og fælles startventil. For at opnå ensartet tomgang for de to cylindersektioner, finder man undertiden en udligningskanal, men f. eks. på Solex dobbeltkarburatoren (PAATI), er de to tomgangssystemer uafhængige af hinanden bortset fra den fælles gasspjældaksels anslagsskrue til regulering af omdrejningstallet.

Når dobbeltkarburatoren skal justeres, bringer man motoren op på drifttemperatur og stopper den, hvorefter de to reguleringskruer skrues helt i bund og derefter præcis en omgang tilbage. Derefter startes motoren



Dette er et snit gennem to-trins karburatoren eller registerkarburatoren, medens motoren kører med fuld gas ved et højt omdrejningstal — alle tre spjæld står for fuld åbning. Det nederste spjæld i hjælpekarburatoren til venstre åbnes af undertrykket i indsugningskanalen.

REALITETER 4

igen, og hvis den løber for hurtigt på grund af for fed tomgangsblending, skrues begge tomgangsskruer lige meget ind, da disse tekniske reguleringskruer bestemmer mængden af tilført emulsion og ikke som på de fleste motorecyklekarburatorer ren luft. Hvis motoren derimod halter på grund af for mager blending, skrues de to reguleringskruer lige meget ud. Iøvrigt er dobbeltkarburatørens enkeltdele og systemer udformet nøjagtigt på samme måde som enkeltkarburatørens.

Registerkarburatoren er derimod noget helt andet, selvom vi også ved denne karburatortype finder to indsugningsrør eller blandekamre med fælles svømmerhus. Registerkarburatoren benyttes i reglen til vogne, hvis motorer afgiver maksimaleffekten ved et forholdsvis stort omdrejningstal, hvilket giver meget store variationer i indsugningsluftens gennemstrømningshastighed og dermed større vanskeligheder ved at opnå en fuldendt karburering ved alle omdrejningstal. Derfor udformer man registerkarburatoren (eller trinkarburatoren) på den måde, at man med to sammenbyggede blandekamre lader det ene, ganske normalt udstyrede blandekammer arbejde alene op til et bestemt omdrejningstal på motoren, og først derefter begynder den anden del — hjælpekarburatoren — at træde gradvis i funktion. Den principielle forskel mellem dobbelt- og registerkarburatoren er altså den, at hvert blandekammer i dobbeltkarburatoren har sine cylindre at betjene lige fra tomgang til fuld belastning, medens registerkarburatoren betjener samtlige cylindre.

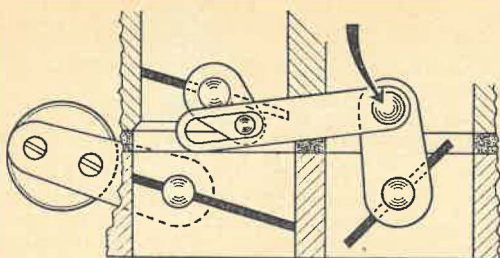
Bortset fra startanordningen, som vi senere skal se på, er hovedkarburatoren i en registerkarburator indrettet på ganske sam-

Registerkarburatoren også kaldet to-trins karburatoren

me måde som den almindelige enkeltkarburator, idet den er monteret med et ganske almindeligt tomgangssystem, et hovedsystem med emulsionsrør og luftdyse samt en accelerationspumpe med strålerør udmundende i hovedkarburatoren i overensstemmelse med den regulerende virkning for pumpen ved fuld belastning, som det blev beskrevet i septemhernummeret.

Hovedkarburatoren bringer let og smertefrit motoren op til et bestemt omdrejningstal, men kommer man derudover, bliver karbureringen ikke perfekt, fordi gennemstrømningshastigheden bliver for stor, og så sættes hjælpekarburatoren i funktion. Dette sker på den måde, at hovedkarburatorens gasspjæld er forbundet til hjælpekarburatorens spjæld ved en slidsformet medbringer, der først aktiverer hjælpekarburatoren ved en vis åbning af hovedkarburatorens spjæld, men således, at begge spjæld står fuldt åbne på samme tidspunkt.

Hjælpekarburatoren er forsynet med et hovedsystem bestående af en hoveddyse, et emulsionsrør med luftdyse og en udføringsarm, der udmunder i blandekammerets forsnævringsring. Dette system arbejder ganske ukompliceret i overensstemmelse med den øjeblikkelige åbning af gasspjældet i



I en moderne Solex registerkarburator er de to spjæld koblet sammen ved hjælp af det viste stangtræk, der først tager spjældet til venstre med, når spjældet til højre har nået en vis åbning. Speedertrækket er monteret ved pilen. Til venstre ses det automatiske spjæld med kontravægt, der omtales nærmere i teksten.

hjelpekarburatoren, og når den træder i funktion og gør sin del af arbejdet, holdes gennemstrømningshastigheden i hovedkarburatoren nede på en passende værdi.

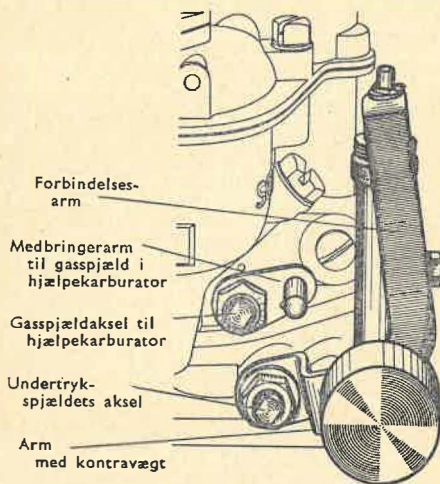
Da omdrejningstal og belastning ikke følges nøje, kan man f. eks. ved en hård acceleration komme ud for den situation, at gaspedalen er trådt helt eller næsten helt i bund, medens motoren endnu arbejder på et ret lavt omdrejningstal. Gennemstrømningshastigheden i hovedkarburatoren vil under disse omstændigheder ikke være overvældende, og man har derfor ikke brug for hjelpekarburatoren, der kun ville ødelægge karbureringen. Af denne grund er der under hjelpekarburatorens gasspjæld indbygget et drejespjæld med udpræget forsat aksel (omtrent som en vindfløj), og dette

spjæld holdes lukket af en lille vægtarm med en kontravægt. Når undertrykket under dette spjæld stiger på grund af motorens forøgede sugevirkning ved stigende omdrejningstal, vil spjældet åbne sig, når sugevirkningen kan overvinde kontravægtens modstand.

Når man i den forannævnte situation træder gaspedalen omtrent i bund ved et relativt lavt omdrejningstal, vil sugevirkningen fra motoren ikke være tilstrækkelig til at åbne det vægtbelastede drejespjæld, fordi hovedkarburatoren er i stand til at udligne undertrykket i motorens indsugningskanal, og hjelpekarburatoren vil ikke være i funktion. Efterhånden som omdrejningstallet vokser, vil også undertrykket i motorens indsugningskanal blive forøget, og drejespjældet vil åbne og sætte hjelpekarburatoren gradvis i funktion.

Da man ved kørsel på ujævn vej kan risikere, at vognens rystelser kan hjælpe det vægtbelastede drejespjæld med at åbne og lukke — så at sige få det til at klapre — er der på de nyere karburatorer af denne type monteret en lille hydraulisk teleskopstøddæmper, der modvirker for pludselige bevægelser.

Der er iøvrigt en lille lumsk ting ved dette vægtbelastede drejespjæld i hjelpekarburatoren, for det kan nemlig klistre sig fast. Hvis man f. eks. gennem en længere periode har kørt bykørsel uden voldsomme accelerationer eller stor hastighed, kan spjældet i dette tidsrum være totalt lukket, men da der i de fleste karburatorer kan dannes lak- eller kullag af forbrændingsprodukter, hovedsageligt stammende fra tilbageslag i karburatoren under kold start, vil der kunne blive tale om en tilklistring

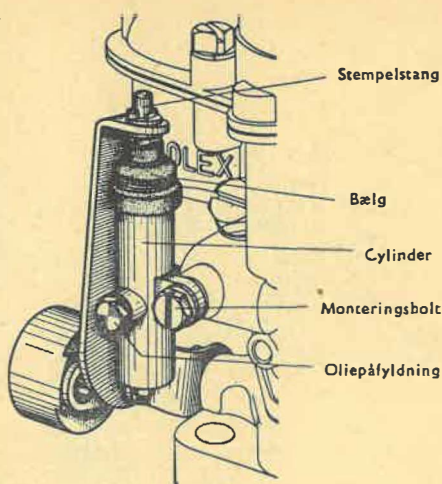


Kontravægten på det automatiske spjæld består af en lille messingklods — hvis spjældet har sat sig fast, løfter man messingklodsens med fingeren. På mange af de moderne karburatorer er der som her monteret en hydraulisk teleskopdæmper, der skal forhindre spjældet i at klapre ved kørsel på ujævn vej.

af spjældet. Endvidere må man erindre, at tilbageslaget forårsaget af sen tænding eller mager blanding (under start) er ensbetydende med, at forbrændingen ikke er afsluttet, når indsugningsventilen åbner, og forbrændingstrykket vil forplante sig ud i indsugningskanalen. Dette er ensbetydende med, at drejespjældet modtager et ret alvorligt tryk i opadgående retning, og det kan bevirke, at det ligefrem bliver kilet fast i hjælpekarburatorens indsugningskanal.

Når man derefter kommer ud på den åbne landevej og sætter hastigheden i vejret eller skal foretage en hurtig overhaling, føles vognen så død, at man langt fra kan komme op på den ønskede hastighed endsige top-hastighed. Hvis man trods alt holder gaspedalen nede, vil spjældet undertiden selv komme frit, og vognen skyder pludselig frem og opfører sig atter normalt. Dette fænomen har givet anledning til indviklede spekulationer, for når motoren holder igen, føles det, som om der er lidt vand eller en anden form for forstoppelse i en dyse, hvilket den rutinerede bilist ofte kan klare ved at slippe gaspedalen helt ved hurtig kørsel ned ad bakke, da det vil trække en urenhed gennem tomgangssystemet eller løse en lille partikel ved fyldning af emulsionsrøret, men når det er det nævnte spjæld, der sidder fast, er fremgangsmåden altså stik omvendt. Det er imidlertid ikke altid, at spjældet kan komme løs ved egen hjælp, men så kan man stoppe og løfte den lille vægtarm med fingeren, indtil spjældet lader sig åbne.

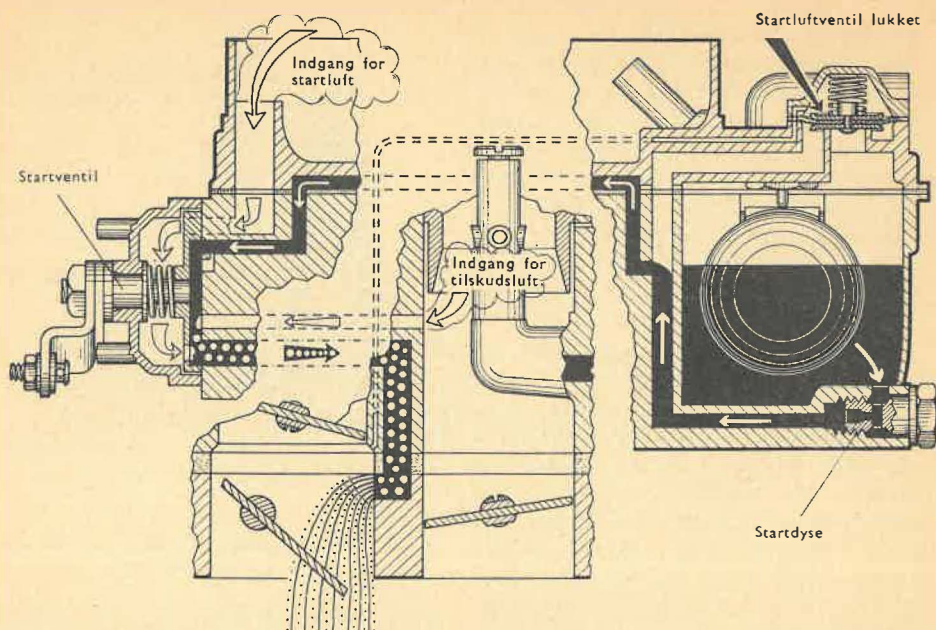
Startsystemet er udformet på en lidt anden måde i registerkarburatoren. Vi kan se på en Solex type 32 PAITA, der har et håndreguleret startsystem med drejeventil af den art, der allerede tidligere er beskrevet. Denne startventil er anbragt på hjælpekarburatoren, og når man har bragt den i stilling til kold start ved at trække chokeren helt ud, vil en massiv benzinstrøm blive tilført fra svømmerhuset, medens der gennem en åbning i startventilen tilføres startluft, og gennem en kanal fra hovedkarburatoren kommer der lidt tilskudsluft. Når motoren drejes ved hjælp af selvstarteren vil begge gas-



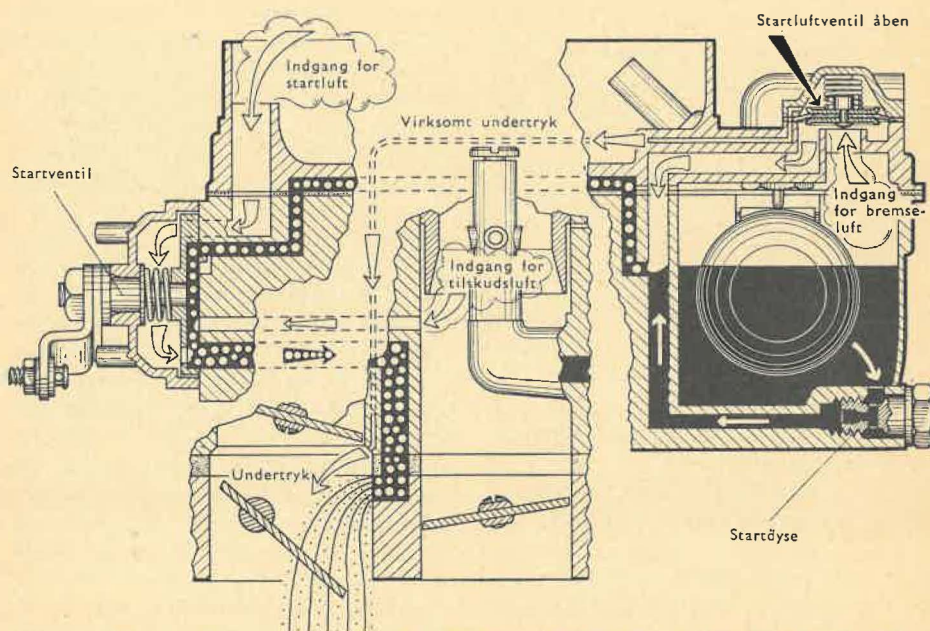
Her ses den lille teleskopdæmper, der fra tid til anden skal efterfyldes med olie.

spjæld være lukkede, men det vægtbelastede drejespjæld vil åbne, fordi motorens sugevirkning kun kan udlignes gennem tomgangskanalen, der udmunder over spjældet i dets »vindside«.

