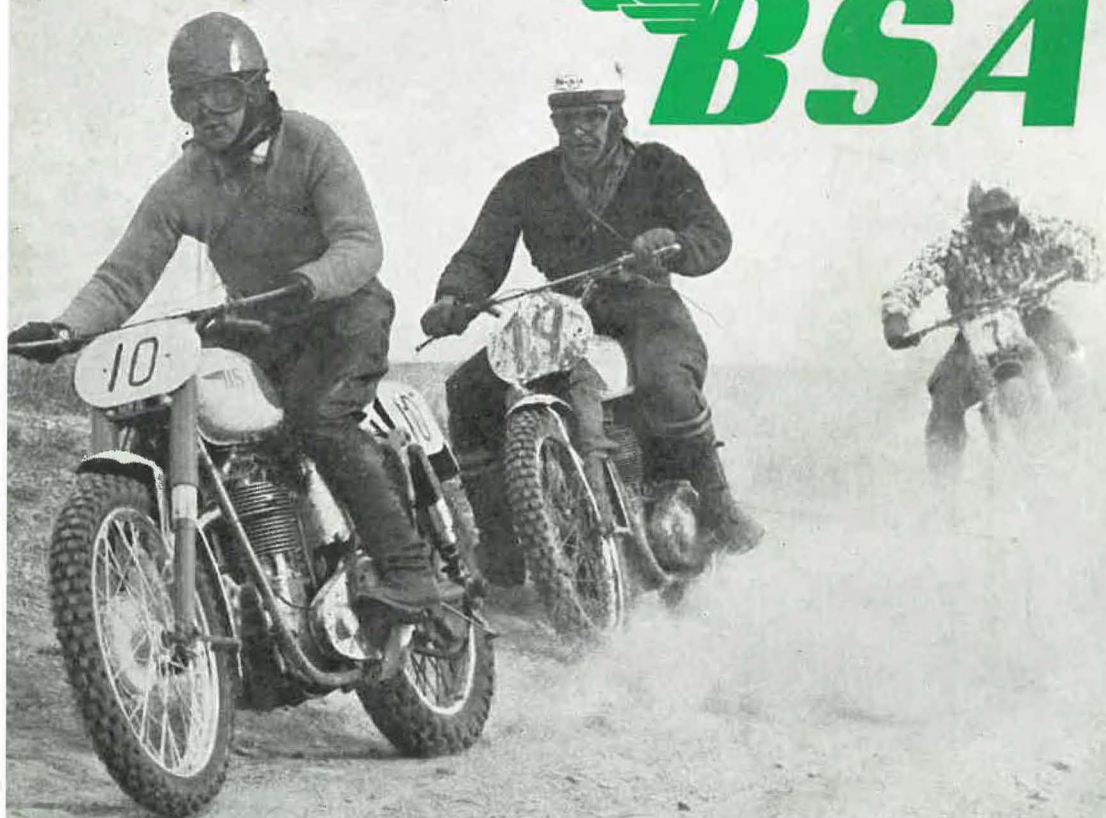


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

BSA



MODEL C 15 kan nu også
leveres som moto-cross model.

BSA i spidsen. BSA er den mest sejrsvante maskine på motor-cross banerne, BSA har vist sin stabilitet på Isle of Man, BSA viser hver eneste dag, hvad den dur til på alverdens gader og veje — BSA er ikke uden grund verdens mest solgte motorcykle, også De gør klogt i at vælge en BSA.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

BSA MOTORS & CYCLES
H. V. HANSEN, GL. KONGEVEJ 127-131, KBHVN. V
TELEFON HILDA 1860

EKSPERTERNE
SEJRER PÅ

Mobiloil



Mobiloil

ER OLIE MED
DEN STORE
SIKKERHEDSRESERVE

Det bemærkelsesværdige ved de sejre, der er opnået på Mobiloil i de klassiske motorcykle grand prix, der resulterede i verdensmesterskabet i samtlige soloklasser, samt i Indianapolis og i verdens hurtigste billøb på Monza, er – set fra et smøreteknisk synspunkt – at den anvendte olie til disse fabelagtige præstationer er nøjagtig den samme Mobiloil, som De køber, når De vil bevare Deres motor og give den ekstra liv.



GOGGOMOBIL

Den nye model 700 har rigelig plads til 4 voksne og stor bagage — et helt nyt svar på alle Deres ønsker...

De ønsker en vogn, der gi'r Dem komfort og køreglæde inden for en fornuftig prisramme. De kræver perfekt teknik, holdbarhed og god økonomi... derfor læser De disse linier. De ved, at navnet GOGGOMOBIL hidtil har været fællesnævner for disse egenskaber. I dag står dette faktum fastere end nogensinde: den ny, store GOGGOMOBIL er en sensation. Man kan direkte se det. Og når De kører en tur i den store GOGGOMOBIL, kan De mærke det. Aftal en demonstrationstur — og glæd Dem over, at alle Deres ønsker nu kan opfyldes for

kr. 13.495, -

700

MOTOREN

er en 2-cyl., 4-takte boxertype. Har dobbeltkarburator, udvikler 30 hk og giver en hastighed på 110 km/t.

GEARKASSEN

er fuldsynkroniseret gennem 4 fremadgear - ideel under alle forhold og ikke mindst i byernes tætte myldretidstrafik.

SIKKERHEDEN

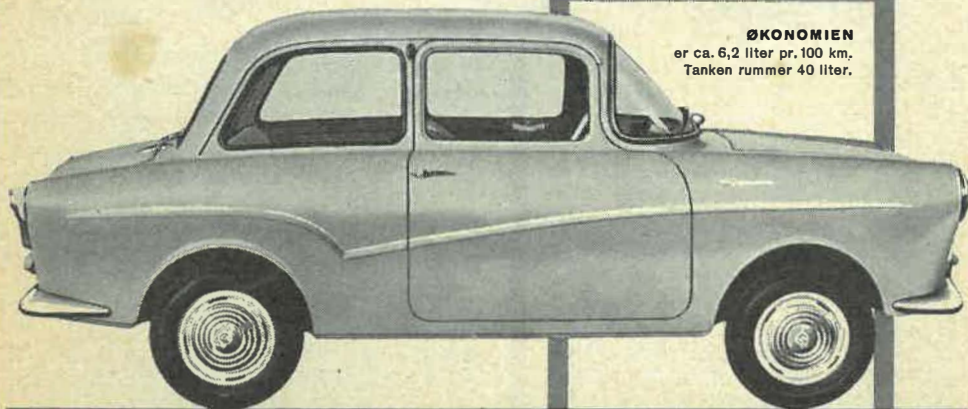
Det gode udsyn gennem det store panoramavindspejl og de overdimensionerede hydrauliske bremses med et effektivt areal på 488 cm² giver Dem den største sikkerhed.

BAGAGERUMMET

er direkte imponerende. Det åbnes udefra og rummer nemt 4 personers langtursbagage.

ØKONOMIEN

er ca. 6,2 liter pr. 100 km.
Tanken rummer 40 liter.



Kongelig Hofleverandør

NORDISK DIESEL A/S
KØBENHAVN SV.

*vil De af med
færre penge,
så er
Goggomobil
300-400 vognen
Goggomobil
sedan kr. 8.650*





- man hører kun
godt om ...



Sjældent har man hørt så mange rosende ord om en bil som om NSU-Prinz ... men det er ikke eet ord for meget. — Den er fantastisk — simpelthen! De skulle prøve den selv.

Alle Prinz-forhandlere er stolte over at præsentere denne fabelagtige vogn for Dem — familievognen med god plads til 4 voksne og deres bagage — og med køreegenskaber som en dyr sportsvogn... Prinz koster incl. varme, friskluftsanlæg, defroster og leveringsomk.:

Med sportsgear 11,725.— kr.

Med fuldsynkroniseret gearkasse 12.397.— kr.

Motoren er to-cylindret, topventilet, luftkølet og med overliggende knast-aksel. Effekten kunne let være 40 BHK, men ved at holde den på 20 har man opnået en fantastisk slidstyrke — og dog bevaret en forbløffende acceleration og smidighed...

Prinz'ens økonomi er enestående — den kører let 25 km på 1 liter benzin — og dens tophastighed ligger over 100 km/t.

NSU følger sine berømtmelige traditioner — der er SERVICE OVER ALLE GRÆNSER

Importør:

FRED. RASMUSSEN - ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

13. ÅRG.

15. Maj 1959

NR. 5

Ekspedition:

Kongelysvej 14, Gentofte.
Tlf. Gentofte 8200*
Postgiro 68833

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

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

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 20,00

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI

★

Redaktionelle strøtanker	259
Danmarks Moto-cross	
Grand Prix	260
Roskilde Ring 10. maj ...	260
Hvad indad vindes udad tabes	262
Historien om Delahaye ...	268
Vi prøvekører BSA C15...	275
Benzinforbruget i praksis	281
Danmarks første Formel Junior Racer	285
Vi prøvekører Opel Olym- pia og Rekord	293
Austin Eight 1937-47 ...	300
Månedens nyheder	303
Teknisk brevkasse	310
Bøger for campingfolk ...	313
Fra bane og vej	315
Løbskalender	320

Redaktionelle strøtanker

Det skal åbenbart være en årlig tilbagevendende begivenhed, at Rådet for større Færdselssikkerhed holder et møde med pressen »for under hyggelige former at drøfte arbejdet.«

Ved årets møde kunne man med et fortærsket udtryk konstatere, at aldrig før har så mange spildt så megen tid på absolut ingenting (dette er et postulat, vi ikke vil forsvare, da man sandsynligvis vil kunne finde endnu større forsamlinger, der har udrettet lige så lidt).

Som en rød tråd gennem hele rådets arbejde går et krampagtigt forsøg på at retfærdiggøre dets egen eksistens — »vi må gøre noget med passende mellemrum, ligegyldigt hvad blot man kan se, vi arbejder.«

Tilsyneladende er man kommet i vildrede på et punkt: Man ved ikke rigtigt, om man skal sætte ulykkestallet i relation til befolkningstæthed, antallet af motorkøretøjer pr. indbygger eller antallet af kørte personkilometer. Dette kan man med dybe rynker i panden fremføre med forskellige amerikanske betegnelser, og så lyder det straks lidt mere videnskabeligt. At spørgsmålet er ganske overflødigt falder ingen ind, og at undersøge *hvorfor* ulykkerne sker vil være en helt fremmed opgave for rådet. Man kan også tale om karosseriernes pladetykkelse i forbindelse med sikkerheden og slige emner, som ingen i forsamlingen har den fjerneste forstand på. Kun politifolkenes redegørelse for de rent praktiske og juridiske forhold har bund i virkeligheden, resten er en endeløs demonstration af håbløs uvidenhed.

Man stiller uvilkårligt det spørgsmål: Hvorfor er de motorsagkyndige ikke repræsenteret i Rådet for større Færdselssikkerhed? Der er to mulige svar: 1) De motorsagkyndige ville ikke kunne holde det ud. 2) Det siddende råd vil ikke have dem med i bevidsthed om, at de motorsagkyndiges første fornuftige gerning ville være et forsøg på at få resten af rådet smidt ud hurtigst muligt.

Danmarks Moto-Cross Grand Prix

Danmarks moto-cross grand prix er vort eneste løb af internationalt format, fordi det indgår i serien om verdensmesterskabet. Af samme grund er det ikke en samling usorterede udlændinge, men den virkelige verdenselite, der deltager i dette løb, som i år trods glimrende vejr kun kunne samle godt en halv snes tusinde tilskuere.

Efter det schweiziske grand prix førte svenskeren Steen Lundin med 14 points, og denne stilling beholdt han uden at score et eneste point i det danske grand prix. De to englændere Leslie Archer og David Curtis stod derimod lidt længere nede i rækken med henholdsvis 4 og 3 points, og da der således ikke var nogen klar stilling afgjort mellem disse to englændere, kunne man forvente en større fight alle mod alle — når først en enkelt mand ligger som klar favorit foran sine landsmænd, kan han med god ret forvente disses støtte i kampen mod andre nationer eller andre mærker.

Archer (Norton) og Curtis (Matchless) gik da også i gang med en vældig dyst i det første heat, som Curtis vandt. I andet heat fik Curtis maskinskade, og Archer overtog derefter føringen, som han beholdt løbet ud — på sine tidspunkter så det imidlertid nærmest ud, som om den gode englænder blev jaget af sted af hollænderen Broer Dirks og belgieren Rene Baeten.

Desværre faldt løbet en smule mat ud på grund af mange og afgørende maskinskader. Danmarks Mogens Rasmussen og Sveriges to stærkeste ryttere, Bill Nilsson og Steen Lundin, der vandt 1-2 i Schweiz, måtte overgå til tilskuernes rækker.

Leslie Archer vandt løbene med tiderne 51.12,9 og 40.37,8 for henholdsvis første og andet heat. Rene Baeten blev nummer to med tiderne 51.14,3 og 40.46,6. På tredjepladsen kom Broer Dirks med 51.56,7 og 40.42,8.

Danskerne viste en nydelig stil, men de er tilsyneladende ikke tilstrækkeligt nøje-regnende med de små brøkdeler af sekunderne, der sammenlagt bliver så afgørende.

Boris Rasbro, Eivin Hansen og Palle Høst Andersen besatte femte, sjette og syvende plads efter stabil kørsel.

Efter løbet på Rendbjerg-banen fører Lundin stadig med 14 points, og Leslie Archer og Broer Dirks har nu hver 12 points. Dette var imidlertid kun det tredje af årets 11 løb, og da det er hver rytters seks bedste placeringer, der tæller, kan meget forandres endnu.

Roskilde Ring 10. maj

På Roskilde Ring oplevede man den 10. maj en række gode og overraskende løb. Voigt-Nielsen deltog ikke på grund af karantæne efter åbningsløbet (omtalt andet sted i bladet).

Jørgen Nielsen præsenterede en virkelig fin kørsel i Volvo Sport, og da »Volvo-klassen« startede sammen med Gran Turismo, så man det særsyn, at en Volvo besejrede både MGA Twin Cam og en Porsche Carrera.

I klassen for racersportsvogne viste Jørges Bagger en ypperlig kørsel i Lotus le Mans. Samme mærke kørte Frede Andersen og Elo Sørensen, der blev henholdsvis nr. 2 og 3, medens Uno Jensen blev nummer 4 i sin formel junior racer (omtalt andet sted i bladet).

GT-klassen blev vundet af svenskeren Lars Tisell i MG Twin Cam foran amerikaneren Nick Bourgoyne i Porsche, og i midget var Poul Rasmussen helt suveræn i Cooper Norton.

Efter at have set Uno Jensens formel junior racer gå i mål foran så kraftige vogne som Cooper Climax, Osca Volvo og Osca Maserati, ser man frem til nogle fornøjelige løb, når andre formel junior vogne kommer på banen.

I sidevognsklassen var der kun kamp mellem C. Breinholt Andersen og Egon Walther, men sidevognsløbene virker lidt humorforladte i forhold til det, man kender fra jordbanerne.

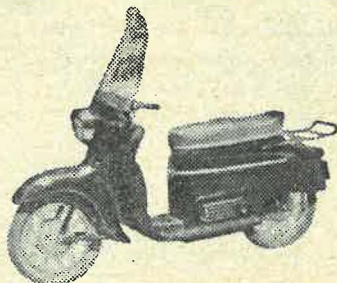
JAWA

PRISCHOK ★ — helt uden konkurrence!

MANET scooter S 100

5,1 hk, 4 trins gearkasse, svinggaffel, for og bag, dobbeltvirkende hydr. støddæmpere. Tilladt belastning: 2 pers. Blinkafvisning. Toph. 75 km/t.

Pris kun kr. 2232.- incl. omsætning.



Den helt ideelle byscooter med selvstarter



Den helt ideelle campingscooter

JAWA scooter 175 cc

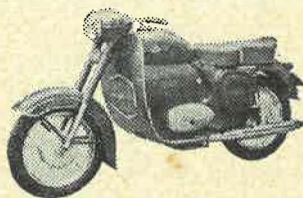
1 cyl., to takts, 8 hk, 4 trins gearkasse, aut. kobling. Forhj. svinggaffel, baghj. svingarm. Batteri og dynamo. Twinsadel og bagagebærer. Hydr. støddæmpere.

Pris kun kr. 2976,- incl. omsætning.

JAWA motorcyklen - 4 modeller med alle moderne tekniske finesser:

Model 125 cc	kr. 2387,-
Model 175 cc	kr. 2790,-
Model 250 cc	kr. 3562,-
Model 350 cc twin.....	kr. 4580,-

Incl. omsætning.



Den fænomenale sportsmaskine

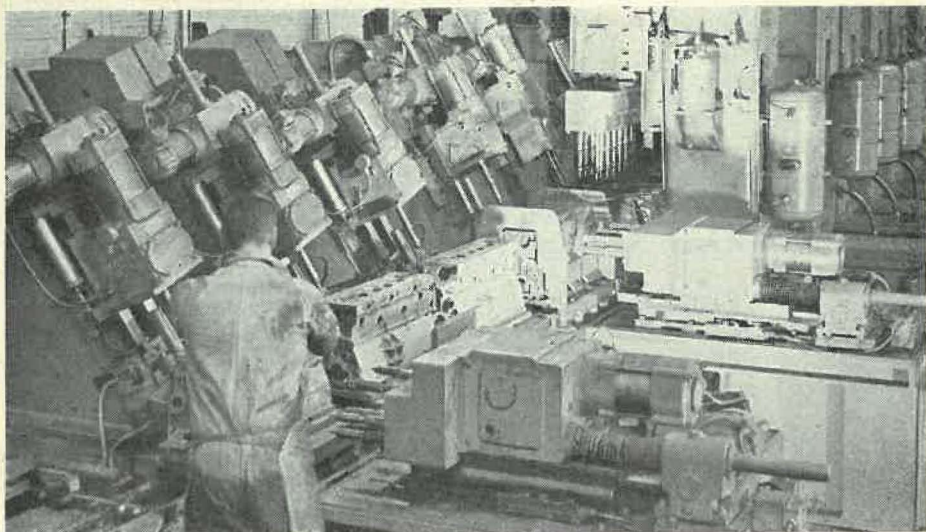
NYHED for gamle JAWA-kørere

Fabriksnye motorer — alle med 4 gear, aut. kobling, karburator og dynamo — til omgående levering.

125 cc kr. 785,- — 175 cc 925,- — 250 cc 1090,- — 350 cc 1225.-

NB! Ibytttagne brugte og eftersete maskiner, sælges med 3 mdr. motorgaranti og på lempelige vilkår. Har De brug for et godt køretøj, så lad os tale sammen.

ERIK ORTH Vester Farimagsgade 19 — Minerva 4801
Nærmeste forhandler anvises.
— Samarbejde med branchefolk søges i ledige distrikter. —



HVAD INDAD VINDES

Vi har som så mange andre ofte gjort et syndigt vrøvl over omsætningsafgiften på biler og motorcykler, men vi har ikke gjort fyldestgørende rede for denne omsætningsafgifts egentlige udregning — og det er der vist iøvrigt heller ikke andre, der har gjort. Vi vil dog samtidig sætte hele motorkøretøjets regnskabsmæssige historie ind i det rette perspektiv, hvilket har noget med sociale forhold, levestandard og slige emner at gøre.

Arbejdstidsforkortelse er så absolut ikke nogen dansk opfindelse, og i hele den vestlige verden skrumper timeantallet for den gennemsnitlige arbejdsuge ind — fabriksarbejderne går i reglen i spidsen, funktionærerne kommer til tider lidt efter, og til sidst kommer »de handlende« med tidligere lukketider. Denne udvikling er både sund og naturlig, fordi det i det store og hele er møgkedeligt at arbejde, når man *skal* arbejde, medens det på den anden side er ulideligt ikke at foretage sig noget, når man har frit valg — med andre ord: En tretimers arbejdsdag vil være passende til at opretholde livet, medens den øvrige del

af dagen passende kan bruges til de virkelige interesser.

Ser man lidt tilbage i industriens historie, vil man møde vrede arbejdere, der ødelagde dampmaskinerne i ren og skær sabotage, fordi man mente, at maskinerne ville tage arbejdet fra menneskene, men senere erfaringer har vist, at netop maskinerne kan forkorte arbejdstiden og tilmed forhøje levestandarden. Hvis man i dag vil sende arbejdsløse ud til større jordarbejder med skovl og spade, vil en hurtig kalkulation vise, at en enkelt mand på en dertil indrettet maskine vil kunne udføre flere hundrede mands arbejde efter skovlprincippet, og man vil vanskeligt kunne indse nogen fornuft i de arbejdsløses »beskæftigelse«, medmindre man foruden andre prøvelser ønsker at bibringe disse mennesker et hold i ryggen. Henry Ford viste i sin tid, at arbejdsløshed og depression bedst afhjælpes med beskæftigelse og lønforhøjelse — helt konkret satte han arbejdernes lønning i vejret på et tidspunkt, da han ifølge normal praksis og »sund fornuft« burde have fyret halvdelen af sit mandskab, men gennem løn-

forhøjelse satte han sine egne arbejdere og disses leverandører af levnedsmidler, tøj o. s. v. i stand til at købe vogne, og derved gik skruen uden ende den modsatte vej.

Man har da heller ikke set en eneste strejke eller protest mod automobil- eller motorcyklefabrikkernes helautomatiske maskiner eller på grund af automation i det hele taget, for denne udvikling tager ikke sigte på større fortjeneste gennem færre arbejdere, men på større produktion og lavere priser med samme arbejderantal. En yderligere udvikling på dette område har betydet samme produktion med nedsat arbejdstid for arbejderne. Hvis der blandt vore læsere er nationaløkonomer, er det vel på tide, at man bringer en undskyldning for denne meget skematiske oversigt, for sagen kan selvfølgelig fremstilles langt mere kompliceret, og den er i virkeligheden på mange punkter mere kompliceret end som så, men slaget ved Austerlitz var også mere indviklet end beskrevet i historiebøgerne.

I automobilindustrien har man gennem

metallurgien og videnskabens seneste resultater været i stand til at opnå en meget lang levetid på alle maskinelementer, men samtidig har man i Europa næsten overalt indført det »selvbærende« karosseri uden noget egentligt chassis, fordi denne udformning er billigere i serieproduktion, og den er lige så fyldestgørende i tjenesten som chassis-konstruktionen — men ikke så sejlivet. Så længe et chassis er i orden, vil man kunne køre forsvarligt med vognen, selv om man erstatter det egentlige karosseri med et badehus, men så snart tæringen optræder i den mere sensible og ukontrollable selvbærende konstruktion, er man ude i noget uoverskueligt, så den europæiske vogns levetid er derfor først og fremmest afhængig af den bærende konstruktions sejlivethed, og den står ikke i noget tilfælde mål med chassiset, på hvilket tæringen ikke kan optræde tilsløret i kassevanger eller centralrør. Dette bevirker, at den moderne, europæiske personvogn har en begrænset levetid og dermed en begrænset værdi, men tak-

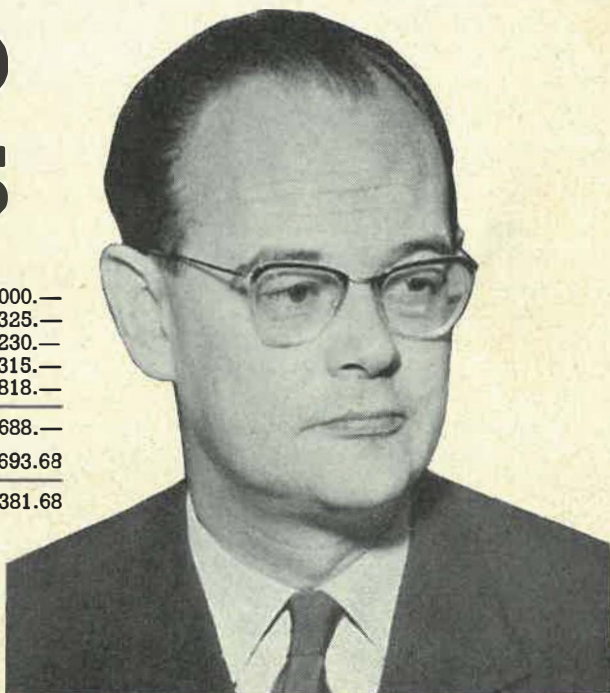
UDAD TABES

Ab Fabrik	Kr. 5000.—
Transport	Kr. 325.—
Omkostninger	Kr. 230.—
Importør	Kr. 315.—
Forhandler	Kr. 818.—

Kr. 6688.—

KAMPMANN Kr. 6693.68

Kr. 13.381.68



Det er noget af en uriaspost at være finansminister, men med hensyn til motorbeskatningen er det vanskeligt at indse nogen fornuft i den førte politik, da statens indtægt uden tvivl ville blive større med mindre omsætningsafgift.

ket være billige fremstillingspriser får man alligevel valuta for pengene.