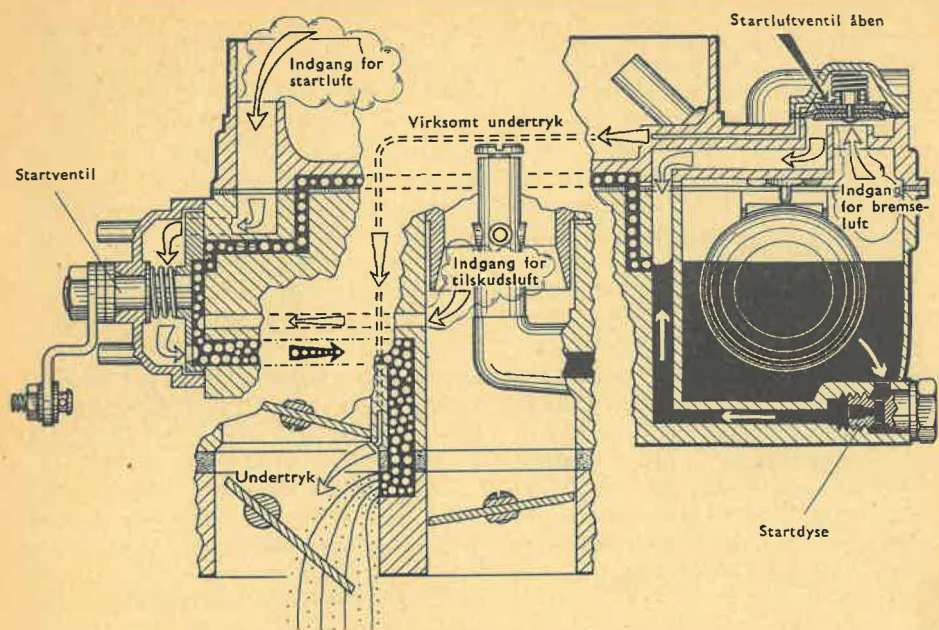
Når motoren tænder, vil undertrykket stige på grund af det forøgede omdrejningstal, og dette kraftige undertryk vil gennem en særskilt kanal åbne for en membranreguleret ventil i svømmerhuset således, at der yderligere bliver tilsat luft til den benzinstrøm, der fører fra svømmerhuset til startventilen. Det er således allerede emulsion, der ankommer til startventilen, og blandingen bliver derfor med det samme mere mager, når først motoren er i gang. Når man under opvarmningsperioden skyder chokeren et stykke ind, vil startventilen blive lukket således, at emulsionen fra svømmerhuset bliver ført gennem en kalibreret boring, der begrænser brændstoffmængden med det resultat, at startblandingen bliver yderligere udmagret. Når man begynder at køre og følgelig åbner for gas-spjældet i hovedkarburatoren, vil dette kræve et lidt større benzintilskud end påkrævet til slet og ret tomgang med næsten kold motor, og dette tilskud får man på den måde, at forbindelseskanalen mellem startventilen og hovedkarburatoren påvirkes af



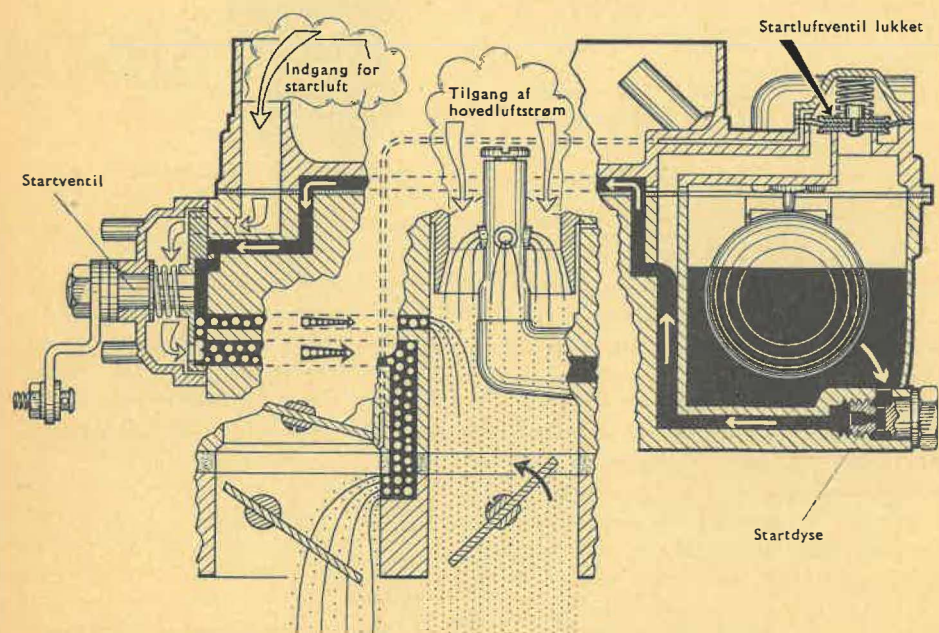
Første fase i startsystemet ved en registerkarburator med håndbetjent startventil. Selvstarteren arbejder, men motoren tænder endnu ikke.



Anden fase. Motoren tænder, og det forøgede undertryk i indsugningskanalen åbner startluftventilen således, at startblandingen udmøgnes lidt af bremseluften.



Tredie fase. Startblandingen udmægres yderligere, når startventilen sættes i mellemstilling således, at der bliver mindre tilgang af startemulsion. Chokeren skubbes altså ind, så snart motoren kan trække sig selv rundt efter nogle få sekunders opvarmning.



Når motoren skal trække, medens den endnu er kold, kræver den igen lidt federe blanding. Dette sker automatisk gennem lukning af startluftventilen. Hele startsystemet sættes ud af funktion, så snart det er muligt.

det undertryk, der forplanter sig op i hovedkarburatoren, når dennes gasspjæld åbnes, og i stedet for at levere tilskudsluft til startventilen trækkes der nu emulsion frem til hovedkarburatoren, medens startblandingens samtidig bliver federe i hjælpekarburatorens startsystem. Ved åbning af gasspjældet i hovedkarburatoren vil undertrykket i kanalen til membranventilen i svømmerhuset falde, og ventilen vil derfor lukke således, at der spærres for lufttilskuddet, hvilket også vil gøre startblandingens federe. Når motoren går rent, sættes startanordningen som sædvanlig helt ud af funktion, men det vil fremgå af denne beskrivelse, at et fastsiddende drejespjæld i hjælpekarburatoren vil kunne give udprægede startvanskeligheder, navnlig hvis motoren er indstillet til så langsom en tomgangshastighed, at gasspjældet i hovedkarburatoren er omtrent helt lukket.

Den moderne Solex karburator har centralt luftindtag til alle funktioner, hvilket vil sige, at svømmerhusets udluftning, der er nødvendig for korrekt svømmerfunktion, start- og tomgangsluft samt korrektionsluft, hentes fra den øverste del af karburatorens indsugning således, at al luft skal gennem luftfiltret.

Dette system har naturligvis den fordel, at urenhederne fjernes fra den indsugningsluft, der skal tilføres samtlige karburatorens systemer; men der er den lille ulempe, at en varm motor i tomgang eller ved stilstand vil afgive noget af sin varme til karburatoren, hvilket vil medføre en kraftig fordampning fra svømmerhuset. Disse benzindampe vil gennem svømmerhusets udluftningsrør blive tilført motorens indsugning således, at tomgangsblendingen bliver rigelig fed, og motoren kan derfor begynde at »gå mærkeligt« under længere perioder med tomgang, f. eks. når man holder foran en nedrullet jernbanebom. Hvis motoren stoppes, vil dampene slå sig ned i karburatoren og manifolde med det resultat, at den efterfølgende start stadig med varm motor vil blive vanskelig, fordi karbureringen bliver alt for fed, i det øjeblik den kondenserede benzin trækkes med ind i motoren. Når den

erfarne bilist mærker startvanskeligheder ved varm motor, træder han derfor gaspedalen i bund for på den måde at give karburatoren et ekstra lufttilskud.

På karburatorerne til enkelte finere vogne har man en omskifterventil, der drives af en elektromagnet tilkoblet tændingskontakten. Når tændingen sættes til, trækkes ventilen an, og ventilpladen lukker for en luftkanal fra svømmerhuset direkte ud i det fri, medens der åbnes for den sædvanlige luftkanal til blandekammeret. Når motoren stoppes, fordi tændingen afbrydes, vil ventilen lukke for adgangen til blandekammeret og de uundgåelige benzindampe vil blive ført fra svømmerhuset direkte ud i det fri.

Med denne gennemgang af Solex-karburatorerne er de fleste vognmærker dækket ind, og i næste omgang skal vi se på en karburator, der virker efter et helt andet system, nemlig S.U. karburatoren, der er enkel og næsten genial i sin funktion.



GUSTAV

Jeg har påtaget mig det hverv at meddele vore læsere, at en lille prisforhøjelse har været nødvendig. På det punkt har vi imidlertid været nogle udprægede sinker, for lønninger og trykprisen er steget i flere omgange, og der foreligger faktisk fem prisforhøjelser på bladets fremstilling, hvilket vore læsere dog hidtil ikke har inærket noget til. Der er vist ikke mange blade, der kan prale med at have holdt den samme pris fra 1957, men man kan jo ikke leve af pral.

Når alt kommer til alt, så er prisforhøjelsen på et årsabonnement ikke mere end prisen på et halvt tændrør, og må jeg så spørge Dem: Hvad ville De stille op med et halvt tændrør?

Nogle ret alvorlige udvidelsesplaner er sådan set en realitet nu, men det bliver først i de kommende måneder, at læsere vil få syn for sagen, og derfor vil jeg nu kun love, at De også får valuta for pengene i det kommende år.



Ingen originale

RESERVEDELE

I reportagen fra Frankfurtudstillingen omtalte vi, at vi havde fundet et par virkelig gode motorbriller til en fornuftig pris, og en dansk importør blev interesseret i at importere disse briller til landet. Brillerne er nu kommet, importeret af Fred. Rasmussen i Odense, og udsalgsprisen er kr. 25,00.

Vi har tidligere omtalt brilleproblemet, og det undrer os stadig, at så mange motorcyklister spiller hasard med deres uerstattelige syn. Der blev importeret en rigtig udmærket italiensk brille, men da den blev for dyr med splintsikkert glas, blev den hovedsageligt importeret med almindeligt glas — for at spare nogle ganske få kroner er der altså virkelig folk, der vil løbe risikoen for at miste synet på det ene eller på begge øjne.

Der behøver slet ikke at ske uheld eller ulykker for at knuse eller splintre et brilleglas, for blot en sten smidt bagud fra en forankørende vogns bagdæk, kan erfaringsmæssigt ordne den sag. På det punkt er de billige briller med plastikruder nok sikre, men udsynet forringes meget hurtigt, fordi »glasset« bliver ridset og mat, og det bløde materiale buler ofte på en sådan måde, at billedet bliver helt forvrænget.

At køre uden briller er absolut tåbeligt, fordi det kan give anledning til øjenkatarr og mange andre mærkelige lidelser, og fordi man umuligt kan holde øjnene åbne og i ro, når de hurtigt udtørres af fartvinden — dette giver nedsat synstid og synsindtrykket kan

også blive forvrænget på denne måde. Hvorfor tror De i grunden at motorcyklister, scooter- og knallertkører ofte uden nogen påviselig grund kører ind i en parkeret vogn? Tror De, det er fordi, de vil prøve hvordan det er?