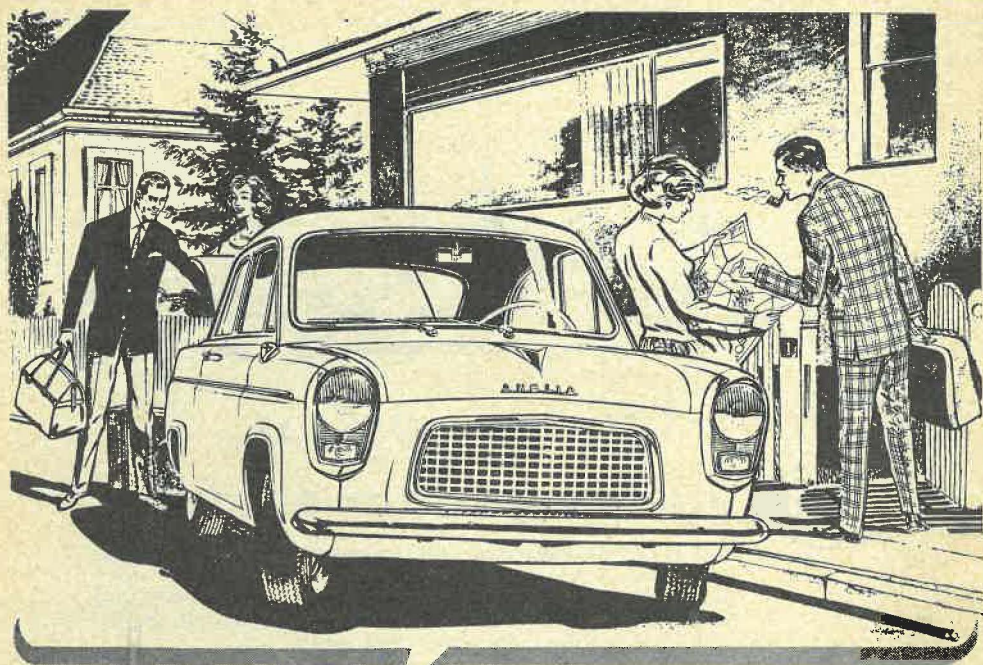
Alt det foranstående minder måske om en letkøbt, tysk doktorafhandling, men fremstillingen skulle gerne danne baggrund for det følgende. Vi har nemlig nu fastslået, at vi for manerlige penge kan få en fabrik til at levere os en personvogn, der i forhold til så mange andre forbrugsgoder giver os meget stor værdi for vore penge, og alligevel er denne personvogn blevet til under harmoniske omstændigheder, hvilket vil sige, at den ikke er fremstillet af underbetalte kulier, der for deres møje har fået en skål ris og et lag tærsk.

Har man lidt kendskab til Europas automobil- og motorcyklefabrikker, vil man også vide, at sagen ikke er afgjort med en nøje fastlagt timeløn, eftersom der tillige er organiseret et stort socialt program for arbejdere og funktionærer — lærlingeuddannelse, lægetilsyn, rekreations- og feriehjem, boliger til kostpris, idrætsklubber og meget andet. Alle disse goder må naturnødvendigt være indkalkuleret i produkternes fremstillingspris, og alligevel kan en fabrik levere en mindre personvogn inclusive fabrikkens fortjeneste for 5000 kroner, så i de bilproducerende lande vil man kunne erhverve et sådant køretøj for godt 6000 kroner. Denne anskaffelsespris står naturligvis i nøje relation til arbejdslønninger og priser på alle andre forbrugsvarer — det er slet og ret, hvad vognen er værd på stedet. I visse lande lægges der dog en mindre afgift på denne pris ud fra den meget logiske betragtning, at en vogn ikke er meget værd, hvis den ikke har tidssvarende veje at køre på, og disse omsætningsafgifter kan tillige med benzinafgifterne dække vejnettets anlæg og vedligeholdelse, men vognens anskaffelsespris ligger stadig indenfor de fornuftige rammer.

Når man i Danmark skal give kr. 13.381,68 for denne fem-tusind-kroners-vogn, har vi imidlertid passeret et rimeligt forhold mellem værdi og pris, og det skærende misforhold kan anskueliggøres mellem det selv bærende karosseris begrænsede levetid og begrebet Kampmann.

Når den danske forbruger erlægger sine kr. 13.381,68, vil han måske have en fair chance for at få de 68 øre kvittet, men han vil alligevel have en fornemmelse af, at han nu har forsørget forhandleren og dennes familie for en rum tid, og han vil føle sig i sin gode ret til at forlange en mængde gratis udstyr samt en næsten endeløs service. I denne betragtning ville han have ganske ret, hvis det vel at mærke var for 13.381 kroner *bil*, han fik, men det er desværre ikke tilfældet, og lad os derfor følge bilens regnskabsmæssige færd fra det øjeblik den forlader fabrikken, til den får de kostbare, danske nummerplader monteret.

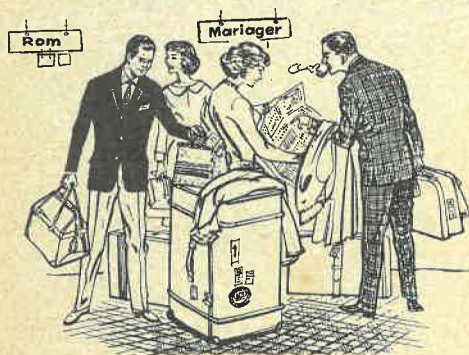
Bilen forlader fabrikken med en pris på kr. 5000,— hæftet på sig, og så er der betalt for arbejdet, forskningen, den sociale forsorg samt fortjeneste og investering til fremtidige modeller — arbejder, funktionær, tekniker og aktionær bukker i døren, for alle er tilfredse. Prisen hedder altså kr. 5000,— af fabrik. Så skal vi have den transporteret til dansk grænse, og det koster kr. 275,—. Hvis man synes, at dette er meget, kan man glæde sig over ikke at bo i det automobilproducerende USA, hvor afstandene og dermed fragterne er større. Ved dansk grænse kommer vi så til cif-prisen kr. 5275,—. Af denne pris beregner den danske stat sig den første indtægt i form af 14 pct. told, altså kr. 738,50, og når denne lille formalitet er i orden, betaler vi for transporten fra grænsen til den danske importør, og det koster 50 kroner, hvilket vil sige, at importøren har vognen i hus for ialt kr. 6063,50. Den vogn, han får på lager, er smurt ind i en mængde beskyttende olier og andre mærkelige ting, som skal vaskes af. Lidt buler og ridser opstår næsten altid under transporten, og disse skader skal udbedres. Meget ofte skal hjulophængningerne efterspændes, og motoren skal altid kontrolleres for olie, eventuelt vand o. s. v., ligesom første justering skal foretages. For dette arbejde samt for transport fra bane eller skib beregnes kr. 105,—. Derefter tager kalkulationsafdelingen fat på hele spørgsmålet, og på grundlag af mange års erfaring pålignes der et beskedent beløb på 125 kroner



Dejlige fridage ligger foran Dem . . .
og hvad er vel bedre end at komme ud at
rejse – indsuge nye indtryk – se og opleve –
og vende hjem med frisk luft i lungerne.

Med den nye ANGLIA, som De går og
drømmer om, står hele landet,
ja hele verden Dem åben. Enten De
drejer til højre mod Mariager
eller til venstre mod Rom, bliver turen en
oplevelse med ANGLIA som den altid
veloplagte rejsekammerat.

Der er mange grunde til, at folk med sans
for biler vælger ANGLIA: accelerationen,
vejløbeligheden, de smukke linier og
den fine økonomi. Man vælger den kort
sagt, fordi den på alle punkter er
topvognen i sin klasse.



FORD ANGLIA

Bilen man drømmer om

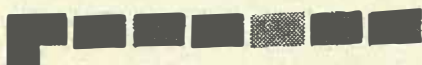


Esso viser vej til ferieland...

Skal De til udlandet med bil eller motorcykel — så udfyld denne kupon og aflever den på nærmeste Esso Service Station eller læg den ufrankeret

i postkassen. - Esso Touring Service tilrettelægger så ferieturen efter Deres ønske, og De får gratis tilsendt en kuvert med

Gratis kort og ruteforslag fra **ESSO TOURING SERVICE**



Klip til bladets kant.



Uden udgift for mig beder jeg Dem sende mig det nødvendige kortmateriale med angivelse af den bedste vej

fra

til

over

Klip til bladets kant.

Jeg ønsker: på udreisen på hjemreisen
☐ en direkte og hurtig rute ☐
☐ en interessant og naturskøn rute ☐
☐ en anden rute til tilbagerejsen ☐

Rejsen påbeg.
 Da b
 Hjemkomst
 Dato
 Nr. på køretøi

Navn

Adresse

Portofrit i postkassen eller indlæv. til nærmeste ESSO-station.

Postbesørges
 ufrankeret
 (Modtageren
 betaler
 portoen)

62

DANSK ESSO 1/3
SKT. ANNÆ PLADS 13
KØBENHAVN K

15

for risiko, garantiomkostninger, annonce-
ring m. m., hvilket bringer vognen op på en
totalpris af kr. 6293,50, men importøren har
indtil nu ikke tjent en rød øre. Og så får
De sikkert et chok: Importørens fortjeneste
udgør kr. 315,— brutto, og for dette beløb
skal virksomhedens omkostninger dækkes,
før der kan blive tale om en nettofortjene-
ste. Dernæst skal forhandleren tjene lidt på
vognen, og der tildeles ham den formidable
sum af kr. 818,00. Denne fortjeneste er dog
ikke netto, for han skal deltage i landsaver-
tering med ca. 75 kroner, og han skal yde
to gratis serviceeftersyn — hvis disse bli-
ver foretaget hos en anden forhandler, får
han regningen tilsendt.

Med importør- og forhandleravance er
vognen nu kommet op i kr. 7426,— til for-
bruger, hvilket stadig må siges at være ri-
meligt, når man tager i betragtning, at man
får leveret en »pletfri« vogn, der er frem-
stillet langt borte i England, Frankrig, Tysk-
land eller Italien, samt at der er tale om en
forbrugsartikel, som kræver visse juste-
rings- og eftersynsarbejder, for hvilke der
også er betalt i denne pris.

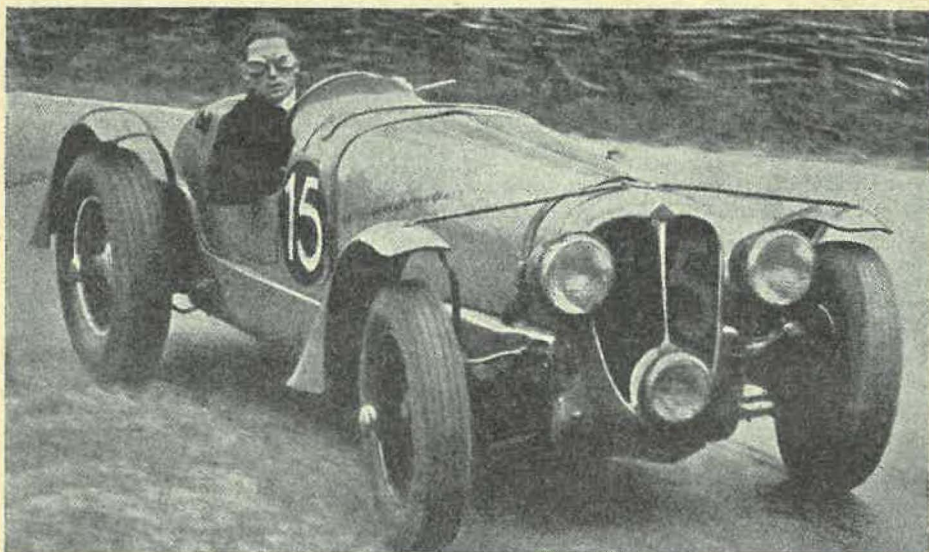
Hvis man vil gøre sig håb om at få et par
almindelige sorte nummerplader på vog-
nen, må man imidlertid betale omsætnings-
afgift, og her kommer staten for anden gang
med en regning, og den lyder på kr. 5955,18.
Dette tal fremkommer i dette tilfælde på
den måde, at omsætningsafgiften andrager
kr. 3650,— af de første 5000 kroner og 95
pct. af resten, for vi bevæger os nede i den
billige takst. Havde det været en større og
mere kostbar vogn til en listeprijs på over
10.000 kroner, var omsætningsafgiften ble-
vet beregnet på den måde, at der skulle
betales kr. 8.400,— af de 10.000 og 105 pct.
af resten. Havde det så været en af de helt
fine ting til over 15.000 kroner i listeprijs,
skulle man have betalt 13.650 kroner i afgift
af de første 15.000 og 130 pct. af resten. Vi
har naturligvis også lov til at kigge på den
billigere afdeling, og en større motorcykle
til en listeprijs under 5000 kroner kan klare
sig med en afgift på kr. 1100,— af de første
2000 og 85 pct. af resten, medens de mind-
ste motorcykler til en listeprijs under 2000

kroner slipper med 55 pct. af denne. Sådan
er skalaen i al sin uhygge.

Vender vi tilbage til vor fem-tusind-kro-
ners-vogn, er den til forbruger i Danmark
kommet op på kr. 13.381,68. Af dette beløb
sætter staten sig på kr. 6693,68 i form af told
og omsætningsafgift, medens importør og
forhandler tilsammen tjener 1133,00 kroner
brutto og formentlig mindre end det halve
netto.

Historien kunne for så vidt godt slutte
her, for det er en afsløring — hverken mere
eller mindre. Men et skarn ville jeg være,
om jeg ikke påpegede det meningsløse i
dette forhold. Den tekniske udvikling har
muliggjort arbejdstidsforkortelse med sam-
me eller endda stigende produktion til ned-
satte priser, hvilket igen vil sige, at arbej-
derne på automobilfabrikken eller en hvil-
ken som helst anden fabrik skal arbejde
mindre for at erhverve en vogn. Dette gæl-
der blot ikke for danske arbejdere eller
en hvilken som helst anden dansker, for han
skal arbejde stadig mere for at få sig en
bil eller motorcykle. Det er absolut ikke
nogen overdrivelse, når det siges, at vi her
i landet skal betale for to vogne, når vi
skal købe en, for i det foranstående eksem-
pel, der svarer ganske nøje til de faktiske
forhold, koster bilen med betalt transport,
rengøring og service kr. 6688,— mod statens
fortjeneste i form af told og omsætning, der
beløber sig til kr. 6693,68. Og så er der
endda tale om en af de billigste vogngrup-
per, medens forholdet ændres betydeligt i
statens favør, når det drejer sig om en vogn
i mellemklassen for slet ikke at tale om en
større og mere kostbar personvogn.

Teknikeren kan i sandhed sige: Hvad
indad vindes udad tabes. Den danske bilist
og motorcyklist kan ikke sige noget — han
kan bare betale. Han er på alle andre punk-
ter ikke anderledes stillet end bilister og
motorcyklister overalt i verden, så han har
brug for sit køretøj til sit erhverv, og han
er glad for sit køretøj til udnyttelse af
fritiden. Så længe det drejer sig om er-
hvervet, kan og må man påligne sine frem-
stillingsomkostninger det dyre køretøj, hvil-
ket naturligvis giver stigende priser,



Delahaye type 135 vandt le Mans i 1938, og den blev rygraden i fabrikkens efterkrigsproduktion.

Familiealbummet

HISTORIEN OM DELAHAYE

I modsætning til Delage, der ikke hørte til de egentlige pionermærker, var Delahaye at finde blandt de få fabrikker, som havde en egentlig serieproduktion i gang i forrige århundrede.

Emile Delahaye var oprindeligt maskinfabrikant i Tours, hvor han fremstillede teglværksmaskiner. Som interesseret tekniker og vågen forretningsmand fulgte han opmærksomt automobilindustriens spæde begyndelse og besluttede hurtigt at forsøge sig i denne lovende branche.

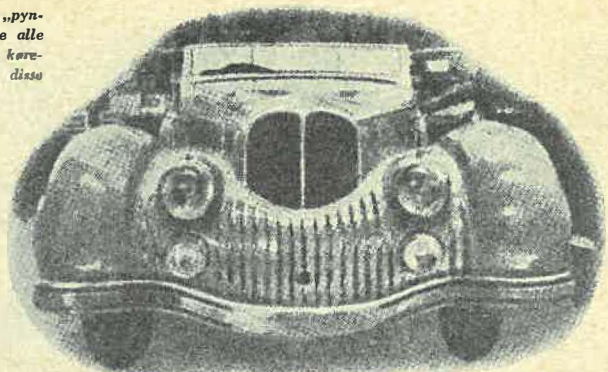
Flere indicier peger på, at der eksisterede en Delahaye-vogn i hvert fald som forsøgsmodel allerede i 1894, men noget afgørende bevis herfor er det ikke lykkedes mig at fremdrage endnu. Derimod er det givet, at der faktisk fandtes en Delahaye i 1895, for den var anmeldt til deltagelse i løbet Paris-Brodeaux-Paris, dog uden at starte. Efter en samtidig kilde var den ikke »tilstrækkeligt færdig«.

*of
Collecteur*

Grunden hertil var nok at søge i Monsieur Delahaye's afvigelser fra de dengang almindelige konstruktionsforbilleder: Panhard og Peugeot, som begge brugte Daimler motorer. Delahaye fulgte en selvstændig og original tankegang, og det er nu altid vanskeligere end at kopiere. Det tager også længere tid, men lykkes det at fuldføre mere særprægede ideer, kan ophavsmanden gøre sig håb om anerkendelse — eller rettere kunne i 1896. Nu om stunder er det måske knapt så sikkert. I hvert fald fik fabrikant Delahaye det venlige skulderklap for sine vogne i Paris-Marseilles-Paris løbet, at de var »måske de mest originale og forbedrede vogne i løbet«.

Specifikationen lød på en to-cylindret, horisontal, vandkølet motor, anbragt under sæ-

*Til tider fik karosserifabrikanterne „pyn-
tet“ Delahaye til ukendelighed, og ikke alle
resultater var lige vellykkede, men køre-
egenskaberne var altid glimrende i disse
hurtige og kraftige vogne.*



det. Tændingen var elektrisk. Køleren lå vandret foran forbrættet. Transmissionen bestod af remtræk til en gearkasse og kæder derfra til baghjulene. Chassis'et var bygget af rør, og hjulene havde »pneumatisk« belægning, d. v. s. luftringe.

Med to sådanne vogne placerede Archdeacon og Emile Delahaye sig på henholdsvis 7. og 10. pladsen, hvilket viste konstruktions pålidelighed.

I de følgende år deltog Delahaye-vogne regelmæssigt i de store løb og udmærkede sig ved solid driftsikkerhed fremfor ren og skær hastighed. Fabrikken holdt sig til klasserne for sværere vogne, men byggede senere en let model, som bl. a. deltog med hæder i Paris-Wien løbet 1902.



Denne aparte fremtoning er den seks-cylindrede vogn, der i 1934 satte rekord på Montlhéry med 168 km/t for 10.000 km og 176 km/t for 48 timer.

Delahaye var ikke nogen udpræget vædeløbsvogn, vel knapt nogen sportsvogn i disse tidligere år. Mærket var derimod kendt for sin uopslidelige pålidelighed, og det var den, der skabte dets ry.

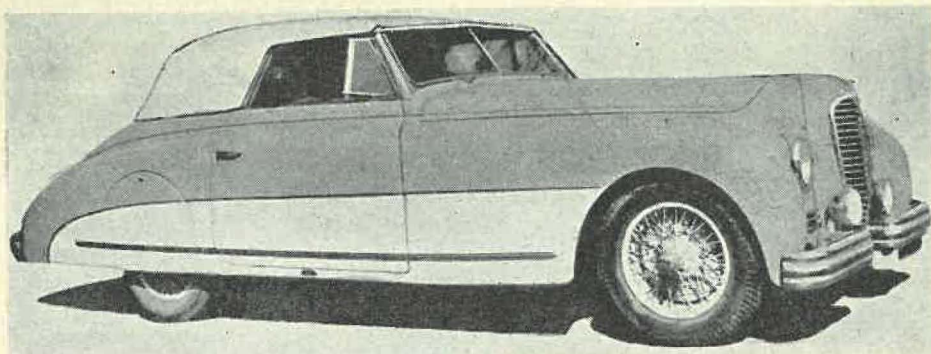
Virksomheden i Tours blev hurtigt for omfattende til at kunne gå i spand med teglværksmaskinerne, og i 1898 blev den forlagt til Paris, hvor Emile Delahaye sam-

men med Léon Desmarais og George Morane dannede det egentlige Delahaye firma, hvis værkfører Charles Weiffenbach var med fra begyndelsen til enden. Trods omlægningen til egentlig industri blev den høje kvalitet ikke forspildt, og Delahaye blev hurtigt leverandør af lastbiler og brandsprøjter samt motorer til hurtigbåde. Allerede dengang var firmaets produkter velanskrevne, og de savnede på ingen måde teknisk fantasi, bl. a. leveredes en V-6 motor i 1911.

Personvognene blev dog efterhånden knapt så inspirerende. Fabrikken var på dette område uhyre konservativ i sin tankegang. Når en model var god, var der ingen grund til at ændre den. Den robuste type 32 (4 cyl., 75×130 mm), som byggedes i årene op til første verdenskrig, var en klassiker, da den kom frem i 1908. Den virkede knapt så overbevisende, da fabrikken fortsatte med den i let moderniseret udgave i 1919.

Afløserne blev heldigvis lettere, og type 87, som præsenteredes i 1922 med en sideventilet 4-cylindret motor (70×120), forøgede mærkets legendariske soliditet med en forsigtigt moderne opfattelse — især da den senere fik topventiler.

Sidst i tyverne havde fabrikken et righoldigt program af personvogne, bl. a. en nydelig 6-cylindret model, men ingen af dem hævdede sig opsigtsvækkende over gennemsnittet. De forsvandt ubegrædt, da den økonomiske krise lammede Frankrigs bilindustri omkring 1930, og den sparemodel, Delahaye præsenterede med type 109 (4 cyl., 69×100 mm), var nok lille og let, havde



Og her er type 135, som den blev fremstillet efter 1946 — en kostbar og temmelig sjælden vogn.

hæderlige egenskaber og mange andre dyder, men morsom var den afgjort ikke. Dens eneste krav på berømmelse var serienavnet Anjou. Det benyttede Hotchkiss på et senere tidspunkt, og Delahayes skæbne mødtes med Hotchkiss' — men det er at foregribe begivenhederne.

Lastvogne og brandbilerne m.v. holdt Delahaye oppe i kriseårene, og da det økonomiske klima mildnedes i 1934, fejrede fabrikken dette vendepunkt med to personvognsserier, en firecylindret (type 124) og en sekscylindret »Superluxe«. Bag denne forjættende betegnelse skjulte sig en ny oversolid, topventilet motor, som var planlagt i to udgaver: 74,5×107 til »Superluxe« personvognen og 80×100 til lastbiler.

Samtidigt havde fabrikken fået i opdrag at udarbejde et let chassis til det i dag næsten forglemte mærke Amilcar. Medens dette arbejde stod på, fik Monsieur Weiffenbach den fortrinlige idé at gøre lidt ekstra reklame for den nye »Superluxe«. Uden smålige hensyn til den fastlagte personvognsspecifikation beordrede han en tunet lastbilmotor anbragt i et let forandret Amilcar prototype-chassis. Et hæslikt, lukket eenpersoners karosseri blev banket op, og derpå kørte vognen i 48 timer på Monthléry med 176 km/t.

Denne bastard reklamerede skamløst for en bil, den intet havde tilfælles med, men den førte til konstruktionen af den fremragende type 135, som med mindre ændringer stod på fabrikkens program i 20 år og

blev en virkeligt værdig kandidat til betegnelsen »klassiker«.

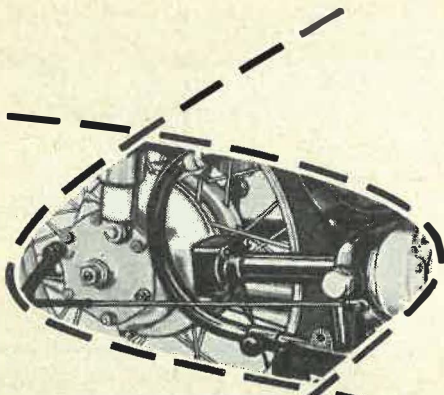
Monsieur Weiffenbachs blandingsprodukt viste sig at være usædvanligt anvendeligt. Det varede ganske vist lidt, inden den endelige form udkrystaliseredes, men ideen slog an fra første færd. Den solide 6-cylindrede motor med støbejernstopstykke, topventiler og stødstænger blev monteret med normalgearkasse eller elektromagnetisk Cotalgearkasse efter ønske, leveredes med langt eller kort chassis og med karosserier fra de førende franske specialister. I kort udgave og med et let karosseri var det en formidabel sportsvogn, som bl. a. hævdede sig smukt i Alpe- og Monte Carlo-rally'erne. Med langt chassis var den store Delahaye en prægtig luksusvogn.

Sin definitive form fandt type 135 i 1937, da motordimensionerne fastlagdes til 84×107 mm (3.557 ccm), men samtidigt satte Monsieur Weiffenbach en ny streng på fabrikkens bue.

Baggrunden for dette skridt var den voksende interesse i Frankrig for sportsvognsløb. Den nyskabte tyske dominans i Grand Prix-løbene faldt franskmændene så meget for brystet, at det fornemste af alle G. P.-løb, den franske automobilklubs eget Grand Prix, ikke blev afholdt i 1935 og blev udskrevet i 1936 og 37 for sportsvogne. Bugatti vandt i 36, fulgt til dørs af fire Delahaye type 135. Det følgende år besatte Talbot de tre første pladser, men både Delahaye og Bugatti anglede efter en større fisk.

DEN BEDSTE AF ALLE . . .

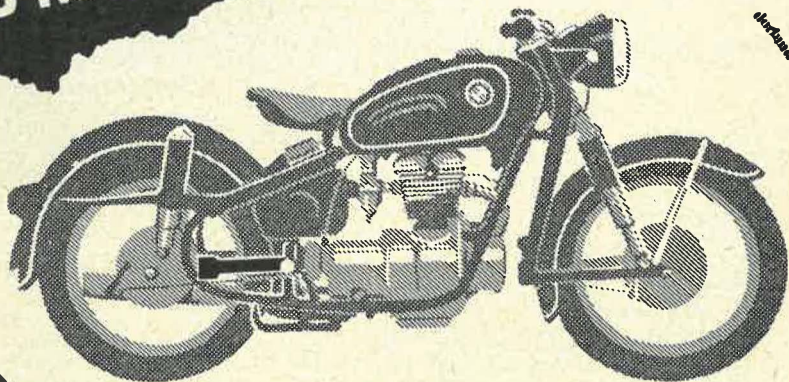
både i kvalitet og køreegenskaber



I hver eneste detalje er BMW bedre end nogen anden motorcykle — det kommer til udtryk gennem den lydløse gang, de helt fantastiske køreegenskaber, de fremragende bremses og den utrolige holdbarhed.

Begge svinggafler er lejret i koniske rullelejer, det lydløse kardantræk kræver ingen justering eller kostbare udskiftninger, og motoren lader sig simpelthen ikke overbelaste.

BMW R26



Kr. 5579,-

incl. omsætning

Nærmeste forhandler anvises

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Frederikssundsvej 78, København NV

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67, Aarhus

Den franske automobilklub havde udsat en særlig præmie på 1 million francs — kendeligt mere værd dengang — til den konstruktør, hvis vogn inden den 31. august 1937 hurtigst kunne tilbagelægge 200 km på Monthéry (landevejsbanen inklusive) med en motor på 4.500 ccm uden kompressor — alt med tydelig adresse til den nye G. P. formel (3 liter med, 4,5 liter uden kompressor), som trådte i kraft fra 1. januar 1938.

Til dette formål udkastede en af Weiffenbachs medarbejdere, Jean Francois, en V-12 motor (75×84,7 mm) med tre knastaksler: een til de to rækker indsugningsventiler og een til hver række udstødningsventiler. Motoren blev anbragt i et afkortet 135 chassis, og ved første forsøg kørte René Dreyfus de 200 km med 146,65 km/t. Bugatti var plaget af mekaniske uheld med sin 4500 ccm model, og SEFAC udrettede absolut intet.

»Million«-modellen var en fuldblods væd-løbsvogn, der nok optrådte med to personers karosseri, bl. a. i en prøvegalep i

det franske sportsvogns »Grand Prix« i juli 1937, men tanken var at bygge en veritabel »Monoplace«, der skulle tage kampen op med de sejrsvante tyskere. Bygningen af den eensædede vogn trak dog ud, og ved 1938-sæsonens åbning stillede markedet med topersoners vogne — og vandt det første løb under den nye formel foran Mercedes-Benz! Det var en virkelig sensation, og der er grund til at analysere vognen lidt nærmere.

Motoren var bygget i letmetal, og ved et kompressionsforhold på 8,5:1 udviklede den ca. 250 hk ved 5000 o/m. Chassis'et var en uhyre enkelt konstruktion med to sidevanger og fire rørtraverser. Forhjulsaaffjedringen med en tværgående bladfjeder var en modificeret udgave af type 135, men baghjulsophængning og affjedring var højst særpræget. Gearkassen var monteret på differentialt, som var fast indbygget. Hjulnavene var forbundet med en de Dion-aksel, som førtes af to parallelogram-arme på hver side (senere genoptaget af Ferrari). En tværliggende bladfjeder, dæmpet af hydrauliske støddæmpere, tog sig af fjedringen. Fra differentialt førte en drivaksel til hvert nav. Disse aksler var monteret med et tandhjul, som greb ind i et andet tandhjul på selve hjulnavet, så akslerne drejede *modsat* hjulene.

De topersoners V-12 G. P.-vogne kom op på godt 230 km/t, og »Monoplace«-udgaven kunne klare ca. 240 km/t — ikke nok til at køre fra tyskerne, men et langt mindre brændstofforbrug sikrede den en kendelig fordel, som kun manglende finanser hindrede fabriken i at udnytte fuldt. Med de tilstrækkelige midler kunne V-12 Delahaye'n antagelig været blevet de tyske vogne jævnbyrdig.

Ved krigsudbruddet i 1939 stod Delahaye som et af den franske industris ypperste mærker. Med type 135 havde fabriken vundet le Mans i 1938. Det var de franske farvers håb i G. P.-løbene. Det var uovertruffet som luksusmodel.

Da et forarmet Frankrig skulle begynde på ny i 1945, blev Delahaye et prestige-mærke for bilindustrien, skønt firmaet knagede i fugerne.

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



I Monte-Carlo Rallye kunne man næsten altid være sikker på at møde Delahaye, og her er en deltager til kontrol i Paris i et af de første løb efter krigen.

Type 135 var stadig rygraden i mærkets program. I fire udgaver: 135 M (95 hk/3.600 o/m eller med tre karburatorer 115 hk/3.800 o/m), 135 MS (135 hk/3.800 o/m) samt 148 L, der var Limousine-chassis'et, repræsenterede den veltjente lastbilsmotor og det klassiske chassis den vaklende franske industri. Dejlige, ødsle biler med karosserier fra Chapron, Guilloré, Franay, Graber, Ghia og Viotti vandrede fra udstilling til udstilling. Men der blev ikke solgt mange. Den billigste kostede ca. 40.000 kr. ab fabrik, og til den pris var der ingen større afsætning.

Med beundringsværdig trods byggede fabriken nogle V-12 personvogne, der prydede udstillingshallerne. Man pressede endnu flere hk ud af 135 motoren, der blev til type 235 med 158 hk/4.200 o/m og en top-hastighed af 180 km/t. Dejlige karosserier var stadig at se på Delahaye-chassis'er, men det bar mod enden. På det sidste blev karosserimagernes anstrengelser krampagtige og slog over i det vulgære. Vognen var sådan set lige god. Den var blot ikke længere

moderne i sit tekniske anslag, og end ikke de mest krampagtige karosserier kunne skjule den kendsgerning.

Når fabriken ikke krakkede, skyldtes det ordrer til genopbygning af det franske forsvar. Bilerne var en hendøende biproduktion, og i 1953 kom den ventede meddelelse om, at det gamle firma i Rue du Banquier ophørte at bygge biler. Samtidigt blev Société Delahaye, som en snes år forinden havde overtaget Delage, sammen-smeltet med Etablissements Hotchkiss, der også opgav bilproduktionen. Dermed forsvandt på een gang to hæderkronede mærker og det nye Hotchkiss-Gregoire.

De to firmaer gik samlet ind i forsvarsproduktionen, hvor Hotchkiss oprindeligt tog sit udgangspunkt, og selv om navnene lever, er det tvivlsomt, om de atter bliver båret af nogen personvogn. I så fald kan det kun blive en bleg afglans af de forsvundne typer, der så fuldgældigt repræsenterede de mærker, som kan optages i de franske bilers æreslegion.

Europas veje venter Dem...

100 km for 4 kr. og 5 øre

Fire gear fremad og *ekstra lavt* omdrejningsantal giver Dem mere glidende og hurtigere acceleration, længere levetid og uovertruffen benzinøkonomi: 22 km. pr. liter benzin.

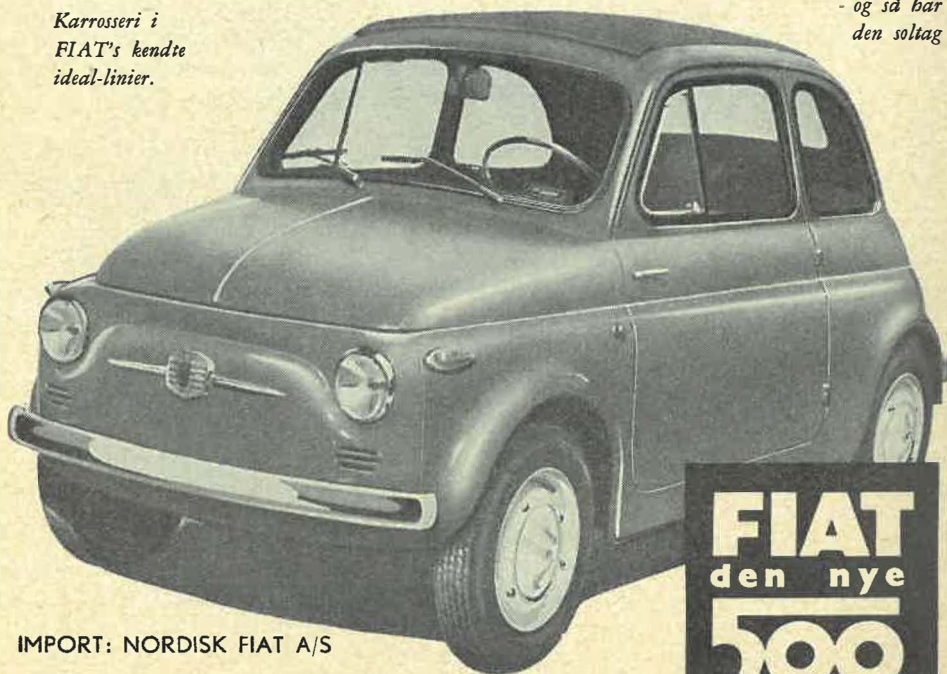
Styretøj som de fornemste sportsvogne, genial affjedring og selvcentrerende bremses giver fantastisk manøvreedygtighed og ekstra stor sikkerhed.

De får meget mere for færre penge i den nye FIAT 500. En vogn, skabt på grundlag af FIAT's erfaringer i at bygge vogne i denne klasse gennem mere end en menneskealder. En vogn *uden* børnesygdomme og med billige reservedele!

Modeller fra 9.474.- excl. levering.

*Karosseri i
FIAT's kendte
ideal-linier.*

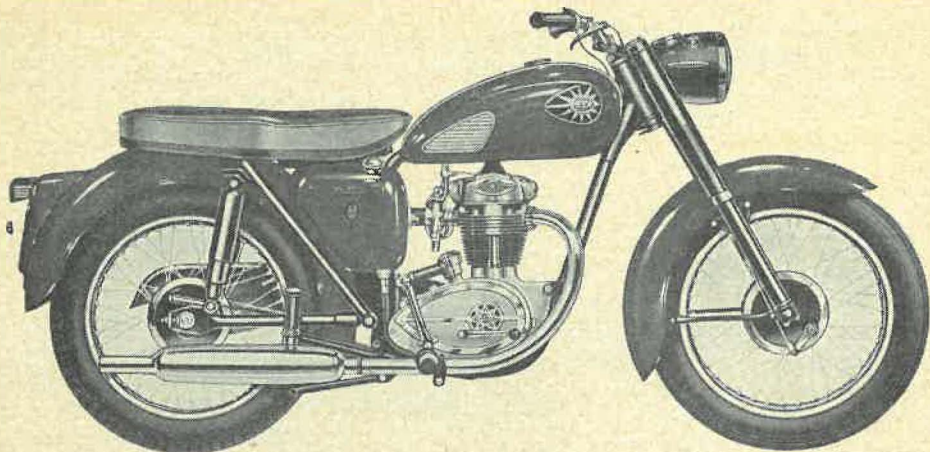
*- og så har
den soltag*



IMPORT: NORDISK FIAT A/S

— fra kontinentets største bilfabrik





*Model C 15 er i næsten alle detaljer en helt moderne maskine, men man mangler omstillingsmulighed for boghjuls-
affjedringen samt en indbygget styrlås.*

Vi prøvekører **BSA C15**

Af Mogens H. Damkier

De gamle BSA modeller i 250 ccm klassen var yderst fornuftbetonede maskiner beregnet til pålidelig transport uden sindsoprivende hastigheder, men med absolut gode køreegenskaber. Når fabrikken i forvejen har et meget stort repertoire, der spænder fra de mindre to-taktere til den udprægede sportsmaskine, Gold Star, og de meget kraftige 650 ccm modeller, vil der være god grund til at formode, at en ny BSA på 250 ccm må være endnu mere fornuftig end dens forgængere.

Model C 15 er en nykonstruktion, i hvilken man ikke finder ret mange kendetegn fra de tidligere modeller — jeg kan ikke finde andet end den selvstændige afbryderkontakt i »strømfordelerhuset«. Ved en overfladisk gennemgang kommer man da også til det resultat, at C 15 er konstrueret som en pålidelig hverdagsmaskine, der ikke kræver stort vedligeholdelsesarbejde, og ved nærmere bekendtskab med maskinen opdager man, at mange tidligere »engelske« tosserier er bragt ud af verden. Dermed mener jeg, at maskinen har fået sådanne mål, at et menneske med nogenlunde normal facon kan sidde ubesværet på den, og

man har endda haft i erindring, at en motorecyklist har to fødder, der skal anbringes bekvemt på de dertil indrettede fodhviler.

Motoren er på en måde blevet forenklet i sin opbygning og moderniseret i sine mål. Med 67 mm boring og 70 mm slaglængde ligger den meget nær det kvadratiske, og et kompressionsforhold på 7,25:1 viser, at man balancerer mellem en god økonomi og ufølsomhed overfor tændingsbanken, hvis maskinen skulle falde i hænderne på en kører, der kun er interesseret i maskinen som transportmiddel, men som ikke føler nogen glæde ved at trimme sin kørsel i overensstemmelse med maskinens krav.

På C 15 finder vi kun en enkelt knastaksel med to knaster, og stødstængerne kommer på den måde til at ligge meget tæt og næsten parallelt, af hvilken grund de føres til topstykket gennem et stød-stangsrør, som kunne minde om røret til en taktaksel i en motor med overliggende knastaksel, og dette er måske forklaringen på, at rygterne i sin tid ville fortælle, at den nye 250 BSA havde overliggende knastaksel.

Krumtapakslen er bygget op efter det

BENZINFORBRUG

60 km/t	2,65 l/100 km.
	(37,7 km pr. liter)
80 "	4,65 l/100 km.
	(21,5 km pr. liter)
100 "	5,75 l/100 km.
	(17,4 km pr. liter)

sædvanlige princip med to svinghjul, der hver bærer sin part af hovedakslen, og svinghjulene samles omkring krumtapsølen. Denne opbygning gør det naturligt at benytte et rulleleje som plejstangseje, men som bekendt er rullelejernes værste fjende korossionen, som fremmes ved korte ture, og da man forudser, at en maskine som C 15 i udpræget grad vil blive benyttet til arbejdskørsel over kortere distancer, har man foretrukket at benytte et glideleje med kobber-bly belægning på en lejepande af stål. Da glidelejer er sensible overfor selv ganske små urenheder i olien, har man i det ene svinghjul indbygget et slyngfilter, der centrifugerer alle urenheder ud af olien — et system man kender fra både Ariel og de første NSU Max samt de større BSA.

I træksiden ligger krumtapsakslen i et rigeligt dimensioneret kugleleje, der er af-dækket olietæt ud mod kædekassen, og i takthjulssiden bæres krumtapsakslen af et glideleje med kobber-bly belægning. Dette leje bliver tilført olie under tryk fra pumpe, og olien fortsætter gennem kanaler til krumtapsølen. Krumtapsakslen trækker en skråtstillet aksel, der gennem udvekslingen løber med krumtapsakslens halve omdrejningshastighed, og denne aksel driver med sin nederste del en tandhjuloliepumpe, medens dens øverste del er i indgreb med afbryderkontakten. I smøresystemet er der foruden reduktionsventil også returventiler.

Stødstængerne er fremstillet af durable aluminium, og såvel vippearmsakslerne som

vippearmenes kuglehoveder forsynes med olie fra tryksmøringen. Cylinderen går dybt ned i krumtaphuset og holdes på plads i dette gennem en normal stagboltbespænding, der låser topstykke, cylinder og krumtaphus sammen. Topstykket er fremstillet af letmetal med indstøbte ventilsæder af støbejern. Det fladtoppedede stempel har to kompressionsringe og en olieskrabering.

I overensstemmelse med moderne, engelsk praksis benyttes der en vekselstrømsdynamo, der som bekendt ikke er besværet af kommutator eller slæbekul, af hvilken grund den overhovedet ikke skal efterses, renses eller vedligeholdes på anden måde.

Motor og gearkasse er bygget sammen i et enkelt aggregat, og en kort, endeløs kæde forbinder krumtapsakslen med en firepladet kobling monteret på den indgående aksel i den robuste fire-trins gearkasse. Transmissionen til baghjulet består af en afskærmet, men uindkapslet rullekæde.

Det slagloddede og svejsede rørstel har dobbelte rør fra kronhovedet under motoren til bagstellet. Teleskopforgaflen er af en ny konstruktion, der kun sjældent skal efterses for olie, og i dæmpersystemet finder man den kegleformede ventil, der giver progressiv dæmpning, og som først blev benyttet af Norton. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel, og i de teleskopisk indkapslede fjederaggregater er der hydrauliske dæmpere af den lukkede type, der ikke skal efterfyldes med olie.

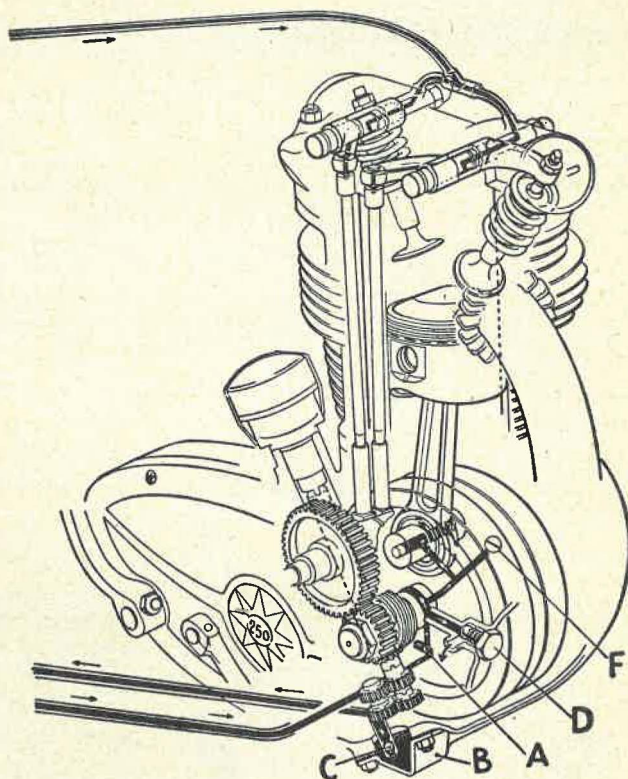
Olietank og værktøjskasse er udført som et pendantarrangement, der kobles sammen af et skærmestykke, bag hvilket luftfilter og akkumulator er anbragt. I værktøjsskassen er tændingskontakten anbragt, og den har tre stillinger nemlig afbrudt, tænding og nødtænding — sidstnævnte stilling muliggør start med afladet akkumulator (sådan da).

I lygten er indbygget speedometer, lyskontakt og amperemter, men blandt de øvrige kontrolgreb savnes et lufthåndtag, da der ikke er nogen choke-anordning ved luftfilteret eller andre steder. Dette viser sig da også at være ganske overflødig, da motoren starter øjeblikkelig efter en let tipning af Monobloc karburatoren.

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	3,4 sek.
0-60 "	7,6 "
0-80 "	15,4 "
0-90 "	23,1 "

Denne skitse over smøresystemet viser motorens lay-out. Ventilerne smøres på sædvanlig måde fra smøresystemets returstrom, og man ser slyngkammeret i det ene svinghjul.



Kørestillingen er fortræffelig, og man kan glæde sig over et smalt styr, der blandt andet gør det muligt at montere et spejl, som man kan se den bagved liggende vej og trafik i, medens man ved visse andre styr kun sjældent kan se andet end sin egen arm i spejlet. Som allerede nævnt er der naturlig plads til fødderne, men det ville have været en fordel, om kickstarteren optog lidt mindre plads.

Koblingen fungerer blødt, men effektivt, og udvekslingsforholdene i gearkassen er lige så vellykkede som i de tidligere modeller, hvilket vil sige, at man ikke på noget tidspunkt eller under nogen omstændigheder føler at køre med et unaturligt omdrejningstal. Derfor bliver accelerationen også jævn og fremadskridende, og man »følger med« på gearret i forhold til den skiftende hastighed på så naturlig en måde, at man egentlig aldrig rigtig er klar over, i hvilket gear man for øjeblikket be-

finder sig, med mindre man kører ganske langsomt i første gear eller for fuld rulle i fjerde.

Model C 15 ligger stabilt på vejen, og den er ikke nævneværdig følsom for sidevind. Den er en naturlig kompromisløsning af styrefølsomhed og retningsstabilitet, hvilket passer udmærket til de fleste forhold, men ved tophastighed føles den en smule skælvende eller flakkende, uden at man dog kan slå ned på nogen bestemt ulempe i den forbindelse. Bremsene er meget tilfredsstillende, men hvor ville det dog være en velsignelse, hvis vi kunne få en international standard for fodbremsens placering. Man har standardiseret snart alt muligt i denne verden, men på motorcyklerne sidder fodbremsen skiftevis i højre og venstre side, hvilket må stemples som tåbeligt. Jeg ved så udmærket godt, at det oprindeligt var af hensyn til højre- og venstregående sidevogne, samt at det lettede



K.L.G.

K. L. G. tændrør med det sensationelle isoleringsmateriale **NEW CORUNDITE** anvendes i flyvemaskinemotorer og i racer-vogne, hvor belastningen er størst!

Den kendsgerning, at K. L. G. tændrør også anvendes som førstemontering i over 94% af samtlige danskfremstillede knallerter kommer også Dem som bilist og motorcyklist til gode. Forlang derfor K. L. G. tændrør — de holder meget længere!

**Import: Vilh. Nellemann A/S
København — Randers**

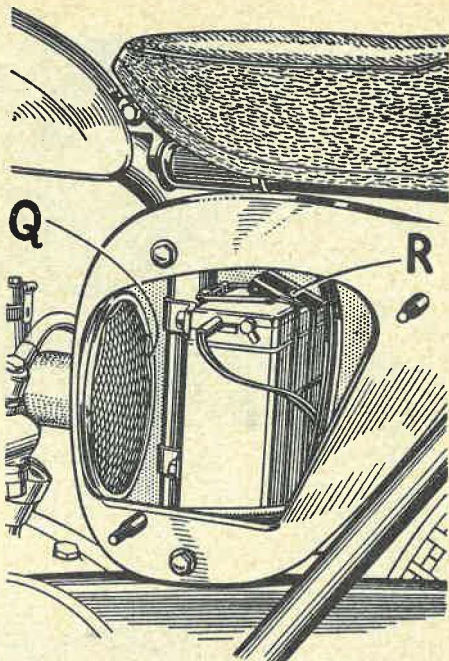
konstruktionen, når man kunne anbringe kickstarterpedalen i modsat side af gearpedalen, men siden den tid har man set fortræffelige konstruktioner med disse to pedaler i samme side, for ikke at tale om Jawa, der benytter en og samme pedal til begge formål. Jeg ved også, at har man først vænnet sig til en maskine, kan det være ligegyldigt, om bremsepedalen sidder i højre eller venstre side, og det ville være urimeligt at tage hensyn til de få prøve-kørere, der skal skifte fra den ene maskine til den anden, men det ville være højst rimeligt, om man tog hensyn til de mekanikere, der dagen igennem skal afprøve maskiner af alle slags, og det ville være rimeligt at tage hensyn til den almindelige udformning af bilernes bremseanlæg, der sætter bremse-refleksbevægelserne i gang i højre fod. Uden bremse er man ikke, så længe forhjulsbremsen stadig monteres på højre side af styret, men i en katastrofe-oophremssning er det nødvendigt at have begge bremses med fra starten.

Affjedringen er hårdere end nødvendigt og i hvert tilfælde hårdere end behageligt på en ujævn vej. En effektiv omstilling fra en til to personers belastning ville være ønskeligt og i overensstemmelse med tidens krav.

En enkelt gang fik jeg ved en fejltagelse startet maskinen på kontaktens nødstilling, og motoren opførte sig, som om den fik for mager blanding eller for sen tænding. Det sidste viste sig at være tilfældet, og dermed afsløredes fejltagelsen. Sagen er nemlig den, at når vekselstrømsdynamoen går direkte til tændingen, er der ikke overensstemmelse mellem »afrivningsøjeblikket« og kontaktåbningen. Dette giver sig også udslag i for lav tændspænding således, at motoren dør, når man forsøger at give gas — det forøgede kompressionstryk stiller som bekendt krav om forøget overslags-spænding. Når motoren er startet, skal man derfor med det samme slå kontakten over til almindelig tænding, og skal man af en eller anden grund køre uden akkumulator, må man indstille afbryderkontakten til større kontaktafstand.

Den fejlagtige start skete ved varm motor, men jeg besluttede at undersøge, hvordan det ville gå, hvis man en morgen fandt maskinen med »flad« akkumulator. Trods ihærdige forsøg lykkedes det ikke at få den i gang med kickstarteren, medens den kom hurtigt, da jeg løb den i gang i tredje gear, hvilket kræver, at man springer på sadlen i farten, da baghjulet ellers blokerer. Man kan løbe den i gang i fjerde gear uden at springe på (når man har en hånd på både bremse og kobling), men disse gymnastiske præstationer viser, at systemet ikke har større værdi i virkeligheden, for den erfarne motorcyklist vil ikke ofte komme ud for et afladet batteri, medens den mindre erfarne — måske ældre, måske kvindelige — ikke vil have større held med at løbe maskinen i gang.