Vi ved, at mange af vore læsere har søgt efter ordentlige briller, og vi er glade for at have medvirket til at få noget virkeligt brugbart til landet. Glassene er selvfølgelig splintsikre, der er ingen generende næsebøjle, de slutter helt tæt ved hjælp af skumnylon, overkanten er så smal, at den ikke generes af styrthjelm, de er buede således, at udsynet er helt frit til siden, og de er godt ventilerede. Det er kort sagt briller, der opfylder alle krav til en god motorbrille, og det er vel overflødigt at sige, at vi anbefaler dem. For en ordens skyld skal det nævnes, at vi som sædvanlig ikke har den fjerneste økonomiske interesse i noget som helst produkt.





Med sit velformede karosseri betegner Ford Taunus 17 M et fremskridt.

TAUNUS 17 M SUPER

Prøvekørt af Mogens H. Damkier

Man må være ret omhyggelig med typebetegnelsen, når man taler om den nye Taunus, fordi modelbetegnelsen 17 M dækker mange forskellige muligheder. Motoren er på 1,5 liter, der kan vælges mellem en tre-trins gearkasse og en fire-trins gearkasse, to-dørs sedan eller fire-dørs sedan samt med eller uden de luxe udstyr. Desuden kan man hægte »Super« bag 17 M, og så betyder det, at motoren har et slagvolumen på 1,7 liter, medens variationsmulighederne er de samme som for 17 M. Den vogn, vi skal prøvekøre i denne omgang, er en 17 M Super to-dørs sedan med tre-trins gearkasse.

Karosserimoderne svinger tilsyneladende lige så voldsomt, som moderne skifter indenfor den kvindelige garderobe, hvor kjolerne det ene år skal være meget lange og

næste år ualmindelig korte, hvilket giver den samme kjole mulighed for at være højmoderne flere gange. Noget lignende sker med karosserimoderne, der gennem en årrække kæmpede sig frem til en nogenlunde fornuftig strømliniefacon i overensstemmelse med de strømningstekniske forskningsresultater, indtil man pludselig fandt ud af, at man i den i så henseende velformede vogn ikke havde lofthøjde nok ved bagsædet, samt at man ikke kunne se ud ad bagruden. Dette medførte en ændring på udformningens område, idet man beholdt de bløde, runde linier, men hævede vognens tag bagtil, og resultatet blev noget i retning af Renault Fregate og Dauphine. Så kom den såkaldte italienske linie eller trapezlinien med de kantede hjørner og skarpe vinkler, som vi kender fra Farinas udformning af BMC vognene og fra Fiat 2100. At der måtte komme en reaktion på denne udformning var hævet over enhver tvivl, og morsomt nok kom de nye linier fra Amerika, hvor man også begyndte med den »italienske« linie. Ford Falcon er vel nok det mest typiske eksempel på afrundede former uden dråbeformet bagparti, og den nye Taunus 17 M kan ikke fornægte sit slægtskab med den amerikanske Falcon.

Som nævnt ved introduktionen af den nye Taunus 17 M, er der tale om et nyt karosseri til det velkendte maskineri fra den tidligere model, men da karosseriets form, vægfordelingen og meget andet har direkte

De ovale lytglas har ingen særlig betydning ved vognene med 6 volt anlæg til det europæiske marked, men til det amerikanske marked er der to sealed-beam lygter bag hvert lytglas. Hvorfor skal Amerika altid forkæles? Svar: Dollars!



indflydelse på køreegenskaberne, så må vi indstille os på at prøvekøre en helt ny vogn.

Man bliver meget overrasket, når man sætter sig ind i den nye Taunus, for vognen virker meget større og mere rummelig, end man egentlig havde bedømt den til. Medvirkende til denne vurdering er det meget store vindspejl, der giver indtryk af såvel bredde som højde; men et nærmere eftersyn vil alligevel vise, at der er glimrende pladsforhold til tre på bagsædet — med rigelig benplads og god, fri højde mellem hoved og loft — og der er meget bekvem plads til to personer på forsædet, hvor der desuden også kan sidde et barn eller en slank person, der ikke kværulerer over at sidde med benene på gearkassen.

Indstigningen til både for- og bagsæde er bekvem gennem de brede døre, og kun føreren må sno sig lidt for at komme på plads mellem den store ratkrans og forsædet; men når man først sidder bag rattet, har man god plads og et usædvanligt godt udsyn, fordi man sidder ret tæt på vindspejlet, blot burde viskeren rengøre et større stykke på venstre side af vindspejlet. Sæderne svarer til gennemsnittet i nutidens personvogne, hvilket vil sige, at de gennemgående er temmelig uegnede til formålet — med andre ord for bløde hynder og forkert udformede ryglæn, der ikke giver støtte til ryggen og ikke giver støtte i sideretningen. Når man skal køre bil, har man krav på et *førersæde*, og ikke en elendigt udformet lænestol eller sofa. Dette må være en form for udygtighed hos

de fleste bilfabrikanter, for uhyre mange bilister er utilfredse med de dårlige sæder.

Foran det store rat er der på forpanelet anbragt tre instrumenter med cirkelformede skiver. Til venstre er benzinstandsmåler og kølevandstermometer samlet i et enkelt instrument, i hvilket der også er kontrollamper for blinklys, ladestrøm, olietryk og fjernlys. I midten har vi speedometret med kilometertæller, og til højre er der et ur — det er slet ikke så tosset med et belyst ur i vore forjagede tider, for det fremmer ikke sikkerheden, når man om natten skal forsøge at aflæse sit armbandsur under den næste gadelygte eller i skæret fra instrumenterne. Midt på forpanelet er der tre reguleringshåndtag for varme- og ventilationsanlæg: Det ene dirigerer temperaturen ved at regulere gennemstrømningen af varmt vand gennem selve varmeapparatet, det andet fordele luften mellem vindspejl og gulvrummet, og det tredje regulerer mængden af frisk luft og virker samtidig som kontakt for blæseren, der kan køre med to hastigheder. Under disse kontrolgreb er der afsat plads til en eventuel radio, og under denne plads er der cigarettænder og askebæger. Til højre i forpanelet er der et aflåseligt handskerum.

Til højre for ratstammen under instrumenterne er der en række kontakter udformet som tangenter mærket med tegn, der viser formålet. Man kan derfor med det samme finde positionslys, hovedlygter og vindspejlsvisker (to stillinger til to hastigheder på viskerbladene), men det varer lidt,

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,86 l/100 km	(14,6 km/liter)
80 km/t	8,12 l/100 km	(12,3 km/liter)
100 km/t	10,3 l/100 km	(9,7 l/100 km)

før man kan finde dem i mørke, og da de tre tangenter i hvilestilling udgør en massiv række, ved man ikke rigtigt, hvad man egentlig trykker på. Enten skulle disse kontakter belyses svagt, eller også skulle den midterste være lidt lavere end de to andre.

Til venstre under rattet er der en kontakt-arm til blinklysene, og den tjener samtidig som nedblændingskontakt. Gearstangen er anbragt under rattet, og parkeringsbremsen er anbragt som et paraplyhåndtag under forpanelet. Lige til højre for ratstammen er der en kombineret rat- og tændingslås med startkontakt, og på modsat side af ratstammen er der en håndchoker — en rigtig god, gammeldags håndchoker beregnet til at betjenes af levende mennesker i markedets nyeste bilmodel, det må vel betegnes som den menneskelige ånds sejr over den fuldautomatiske uvidenheds mørke. I det store og hele er en automatisk choker sikkert udmærket, men har man bare en lille smule begreb om tingene, må den manuelt betjente choker så absolut foretrækkes.

Dørgrebene er udformet som armlæn, medens låsen udløses af et lille håndtag under armlænet, og meningen er den, at man med en enkelt finger eller to presser hånd-

taget op, medens man iøvrigt har hold i armlænet. Det hele falder imidlertid dårligt i hænderne. Man kan udmærket godt acceptere et arkitektegnet spækkebrædt, der er nøjagtigt lige så rektangulært som alle andre spækkebrædder — det er kun et spørgsmål om at betale tre gange så meget for bemeldte genstand — men når de så kaldte *industrial designers* udformer brugs-genstande på en sådan måde, at de ser pæne ud, men iøvrigt ganske uden hensyn til en naturlig funktion, så må man blive gram i hu og stemple det hele som »formgivning« af værste skuffe. Dette er synd, for ideen er god nok, og den rent mekaniske funktion er tilfredsstillende.

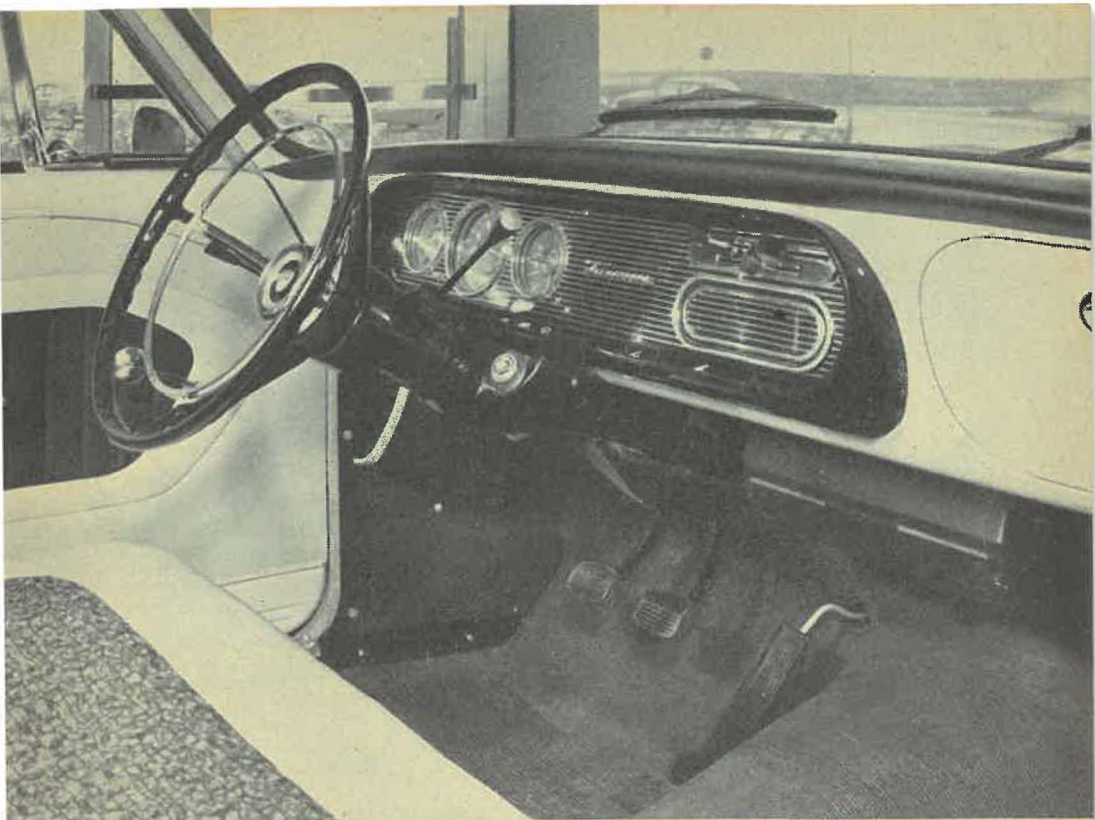
BREMSEEVNE

100-0 km/t	4,2 sek. (58 meter)
80-0 km/t	3,0 sek. (33 meter)
60-0 km/t	1,9 sek. (16 meter)

Medens man sidder og ser sig om i vognens indre, kommer man i tanker om, at de herrer industrial designers på det groveste har forsømt en mulighed, der kunne have sendt Taunus 17 M et godt stykke frem foran de fleste andre vogne på det sikkerhedsmæssige område. Lad os nemlig en gang for alle være enige om, at de i brochurer og annoncer så højt besungne sikkerhedsforanstaltninger som polstret instrumentbrædt, gummilister samt til dels det forsænkede ratnav har begrænset værdi. Den store sikkerhed ligger derimod i fuldkommen orienteringsmulighed uanset vejr og temperatur, gode køreegenskaber og tilfredsstillende bremseevne. Dernæst kan det vel også fastslås, at kun ganske få vogne har blæser ved bagruden således, at denne kan holdes dugfri, og ligeledes er der kun meget få vogne, i hvilke der er taget forholdsregler til at holde sideruderne dugfrie, og i ingen af tilfældene er systemet effektivt. På Peu-

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	3,8 sek.
0-60 km/t	7,5 sek.
0-80 km/t	13,5 sek.
0-100 km/t	20,4 sek.
0-400 m	21,0 sek.
udg. hastigheden 100 km/t	



Instrumenter og kontrolorganer virker velordnede, men kontakterne burde være lettere at finde i mørke. Læg mærke til sidesprodsens placering — fint udsyn uden den fortvivlende panoramarude.

geot 404 kommer der masser af luft til sideruderne ved hurtig kørsel, men ved langsom kørsel i byen, hvor dugdannelser netop er mest generende, virker systemet slet ikke, fordi »siderudeluft« ikke kan kobles til blæsesystemet. På Mercedes og Röver sidder kanalerne til siderudernes ventilationsluft for langt fra ruderne. På Taunus 17 M er der på dørene en attrap, der skal fortsætte forpanelets linie over i dørene, hvilket ser både pænt og nydeligt ud. Hvis man havde indbygget en luftkanal i disse tætte pladestykker, havde man været i stand til at føre blæserluft direkte frem til sideruderne. Disse blæserkanaler kunne tilkobles forpanelet med en almindelig gummimuffe, der slutter tæt, når døren er lukket ganske på samme måde, som man tilslutter karburatoren med luftfilteret på flere scootermodeller, hvor selve filteret sidder i en inspektionslem. Denne mulighed er imidlertid blevet forsvundet på Taunus som på alle andre vogne,

og bilisterne skal i vinterhalvåret stadig tvinges til at køre med skyklapper på i byens tætteste trafik.