BSA C 15 er en udmærket all-round maskine, der med en tophastighed på over 110 km/t må tilfredsstille almindelige krav til hurtig landevejskørsel, og med en yderst komfortabel marchhastighed på 85 km/t bringer sin ejer langt omkring på en dagsmarch. Til bykørsel og nærtrafikkørsel er den med sin smidige motor legende let at køre. Det seje drejningsmoment nedsætter ikke tempoet nævneværdigt op ad bakker, og den rykfri kørsel ved lave hastig-



Luftfilter og akkumulator gemmes bag værktøjkasse og skjold. Dækslet er hurtigt aftageligt, og selve filterpatronen tages ud til rensning ved at løsne en fjederklemme (Q). Akkumulatoren er monteret med et lukketøj, der minder om patentpropperne på de gamle soda-vandsflasker (R).

heder og ved deceleration er en behagelighed under den daglige kørsel.

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, fire-takt, boring: 67 mm, slaglængde: 70 mm, slagvolumen 248 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal motoreffekt: 15 hk ved 7000 omdr/min. Smøresystem: Tørsump.

Transmission: Motor til kobling: 3/8" Duplex kæde. Kobling: Flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,96:1, 2. gear 10,54:1, 3. gear 7,65:1, 4. gear 5,98:1. Gearkasse til baghjul: Kæde 1/2"×0,335". Dækstørrelse: 3,25×17".

Stelkonstruktion: Svejset, slagloddet og boltet rørstel.

Hjulophængning forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 11,25 liter.

Olietank rummer 2,25 liter.

Bremser: 6" tromlediameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Amperetimer på akkumulator: 12. Dynamo: Vekselstrøm. Tænding: Batteri. Tændrør: Champion N 5. Ladekontrol: Amperemeter.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 127 kg.

Tophastighed: 114 km/t.

Pris: Kr. 4939,— incl. omsætning.

Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,35—0,4 mm, fortænding (stående motor med lukkede svingklodser 1,6 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,6 mm.

Karburator: Amal Monobloc, dyse 140, strålerør .105, spjæld 4, tomgangsdyse 25, nålen anbragt i 3. hak.

Ventiler: Indsugning 0,008", udblæsning 0,010" (ved kold motor).

RENAULT

4 CV

**En prisnedsættelse
der udelukker enhver
konkurrence**

**Renault 4 CV koster nu
kr. 10.995, –
inclusive omsætning**

Sæt Dem ind i en 4 CV – hvor finder De en sådan plads på både for- og bagsæde? De vil se, at 4 CV er en ægte fire-personers vogn med rigelig plads til fire voksne personer – og de har endda hver sin dør til bekvem ind- og udstigning.



Med sin vandkølede motor på 750 ccm, og de fire cylindres jævne, men kraftige impulser, er 4 CV så helt overlegen i teknisk henseende, og det uhørt lave benzinforbrug samt den store slidstyrke sikrer Deres økonomi år efter år – en prøvetur vil overbevise Dem om det fornuftige og det fornøjelige i at vælge 4 CV.

IMPORTØR: BRDR. FRIIS-HANSEN A/S, KØBENHAVN Ø.



Trods store hastigheder opnår man en god økonomi på motorvejene, fordi hastigheden er jævn og uden hyppige opbremsninger.

BENZINFORBRUGET I PRAKSIS

Flere hundrede procents udsving ved nøjagtige målinger for samme køretøj under skiftende betingelser

I sidste nummer bragte vi en redegørelse for de mange forskellige forhold, der har indflydelse på benzinforbruget, og det fremgik, at forskellige konstruktioner samt forskellig gearing kan give ret stort udsving i benzinforbruget fra det ene køretøj til det andet.

Vore læsere er gennem forbrugsprøverne i forbindelse med prøvekørslerne informeret om det stigende forbrug ved stigende hastighed, og gennem egne erfaringer har de fleste sikkert også en fornemmelse af svingende forbrug i forhold til skiftende kørselsbetingelser. Betragter man resultaterne fra de forskellige økonomiløb, vil man kunne konstatere, at det opnåede forbrug ligger under det, de fleste ejere af samme køretøj kan opvise.

Vi får meget ofte forelagt en forbrugsværdi for en bestemt bil eller motorcykel, og man ønsker, at vi skal udtale os om, hvorvidt det må anses for normalt, eller om vi mener, det er for stort, hvilket i reglen er forespørgerens mening. Inden vi kan sige noget som helst om spørgsmålet, må

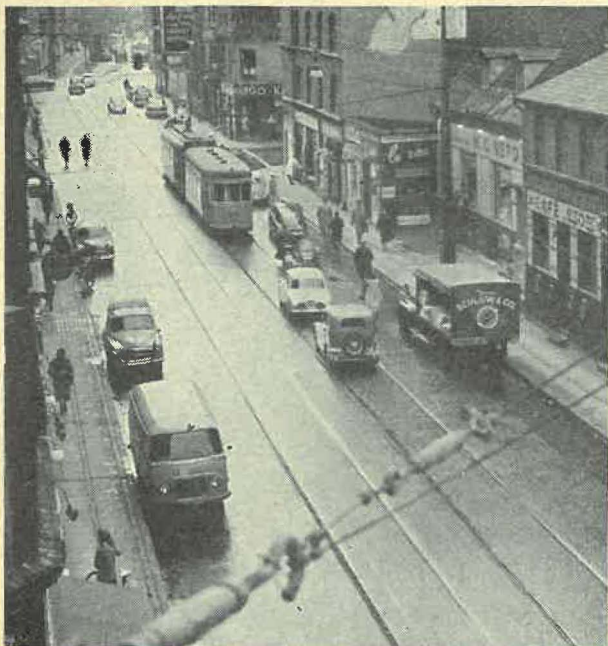
vi vide lidt mere om vognens eller motorcyklens kørselsbetingelser, og er der megen bykørsel med i regnskabet, er man afskåret fra at udtale noget bestemt, hvilket sikkert vil fremgå af det følgende.

Vi har foretaget en række forbrugsprøver af mere eller mindre usædvanlig karakter med det samme køretøj, og da der for denne vogn tillige foreligger nøjagtige forbrugsresultater fra langture på henved 5000 km pr. stk. gennem Sydeuropa samt dagligt forbrug ved blandet kørsel, kan man danne sig et klart — og absolut ikke uinteressant — billede af forbruget ved skiftende driftbetingelser.

I det lille skema ser vi forbruget ved forskellige konstante hastigheder på flad vej ganske som ved de almindelige prøve-

FORBRUG VED KONSTANTE HASTIGHEDER

60 km/t	6,4 liter pr. 100 km	(15,6 km/l)
80 "	7,4 "	" (13,6 km/l)
100 "	8,8 "	" (11,4 km/l)



Ved bykørsel med hyppig start og stop stiger forbruget voldsomt, men man kan ikke fastlægge nogen bestemt værdi for hver enkelt vogn eller motorcykel — det er antallet af opbremsninger og gennemkørt distance i de indirekte gear, der dikterer forbruget på hver enkelt tur.

kørsler. Ud fra disse resultater kan det virke lidt overraskende, at forbruget på langtur med omkring 100 km/t i speedometervisning på autobaner, bjergkørsel og bykørsel samt alt hvad man ellers kommer ud for viser en værdi svarende til 14,3 km pr. liter med to personer i vognen. Under lignende omstændigheder, men med to voksne og to børn (= tre voksne) kommer vi ned på 13,9 km pr. liter på grund af forøget accelerations- og rulningsmodstand.

Kigger vi lidt på kørselsregnskabet for daglig kørsel, svinger dette ret betydeligt i forhold til de opgaver, vognen har været i gang med, men generelt kan man sige, at overvejende landevejskørsel med nogen bykørsel svarer til ca. 12 km pr. liter, medens overvejende bykørsel med nogen landevejskørsel sætter os ned på ca. 10 km pr. liter. Sidstnævnte resultat er i udmærket overensstemmelse med en eksakt måling med benzinprøveapparat monteret, for det viser sig nemlig, at køreturen fra udkanten af København ind til centrum svarer til 10,0 km pr. liter i ganske præcis måling.

Det, der kan gøre forbruget uoverskueligt

ved bykørsel, er det skiftende antal af foretagne opbremsninger, forskellig kørsel i de lavere gear m.m., og det vil derfor være interessant at se lidt på disse forhold, medens vi har mulighed for præcis måling med et nøjagtigt måleapparat.

Først kører vi »økonomikørsel« rundt i København ad en rute, der fører os gennem stærkt befærdede gader og mindre befærdede gader, og da vi samtidig lader stopuret arbejde, kan vi konstatere, at vor gennemsnitshastighed er 25,2 km/t, hvilket ikke lyder af meget, men i betragtning af trafiksignaler m.m. er det ganske almindelig kørsel, der her er tale om. Forbruget svarer til 8,7 km pr. liter. Derefter gennemkørte vi nøjagtig den samme rute, men på hysterisk måde — ja, altså det vi kalder hysterisk, hvilket vil sige knaldhård acceleration og kraftig opbremsning, som masser af bilister praktiserer hver eneste dag. På den måde fik vi så sandelig lagt præcis 2 km/t til vor gennemsnitshastighed, der kom op på 27,2 km/t, men samtidig steg forbruget, for i anden omgang kørte vi kun 7,6 km pr. liter.



Langsom kørsel i de laveste gear eventuelt suppleret med flere opbremsninger kan sætte forbruget i vejret på en måde, man normalt ikke tror muligt — en økonomisk personvogn kom ned på 4,6 km pr. liter, da den dannede bagtrop for vagtparaden

En anden specialprøve viste, at vi på et roligt tidspunkt kunne gennemkøre Nørrebrogade med 38 kmt og et forbrug svarende til 9,2 km pr. liter, medens den samme tur i myldretiden klaredes med 24 km/t og 7,5 km pr. liter. En af Københavns kendteste strækninger er »Strøget«, der går fra Kongens Nytorv til Rådhuspladsen, og er man vant til at køre i København, vil man også vide, at det er en lunefuld strækning. Sommetider kan man køre næsten non-stop med rigtig pæn hastighed, og til andre tider er samtlige trafiksignaler røde, lastbiler, der med sindsoprivende snørklede manøvrer skal sno sig ind i en port, sætter prop i trafikken, vagtparaden kan give et totalt stop o. s. v. — vi gjorde et forsøg, der nærmest kom ind under sidste kategori, og forbruget fra Kongens Nytorv til Rådhuspladsen svarede til 6,4 km pr. liter, hvilket kan virke ret rystende. Det var iøvrigt på denne tur, vi fik ideen med vagtparaden — ved at danne bagtrop for vagtparaden (hvilket

føregik i første gear) kunne vi konstatere et forbrug svarende til 4,6 km pr. liter.

Nu har det måske ikke nogen indlysende værdi at vide, hvor stort benzinförbruget er, når man kører bag ved vagtparaden, men slet ikke så sjældent kommer man ud for en lignende kø-kørsel — tænk blot på til- og frakørsel ved større sportsbegivenheder og lignende — og alt har indflydelse på det gennemsnitlige forbrug målt over en længere distance eller gennem et længere tidsrum.

Som det fremgår af foranstående, er et stort forbrug ikke altid ensbetydende med fejl på motoren, men vi kan dog supplere denne redegørelse med den oplysning, at så forholdsvis beskednen en fejljustering af tændingen som 10° på krumtapakslen (5° på strømfordeleren) gav ca. 10 pct. større forbrug — lidt mindre ved de beskedne hastigheder og lidt mere i nærheden af de 100 km/t.

De meget forskellige måleresultater ved

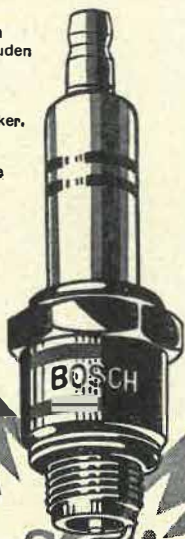
De sparer benzin

ved at udskifte Deres tændrør efter 15.000 km kørsel, og De opnår desuden

bedre acceleration og større trækraft og det er jo det, De ønsker.

Forlang udtrykelig BOSCH, når tændrørene trænger til udskiftning.

BOSCH tændrør er det førende, og det forbedres stadig i takt med den tekniske udvikling.



Det betaler sig at skifte tændrør for hver 15 000 km - ved to-takts motorer ved halvt afbrændte elektroder.

sig

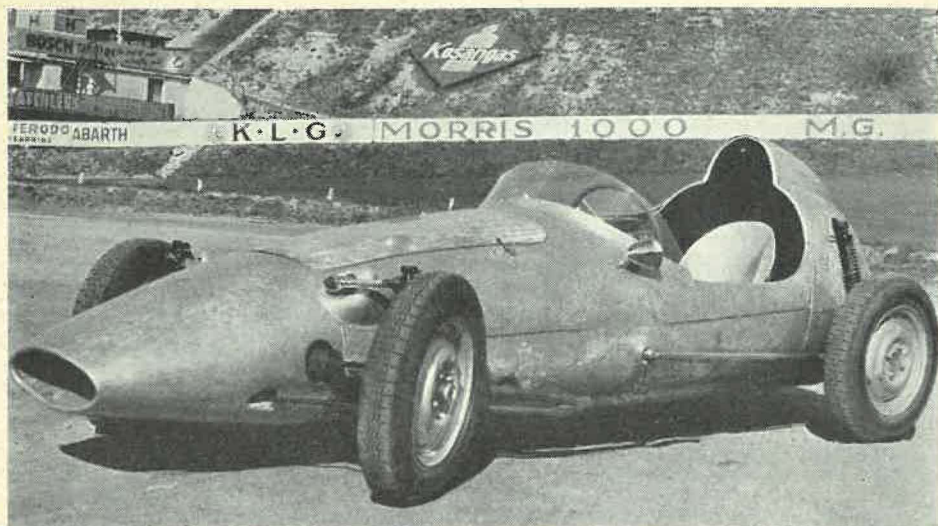
BOSCH

en kvalitet man kender

forskellige former for bykørsel kan ved en umiddelbar betragtning virke overraskende, men ved nærmere eftertanke er det ikke så besynderligt endda. Hver gang man på grund af trafikken eller trafiksignaler holder stille, har man et uendelig stort forbrug, fordi motoren arbejder og forbruger benzin, uden at man kommer ud af stedet. Tomgangen stjæler dog ikke så store mængder af benzinbeholdningen, fordi det trods alt er i overskuelige tidsrum, man holder stille, men hvert stop markerer en efterfølgende acceleration, der æder godt med benzin. For at belyse dette forhold foretog vi en knaldhård acceleration fra stående start til 80 km/t under forbrugsmåling, og på basis af den gennemkørte distance kunne vi notere, at forbruget svarede til omkring 5,5 km pr. liter — distancen er for kort til nogen præcis måling —, så allerede accelerationen er i sig selv kostbar. At det må være sådan, er ret indlysende, blot man tænker på accelerationen som en opladning af en »bevægelsesakkumulator«, eftersom vognen eller motorcyklen oplades med bevægelsesenergi — man kan jo blot koble ud og stoppe motoren, så kan man køre langt på en begyndelseshastighed på 80 km/t, uden at motoren forbruger nogen benzin. Hvis man tvinges til at foretage en opbremsning, bliver denne bevægelsesenergi omsat til varme i bremses og dæk, og bremsetromlerne bliver så varme, at man uden besvær kan tænde en almindelig tændstik på dem — og det er ad forskellige omveje benzinen, der har foretaget denne opvarmning, der kun kommer til at figurere som en udgiftspost på kørselsregnskabet.

Under bykørsel er det ikke alene de mange opbremsninger og accelerationer, der ødelægger økonomien, men også delbelastningen ved kørsel i de indirekte gear, der alle kan betegnes som »undergear« — hvad dette kan betyde fremgår af turen bag vagtparaden. En meget væsentlig del af al bykørsel foregår i de lavere gear, og kører man på en stor motorcykle i Københavns indre gader, vil man slet ikke få mulighed for at komme i topgear, hvis man vil køre

Blad venligst frem til side 299



Der er sandelig stil og linie over den nye Alfa-Dana formel junior racer -- en noget særpræget udgave af en Morris 1000.

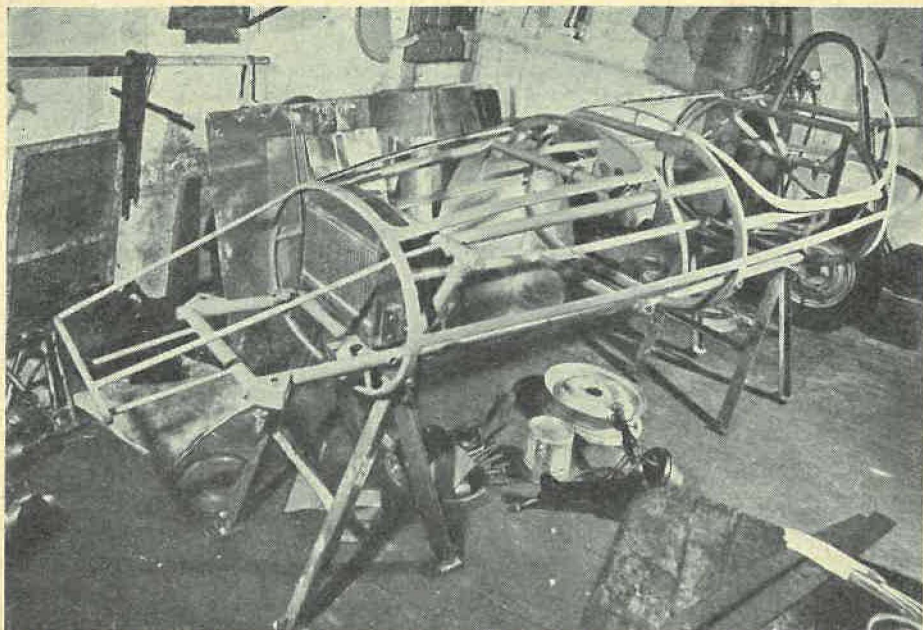
DANMARKS FØRSTE FORMEL JUNIOR RACER

AF MOGENS H. DAMKIER

Det var egentlig lidt overraskende, at en dansk junior racer allerede har set dagens lys, medens man kun har hørt om forsøg i den retning fra Italien. Mindre overraskende er det imidlertid, at det er Alfa-Dana, der står bag det yderst vellykkede lille køretøj. Bag Alfa-Dana finder vi to kendte skikkelser indenfor motorsporten nemlig Vilhelm Nellemann og Uno Jensen. Vilhelm Nellemann er ingeniør og en af vore mest erfarne sportskørere, og Uno Jensen har trådt sin slæbesko på slaggebanen og har senere helliget sig F-III klassen. Allerede som speed-way kører interesserede han sig for byggeriet og præsterede flere banecykler af høj håndværksmæssig kvalitet. Alfa-Dana racerne til F-III udmærker sig ved samme fine standard i såvel konstruktion som udførelse, og medens mange udenlandske vogne efter en sæson ligner noget, man har fået billigt på en ophugs-

plads, kan man ikke spore udmattelsesbrud eller vibrationsskader på Alfa-Dana vogne.

Det lille foretagende har da heller ikke skuffet med den nye junior racer, der ikke alene er velformet, men også smukt bygget. Rent indledningsvis kan vi selvfølgelig påpege, at man ikke har fulgt de retningslinier, vi for nogle måneder siden skitserede her i bladet, idet man har anbragt motoren foran, hvilket går lidt ud over baghjulstrykket, og vognen er blevet lidt bredere på den måde, fordi man har anbragt sædet til venstre i vognen og lagt kardanakslen til højre for dette. På den måde er frontarealet blevet større end strengt nødvendigt, men man forklarer denne konstruktion ud fra erfaringer med og hensynet til Roskilde Ring, på hvilken man næppe vil føle sig godt til rette med en alt for bagtung vogn — efter en beskeden prøve



Den bærende konstruktion betegner et noget uoverskueligt kapitel i statikens historie, men de rør, der skal bære vognens „næse“, er med et mildt udtryk en dristig konstruktion.

med vognen på banen er vi enige med konstruktørerne i det punkt, men så må man også være forberedt på at få lidt smæk på en hurtigere bane.

Vi ved fra Austin Healey Sprite, at delene fra Austin Seven og Morris 1000 lader sig anvende på en forfriskende måde, men man havde alligevel ikke tænkt sig, at så beskeden et foretagende som Alfa-Dana præsterer langt bedre køreegenskaber end BMC.

Man har bygget den bærende konstruktion op i krommolybdænrør, og som drivværk har man valgt en Morris 1000 motor, der er boret 0,6 mm op således, at slagvolumen er kommet i nærheden af de 1000 ccm, men man ligger altså ca. 100 ccm under den tilladte grænse. Blandt andet ved hjælp af en amerikansk knastaksel er motoren tunet op til ca. 70 hk, og den originale krumtapaksel har tilsyneladende intet at indvende imod at blive bragt op på 7500 omdr/min. Dertil skal det dog siges, at man har vejret stempler og plejlstænger ganske nøjagtigt af, og for

plejlstængernes vedkommende ikke alene i totalvægt men også i vægtfordeling mellem plejlstangseje og stempelpind.

Indtil videre har man benyttet den originale Morris 1000 gearkasse, men udvekslingsforholdene er ikke helt hensigtsmæssige, af hvilken grund man er ved at fremstille mere velegnede gearhjul. Det originale lave første gear kommer således slet ikke i betragtning, da det kun afstedkommer et uhyrligt hjulspin. Kardanakslen fører til det fastholdte differentiale, fra hvilket kraften overføres til baghjulet gennem pendulaksler, men de drivende aksler er ikke bærende, da man har forsøgt at kopiere Mercedes' konstruktion med stordiametrede rør som de egentlige, bærende pendulaksler, der delvis holdes på plads af fremadrettede reaktionsarme eller stræbere. Som affjedrende elementer bruges skruefjedre.

Forhjulophængning og styretøj er overtaget direkte fra Morris 1000, hvilket man da også har kunnet gøre uden betænkning. Som bekendt består denne hjulophængning af en lang styrebolt paralleløphængt i en



scooteren model SR 150 er i særklasse -



Lange svinggafler både for og bag giver i forbindelse med 12" hjulene den helt overlegne vejstabilitet, man ellers kun finder på hurtigt-kørende motorcykler. Den gennemført moderne konstruktion og de smukke linier virker umiddelbart tiltalende, og den sagnagtige slidstyrke forhøjer glæden ved at eje en Puch.

BERØMT

for sin slidstyrke!

BEKENDT

for sit kraftoverskud!

BEUNDRET

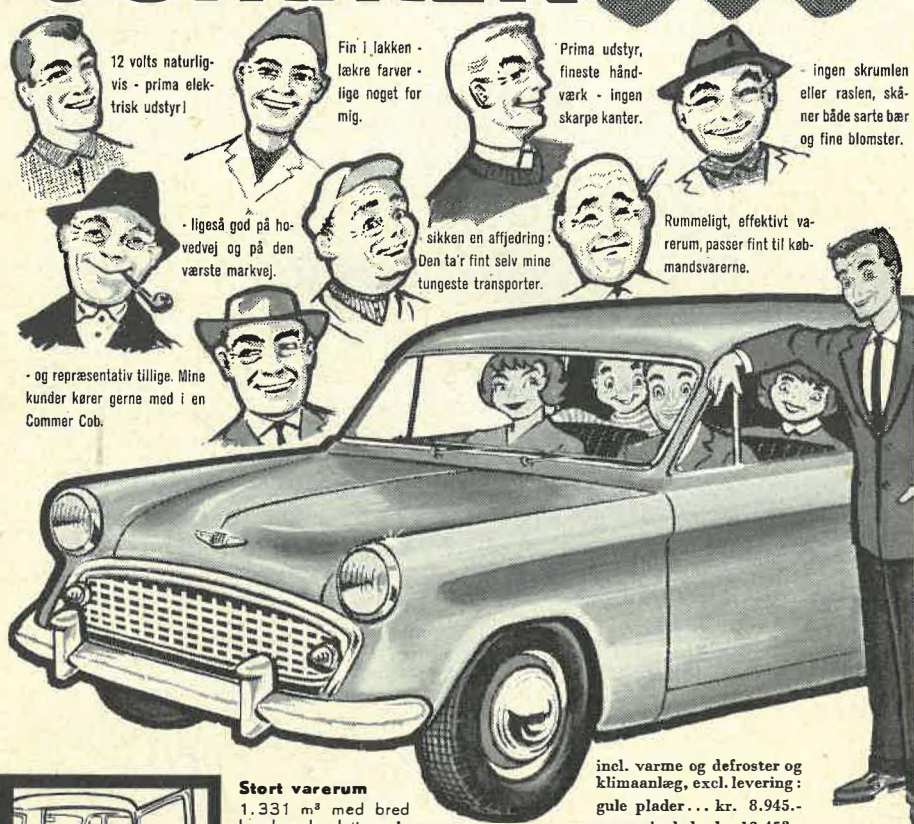
for sine køreegenskaber!

Kr. 3692,-

incl. omsætningsafgift

IMPORTØR: O. E. ANDERSEN, KRONPRINSENSGADE 14, KBH. K.

Kender-ord om **COMMER Cob**



12 volts naturligvis - prima elektrisk udstyr!

Fin i jakken - lækre farver - lige noget for mig.

Prima udstyr, fineste håndværk - ingen skarpe kanter.

ingen skrumlen eller raslen, skåner både sarte bær og fine blomster.

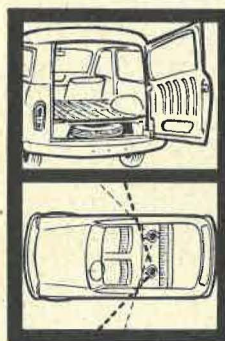
ligeså god på hovedvej og på den værste markvej.

sikken en affjedring: Den ta'r fint selv mine tungeste transporter.

Rummeligt, effektivt varerum, passer fint til købmandsvarerne.

- og repræsentativ tillige. Mine kunder kører gerne med i en Commer Cob.

incl. varme og defroster og klimaanlæg, excl. levering: gule plader... kr. 8.945.- papegøjeplader kr. 12.453.-



Stort varerum

1.331 m³ med bred bagdør, der letter på- og aflæsning.

Ladlængde... 1.461 m

Ladbredde over hjulkasserne. 1.384 m

Ladbredde mellem hjulkasserne. 0.953 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Indv. højde... 0.908 m

Panorama udsyn - også fra bagsædet...!

De Luxe modellen har forsenket »station car« sæde med stor udsynsvinkel.

— De Luxe med »station car« bagsæde kr. 13.078.-

Commer Cob, varevognen bygget som personvogn — med personvognskomfort og personvognsudstyr — er ideel for alle, der har behov for både vare- og familietransport. Med den livlige 47 hk kvadratmotor (De Luxe modellen) — tophastighed 115—120 km i timen — og strålende vejbeliggenhed, er Commer Cob De Luxe den perfekte rejsevogn.

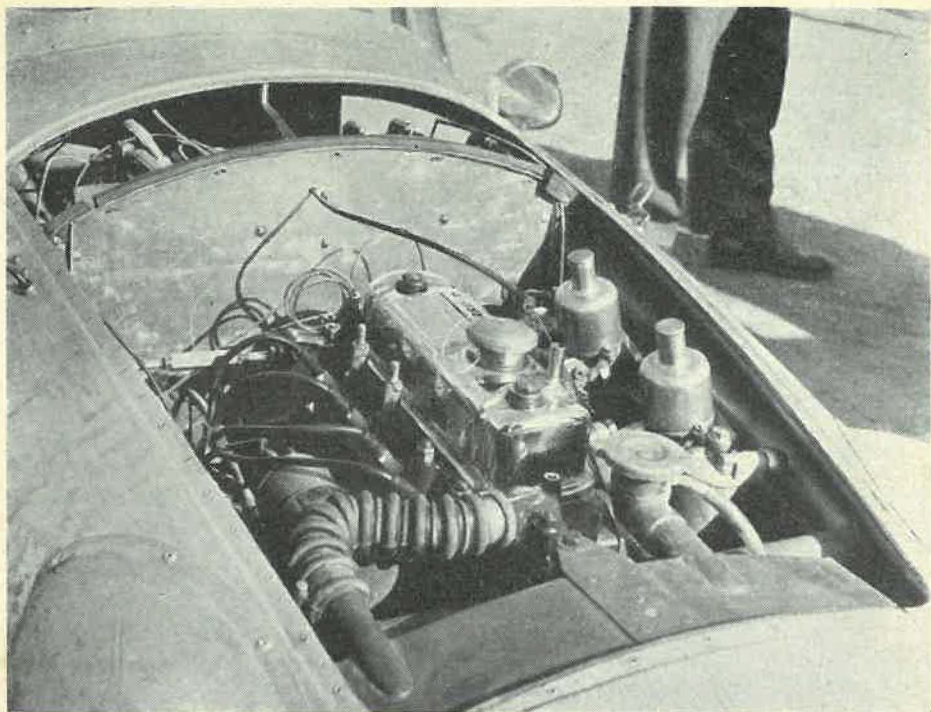
Aut. Britmo forhandlere over hele landet

IMPORTØR:

A/S BRITMO, GL. VARTOVVEJ
40, HELLERUP . TELF. 29 00 45

COMMER **Cob**

-også Deres papegøjeplade-favorit..!

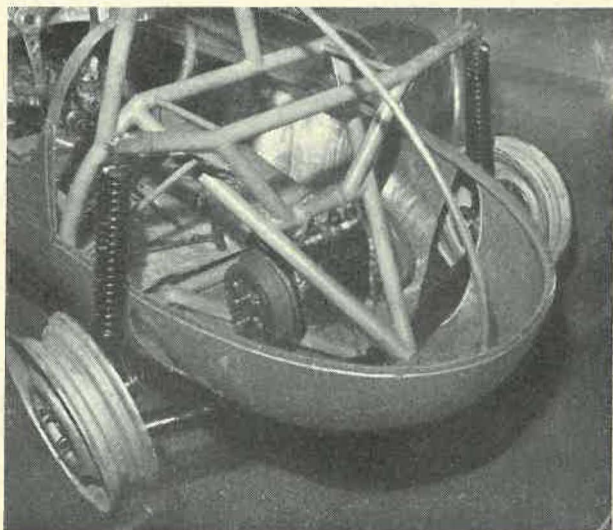


Motorens indbygning er klaret meget fint, og der er udmærket arbejdsplads til justeringer og lignende.

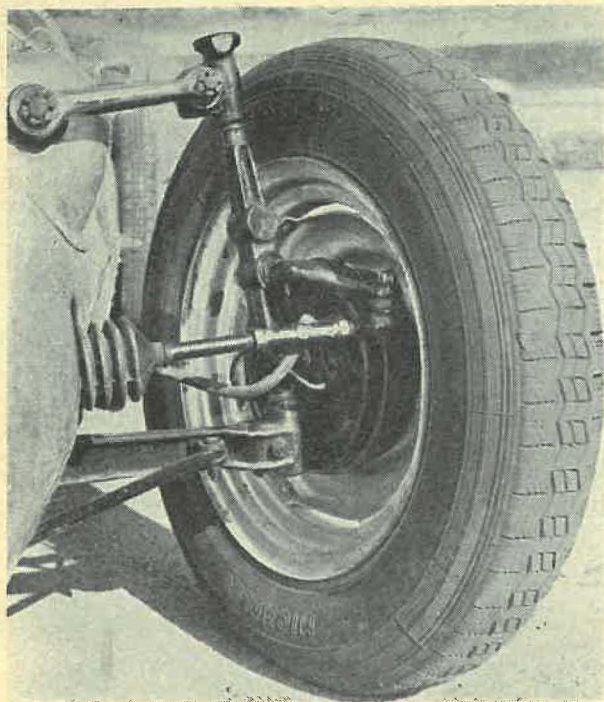
arm foroven og en arm forneden. Den øverste arm aktiverer støddæmperen direkte, og i forbindelse med den nederste arm er der en fremadrettet reaktionsarm — om-

trent det samme system, der anvendes på den ny Fiat 1800.

Et meget vellykket karosseri giver vognen en elegant linie, og også på dette punkt kan

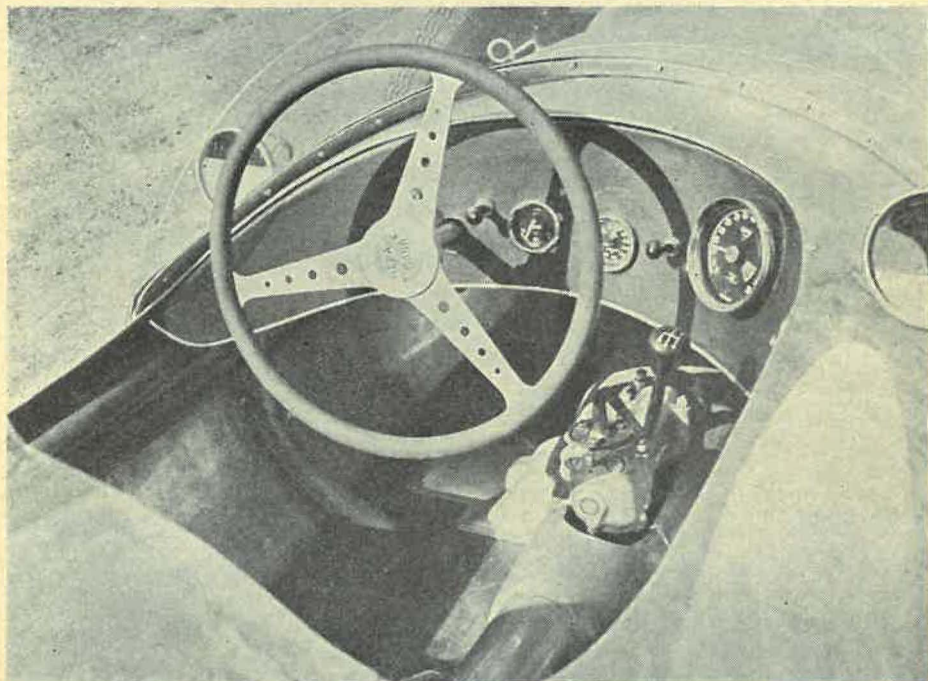


Baghjulsauffjedringen virker fortrinligt i praksis, og der er taget skyldigt hensyn til de opstående kræfter under opbremsning, men om pendulakslernes lejring kan stå for accelerationskræfterne er et andet spørgsmål. Som det ses, har man flyttet bremsetromlerne ind til det fastboltede differentiale, hvilket ned-sætter den uaffjedrede vægt.



Såvel forhjulsophængning som styretøj er overtaget direkte fra Morris 1000, blot har man af hensyn til arrangementet benyttet styrehuset fra en højrestyret vogn. Den stabile forhjulsophængning er iøvrigt som skabt til formålet.

På det nederste billede ses cockpitet med gearkasse og kardanaaksel til højre for førersædet — helt ude i højre side ligger bensintanken.

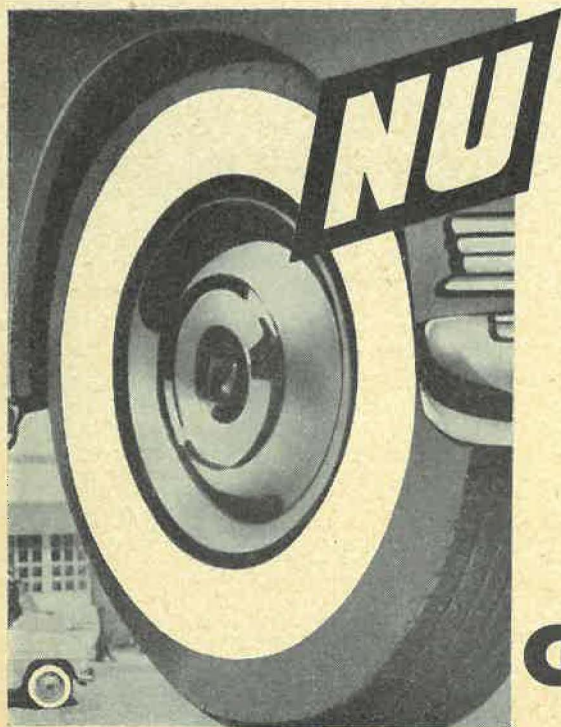


man glæde sig over et smukt håndværk. Af hensyn til sædets placering til venstre for vognens midterakse er nakkeskjoldet ikke placeret midt i vognens bagende, og bagfra minder den derfor lidt om de såkaldte racersportsvogne. Benzintanken er anbragt til højre for føreren, men der er plads til en tank bag føreren, hvilket vil sætte baghjulstrykket i vejret. Man har iøvrigt tilstræbt en ligelig vægtfordeling mellem for- og baghjul, hvilket er lykkedes til fuldkommenhed, og hele herligheden vejer lige under 400 kg i optanket tilstand.

Under prøvekørslen med BSA C 15 drejede jeg ind om Roskilde Ring, hvor den nye Alfa-Dana skulle køre under træningen. Ret overraskende fik jeg tilbudt at prøve vognen, men nogen helt let opgave var det ikke at proppe mit lædertøjssvøbte legeme ned i den, skønt der er fortræffelige pladsforhold for en racer. Jeg sad imidlertid udmærket, blot kneb det lidt med at proppe benene ned til pedalerne, men jeg fandt da forskellige ting at træde på. Disse besværligheder glemte jeg imidlertid

meget hurtigt, for det var dog en herlig lille vogn at køre. Den ligger faktisk som malet på vejen, og styringen er let og præcis. Ikke mindst i de skarpe sving er den forbløffende let at håndtere. Noget halsbrækkende tempo præsterede jeg ikke i den, blandt andet fordi jeg ikke rigtig kunne finde bremsen med mine tykke læderben, men da jeg fik placeret en fod på pedalen, fandt jeg aktiveringstrykket ret højt, og jeg vil tro, at man vil lette benarbejdet en del ved at nedsætte aktiveringstrykket for både kobling og bremse — sidstnævnte er allerede på programmet, da man agter at gøre udvekslingen større i hvert tilfælde til forhjulene — jeg skal ikke nægte, at jeg grumme gerne vil prøve denne junior racer i en lidt mere normal påklædning.

Det er et meget dygtigt stykke håndværk, der her er udført, og det er en pæn præstation at klare affjedringsproblemet så fint i en vogn med en egenvægt under 400 kg. Vi gratulerer med resultatet og håber på et par små konstruktive forbedringer.



**kan De faa
hvide Dæk
paa Deres Vogn**

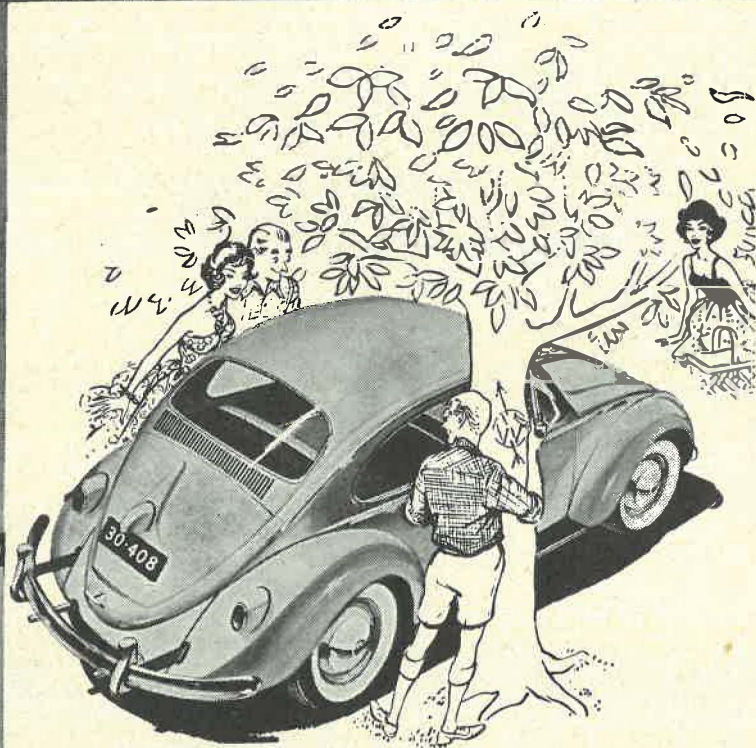
60 Kr.

**for alle
fire Hjul**

Codan White Side Dæksider er elegante og beskytter Dækkene mod Sol og Overlast.

Faas til alle Dækstørrelser hos Automobilforhandlere og -mekanikere, paa Servicestationer, i Auto-Tilbehørsforretninger og hos Vulkanisører.

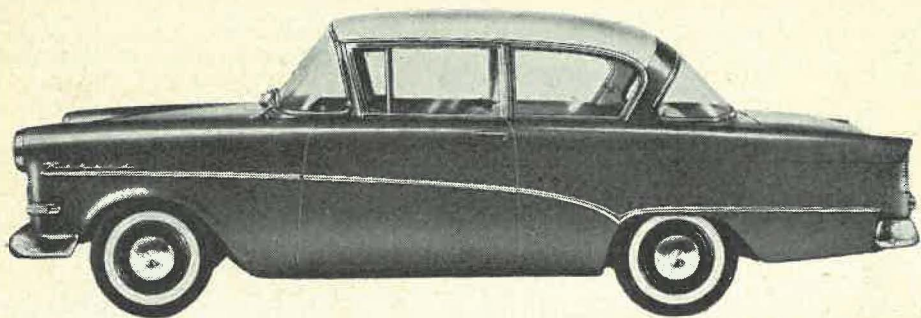
CODAN
WHITE SIDE



VW er vognen De forelsker Dem i.
 Den er lækker og indsmigrende,
 den er elegant og »sporty«, den er fuld af liv
 — og den er trofast. Den er en følgesvend
 for livet, og Deres kærlighed til den
 bliver gammel — men den ruster ikke..



— der bliver stadig flere...



Vi prøvekører

OPEL OLYMPIA OG REKORD

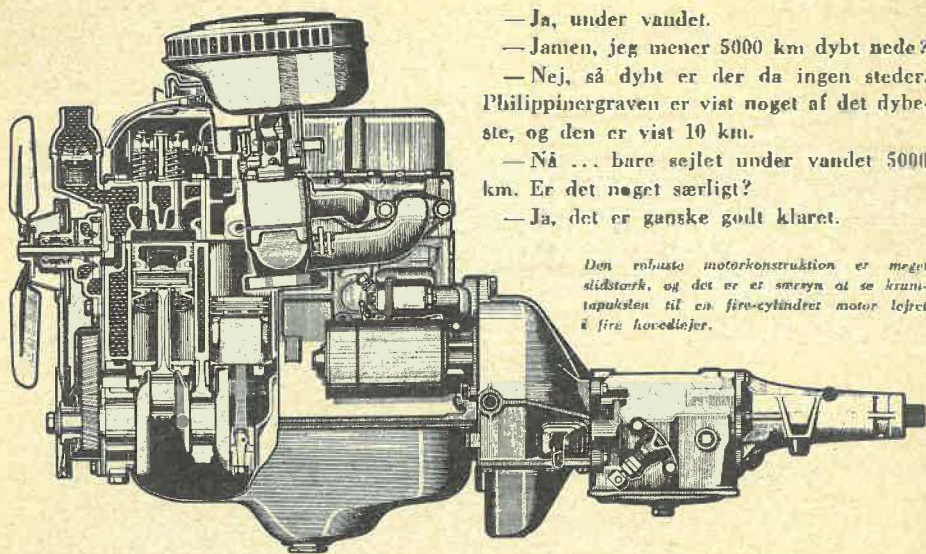
AF MOGENS H. DAMKIER

Gensynet med Opel Rekord (og Olympia) var overraskende — glædeligt overraskende endda på to måder. For det første er vognen i den grad blevet forbedret, at den næsten ikke er til at kende igen, og for det andet er den et levende bevis på, at prøvekøreren stadig har sin store berettigelse. Sammenligner man en Rekord 1959 med den første type, der havde premiere på Frankfurt-udstillingen 1953, vil man alene på grundlag af specifikationerne ikke kunne notere nogen nævneværdig forskel. Visse mål er blevet ændret lidt, og motoren er blevet kraftigere dog hovedsageligt ved at gå fra DIN til SAE, så nogen større, reel effektførelse er der ikke tale om. Ser man på noget så vigtigt som hjulophængningerne, kan man i begge tilfælde konstatere, at forhjulene er ophængt i korte og lange triangellarme, medens baghjulene er ophængt i langsgående bladfjedre, og dæmpningen foregår ved alle fire hjul i begge tilfælde ved hjælp af teleskopiske støddæmpere. Men de to vogne lader sig overhovedet ikke sammenligne gennem køreegenskabene, så der skal stadig mere til end et sæt specifikationer, hvis man for alvor vil orienteres om en vogn, og det er der til alt held stadig flere, der gerne vil.

Mit første møde med Rekord i 1953 på

udstillingen i Frankfurt var ikke helt almindeligt. Jeg fik en prøvetur, på hvilken vognen blev kørt af en tysk GM medarbejder, og han lovsang dette vidunder, medens vi i sindigt tempo bevægede os af sted — i svingene endda i overordentlig sindigt tempo. Da jeg fik lov at køre vognen og satte hastigheden op i nærheden af det normale, kom der temmelig meget gyngegang i foretagendet, og krængningen i sving var formidabel. Lovsangen ved min side blev skruet ned til beherskede højder, og da jeg på min plumpe måde gav højlydt udtryk for min manglende beundring for dette helt nye køretøj, så GM-manden først lidt mismodig ud, men derefter slog han helt om og gav mig ret, idet han påpegede det strengt nødvendige i at fremstille en vogn netop som publikum vil have den og ikke på nogen anden måde. Vi skiltes derfor i enighed og fordragelighed, blot er det for mig ubegribeligt, at det store publikums ønsker kan have så voldsom en indvirkning på den tekniske udformning.

Efter sigende er kvinderne den afgørende faktor ved en bilhandels afslutning, og nogen større teknisk indsigt kan man ikke vente sig fra den kant. For blot nogle få dage siden læste jeg en afhandling om de nye navigationsinstrumenter m. m., der blev be-



— Ja, under vandet.

— Jamen, jeg mener 5000 km dybt nede?

— Nej, så dybt er der da ingen steder. Philippinergraven er vist noget af det dybeste, og den er vist 10 km.

— Nå ... bare sejlet under vandet 5000 km. Er det noget særligt?

— Ja, det er ganske godt klaret.

Den robuste motorkonstruktion er meget slidstærk, og det er et smøryn at se krumtapkisten til en fire-cylindret motor lejret i fire hovedlejer.

nyttet i den atomdrevne u-båd, Skate, ved dennes rekordsejls under Nordpolens ismasser. Nærmest for at sige noget bemærkede jeg, at 5000 km under vandet var noget af en præstation, hvilket gav anledning til følgende interessante samtale mellem min kone og mig. Den indledende bemærkning besvarede hun således:

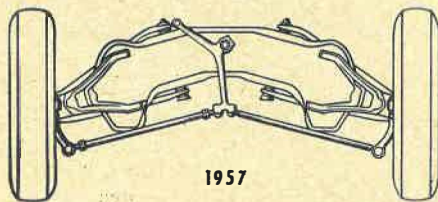
— 5000 km nede i vandet?

— Det forstår jeg ikke ... det er vel det, man har dem til.

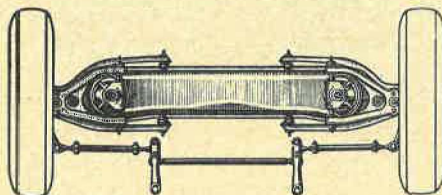
Så sidder man et øjeblik i stille eftertanke for at finde ud af, om kvinder virkelig kan have indflydelse på bilernes tekniske udformning, eller om de kun kan påvirke den rent udstyrmæssige side af sagen.

Men lad os komme tilbage til den nuværende Rekord. I de mellemliggende år har jeg lejlighedsvis prøvet denne model på mindre ture, og skønt der stadig kunne spores forbedringer, var der endnu et stykke vej igen, før de oprindelige uoder var helt borte, så jeg overtog vognen til prøvekørsel med den fornemmelse, at jeg skulle konstatere, hvor langt man nu havde fjernet sig fra »publikums idealer«.

Som allere nævnt blev jeg overrasket, men lad os som sædvanligt først gennemgå vognens opbygning. Det selvbærende karoseri har to døre, men rygter spørger stadig om en fire-dørs model. I 1958 blev panoramaruden indført, og det er vist noget af en modesag, men i Rekorden er denne udformning ikke udpræget i vejen, og man slår ikke knæene mod vindspejlets hjørner, når man stiger ind og ud, hvilket er noget at det pæneste jeg kan sige om panorama-

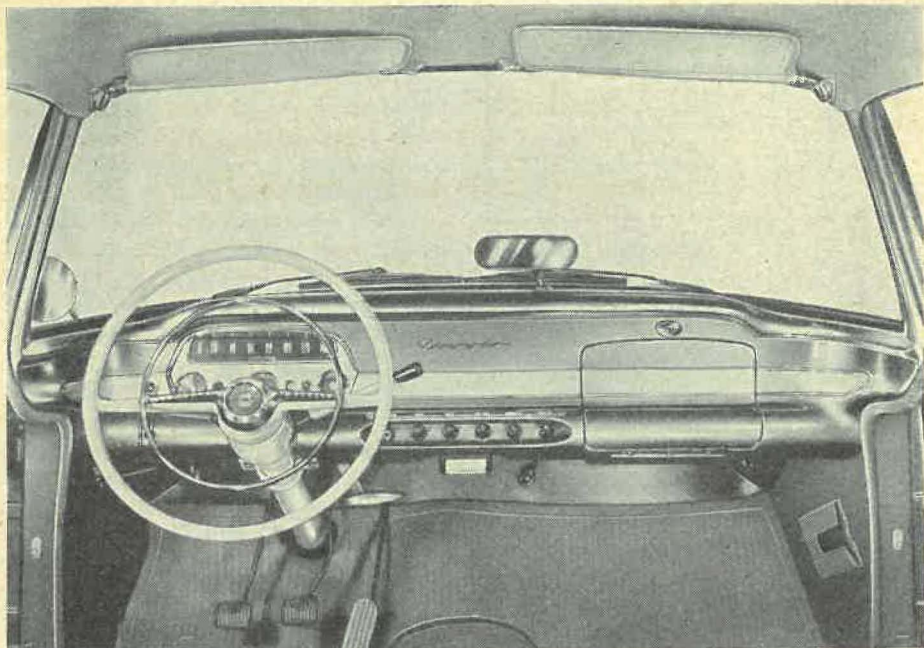


1957



1958

Som det fremgår af ovenstående skitser, er der en væsentlig forskel på forhjulsophængning og styretøj i den tidligere og den nuværende model. Ved modelskiftet i 1958 var det i virkeligheden en helt ny vogn, der kom på markedet.