Om det bærende karosseri skal det iøvrigt siges at linierne virker tiltalende og hensigtsmæssige, at luftmodstanden er blevet formindsket væsentligt, og at der mangler en effektiv undervognsbehandling. Det store bagagerum er velindrettet, og det kan kun åbnes ved brug af dørnøglen. Drejer man nøglen til den anden side, kan nummerpladeholderen lægges ned, og bag den finder man benzinpåfyldningen, så også benzintanken er under lås og slå.

Hjulophængningen er overtaget direkte fra den tidligere model, hvilket vil sige Mac Pherson ophængning af forhjulene med krævningsstabilisator forbundet med svingarmene eller laskerne, medens baghjulene er ophængt i langsgående bladfedre.

Motoren er også en gammel kending fra den tidligere model, og man kan glæde sig

over et velordnet motorrum med let adgang til alle vitale dele — af hensyn til højden i motorrummet er luftfilteret anbragt ved siden af karburatoren og tilsluttet denne ved hjælp af et gummirør. Foran motorrummet finder vi den nye form for forlygter, der på eksportmodellerne til USA består af to sealed-beam lygter bag hvert lytglas. Den ene af disse lygter har som sædvanlig fjern- og nærllys, medens den anden lygte kun har fjernlys. For en ordens skyld skal det nævnes, at alle eksportmodellerne har 12 volt anlæg og dette lygtesystem, medens hjemmemarkedets vogne har almindelige lygter bag de ovale lytglas og 6 volt anlæg — det er »hjemmemarked-vogne«, der kommer til Skandinavien.

Den helt kolde motor starter øjeblikkeligt, og den går ret hurtigt ottetakt med chokeren helt udtrukket. Når man derefter skyder chokeren halvt ind, kører vognen nogenlunde normalt, men bilisten med lidt teknisk indsigt kan mærke, at den indtil videre kører på lidt mager blanding, hvilket virker betryggende, for selvom den ikke går helt jævnt, og selv om den en gang imellem

kan fnyse som en vild tyr, så kører man dog i forvisning om, at motoren bliver hurtigt opvarmet, uden at cylindrerne bliver vasket af med benzin.

Accelerationsevnen føles såre tilfredsstillende, når motoren først er gennemvarm efter nogle få kilometers kørsel, gearskiftet føles præcist med en effektiv synkronisering, og styringen er spillende let. Desuden forekommer vognens bevægelser og opførsel at være tegn på pålidelighed og stabilitet — dette er det umiddelbare førstehandsindtryk. Når man så betænker, at det er en rummelig fempersoners vogn til rundt regnet 20.000 kroner med god bagageplads og en tophastighed, der mere end tilfredsstiller almindeligt behov ved langturskørsel på f. eks. de tyske motorveje, så kommer man til det resultat, at vognen må være meget konkurrencedygtig, medmindre den egentlige afprøvning af køreegenskaberne m. m. afslører alvorlige mangler — selvom det skal indrømmes, at mangler af denne art aldrig har indflydelse på en vogns pris.

Sammenligner man i tankerne med en vogn af lignende størrelse, men med om-

SPECIFICATIONER

Motor: Fire-cylindret, topventilet, vandkølet. Boring 84 mm, slaglængde 76,7 mm, slagvolumen 1698 ccm, kompressionsforhold 7:1, maksimaleffekt 67 hk (SAE) ved 4500 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13,4 kgm ved 2500 omdr/min. Litereffekt 39,4 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,7:1, 1,69:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,50:1. Dækstørrelse 5,90 × 13.

Hjulophængning: Forhjul i Mac Pherson med krængningsstabilisator. Baghjul i langsgående bladfedre.

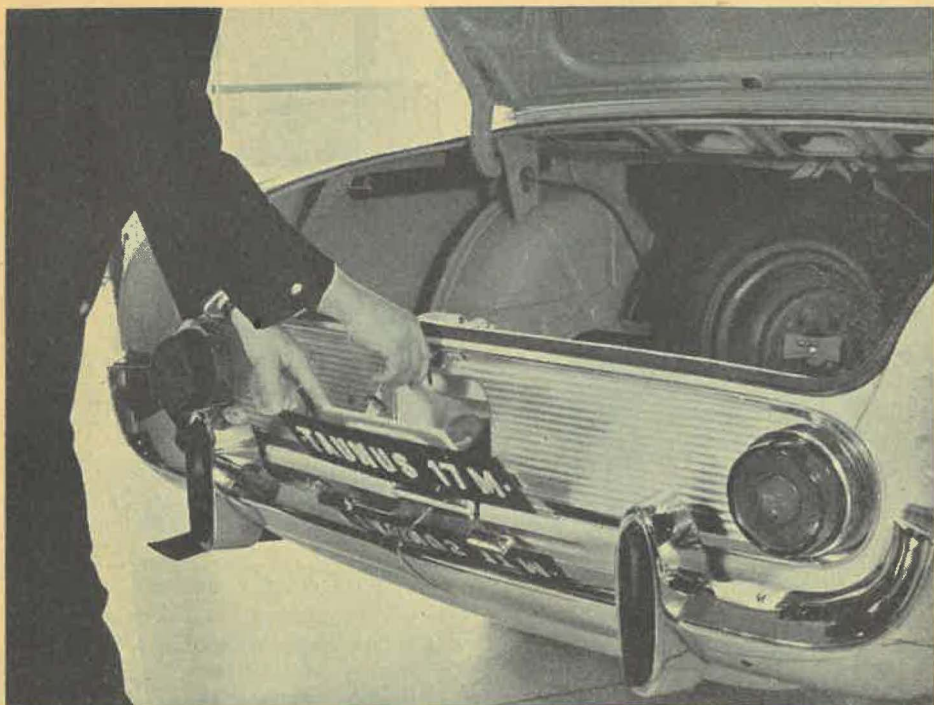
Bremser: Bremsetromlediameter 230 mm, totalt bremseareal 748 cm², fabrikat Teves/Ford, type: hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 6 volt, dynamo 300 watt max. akkumulator 78 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 4452 mm, total bredde 1670 mm, total højde 1450 mm, akselafstand 2630 mm, sporvidde for 1295 mm, bag 1295 mm, fri højde fra vej 165 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 3,0 liter, kølesystem 7,0 liter. Egenvægt 920 kg. Effektivtægt 13,7 kg/hk. Tophastighed 135 km/t.

Pris: Kr. 19.989,—.

Særlige bemærkninger: Venderadius 5,5 m, karburator Solex 32 PICB, tændrør glødetal 175, elektrodeafstand 0,8—0,9 mm, kontaktafstand 0,4—0,5 mm, fortanding 0 mm, ventilspillerum I: 0,27—0,30 mm, U: 0,34—0,37 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 20—21 lbs/sqi., baghjul 18—24 lbs/sqi. Gearkasse rummer 1,6 liter. Differentiale rummer 1,1 liter.



Der er fælles lås for gagagerum og benzintankdæksel — dækslet kan ikke afmonteres, før nummerpladeholderen lægges ned.

kring 8000 kroner større anskaffelsespris, så kan man i første omgang høre sig til en del af denne prisdifference, for Taunus 17 M Super betegner nok så meget et stykke brutalt mekanik som en forfinet teknik — motoren afgiver lidt ventilløfterstøj, som dog kun høres under tomgang, transmissionen giver lidt lyd fra sig, og hjulstøjen er udpræget. Selvom der ikke er tale om et generende støjniveau, så er der dog sparet på lyd isolation, undervognsbehandling og disse små kunstgreb, der kan holde lydeffekterne borte fra karosseriet. På de to første punkter kan man dog selv råde bod endda uden at få udgifterne behæftet (for ikke at sige befængt) med omsætningsafgift. Desuden kan man mærke, at fabrikken har sparet nogle D-Mark på bremsetromlerne og bremsekeoene ved at holde dimensionerne i underkanten, og den tyske valuta bliver til slet ikke så få kroner, når først kursen er omregnet, tolden bliver lagt til, avancerne kommer oveni handelen, og omsætningsafgiften sluttelig bliver beregnet af det hele.

Efterhånden kommer man så til det resultat, at prisen passer meget godt, men spørgsmålet er så, om man i det store og hele har fornøjelse af at give flere penge ud, når man ikke netop har forfinet mekanik og biler med ekstraordinære køreegenskaber som hobby?

De efterfølgende prøver viser, at Taunus 17 M gør aldeles storartet fyldest som brugsvogn, fordi den er levende og lethåndterlig, og fordi man ikke kan kritisere køreegenskaberne, så længe man holder sig indenfor almindelig, dagligdags kørsel. Styringen er let og præcis, men man kunne måske nok ønske sig lidt bedre underdrejning. Vejkontakten er under alle normale forhold god, men kører man på meget ujævn vej, medens man er alene i vognen, kan baghjulene virke lidt levende, hvis man ikke sætter tempoet betydeligt ned, men — og det er sikkert det afgørende — hvis man kører ganske almindeligt, men hurtigt gennem kurverne på en snoet landevej, så ligger vognen eksemplarisk, og hvis man ikke netop

AVON

SIKKERHED FREM FOR ALT



MONTER DE SIKRE OG EFFEKTIVE
AVON-VINTERDÆK NU

AVON

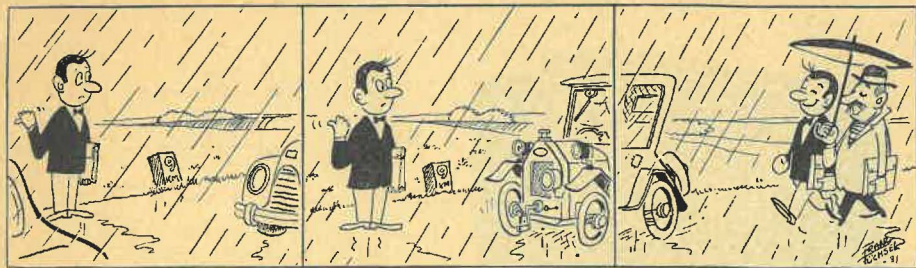
..Det førende Dæk

retter sin hele opmærksomhed mod vejkontakten under udsøgt dårlige vejforhold, så vil man aldrig tænke på, at vejkontakten kunne være bedre. Når alt kommer til alt, er vognen jo ikke fremstillet til benefice for prøvekørere, men som et pålideligt brugskøretøj til publikum.

Skal vi endelig se på køreegenskaberne ved hård kørsel, så kan man heller ikke afsløre nogen upålidelighed eller overraskende reaktioner, blot kan det påvises, at vognen valser lidt på dækkenes deformationer således, at der kommer kantende bevægelser gennem svinget. Man kan heller ikke køre som en afsindig rundt om et gadehjørne, hvilket mange mindre vogne kan friste til, bare fordi det er så eventyrligt sjovt at have kontrol over vognens livlige bevægelser; men den slags er for det første ikke velset, og for det andet er det tvivlsomt, om folk, der vælger en vogn som 17 M egentlig havde tænkt sig, at de havde anskaffet en sportsvogn. Taunus 17 M giver gennem sine køreegenskaber netop det, folk har brug for — hverken mere eller mindre. Når man lader prøvekørslen skifte karakter på den måde, at man et par dage bruger vognen som almindelig privatvogn kørt på den måde, man selv plejer at køre, kan man heller ikke en eneste gang påvise en mangel i køreegenskaberne.

Derimod virker motoren lidt usmidig, fordi man ikke kan tillade sig at gå ned under 40 km/t i topgear, ved hvilken hastighed motoren ryster sig som en våd hund. Alligevel klarer man sig udmærket med tre-trins gearkassen, men det er yderst sandsynligt, at man bør vælge en fire-trins gearkasse, hvis man skal køre meget i byen, hvor man tit har brug for et udvekslingsforhold mellem tre-trins gearkassens andet og tredje gear.