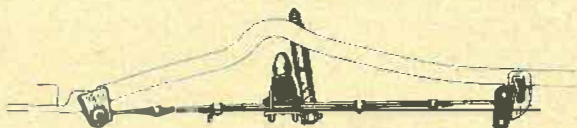


Instrumenter og kontrolgreb er overskuelige og let tilgængeligt anbragt. På dette billede er bakspejlet anbragt på forpanelet, medens den prøvekørte vogn havde spejlet anbragt ved vindspejlets øverste kant.

ruder. Denne indstilling stempler som reaktionær, kontrær og meget andet, men selv om man ved en forstandig udformning af en panoramarude kan opnå bedre udsyn og mindre blinde vinkler, så ligger der en fare deri, at de buede hjørner ikke holdes rene eller fri for dråber i regnvejr, og det praktiske resultat bliver, at man med en ren vogn i godt vejr vænnes til udsynet gennem en panoramarude, men når regn

og stænk blænder de buede sidestykker, skal man indstille sig på et helt andet udsyn med nogle gevaldige blinde vinkler.

Den fire-cylindrede motor kan i direkte linie føres tilbage til det lovbesungne motoraggregat, der før krigen blev benyttet i Olympia, men der er naturligvis sket mange forbedringer, uden at man har givet afkald på konstruktionens robuste karakter, og det skal nævnes, at krumtapakslen ligger i fire



1958



1957

Også baghjulsophængningen er blevet ændret betydeligt, og man har fået en roligere hjulføring med det nye laskesystem.

ACCELERATIONSEVNE

(2 personer = 165 kg.)

0-40	km/t	4,0	sek.
0-60	"	9,4	"
0-80	"	15,0	"
0-100	"	25,6	"
0-120	"	49,0	"

hovedlejer, medens tre hovedlejer er det normale for en fire-cylindret rækkemotor.

Medens Olympia før krigen var forsynet med en fire-trins gearkasse, har man i hele efterkrigsproduktionen holdt fast ved en tre-trins gearkasse, som nu er fuldsynchroniseret. Netop dette forhold burde man måske nu tage op til kritisk bedømmelse, for selv om de tre udvekslingsforhold er til-

strækkelige til almindelig hverdagskørsel, så må vi med en vis beklagelse fastslå, at denne hverdagskørsel er ved at gå af mode. Udviklingen gennem de sidste 10 år er måske større, end man i det store og hele regner med, og det er ikke mindst bilernes accelerationsevne, der er blevet væsentligt forbedret, hvilket er ganske naturligt, fordi stigende trafikthed giver uregelmæssig kørsel, der igen stiller øget krav til accelerationsevne, hvis tålelige gennemsnitshastigheder skal holdes. At visse friske elementer så er gået over til en imiteret grand prix start ved hvert trafiksignal, er en helt anden historie. For nogle år tilbage kunne man glæde sig over en meget fin accelerationsevne i en Olympia, men i dag er resultaterne ikke opsigtsvækkende, skønt dog absolut tilfredsstillende.

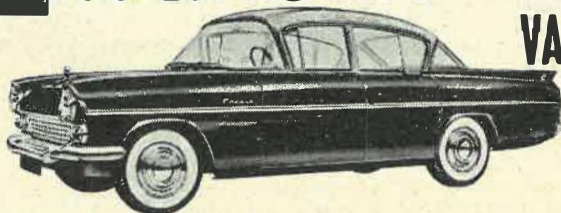
Udstyret i vognen er godt og gennemtænkt, og pladsforholdene er udmærkede, hvilket fremgår af målskitsen, men Olympia og Rekord er også vokset med tiden — tidligere var en Olympia en lille vogn, i

BENZINFORBRUG

60 km/t	6,7 l/100 km	(15 km. pr. l.)
80 "	7,8 l/100 km	(12,8 " " " "
100 "	9,45 l/100 km	(10 6 " " " "
120 "	11,6 l/100 km	(8,6 " " " "

BILkosmetik

specielt
til Deres
VAUXHALL...

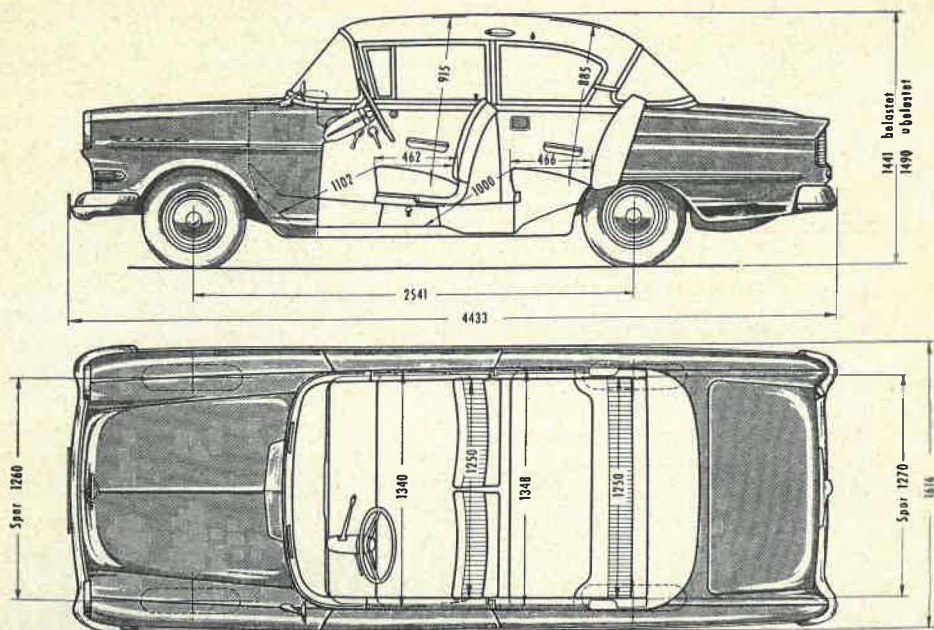


VAUXHALL AUTO-POLISH giver lakken en strålende glans. VAUXHALL CROME CLEANER rens, beskytter og blanker de forchromede dele.



Se endvidere hos forhandleren det øvrige store udvalg af bilkosmetik til Deres VAUXHALL.





Denne målskitse gælder både for Olympia og Rekord.

dag skal man se godt efter, hvis man i farten vil fastslå, om det var en Kaptajn eller en Rekord. Når man sætter sig ind bag rattet, kan man da også konstatere, at det slet ikke er nogen lille vogn.

Den første glædelige overraskelse var det stærkt forbedrede styretøj og den lette styring. På tidligere modeller arbejdede

styretøjet ret tungt, hvilket i forbindelse med den udprægede retningsstabilitet gjorde vognen ret uhåndterlig på snoet vej og ved bykørsel. Nu går rattet spillende let, og styringen er overmåde præcis med svag understyring. Motoren arbejder smidigt og godt, men som sagt kunne man godt bruge et gear til ved bykørsel, medens tre-trins gear-

SPECIFIKATIONER

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

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tretrins gearkasse med synkromesh mellem alle gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,235:1, 1,681:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,90:1. Dækstørrelse: 5,60-13.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre. Teleskopdæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 704 cm², type: hydr., to selvforstærkende sko pr. forhjul.

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

Mål, vægt: Benzintank rummer 40 liter, oliesump rummer 3,25 liter, kølesystem 8,1 liter. Egenvægt 870 kg. Effektivvægt 16,7 kg/hk. Tophastighed 125 km/t. Standardforbrug 8,6 liter/100 km.

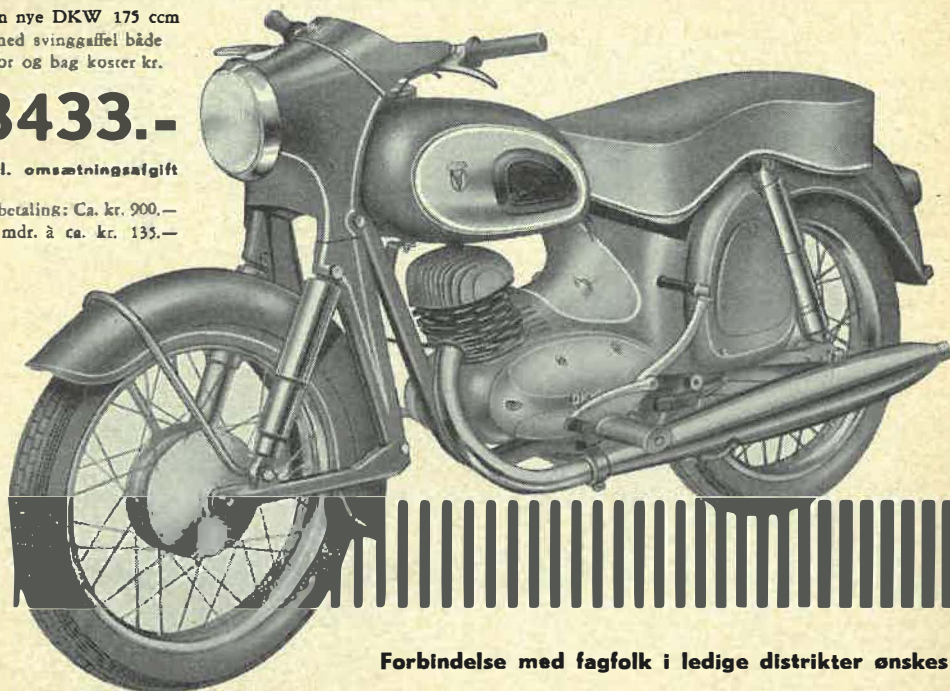
Karburator: Opel. Tændrør AC F10 TO.

Den nye DKW 175 ccm
med svinggaffel både
for og bag koster kr.

3433.-

Incl. omsætningsafgift

Udbetaling: Ca. kr. 900.—
24 mdr. à ca. kr. 135.—



Forbindelse med fagfolk i ledige distrikter ønskes

kassen er fuldt tilstrækkelig til almindelig forstads- eller landevejskørsel.

En tiltalende side af vognens karakter er den bemærkelsesværdige lydløshed, som giver dette gedigne, overlegne præg, som de fleste bilister sætter så stor pris på. Efterhånden som man kommer ud på de hurtige stræk og ind på de krogede vej, forstår man, at den nye Rekord og Olympia ikke tåler sammenligning med sine forgængere. Af-fjedringen er god og veldæmpet uden at være for blød, styringen er præcis, og trods den udprægede retningsstabilitet og ringe styrefølsomhed lader vognen sig dirigere på en solid og bundhæderlig måde. Den er ikke i besiddelse af det store, hysteriske temperament og ej heller af de mesterlige egenskaber, der kendetegner sportsvognene, men den er til gengæld blottet for unoder. Det turde være noget af et spørgsmål, hvorfor man skulle så mange og så mærkelige omveje, før man kom frem til dette resultat.

Det effektive bremseareal skulle være til-

fredsstillende for en vogn af denne størrelse og vægt, men til min store overraskelse fandt jeg pedaltrykket relativt højt, og bremserne virkede egentlig ikke overbevisende, så en kvinde af gennemsnitsvægt og -styrke magter ikke at præstere nogen imponerende opbremsning, hvis dette en skønne dag bliver påkrævet.

Vognens store force ligger utvivlsomt i hurtig landevejskørsel på hjemlandets autobaner, hvor den moderate støj og de gode pladsforhold gør kørslen ubesværet, men også ved almindelig blandet kørsel kan man glæde sig over motorens smidighed. Første gear trækker ud ved 50 km/t, men under en hård acceleration skifter man med fordel ved 45 km/t. Andet gear trækker ud ved 90 km/t, hvilket også er det bedste skiftepunkt under hård acceleration. Ønsket om en fire-trins gearkasse kommer imidlertid til udtryk gennem accelerationstiderne fra stående start til 40 km/t på 4,0 sekunder (ganske normalt) og til 60 km/t på 9,4 (i

SE HVAD **DKW** BETYDER FOR DEM NU!

DKW 175 VS er den mest moderne udstyrede maskine: Pladestyr med indbygget automobil-speedometer — Lange svinggaffler både for og bag — Gigantiske bremses — Ekstraordinær stor lyddæmper — Fuldstændig indkapsling af akkumulator og karburator, men dog let tilgængelig overalt — Stor benzinrank — Velformet dobbeltsadel — Effektiv, komplet el-anlæg.

Og det er en maskine med de rigtige køreegenskaber! — Reservedelspriserne er lave, og lageret er komplet. — DKW-forhandlerne udvælges kun blandt de bedste fagfolk, og der er kun ganske få ubesatte distrikter.

DKW ER BLEVET DANMARKS MOTORCYKLE



C. REINHARDT A/s

GL. KONGEVEJ 11, KØBENHAVN V. CENTRAL 3313

underkanten), medens man er oppe på 80 km/t på så god en tid som 15 sekunder — med andre ord: der er et dødt punkt ved hurtig bykørsel.

Udsynet fremefter er udmærket i tørvejr, men når det regner, får man som omtalt ret store døde vinkler helt ude ved de buede sider af vindspejlet, og da viskerne sidder langt fra hinanden, bliver der en ubehagelig, upudset trekant midt på vindspejlet — det gør der på alle vogne med dette ubegribelige viskerarrangement. Udsynet bagud er ikke så godt som på de tidligere modeller, fordi bakspejlet er blevet flyttet op over vindspejlet, hvor det indtager en uheldig vinkel således, at man ikke kan se tilstrækkeligt langt bagud. Et uønsket spejl burde være standardudstyr.

Sammenfattende kan man sige, at Rekord og Olympia (der er kun udstyrmæssig forskel) nu er blevet den rummelige og fornuftige familievogn, den tidligere gjorde krav på at være.

BENZINFORBRUGET...

fortsat fra side 284

forsvarligt — både trafikmæssigt og maskinel.

Hvis man mener, at et køretøj har for stort benzinforbrug, er det altså utilstrækkeligt blot at gå ud fra et nøjagtigt ført kørselsregnskab, så skal man have et klart billede af forbruget, må man rigge et måleapparat op og foretage målinger ved konstante hastigheder på plan vej og udregne forbruget som gennemsnit af kørsel i »begge retninger« — altså frem og tilbage over samme distance. De fundne værdier må derefter sammenlignes med resultaterne fra en prøvekørsel for det pågældende køretøj. Sådanne prøver foretager værkstederne fra tid til anden, når en kunde klager over for stort forbrug, og i de fleste tilfælde kan man fastslå, at forbruget er ganske normalt, og nu har De forklaringen på, at det trods alt kan komme til at se meget unormalt ud under den daglige kørsel.

AUSTIN EIGHT 1937-47

★ *Et par tusinde vogne af denne model skulle stadig være i drift. Alle de vigtigste reservedele kan endnu fås, medens det kan være vanskeligt at fremskaffe forskellige dele til karrosseriet. Samtlige dele til motor, transmissionssystem og styretøj kan ifølge importørens oplysninger fås, men lageret kan ikke suppleres.*

Motor:

Fire-cyl., boring 56,77 mm, slaglængde 89 mm. Kompressionsforhold 6,8:1, 27 hk ved 4400 omdr/min.

Cylinder- og krumtaphus:

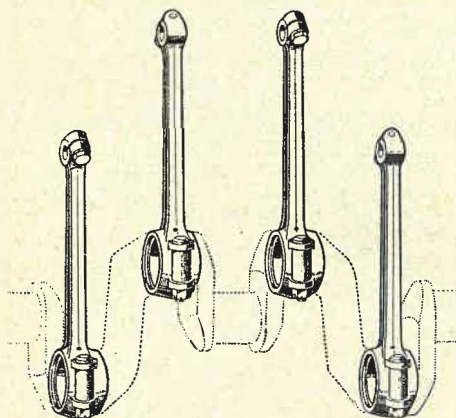
Støbejernsblok med stålpladebundkar. Cylinderdiameter 2.235" + .001" eller ÷ .0005". Maximal udboringsdiameter + 1/16".

Smøresystem:

Tryksmøring med tandhjulspumpe forsynet med oliesi. Olikapacitet ca. 2½ liter (sommer: SAE 30, vinter: SAE 20). Normalt olietryk: ca. 30 p.s.i. ved varm motor.

Stempler og stempelpinde:

Spillerum mellem stempelskørt og cylinder .003" og mellem stempeltop og cylinder .010". Begge mål tages vinkelret på stempelpindens boring. Stempelpind skal kunne presses i stempel med fingrene ved ca. 20° C.



Således skal plejlstængerne monteres for at opnå den fornødne balance. Ligesom på de nyere BMC motorer boltes plejlstangen sammen om stempelpinden.

Stempelringe:

To kompressionsringe og een olieskrabering, alle monteret over stempelpinden. Rillebredde: Ved kompressionsringe .0950"—.0955", ved olieskrabering .1265"—.1270". Aksialt spillerum: Ved kompressionsringe .0012"—.0027", ved olieskrabering .0015"—.0030". Stempelringgab: .006"—.010".

Karburator:

Zenith 30 VM-4,011098, hoveddyse 70.

Ventiler:

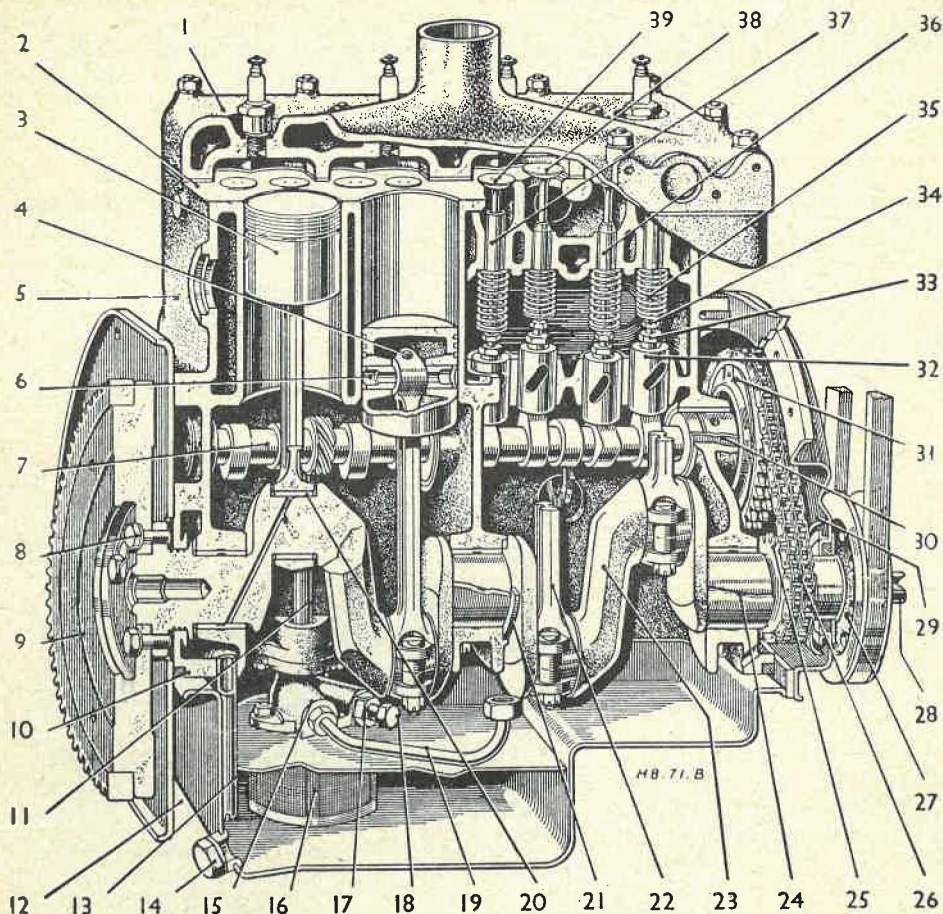
Ventilsædevinkel, ind sugning og udblæsning: 45°. Ventilsædebredde .07". Udskiftelige ventilstyr. Ventilstyr for ind sugning er kortere end for udblæsningsventil, endvidere er ventilstyret for udblæsningsventil tapforsænket i øverste ende. Nye styr monteres således, at der stikker ca. ½" af styret frem foran ventilstamme. Ventilspillerum .012" ved kold motor. Indsugningsventil åbner 5° før topdødpunkt.

Tænding:

Kontaktafstand 0.012". Indstilling efter TDC-mærke.

Krumtap og lejer samt knastaksel:

Krumtap lejret i tre hovedlejer, og krumtappens endeslør optages af trykskiver ved det midterste hovedleje. Lejerne er ved såvel hovedlejer som plejlstangslejer udført som stålpladelejevander, og hver lejevanderhalvdel er styret af fremspring. Spillerum ved hovedlejer .00375"—.002". Spillerum ved krumtapsøle og plejlstangsleje .00024"—.00150". Spillerum ved knastaksel og lejer: Forreste .001", midterste og bageste .00125". Endeslør ved krumtap .002"—.003". Side-spillerum, krumtap og plejlstang .008"—.012". Diameter af krumtappens hovedleje-



Et snit gennem Austin Eight motoren

1. Topstykke.
2. Toppakning.
3. Stempel.
4. Monteringsbolt til stempelpind.
5. Cylinderblok.
6. Stempelpind.
7. Knastaksel.
8. Svingshjulsflangebolt.
9. Svinghjul.
10. Lejeskål for bageste hovedleje.
11. Oliepumpens aksel.
12. Koblingshus.
13. Returrør for olie til oliesump.
14. Aftapningsprop.
15. Oliepumpe.
16. Oliesi.
17. Kontramotrik til reduktionsventil.
18. Monteringsbolt til reduktionsventil.
19. Oliepumpens afgangsrør.

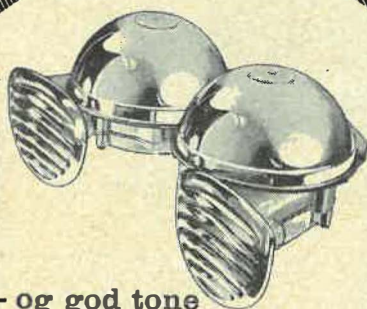
20. Plejstangsleje.
21. Afstandsskive til udligning af krumtapakslens endeslør.
22. Plejstang.
23. Krumtapaksel.
24. Forreste hovedleje.
25. Kødehjul på krumtapaksel.
26. Knastakselkæde.
27. Krumtapakslens remssvejs.
28. Til startsving.
29. Knastakselkædens dæksel.
30. Forreste knastakselleje.
31. Kødehjul på knastaksel.
32. Ventiløfter.
33. Kontramotrik til ventilens indstillingsskrue.
34. Indstillingsskrue.
35. Ventiltjeder på udblæsningsventil.
36. Ventilstyr på indsugningsventil.
37. Ventilstyr på udblæsningsventil.
38. Indsugningsventil.
39. Udblæsningsventil.

Herlige toner i bilen

de kommer fra
BLAUPUNKT autoradio
- hør den - gengivelsen er prægt-
fuld - De vil blive begejstret.
Blaupunkt fås med speciel for-
plade til de allerfleste vogn-
mærker. - Leveres også med
transistorer.



BLAUPUNKT
autoradio



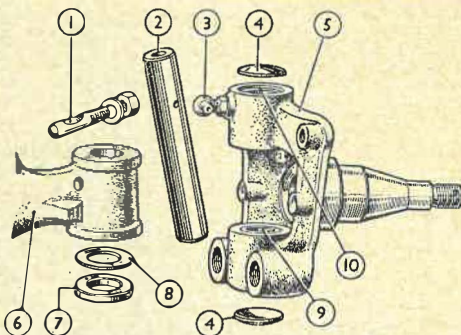
og god tone
i trafikken.

er netop det, De får med
BOSCH fanfarehorn
en harmonisk, men kraftig dob-
belttone, der advarer uden at
skræmme, og så er det et smukt
tilbehør, monteret udvendigt.

sig

BOSCH

- en kvalitet man kender



Forhjulets svingaksel.

1. Kilebolt.
2. Styrebolt.
3. Smørenippel.
4. Øverste og nederste lukkeprop.

5. Svingaksel.

6. Forbro.
7. Trykskive.
8. Trykskive.
9. Nederste bøsning.
10. Øverste bøsning.

søler 1.7495"—1.7500". Diameter af krum-
tapsøler 1.4995"—1.5000". Nedslibningsmål:

Understørrelse	Plejlstangssøler	
lejer	min.	max.
.020"	1.4795"	1.4800"
.040"	1.4595"	1.4600"

Hovedlejesøler

min.	max.
1.7295"	1.7300"
1.7095"	1.7100"

Svinghjul:

Svinghjul 10 $\frac{1}{8}$ " i diameter og boltet til
krumtappens flange. Startkrans med 81 tæn-
der kryptet på svinghjulet.

Gear:

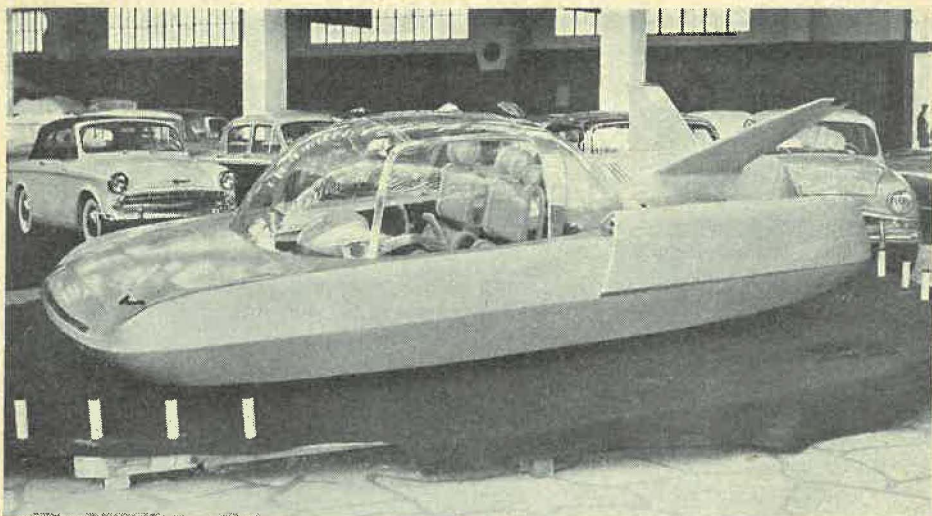
Firetrinsgearkasse med syncromesh mel-
lem andet, tredje og fjerde gear. Totalud-
vekslingsforhold i gearkasse og differentiale
er i de forskellige gear: 5.43, 8.31, 13.22 og
21.82 til 1. Bakgear 28:1. Oliekapacitet 0,9 l
SAE 40. Differentiale: Oliekapacitet 1,0
liter, sommer SAE 140 EP, vinter SAE
90 EP.

Foraksel:

Stiv foraksel ophængt i to sæt langsgående
bladfjedre. Ved demontering af forspinde-
len skal styrebolt (2) først fjernes, før
den løsnede kilebolt (1) kan tages ud.
Forhjulssindstilling: Toe-in: $\frac{1}{8}$ ", caster: 3°,
styreboltens hældning: 5°, camber: 1°.

Dæktryk:

Før og bag 28 p.s.i. (dækstørrelse 4.50-17").



Også de europæiske fabrikker fremstiller nu fremtidsbiler. Dette er Simca's fremtidsdrøm, der skulle kunne opnå en hastighed på 300 km/t — man må håbe, at køreundervisningen er blevet lidt bedre til den tid.

MAANEDENS *NYHEDER*

— SAMT LØST OG FAST FRA GADE OG FABRIK

I Tyskland jonglerer man ofte med de mærkeligste tal, og man har fornylig regnet ud, at gennemsnitslængden for de 21.400 lastvogne i fjerntrafikken er 20 meter, og hvis man kunne korte den ned til 14 meter, ville man på den måde kunne indvinde ca. 128,4 km fri landevejsstrækning i kampen mod den forøgede trafiktæthed. Nogen større glæde over dette projekt fik man ikke tid til at udfolde, da man kom i tanker om, at der dagligt indregistres ca. 3000 nye personvogne i Tyskland, og da de tilsammen fylder ca. 12 km, ville afkortningen af lastvognene blive opfyldt af personvognene på 10½ dag — i sandhed et mærkeligt regnestykke.

At trafiktætheden så småt er ved at blive et problem i Tyskland, kan man hurtigt selv erfare på en ferietur, men der var også ved udgangen af 1958 564.000 personvogne foruden de store lastvogne, mindre last- og varevogne samt motorcykler og scootere. Personvognene ville alene, hvis de blev stillet tæt op til hinanden i to lange rækker fylde 1100

km landevej — og der skal nu helst være lidt plads imellem, når man kører. Til alt held råder Tyskland for øjeblikket over ialt ca. 135.000 km vej af alle kategorier, af hvilke autobanerne nu optager 2260 km.

Medens vi er ved besynderlige tal, så er det ret utroligt, hvad veje koster i *vedligeholdelse*, og et regnskab fra Tyskland ser således ud — men lad os med det samme fastslå, at tallene drejer sig om vedligeholdelse *pr. kilometer* vejstrækning: Autobaner DM 13.900, hovedveje DM 4.400, landeveje mellem DM 2150 og 4000. Det koster altså mere end 20.000 danske kroner at vedligeholde 1 km autobane.



I Tyskland bliver 600 ccm bilklassen stadig mere populær. Medens indregistreringstallene for 1958 viste en fremgang på 16 pct. for alle øvrige klasser, kunne man notere en fremgang på 63 pct. for 600 ccm klassen. Dette siger måske ikke så meget, når man ikke kender tallene bag procentsatser-

ne, men det oplyses, at hver syvende vogn, der nu indregistreres i Tyskland, er udstyret med motor i 600 ccm klassen, og mange tyskere benytter en af de mindre vogne som »anden vogn«.

★

I moto-cross sporten er 250 ccm klassen ved at blive populær, hvilket blandt andet kommer til udtryk gennem de »250 ccm grand prix«, der køres rundt om i Europa sideløbende med de egentlige moto-cross grand prix, der tæller til verdensmesterskabet.

Den lille engelske fabrik, Greeves, har fremstillet en interessant ny 250 ccm moto-cross model under typebetegnelsen 21 SAS. Den er udstyret med en Villiers motor Mark 33 A på 246 ccm med en ganske kort, megafonagtig udblæsning. Begge hjul er op-hængt i svinggafler, og den særprægede stelkonstruktion er fremstillet af presset og sammensvejset plade. De støbte letmetal-bremsetromler er forsynet med store køle-finner, og det er vist den første motorcykle med virkelig turbokøling af bremserne.

Maskinen er tilsyneladende ganske let, men rytterens placering over baghjulet skal nok bevirke, at man kan komme af med hestekræfterne også i sand og på løs bane, medens styrbarheden op ad bakke kræver, at rytteren i mere eller mindre grad står på fodhvilerne.

Greeves er kendt for gode trialmaskiner, så der er al grund til at antage, at også moto-cross modellen er vellykket — der er i hvert tilfælde leveret flere maskiner til de kendteste engelske moto-cross kørere.

★

Den engelske motorcykleindustri blev forleden temmelig overrasket på grund af en ordre fra den kinesiske republik på æks trialmaskiner af fabrikat James, model 250 ccm Commando.

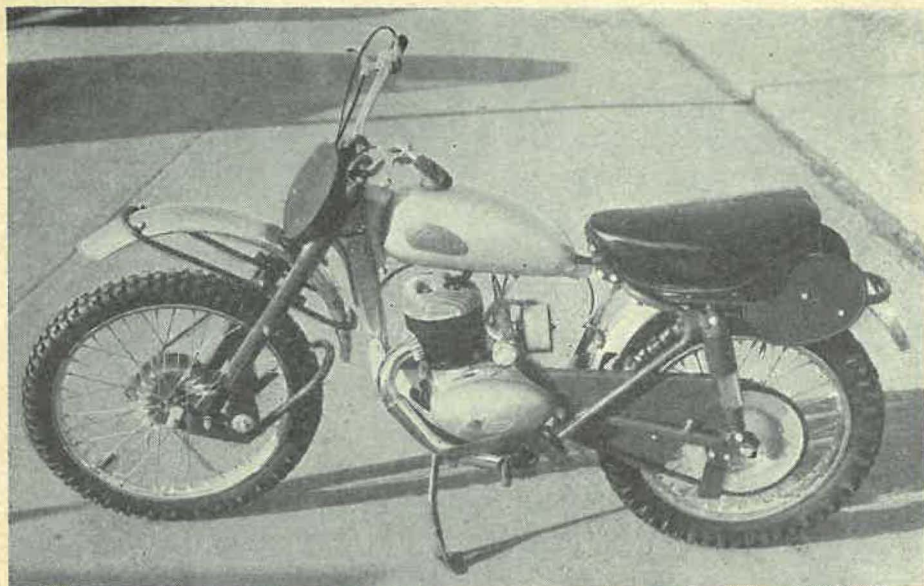
★

Den 8. april løb BMW 600 nr. 30.000 af samlebåndet på bilfabrikken i München. Denne produktion er nået på 16 måneder, og BMW 600 bliver eksporteret til 40 lande. BMW kan iøvrigt nu levere den trehjulede Isotta til eksport, og det er navnlig i England, Sverige og Schweiz, man foruden let-



Start med 

Til enhver vogntype - også til Deres - fremstilles et LYAC batteri. Navnet garanterer for kvaliteten og det er billigt i drift, for det holder i årevis.



Greeves 250 ccm moto-cross model med turbokoølede bremser og svinggaffel-affjedring af begge hjul — tilsyneladende en meget let og handy maskine.

telser i skat og forsikring har visse fordele ved lettere opnåeligt førerbevis. Den trehjulede Isetta er også kommet til Danmark, men den vil ikke blive solgt på det tyske hjemmemarked.

★

I løbet af sommeren skulle BMW sende en to-dørs sportcoupé på markedet. Chassis-konstruktion og hjulophængninger stammer meget naturligt fra BMW 600, men motoren i sportsvognen er bragt op på 700 ccm.

★

Medens der går rygter om, at Maico fabrikkerne på det nærmeste skulle være lukket, oplyses det nu, at Maico fra det tyske for-

svarsministerium har fået ordre til at levere 5500 motorcykler inden marts 1960.

★

Den 10. april blev VW nr. 50.000 leveret til det danske publikum, hvilket må siges at være noget af en begivenhed i den danske motoriserings historie. I 1948 blev der kun solgt en enkelt VW her i landet, og aftager var Københavns Telefon Aktieselskab. Samme selskab modtog VW nr. 25.000 på danske plader og nu nummer 50.000. Salget af VW er krøbet langsomt i vejret fra den ensomme i 1948, 27 i 1949, 119 i 1950, men først i 1953 kom der fart over feltet med 6400, og i 1958 er der blevet le-



Den smukke Lloyd Alexander Fruea med TS motoren. Vognen ventes til landet senere på året, og man regner med, at prisen vil ligge omkring 18.000 kroner på gaden.



Hemmeligheden ved folkevognens succes fremgår egentlig af dette billede: Det er vanskeligt at finde forskel på de to vogne — nr. 1 og nr. 50.000 på det danske marked — der er leveret med 11 års mellemrum.

veret 9608. Folkevognsfabrikkerne i Wolfsburg og Hannover venter i år at komme op på 3000 vogne om dagen — for øjeblikket forlader en VW samlebandene hvert 24. sekund. Virksomheden beskæftiger 45.000 mennesker, hvilket svarer til indbyggerantallet i Randers eller Horsens. Hemmeligheden ved vognens store salg kunne man få en fornemmelse af ved at betragte vogn nr. 1 og vogn nr. 50.000 på danske nummerplader — de er ens i alle væsentlige elementer, og i ryggen har de 4136 værksteder fordelt over hele kloden.

★

NSU Prinz er nu også i produktion med Sportprinz'ens motor, hvilket vil sige, at man kan vælge mellem den normale motor på 20 hk og sportsmotoren på 30 hk — sidstnævnte motor giver en tophastighed på 123 km/t, hvilket turde være et stykke på den anden side af det, vognen er veltilpas ved. For den fornuftige mand, der bruger det store kraftoverskud til hurtig overhaling og som sikkerhedsreserve ivoirgt, er der fornuft nok i 30 hk motoren — men hvor mange er så fornuftige?

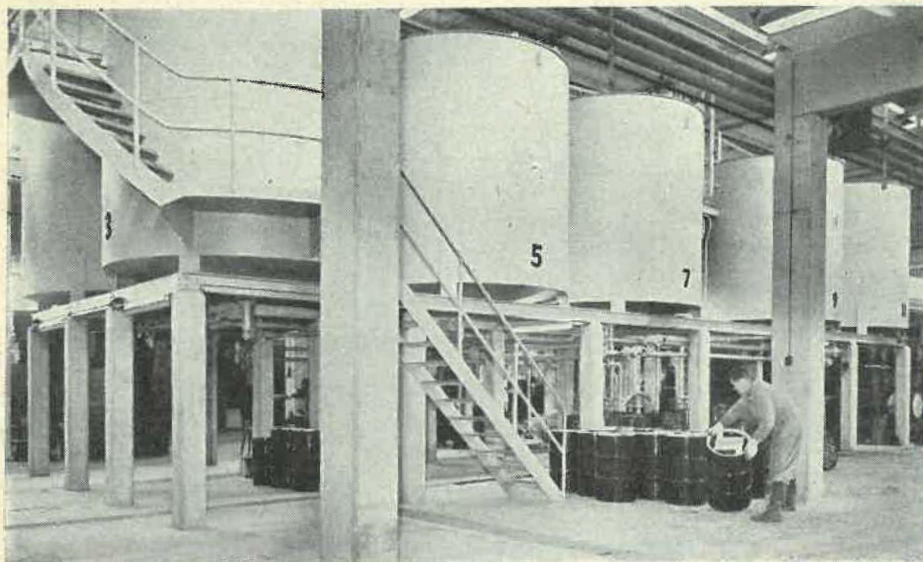
I USA blev der i 1958 solgt 385.000 europæiske biler, hvilket tal udgør 8,2 pct. af det totale salg. De amerikanske fabrikker begynder at blive urolige ved denne udvikling, for året før måtte »Europa« nøjes med beskedne 3,3 pct.

★

Dürkopp fremstiller nu også en knallert til to personer. Motoren er på 48 ccm, og den giver maskinen en tophastighed på 40 km/t. Der er tre-trins gearkasse og kraftige bremses og hjul — dækstørrelsen er 23×2,50. Dürkopp Dianette vil ikke blive importeret til Danmark.

★

To nye Fiat modeller er nu kommet til Danmark. Det drejer sig om den nye 500 med plads til fire voksne og 1100 Special. Model 500 har man foretaget et par små kunststykker med, idet taglinien bagtil er blevet hævet lidt, og den bageste del af taget er udformet i stålplade, og fortil har man et regulært solskinstag. I gulvet er der formet et par lommer, der forbedrer benpladsen for passagererne på bagsædet. Vi har afprøvet pladsen bag i vognen, og vi



Man ser så ofte billeder af de store udenlandske raffinaderier og andre kæmpeanlæg i olieindustriens tjeneste, men også den nye tappehal hos C. C. Wakefield & Co. virker imponerende. Den færdige smørolie kommer hjem i store transporttanke, der med pumpesystemer fyldes over i lagertankene, fra hvilke en stor del aftappes i 1-liter dunke.

kommer til det resultat, at man sidder komfortabelt, blot man ikke overskrider de 180 cm i højde. Pris incl. omsætning uforandret kr. 10.000,—.

Fiat 1100 Special er en mellemting mellem model 1200 og 1100. Udstyret minder meget om model 1200, og der er todelt ryglæn på forsæderne, der er forsynet med sovebeslag. Rent maskinelt minder 1100 Special dog mest om den tidligere 1100 TV, for motoren har en effekt på 50 hk, der er dobbeltkarburator og todelt kardanaksel. Det forekommer derfor lidt melodramatisk, når man højtideligt meddeler, at model 1100 TV er ude af produktion, medens der nu er en helt ny 1100 Special. Prisen er inclusive omsætning kr. 18.900,—.



Hos Lloyd har man fremstillet en elegant lille to-personers sportsvogn tegnet af Chia's chefdesigner Pietro Frua, der også har givet vognen navn — Alexander Frua. Som motoraggregat benyttes den luftkølede fire-takter Alexander TS, og der er fuld-synkroniseret fire-trins gearkasse. Tophastigheden er 125 km/t, så der er lagt nok så stor vægt på det elegante som på det sports-

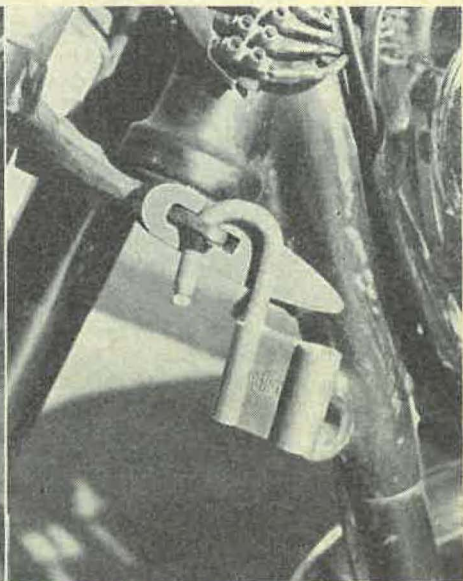
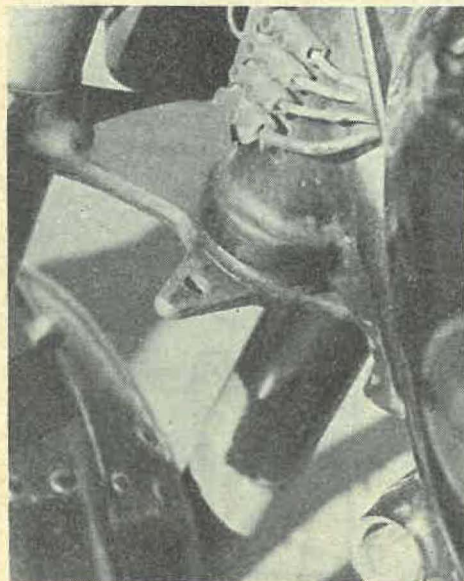


Det moderne lager og aftapningssystem gør det muligt at holde prisen på smørolien nede trods arbejdstidsforkortelse og stigende omkostninger.

lige, men til gengæld kører vognen økonomisk. Den nye model var ventet tidligt i foråret, men den kommer først til landet i løbet af sommeren. Prisen bliver omkring kr. 18.000,—.



Sådan ser den nye Fiat 500 ud. Der er plads til fire personer, og tagkonstruktionen er blevet ændret.



Til venstre ses tappen på styrestammen, og meuingen med dette arrangement er den, at man skal montere en tilhørende låseklods samt en hængelås, som det er vist på billedet til højre. Styret lader sig derefter ikke dreje i midterstilling.

En af vore læsere viste os forleden en låseanordning, han selv havde fremstillet til sin engelske motorcykle. På styrestammen sidder en tap med et hul, og som originalt udstyr findes en låseklods og en hængelås, der i monteret stand forhindrer hjulet i at blive drejet i midterstilling. Mærkeligt nok bliver disse låseklodser ikke importeret, og vor læser har derfor selv fremstillet en sådan. Han

oplyser, at han har boret hullet i tappen lidt op således, at det passer til en kraftig, dansk hængelås.

Dette system er både bedre og mere håndterligt end en låsewire, men den indbyggede styrlås må dog foretrækkes — englænderne er tilsyneladende mere ærlige end kontinentets beboere.

Det verdenskendte italienske scooter- mærke



Lambretta

NYE PRISER OG NYE MODELLER

Til omgående levering tilbyder vi:

LAMBRETTA 125 cc model LI – 5,20 hk – 4 gear
Pris incl. omsætningsafgift kr. **3.155,00**

LAMBRETTA 150 cc model LI – 6,50 hk – 4 gear
Pris incl. omsætningsafgift kr. **3.525,00**

Nye motor- og karosseri-specifikationer. Elegant 2-farvet finish. Se de nye modeller og bemærk vore priser. **FORHANDLERE OVERALT**

IMPORT

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S
Frederikssundsvej 78 - Kbh. NV III. Ægir 6111

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67 - Aarhus - Tlf. 3 4100

teknisk **BREVKASSE**



Spørgsmål til

„Teknisk Brevkasse“ besvares

KUN,

når der medsendes svarporto.

Det drejer sig om en Panther 600 ccm model årg. 1950.

I forbindelse med en smørekanal fra olie-pumpen går der en kanal ca. 3 cm op i cylinderen, hvor den ender blindt.

Jeg vil gerne vide, om den kanal har udmundet i cylinderen og evt. er blevet dækket ved montering af ny foring.

Maskinen bruger meget olie, og ringene kan ikke holde mere end ca. 2000 km, og den skal have nyt tændrør hver 500 km.

T. M., Nørresundby.

Der er ganske ubetinget foretaget en mærkelig og ikke særlig hensigtsmæssig reparation på Deres Panther Model 100. Den omtalte kanal skal nemlig udmunde i cylinderen og give smøring til stemplet, og det er sikkert lukningen af denne kanal, der bevirker, at stempelringene ikke kan holde, og de utætte stempelringe vil igen give stort olieforbrug og ødelagt tændrør. I instruktionsbogen side 15 er den omtalte kanal klart markeret.

★

Jeg tillader mig herved at spørge, om De kan hjælpe mig med min knallert — NSU Quickly 57 — som jeg til nu kun har været tilfreds med.

Trækraften er i den sidste tid faldet til næsten det halve, og efter at jeg har kørt 4—5 km begynder motoren at holde igen, hvilket den holder op med, når jeg lukker lidt for gassen. Efter at have kørt en

tid med håndtaget i denne stilling, begynder motoren atter med det samme og så fremdeles, indtil motoren går helt i stå. Jeg må derefter lade hele herligheden stå, indtil motoren er blevet en smule kold, hvorefter det går en tid igen. — Jeg har selv haft den skilt ad uden at finde nogen fejl. Desuden har jeg ladet min mekaniker se på den, og han har rensset den for sod, sat nyt tændrør og ny tændspole i, slebet platinerne og iøvrigt set den efter overalt uden at finde nogen fejl, og uden at det har hjulpet.

Jeg har kørt ca. 15.000 km på den, og der har indtil nu ikke været noget at klage over, og da jeg selv mener at have behandlet den godt, forstår jeg ikke, hvori fejlen består.

J. N., Jebjerg.

I dette tilfælde ville vi først undersøge, om benzinen kan løbe frit til karburatoren — fejlen kan skyldes direkte forstoppelse i benzinrør eller hane, men kan også skyldes manglende lufttilførsel til tanken. I sidstnævnte tilfælde vil fejlen forsvinde, hvis tankdækslet under kørslen skrues løst, så luften kan komme ind. Efter beskrivelsen skulle der ikke være større muligheder for falsk luft ved krumtaphus eller karburator, men hvis motoren retter sig ved delvis lukning af luften (ikke gassen), kommer der falsk luft ved sidelejer eller karburator. En sidste mulighed er den, at Deres mekaniker ikke har rensset udblæsningssystemet.

Jeg har før skrevet til Dem angående min Puch, der er en 250 S. G. S. af årg. 1954. Den har den underlige vane, at den ikke ret gerne går med tændrør med to eller flere sideelektroder. Det hjælper lidt, når den har kørt nogle km og er blevet varm. Man kan høre, at der kommer ud-sættere. Jeg har netop fået tændspolerne undersøgt i et prøveapparat. Den ene gav en gnist på ca. 3,5 mm's længde, mens den anden kun gav en gnist på mellem 2 og 3 mm, og iøvrigt arbejdede ret uregelmæssigt. Tændspolerne er serie forbundne og hver på 3 volt. Nu kunne jeg tænke mig at vide, om det ikke kan lade sig gøre at parallelforbinde to 6 volts spoler, evt. sportsspoler, i stedet for.

O. J., Langeland.

Der er ikke noget i vejen for at benytte to parallelforbundne 6 volt spoler, når det kun drejer sig om princippet. I praksis vil det dog næppe kunne lade sig gøre, da dynamoen ikke vil kunne trække det forøgede forbrug. Hvis maskinen næsten

aldrig kører længere ture med fjernlyset tændt, skulle der ikke være noget i vejen for en sådan installation, men skal maskinen køre i længere tid med fjernlyset tændt, vil der blive for stort underskud på akkumulatoren. Vi vil hellere foreslå Dem to nye, gennembrøvede spoler af 3 volt typen, for begge spoler trækker for ringe en gnist.

★

Vedrørende VW 1955.

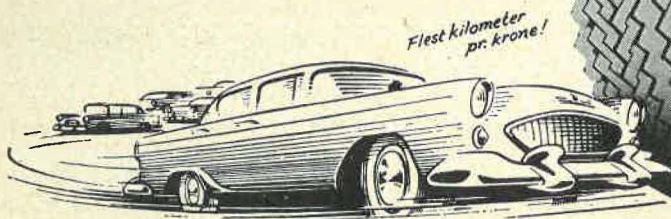
Nu går den ikke længere, nu må også jeg ty til Deres udmærkede brevkasse.

Knastakslens fiberhjul gik sig en tur sidste sommer i Tyskland (96.000 km). Blev lavet på et autoriseret VW-værksted. Værkføreren ville ikke slibe ventiler eller skifte stempelringe, det var »nicht nötig«.

Alt i orden — jeg kører hjem — skifter olie som ved tilkøring og kommer så ud på en indenrigs langtur. I regn og rusk, tænker ikke over noget før efter hjemkomsten, da konen starter vognen — helvedes spektakel — ingen olie. Diagnose på VW-værkstedet i Århus: plejstangslejer udskif-

Firestone P300

for bilister
der værdsætter
kørselskomfort



Ved De, hvad der sker med olien i en bilmotor?



54

tes, krumtap afdrejes, knaster revet, så nr. 2 ny knastaksel. Årsag: gamle stempelringe drejet, har ikke kunnet tilpasse sig cylindrerne i den nye stilling, olien forbrændt. Fik ventilerne slebet og nye ringe. Nu holdt jeg øje med olien. Forbruger til stadighed fra øverste til nederste mærke på »pinden« på ca. 1000 km, så jeg mellem hver smøring må hælde 1 liter på (mindst). Gi'r det ikke et forbrug på ialt pr. 1500 km på ca. 2½ l. Nu har jeg kørt 18.000 km på den måde, ingen ændring. Før brugte vognen overhovedet ingen olie. Den smider intet fra sig og har ikke synlig udstødning, og motoren arbejder ypperligt. Mekanikeren siger nu, det er de nye stempelringe, der ikke vil tilpasse sig de gamle, hårdtpolerede cylindersider. Det sker måske i 10 pct. af de tilfælde, hvor man sætter ringe i uden at bore. Kan det passe? og kan der virkelig ikke gøres noget udover boring eller ombytning. Er det værd at prøve et sæt ringe igen?