Vort første indtryk af bremserne var mildest talt ikke godt, hvilket kun nævnes her, fordi det er en lærerig historie. Som en indledende kontrol tager vi altid opbremsningstiden fra 100 km/t i reel hastighed til stilstand, blot for at kontrollere, at bremserne er i orden. Som det fremgår af tidligere prøverapporter sker denne opbremsning al-



tid i nærheden af de fire sekunder, idet vi bremsede lige til blokeringsgrænsen på tør, vandret vej med god friktion. Ifølge den første og de næste prøveopbremsninger skulle Taunus'en bruge 5,5 sekunder og 75 meters bremselængde, hvor vi plejer at klare den med 55 meter. På det sted, hvor vognen burde have stået stille, kørte den endnu med 50 km/t, og den slags kan i en given situation blive en afgørende faktor. Da vi undersøgte sagen lidt nærmere, viste det sig, at blokeringsgrænsen kun var gældende for det venstre baghjul, men ikke destomindre lå vognen meget stabilt under opbremsningen. Det er ganske indlysende, at man ved afprøvningen af vognen inden afleveringen til os, blot har foretaget en af de sædvanlige bremseprøver med blokering, og da det store hyl indfandt sig, uden at vognen trak til nogen af siderne, regnede man sagen for værende i orden, for kan hjulene blokere, så kan det tilsyneladende ikke være bedre. Ved afprøvning af bremserne vil det derfor være klogt at benytte et stopur, hvilket er fuldt tilstrækkeligt og langt mindre besværligt end en ofte upålidelig opmåling af bremselængden.

Da vi overtog vognen, havde den også udpræget tendens til tændingsbanken ved selv den mest beherskede acceleration, men da vi tankede op med superbenzin var der ikke

det fjerneste i vejen. Ifølge de tyske instruktioner skulle vognen kunne køre med normal benzin, der holder oktantal 84 efter motormetoden, men oktantallet fortæller ikke alt om en benzins kvalitet, og der er forskel på standardbenzin i Tyskland og Danmark. Resultatet af disse iagttagelser er det, at man fra fabrikken nu foreskriver superbenzin på 17 M Super her i landet. Mærkeligt nok har supermotoren højere kompressionsforhold end 1,5 liter motoren, medens man normalt regner med, at man kan gå højere op i kompressionsforhold med et mindre slagvolumen pr. cylinder alt andet lige. Forklaringen må søges i den mindre motors hårdere belastning, der giver forøget åbning af gasspjældet og dermed forøget kompressionstryk.

Selv efter bremsernes korrekte funktion vil man kunne hævde, at kraftigere bremser ikke ville være nogen skade til, men ellers må Taunus 17 M siges at være i glimrende overensstemmelse med nutidens krav til en rummelig personvogn, og den forekommer at være særdeles konkurrencedygtig. Med sine absolut sikre retningsstabilitet og sin ufølsomhed overfor sidevind er den glimrende egnet til langtursskørsel, og på grund af sine beherskede ydre mål og det letgående styretøj er den let at håndtere i byens trafik.

Indregistrering af nye motorkøretøjer

	Personbiler	Busser	Personmotorcykler	Person-scootere	Varemotorcykler	Varebiler ialt	m. halv afg.	Lastbiler
September 1960	3995	20	83	254	4	1433	541	441
Jan.-sept. 1960	50927	235	1322	5562	89	15272	7026	4081
Jan.-sept. 1959	40801	173	1266	4509	77	14315	6529	3781



Bladene bliver indbundet
med guldpræget ryg
og holdbar specialhæftning

Indbind **SMJ**

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



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



Ukomplette årgange af 1957, 1958, 1959 og 1960 kan suppleres op. (Årgang 1957 og 58 kun sålænge oplag haves). Nummer 2, 3, 5, 8, 10, 11 og 12 fra 1956 samt nummer 9, 10, 11 og 12 fra 1955 kan også leveres.

Indsend Deres blade til

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

KONGELYSVEJ 14 . GENTOFTE

teknisk BREVKASSE

SMJ's tekniske medarbejdere står til disposition for vore abonnenter, når der medfølger svarporto til direkte besvarelse.

Da jeg om vinteren ikke kan indstille min kørsel med min NSU Max Special med sidevogn, har jeg tænkt på om det ville være en fordel at montere et trialdek på baghjulet, evt. også på forhjulet. Jeg tænker her på om det skulle være muligt at køre mere sikkert på snedækkede veje herunder ikke isslag, som der vel ikke er noget at gøre ved. Såfremt De har erfaringer eller meninger som kan hjælpe beder jeg Dem venligst tilsende mig Deres mening.

J. P., Randers.

Et trialdek er absolut ikke morsomt at køre på, når vejbanen er fast, hvilket den i reglen er det meste af vinteren, og denne dæktpe giver ikke nogen fordel på fastkørt sne med karakter af is. Der kan derfor kun være fordel ved denne dæktpe, når sneen er løs eller endnu så blød, at det kraftige slidbanemønster kan trykke sig ned i underlaget, men under disse betingelser er kørslen jo ikke særlig vanskelig med en sidevognsmaskine. Vi vil i stedet anbefale Dem et almindeligt, kraftigt slidbanemønster på både for- og baghjul (ikke længderillet på forhjulet), da et sådant dæk ifølge vore erfaringer giver den sikreste kørsel året rundt.

★

Jeg har et par problemer med min motorcykel. Det er en Triumph Thunderbird 1952, med fjedrende nav (nyt 1958). Den har gået ca. 45.000 km, deraf ca. 5.000 km efter hovedreparation sidste vinter. Da blev alle slidte dele skiftet i motor, gearkasse m. m., så den er i førstesteklasses stand. Selvfølgelig er den lakeret om, og den udvendige finish er også i meget god stand. Men

så kommer problemet. Jeg monterede et nyt topstykke af letmetal med to Amal Monobloc karburatorer (med hver sit svømmerhus), som står i V form på samme måde som på Bonneville. Samtidig monterede jeg nye stempler Tiger 110, 8:1 i kompr. Hvilken indstilling skal karburatoren have, og hvilket ventilsphillerum? Må jeg skifte stødstænger, når jeg kører med aluminiumtop?

Grunden til disse forandringer er ikke, at jeg kører særlig hurtigt (vanlig marchhastighed 80-120 km/t), men jeg sætter pris på den forbedrede accelerationsevne og på at have en maskine lidt udenfor det sædvanlige. Jeg har forresten monteret 8" forbremse med luftkøling.

A. L., Lillehammer, Norge.

Der er kun delvis tale om en ombygning til en Bonneville, da knastakslen ikke er udskiftet. Vi kan egentlig ikke forstå, at der er plads til de originale stødstænger, da stødstængerne til det nævnte topstykke er kortere. Ventilsphillerummet ved kold motor må være 0,05 mm for indsugning og 0,10 mm for udblæsning. Da knastakslen ikke er udskiftet, kan vi kun give et udgangspunkt for karburatorjusteringen, nemlig dyse 240, strålerør .1065, gassphjæld 376/3½, tomgangsdysse 25 og nålen i 3. hak. Det er muligt, at De kan klare Dem med mindre hoveddysse.

★

Efter at De så velvilligt hjalp mig med detaljer til reparation af min mc NSU Fox 125 cc, tillader jeg mig nu atter, denne gang som ejer af en (4 gear synchr.) Lloyd Alexander (1958), at stille Dem, desværre, en del spørgsmål.

Efter personligt, som De altid pålægger motorejere, at have spurgt forhandlere af Borgward-koncernens vogne til råds uden resultat (selvfølgelig), skrev jeg et nydeligt brev til Lloyd i Bremen efter oversigts-tegninger og ghost-drawings af motor og dermed forbundne detaljer, modtog jeg et om muligt endnu nydeligere brev med gennemsnitstegninger af motor, men ingen oplysninger om spillerum m. m. Ved hjælp af disse tegninger fandt jeg oliefilter, men ellers var de af ringe betydning. Nu beder jeg Dem om, ja, uha!:

1) Detailtegninger over *forhjulstræk* med *lejer* (justeringsmuligheder, spillerum m. v.).

2) Oplysninger om justeringsmuligheder for eller af styretøj (styrebolte også m. m.). Men det allervigtigste er følgende:

Ved hård acceleration (1. + 2. gear) ryster hele forvognen voldsomt. — Hvad gør man ved det. Motorophæng og hjulophæng i orden, måske lidt rigelig slør i højre forhjulsleje. Jeg er klar over, at man med de to spinkle tværfjedre, der udgør forhjuls-

ophænget, får ret kraftige vridninger under ac- og deceleration, men dette er mere end, hvad ville synes mig normalt selv for en lille forhjulstrucken vogn. At kardantrækket ikke kan være så smidigt som Rezeppa-ledene til »Partner«en, er jeg også klar over. At det kun forekommer i 1. og 2. gear er jo også naturligt, eftersom trækkræften i disse er størst.

Kan det skyldes sløret i højre forhjulsleje (ca. 1½ cm)? I så fald hvor meget slør *skal* der være efter forskriften (fra fabrikken). Støddæmperne er intakte. Dækene er ikke nævneværdigt slidte, undtagen det højre forhjulsdæk. Årsagen har jeg diagnosticeret til ujævn bremsetromle, måske som følge af dårlig opspænding eller tidligere løs bolt til ankerplade, da dækket er slidt punktvis, skønt hjulet er afbalanceret; jeg kan endvidere, især i fugtigt vejr, mærke stødvis varierende bremseeffekt.

De ser heraf, at jeg har kig på højre forhjul, men kan De nu på grundlag af det opgivne, af- eller bekræfte mine teorier, samt oplyse mig om, hvor der er special-

Stort udvalg i auto- og motorcykle tilbehør

Defroster	Vaskeskind	Handsker	Polish og voks
Rudeskrabere	Barnestole	Styrthjelme	Gunk rensmiddel
Ratovertræk	Hvide dæksider	Styrtbøjler	3,8S
Vaskebørster	Pibeholdere	Scooterstøvler	Twist
Mascotter	Dugruder	Autovaser	Gaffelnøgler, 4 stk. i
Lygter	Køretæpper	Autoaskebægre	eng. tommer 10,75
Spejle	Briller	Pyntefælgringe	Stjernenøgler 3 stk. i
			eng. tommer 12,90
			Skruestrækkere i sæt
			4 stk. 13,50 i
			chrom. Van.-stål
			4"-5"-6"-7"
			Pynteting og
			Nytteting

BSA MOTORS & CYCLES v/ Ove P. Hansen

Gl. Kongevej 131, København V, Telefon Hilda 1857 — 1860

værksteder i København for Lloyd, samt om man dér kan komme med en bremsetromle til afdrejning og få tilpasset den ny bremsebelægning? Selvfølgelig agter jeg samtidig at udskifte belægning på venstre forhjul, så jeg får ens bremseeffekt for begge hjul. (Evt. pris).

Som De kan se, er jeg ikke fagmand, men mener, at jeg har fået en lille smule kendskab (ganske vist teoretisk) til ovennævnte problemer ved igennem otte år at holde SMJ. W. S. M. C., København Ø.

Til alt held kan vi hjælpe Dem med det allervigtigste. Som ved de fleste forhjulstrukne vogne ryster også Lloyd Alexander i styretøjet under hård acceleration; men er det værre end normalt, så skyldes det uden tvivl det slidte eller løse forhjulsleje — 1,5 cm slør målt ved dækket er horribelt, for det må kun anes med meget fintmærkende fingre. Dette lejeslør er også skyld i det unormale slid på dæk og bremsetromle i højre hjul.

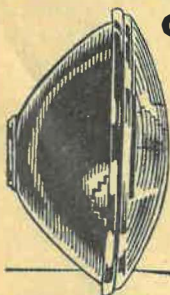
Indstillingsmål m. m. er straks en mere omfattende historie, så De må meget hellere køre ud til motorfabrikken Erla og tale med hr. Frahm i serviceafdelingen, så kan De se tegninger og det hele. Samme sted kan de få tromlerne slebet, og det koster ca. 15 kroner pr. tromle. Belægning findes som færdig reservedel, og da den er nittet på, kan De selv foretage udskiftningen, hvis De har det fornødne værktøj.

★

Teknisk brevkasse bedes venligst løse følgende problem for mig, hvis det er muligt ud fra de oplysninger, jeg kan give dem.

Jeg købte i fjor en BSA Golden Flash 1954 model, men først indregistreret i 1957, den havde gået 25.000 km, og jeg har kørt 17.000 km, altså 42.000 km. Den har gået fint, er altid startvillig og driftsikker, men har periodevis en knaldende udstødning på højre cylinder. Jeg var til en mekaniker med den, og da der var megafoner på den, mente han, den højre var brændt. Jeg fik to nye lydpotter på, men det hjalp ikke. Så mente han, den fik for meget benzin på

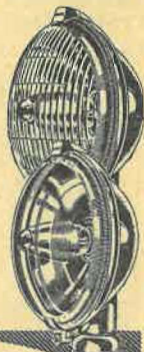
ASYMMETRISK LYS... OG DEN ANDEN MULIGHED



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

LUCAS fjernprojektor kombineret med Deres normale forlygter kaster en endnu længere blændfri lyskegle frem i højre vejside. Uovertruffen for sikker natkørsel. Som ill. nederst th., stk. kr. 87.50

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



LUCAS FJERNPROJEKTOR OG NORMALLYS

LUCAS ASYMMETRISKE LYS

**GÆLDER DET LYS
ER DET KLART...**

LUCAS

højre cylinder og gav den en skæv pakning ved karburatoren; det hjalp heller ikke. Jeg prøvede en anden mekaniker. Han mente, det var slæberingen, der var slidt og satte en ny i; det hjalp heller ikke. Den soder det højre tændrør, venstre er fint og den knalder mest ved lave omdrejninger, ved acceleration er der intet at høre. Mekanikeren siger, at kompressionen er fin, og det er synd at røre ventilerne, maskinen går også godt, men jeg kan altså ikke lide den periodiske knalden på højre cylinder og vil gerne spørge, hvad der kan gøres for at fjerne den, idet jeg på forhånd takker for svaret.