Vognen skal snart sælges, og jeg kan jo dårligt sælge den med det olieforbrug uden føleligt tab.

»A.J.S.«, Brabrand.

★

Deres problem er overhovedet ikke noget at spekulere over. De kan lige så godt bryde sammen og tilstå, at De ikke har været særlig flink til at se efter oliestanden, hvilket man gør ved hver eneste optankning — hvis man altså ikke ligefrem samler på den slags regninger, som De nu har et par stykker af. I Tyskland regner man med et olieforbrug på ca. 0,7 liter pr. 1000 km for en forholdsvis ny folkevogn. Et forbrug svarende til 1 liter pr. 700 km med hurtig langturskørsel må siges at være normalt for en motor i den klasse med så mange kilometer bag sig.

I vore øjne er det i reglen noget pjat at sætte nye ringe i en så slidt cylinder, men da vi ikke kender vognens driftsbetingelser, kan vi naturligvis heller ikke udtale os

Bed om denne brochure
næste gang Deres vej falder forbi
en Shell servicestation

Det betaler
sig at skifte olien
i rette tid!



Tænk på, at der er 50 % chance for, at olien i Deres motor trænger til udskiftning nu!

Ved De, at udgiften til korrekt smøring kun udgør 1 % af Deres samlede driftsudgifter?

De kan få alle oplysninger om korrekt smøring i Shell's nye brochure »Hvorfor det betaler sig at skifte olien i rette tid«.

Skift til

SHELL X-100

MULTIGRADE

effektiv smøring og let start under alle
temperaturforhold.

om deformationen på cylindrene. Når De mellem hver smøring må hælde 1 liter olie på og kommer til det resultat, at forbruget er 2,5 liter pr. 1500 km, så skulle De ifølge vor hovedregning lade vognen smøre for hver 600 km, hvilket turde være en unødvendig luksus. Vi tillader os at tro, at vognen er ganske normal.

BØGER FOR CAMPINGFOLK

Nu varer det ikke så længe, før ferien står for døren, og går rejsen til udlandet, er det på høje tid at foretage en planlægning. Vi har i tidligere numre skrevet om camping med telt og campingvogn og vi skal nu ganske kortfattet give en oversigt over de bøger, der giver anvisning på og oplysning om campingpladserne.

Sverige.

Campingboken 1957—58 (kr. 5,75) 192 sider. Landet opdelt i distrikter med num-

mererede campingpladser. Disse numre tjener som register, efter hvilket man kan slå op på den pågældende campingplads. Hver plads har en halv side i bogen, og man finder foruden et lokalt kort med tilkørselsveje og nærmere omgivelser grafiske oplysninger om bekvemmeligheder, post, jernbane, tankstationer, restaurant, værksteder, indkøbsmuligheder, priser o.s.v.

Norge.

Norges Automobil-forbunds Leierplasser 1958 (kr. 2,25) 32 sider. På et oversigtskort er hver lejrplads nummereret, og i teksten finder man ud for det pågældende nummer alle de vigtigste oplysninger. Reglement for pladserne findes hag i bogen. Priser savnes.

Danmark.

Officiel fortegnelse over campingpladser i Danmark (kr. 2,00) 110 sider. Kort og grafiske oplysninger om hver enkelt lejrplads giver fyldestgørende oplysninger. Lejrplad-

serne står opført i alfabetisk orden, og de er tillige nummererede på et oversigtskort.

Tyskland.

Campingplätze in Deutschland (kr. 3,00) 267 sider. Udformet på samme måde som den danske campingfortegnelse, men pladserne er ikke opført i alfabetisk orden, men derimod i nummerorden, der henviser til et oversigtskort. Tekst på engelsk, fransk, tysk.

Østrig.

Camping in Österreich (kr. 1,75) 112 sider. Udarbejdet efter samme princip som den tyske bog, men uden lokale kortkitser. Grafisk tegnforklaring, tysk tekst.

Frankrig.

Camping en France, udgivet af Michelin (kr. 6,00) 85 sider. Indeholder komplet automobilkort over Frankrig med lejrpladserne indtegnet. Til hver kortsider side hører en tekstside med oplysninger om campingpladserne. Grafisk forklaring, tekst på fransk, tysk, engelsk og hollandsk.

Italien.

Guida Camping D'Italia (8,25) 384 sider. Udformet som den tyske bog. Oversigtskort, kort over hver campingplads, grafisk tegnforklaring. Tekst på italiensk, engelsk og tysk.

Camping Führer München-Palermo (kr. 9,50) 408 sider. Som ovenstående med mere udførlig tekst på tysk, fransk og engelsk.

Samtlige ovennævnte bøger giver korrekte og udførlige oplysninger. Mindre heldig er Europa Camping (kr. 8,00), der ikke har alle oplysninger, adresser m.m. korrekte. Da Campingbogen (kr. 7,25 — Politikens forlag) i det store og hele støtter sig til Europa Camping, er heller ikke denne korrekt med alle oplysninger. Samtlige bøger kan fås gennem KDAK's turistafdeling (gælder også for ikke medlemmer). Desuden findes en mængde gratis brochurer, men de er naturligvis ikke så omfattende og fyldestgørende som ovennævnte bøger.



Vælg MORRIS 1000 combi - og spar 5000 kr.

Pris på sort/gule plader excl. leveringsomkostninger kr. 13.790,
på gule plader kr. 9.725. MORRIS 1000 varevgn fra kr. 8.4000.

Kør nærsomhelst, hvorsomhelst og med hele familien.

Der er DOMI forhandlere overalt



KUPON TIL DOMI A/S, Glostrup

Send mig uden forbindende brochure for

MORRIS 1000 Combi ☐ MORRIS 1000 Varevogn ☐

NAVN

STILLING

ADRESSE



Så er den internationale sæson for bil-løb endelig åbnet i Europa, og som sæd-vanligt giver de første løb en blanding af fingerpeg, falske formodninger, skuffelser og forhåbninger.

USA.

Fra Daytona Beach, hvor der i sin tid blev sat absolutte verdensrekorder på den brede sandstrand, er der indløbet meldinger om de første løb på den nyanlagte betonbane med højt dossiererede sving.

Jimmy Rathman vandt et 100 miles løb med ikke mindre end 273,8 km/t, d.v.s. endnu hurtigere end Monza 500 miles løbet, som hidtil var verdenst hurtigste. Omgangsrekorden blev sat med 284 km/t af George Amick, som kom ulykkeligt af dage under løbet.

Disse afsindige hastigheder har forskrækket arrangørerne så meget, at de heldigvis har aflyst det til den 4. juli berammede 300 miles løb. Nu skal banen gås nøjere efter, da den menes at være for hurtig. Noget kunne tyde derpå.

Italien.

I stedet for den lidt ensidige »match« med amerikanske kørere og vogne på den dossiererede del af Monzabanen (et løb efter amerikanske regler og med alle fordele for de specialiserede amerikanske banevogne) har der været kørt et 12-timers løb for små biler. De var inddelt i Gran Turismo og serievogne og i henholdsvis 500 og 500—750 ccm. Som ventet vandt en Abarth »Bialbero« (to overliggende knastakslers) hovedløbet

og GT 750 ccm klassen, men hastigheden forbavser: 154,8 km/t og en omgang — på den fulde Monzabane, d. v. s. landevejsstrækningen inklusive — med ikke mindre end 158,8 km/t. I den mindre GT-klasse sejrede en Berkeley (122,8 km/t), og de to serieklasser gik til henholdsvis Fiat (107,3 km/t) og SAAB (120,9 km/t).

I Syrakus G. P., som trods navnet var et FII-løb i år, mødtes en Ferrari V-6 kørt af Behra med en Cooper-Borgward kørt af Moss. De øvrige deltagere havde ikke mange chancer over for dette par, som udkæmpede en eventyrlig tvekamp. Efter en ufrivillig snurretur præsterede Behra det næsten utrolige for at indhente Moss og satte ny omgangsrekord med 166,3 km/t, d.v.s. 1/10 sek. hurtigere end den eksisterende FI-rekord! Moss havde dog for stort et forspring og vandt med 160,4 km/t (1.53,06 for de 55 omgange). Behra nåede i mål 22,4 sekunder senere. Brabham, som blev nummer 3 med en Cooper-Climax, var en omgang bagude.

Storbritannien.

Det klassiske 200 miles løb blev i år en veritabel kostume- og generalprøve på sæsonens Grand Prix-løb, idet både varighed og distance korresponderer nøje med de nye, kortere G. P.-løb.

Ferrari havde sendt to vogne med Behra og Brooks. BRM mødte ligeledes med to vogne (Schell og Bonnier). Moss stillede med den nye Cooper-BRM, og desuden var der adskillige Cooper-Climax, en enkelt Cooper-Maserati, en Lotus og to ældre Maserati'er i FI-feltet. I det samtidigt afviklede FII-løb stillede to Cooper-Borgward, fire Lotus og ti Cooper-vogne.

Det begyndte såre godt for de britiske vogne, som viste sig adskilligt hurtigere end de to Ferrari'er, men efterhånden som løbet skred frem, måtte de førende vogne give op med forskellige mekaniske skader. Begge Ferrari-vogne »stod« derimod distancen aldeles overbevisende, og resultatet blev følgende:

4

uvurderlige fordele

SPEEDOIL neutraliserer kondensvands indhold af tærende syrer.

SPEEDOIL omdanner kondensvandet til et effektivt smøremiddel, der smører stemplerne fra og med det første slag.

SPEEDOIL forhindrer koksdannelse

SPEEDOIL smører ventilsystemet.

SPEEDOIL tilsættes benzinen med ¼ %, der udmåles med dunkens måleanordning.

SPEEDOIL

forlænger derved motorens
levetid og forbedrer
gang og trækraft
betydeligt

Til 2 og 4 takts samt diesel

SPEEDOIL fås i dunke til

50 l benzin ... kr. 3.15

200 l benzin ... kr. 8.25

400 l benzin ... kr. 12.85

500 l benzin ... kr. 18.00 →

hos tankstationer eller porto-
frit pr. efterkrav direkte fra



SPEEDOIL DEPOTET

Vodroffsvej 28, Kbh. V - Tlf. Eva 605

FI, 237,9 km, 67 runder:

- 1) Behra, Ferrari, 2.15.52 — 142,84 km/t
- 2) Brooks, Ferrari, 2.16.02,4
- 3) McLaren, Cooper Climax, 2.17.47.8

FII, 237,9 km, 67 runder:

- 1) Taylor, Cooper Climax, 2.17.55,2 — 134,4 km/t
- 2) Green, Cooper Climax
- 3) Lewis, Cooper Climax

Moss satte ny omgangsrekord (Cooper-BRM) med 146,3 km/t, men udgik med gearkassedefekt, da han førte sikkert på 30. runde.

Hvis nogen slutning kunne drages af dette løb på en ret langsom bane, måtte det være, at såfremt de britiske vogne kunne gøres tilstrækkeligt holdbare, bliver det en meget åben sæson.

Men overvejelserne herom blev der mulighed for at efterprøve fjorten dage senere, da de årlige maj-løb afholdtes den 2. maj på Silverstone-banen.

Dagens hovedløb kørtes over 150 miles, d.v.s. 240 km eller lidt kortere både i distance og varighed end FI-løbene i mesterskabsserien. Omgangshastigheden ligger over 160 km/t, og deltagerne var stort set de samme som i Aintree-løbet. To Ferrari'er blev kørt af Brooks og Phill Hill. BRM kørtes af Moss og Flockhart. Flere ældre Maserati'er var mødt, Lotus og Cooper var repræsenteret og et par specialvogne med Maserati-motorer ligeledes. Det store spørgsmålstegn var den nye Aston Martin Grand Prix-model, som Salvadori og Shelby skulle køre.

Ved starten skød Brabham (Cooper) frem i spidsen, fulgt af Salvadori's Aston Martin. To omgange senere havde Moss (BRM) overtaget føringen, men så svigtede bremserne, da en slange sprængtes. Med en dristig skridningsmanøvre klarede Moss den yderst farlige situation, men var ude af løbet.

Derefter beholdt Brabham føringen fulgt som en skygge af Salvadori, medens de to Ferrari-kørere ikke kunne være med. Brooks

Velocette

KVALITETS MÆRKET

— enhver
 tryksag til ethvert formål
 i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14
 GENTOFTE
 ved Kildegårdsplads

PUT DET HELE I EN SÆK
 OG GÅ TIL BECH!



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

Tagensvej 101 . Tega 9926

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes
 Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
 ÅGIR 2403 ÅGIR 4803

udgik med maskinskade, og Hills vogn var ikke på højde med situationen. End ikke Flockharts BRM kunne de italienske vogne hamle op med. Brabham vandt med 165,2 km/t tæt fulgt af Salvadoris Aston Martin, der således fik den mest lovende debut, nogen britisk væddeløbsvogn har præsteret. Shelbys A.M. udgik på allersidste runde.

Rally-sporten

Tulipan-rallyet var en gevaldig triumf for de britiske farver, idet den åbne klasse vandtes af Morley/Morley med en 3,4 Jaguar. Holdpræmien gik til britisk Ford, og fire af ni klasser blev vundet af henholdsvis Austin-Healey, Ford, Triumph og Jaguar.

Reglementer.

FIA's sportsudvalg har på sit seneste møde revideret sportsvognsreglementet grundigt og tiltrængt fra og med 1960 at regne. De vigtigste nyheder er: mindste bredde som for Gran Turismo-vogne, nye vindspejlsdimensioner, obligatorisk bagageplads til mindst een kuffert i størrelsen 65×40×20 cm, maksimalstørrelser for benzintanke, ens hjuldimensioner for og bag, mindstemål for fri højde i belastet stand, venderadius m.v. samt separate hydrauliske bremsesystemer for og bag. Altsammen yderst fornuftigt, og det skal blive morsomt at se fabrikanternes krumspring gennem hullerne i de nye regler.

Desuden bliver klasser og kategorier for standard og Gran Turismo ændret noget uden derved at være blevet synderligt mere overskuelige. De er stadig ikke på linie med rekordklasserne.

Rekordhjørnet.

I klasse E (1501—2000 ccm) har Porsche aflivet en række rekorder: 1' time 225,3 km/t (tidligere 216,6 km/t); 200 miles 223,0 km/t (210,3 km/t); 500 km 216,2 km/t (204,7 km/t); 3 timer 215,6 km/t (206,1 km/t); 500 miles 213,4 km/t (203 km/t); 1000 km 212,2 km/t (201,5 km/t). Alle forbedringer er anseelige, og den benyttede Spider RS1600 var gearet til 250 km/t ved 7000 omdr/min. Det mest bemærkelsesværdige er, at den vellykkede rekordkørsel afvikledes i plaskende regn, hvilket nok kan have hjulpet på mulige dækproblemer, men bestemt ikke har gjort kørslen lettere.



Her er nærkamp mellem Mogens Rasmussen (1), Boris Rasbro (2) og Palle Høst Andersen.

Første afdeling af DM i moto-cross

Første afdeling af danmarksmesterskabet i moto-cross blev kørt på Kongskilde ved

Sorø den 19. april i overværelse af kun 4000 tilskuere.

Starten på en mesterskabsrække giver i reglen hård konkurrence, fordi alle mand begynder på en frisk, og ingen er på forhånd sat håbløst ud af spillet. Dette prægede også det indledende løb, der bød på tætte felter og ofte meget hård konkurrence, men efter nogle omgange i hvert heat, var topkørerne tydeligt udskilt fra det øvrige felt.

Der køres efter pointsberegning fra to heat. I første heat vandt Mogens Rasmussen foran Boris Rasbro med Palle Høst Andersen på tredjepladsen. Svend Åge Hansen og Jacob Lynegård kom ind som henholdsvis nummer fire og fem.

I det andet heat gik Mogens Rasmussen igen først over mållinien, men denne gang fulgt af Palle Høst Andersen, Svend Åge Hansen, Boris Rasbro og Jacob Lynegård i nævnte rækkefølge.



Roskilde Ring

ROSKILDE RING startede sæsonen 1959 med et rekordagtigt tilskueralantal, idet ikke færre end ca. 30.000 mennesker overværede løbene på åbningsdagen den 26. april.

Der blev startet i følgende klasser: formel 3 Midget, racersportsvogne 1100 ccm, standardvogne indtil 1000 ccm og standardvogne 1000 til 1300 ccm samt solomotorcykler og motorcykler med sidevogn.

De løb, der var imødeset med den største interesse, var uden tvivl F3-løbene, idet der i formel 3 fra 1. januar i år er indført den ændring, at F3-vogne med Norton-motorer ikke må køres på valgfrit brændstof, sådan som J.A.P.-motorerne, men skal anvende ren benzin med et oktantal på maksimalt 100. Dette har bevirket, at man nu kan lade alle F3-vognene køre i samme klasse, hvor man tidligere nok lod alle F3-vogne starte samtidig, men med klassificering ud fra de monterede motortyper. Resultatet udeblev da heller ikke, ganske vist blev Poul Ras-

mussen nr. 1 i sin Cooper-Norton med 68 point, men tæt efter fulgte to J.A.P.-monterede vogne men henholdsvis Bille Andersen og Per Krogh. Bille Andersen, der er en forholdsvis ny mand på »Ringens«, viste en meget fin kørsel, som uden tvivl lover godt for fremtiden.

Alle standardvognene var på banen på samme tid, men med individuel bedømmelse, og man blev her vidne til, hvordan den svenske SAAB kan køres. I hvert heat gik svenskeren Gösta Carlsson over målstregen som sikker vinder i sin SAAB foran prins Jacques i VW. I standardvognenes andet heat var der tillob til dramatik, idet svenskeren Erik Berger's Fiat 1200 havde en dækkexplosion på højre forhjul i Pirelli-svinget, men han holdt vognen fint på banen og var med i næste start. Værre gik det med Robert Fischer, idet hans SAAB et par omgange senere i samme heat tabte højre forhjul. Dette skete også ved udgangen af Pirelli-svinget, og iøvrigt på samme sted som Carl Lynenskjold for omkring halvandet år siden mistede forhjulet på sin

REDeX

forbedrer straks Deres motor

REDeX er en specialraffineret mineralolie, hvormed De kan rense Deres motor indvendig uden at skille den ad. Systematisk anvendt giver REDeX højeste smøringseffektivitet i alle bevægelige dele. REDeX forlænger motorens levetid. (De bør ikke bruge REDeX i en motor, der står overfor en hovedreparation).

Ring (skriv) efter brochure hos
F. BULOW & CO., POLITORVET, V.
C. 1722, lokal 900, der anviser
nærmeste REDeX-forhandler.

Skemaet beviser det:

Y 2564	FØR				EFTER			
	1	2	3	4	1	2	3	4
CYLINDER NR.	110	111	111	104	118	116	116	114
KOMPRESION (100 PSI)	17. sek.				14.6 sek.			
ACCELERATION 55 MPH MED 2 PASS.	126 km/c.				14.1 km			
BENZINFORBRUG								



- resultatet af en
REDeX-kur på en
tilfældigt udvalgt
Opel Rekord 1957

REDeX LIMITED

Citriöen. Såvel Lynenskjold som Fischer viste tilskuerne, hvordan man kan styre sig ud af en sådan situation.

I racersportsvognsklassen var der deltagelse fra England med Mike Anthony og Bob Hicks. I tredje heat slog Voigt-Nielsen sit andet-gear i stykker i starten, med det resultat, at han kom sidst fra start. Han kørte sig dog op til en tredjeplads i dette heat, men han kolliderede både med Frede Andersens Lotus og Orla Knudsen's Cooper-Climax, med det resultat, at Frede Andersen nedlagde protest, som er gået til afgørelse i D. A. U.

Man blev glædeligt overrasket af den nye Lotus-kører John Skaarup, som i de første tre heat »bare hang på« for at lære lidt, for derefter i finalen, der strakte sig over 12 omgange på den store bane, at vise, at han kunne mere end at hænge på.

I klassen for solomotorcykler var de tre svenske deltagere fuldstændigt suveræne. Erhardt Fisker startede i denne klasse på sin 350 ccm DKW, men han måtte se sig distanceret af de 9 af feltets 12 ryttere. Disse startede alle på 500 ccm maskiner og var trods alt så meget hurtigere i acceleration og tophastighed, at Fiskers DKW absolut ikke kunne være med. I svingene kan Fisker måske lige følge med de store maskiner, men så er også alt sagt.

I klassen for sidevognsmotorcykler var feltet på 5 maskiner meget jævnbyrdigt, det var rytterne, der kunne deres kram, og i begge heat var der ikke mere end ca. 100 m mellem første og sidste maskine.

Resultaterne i de forskellige klasser blev:

Midget:

1. Poul Rasmussen, Cooper-Norton, 68 p.
2. Bille Andersen, Alfa-Dana JAP, 60 p.
3. Per Krogh, K. & P. Special JAP. 58 p.

Solomotorcykler under 500 ccm:

1. Tedde Gustavsson, Sverige, Norton 500, 32 p.

2. Bo Eriksson, Sverige, Triumph 500, 30 p.
3. Sven Kumlin, Sverige, Norton 500, 28 p.

Standardvogne under 1000 ccm:

1. Gösta Carlsson, SAAB, 24 p.
2. Erik Siegfatsh, Sverige, Auto-Union 1000, 18 p.

3. Sam Brådhe, Sverige, Auto-Union 1000, 16 p.

Standardvogne 1000—1300 ccm:

1. Prins Jacques de Bourbon-Parme, VW, 18 p.
2. Børge Walther, VW, 15 p.
3. Viggo Petersen, VW-Ghia, 11 p.

Racersportsvogne under 1100 ccm:

1. Julius Voigt-Nielsen, Lotus 1e Mans, 34 p.
2. Bob Hicks, England, Lotus 1e Mans, 32 p.
3. Mike Anthony, England, Lotus 1e Mans, 26 p.

Motorcykler med sidevogn under 750 ccm:

1. Hans Kyndby Christensen/Preben Gauger, Royal Enfield 700, 8 p.
2. C. E. Breinholt Andersen/ Gun. Sørensen, Matchless 600, 6 p.
3. Günther Bomme/Kaj Stender, BMW 750, 4 p.

★

LØBSKALENDER

Maj:

18. Næstved Motor Klub, Nissehøj — MC.
(3. afd. DM 1959).
Sports Motor Klubben „Odin“, Fangel — B.
Viborg Motor Klub, Level — B.
24. Aarhus Motor Klub, Aarhus Travbane, 1000 m — SB.
Frederiksborg Amts Motorklub, Selskov — S.
VM-match nr. 6).
31. Morsø Motor Sport, Højgaard — MC.
Randers Motor Sport, Fladbro — B.
Samvirkende Motorklubber, Amager speedway — S.

Juni:

7. Roskilde Ring, Copenhagen Cup international. Standardvogne, sportsvogne og racersportsvogne. — B.
Sports Motor Klubben „Odin“, Fangel — B.
Aalborg Motor Klub, Lindholm — B.
Haderslev Motor Sport, Bøghoved — B.
11. Randers Motor Sport, Fladbro — B.
14. Han-Herred Motor Klub, Øster-Svenstrup — MC.
Holstebro Motor Sport, Holstebro Motorbane — B.

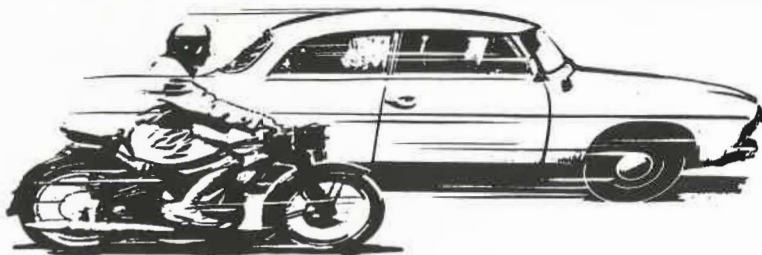
BMW - DKW

Stort lager af
originale reservedele
en gros og detail

H. Nellesmann

Jagtvej 5 Kbh. N. Godthåb 6642

BMW Specialværksted
Valby langgade 41. Telf Valby 6310



SHELL 2 T

*olie beskytter Deres motor
effektivt mod kold tæring
og giver fantastisk
acceleration*

2-takts motorer bliver ofte startet og standset mange gange i dagens løb, og *kold tæring* er derfor en væsentlig årsag til slitage i stempler og lejer. Shell 2 T OLIE giver den mest effektive beskyttelse af motoren mod *kold tæring*, samtidig med at Shell benzin med ICA udelukker enhver form for ukontrolleret tænding.

EKSTRA fordele ved Shell 2 T blandingen:

- ★ Gennemprøvet og godkendt af førende toraktsmotorfabrikker som den bedste beskyttelse mod *kold tæring*.
- ★ Forhindrer rustdannelse på kugle- og rullelejer.
- ★ Giver færre reparationsomkostninger.
- ★ Ingen tændrørsvanskeligheder.
- ★ Reducerer dannelsen af koksaflejringer.
- ★ Blødere gang.

SHELL MED

ICA



2T

TO-TAKTS OLIE

AXEL KETNER · KØBENHAVN · HOLSTEBRO

GIRLING
STØDDÆMPERE
| jævnere vejen for Dem
| overalt i verden

Standard
udstyr
på næsten
alle
moderne
motorcykler