E. J., København F.

Det der med den skæve pakning i Deres Golden Flash kan vi ikke rigtigt lide. Knalden i udblæsningen er ganske rigtigt et symptom på for fed karburering, men vi tror ikke på, at den ene cylinder kan få federe blanding end den anden i den motor.

Dette knald i udblæsningen kan også skyldes forsinket tænding, og det bør derfor undersøges, om de to cylindre har samme fortænding, da forskelligt tændingstidspunkt er en ret almindelig fejl.

Det er imidlertid vor erfaring, at et sodet eller let olieret tændrør kan forsinke tændingen ganske alvorligt. Hvis man ved start af en kold motor får fremkaldt et vældigt drøn i udblæsningen, men ingen start, så kan man lige så godt med det samme tage tændrøret ud. I Deres sted ville vi ganske simpelt forsøge et tændrør med et lavere glødetal i den højre cylinder.

★

Min vogn er en Vedette Beaulieu, årgang 1958, og den har kørt ca. 45.000 km.

Når vognen har stået ubrugt i en uge, lige-gyldigt om der er koldt, varmt, fugtigt eller tørt, vil den ikke starte, før den har snur-ret adskillige omdrejninger eller efter at have tømt batteriet for strøm bliver skubbet igang, så starter den let. Selv om motoren er startet med store vanskeligheder, efter at have stået i en uge, er der intet i vejen med starten, når den lige har været startet, selv om motoren ikke er varm. Det samme gør sig gældende, når vognen kun har stået 1—2 dage.

Jeg har prøvet alle muligheder med choker og speeder under starten, men uden resultat.

Fænomenet har stået på ca. 1 år, og i det tidsrum har jeg sendt vognen utallige gange på værksted. Værkføreren har selv hentet og prøvet at starte den og efter utallige reparationer og justeringer har han ladet den stå i et koldt og fugtigt vaskerum. Dagen efter startede den uden besvær, men da jeg fik den tilbage og lod den stå det meste af en uge, var den død igen.

Værkstedet skiftede tændrør (V 8) for hver ca. 5.000 km og skilte karburator, benzinpumpe og starter ad og skiftede også akkumulatoren ud. Men det hjalp kun lidt og vognen blev hurtigt tvær igen.

Sådan blev de ved i et halvt år, indtil jeg fandt ud af, værkstedet kun ville tjene penge uden at lave noget.

Derefter skiftede jeg værksted, og der fandt de ud af, at det var galt med tændingen og kompression. Platin, rotor, fordelerdækslet og tændspole blev udskiftet, tændspolen er en olieølet Lucas sports-spole. Kompressionen på en cylinder var nede på 1:4, og det viste sig, at der var sprængt en toppakning (venstre), så der sivede vand ind i cylinderen. Topstykket blev udskiftet, da det var tæt så meget, at det ikke kunne planslibes. Kilometerstand ca. 32.000. Vognen startede nu upåklageligt i to måneder, og så var det galt igen, og det har det været lige siden.

Værkstedet kan ikke forstå det mere, og det kan jeg heller ikke. Efter en dagsmarch på 600 km sprang der en toppakning (højre) og i løbet af få minutter var køleren tømt for vand. Da havde vognen gået 15.000 km.

Vognen kører fortrinsvis på langfart, marchhastighed på landeveje 80-90 km i timen, og på autostrada 110-120 km i timen. Benzinförbruk ca. 8 km pr. liter. Olieförbruk 1-1½ liter pr. 1500 km. Er disse förbruk normale?

Udstødningsgassen er hvid uanset vejret. Er det uforbrændt benzin eller olie eller vand, der fordamper?

Tændrør (H-10). Hvor stor skal ellektrodeafstanden være?

Er der nogen fordel ved at bruge kobber-
aspest toppakninger frem for de originale
toppakninger, nedsætter det kompressionen?

Jeg kører med de foreskrevne 23 lb. i
dækkene. Dækkene er slidt unormalt på
yderbanerne i forhold til inderbanen. Skal
trykket sættes op? P. R. K., Thisted.

*Det var da i grunden en sød mundfuld,
De serverede om Deres vogn, men tilfældet
er vist ikke ualmindeligt. Er der noget, vi
ikke kan fordrage, så er det en planløs ud-
skiftning af alle mulige dele i stedet for en
systematisk fejlfinding.*

Når en vogn ikke vil starte hurtigt efter
flere dages stilstand, vil vi først koncentrere
vor opmærksomhed om benzinpumpen, for
en utæt hjerteklapventil i pumpen vil tillade
benzinen at løbe tilbage til tanken, når svøm-
merventilen har åbnet for lufttilførslen efter
blot en svag fordampning fra svømmerhuset
(og den finder sted umiddelbart efter vog-
nens parkering). En almindelig rensning af
pumpen kan ikke altid klare sagen, for
tæring eller faste aflejringer ved pumpens
ventilsædeflader kan forårsage utætheden.
Hvis man gør sig den ulejlighed at sætte et
stykke gennemsigtigt plastikslange mellem
benzinrør og karburator, hvis et sådant ikke
findes i forvejen, kan man få syn for sagen
ved den vanskelige start.

Hvis fejlen ikke ligger i pumpen, vil vi
flytte opmærksomheden til tændingsanlæg-
get og det elektriske system i det hele taget.
Det kan jo tænkes, at der et eller andet sted
er en lille overgang, der tapper akkumula-
toren således, at der i startøjeblikket ikke
er tilstrækkelig overslagsspænding ved
tændrørenes elektroder, når starteren sam-
tidig lægger det største beslag på batteriets
energi — noget kunne tyde på, at fejlen
ligger her, eftersom motoren starter om-
gående, når vognen skubbes i gang. Et fint-
følende amperemeter kan i reglen afsløre
selv en ganske lille kortslutning, men fejlen
kan også ligge i selve akkumulatoren, der
må afprøves under belastning på et special-
værksted.

Årsagen til svigtende gnist i startøjeblikket
kan også ligge i et betydeligt spændingsfald
i tændingssystemets primærkredsløb eller

SCOOTERSÆT - DRAGTER



Vind- og vandtæt
2-delt, lange lynl. 128,00

RUSKINDSJAKKER

Lækker svensk kval. 198,00

OVERTRÆKSTØJ

Benklæder fra 12,50
Jakker,
fylder intet. fra 14,50

GRØNLANDSDRAGT

med hætte og
Teddy-Bear foer 228,00

PARCO COAT

med aftagelig hætte og
Teddy-Bear foer 159,50

Læderveste - jakker - stortrøjer - fantastiske kvaliteter

STYRTHJELME

Jobi, Danfa, A. B. C., org. eng. T. T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE
ved Kildegårdsplads

simpelthen på grund af for stor elektrodeafstand eller krybestrøm på grund af snavsede højspændingskabler og tændrør — i vort udstillingsnummer for 1958 kan man også finde elektrodeafstanden for denne vogn nemlig 0,6 mm.

Startvanskeligheder har man sjældent på grund af sprængt toppakning i en V8 motor, da utætheden sjældent kan sætte mere end to cylindre i den ene blok ud af funktion. Men hvorfor i alverden benytter De ikke et til sætningsmiddel til Deres kølevand, så De undgår tæring. Når De ikke har fulgt vort råd på dette punkt, har De vel heller ikke kørt med destilleret vand på kølesystemet, og lidt uregelmæssige kalkaflejringer kan bevirke, at et topstykke vrider sig under opvarmningen, og så ryger toppakningen. Hvis de bruger en toppakning med kobber, så bliver det helt galt, for så har De en støbejernsblok, en kobberpakning og et letmetaltopstykke, og dermed er der etableret den smukkeste voltasøjle, hvilket vil sige, at topstykket vil blive udsat for en alvorlig elektrolytisk tæring, så hold endelig fast ved den originale pakning.

Kun for en ordens skyld skal vi lige påpege, at den benyttede sportsspole skal kobles »omvendt« i Deres vogn, der har $\pm$ til stel. Klemsko CB skal derfor til tændingskontakten, og SW skal til strømfordeleren, ellers vil tændrørselektroderne hurtigt blive brændt med for stor elektrodeafstand til følge.

Den hvide udblæsningsgas ses vel kun den første tid efter starten, medens udblæsningsrøret endnu ikke er opvarmet. Det er ganske almindelig vanddamp, da vand simpelthen er et affaldsprodukt fra forbrændingen — hver gang De kommer 25 liter benzin på tanken, kommer der 25 liter vand ud gennem udblæsningsrøret.

Forbruget ser normalt ud, og dæktrykket er rigtigt. Hvis der er unormalt slid på dækkene, må forhjulstillingen efterprøves og justeres.

Hvis De eller Deres værksted går systematisk til værks efter de foranstående retningslinier, så vil De også hurtigt finde fejlen.

Junior-variationer og en Special

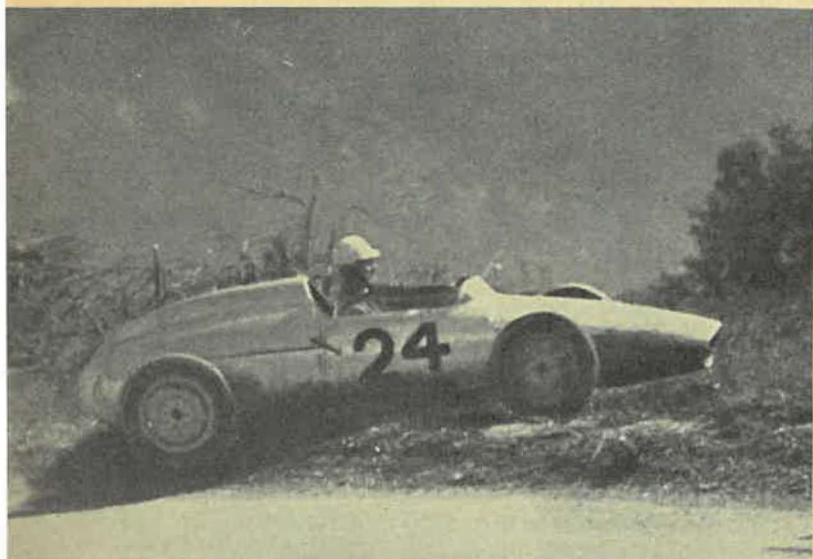
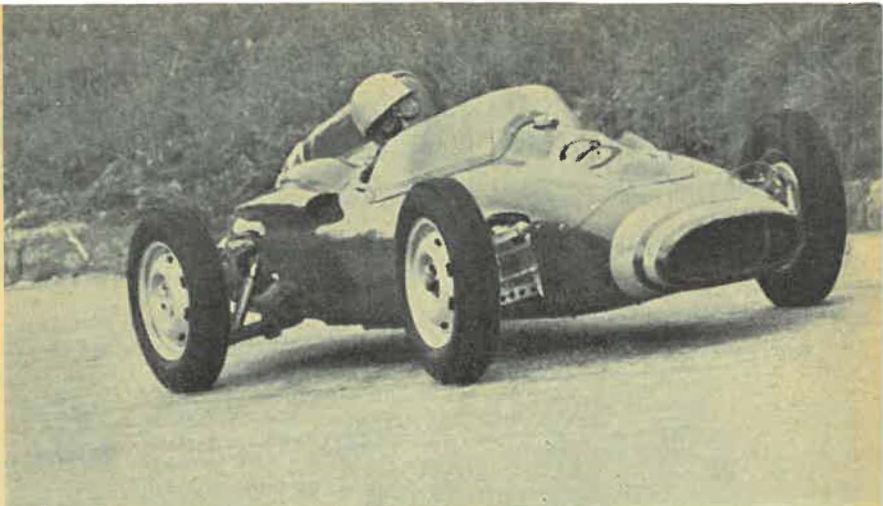
Junior-formlen blev optaget i det internationale sportsreglement fra den 1. januar 1959 at regne. Forslaget fremkom fra italiensk side i håb om at skabe en »billig« international racerklasse, som både kunne kalde nye køretalenter frem og hidrage til at afstive Italiens vaklende stilling på vædeløbsbanerne.

Det gik i næsten alle henseender anderledes end forudset. Englænderne tog henrykte imod det nye reglement, og Lotus, Cooper, Lola og Elva fremstillede Junior vogne efter Grand Prix recept og i seriefabrikation med BMC A eller Ford 105 E motorer — og viste italienernes Fiat 1100-drevne vogne vintervejen.

Samtlige britiske Junior vogne bygges med motorer under 1000 ccm for at udnytte den lavere minimalvægtgrænse på 360 kg i stedet for 400 kg. I betragtning af at Ford motoren kan tunes op til 90 hk, mens der næppe er hentet mere end godt 80 hk fra Fiat 1100 maskiner, er det ikke så uforklarligt, at Lotus vognene nærmest har været uovervindelige. Deres frontareal er minimalt, og de har en fabelagtig vejkontakt.

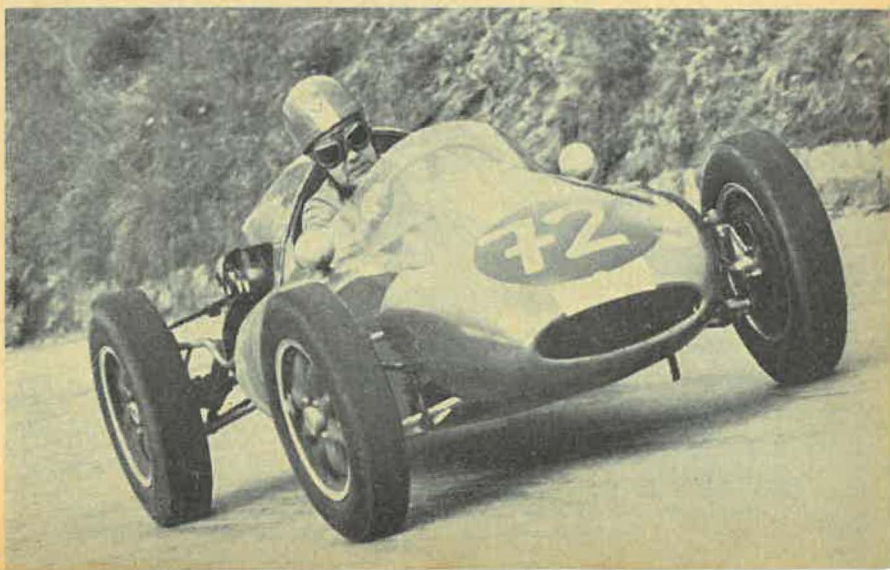
For at vise et par variationer på Junior temaet bringer SMJ disse tre billeder fra et hjergløb på den 12,6 km lange Sierre-Montana strækning, der stiger ca. 900 meter gennem 70 kurver.

1) Moretti er en energisk lille italiensk fabrik, som mellem sine højst forskellige modeller tæller denne Junior vogn. Bag føreren er en Fiat 1100 motor monteret med drev til baghjulene gennem en 600 gearkasse af samme mærke. Domenico kørte bjergbanen igennem med 89,1 km/t og vandt dermed den internationale Junior-klasse.



2) Cooper bruger normalt i sine Junior modeller en BMC motor, serie A, horet op til 994 ccm, men denne vogn har fået en DKW motor, som Gerhard Mitter har specialtunet til 85 hk ved 5.500 o/m. Den belgiske kører Verdomen fik ikke rigtig vist, hvad vognen duede til, men slap med strækken, da vejen blev for smal.

3) Cooper-Ferrari er en sjælden kombination — jovirt ingen Junior vogn, men en to-liters Ferrari-motor i et Cooper chassis. Den er bygget af Harry Zweifel, som vandt Sierre-Monviana løbet med 95,1 km/t og desuden har sikret sig det nationale i væddeløbsklassen øvrigt ingen Junior or 1960.



ORIENTERING

STORT OG SMÅT FRA HELE VERDEN

STORE TAL HOS FORD

Produktionen hos Ford i USA er stadig stigende. I oktober måned fremstilledes således 203.808 køretøjer imod 198.555 i samme måned i fjor. Produktionen for de første 10 måneder af året er hermed oppe på 1.854.916 enheder, hvilket er næsten 121.000 flere end i tilsvarende 10 måneders periode af 1959.

★

MINDRE TAL FRA BMW

BMW 700 bliver fremstillet i et stadigt stigende antal eksemplarer, og i denne models første leveår blev der produceret 25.000 vogne.

★

NY METODE

En ny proces til udvinding af jern fra hidtil uanvendelige malmforekomster vil sikre industrien livsnødvendige forsyninger i lang tid fremover, når de ellers anvendte malmarter er tyndet ud.

Efter et intensivt forskningsarbejde, der blev påbegyndt allerede i 1949, er det lykkedes et amerikansk mineselskab, Humboldt Mining Company i staten Michigan, at finde frem til en proces, hvorved man kan udvinde jernkoncentrater af de såkaldte ikke-magnetiske malmforekomster og fremstille dem i kugleform til brug i højovne. Dette har hidtil kun kunnet lade sig gøre med magnetiske malmarter, og Humboldt-processen er derfor en meget stor landvinding for industrien. De ikke-magnetiske malmforekomster, som man nu for første gang kan an-

vende, er nemlig langt rigere end de magnetiske.

Humboldt Mining Company ejes af Ford Motor Company og Cleveland Cliffs Iron Company i forening, og den første sending — 14.000 tons — jern i kugleform er netop ankommet til Ford i Dearborn uden for Detroit, hvor den skal anvendes i højovnene. Jernkuglerne er ca. 13 mm i diameter og indeholder over 60% jern. Ved udskillelsen fra malmen fremkommer jernkoncentraterne i pulverform, men dette pulver kan ikke anvendes i højovnene, fordi det simpelthen bliver blæst ud af trykket. Humboldt-processen betyder, at man nu for første gang kan presse pulveret til kugler, som er specielt egnet til højovnene, fordi de er fuldstændig ens i størrelse og struktur.

★

FREMGANG HOS JAGUAR TRODS BRITISKE VANSKELIGHEDER

Medens den britiske motorindustri som helhed kæmper med en afsætningskrise for øjeblikket, er Jaguar-fabrikerne i den lykkelige situation, at man for at følge med efterspørgslen må producere på højeste gear og i det næste år må investere 40 millioner kroner i udvidelser, der muliggør en forøgelse af produktionen af Jaguar og Daimler med 30 procent. I de første 10 måneder af 1960 blev der bygget så mange Jaguarer som i hele 1959, og september 1960 blev Coventry-fabrikernes hidtidige rekordmåned.

HVIS MAN KØRER FAST I SNE ELLER MUDDER

De fleste bilister har sikkert prøvet at sidde fast i sne, mudder eller løst sand, hvilket er en situation, der stiller udprægede krav til kørerens tålmodighed og beherskelse. Hvis man blot giver afsindigt gas, så det ene baghjul fræser rundt på stedet, sker der kun det, at hjulet graver sig yderligere ned og lægger sig bedre til rette, hvorefter det bliver endnu vanskeligere at komme løs — det er ikke desto mindre den mest fremherskende metode, og derfor kommer en masse bilister ikke fri ved egen hjælp.

Det er faktisk utroligt, hvad man kan fiske en vogn op fra, blot man kobler forsigtigt til og søger at få lidt bevægelse i vognen, men er der tale om dyb sne, må selv den dygtigste bilist en gang imellem give op. Den besværlige proces med at finde grene til at lægge under hjulene, hvis man ikke har sække eller lignende ved hånden, kender de fleste af bitter erfaring, men der er nu kommet nogle bøjler, man kan klemme ind om dækket, og det er nok så effektivt som de løse grene. Campbell Traction Klips er ikke en erstatning for snekæder, for det er ikke meningen, man skal køre konstant med dem, men kommer man ud for høje snedriver, sætter man bøjlerne på og forsøger at mase sig igennem — eller man sætter bøjlerne på, når man er kørt fast og nærmer et udpræget ønske om i hvert tilfælde at komme tilbage, hvis man ikke kan komme frem. Bøjlerne sættes på løbet af et øjeblik, og de fjern-

es lige så hurtigt med et til-
ørende stykke specialværk-
j. Mindste størrelse passer til
00-15 og største størrelse til
00-14.

★

Y VOLVO

Volvo har sendt en ny type
V 44 på markedet. Det er i
knisk henseende en ganske
mindelig PV 544 blot uden
et såkaldte luksusstyr. Det
medfører, at vognen, der
er under betegnelsen Volvo
quick, kan sælges for kroner
1.490,—.

★

SU PRINZ

Den nye NSU Prinz på 23
cc er nu kommet til landet.
Prisen er kr. 11.193,—, men
den samme model kan leve-
s med en motor tunet til 30
cc for en merpris på kroner
1.000,—.

★

SAAB FORMEL JUNIOR

Den kendte svenske automo-
bilfabrik SAAB ønsker nu
også at forsøge sig i den in-
ternationale bil-sport. SAAB
er bygget 2 formel junior ra-
cercar med 850 ccm motor og
med en totalvægt på ca. 380
kg. I første omgang betragter
SAAB vognen som en ekspe-
riment-bil, men konstrukti-
onen — bl. a. af karosseriet, der
er opbygget helt i stålplade
med en egenvægt på kun 44
kg — er sensationel. Karos-
seriets »næse«- og »hale«-parti
er af glasfiber. Motoren er 3-
l., 2-takter på 841 cc. Den er
tunet til at yde 70 hk., og den
er forsynet med 2 karburatorer.
Motoren er placeret liggende
på siden, og gearkassen er an-
bragt på skrå i forhold til mo-
toren. Ved denne konstruktion
er man opnået et meget lavt
centerpunkt, samt en lav byg-
gehøjde, der formindsker
centerarealet. I sin udformning

minder den nye SAAB lidt
om Indianapolis-racerne med
flade, parallelle sider, hvilket
erfaringsmæssigt er en god
konstruktion i forbindelse med
fritliggende hjul. Transmis-
sionsystem og bagaksel er
hentet direkte fra standard-
vognene, og der er derfor tale
om en Junior-racer med for-
hjulstræk. Det skal blive in-
teressant at se, hvordan den vil
klare sig, da man på forhånd
må vurdere den til at mangle
10 hk for at kunne begå sig —
men motoreffekt er jo ikke alt.

★

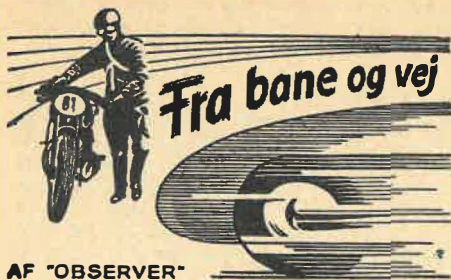
KARBURATOR TIL MA- SKINSAVE VELEGNET TIL GO-KARTS

Amal kan nu levere en kar-
burator, der er glimrende til
Go-karts. Det er en såkaldt

membrankarburator, i hvilken
benzintilførslen reguleres af en
membran i stedet for svøm-
merhus. Karburatoren er
egentlig fremstillet til ma-
skinsave og andet stort hånd-
værktøj, der skal kunne hol-
des i alle mulige vinkler, hvil-
ket et almindeligt svømmer-
hus ikke kan klare. Instal-
leret i en Go-kart vil man
blive uafhængig af de ofte ge-
nerende centrifugalkræfter i
svingene. Karburatoren har
typebetegnelsen 390, og den le-
veres med indsugningskanal
på 10, 12, 14 og 15 mm. Den
kan benyttes i forbindelse med
faldtryk fra tanken, men den
kan også leveres med benzin-
pumpe, der aktiveres af un-
dertrykket i krumtaphuset,
hvadenten motoren fra starten
er indrettet på den måde, el-
ler man blot etablerer en rør-
forbindelse til krumtaphuset.



Amerikanerne løser problemerne på Deres egen måde. Ron Kagle fandt en al-
mindelig motortuning for besværlig, så derfor indbyggede han i stedet en bilmotor
fra en Corvette, og derefter kørte han 145 km/t i et løb. Det kan jo også gores
lidt fiksere.



Lige til det sidste har denne sæson været præget af megen aktivitet over alt, men nu er det ved at være ovre. De sidste afgørelser er faldet, og bl. a. er den endelige placering i rally-europamesterskabet klar. Desuden er den sluttelige pointfordeling i køernes F1 Verdensmesterskab blevet afgjort i USA's Grand Prix, som dog ikke havde nogen indflydelse på Brabhams sikre førsteplass. Ej heller på Coopers fabriksmesterskab.

USA.

I år var USA's Grand Prix forlagt til den 5,27 km lange *Riverside* bane, som ligger i Californien i nærheden af Los Angeles. Trods det sene tidspunkt og den ganske afklarede mesterskabsposition stillede både Cooper, Lotus og BRM med komplette fabrikshold. Desuden deltog Scuderia Centro Sud med to Cooper-Maserati, en enkelt Scarab samt nogle private vogne af mærkerne Cooper, Lotus, Maserati, Cooper-Ferrari etc. Ferrari var ikke med.

Løbet blev kørt den 20. november, og Brabham satte sig resolut i spidsen foran Moss' Lotus. Allerede på 5. runde måtte Brabham dog til depotet med flammer ud af motorhjelm. Det skete et par gange til og skyldtes, at ventilationsrøret til benzintanken var knækket af, så den fyldte tank skvulpede over. Så snart benzinstanden faldt, var disse ubehageligheder overstået.

I Mellemtiden havde Moss sikret sig et betydeligt forspring, og trods en fabelagtig forfølgelse bl. a. med dagens hurtigste omgang (1.56,3 — ny banerekord) måtte Brabham nøjes med fjerdepladsen.

Resultater (995 km, 75 omgange):

- 1) Moss, Lotus, 2.28.52,2, 159,8 km/t.
- 2) Ireland, Lotus, 2.29.30,2.
- 3) McLaren, Cooper, 2.30.14,2.
- 4) Brabham, Cooper, 1 omgang bagved.

Hermed sluttede F1 sæsonen, som den åbnede: med en Moss/Lotus sejr, og iøvrigt blev rækkefølgen i verdensmesterskabet: Brabham 43, McLaren 37, Moss 19, Ireland 18 og Phil Hill 16 points.

Storbritannien.

Det krævende *R.A.C. Rally* blev afviklet i dagene 21.-25. november over en godt 3.000 km lang vejstrækning fra Blackpool til det nordligste Skotland og derfra hele vejen ned til Sydengland — med seks specialprøver foruden det afsluttende hastighedsløb på Brands Hatch banen. Erik Carlsson sejrede med en SAAB. Som den eneste af 172 deltagere gennemførte han hele rallyruten uden at få strafpoints, så hans engelske navigatør Stuart Turner må kunne sit kram.

Anne Hall/Valerie Domleo (Ford Anglia) vandt damepokalen foran Pat Moss/Ann Wisdom, der kludrede i papirarbejdet.

De indirekte virkninger af disse to sejre er interessante. Den svenske fru Ewy Rosquist gik glip af årets damesejr i Rally-Europamesterskabet, som i stedet blev vundet af frøkerne Moss/Wisdom. Men ulige mere tilspidset var oplægget i herrernes mesterskab. Tyskerne Schock/Moll, som kører for Mercedes-Benz, stod til at vinde mesterskabet. Kun hvis Citroën-køreren René Trautmann sejrede, måtte tyskerne se mesterskabet glide sig af hænde. Nu skete der det, at Trautmann kom ud for et kørselsuheld, som satte hans vogne ud af spillet. Et andet medlem af Citroën-holdet opgav for at bistå efter uheldet, og det tredje var udgået forinden.

Da tyskerne fik det at vide, holdt de ganske stille op at køre og trak sig roligt ud af rallyet. Mesterskabet var jo hjemme, så hvorfor køre videre med risiko for at beskadige den fine bil.



Der er ikke store pauser i væddeløbsæsonen, men små pusterum er der dog. Værkstedsarbejdet og udviklingen af konstruktioner er trods alt den morsomste side af motorsporten, og løbene er egentlig en eksamen for teknikeres og mekanikeres arbejde. Iøvrigt er det ikke kedeligt at gå på arbejde, når man som her skal udføre et godt job på et par Porsche'r.

Særligt sportsligt så deres opførsel ikke ud, men det er også lidt naivt at tro på sportsånd i fabrikskonkurrencer.

Frankrig.

Korsika Rundt hører til de middelsvære rally-konkurrencer. Vejstrækningen er på 1.275 km, der er fire specialprøver i form af bjergløb. Det tyske hold Strähle/Linge sejrede med en Porsche. Kun 30 af 64 deltagere gennemførte landevejskørslen.

Rekorder.

I reglementets mindste klasse, d. v. s. under 250 ccm (klasse K), har Campanella/Poggio i Nibbio-vognen, udstyret med en Guzzi-motor, sat følgende rekorder: 200 km med 146,8 km/t; 200 miles med 143,8 km/t; 3 timer med 145,2 km/t og 500 km med 145,9 km/t.

På Goodwood-banen har tre Ford Anglia'er i rent seriemæssig specifikation været kørt af en række erfarne væddeløbskørere i syv fulde døgn. Bortset fra ekstra instrumenter og lamper samt lidt skumgummi-polstring for at lette livet for kørerne under de uophørlige højresving var de uden ekstra udstyr eller tuning. Formålet var at tilbagelægge 10.000 miles på en uge, og deri ligger ingen rekord. Derimod ville det være noget af en præstation for kørerne at holde det fornødne gennemsnit på en så relativt langsom bane og for vognene ligeså. Kørslen ville svare til en normal årsdistance på syv dage og syv nætter.

Vogn nr. 1 tilbagelagde 16.847,4 km med 100,3 km/t. Benzinforbruget var 8,8 l/100 km (11,36 km/l).

Omtrent halvvejs var udstødningsventi-

GO-KART sælges

med fabrikstunet Huspuarna
282 motor

har vundet 3 førstepladser og 4 andenpladser i sæsonen (nr. 2 i de uofficielle danmarksmesterskaber). Pris 2500 kr. Gerne på vilkår.

ERIK TOFT HANSEN

Askelykkevej 2, Kastrup. Tlf. 508051

Største specialfabrik for motorcykle-, scooter- og knallert- cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

Velocette

KVALITETSMÆRKET

**PUT DET HELE I EN SÆK
OG GAA TIL BECH!**



Tagensvej 101 · Tøge 9926

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

lerne så forbrændte, at et frisk, fuldt mon-
teret topstykke blev sat på.

Vogn nr. 2 kørte 16.774 km med 99,6
km/t og brugte 8,6 l/100 km.

Den fik udskiftet topstykket og venstre
forhjulsløje to gange.

Vogn nr. 3 blev kørt i grøften, rullede
rundt (men føreren slap med skrækken,
takket være en god sele) og måtte derfor
undergå en del pladearbejde. Yderligere
udskiftedes venstre forhjulsophænging to
gange. Venstre bagakselhalvdel ligeså. Den
tilbagelagde 16.681 km med 99,0 km/t, og
forbruget var 8,8 l/100 km.

Der blev brugt Michelin X dæk med 46
psi, og RAC kontrollerede hele arrangemen-
tet nøje, skønt der ikke var tale om noget
rekordforsøg, men om en ren demonstra-
tionskørsel.

Rygtessmedien.

På baggrund af overgangen til den ny for-
mel I fra 1. januar 1961 er grobunden for
alverdens rygter særdeles frodig. Som sikre
deltagere kan regnes Cooper, Lotus, Ferrari
og Porsche. BRM skulle også være sikker,
mens Vanwall næppe dukker op igen. Mulig-
heden kan dog ikke helt udelukkes.

Maserati siges at interessere sig for en 6-
cylindret hækmotormodel, men i så fald bli-
ver det næppe med noget fabrikshold. OSCA
skal have en 4-cylindret motor med desmo-
dromiske ventiler klar, men om vognens
eventuelle konstruktion forlyder intet. Også
Stanguellini skal arbejde med en formel I
motor med desmodromiske ventiler. Bortset
fra 6 cylindre siges der intet nærmere om
udformningen.

Scarab kan måske også ventes i nyudgave
til F1, men herom er rygterne meget svage.

Kørerne har ikke fordelt sig endnu, men
det forlyder, at Ferrari har sikret sig Bon-
nier, Phil Hill og von Trips samt Gende-
bien. Fra anden side hævdes, at von Trips
skal køre Porsche.

Da jeg ikke har fået min krystalkugle
pudset i længere tid, skal jeg ikke forsøge
at se dybere i fremtiden. I stedet vil jeg
gerne ønske læserne en god jul og samtidigt
takke for 1960.

Observer.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1960

	Side		Side
NYE MODELLER		PRØVEKØRSLER	
Ariel Arrow	52	BMW 700 Coupé	327
BMW R 69 S og R 50 S	627	Borgward Isabella og TS Coupé	375
BSA B 40	586	Chevrolet Corvair	422
Fiat Belvedere	397	DKW Junior	749
Fiat 600	731	Hansa 1100	241
Heinkel Tourist	630	Heinkel Tourist	597
Jaguar, 3,8 liter	54	Hillman Minx	523
Japanske motorcykler	166	Jawa 125	511
Masser af engelske motorcykler	756	Lambretta 175 TV	391
Mobylette	335	Opel Kaptajn	133
Motorcykleudstillingen i Frankurt	620	Peugeot 404	695
MZ	321	Renault Dauphine	558
Opel Rekord	581	Rover 3 Ltr.	637
SAAB 96	193	Simca Elysée	38
Taunus 17 M	667	Taunus 17 M Super	778
Trabant	149	Vespa Gran Luxe	303
Velosolex	219	VW 1961	651
		Wolseley 300	252
SPORT		DIVERSE	
Fra bane og vej	60	Bag linierne	445
Fra bane og vej	158	Buleudretning som speciale	217
Fra bane og vej	223	En slem bog (VW)	464
Fra bane og vej	228	Glatførerumlerier	183
Fra bane og vej	349	Hans Stuck fortæller	34
Fra bane og vej	408	Ingen originale reservedele	777
Fra bane og vej	469	Købt som beset	685
Fra bane og vej	539	Man skal ikke tro alt	527
Fra bane og vej	605	Start Pilot	64
Fra bane og vej	669	Sund Sans i kørselen	55
Fra bane og vej	732	Tanker og indtryk fra Forum	189
Fra bane og vej	796		
Go-Kart reglement	160		
Go-Karts, Nationalt reglement for	479		
International løbskalender	62		
Junior-variationer og en special	792		
Isle of Man TT	455		
Private rekorder	742		
Roskilde Ring	345		
		HISTORISK	
		Ernest Henrys Virke	432
		Familiealbummet (Peugeot's væddeløbs- biler)	16

	Side		Side
Familiealbummet, Bugatti I	70	Karburatorrealiteter I	497
Familiealbummet, Bugatti II	170	Karburatorrealiteter II	589
Familiealbummet, Aston Martin, Lagonda	230	Karburatorrealiteter III	657
Familiealbummet, Morgan	294	Karburatorrealiteter IV	770
Familiealbummet, VW stamfædre	358	Kondensatoren	735
Familiealbummet, Simca	517	Korriger Deres speedometer	400
Familiealbummet, Deutsch & Bonnet..	550	Omdrejningstæller, Elektrisk	139
Familiealbummet, Stanguellini	678	Scotere på markedet	265
Halvanden liter formlen	708	Specifikationer 1960, Biludstilling	86
Matchless, Historien om	26	Speedometerets funktion	430
Rosemeyer	614	Strømfordeleren	573
Timerekorden	472	Særpræget dieselmotor	43
		Teknisk Brevkasse	48
		Teknisk Brevkasse	142
		Teknisk Brevkasse	213
		Teknisk Brevkasse	281
		Teknisk Brevkasse	339
		Teknisk Brevkasse	402
		Teknisk Brevkasse	449
		Teknisk Brevkasse	535
		Teknisk Brevkasse	602
		Teknisk Brevkasse	662
		Teknisk Brevkasse	718
		Teknisk brevkasse	787
		To-takt motorernes skyllesystemer...	644
		To-takt motorer med baglæns tryklad- ning	152
		Trykkølesystemet	573
		Tune-up (vacuumregulator)	209
		Verdensrekorden står for fald	486
		Wankel motoren	6
		Wankel motoren på nærmere hold	365
		Wankel motorens klassificering	632

TEKNIK

Afbrændt gas i to-takteren	413
Benzinindsprøjtning i to-taktere	203
Brugt motorecykel	565
Bugattibemærkninger	415
Forklaringen bag teknikken (drejnings- moment og hestekræfter)	383
Forklaringen bag teknikken	529
Forklaringen bag teknikken (centrifugal- kræfter)	311
Forklaringen bag teknikken (udvekslings- forhold og effektbehov)	459
Go-Karts	725
Hvad med gas	690
Ideen går rundt og rundt	764
I kamp mod støv og snavs	246
Karburatorsystemer	439

Læs »KØR BEDRE«

og få alle de små, men betydningsfulde fejl ud af Deres kørsel. De seks kroner og femoghalvfjerds øre kan vel ikke stille sig hindrende i vejen for erhvervelsen af så vigtig en viden for enhver bilist og motorcyklist, åndelig dovenskab er på dette punkt en hån mod Deres familie og medmennesker og bevidstheden om, at De kan det hele i forvejen, er kun arrogant selvbedrag.

Bestil den hos Deres boghandler i dag eller send bestilling til

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL . Kongelysvej 14 . Gentofte

Min bil og jeg

— en virkelig håndsækning
til de bilister, der vil køre
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, Kongelysvej 14, Gentofte

FÅS HOS BOGHANDLERNE

Hvorfor kræver vinter- halvåret



sprit som kølervædske?



Kølesystemet i et automobil er et vigtigt, men omfindeligt led i driften. Når det drejer sig om frostsikring af køleren i vintersæsonen, er der al grund til at være omhyggelig med valget af kølervædske, også for at undgå senere besværigheder i form af tæring, utætheder m. v. Hvorfor bruger da så mange automobilister netop sprit som kølervædske?

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

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

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

FØRDI kølersprit ikke gør køleren utæt ved opløsning af stenafløjninger eller lignende.

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

FØRDI kølersprit er billigst i brug.

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

Kølersprit kan altid anvendes, når motorens drifttemperatur ligger under 85°C ., hvilket jo gælder de fleste automobiltyper, herunder også typer med trykkøler.

Også ved meget lave frostgrader vil den ovenfor nævnte blanding sikre fuldt ud mod frostskafer, fordi en kølerspritlegning i modsætning til rent vand aldrig vil fryse til en fast blok, men danne en plastisk masse, som ikke kan forårsage sprængning af køleren. Ved efterfyldning af køleren i vinterperioden hældes lige dele sprit og vand på køleren, hvorved spritstyrken i blandingen vedligeholdes temmelig nøjagtigt.

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

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



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKER