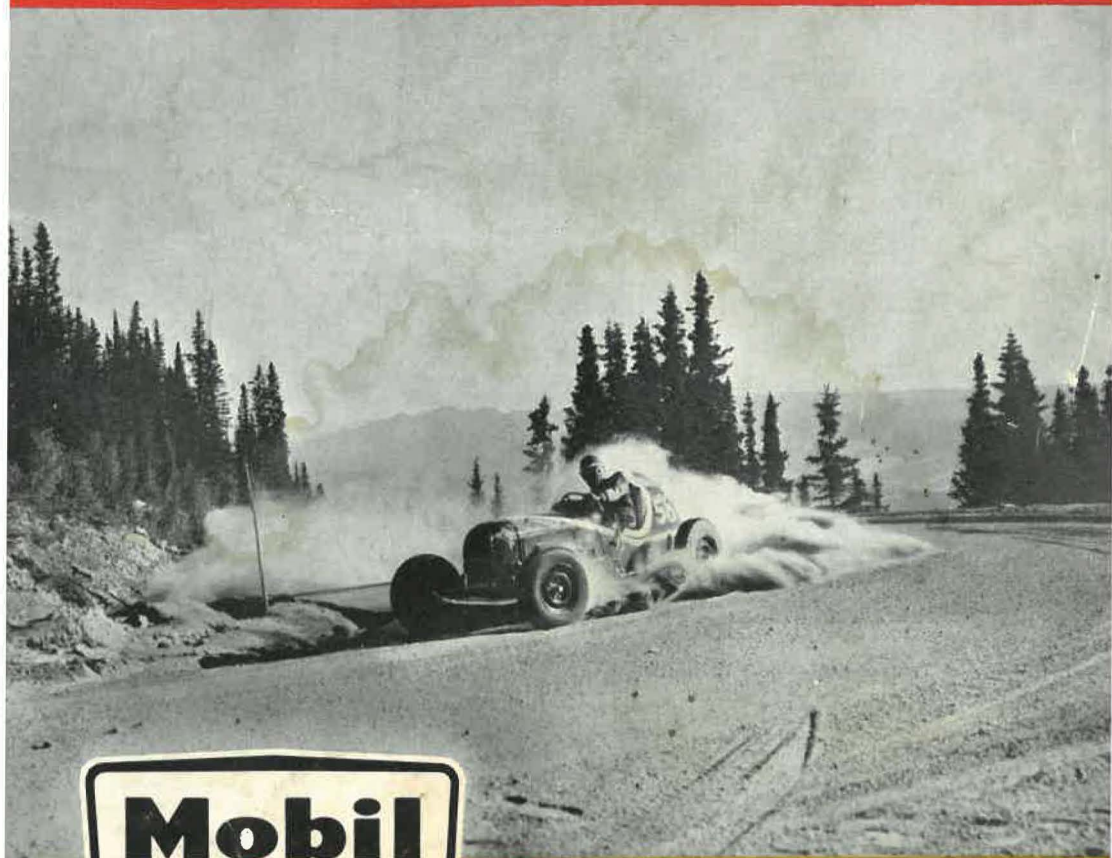


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Verdens mest krævende bjergløb, Pikes Peak i USA, blev som utallige andre løb vundet på

Mobiloil. Når den ene kører og fabrik efter den anden slutter sig til den store skare af sportskørere, der udelukkende stoler på Mobiloil, skyldes det, at Mobiloil har den største sikkerhedsreserve, der lader motoren yde et maksimum med den største sikkerhed for hver enkelt del. Også Deres motor vil præstere mere og holde længere på Mobiloil.

Mobil Oil Danmark A/s



scooteren model SR 150 er i særklasse -



Lange svinggaffler 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.

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 myldretrafik.

SIKKERHEOEN

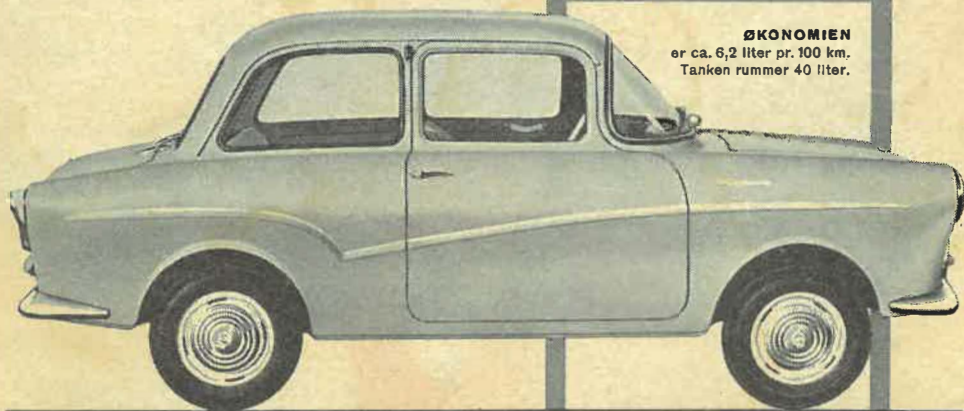
Det gode udsyn gennem det store panoramavindspejl og de overdimensionerede hydrauliske bremses med et effektivt areal på 488 cm² giver Dem den største sikkerhed.

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

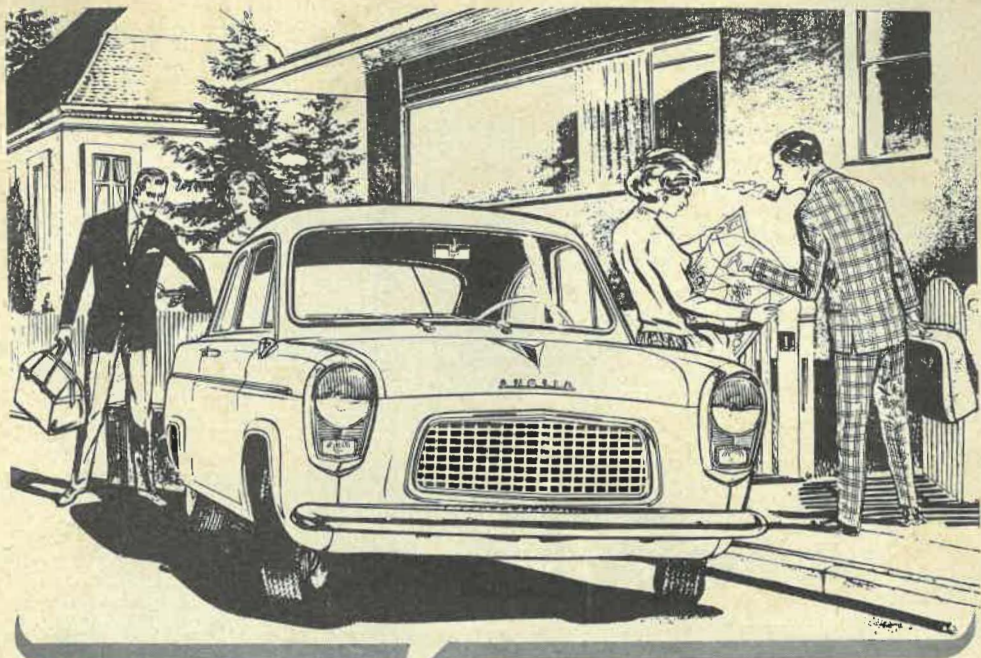
NORDISK DIESEL A/S

KØBENHAVN SV.

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



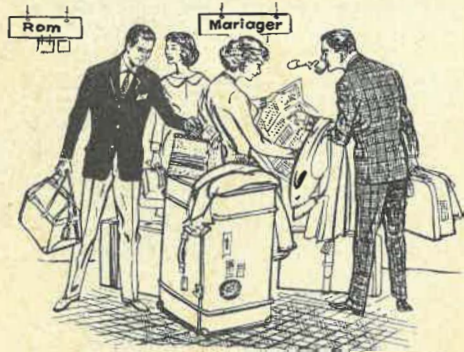
BUR-WAIN



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,
vejbiligheden, 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

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

13. ÅRG.

15. Juni 1959

NR. 6

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 ...	323
Vi prøvekører Morris Oxford	
Serie V	326
Tuning af to-takt (I)	332
Historien om Hotchkiss ...	343
Kan man opnå en afgørende formindskelse af bilernes og motorcyklernes benzinforbrug	349
Gratis brændeprøve på alle Ford'er	354
Vi prøvekører Puch SR 150	355
Palle Høst Andersen vandt tredje afdeling af DM moto-cross	361
Teknisk brevkasse	363
Månedens nyheder	369
Boghjørnet	377
Fra bane og vej	380
DM i bilklasserne	382
Isle of Man	383
AJS model 18 og Matchless G 80	384
Løbskalender	384

Redaktionelle strøtanker

Der blev så stille. Gladsaxe-borgmesteren blev så tavs. Al den smukke tale om »biler til alle« forstummede så brat. Hvor mon det kan være? Er der nogen, der har råbt op om partidisciplin eller sådan noget? Vi ved det ikke, vi kan kun konstatere, at tavsheden blev komplet, men endnu en gang må jeg tænke på den politiker, der overfor mig forklarede, at »medlemmerne i vort parti skal ikke ha' biler og alt sådan noget, de skal tværtimod være utilfredse med ikke at kunne få det, ellers har de jo ingen grund til at bli' i partiet«. Noget kunne tyde på, at denne private og lidt håndfaste mening er ved at blive almenkyldig. Der har været tale om nedsættelse af omsætningsafgiften, men mere skete der ikke, og hvorfor skulle finansministeren give afkald på en stensikker indtægtskilde, så længe der sælges biler som aldrig før? Udelukkende for at hjælpe de mindrebemidlede til et køretøj, men det ligger tilsyneladende helt uden for hans interesseområde. Når man i udlandet fortæller om den danske omsætningsafgift, betragtes det nærmest som en skipperløgn, og enkelte har endda spurgt, om vi også går med bastsko og lever af fugleæg.

Løvrigt er det ganske interessant at se, at de såkaldte vejmillioner, der for størsteparten forsvinder ind i statsregnskabet uden at komme motorkørslen til gode, for den resterende parts vedkommende gives dårligt ud — planløst. Man mangler en vejplan, men en sådan har man da ellers haft tid nok til at udarbejde, da veje skal forbinde byer, og sidstnævnte bliver liggende på stedet, hvor de lå, omend i større eller mindre udvikling, så overraskelser kan man næppe få, hvis man ellers tænker sig om. Samtidig oplyses det, at en af vejkommissionerne nu har siddet i otte år uden at give

en lyd fra sig. Kort sagt: Når man i denne tid læser sin morgenavis, får man meget let det indtryk, at man er bosiddende i en underudviklet fransk koloni, men vi er alligevel ved at slå alle rekorder i udygtighed, når det gælder motorkørsel, vejplanlægning, produktions- og salgsomkostninger — og kommissioner.

Desuden har vi Rådet for større Færdsels-sikkerhed som en ekstra trumf i baghånden. I sidste nummer tillod jeg mig at rette en meget spagfærdig kritik mod dette råd, og Berlingske Tidende serverede hele historien for rådets direktør Durloo, der i den anledning udtalte, at jeg var en meget hyggelig fyr, men jeg kunne ikke lide rådet, og jeg mente, at alt, hvad dette havde foretaget sig, var forkert. Da jeg havde påpeget det komplette usaglige i rådets forargelse over de tynde karosseriplader, blev også denne kritik forelagt Durloo, der hævdede, at man havde da lov til at påpege de tynde karosseriers farlighed. Vel har man ej, sålænge disse karosserier ikke er en døjt farligere end de mere tykpladede. Da en af de vogne, der har den tyndeste plade, ikke sjældent findes med hjulene i vejret, har man rig lejlighed til at konstatere, at den er stærk nok til at passe på sig selv, og i den situation er man værre stillet i en cabriolet uanset pladetykkelsen. I et regulært sammenstød er karosseripladens tykkelse heller ikke afgørende, da den største fare for kører og passagerer ligger i deres egen bevægelsesenergi, der så brat bremses af karosseriet. Derfor er pladsen ved siden af køreren den farligste, og den har i de europæiske statistikker 60 pct. af dødsfaldene og de svære kvæstelser på sin kappe. I USA skyldes en femtedel af dødsfaldene ratsøjlen, og Porsche er sikkert inde på en fornuftig tanke, når han hævder, at en fjedrende, teleskopisk ratstamme burde være obligatorisk i alle vogne.

Men den slags undersøger man ikke i Rådet for større Færdselssikkerhed — har formanden set en cykle lave en bule i en Folkevogn, så er det grundlag nok til at svinge skralden for at give lyd fra sig. Hvis man så havde talt om det ønskelige i ensartede pladetykkelser, så var der et gran af for-

nuft i sagen, men så længe ulykker forekommer på alle mulige måder, kan man vist ikke gøre andet end at fremstille karosserierne på en sådan måde, at de fjedrer mest muligt, og man kan anbringe forpanelet i en ben-sigtsmæssig højde, affjedre ratstammen, sørge for sikkerhedslåse og lignende.

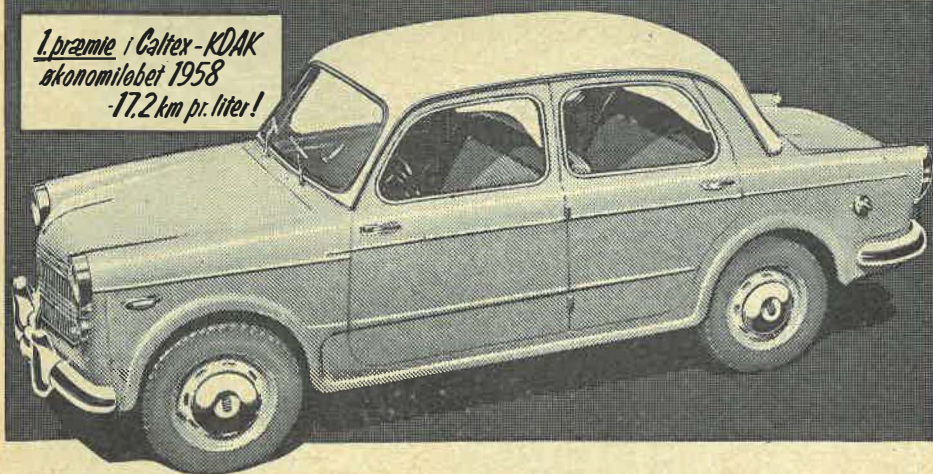
Rådets direktør fastslog endvidere, at hvis man som jeg kom med lukkede ører til rådets møder, så kunne man heller ikke forvente at få noget ud af det. Her må jeg melde hus forbi, for jeg lytter skam meget opmærksomt til al den førte tale — hvis baggrunden ikke var så alvorlig, ville jeg skam også mere mig storartet, da det hele kan betragtes som en art teknisk sommerrevue. Mine ører var heller ikke ude af funktion, da rådets direktør ved en lejlighed kundgjorde, at han manglede de tekniske forudsætninger for at kunne deltage i diskussionen — de manglende forudsætninger var i dette tilfælde hele grundlaget for rådets arbejde, hvilket nogle timers læsning kunne have bragt i orden, men den ulejlighed har rådets medlemmer ikke gjort sig, hvilket kommer til udtryk den ene gang efter den anden.

Når det udelukkende er SMJ, der tager bladet fra munden, er det, fordi undertegnede ikke skal spørge hverken Per eller Poul, hvad jeg må skrive, medens mine kolleger ved dag- og klubblade giver mig så inderligt ret i mine betragtninger endda ofte i udsøgt rammende vendinger, som alligevel ikke er velegnede til trykssvæerte, »men på højeste sted har man vedtaget at støtte rådet«, og »klubben har nu taget det standpunkt o.s.v.« — her på bjerget er jeg højeste sted, og jeg har vedtaget enstemmigt at fortælle, hver gang rådet har foretaget et nyt misgreb.

Det ærgerlige ved hele historien er jo, at rådet repræsenterer en institution, der når som helst får radioen stillet til disposition og altid kan vente pressens støtte — muligheder som ingen andre har. Tænk hvis dette råd tog sig sammen og foretog sig noget solidt fornuftigt som virkelig oplysning i stedet for et hult trut i et ikke særlig velstemt reklamehorn.

M. H. D.

*1. præmie i Caltex-KDAK
økonomiløbet 1958
-17,2 km pr. liter!*



»Ikke nogen allemandsvogn, men en belønning til køreglade bilister«

Hører De til de få, der køber vogn for at køre vogn, skulle De prøve en Fiat Millecento (1100), før De træffer Deres valg.

Prøv blot så mange andre, De har lyst til, før De sætter Dem bag Millecento's rat. Jo flere forskellige vogne, De har kørt, desto bedre vil De kunne vurdere, hvor meget mere De i Fiat Millecento får i køreglæde, vejstabilitet og teknisk suverænit. Og så vil De for resten også opdage, at Millecento er mindst lige så rummelig og byder på lige så megen reel komfort som modeller, der ser meget større ud.

Millecento er en klassiker. Teknisk, æstetisk og økonomisk. — *Mønstervognen* er sit tilnavn værdig. Først, når de har kørt en Fiat Millecento, er De klar over, hvad De i dag kan forlange af teknik kvalitet og rationel komfort for Deres bilkroner.

kr. 16.991,- med varme, aircondition og defroster, excl. lev.

Import: NORDISK FIAT A/S, Griffenfeldsgade 32, Kbh. N, Tlf. LU *5800

✓ 4-cylindret topventilet motor på 43 HK med speciel indsugningsmanifold (separat kanal til hver cylinder).

✓ Fire gear fremad (ratgear).

✓ Karburator med accelerationspumpe.

✓ Selvcentrerende bremses med ekstra stor effekt.

✓ Hastighed ca. 120 km — lynhurtig acceleration.

✓ 2-farvet karosseri er standard.

✓ Trækfrie Fiat-ruder i alle fire døre.

FIAT

1100

Millecento



Morris Oxford er udformet efter den moderne italienske stil af Pinin Farina.

VI PRØVEKØRER

MORRIS OXFORD SERIE V

AF MOGENS H. DAMKIER

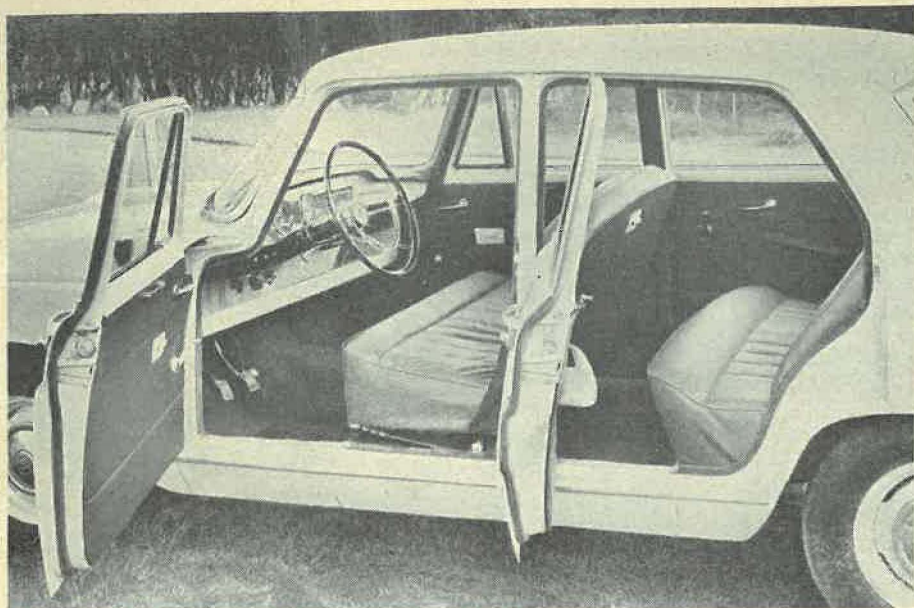
Selvfølgelig kan det ikke gå helt galt, når man indkalder en automobilformgiver som Pinin Farina for at fremstille et nyt karosseri til de velkendte BMC elementer kendt fra de forudgående Morris modeller, og spørgsmålet bliver derefter kun at afgøre, hvor godt det er gået.

Den nye, lidt kantede, italienske stil virker for de fleste bilister meget tiltalende, og udformningen er i hvert tilfælde uhyre hensigtsmæssig, fordi pladsforholdene er gode overalt, bagagerummet er stort og rummeligt, og udsyn og oversigt fortræffeligt fra førersædet — den vigtigste side af sagen er altså i orden. Farina har ydermere trukket bagskærmene op som beherskede halefiner, der virker stabiliserende i sidevind, og foruden det store bagagerum, der går et godt stykke ud bag bagakslen, har han forlænget forpartiet på en sådan måde, at

der kommer et stort tomrum mellem radiator og kølergrill — der er plads til en lille kuffert, men motoren vil blive meget varm på grund af en sådan ekstrabelastning. Med denne forlængelse af forvognen frem foran forakslen er der sammen med det bageste udhæng skabt en stor retningsstabilitet beregnet for store hastigheder på lige veje.

Når man går karosseriet nøjere efter i sømmene, opdager man for det første, at vognen er smukt håndværksmæssigt samlet, og for det andet, at der ved fordørene er flere kedelige kringelkroge, hvor den almindelige bilist erfaringsmæssigt aldrig kommer med en klud eller beskyttende olie eller voks — men formen går i dag forud for alt andet.

I motorrummet finder vi en gammel kending nemlig BMC motoren på 1489 ccm, der med et kompressionsforhold på 8,3:1



Pladsforholdene er fortræffelige og interiøret meget tiltalende, men kunstlæderbetræk er ikke velegnet til de varme sommerdage, fordi det ikke kan ånde. Askebægeret i venstre dør er upraktisk anbragt.

afgiver 55 hk. Også transmissionssystemet er kendt fra tidligere modeller, og det samme gælder for hjulophængningerne, der fortil består af korte og lange triangelarmer, der for de øverste sæts vedkommende direkte aktiverer en støddæmper af stempeltypen, medens der iøvrigt benyttes skrue-

fjedre som affjedrende elementer. Baghjulene er ophængt i langsgående bladfjedre med stempelstøddæmpere, men styretøjet er nyt i sin udformning med snække og tap.

Under bagagerummets gulv ligger reservehjulet på en lem, der ved hjælp af et håndtag kan sænkes ned mod vejbanen, og på

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkølet. Boring 73,025 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 ccm, kompressionsforhold 8,3:1, maksimaleffekt 56 hk ved 4400 omdr./min. Litereffekt 35,6 hk/l.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,637:1, 2,215:1, 1,373:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,55:1. Dækstørrelse: 5,90-14".

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skrueffjedre. Baghjul i langsgående bladfjedre, stempelstøddæmpere for og bag.

Bremser: Totalt bremseareal 948 cm², fabrikat Girling, type: Hydr. med to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Se målskitse. Akselafstand 2520 mm, sporvidde for 1230 mm, bag 1250 mm, fri højde fra vej 160 mm, benzintank rummer 45 liter, oliesump rummer 4,5 liter, kølesystem 6,8 liter. Egenvægt 1045 kg. Effektvægt 18,5 kg/hk. Tophastighed 125 km/t.

Pris: Kr. 23.190,—.

Karburator: SU H2S. Tændrør: Champion N5.



Det store bagagerum har en meget reel facon takket være reservehjulets anbringelse i et rum under gulvet. Reservehjulet bliver tilgængeligt ved at sænke „elevatoren“ med et skruesving.

den måde udnyttes rummets plads på bedste måde til bagagen samtidig med en let adgang til reservehjulet. I bagagerummets forreste del er benzintanken anbragt, og brændstoffet føres frem til en SU karburator ved hjælp af en elektrisk benzinpumpe anbragt ved siden af tanken.

Der er foruden de nedrullelige vinduer også ventilationsruder i alle fire døre, og de bageste døre er forsynet med børnesikkerhedslåse således, at dørene ikke kan åbnes indvendig fra. Som forsæde benyttes en gennemgående sofa, og alle sæder er beklædt med kunstlæder — der er nedfældbare armlæn både for og bag.

Instrumenteringen er usædvanlig god og klar. To runde instrumenter er anbragt lige foran føreren på hver sin side af ratsøjlen, og i det ene har vi speedometer med kilometer- og triptæller samt kontrollamper for ladestrøm og fjernlys. I det andet instrumenthus er der olietryksmåler (manometer), kølevandstermometer og benzinstandsmåler.

Tændings- og startkontakt er bygget sammen, en enkelt kontakt dirigerer lygterne, og endnu en kontakt betjener de selvparkerende viskere. Ved siden af disse kontakter er chokeren anbragt, og under forpanelet er der en kontakt til instrumentbelysning samt en knap til vindspejlsvaskeren. To kontrolhåndtag på forpanelet dirigerer varme og ventilation. Alt er anbragt såre hensigtsmæssigt, så allerede med det samme kan man finde alt i blinde.

Blinklyskontakten betjenes af en arm anbragt til venstre under rattet, men den sidder lige netop så langt nede, at man ikke kan nå den med en finger uden at slippe rattet — i en knap på kontaktarmen er blinklysets kontrollampe indbygget, men den ville være mere hensigtsmæssigt anbragt oppe på forpanelet.

Pedalerne er hængslet foroven, da både bremse og kobling betjenes ad hydraulisk vej. Et solidt håndbremsegreb til en ikke særlig effektiv nødbremse, men anstændig parkeringsbremse er anbragt til venstre for forsædet.

Indstigningsforholdene er overalt helt upåklagelige, og man har et fortræffeligt udsyn fra førersædet — man kan f.eks. i bagspejlet se begge vognens bageste hjørner. Den ret moderate panoramarude bliver ikke visket ren i siderne, og man har derfor nøjagtigt de samme besværligheder i regnvejr som omtalt i forbindelse med Opel Olympia i forrige nummer.

Det store rat ligger godt i hænderne, og alle kontrolorganer er netop der, hvor man venter at finde dem. Det første og umiddelbare indtryk efter starten er et temmelig højt støjniveau, og i sandhedens interesse var det ikke en Rolls-Royce, jeg kom fra.

BENZINFORBRUG

60 km/t 7,0 l/100 km
(14,3 km pr. liter)

80 km/t 8,75 l/100 km
(11,4 km pr. liter)

100 km/t 10,1 l/100 km
(9,9 km pr. liter)

Dette første indtryk af støj holdt sig levende prøvekørslen igennem, så noget må der være om det. En umiskendelig tandhjulstøj høres fra såvel gearkasse som differentiale suppleret med almindelig motor- og transmissionsstøj. Ved stigende hastigheder kommer dertil en voldsom vindstøj omkring karosseriet, men dog hovedsageligt fra ventilationsruderne, så omkring de 100 km/t og derover er det kun muligt at føre en samtale med råben og stort besvær.

Styringen er præcis og let understyrende ved moderat kørsel i sving, medens den ved hård kørsel meget passende nærmer sig det neutrale. Selv på de dårligste veje ligger rattet roligt i hænderne, og ved hurtig kørsel på god vej ligger vognen så stabilt, at korrektioner næsten udelukkende skal foretages på grund af skiftende hældning af vejbanen.

Den udprægede retningsstabilitet kommer imidlertid også til udtryk ved kørsel på meget snoet vej og især ved drejning om gadehjørner, hvor vognen virker tung og træg, af hvilken grund man må nedsætte hastigheden til et behersket tempo.

På grund af det gode udsyn og den seje motors velkendte egenskaber er det en fornøjelse at køre Oxford'en i byen, hvor man også nyder fordel af den relativt lille venderadius på under 6 meter. På landevejen kan man glæde sig over en fortræffelig accelerationsevne, der ikke mindst kommer til udtryk ved overhalinger fra kørehastigheder omkring 80 km/t — en yderst velkendt situation, i hvilken ikke alle motorer lystrer lige spontant. Hvis man er i en vanskelig situation ved denne hastighed, kan man også med fordel skifte ned til tredje gear, der først trækker ud omkring de 100 km/t.

Affjedringen er tilpas, men en mere effektiv dæmpning af baghjulene ville ikke være



Sikkerhedslåsene på bagdørene forhindrer, at disse kan åbnes fra vognens indre, så man kan køre uden frygt for pilfingrede unger.

at foragte af hensyn til kørsel på dårlig vej, hvor baghjulene er tilbøjelige til at »steppe«.

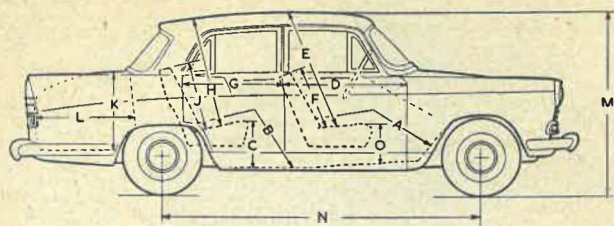
Da vi den første dag under prøvekørslen havde ret kraftig blæst, kunne det konstateres, at Oxford'en er ret ufølsom for sidevind, der kun mærkes som ubetydelige ryk uden større styreudslag, og man kan derfor på langture opretholde en god marchhastighed uanset vinden.

Bremserne virker tilsyneladende effektivt, og man kan præstere en kraftig opbremsning med ret lavt pedaltryk, men bremserne er da også blevet væsentligt forbedret, idet det effektive bremseareal er blevet sat op med næsten 50 pct. på den nye model. Løvrigt er det mærkeligt at konstatere, at englænderne, der har den største produktion af bremser, samt licensselskaber i Tyskland og Italien altid har været mest beskedne med bremseareal.

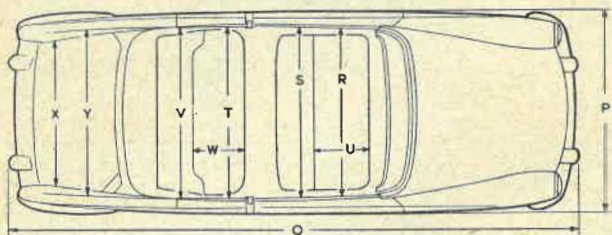
Med den nye Oxford er der skabt en vogn, som i et og alt tiltaler publikum, og trods

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	4,0 sek.
0-60 km/t	9,0 sek.
0-80 km/t	15,2 sek.
0-100 km/t	24,5 sek.



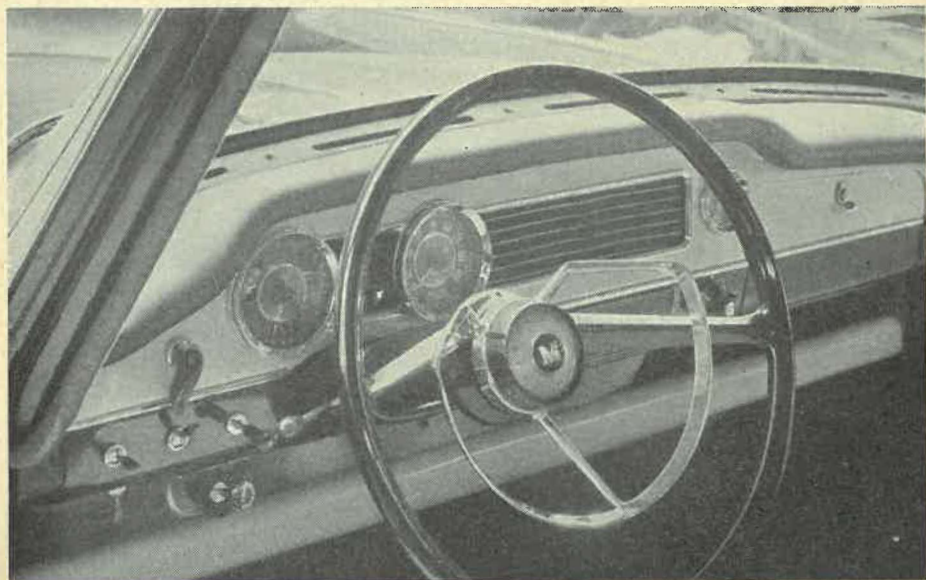
$A = 1,07 \text{ m}$, $B = 1,07 \text{ m}$, $C = 0,34 \text{ m}$, $D = 0,94 \text{ m}$, $E = 0,94 \text{ m}$, $F = 0,52 \text{ m}$, $G = 0,81 \text{ m}$, $H = 0,89 \text{ m}$, $J = 0,61 \text{ m}$, $K = 0,52 \text{ m}$, $L = 0,76 \text{ m}$, $M = 1,52 \text{ m}$, $N = 2,52 \text{ m}$, $O = 0,37 \text{ m}$, $P = 1,61 \text{ m}$, $Q = 4,52 \text{ m}$, $R = 1,40 \text{ m}$, $S = 1,33 \text{ m}$, $T = 1,41 \text{ m}$, $U = 0,47 \text{ m}$, $V = 1,30 \text{ m}$, $W = 0,48 \text{ m}$, $X = 1,09 \text{ m}$, $Y = 1,52 \text{ m}$.



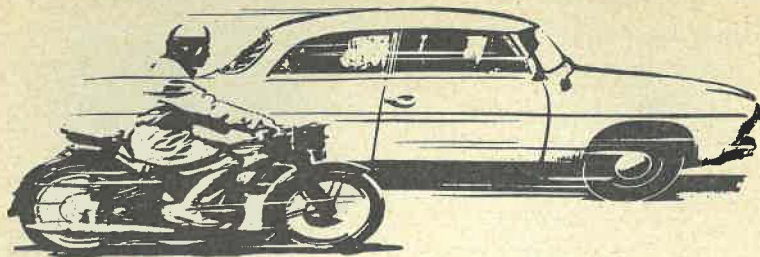
de elegante linier virker den mere robust end egentlig forædlet. På grund af dette lands helt afsindige omsætningsafgift på motorkøretøjer er man stadig indstillet på at finde en forfinet teknik med højeste præcision i hver detalje, når man skal vurdere en vogn til ca. 23.000 kroner, men man må ikke overse den beklagelige kendsgerning, at der højst er bil for halvdelen af dette be-

løb. Derfor er det begrænset, i hvor lang tid fabrikken kan lade specialmaskiner stå og file på et sæt tandhjul, eller hvor lang tid man kan bruge på at installere og afpudse en gearskiftemekanisme.

Det kan i hvert tilfælde fastslås, at man med den nye Morris Oxford får en stor brugsværdi for sine penge sammenlignet med denne classes øvrige vogne.



Instrumenter og kontrolgreb er anbragt på en dejlig enkel og overskuelig måde i den nye Morris Oxford.



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 totaktsmotorfabrikker som den bedste beskyttelse mod *kold tæring*.
- ★ Forhindrer rustdannelse på kugle- og rullelejer.
- ★ Giver færre reparationsomkostninger.
- ★ Ingen tænderørvanskeligheder.
- ★ Reducerer dannelsen af koksaflejringer.
- ★ Blødere gang.



TUNING AF TO-TAKT (I)

DKW RT 175 — RT 175 S OG VS — RT 250/S
RT 250 S OG VS TIL TRIAL OG MOTO-CROSS

AF „MECANICUS“

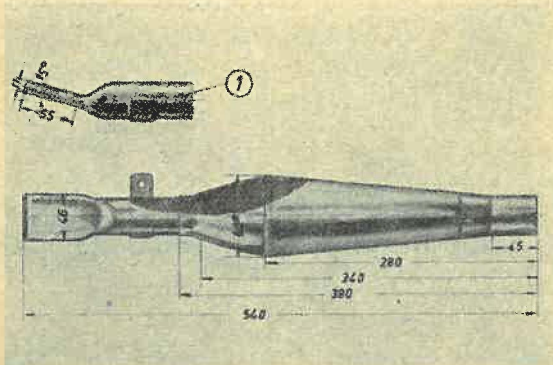
Tuning af to-takt motorer har tilsyneladende stået øverst på mange af vore læsers ønskesedler, men vi har som bekendt været ret tilbageholdne på dette punkt, fordi det er så lidt, man kan omtale i generelle vendinger passende for alle to-takt motorer. Den afdøde to-takt specialist, Husqvarnas tidligere cheffingeniør, Carl Heimdahl, udtalte en gang meget betegnende, at såfremt man på bar bund vil forsøge at tune en to-takt motor op til en mærkbar effektforøgelse, må man regne med, at der går en halv snes cylindre og en hel del stempler samt udblæsningsrør i brokkassen, før man finder frem til et tåleligt resultat. Af samme grund vil vi i den følgende serie, der kommer til at omfatte en del kendte to-takt motorer, holde os til fabrikernes resultater og anvisninger, da man på den måde skulle kunne undgå skuffelser og en overfyldt brokkasse.

Vi har tidligere omtalt, hvad der generelt kan siges om to-takt tuning sådan at forstå, at man bringer en masseproduceret to-takt motor op til den idealtilstand, man ellers næsten kun finder på de håndbyggede prototyper. Dette er vel snarere en trimning end nogen egentlig tuning, for selv om man med en foreliggende motor kan få en ofte

ret mærkbar effektforøgelse, så er det i disse tilfælde i reglen sådan, at motoren aldrig tidligere har været oppe på den fulde effekt på grund af støbeknuder i kanaler og lignende. Denne trimning, der er udførligt omtalt i »Motorcykelhåndbogen«, består af en omhyggelig polering af kanalerne, tilpasning af porte i forhold til stemplet ved hjælp af cylinderpakninger, afglatning af sammenføjninger mellem karburator og indsugningskanal o. s. v., hvilket alt sammen er storartet til en almindelig standardmaskine, der skal gøre tjeneste i den daglige transport. Den egentlige tuning af to-takt motoren med henblik på konkurrencekørsel i moto-cross og trial er en helt anden historie, og det er den, vi skal beskæftige os med her.

Inden man tager det drastiske skridt at bygge motoren om, må man være klar over, at benzinforbruget stiger, og holdbarheden nedsættes — sidstnævnte hvis den forøgede effekt udnyttes, og det gør den naturligvis, for ellers ville der ikke være den ringeste grund til det store tuningsarbejde.

Bygges maskinen om til konkurrencekørsel, lader den sig stadig anvende til den daglige transport, men den bliver ikke helt så medgørlig at håndtere, fordi en standard-



Til moto-cross fremstilles en speciel lyd-potte efter denne tegning til 175 ccm og 250 ccm motorer. 1 = rør fremstillet af 1 mm plade, 36 mm i diameter.

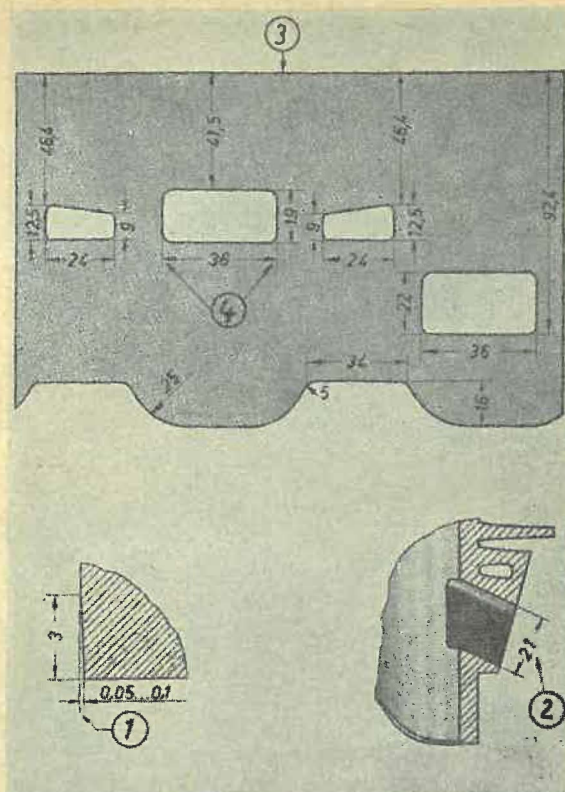
Skitse af den udfoldede cylinder til den tunede udgave af RT 175.

1 = Afskæringen af alle øvre og nedre kanter på portene i færdig tilstand.

2 = Tilpasning af indsugningskanalen.

3 = Cylinderens overkant.

4 = Portenes breddemål er opgivet som reelt mål i cylinderen uden hensyn til dennes krumning.



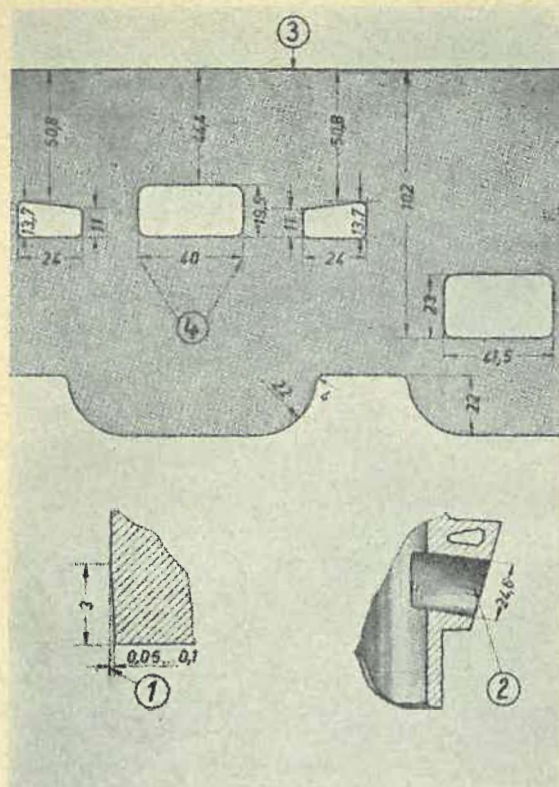
motor som de her omhandlede DKW modeller afgiver maksimaleffekten ved 5000—5500 omdr/min, medens den tunede motor kommer op på en maksimaleffekt mellem 6000 og 7000 omdr/min, medens effekten ved omdrejningstal under 4000 omdr/min for den tunede sportmotor ligger under den oprindelige standardmotors effekt.

Inden man begynder på tuningsarbejdet, må hele maskinen gås omhyggeligt igennem, da det vil være ret meningsløst at få flere hestekræfter i motoren, hvis disse på den anden side går til spil på grund af en dårlig mekanisk virkningsgrad i transmissionssystemet. Man kan heller ikke have den fjerneste interesse i en effektførøgelse, hvis man på grund af skævhed i stellet eller på grund af dårligt virkende for- og baghjulsaaffjedring ikke er i stand til at udnytte de hestekræfter, motoren allerede er i stand til at afgive. Hjulene må man se på med meget

kritiske øjne, da løse eller ligefrem knækkede egere selvfølgelig er bandlyst, og fælgene må ikke slå mere end 2 mm i højden og 1 mm til siden. Hjullejrerne må man også have opmærksomheden henvendt på, da det må være en betingelse, at der ikke er slør, men at hjulene dog går let.

Med henblik på tuningen må man absolut have opmærksomheden henledt på kæder og kædehjul, da slidte eller ligefrem rustne kæder sluger en kolossal mængde af motorens effekt, og det er nu engang de hestekræfter, man kan slippe af med ved baghjulet, der betyder noget i et motorløb. Tyk gearkasseolie kan også give anledning til et stort krafttab, og for disse DKW modellers vedkommende, skal man udelukkende anvende en motorolie på SAE 40.

Først når maskinen er gennemgået på det omhyggeligste, kan man begynde at tænke på motortuningen — blot skal det lige an-



Skitse af den udfoldede cylinder til
RT 250/2 i tunet udgave.

- 1 = Afskæringen af alle øvre og nedre kanter på portene i færdig tilstand.
- 2 = Tilpasning af indsugningskanalen.
- 3 = Cylinderens overkant.
- 4 = Portenes breddemål er opgivet som reelt mål i cylinderen uden hensyn til dennes krumning.

føres her, at man ved udskiftning af kæder og kædehjul må tage en eventuel anden gearing i betragtning.

Motorens tuning.

For DKW-motorerne skelner man mellem to forskellige tuningsformer passende for henholdsvis trial og moto-cross. Trial-motoren har et kompressionsforhold på 7,5:1, og udblæsningsrøret er lagt op, medens udblæsningsystemet iøvrigt svarer nøje til det anvendte i standardmotoren. Moto-cross motoren er udstyret med et specialtopstykke, der har overdimensionerede køle-ribber og som giver kompressionsforholdet 10:1. Med hensyn til udblæsningsrør og lydpotte benytter man det originale udblæsningsrør monteret med en speciallydpotte, der udformes efter skitsen. I denne lydpotte er der ingen indmad. Specialtopstykker kan fås under følgende reservedelsnumre:

Type	Reservedelsnr.
RT 175	trial, kompr. 7,5:1
RT 175 S og VS	26-4505-11201-00
RT 250/2	26-4895-11201-00
RT 250 S og VS	26-4895-11201-00

Type	Reservedelsnr.
RT 175	moto-cross, kompr. 10:1
RT 175 S og VS	MC 17-1-11201-00
RT 250/2	MC 25-0-11201-00
RT 250 S og VS	MC 25-1-11201-00

Det skal understreges, at topstykket til moto-cross motoren kun bør anvendes til moto-cross og jordbaneløb, da det høje kompressionsforhold stiller store krav til motoren, der får begrænset levetid.

Skitse af den udfoldede cylinder til

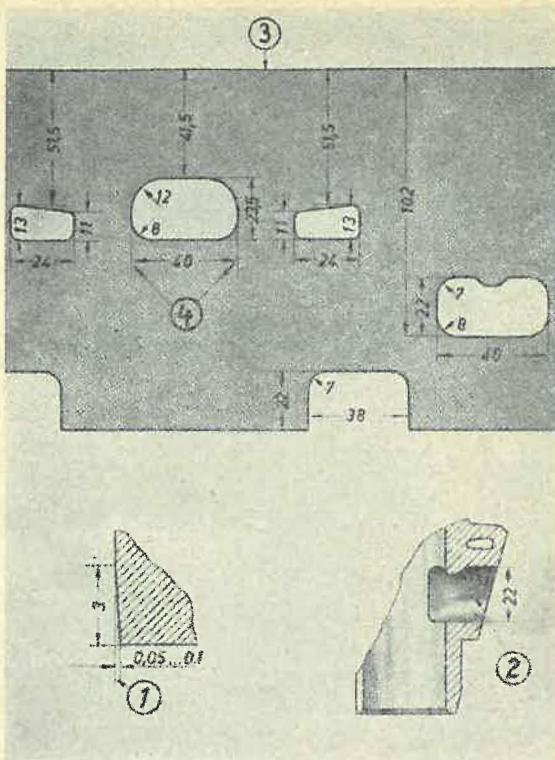
RT 250 S og VS i tunet udgave.

1 = Afskæringen af alle øvre og nedre kanter på portene i færdig tilstand.

2 = Tilpasning af indsugningskanalen.

3 = Cylinderens overkant.

4 = Portenes breddemål er opgivet som reelt mål i cylinderen uden hensyn til dennes krumning.



Cylinderen.

Det største arbejde ved tuningen ligger i cylinderblokkens bearbejdning, der skal udføres efter de hosstående skitser. Man kan omsætte denne arbejdstegning i fuld cylinderstørrelse på et stykke karton eller papir og passe dette ind i cylinderen således, at man ligefrem kan tegne portene op på stedet, men det er ret vanskeligt at få en sådan skabelon jongleret på plads, og derfor vil det ofte være lettere ved hjælp af et omhyggeligt målearbejde at afmærke portene med en ridsnål direkte på cylinderen (portbredden opgivet på skitsen som kordemål).

Udslibningen af portene foretager man bedst med en håndslibemaskine med små, roterende slibesten eller rotorfræsere. Skyllekanalerne skal udvides nedefter, og her må man passe på, at pakfladen mellem cylinderflange og krumtaphus ikke bliver for smal. Efter bearbejdning af portene og kanalerne, må cylinderen hones (se stempelspillerum).

Alle over- og underkanter på portene skal efter cylinderens færdigbearbejdning skæres ned som det er vist på skitserne — dette gøres, for at stempelringene let kan glide over disse kanter.

De to skyllekanaler må være symmetriske, da der ellers kommer forkert skylleforhold, hvilket giver effekttab. Den originale indsugningskanal benyttes, men man må kontrollere, at kanalen udvider sig i tværsnit ind mod cylinderen således, at det mindste tværsnit kommer til at ligge i selve karburatoren.

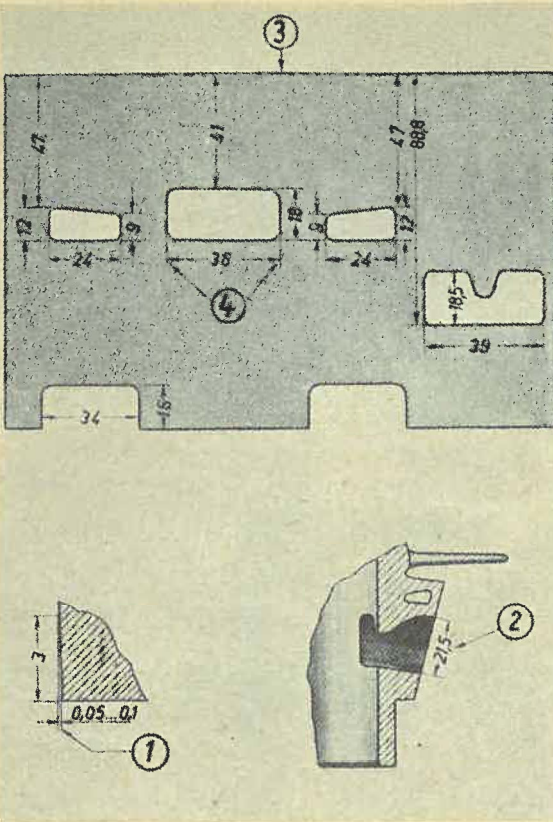
Stempler og stempelspillerum.

De til skyllegassen beregnede udskæringer i stemplet skal bearbejdes således både i højden og bredden, at de passer til udsnittene ved cylinderens bund. Alle de nye kanter skal afrundes.

Stempelspillerummene skal for alle de tunede motorer gøres større end de originale spillerum. Til trial-motoren foreskri-

Skitse til den udfoldede cylinder til
RT 175 S og VS.

- 1 = Afskæringen af alle øvre og nedre kanter på portene i færdig tilstand.
- 2 = Tilpasning af indsugningskanalen.
- 3 = Cylinderens overkant.
- 4 = Portenes breddemål er opgiwet som reelt mål i cylinderen uden hensyn til dennes krumning.



ves 0,05 mm ved bunden af skørtet og til moto-cross 0,06 mm ved bunden af skørtet.

Krumtapaksel.

Som det vises på skitsen, må man i afbalanceringshullerne fræse en reces, der kan give støtte for en lukkeplade. Denne reces må fræses så dybt ned, at pladen står ca. 0,5 mm under svinghjulets flade således, at man har mulighed for at stemme pladen fast med fire kørnermærker.

Denne operation kan måske se lidt uforsåelig ud, men når man skal have maksimaleffekt ud af to-takt motoren, gælder det om at gøre det »ledige« rum i krumtaphuset så lille som muligt. Man må huske på, at skyllegassen skal pumpes fra krumtaphuset op gennem skyllekanalerne i cylinderen, og det gælder om at opnå så effektivt et skylletryk som muligt. Jo større volumen,

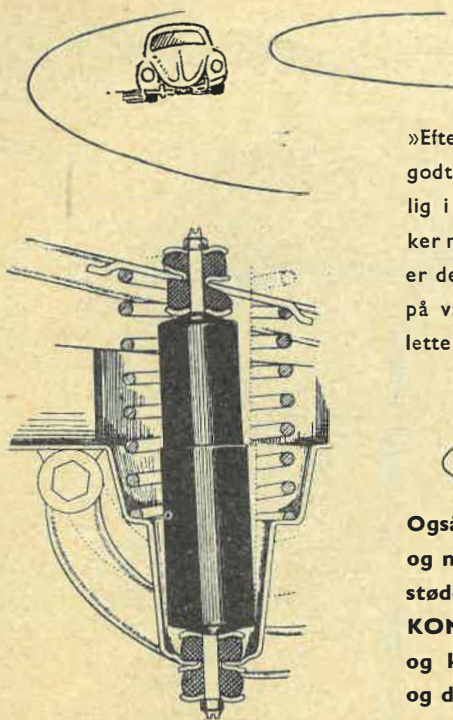
vi har i krumtaphuset, des mindre tryk får vi i skyllekanalerne, fordi gassen i krumtaphuset trykkes sammen og derfor virker som en fjeder. Man kan blot tænke sig, at man pumper med en cykelpumpe, ved hvilken man mærker et godt og præcist luftstråletryk direkte ved pumpens udmunding. Monterer man nu pumpen til en stor vindkedel, vil der ved en åbning fra denne vindkedel kun langsomt finde en trykudligning sted, og man vil næppe kunne mærke nogen luftstråle, selvom der pumpes ihærdigt.

Krumtaphus og udfyldningsring.

Af samme grund, som ovenfor nævnt, monterer man en udfyldningsring i krumtaphuset, og denne holdes på plads af de to krumtaphushalvdele som vist på skitserne. Mellem krumtaphusets gods og udfyldningsringen skal der været et spillerum

»Navnlig i sving og på dårlige veje mærker man en uvant stabilitet«,

udtaler tandlæge Knud Erik Jensen, der er aktiv kører på Roskilde Ring, og har fået KONI støddæmpere på sin nye VW.



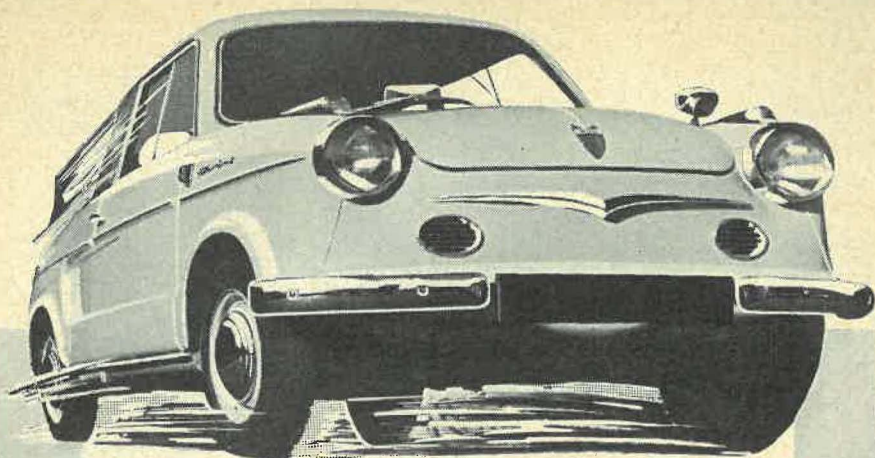
»Efter ca. 9000 km kan jeg kun sige godt om KONI støddæmpere, navnlig i sving og på dårlige veje mærker man en uvant stabilitet. Ligeledes er det min erfaring, at udskridninger på våd vej sker jævner end før og lettere lader sig korrigere.«

Også De vil opnå en behageligere og mere sikker kørsel med KONI støddæmpere.

KONI giver forbedret vejstabilitet og krængningsfri kørsel i kurver og de skåner karosseri og styretøj.

[KONI] hydrauliske STØDDÆMPERE

GENERALREPRÆSENTANT A/S MAGNETO . JAGTVEJ 155 . KØBENHAVN N . ÆG 4601



- 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 knastaksel. 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:

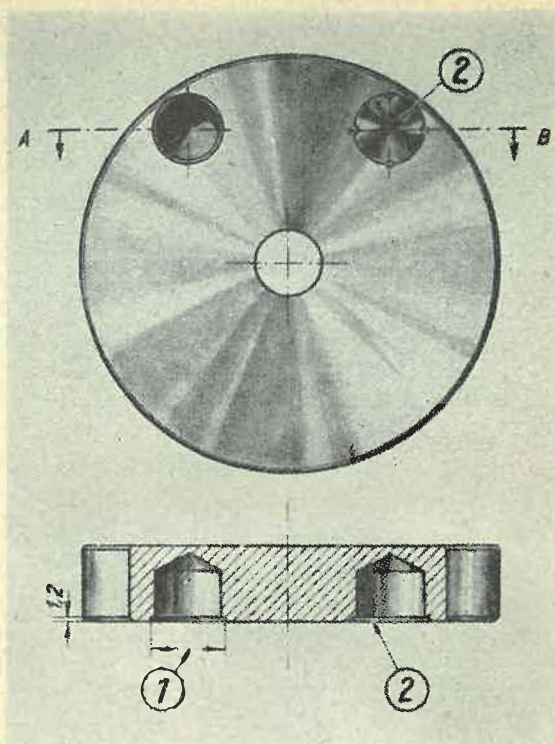
FRED. RASMUSSEN - ODENSE

Krumtaphuslen på samtlige modeller. Afbalanceringshullerne skal dækkes med plader på den her viste måde.

1 = 2 mm større diameter end afbalanceringshullet.

2 = Pladen lagt på plads og låst med fire kørnerhak.

Se iøvrigt teksten.



på $\frac{1}{10}$ mm af hensyn til krumtaphusets varmeudvidelse. Hvis dette spillerum ikke findes, risikerer man, at krumtaphuset bliver utæt. Udfyldningsringen må sikres mod en drejende bevægelse ved hjælp af stifter som vist på skitsen.

Skyllekanalerne i krumtaphuset skal bearbejdes således, at overgangen til skyllekanalerne i cylinderblokken bliver absolut jævn og glat, da enhver trappeformet samling vil give hvirveldannelser med effekt-tab til følge. Også udfyldningsringen kan fås som reservedel under de følgende numre:

RT 175

RT 175 S og VS 26-4505-10283-00

RT 250/2

RT 250 S og VS 26-4895-10283-00

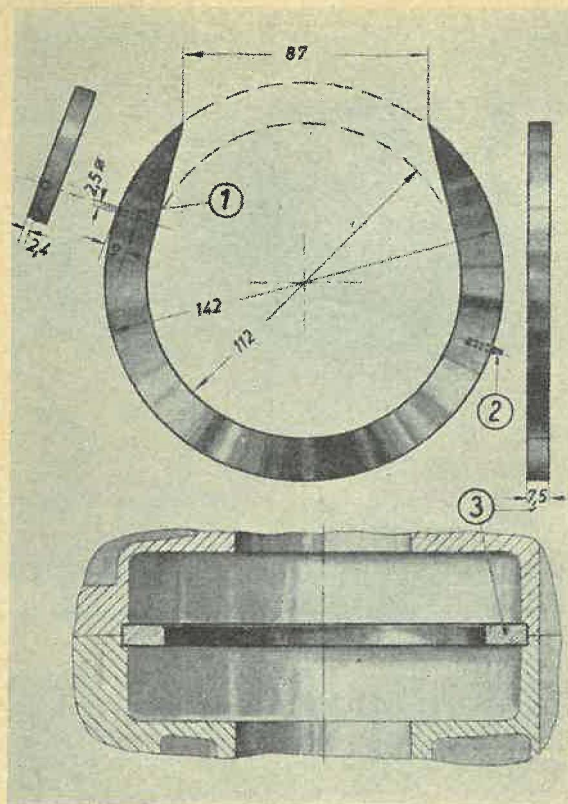
Tændingsanlægget.

På moto-cross og trial maskiner er det meget vigtigt, at tændingsanlægget bliver

vand- og støvtæt, men der må ganske afgjort sørges for en udluftning. Den normale udluftningsåbning må svejses eller klæbes tæt til, og i stedet borer man på det højest liggende sted på dækslet et hul passende til en 6 mm rørstuds, og til dette formål kan man udmærket bruge en reguleringsbøsning til et gaskabel. En benzinslange monteres til stutsen, og slangen føres op under tanken, hvor den udmunder med bagudrettet åbning.

Karburator.

Karburatoren må afstemmes til den foretagne ændring af motoren, men det er absolut vigtigt, at den anvendte karburator i sin mekaniske tilstand er som ny. Da motoren er meget følsom overfor ukorrekt karburering, må dele som strålerør, nål, svømmernål og gasspjæld udskiftes rettidigt, da selv det mindste slid på disse dele vil ændre gasblandingen.



Udfyldningsringen til 250 ccm modellerne.

1 = Bore ved montage.

2 = Stift 2,5×12 (reservedel nr. 01473-022-20).

3 = Nøje tilpasning under montagen. Se iøvrigt teksten.

Ved karburatorer med banjomonteret svømmerhus har tomgangssystemet indflydelse på hele motorens omdrejningstal, og finindstilling af disse karburatorer foretages derfor med luftskruen. Ved forkert indstilling af luftskruen går det ikke alene stærkt ud over benzinforbruget, men også over trækraften. Det er meget vigtigt, at pakningen mellem blandekammer og svømmerhus kan glide let over samleboltens gevind, da benzinen i modsat fald ikke kan flyde frit til tomgangssystemet.

Karburatoren indstilles på den måde, at motoren køres varm, og derefter drejer man gashåndtaget, indtil gasspjældet er åbnet 3 mm fra den absolutte bundstilling, hvilket betegner overgangen mellem tomgang og delbelastning. Så skruer man luftskruen så langt ud, at motoren kommer til at gå på det største omdrejningstal, og i denne stilling skal luftskruen blive stående.

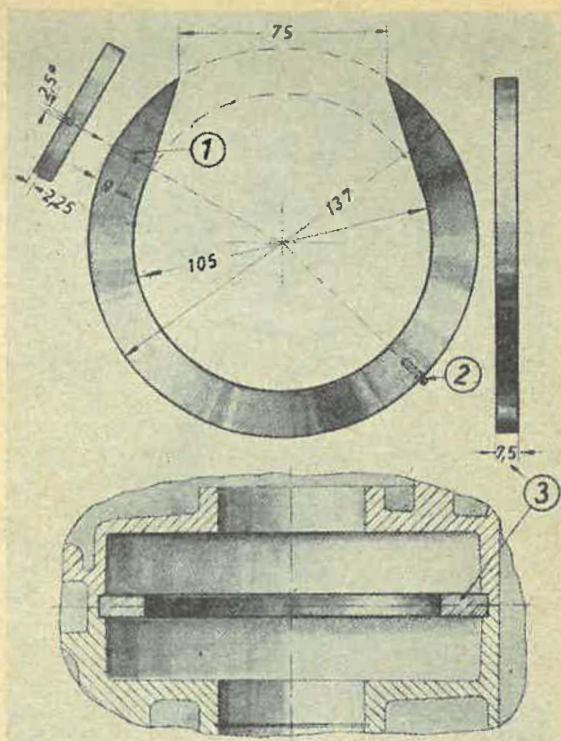
Den ønskede tomgangshastighed på motoren reguleres ved at sænke gasspjældet.

De såkaldte Bing Schrägdüsenvergaser, der har blandekammer og svømmerhus støbt ud i et og dyserne monteret i skråsiddende propper i blandekammeret, er indrettet på den måde, at tomgangssystemet kun har indflydelse på den egentlige tomgang. Til motocross og trial maskiner indstilles karburatoren på samme måde som nævnt under karburatorer med påboltet svømmerhus.

Tændingsindstilling.

Det er af den største vigtighed, at tændingen indstilles ganske præcist ved hjælp af skydelære og kontrollampe, medens topstykket er afmonteret. For modellerne RT 175 S og VS skal fortændingen til trial være 3,5 mm før øverste dødpoint og til motocross 3,0-3,2 mm før øverste dødpoint. Model RT 250/2, RT 250 S og VS skal have

Udfyldningsringen til 175 ccm modellerne.
 1 = Bores ved montage.
 2 = Stift 2,5×12 (reservedel nr. 01473-022-20).
 3 = Nøje tilpasning under montagen. Se
 iøvrigt teksten.



Karburatortabel.

RT 175 S og VS

Bing	type 1/24/66
Hoveddyse	115-120
Strålerør	1608
Nålen i	3. hak
Tomgangsdyse	30
Luftskruen åbnes	ca. 1½-2 omg.

Moto-cross

Type 1/26/37
120
1608
3. hak
35
ca. 1½-2 omg.

RT 250/2

Bing	type 2/27/2
Hoveddyse	125
Strålerør	1608
Nålen i	3. hak
Tomgangsdyse	35
Luftskruen åbnes	ca. 2-2½ omg.

type 2/27/2

125
1608
3. hak
35
ca. 2-2½ omg.

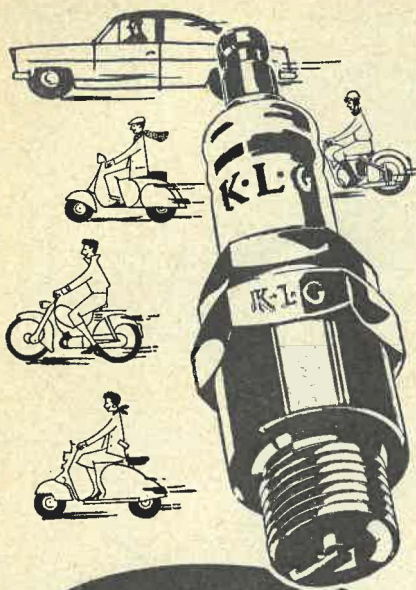
(Uden moto-cross luftfilter, men med påmonteret indsugningstragt).

RT 250 S og VS

Bing	type 1/27/4
Hoveddyse	130
Strålerør	1608
Nålen i	3. hak
Tomgangsdyse	35
Luftskruen åbnes	ca. 2-2½ omg.

type 1/27/4

130
1608
3. hak
35
ca. 1½-2 omg.



K. L. G. tændrør med det sensationelle isoleringsmateriale NEW CORUNDITE anvendes i flyvemaskinemotorer og i racervogne, 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

3,6-3,8 mm fortænding til såvel trial som moto-cross. Ved alle typer skal kontakt-afstanden andrage 0,3-0,4 mm.

Da man på moto-cross motoren kommer op på mellem 7000 og 8000 omdr/min, må man forstærke afbryderkontaktens fjeder ved at montere to fjedre, da kontaktarmen ellers ikke kan følge med, og så sætter motoren naturligvis ud.

Tændrør.

Til trial er et tændrør med varmegærdi 260 tilstrækkeligt, medens man til moto-cross og jordbaneløb må op på 310 til 370 i varmegærdi. Den rigtige elektrodeafstand er i alle tilfælde mellem 0,4 og 0,5 mm.

Gearing.

Gearingen afhænger af den bane, maskinen skal køre på, men i det store og hele er man kommet til det resultat, at en nedgearing svarende til en tand mindre end standard på gearkassens kædehjul (til bagkæden) er et godt udgangspunkt.

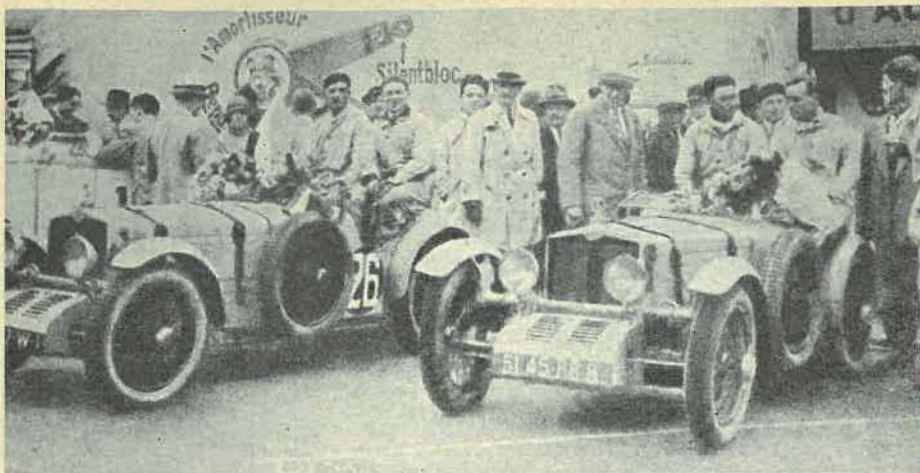
Dette er fabrikkens anvisning for tuning af DKW modellerne, og vi skal for en ordens skyld blot påpege, at man enten må lade være med at tune motoren eller også følge hele programmet slavisk, for det vil kun være tidsspilde at forsøge med en anden lydpotte, en anden karburator eller en ændring af portene uden at foretage de øvrige ændringer.

Tuning af to-taktere til turistikørsel finder De i MOTORCYKLEHANDBOGEN

— Den er iøvrigt en stor hjælp
for alle motorcyklister

Kr. 12,50

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



Grégoire's forhjulstrukne Tracta vogne, der vandt en klassesejr i Le Mans 1929, blev grundlaget for samarbejdet mellem Grégoire og Hotchkiss.

Familiealbummet

HISTORIEN OM HOTCHKISS

Forsøgene på at koncentrere kræfterne i den franske bilindustri har desværre ført til mange hæderkronede mærkers forsvinden. Delage blev overtaget af Delahaye og mistede derved sit særpræg. Delahaye blev senere sammensmeltet med Hotchkiss, og derpå ophørte produktionen af begge mærker. Kræfterne blev koncentreret, men om industrielle opgaver i rustningsindustrien, og dermed sluttede Hotchkiss et kredsløb. For firmaet begyndte som våbenproducent, fortsatte i rustningsindustrien og er stadig aktiv inden for denne. Bilerne var kun et sidespring, og det kapitel i Hotchkiss-koncernens annaler er tilsyneladende uigenkaldeligt slut. Derfor kan den afsluttede historie — med beklagelse — indføjes i familiealbummets franske afdeling.

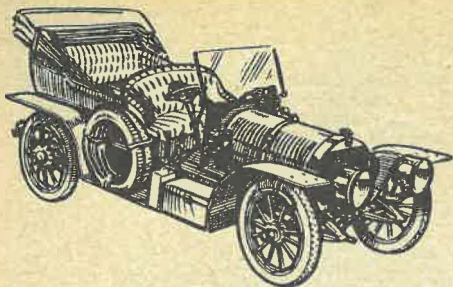
Fabrikens lidet franske navn har sin naturlige forklaring. Under den franske krig 1870—71 var en ung amerikansk industrimand, *Benjamin Berkley Hotchkiss*, i Frankrig, hvor han stillede sin viden om masseproduktion af skydevåben til Napoleon III's rådighed. Efter den ulyksalige

of
Collecteur

krigs afslutning var franskmændene levende interesseret i at hævne det forsmædelige nederlag, så våbenindustrien havde gode tider. Hotchkiss-firmaet i Saint Denis blev hurtigt en grundmuret virksomhed, og dens bømærke med to korslagte kanoner under et bælte var ensbetydende med høj kvalitet og fornemt præcisionsarbejde.

Fabrikens store erfaringer med metal blev udnyttet til mere fredelige formål, da automobilindustrien opstod i Frankrig i halvfemserne. Mangfoldige dele til andre mærker blev fremstillet hos Hotchkiss, og efterhånden fik fabrikens ledelse lyst til selv at forsøge sig med en komplet bil.

Prototypen, en firecylindret 50 hestes model blev bygget i de første år efter 1900, og den egentlige produktion indledtes i 1903. Samtidigt forsøgte fabriken sig med en kolossal 100 hk væddeløbsmodel, som



Således så 1906 udgaven af den seks-cylindrede Hotchkiss ud — desværre får man ingen fornemmelse af de kolossale dimensioner.

debuterede i Argonneløbet 1904. Dette løb var en udtagelseskonkurrence for kandidaterne til årets franske Gordon-Bennett hold, og det nye mærke gjorde sig ikke særlig fordelagtigt bemærket. Ingen af de tre vogne fuldførte. De havde ganske vist en høj top hastighed, men konstruktionen var gammeldags, bl. a. med automatiske indsugningsventiler i den enorme motor, hvis fire cylindre havde dimensionerne 180×175 mm. Kædetrækket til bagakslen var sådan set mindre opsigtsvækkende antikveret, og det var i det hele soliditet, snarere end opfindsomhed, der prægede vognene. Det gik noget bedre med en 90 hk model i årets Ardenner-løb. Foruden en 5. plads tegnede den sig for dagens hurtigste baneomgang (1 t., 9 min., 44 sek. — det var baner i de dage!)

1905 deltog en kendeligt forbedret 100 hk model i udtagelsesløbet inden Gordon-Bennett matchen. To fuldførte på henholdsvis 7. og 15. pladsen. Vognene havde nu fået styrede ventiler og benyttede kardanaksel samt en noget større boring (185 mm) i de fire store cylindre.

Hotchkiss sang sin svanesang på væddeløbsbanerne i det første Grand Prix 1906, da tre vogne deltog. Løbet kørtes i to afdelinger, og den første dag sluttede Shepard på 4. pladsen med den nye firecylindrede model (180×160 mm, 16.286 ccm). Hans to mærkekammerater fuldførte ikke. Den følgende dag måtte også Shepard give op, da et hjul gik itu.

Fremfor at lide flere skuffelser af denne

art, foretrak fabrikens ledelse at opgive væddeløbene helt til fordel for serieproduktionen, og det viste sig at være en klog beslutning i dette tilfælde.

Standardmodellerne klarede sig smukt i salgskonkurrencen takket være omhyggelig teknik i soigneret, solid udførelse. På et enkelt punkt blev Hotchkiss foregangs-fabrik: Kardanakslen anbragtes i et for-svarligt rør, og bagakslens halvelliptiske fjedre blev fortil fæstet med en fast bolt, bagtil med lasker. Dette »Hotchkiss-træk« anvendtes snart af de fleste mærker, der således slap for mere indviklede metoder til at afværge de uønskede virkninger af kardanakslens vridningstendenser. Derimod blev mærkets udstrakte anvendelse af kugle-lejer ikke kopieret af så mange andre fabriker.

De gamle Hotchkiss-modeller var store og nærmest uopslidelige, navnlig den luksus-prægede 6-cylindrede 40/50 model. Den ud-gik i 1913, og afløseren, den noget mindre 25/35 nåede ikke at blive synderligt ud-bredt, for fabriken fik mere end nok at gøre med våbenleverancer under krigen 1914—18.

Kort efter våbenstilstanden kom først den firecylindrede 18/22 type AF, som i 1921 suppleredes med en sportslig, topventilet udgave (19/24) med cantilever-fjedre hagtil. Af ydre var efterkrigsmodellerne meget be-snærende. Den tidligere, cylindriske motor-hjelm var vejet for en imponant høj hjelm med en massiv, hesteskoformet køler. Især den sekscylindrede AK-model (100×140 mm) var et overvældende dejligt eksempel på en rendyrket vintagemodel med solid mekanik og ødsel materialeanvendelse, som befæstede mærkets legendariske ry for soli-ditet. Chassiset var kraftigt krydsforstærket, den topventilede motor havde een overlig-gende knastaksel, men ikke med knaster. I stedet anvendtes ekscentriske skiver. Kraf-tige firehjulsbremsen harmonerede med vognens respektable hastighed.

Den mindre, firecylindrede AM-model var med rette populær fra første færd. Den lanceredes i 1922 og havde — trods en noget enklere motor med stødstænger og vippe-arme til topventilerne. — så gode egenska-

ber, at den lagde grunden til en senere serie vogne, hvis konservative ydre dækkede et meget sportsligt temperament parret med stor holdbarhed.

I slutningen af tyverne blev den klassiske AK afløst af en sekscylindret model, AM 80, hvis motor var på 80×100 mm, d. v. s. 3 liter. Den lignede de firecylindrede AM-modeller til forveksling, blot var motorhjelmen en kende længere. Den mindre, firecylindrede vogn vandt Monte Carlo Rallyet i 1932 — da det endnu var et rigtigt rally. Vaselle startede fra Umeå, d. v. s. godt 700 km nord for Stockholm. Alene strækningen Umeå-Stockholm var så hård, at en trediedel af de vogne, der startede fra den nordsvenske provinsby, aldrig nåede hovedstaden.

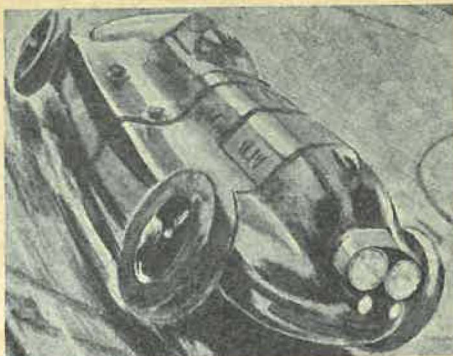
Vaselle gentog sin glanspræstation i 1933, da han startede fra Tallinn i Estland — som sagt, det var et rally dengang — og atter hjemførte sejren til Hotchkiss, såvidt jeg husker med en »17 Special«-udgave af den treliters AM 80.

I 1934 sejrede Hotchkiss påny i Monte Carlo, denne gang kørt af Jean Trevoux, som var mester for den bedrift at bringe vognen igennem fra Athen. Vejene gennem Grækenland, Bulgarien, Jugoslavien og Ungarn eksisterede dengang kun på optimistiske landkort, der skulle propagandere for de stedlige regeringer.

Disse bemærkelsesværdige tre klare sejre på rad skaffede Hotchkiss et velfortjent omdømme som en usvigeligt pålidelig og driftsikker landevejsbil. Ikke nogen sportsvogn, endsige væddeløbsbil, men en uforlignelig rejsevogn.

Forretningsmæssigt opmuntrede succeszen til ny kapitaltilgang, teknisk til at lancere den firecylindrede 411 model ($80 \times 99,5$ mm) som bl. a. gjorde sig smukt gældende i Alperallyet 1933 og 34.

Trods triumferne i datidens krævende rallykonkurrencer holdt fabriken sig konsekvent fra deltagelse i egentlige væddeløb. Derimod lykkedes det George Eyston at overtale fabriken til at bygge en enkelt rekordvogn omkring 411 motoren. Med denne vogn ryddede Eyston og Denly grun-

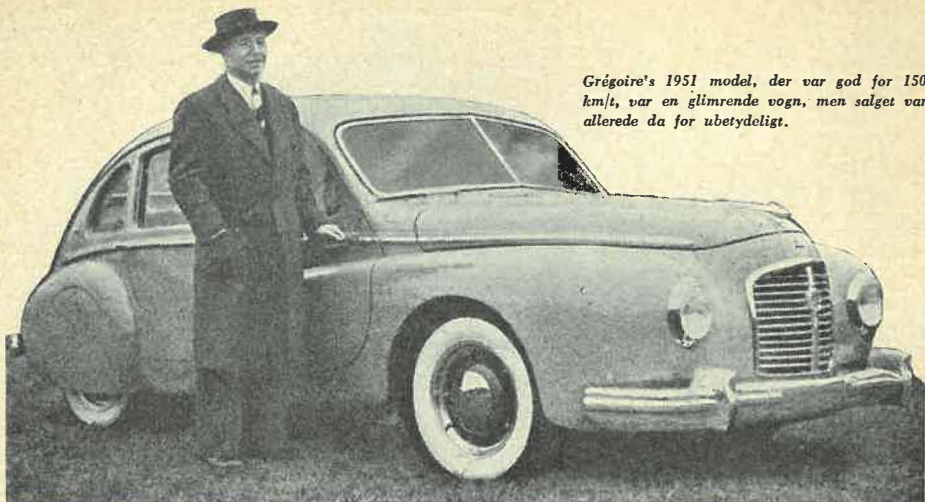


Således var Hotchkiss rekordvognen udformet. Med den satte Eyston og Denly en række bemærkelsesværdige rekorder i klasse E.

dig op i klasse E (1501—2000 ccm) først i 1934, da 5000 km klasserekorden blev hævet til 155 km/t. Året efter var de to britiske kørere atter på Montlhéry med Hotchkiss'en og satte nye rekorder i klasse E på strækningerne fra 500 km til 3000 miles samt for de tilsvarende tidsrum. Rekorderne faldt — for de hurtigste distancers verkomende — med 180,6 km/t. Nogle af dem står vist den dag i dag, men FIA's rekordbøger er ikke ført ordentligt à jour, så jeg tør ikke garantere.

Et lille sidespring til sportsvogsløbene tillod den hæderkronede fabrik sig dog, men ikke under eget navn. I årene 1926—34 eksisterede der et lidet udbredt fransk mærke ved navn Tracta. Vognene, der var tegnet af J. A. Grégoire, havde forhjulstræk, og Hotchkiss støttede det lidt vovelige foretagende, som dog gav en klassesejr i Le Mans-løbet 1929. Senere blev Grégoire og Hotchkiss forenede, da den opsigtvækkende Hotchkiss-Grégoire tolitersmodel kom frem — men det var 20 år senere.

Mellemkrigsårene var gode tider for Hotchkiss, og de nye elegante karosserimodeller, som introduceredes i 1936, videreførte de noble traditioner på smagfuld vis. I mekanisk henseende var vognene lige så sobre som af ydre, men bestemt ikke kedelige. En 6-cylindret, lukket »Paris-Nice« model på det korte GS (Grand Sport) chassis var god for knapt 155 km/t og accelererede fra stående til 80 km/t på lidt over 10 sekunder.



Grégoire's 1951 model, der var god for 150 km/t, var en glimrende vogn, men salget var allerede da for ubetydeligt.

I det sidste Monte Carlo Rally inden krigen vandt Trevoux atter, men måtte dog dele førstepladsen med Pauls Delahaye. Det var i vinteren 1939. Den følgende vinter lå franske og tyske soldater over for hinanden på den stivnede vestfront i de mærkelige måneder, inden krigen for alvor brød ud og satte en stopper for civil bilproduktion og -kørsel.

Da der atter var fred, og da der atter blev kørt væddeløb og rally'er, mødte Hotchkiss påny og viste i 1949 og 1950, at mærket stadig kunne vinde i Monte Carlo. Vognene lignede førkrigsmodellerne til forveksling, men den sekscylindrede motor var nu på 86×100 mm (3485 ccm), og fra 1950 blev den stive foraksel opgivet til fordel for en uafhængig affjedring.

1951 blev Hotchkiss iklædt et moderniseret karosseri, der søgte at bevare mindelser om de tidligere klassiske linier. Det var smukke vogne, men de kunne ikke stå mål med forgængerne. Hvor bittert det end var, måtte det erkendes, at det bar mod enden med den klassiske Hotchkiss. På mange måder var mærket en lidet modificeret overlevering fra en glansperiode, et forsøg på at bevare en håndværkstradition i den maskinelle masseproduktions tidsalder.

Et tappert forsøg på at forny traditionerne blev gjort med den næsten futuristiske Grégoire model. I et støbt chassis af letmetal

var foran anbragt en 4-cylindret boksermotor (86×86 mm, 1998 ccm), som trak på forbjulene. Adskillige særprægede ideer gik igennem hele konstruktionen — måske for særprægede, for modellen blev ingen salgs-succes. Produktionen faldt støt, og i februar 1953 var skriften på væggen tydelig at læse for enhver: 11 personvogne fremstilledes.

Fabrikken gik egentlig godt nok, men med militærkøretøjer, og alligevel var kapitalforholdene vaklende. Efterhånden blev Hotchkiss sat under administration, fik ny kapital og nye opgaver. En aftale blev truffet med Standard om seriefremstilling af Ferguson-traktorer, og langsomt kom fabrikken på fode dog uden at kunne få bilproduktionen i gang.

Så kom sammenlægningen med Delahaye, og et kort øjeblik blev der vakt forhåbninger om, at dette fællesskab ville føre til en ny fremragende bil, men udviklingen lod sig ikke standse. Der byggedes endnu biler hos Hotchkiss, men det var Willys Jeeps på licens.

Historiens hjul havde drejet en hel omdrejning. *Société Anonyme des Anciens Etablissements Hotchkiss* var vendt tilbage til den industri, der oprindeligt skabte den fabrik, hvis biler førte to korslagte kanoner i kølemærket.

Det verdenskendte italienske scooter- mærke



Lambretta

NYE PRISER OG NYE MODELLER

Til omgående levering tilbyder vi:

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

LAMBRETТА 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 tlf. Ægir 6111

Vest for Storebælt:

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



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

Jeg ønsker:

på udrejsen på hjemrejsen

☐ en direkte og hurtig rute ☐

☐ en interessant og naturskøn rute ☐

en anden rute til tilbagerejsen ☐

Rejsen påbeg
Dato

Hjemkomst
Dato

Nr. på køretøj

Portofrit i postkassen eller indlæg til nærmeste ESSO-station.

Postbesørges
ufrankeret
(Modtageren
betaler
porto)

62

DANSK ESSO A/S
SKT. ANNÆ PLADS 13
KØBENHAVN K

Navn

Adresse

Klip til bladets kant



15

Kan man opnå en afgørende formindskelse af bilernes og motorcyklernes benzinforbrug

AF PRIMUS MOTOR

Økonomiløb er ved at komme på mode i Europa, som de længe har været det i USA, og hermed vokser også interessen for de mange, tildels ret indviklede forhold, der bestemmer, hvor langt man under givne omstændigheder kan køre på literen med et eller andet køretøj. Hvad der interesserer det store publikum, er naturligvis den direkte sammenligning mellem forskellige bilmærker og modeller, men for deltagerne i disse løb melder sig spørgsmålet om, hvilken *køreteknik* man skal benytte for at opnå det bedste økonomiresultat, og det er jo ikke nogen hemmelighed, at økonomiløb i reglen vindes efter en form for kørsel, der på afgørende punkter adskiller sig fra, hvad de fleste mennesker praktiserer på en langtur.

Fra arrangørernes side forsøger man på den anden side at opstille et *reglement*, der så vidt muligt sikrer ligheden med almindelig turistkørsel — det sker f. eks. ved at foreskrive forholdsvis høj gennemsnits-hastighed og ved at *forbyde, at der foretages udkobling under kørslen* med mindre, det er nødvendigt ved gearskifte. Et forbud af denne art får uvilkaarligt den tænksomme læser til at spidse øren, for hvad er det, man vil forhindre. — hvilke fordele er det, den durkdrevne økonomikører kan tænkes at erhverve sig ved noget så uskyldigt som at koble ud, når det passer ham? Lad os se lidt nærmere på forholdene, og lad os begynde med et praktisk forsøg.

Vi kører i »sporvogn«.

Allerede i årene efter krigen, da vi endnu havde benzinrationering, praktiserede vi udkoblingsmetoden for at spare på de sparsomt tildelte dråber, og da spørgsmålet for nylikt atter randt os i hu, gentog vi eksperimentet med en stor, amerikansk vogn, en

6-cylindret Chevrolet fra 1954 med almindelig tør enkeltpladekobling og 3-trins synchromesh-gearkasse.

Fremgangsmåden er den følgende: Vognen accelereres op gennem gearene til f. eks. 80 km/t, idet man ved hjælp af gaspedalen holder trækraften på ca. $\frac{2}{3}$ af, hvad den ville være ved fuld gas. Når man har nået den forud valgte hastighed, kobler man ud, sætter vognen i frigear og lukker for tændingen, hvorved motoren går i stå. Nu lader man køretøjet *trille* hen ad vejen med langsomt aftagende hastighed, og når man efter nogle hundrede meters kørsel er nået ned på f. eks. 60 km/t, sætter man atter tændstrømmen til spolen, kobler ud, sætter vognen i 3. gear og kobler atter forsigtigt til, hvorved motoren trækkes i gang af vognen. Så accelererer man atter med omkring $\frac{2}{3}$ motortrækraft op til 80 km/t, stiller atter motoren i bero, og således bliver man ved, så længe trafikforholdene tillader det, eller man selv kan holde det ud.

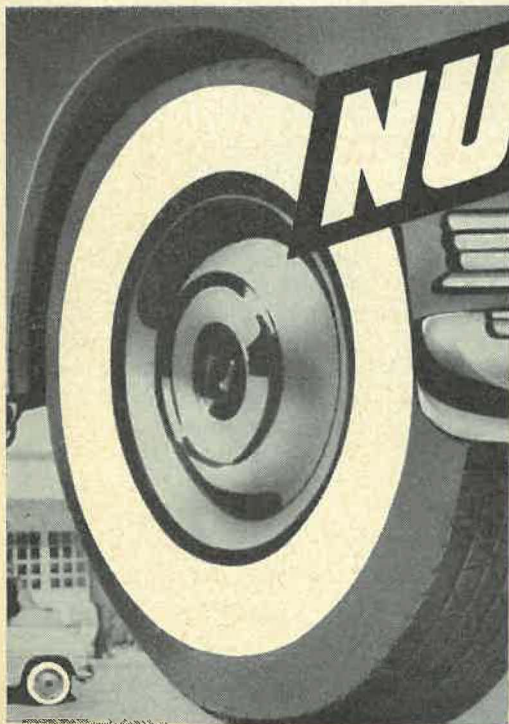
Metoden minder meget om den, sporvognsstyreren benytter under kørslen fra et stoppested til det næste — han starter med så hurtigt som muligt at give fuld kørestrøm, og når vogntoget er nået op på en passende hastighed, slår han strømmen helt fra og kører herefter »på friløb«, indtil han skal bremse igen; det sker ved at lade banemotorerne arbejde som dynamo, der sender vogntogets bevægelsesenergi tilbage til nettet som returstrøm. Når vi kører som beskrevet med bilen, efterligner vi i hvert fald sporvognens accelerations- og friløbstechnik, medens vi af gode grunde er afskåret fra at bremse på samme måde.

Før vi gjorde forsøget med Chevrolet'en, foretog vi nogle orienterende målinger af dens benzinforbrug ved normal landevejskørsel — det viste sig ved 80 km/t (kon-

stant hastighed) at svare til 7 km på literen. Så begyndte vi at »køre sporvogn« mellem 60 og 80 km/t, vi forsøgte også at køre mellem 75 og 90 km/t, og selv om resultaterne fra benzinmålingerne svingede meget fra det ene tilfælde til det andet (bl. a. på grund af usikkerheden ved indstillingen af gaspedalen og trafikforhold, der gjorde det umuligt at overholde »køreplanen« nøjagtigt), så var det alligevel forbløffende tal, vi nåede frem til. Vi kørte gennemgående mellem 14 og 19 km på literen, og i et enkelt tilfælde med forholdsvis høj gennemsnitshastighed nåede vi helt op på 24 km på literen. Det viste sig altså ved disse — ingenlunde udtømmende — forsøg, at det ved den særlige køreteknik i hvert fald var muligt at opnå en benzinøkonomi, der var mellem to og tre gange så god som den normale. Hvordan skal nu det forklares?

Ja, for det første er det jo soleklart, at motoren ikke bruger benzin, medens den står stille, og det gør den langt den største

del af tiden, men på den anden side bruger den mere benzin pr. løbende meter under accelerationsperioderne — spørgsmålet er da: hvad betyder mest? Forklaringen på, at der opnås en besparelse, får man i første række, hvis man slår op i SMJ's aprilnummer, side 219, hvor man som illustration til artiklen om motorkøretøjernes benzinforbrug finder et diagram, der rent principielt viser sammenhængen mellem motorens specifikke forbrug (målt i gram pr. hestekrafttime) og motorens øjeblikkelige belastning (d. v. s. forholdet mellem den faktisk afgivne trækraft og den maksimalt opnåelige trækraft ved det pågældende omdrejningstal). Under accelerationen bevæger vi os indenfor det område, hvor vi har det laveste forbrug i gram pr. hestekrafttime, hvilket — især ved en overdimensioneret motor som den her benyttede — i høj grad bøder på den omstændighed, at vi bruger en større trækraft, og det hele varer kun forholdsvis kort tid, hvorefter forbruget i en længere periode bringes ned til nul.



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

Ganske kort kan man udtrykke fænomenet på følgende måde: Vi bruger kun vor motor kort tid ad gangen, og i disse perioder arbejder den med et maksimum af økonomi, medens vi ved normal kørsel lader motoren arbejde hele tiden med en lav motorbelastning og dertil svarende dårlig økonomi målt i gram pr. hestekrafttime.

Kan metoden bruges i praksis?

Det spørgsmål melder sig med et samme: Skal vi alle sammen begynde at køre på den måde og dermed spare såvel os selv som samfundet for en stor brændselsudgift?

For det første skal det bemærkes, at metoden kun lader sig benytte, når forholdene tillader det, det vil stort set sige, når vi er nogenlunde alene på vejen. Så snart der er tale om tæt trafik, er vi tvunget til at følge med den øvrige færdsel og kan derfor ikke lade vor kørehastighed svinge regelmæssigt mellem to forud givne værdier. Men på landevejene, hvor trafiktætheden normalt er ringe, kan vi altså godt køre som foreslået. Spørgsmålet bliver da, om den opnåede fordel følges af ulemper, hvis vi praktiserer metoden dag ud og dag ind?

Ja, for det første er det klart, at vi vil få et ganske betragteligt merslid på koblingen — belægning, trykleje, aktiveringsmekanisme — og altså på dette punkt en række forøgede reparationsregninger, ligesom gearkassens synchromesh-mekanisme for 3. gear hurtigt vil gå sin undergang i møde. Hvis metoden blev almindelig anvendt, kunne bilfabrikanterne imidlertid forholdsvis let forstærke eller omkonstruere disse elementer, så de atter fik en passende levetid. Det samme gælder tændingslåsen, men her kunne man jo let indbygge en særlig afbryder i serie med tændspolen og så benytte den ved den stadige lukken op og lukken i for strømmen.

Man får imidlertid med det samme et indtryk af, at alt, hvad vi hidtil har foretaget os i vore bestræbelser med den famøse Chevrolet kun er forholdsvis ubehjælpssom forsøg. Spørgsmålet er, om man ikke ved en nøjere analyse af problemet kunne

RESERVEDELS

PRIS
FALD

Nu er gode reservedele billige. Her er nogle eksempler på: **Victoria „Bi-fix“ 125 cc. 1953-55**

Koblingskabel, monteringsfærdig ..	2.40
Forgaffel- gummibælge	4.25
Kickstartgummi	0.45
Speedometerkabel, komplet	6.55
Elektrisk ledningsnet, komplet	6.50

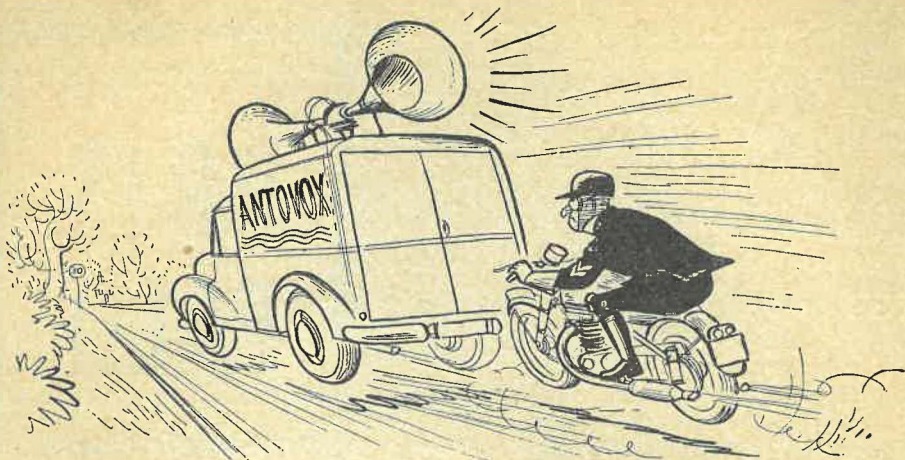
Køb disse originale reservedele hos den autoriserede forhandler eller gennem denne direkte hos

**C. REINHARDT
A/S**

Gl. Kongevej 11 . København V.

Velocette

KVALITETS MÆRKET



Hvis det kan interessere nogen, så agter jeg nu at bremse hårdt nu —!

(Fra Brockbank's Over The Line, Temple Press Ltd., London).

nå frem til en teknisk fuldt tilfredsstillende løsning, der ikke medførte færdselsmæssige ulemper af nogen art — altså en art »køren i sporvogn«, der tillod os at holde konstant eller praktisk talt konstant hastighed, selv om motoren kun arbejdede periodisk med en meget gunstig økonomi.

Selvfølge har bilfabrikanterne også i årevis tænkt over disse problemer, og man har ved visse konstruktioner været inde på en tilnærmelse til en rationel løsning. Man kan f.eks. tænke et *friløb* indskudt mellem motoren og de drivende hjul — her kan føreren i hvert fald uden at benytte koblingen praktisere kørsel med varierende hastighed, men han må dog stadig affinde sig med, at motoren går tomgang i »hvileperioderne«.

En anden løsning, der mere nærmer sig det, vi kommer til at køre med i fremtiden, er den direkte benzinindsprøjtning, som vi kender den fra Goliath 2-takterne — her havde man indrettet reguleringsmekanismen for indsprøjtningsspumperne således, at benzintilførslen blev *fuldstændig afbrudt*, når man slap gaspedalen, medens vognen var i fart — den blev af sig selv sat til igen, når motoren nærmede sig tomgangsomdrejninger. Disse vogne var ligefrem beregnet på at blive »kørt som sporvogn«, idet man simpelthen accelererede kraftigt og derefter

slap gassen helt indtil næste acceleration. For folk, der er vænnet til karburatormotorer med accelerationspumpe, forekommer en sådan kørselsmetode uvant, måske ligefrem brutal, og det er da også en kendsgerning, at folk, der kom fra en karburatorvogn til en Goliath, havde meget svært ved at omstille sig.

Hvis man tænker på at udvikle en motor, der afgiver sin trækraft periodisk, er der ingen tvivl om, at benzinindsprøjtning (direkte eller indirekte) er en af de første forudsætninger — man kan simpelthen ikke tænke sig en karburator, ved hvilken man lynhurtigt kan åbne og lukke for benzintilførslen efter behag.

Kan vejbyggerne gøre noget for de »bilende sporvogne«?

Man har allerede for mange år siden været inde på den tanke, om ikke en særlig udformning af vejenes længdeprofil kunne gøre det naturligt at køre med va-



rierende hastighed. Man tænkte sig noget i retning af en vej, der forløber med korte, ret stejle stigninger og derpå følgende ret lange, svage fald — det ville ganske givet i sig selv medføre et lavere benzinformbrug for færdslen som helhed, men for det første kræver systemet, at man har forskellige længdeprofiler for de to færdselsretninger, og for det andet ville man blive stillet overfor jordarbejder af et sådant omfang, at omkostningerne ikke stod i et rimeligt forhold til brændselsbesparelsen selv ved fuld udnyttelse af det pågældende vej anlæg. Da tyskerne gik i gang med projekteringen af autobanerne, underkastede de såmænd problemet en til bunds gående analyse, der en gang for alle gjorde det klart, at metoden ikke kan bruges.

Den »pulserende« motor.

Det, man har i tankerne efter de foretagne, primitive forsøg med Chevrolet'en, er en automatik, som foretager alle de manipulationer med tænding, kobling og gearstang, der gør metoden så besværlig for os selv, og som gør det så hyppigt, at kørehastigheden ikke varierer mærkbart. Det er vanskeligt på forhånd at danne sig et indtryk af, hvor ofte en sådan automatik skal slutte eller afbryde kraftstrømmen fra motoren, for at fører og passager ikke rent psykisk skal føle arrangementet som noget ubehageligt, men man har jo en lumsk anelse om, at denne »puls-mekanik« skal arbejde med så høj frekvens, at der kan opstå fare for *resonans* med nogle af motorens og da først og fremmest krumtapakslens *egensvingningstal*, i hvert fald når der køres med lavere omdrejningstal på motoren.

Man vil måske undre sig over, at busserne, der kører fra det ene stoppested til det næste, ikke benytter »sporvognsmetoden«, men her må man erindre, at der i reglen benyttes dieselmotorer, der i modsætning til benzinatorerne har et forholdsvis lavt specifikt forbrug ved lave motorbelastninger — den gevinst, som kan opnås, er derfor ikke tilnærmelsesvis så stor som ved benzinatorerne, og tilskyndelsen til at vove sig

Det er ikke nok at sige „tændrør.“

når dette uundværlige tilbehør til Deres motor trænger til udskiftning. Forlang udtrykkelig BOSCH.

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

ud i eksperimenter er tilsvarende ringe. Derimod kunne der sikkert opnås fremragende resultater med benzinbusser i turistikørsel.

Til slut skal det understreges, at hele problemet kun har interesse, så længe vi tænker på biler med bestemte, forudgivne udvekslingsforhold mellem motoren og de drivende hjul. Når det først bliver almindeligt med trinkløst, variable udvekslinger, får man en mulighed for at lade motoren trække hele tiden og alligevel lade den arbejde indenfor det mest økonomiske belastningsområde — en revolution af denne art, der er forvarslet i den nye hollandske DAF personbil, vil så til gengæld kræve motorer, der i langt højere grad end de nuværende er i stand til at sejtrække time efter time, uden at det går ud over levetiden.

Ved nærmere eftertanke melder sig også andre problemer end de her berørte — et af de mest fristende, som vi skal se nærmere på i en kommende artikel, drejer sig om den energi, der går til spilde, hver gang vi

bremses. Er der nogen mulighed for at opmagasinere den store bevægelsesenergi, der frigøres ved bremsningen, og at lade den »flyde« tilbage til køretøjet under den næst følgende acceleration.

GRATIS BREMSEPRØVE PÅ ALLE FORD'ER

Landets Ford forhandlere indbyder nu samtlige Ford-kørere til besøg på nærmeste autoriserede værksted, hvor der uden vederlag for kunden vil blive foretaget en grundig analyse af bilens bremsesystem. Når arbejdet er tilendebragt, udleveres en dokumentation for undersøgelsen samtidig med, at kunden gøres bekendt med eventuelle fejl eller mangler.

Af hensyn til den stærkt forøgede trafik i sommerhalvåret og de deraf skærpede krav til materiellet er dette et tilbud, der antagelig vil blive udnyttet i stor udstrækning. Hele juni måned er Ford-værkstederne klar til de gratis bremseprøver, der lanceres under mottoet »Er Deres bremses tip-top til stop?«!

BILkosmetik

specielt
til Deres
OPEL...

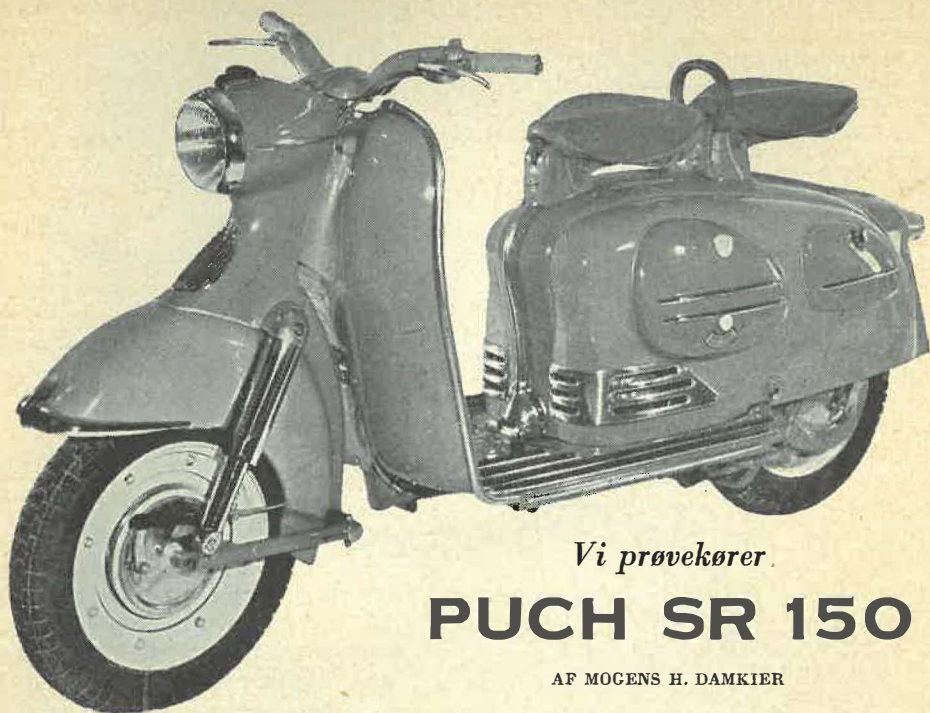


OPEL UNIVERSAL POLISH giver lakken en strålende glans. — OPEL CHROME-POLEREPASTA renses, beskytter og blanker de forchromede dele.



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





Vi prøvekører.

PUCH SR 150

AF MOCENS H. DAMKIER

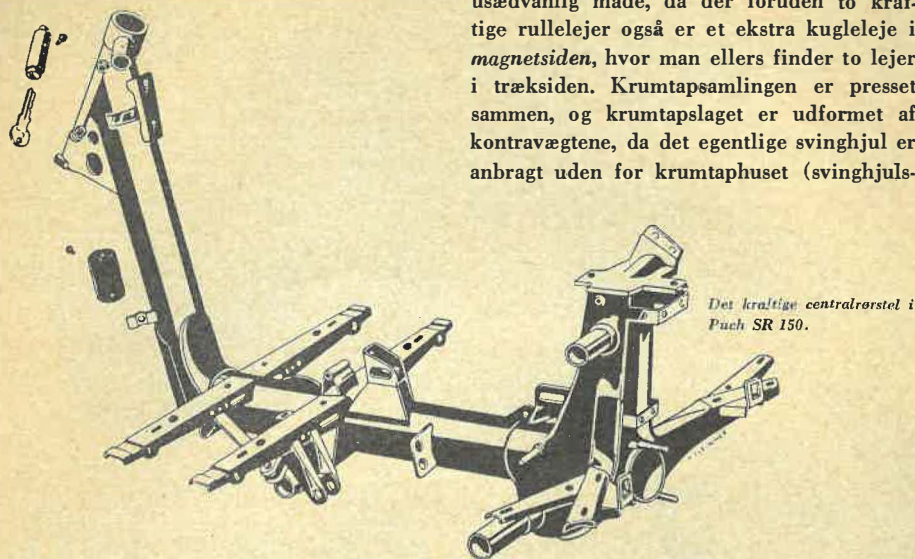
Betragter man de forskellige scooterkonstruktioner, vil man bemærke, at skønt fantasien har haft et langt større spillerum end ved motorcyklernes opbygning, så deler scooterne sig i to grupper: Scooteren med de ret store hjul og udpræget retningsstabilitet og køreegenskaber som en motorcykel samt scooteren kendetegnet af små hjul, lavtliggende tyngdepunkt og udpræget styrefølsomhed, der gør denne type velegnet til kørsel i byens trafik. Puch scooteren hører til den første af disse to kategorier.

Umiddelbart får man indtryk af et fikst lille køretøj, og ser man på Puch SR 150 lige fra siden, vil man opdage, at vægtfordelingen er yderst fornuftig, fordi køreren er anbragt ret langt fremme, og med en person på maskinen ligger der da også ca. 45 pct. af den samlede vægt på forhjulet. Selv om motoren er anbragt meget lavt og i sig selv er en kompakt konstruktion, sørger 12"-hjulene for at hæve det samlede tyngdepunkt i en passende højde over vejbanen således, at man undgår tumlinge-bevægelser.

Den bærende konstruktion består af et centralrør, der fortil ender i kronhovedet og bagtil bærer motorkonsol og lejbuk for baghjulets svinggaffel. Forhjulet er ophængt i en lang svinggaffel, og de faste gaffelben følger forskærmens bue. Styret er beklædt med en plade, der skjuler ledninger og kabler.

Forskjoldet er let buet, hvilket giver en udmærket beskyttelse mod regn og vej-snavs, og både skjoldet og bundpladen er udformet på en sådan måde, at det bærende centralrør forstærkes af pladen. Motorkassen er hængslet fortil i en enkelt bolt, og to ekscentriske låseplader holder bagtil motorkassen fast til bundpladen — disse låseskiver drejes gennem en sekskant, som betjenes af tændrørsnøglen. Ved rengøring af motoren samt ved justeringer og eftersyn kan motorkassen åbnes på mindre end et minut, og ved reparationer kan hele motorkassen fjernes på et øjeblik, når den forreste hængselbolt tages ud.

I venstre side er der på motorkassen et stort inspektionsdæksel, gennem hvilket man



kommer til karburator og benzinbane, og i dette dæksel er der indbygget en chokeranordning, der betjenes med et håndtag på klappens udvendige side. Når klappen er lukket, sørger en gummimuffe for lufttæt forbindelse mellem chokeren og karburatorens luftfilter. På venstre side findes til lige et værktøjsrum, og på højre side er der et tilsvarende rum til akkumulatoren.

I modsætning til de dobbeltstemplede Puch motorcykler er der i scooteren en enkeltstempled to-takter af konventionel opbygning. På krumtapakslen er der i venstre side anbragt en svinghjulsmagnet kombineret med et blæserhjul, der gennem en blæserkappe fører køleluft til cylinder og topstykke. På selvstartermodellen SRA 150 er der i stedet for svinghjulsmagneten en dynastart, og motoren har i dette tilfælde batteritænding. I begge tilfælde er der en tændingsnøgle, der for selvstartermodellens vedkommende slutter strømmen til tændspolen på sædvanlig måde, medens model SR 150 har en kortslutningskontakt, der først afbrydes, når nøglen trykkes ind.

Det kombinerede krumtap- og gearkassehus er deleligt efter en lodret midtlinje, og cylinderen monteres på fire tapbolte, og topstykket monteres til cylinderen med fire

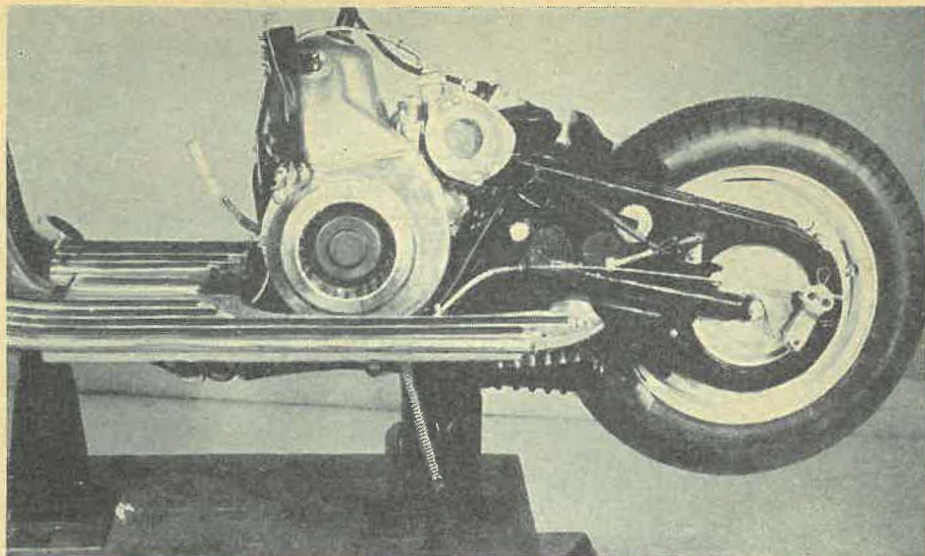
bolte. Krumtapakslen er lejret på en ret usædvanlig måde, da der foruden to kraftige rullelejer også er et ekstra kugleleje i *magnetsiden*, hvor man ellers finder to lejer i træksiden. Krumtapsamlingen er presset sammen, og krumtapslaget er udformet af kontravægtene, da det egentlige svinghjul er anbragt uden for krumtaphuset (svinghjuls-

magnet og blæserhjul). Plejlstangslejet er udformet som et rulleleje, og der leveres såvel ruller i overstørrelse som komplette ombytningsskrumtappe.

Det langskortede stempel har to kompressionsringe, der som reservedele findes i to overstørrelser til to opboringer med $\pm 0,5$ mm hver gang.

Krumtaphuset tætnes af to simmerringe, og på krumtapakslen er kædehjulet drevet af en medbringer støddæmper. En enkelt bøsningsskæde trækker en flerpladekobling af almindelig, men meget robust konstruktion.

En tre-trins gearkasse skiftes ved hjælp af klokoblinger, og skiftningen foretages ved hjælp af drejehåndtaget på styret, der forbindes til vælgergaflerne med et dobbelt bowdenkabel. Fra gearkassen overføres kraften til baghjulet ved hjælp af en delvis indkapslet rullekæde. Denne kæde strammes på den måde, at hele motoraggregatet vippe frem ved hjælp af en indstillingsbolt, og på den måde er man altid sikker på korrekt sporing af baghjulet, da det er monteret fast i baggaflen. Også gaflen ligger i en stabil lejrings, og den affjedres af to vandretliggende skruefjedre dæmpet af en teleskopstøddæmper.



Dette billede giver indtryk af det kompakte motoraggregat.

Konstruktionen ser meget gennemtænkt og fornuftig ud, men når man skal til at køre på maskinen, præsenteres man for nogle irriterende småkavanker. Man kan f. eks. bære over med benzinhanens anbringelse bag et dæksel, men så må man også

forvente at finde hanen umiddelbart bag dette dæksel, hvilket desværre ikke er tilfældet — man må fiske ind i mørket efter denne hane, og selv om man med lidt øvelse kan finde den i blinde, er det vanskeligt at få hånden ud i lige så proper skikkelse,

SPECIFIKATIONER

Importør: O. E. Andersen, Kronprinsens-gade 14, København K.

Motor: Blåserkølet, en-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen 147 cc. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 6,0 hk ved 5500 omdr/min. Smøresystem: olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Bøsningsskæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Drejehåndtag. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,6:1, 2. gear 10,7:1, 3. gear 6,18:1. Gearkasse til baghjul: Rullekæde. Dækstørrelse: 3,25-12".

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten samt støtteben.

Benzintank rummer 7 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, 20 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Bosch. Amperetimer på akkumulator: 7. Dynamospole: 30 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: Bosch W 225 T 1.

Udstyr: Styrslås, pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1325 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 145 mm, styrets bredde: 650 mm.

Egenvægt: 122 kg (med reservehjul). **Benzinforbrug:** 2,5 liter pr. 100 km (40 km pr. liter) ved 60 km/t.

Tophastighed: 83 km/t.

Justeringsmål:

Tænding: Kontaktafstand 0,4 mm, fortænding 4,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør: 0,4—0,5 mm.

Karburator: Bing 1/22, dyse 80, strålerør 2,64, chokerboring 22 mm, nålen anbragt i 4. hak, chokerrør 3, tomgangedyse 45, tomgangsskruen åbnes $\frac{3}{4}$ fulde omdrejninger.

som den kom ind, da hanen ligger tæt ved bagkæden.

Ifølge instruktionsbogen skal man ved en kold start benytte chokeren, og kun i meget koldt vejr skal man tippe karburatoren — dette synes i praksis at være lige omvendt. Når man skal træde kickstarteren ned, står denne i de fire af fem tilfælde »for tand«, hvilket er ensbetydende med, at man må sætte maskinen i andet eller tredje gear og rokke lidt med den, så gearkasseakslen bliver drejet lidt, sætte i frigear igen og så forsøge en ny start.

Kørestillingen er udmærket, og der er plads til selv de længste ben bag forskjoldet. Første gear er som ventet meget lavt, og man skifter hurtigt til andet gear. Første gang man skifter til tredje gear, fyldes maskinen af overdådige vibrationer, fordi man har skiftet alt for tidligt, og man bliver hurtigt klar over, at man skal lade andet gear trække ud til godt og vel 60 km/t, før man går i topgear, hvilket ikke sker på den mest lydløse måde, men efter skiftningen overraskes man af det lave omdrejningstal på motoren ved denne hastighed i tredje gear — med andre ord: Der er et meget stort spring mellem andet og tredje gear. Disse udvekslingsforhold er uden tvivl dikteret af de driftbetingelser, man kommer ud for i maskinens hjemland, Østrig, hvor de stejle alpeveje skal kunne forceres i et nogenlunde anstændigt tempo i andet gear, medens man på de vindstille, lige strækninger kan tillade sig en ret høj gearing i tredje gear, for på den måde at hjælpe på økonomien. Medens andet gear virker ret lavt, må tredje gear til gengæld siges at være højt.

Der fremstilles en ganske tilsvarende maskine på 125 ccm, og den udvikler 5 hk mod 150 ccm modellen, der udvikler 6 hk. Tophastigheden er med den lille motor 75 km/t og med den store 85 km/t, men en forskel på 1 hk kan ikke give en hastighedsdifference på 10 km/t i dette område, så enten er 150 ccm motoren gearret på den måde, at køremodstandskurven rammer lige i hestekraftkurvens toppunkt, eller også er der tale om en overgearing, medens den mindre motor er gearret efter mere sædvanlige nor-

mer. Resultatet er i hvert tilfælde, at en mærkbar forøgelse af køremodstanden gennem den allestedsnærværende blæst på de danske veje kan gives af et modvindstryk, så maskinen næsten ikke er til at drive af sted i topgear, medens en tilsvarende rygvind får den til at flintre af sted. Til danske forhold ville det derfor være passende med et højere andetgear og en lavere totaludveksling i tredje gear.

Køreegenskaberne er absolut i topklasse, og man kører Puch'en nøjagtigt som en god motorcykel. Retningsstabiliteten er helt i orden, men alligevel er den tilfredsstillende let at manøvrere ved ganske langsom og snoet kørsel i byens trafik. Selv i de mest ujævne sving ligger maskinen på centimeter, hvor man vil ha' den, og affjedringen er passende afstemt således, at man ikke mærker de voldsomme stød ved forcering af ujævn vej eller huller opstået på grund af frostskafer, og dog føler man sig til stadighed i nøjagtig kontakt med vejbanen.

Også bremserne er aldeles fortræffelige, og navnlig forhjulsbremsen er meget effektiv ved et minimalt aktiveringstryk — maskinen er iøvrigt stabil under en katastrofeopbremsning.

Motorvibrationerne er lidt for fremherskende, og først ved 80 km/t jævner de sig ud i en frekvens, der ikke virker generende.

Tophastigheden målt til 83 km/t, accelerationsevnen er ikke fremragende på grund af det store spring mellem andet og tredje gear, men dog fuldt tilfredsstillende til almindelig kørsel. Gearskiftet er omtrent så præcist, som et drejhåndtag kan gøre det, og med nogen øvelse kan skiftningen foretages helt lydløst uden de velkendte, hårde knald — dobbelt udkobling lader sig praktisere ved nedgearing.

Puch har været meget tæt ved at fremstille en idealscooter, men der mangler en del, før dette ideal er opnået. Man kunne ønske sig et stativ, der gjorde det en smule mindre anstrengende at parkere maskinen, man kunne ønske sig en bedre afbalancering af motoren, mere formålstjenlige udvekslingsforhold og en fikser placering af benzinhanen.



Trehjulet kr. 7595.—

Firehjulet kr. 7895.—

inc'. omsætning

„VORES VOGN SPARER OS FOR BÅDE ÆRGRELSER OG UDGIFTER“

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| ★ Den billigste bil i anskaffelse | ★ Rigtig plads også til bagagen |
| ★ Den billigste bil i drift | ★ Fremragende køreegenskaber |
| ★ Den uovertrufne BMW-kvalitet | ★ Den letteste parkering |

DE FÅR GOD TID MED ISETTA

Nærmeste forhandler anvises

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Frederikssundsvej 78, København NV

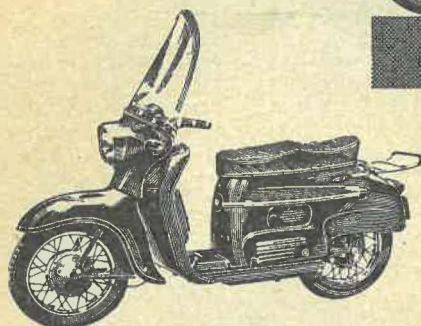
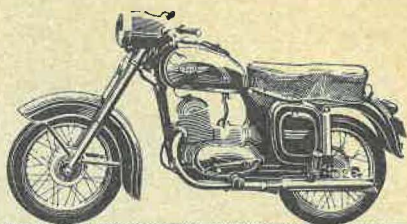
Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus

Udb. 25 % - lempelige vilkår

Produktions rekord



salgsrekord

1.000.000 JAWA motorcykler er ude at rulle

Denne verdensrekord i motorcykleproduktion er årsagen til den overordentlig store særrabat (jubilæumsrabat) på køb af JAWA motorcykler og scootere i 1959.

Konkurrence udelukket såvel i pris som i kvalitet

JAWA scooter 175 cc, ideel til camping, incl. oms. . . . 2976.-

MANET – 100 cc, den helt rigtige byscooter m. selvst. 2232.-

JAWA 125 cc incl. oms. 2387.- JAWA 250 cc incl. oms. 3562.-

JAWA 175 cc incl. oms. 2790.- JAWA 350 cc incl. oms. 4580.-

FABRIKS NYE MOTORER

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

Komplette med 4 gear, enheds pedal, aut. kobling, karburator og dynamo

IMPORT: *Erik Orth* VESTER FARIMAGSG. 19, KBH. V., MI 4801

Kontakt søges med branchefolk for evt. autorisation
NB! Gode, istandsatte, brugte scootere og motorcykler sælges
med 3 mdr. motorgaranti på lempelige vilkår.

Demonstreres gerne aften eft. aftale: Lyngbyvej 36, RY 87 05, Lyngbyvej 170, RY 40 51,
Roskildevej 175, VA 97 36, Reverdilsvej 2-4, VE 10.277, V. Færimagsvej 19, MI 48 01



I denne situation kan Jørgen P. Mortensen og Henning Hansen minde lidt om et ægtepar, hvis parter er uenige om vejen på søndagsturen.

Palle Høst vandt tredje afdeling af DM Moto-Cross

MOGENS RASMUSSEN FIK IGEN MASKINSKADE I ET AFGØRENDE LØB.

Tredie afdeling af danmarksmesterskabet i moto-cross blev en hård dyst på den krævende Nissehøj-bane. Der kørtes som sædvanligt i to heat, hver på 20 omgange, hvilket kræver en virkelig idrætspræstation af rytterne.

Det første heat afvikledes meget fredsommeligt uden den helt store kamp, og her vandt Mogens Rasmussen foran Palle Høst Andersen, Boris Rasbro, Arne Nielsen og Jacob Lynegård. Alle mand kørte i fin stil, og man må til tider undre sig over, at danskerne ikke kan gøre sig bedre gældende i de internationale løb.

I andet heat gik Boris Rasbro straks frem i spidsen efter en i teknisk henseende fremragende start. Det var dog indlysende, at både Palle Høst Andersen og Arne Nielsen ikke uden videre ville give noget fra sig, medens Mogens Rasmussen indtil videre havde nok at gøre med at indhente det, der blev forsømt i starten.

Medens Mogens Rasmussen arbejdede sig op gennem feltet, pressede Palle Høst Andersen stadigt stærkere, hvilket tilsyneladende gjorde Boris Rasbro en kende nervøs — i hvert tilfælde forlod den sikre og målbevidste stil ham i et par af de skarpe sving med det resultat, at Palle Høst Andersen fik presset sig forbi, og da han endelig fik banen for sig selv, satte han tempoet

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

KØR BEDRE

Bogen der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel.

FÅS HOS
BOGHANDLERNE OG SMJ

Kr. 6,75

RESERVEDELS

PRIS FALD

Nu er gode reservedele billige. Her er nogle eksempler på: **Victoria 250 cc. 1953-55.**

Platinsæt	
(kontaktsæt)	2.90
Fodhvilergummi	1.70
Cylinder komplet	
med stempel	70.00
Speedometerur,	
komplet	29.00
Bagsæde, komplet,	
fineste kvalitet ...	28.00

Køb disse originale reservedele hos den autoriserede forhandler eller gennem denne direkte hos

C. REINHARDT
A/S

Gl. Kongevej 11, København V.



Palle Høst Andersen under sit sejrige løb på Nissehøjen.

i vejret for til sidst at gå over mållinien som sikker vinder.

Mogens Rasmussens anstrengelser endte i et styrt — eller måske snarere en nødlanding — da gasspjældet satte sig fast. Det er anden gang, Mogens Rasmussen har været ude for maskinskade af nævnte årsag, og bliver han ikke snart klog af skade, mister han chancerne for at vinde mesterskabet. For øjeblikket er stillingen den, at Palle Høst Andersen har 20 points, Mogens Rasmussen og Boris Rasbro hver 16 points, Jacob Lynegård 11 og Svend Aage Hansen 6.

I sidevognsløbet gav parret Kaj Christensen/Egon Thomsen en blændende opvisning i sidevognskørsel »på løst og ujævnt underlag«, og de vandt i en meget overbevisende stil foran Bent Sørensen/Willy Larsen.

I juniorklassen vandt Mogens Beierholm, der indtil nu har vundet hvert eneste løb, han har deltaget i — nemlig to.

teknisk BREVKASSE

Spørgsmål til
"Teknisk Brevkasse" besvares **KUN**, når der medsendes svarporto.

De bedes oplyse mig om følgende angående min Husqvarna 125 ccm, årg. 1950: Hvor store skal de forskellige pærer (baglys, stoplys, positionslys samt pærer til det korte og lange lys) være? Hvor stor skal en akkumulator til maskinen være, og hvordan skal den tilsluttes ledningsnettet? Hvor skal ledningerne fra et amperemeter tilsluttes?

K. S., Ardestrup.

I forlygten benyttes en 6 v 25/25 watt lampe svarende til Philips type 6718. I baglygten skal der anvendes en 12 v 1,5 watt lampe svarende til Philips type 12913N. Andre lamper er maskinen ikke originalt monteret med. En akkumulator kan ikke tilsluttes dette anlæg, da der ikke er nogen ladespole i svinghjulsmagneten.

Molykote.

Emnet smøre-addition har vistnok tidligere været genstand for omtalte i SMJ, men eventuelle fakta er sandsynligvis med tiden fordunklet i temmelig høj grad blandt publikum.

Ikke mindst mekanikerne er i vildrede vedrørende ovennævnte additivs fordele og ulemper.

Da Molykote dels er stærkt opreklameret, dels fra anden side har nydt fordelagtig omtale, tilsatte jeg forleden, umiddelbart efter at jeg selv havde hovedrepareret min BMW R 51/3, Molykote til smøreolien.

En BMW-forhandler, som jeg senere spurgte, om det var korrekt at bruge smøreolie-additiver, frarådede mig kraftigt bru-

gen af Molykote og andre. Han henviste til, at han måtte foretage flere hovedreparationer som følge heraf, og påstod, at smørekanalerne tilstoppedes af additiverne.

Idet jeg adskillige år med interesse har læst Deres udmærkede blad, tillader jeg mig herefter høfligst at spørge om Deres syn på førnævnte. Samtidig beder jeg Dem oplyse mig om, om De vil anse følgende omtrentlige tilkørselshastigheder for en hovedrepareret BMW R 51/3 for korrekte:

0—1000 km: 60 km/t, 1000—2000 km 80 km/t, 2000: over 80 km/t.

Eller er omdrejningstallet under indkøringsperioden uden betydning og hovedsagen en ubesværet gang? Vil brug af topolie gavne?

T. H., Ålborg.

Da vi i sin tid skrev om Molykote, efterlyste vi det afgørende bevis for en forlængelse af motorens levetid, men dette bevis er endnu ikke blevet ført. Vi forsøgte selv med en specielt indrettet to-cylindret to-takter med to karburatorer og todelt tank at køre med Molykote på den ene cylinder og uden tilsætning på den anden, men Molykote kunne ikke holdes opslemmet i benzinen, så forsøget måtte opgives. Fabrikanten ville kunne føre beviset med en lignende, specialbygget fire-takter med radioaktive stempelringe, og en positiv bevisførelse ville sikkert betyde overmåde meget for salget, men et sådant forsøg har man ikke iværksat. Smøreevnen i kold tilstand er hævet over enhver tvivl, og vi kan fortsat anbefale Molykote til smøring udenfor motoren, men

vi kan hverken fra- eller tilråde brugen af Molykote i motoren. Smørekanalerne kan dette produkt ikke tilstoppe, men slæm-fælder indbygget i svinghjul og lignende kan blive tilstoppet.

De anførte tilkørselshastigheder er i orden, blot maskinen ikke sejtrækker — topolie er gavnligt under indkøring.

★

Jeg har et problem, som endnu ingen mekaniker har kunnet klare for mig, kan De hjælpe mig? Det drejer sig om min Lloyd 600 årg. 56. Når jeg kører på landevejen uanset fart, giver det nogle stød i bilen, ligesom motoren bliver holdt tilbage; det kommer ret ofte efter hinanden, men kører jeg f.eks. 70 km, kan den blive ved med små stød, til farten er nede på ca. 50, før hjælper det ikke at give gas igen, det er, ligesom den slet ikke vil tage imod gassen, standser jeg helt op, så snart jeg træder koblingen i bund, går motoren i stå, så er det meget vanskeligt at starte igen, gaspedalen skal helst trædes i bund flere gange, før

den langsomt går igang igen, og så lugter det af benzin.

Men det er ikke hver gang, jeg kører, der er noget galt, det kommer lettest, hvis jeg først har stoppet f.eks. for hovedvej. Vil jeg derimod sætte mig ind i vognen, når den har stået bare nogle timer eller en nat, og køre en lige strækning uden stop, er der ikke noget i vejen med den og især ikke, hvis jeg kører den lidt hårdt, og så kan jeg også udmærket standse op, uden at den går istå, det er altså kun når den er inde i denne periode, at den støder og går istå.

Der er nye tændrør, udstødningen og lyd-potten brændt ud, karburatoren blæst ud flere gange samt efterset for utætte pakninger og evt. brud på kablerne, strålespiden fornyet, ventiler stillet, tænding stillet, platinen stillet og rensat, kondensator fra tændspolen udskiftet. C.H.M.O., Brønderlev.

Ifølge Deres beskrivelse tyder alt på, at karburatorens svømmerventil er tilbøjelig til at sætte sig fast — muligvis er det svømmere, der arbejder for trægt.



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 varevogn 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

SMJ

Sagen drejer sig om en Zündapp KS 600, model 1939. 1) Ventilspillerum for såvel ind- som udstødningsventil og om disse skal indstilles ved varm eller kold motor. 2) Hvilket hak skal nålen i karburatoren anbringes i. 3) Hvilken dysestørrelse skal anvendes.

S. C. P., Lunde, Jyll.

Ventilspillerummet er for både indsugning og udblæsning 0,25 mm ved kold motor. Nålene skal stå i andet hak fra oven. Der kan være tale om to karburatortyper begge af fabrikat Amal. Type M 76446 L (chokerboring 25,4 mm) skal have dyse 140, og type M 76/451 L (chokerboring 24,0 mm) skal have dyse 115.

★

Jeg beder Dem hermed om et råd angående monteringen af et megafonrør. Det drejer sig om en ny NSU Max, som jeg gerne ville have så megen effekt ud af som muligt; vil monteringen af et megafonrør fremfor original lydpotte give nogen mærkbar forandring af effekten i form af accelerationsevne og trækraft? Hvor stor ændring skal foretages med karburatoren?

P. A. A., Herlev.

Vi er ikke helt klar over, om den pågældende Max skal bruges til konkurrencekørsel, men en megafon med indmad er i hvert tilfælde helt uden virkning.

En megafon på fri udblæsning kan ved nogle motortyper give en forøgelse af effekten ved hastigheder over 120 km/t, og i så tilfælde skal karburatorens spjæld have større udskæring. Når trialførere benytter megafoner, kan det kun være for at gøre mere spektakulært.

★

Vil De være venlig at give mig et par oplysninger. Jeg har en Special Max 55, der har kørt 30.000 km; den går udmærket, hvad ydelse angår, men den har et par mislyde, først og fremmest har den en tikkende lyd fra ventilerne, som jeg har hørt andre Max-maskiner har, men det er ikke på grund af forkert tolerance, kan det være ventilstyrene? Så er der en anden støj, som kunne



»Gør motorcyklen klar til sommer-
turen! Arbejdet er let, og resultatet
strålende når De bruger GUNK —
— det sensationelle rensmiddel,
der pensles på og spules af.«

Prisen er kr. 3,85/liter

GUNK IMPORT,
Nørrekær 17, Valby (Tlf. 754610) eller
Flinterupvej 9, Vanløse (DA 11257)
opgiver adresse på nærmeste forhandler

RESERVEDELS

PRIS
FALD

Nu er gode reservedele bil-
lige. Her er nogle eksem-
pler på: **Victoria 250 cc.**
1953-55

Koblingskabel kompl.
monteringsfærdig .. 2.25
Gaskabel kompl.
monteringsfærdig .. 1.25
Kickstartgummi 0.60
Håndgummi 1.30

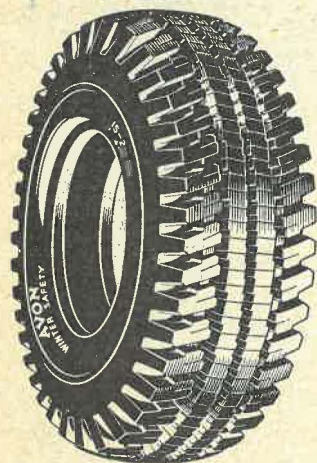
Køb disse originale reserve-
dele hos den autoriserede
forhandler eller gennem den-
ne direkte hos

**C. REINHARDT
A/S**

Gl. Kongevej 11 . København V.

AVON

SIKKERHED FREM FOR ALT



**MONTER DE SIKRE OG EFFEKTIVE
AVON-VINTERDÆK NU**

AVON

Det førende Dæk

tyde på kommer fra lejerne, men de er også undersøgt, og der er intet slid, det er en bankende lyd, som kommer, når motoren bliver varm, men når den skal trække hårdt forsvinder lyden, kan det være stempelpinden? Det forekommer mig, at det bliver værre og værre med de forskellige støjplager, er der nogen grund til hovedreparation, når sliddet kun kan høres, men ikke ses?

J. N., Stege.

Ventilstøjen kan være lidt vanskelig at afgøre, og da man næsten ikke kan forvente, at ventilerne skal arbejde lydløst efter 30.000 km, er det muligt, at der er tale om ganske normal ventilstøj. Iøvrigt kan ventilerne give lyd fra sig, hvis styrene er slidte, eller hvis der er opstået en lille skævhed i en ventil. Udskiftning kan i så tilfælde finde sted ved lejlighed.

Den bankende lyd ved varm motor stammer uden tvivl fra stempelpinden, idet der opstår et spillerum mellem pind og stempel. At lyden forsvinder ved belastet motor understreger denne teori. En hovedreparation lyder så voldsomt, og fejler lejer og cylindere ikke noget, kan man sikkert klare sagen med en lokal reparation, blot stemplet ikke har taget skade.

★

Jeg kan ikke finde litteratur om olie, specielt om olietemperatur. Ved hvilken temperatur smører en olie »bedst«? Ved hvilken temperatur påbegyndes en nedbrydning af smøreevnen?

Jeg kører 2 CV (med glæde), og temp. er normalt 65—70° ved rask kørsel. Mener at have læst en angivelse af trykket målt ved 60°, hvilket måske skulle antages for en god middeltemperatur? En mekanikerlærling siger 63° for bedste smøreevne.

Iøvrigt er oliens varmesvingninger vel ret træge, således at cylindrene udmærket kan overstige en faretruende temp., før den registreres på et olietermometer?

P. H., Esbjerg.

Lad os først se lidt på, hvilke temperaturer der hersker i benzinmotorens forskellige dele: Stempeltop 200/425° C, stempelrings-

zonen 150/300° C, stempelskørt 90/200° C, øverste del af cylindervæggen 90/350° C, nederste del af cylindervæggen 10/150° C, plejstangslejet 90/200° C, krumtaplejer 65/175° C, olien i motorens bundkar fra laveste uden-dørstemperatur op til 150° C.

Under disse forhold skal motorolien være i stand til at give en effektiv smøring. Oliens opgave er at smøre, køle og sørge for tætning mellem kompressionsrummet og krumtaphuset samt holde motoren fri for afsætninger. Det er et emne, hvorom der er skrevet tykke bøger, og olieselskaberne investerer årligt uhyre summer i arbejdet for stadig at forbedre bl.a. motoroliens kvalitet. Vi skal her forsøge at begrænse os til det stillede spørgsmål.

Som øvre og nedre grænse for olietemperaturen i krumtaphuset ved kørsel over længere tid sætter man henholdsvis 65° C og 150° C. Idet vi går ud fra, at den i Deres brev angivne temperatur, 65—70° C ved rask kørsel, refererer til oliens temperatur i bundkarret, synes denne at være forholdsvis lav. En olietemperatur på ca. 90° C vil være mere passende. Nu er det jo desværre forholdsvis sjældent i et moderne automobil at finde et olietermometer, der måler oliens temperatur i krumtaphuset, hvorimod kølevandets temperatur ofte kan aflæses på instrumentbrættet. Denne temperatur bør så hurtigt som muligt bringes op til at ligge mellem 80 og 90° C. Kørsel over længere tid med for lav temperatur medfører de ulemper, der opstår ved »kold« kørsel såsom for stor slitage, kondensation og dermed følgende forurening af motorolien.

Videre spørger De: »Ved hvilken temperatur begynder en nedbrydning af smørevænen?«

Alle smøreolier vil i forbindelse med ilt ved tilstrækkelig høj temperatur og over tilstrækkelig lang tid nedbrydes eller iltes. Under de temperaturforhold, der hersker i en motor, vil oliens iltning fordobles for hver ca. 10° C temperaturstigning.

Det er imidlertid således, at en motorolie af høj kvalitet iltes meget lidt ved temperaturer op til ca. 90° C. Stiger temperaturen meget over 120° C, finder en ret kraftig ilt-

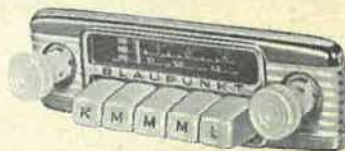
ning af olien sted. Hertil kommer, at metalpartikler ved deres tilstedeværelse i olien fremmer oliens iltning eller nedbrydning betydeligt. Dette er en af årsagerne til, at olien skal udskiftes med passende mellemrum.

Herlige toner i bilen

de kommer fra

BLAUPUNKT autoradio

- har den - gengivelsen er pragtfuld - De vil blive begejstret. Blaupunkt fås med speciel forplade til de allerfleste vognmærker. - Leveres også med transistorer.



BLAUPUNKT

autoradio

De vil gerne være godt kørende -

BOSCH elektriske rudevasker

er ikke luksus, men en herlig nyttig ting at have på vognen - et tryk på en knap og straks har De tilstrækkeligt vand, så viskeren let fjerner støv - i fugtigt fere snævs fra overhalinger. Beholderen er brudsikker og har vand til lang tids brug.



sig

BOSCH

- en kvalitet man kender

Særprægede REJSERÅD

Hvis De ikke allerede er fyldt til randen med gode og velmente rejseråd, så er der endnu nogle stykker her — de kan forøvrigt blive ret værdifulde.

Det burde være en oplagt selvfølge, at De kører på forsvarlige dæk altid, men danskerne er tilsyneladende ved at blive sløsedede på dette meget vigtige punkt, og forsøgsvis har vi undersøgt de parkerede vogne på en stor københavnsk parkeringsplads — 24 pct. af dækkene var kassable og uforsvarlige. Prøv ikke at køre ind i Tyskland med et sådant dæk monteret på Deres bil eller motorcykle, for De får ikke lov til at fortsætte rejsen, før et nyt dæk er monteret.

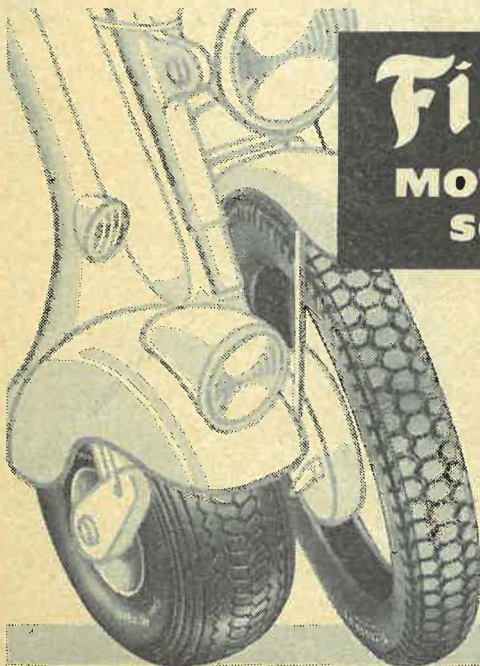
På langtur bruger motoren olie i en helt anden målestok end ved de daglige småture — det turde snart være en kendt sag. På motorvejene sætter de store hastigheder yderligere forbruget i vejret, så det er absolut påkrævet, at oliebeholdningen undersøges ved hver eneste optankning. På bilerne skal der oftest efterfyldes med en halv eller en hel liter, medens motorcyklerne kan klare sig med noget mindre, men navnlig motorcyklisterne må advares mod at lade oliestanden synke for langt ned, da mange er af den opfattelse, at blot der er olie på tanken, er smøringen også i orden. Dette er et fejlagtigt

synspunkt, for olien bliver for varm, og det gør forskellige dele af motoren også.

Den stadige efterfyldning af olie kunne bibringe det indtryk, at olieskift bliver overflødigt, men også dette kan blive en kostbar fejltagelse. Alle de små urenheder bliver i olien, og det er langt fra alt, et oliefilter kan fange. Omfattende forsøg har vist, at glidelejernes levetid nedsættes med indtil 40 pct. ved brugen af olie, der indeholder ganske små partikler af »snavs«, og det er forklaringen på den stadig større udbredelse af slyngfiltre i de engelske motorcyklekonstruktioner samt i enkelte biler.

Det kan altid være betryggende at have en lille dunk reservebenzin med, når man kører i udlandet, hvor benzinstationer ikke ligger slet så tæt som her i landet, men man skal blot ikke føre en fyldt dunk fra det ene land til det andet, for så risikerer man at skulle betale told af benzinen, og på dette punkt er navnlig tyskerne strenge.

Husk så iøvrigt, at de dæktryk, der er opgivet i Deres instruktionsbog, enten betegner et gennemsnit, eller de er udførligt angivet for forskellige belastninger og hastigheder. Kører De med bagsædepassagerer på motorcyklen eller scooteren, eller kører De med fire personer samt bagage i vognen, skal De have større dæktryk, end når De kører alene —



Firestone MOTORCYKLE-OG SCOOTERDÆK

kører frem med sikkerhed!

Vil De køre med fire hjuls sikkerhed på kun to hjul, må De være helt tryk, når De vælger dæk. Firestone giver Dem denne tryghed. Derfor kræver De fart, sikkerhed, komfort og økonomi, så køb Firestone.

flest kilometer  pr. krone



Prototypen af den nye Volvo sportsvogn ser meget lovende ud, men den bliver betydelig dyrere end de nuværende personvognsmodeller.

MÅNEDENS NYHEDER

Turbine med lavt forbrug — Nye scootermodeller

Som en overraskelse for de fleste kommer meddelelsen om, at de svenske Volvo-fabrikker har besluttet sig til at bygge en 100 pct. sportsvogn. Ikke mindst, da Volvo i dag slet ikke kan tilfredsstille efterspørgselen af PV 544 og Amazøñ.

Volvo's sportsvogn må ikke identificeres med den plasticsportsvogn, man byggede for nogle år siden, men som man opgav produktionen af, da der var fremstillet omkring 1000 vogne. Forsøgene med denne vogn viste efter ingeniørernes mening, at der er mange mangler ved et 100 pct. plastickarosseri.

Der er tale om en hel ny vogn, af hvilken der i øjeblikket kun er fremstillet prototyper. Først i slutningen af 1960 vil den komme i produktion og dermed kunne sælges gennem Volvo-forretningerne i Sverige og i udlandet.

Volvo-sportsvognen bliver 2-sædet, men med to ekstra siddepladser bag førersædet. Den er 4,40 m lang, 70 cm bred og 1,29 m høj. Den forsynes med Volvo's 85 hk sportsmotor, og dens tophastighed angives til ca. 200 km/t. Prisen er endnu ikke endelig fastsat.

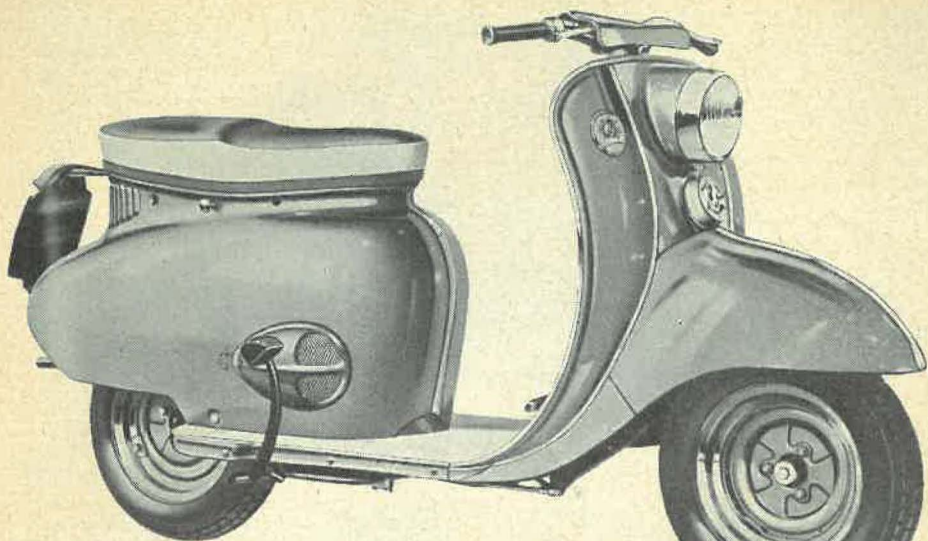
Selvom sportsvognen bliver et 100 pct. Volvo-produkt, vil fremstillingen af den all-

gevel blive lidt usædvanlig. Den bygger på svenske konstruktioner, men værktøjerne til karosseriet skal fremstilles i England. Bygningen af selve karosseriet sker hos Pressed Steel, der er Englands største firma indenfor branchen, og monteringen skal også finde sted i England. Man er ikke glad for at skulle placere dette arbejde i udlandet, men af Volvo's egen kapacitet er i øjeblikket udnyttet 100 pct. med det igangværende program.

★

BSA-koncernens scooter, der har fået navnet Sunbeam, er nu langt om længe kommet til landet. I novembernummeret 1958 beskrev vi denne maskine indgående, og vi skal derfor kun kort gentage, at den er forsynet med en særpræget to-cylindret fire-takt motor på 249 ccm med en effekt på 10 hk, hvilket giver maskinen en tophastighed på 110 km/t. Forbruget angives til så lav en værdi som 2,35 liter pr. 100 km, og man har endda været nede på 2 liter/100 km — altså 50 km pr. liter.

Cylinderblok, krumtaphus og gearkasse er støbt ud i et med indstøbte foringer i cylinderblokken. En nærmere gennemgang vil



Vi har haft lejlighed til at køre en kort prøvetur på den nye BSA Sunbeam, og det kan fastslås, at der er tale om et ret usædvanligt køretøj. Den starter hver gang ved første nedtrædning af kickstarteren, den er enestående lydlos og vibrationsfri, og foruden en strålende accelerationsevne og gode bremses har den meget fine køreegenskaber.

fremkomme i forbindelse med en prøvekørsel, blot kan det allerede nu oplyses, at prisen vil ligge omkring kr. 5600,— incl. omsætningsafgift.

✱

Noget kunne tyde på, at Ford har leveret den største sensation til dato indenfor forbrændingsturbinernes område. Endnu har vi ikke fundet det umagen værd at tage disse motoraggregater alt for højtideligt, da de enten fyldte for meget eller havde et alt for stort forbrug sammenlignet med den konventionelle stempelmotor. Problemet har hidtil været den ikke alt for strålende udnyttelse af brændstoffet på grund af metallernes mangelfulde evne til at modstå den direkte forbrænding. Man kom derfor ret hurtigt ind på varmevekslere, der tog en del plads op, og efterhånden kom man ned på forbrug, der ikke virkede helt latterlige. Når det tidligere blev oplyst, at man havde opnået samme brændstoføkonomi som for stempelmotorer, så viste en nærmere undersøgelse, at sammenligningen hvilede på så løst et grundlag som turbinens laveste forbrug sammenlignet med stempelmotorens største forbrug, og det

sidste lille spring foretog man gennem en omregning af brændstofpriserne for henholdsvis turbinens billige petroleum eller olie og stempelmotorens højoktanbenzin — papiret er til tider meget tålmodigt.

Det er optimistiske betragtninger af denne art, der fra tid til anden har tilskyndet pressen til at meddele, at turbinen var lige hennene om hjørnet, om ganske få år ville vi alle køre med turbinemotorer.

Da Ford for nogen tid siden meddelte, at en ny turbine kunne konkurrere med stempelmotorerne i forbrugstal, tog vi sagen ganske roligt og udbad os de konkrete tal for det specifikke forbrug målt i gram pr. hestekrafttime, og de tal, vi har fået fra Ford i USA, betegner i virkeligheden lidt af en sensation, for et forbrug af de nævnte størrelser vil kunne bringe turbinen indenfor rækkevidde, hvis produktionsomkostningerne kan holdes nede. Dette vil måske blive vanskeligt, fordi turbinen fra Ford er udstyret med så kostbart et aggregat som en to-trins kompressor eller to kompressorer, men til gengæld slipper man for den almindelige gearkasse. Forbruget opgives til 254 g/hkt ved 300 hk, 217 g/hkt ved 150 hk og 262 g/hkt

Til SCOOTERE –



KNALLERTER –



MOTORCYKLER –
(2-takt)



CASTROL

2-takt XXL

**NY forbedret kvalitet
til 2-takt smøring**

Castrol »2-takt XXL« olien er blevet forbedret ved tilsætning af et nyt additiv, som yderligere formindsker skadelige afsætninger i motoren og neutraliserer syredannelse.

CASTROL »2-takt XXL« giver perfekt smøring og 100 % effektiv motor.

Forlang derfor altid



Anbefales af de førende motortfabriker

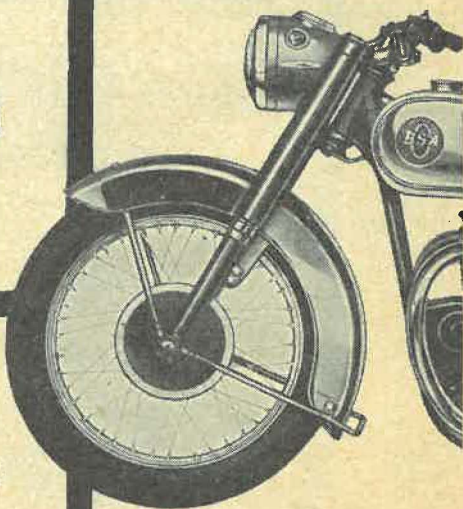


Bestilling på
C 15 moto-cross,
kan leveres med kort varsel — en
absolut overlegen moto-cross maskine.



Hvis De vil have noget virkelig godt

så betaler det sig at købe
engelsk kvalitet, navnlig når det
gælder Englands fornemste
mærke, BSA. Hver enkelt
detalje er udformet og forbedret
gennem årtier, og fra
et teknisk synspunkt er alle
maskinelementer og hvert stykke
støbegods en fryd
for øjet. Man har endeløs
glæde af en
BSA, for hver eneste model
er topkvalitet.



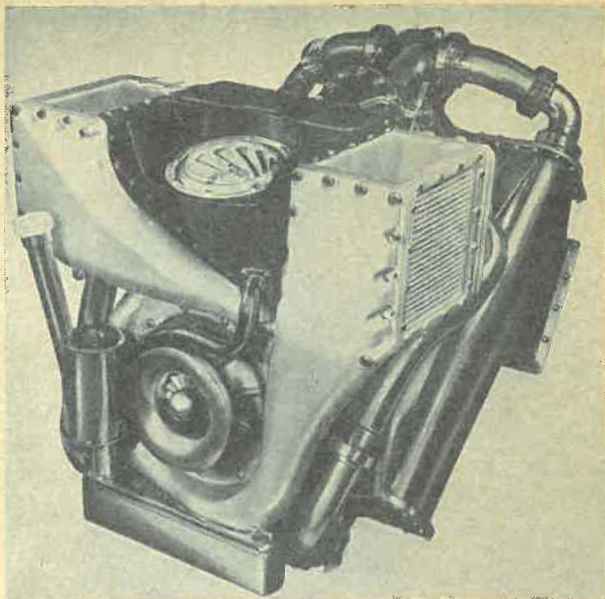
Bremserne er i overensstemmelse
med hastigheden, og affjedringen
har stået sin prøve i moto-cross.

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. HANSEN . GL. KONGEVEJ 127-131 . KBHVN. V.
HILDA 1860

Fords turbine fylder mindre end motoren i en Custom 300, og den vejer trods sin maksimaleffekt på 300 hk kun en fjerdedel af en lastvognsmotor. Det afgørende er imidlertid det lave specifikke forbrug også ved delbelastning. Holder de opgivne tal virkelig, er der tale om intet mindre end en sensation. Forhåbentlig kan vi i nærmeste fremtid bringe en indgående beskrivelse af turbinen.



ved 75 hk. Iøvrigt siger Ford følgende om turbinen:

Ford har nu bragt motorens omfang og vægt så meget ned, at den kun vejer en fjerdedel af en lastvognsdieselmotor til trods for, at den udvikler ikke mindre end 300 hk. Vægten er således ca. 325 kg og dimensionerne $95 \times 72 \times 70$ cm!

Den kunne derfor let installeres i f.eks. en amerikansk Ford Custom 300, og så vil der endda være et pænt pladsoverskud under motorhjelmene! Til forskel fra de gasturbinemotorer, man hidtil har eksperimenteret med, har Fords nye »704« — dens tekniske betegnelse — to kompressorer og dobbelte forbrændingskamre samtidig med, at man har formået at nedbringe udstødningsgassens varmegrad, så den stort set svarer til benzin- og dieselmotorens.

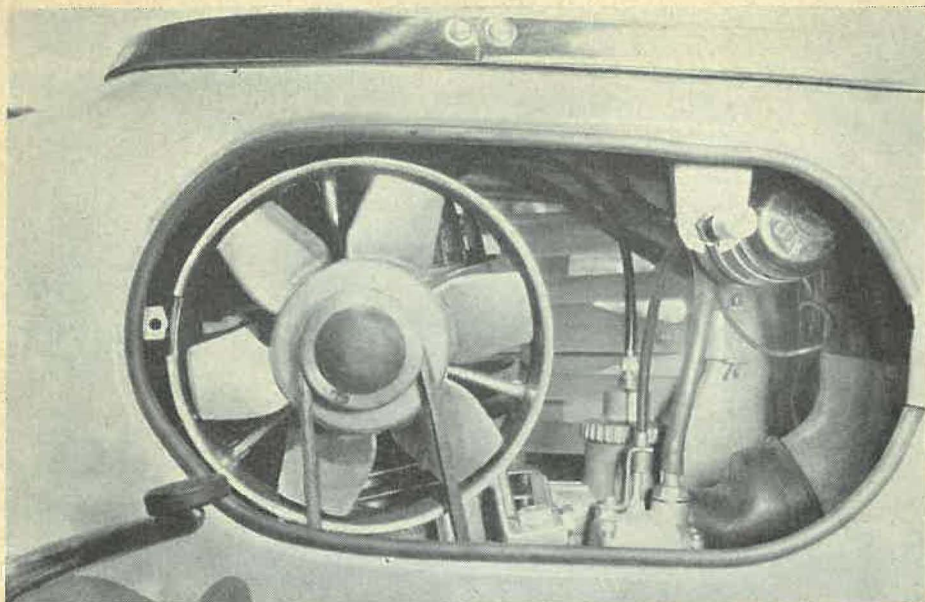
Motoren ejer det fortrin, at den kan arbejde med forskellige brændstoffer som benzin, petroleum, jet-brændstof og tynd dieselolie, og den kræver som jet-fly ingen opvarmningsperiode. Brændstofforbruget er ved alle omdrejningshastigheder yderst beskedent, og den vil derfor være betydeligt mere økonomisk i brug end stempelmotoren.

Lambretta 175 TV er nu kommet på det danske marked. Motoren i denne maskine er opbygget efter et helt andet princip end 150 ccm motoren. I transmissionssystemet indgår både tandhjul og kæde, kickstarteren er anbragt på en mellemaksel, og gearskiftningen er rent mekanisk udformet på en anden måde. Motoren yder 9,5 hk, hvilket giver maskinen en tophastighed på 105 km/t. Boringen er 62 mm og slaglængden 58 mm, kompressionsforholdet er 7,6:1.

Stel og hjulophængning svarer ret nøje til 150 ccm modellen, blot er der på 175 TV en kraftig teleskopstøddæmper på forhjulet. Prisen er kr. 4025,— inklusive dobbeltsadel og omsætningsafgift. En nærmere beskrivelse vil fremkomme i forbindelse med en prøvekørsel.



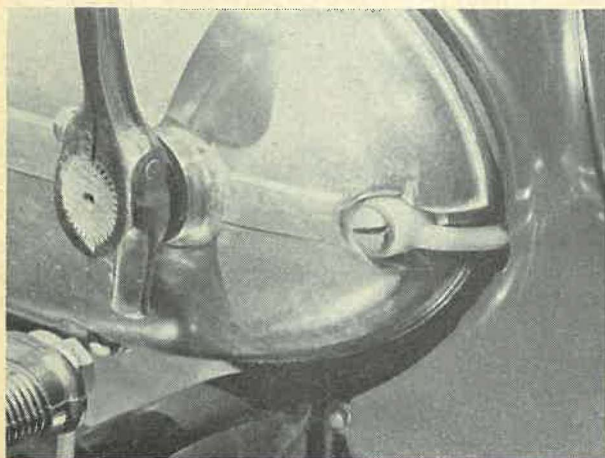
Det tyske firma AEG har fremstillet en automatsikring, der virker på den måde, at sikringen afbryder strømmen ved overbelastning eller kortslutning, og man behøver derefter blot at trykke på en knap, så er forbindelsen igen etableret. Hvis der stadig er overbelastning eller kortslutning, vil automatsikringen øjeblikkelig slå fra igen. Disse



Den seneste udgave af Jawa scooteren på 175 ccm er monteret med denne ventilator. I en serie maskiner blev stemplet fremstillet i en forkert legering, og på den måde fik man klarhed over visse kritiske driftbetingelser, der stillede større krav til køling.

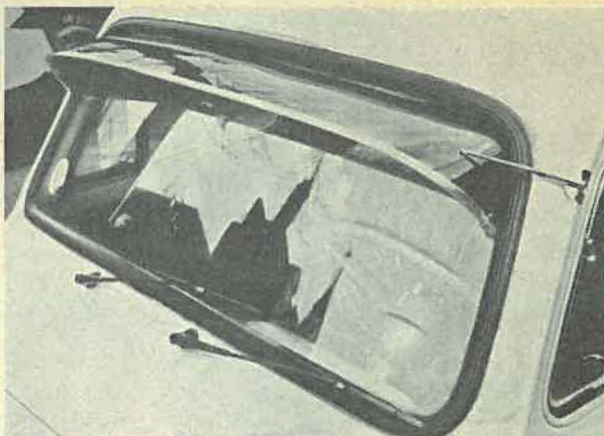
sikringer erstatter de almindelige smeltesikringer, og der medfølger et specielt dækslet således, at man ikke skal afmontere dækslet og derefter finde den overbrændte sikring. Trykknappen stikker ud gennem dækslet og tilkendegiver på den måde, hvor det er galt. Disse sikringer fremstilles til 8 og 15 ampere, og dækslerne passer til alle sikringsbokse fremstillet efter tysk industristandard.

Det meddeles fra DKW, at den nye DKW-Junior vil gå i produktion i løbet af dette år. Vognen udrustes med en tre-cylindret to-takt motor på 750 ccm, der udvikler 30 hk ved 4000 omdr/min. Vognen bliver iøvrigt opbygget efter de kendte DKW principper med en kasseprofilramme, forhjulstræk og bagaksel med højtliggende krængningscenter. Top- og marchhastighed er 115 km/t.



På de nyeste Jawa motorcykler smøres baggaflen automatisk fra gearkassens oliebeholdning gennem det her viste plastikrør.

Den engelske fabrik for automobiltilbehør, Key Leather Ltd., har for nylig sendt en ny solskærm på markedet. Skærmen er naturligvis gen-nemsigtig, så føreren beholder det fulde udsyn over vejen uden at blive generet af sollyset, og samtidig fungerer skærmens højpolerede alu-miniums-ramme som en meget effektiv antenne for bil-radioen. En stor let-telse for den glemssomme bilist, der et par gange har prøvet at køre i garager med antennen oppe.



Produktionen af motorcykler er i stigning hos BMW, hvilket dog ikke kan tages som et almindeligt tidens tegn. Efterhånden som den ene tyske fabrik efter den anden ind-stiller produktionen, må der vel blive mere tilovers til de resterende fabrikker.

Da der gennem det sidste år kun har været tale om produktion af betydning hos BMW og Maico, kan man måske notere en svagt stigende efterspørgsel, men BMW eks-

porterer i ret store tal bl. a. til USA. Hos BMW regner man med en 30 pct. produktionsstigning ud over det planlagte.

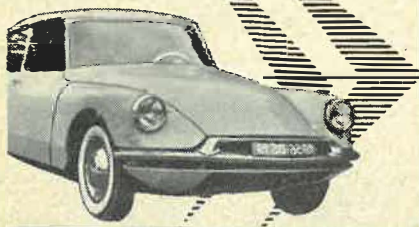
★

I England kan man også notere en lille stigning i eksporten af motorcykler, men der er alligevel tale om ret beskedne tal. I april eksporterede man fra England 4473 maskiner mod 3555 i samme måned året før. Noget anderledes ser tallene ud for den

Hydropneumatisk affjedring er luft og vædske - så enkelt er det



Priser fra
kr. 26.477.-
excl. lev. omk.



På 4 luftpuder, ti gange så smidige som stål, kører De med ID 19 gennem de skarpeste kurver og på de mest hullede veje med stor hastighed, sikkert og uden følelse af ubehag. Den hydropneumatiske affjedring holder altid ID 19's karrosseri parallel med vejbanen og i konstant højde uanset belastningen.

Citroën ID 19: overlegen vinder af Monte Carlo-løbet 1959 og Mobil Oil økonomiløb 1959

CITROËN

ID 19

AUTOMOBILES CITROËN A/S

SYDHAVNSGADE 16 - SV

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

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

PUT DET HELE I EN SÆK OG GÅ TIL BECH!



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

BECH

Tagensvej 101 - Tega 9926

engelske automobilindustri, der i april satte rekord med en produktion af 100.000 personvogne, af hvilke de 55.000 gik til eksport. På samme tid produceredes 29.000 last- og varevogne, hvilket vil sige, at en bil løb af samlebåndet hvert 25. sekund, og hvert 46. sekund blev en vogn eksporteret.



Den 9. juni havde vi lejlighed til at se BMW's nye 700 ccm sportsvogn i München — den vil blive nærmere beskrevet i næste nummer.



Sommerferietiden kan være ret forvirrende i en kompliceret virksomhed, fordi den ene afdeling sættes ud af funktion efter den anden. For at undgå en serie bemærkelsesværdige hysteriske tilfælde er det derfor mere hensigtsmæssigt at lukke hele virksomheden i fjorten dage, hvilket er forklaringen på, at SMJ i år holder ferielukning fra den 4. til den 20. juli sammen med samtlige afdelinger i Gentofte Bogtrykkeri. Husk derfor at forny abonnement rettidigt.



Fiks løsning til en planeclipper
(hvis den ellers kunne fungere).

BOGHJØRNET

Det er ikke så morsomt at skulle anmelde danske bilbøger, der på den ene eller den anden måde er i konkurrence med vore egne udgivelser. Hvis vi kunne sige noget virkeligt pænt om disse bøger, ville det naturligvis ikke være vanskeligt, men når man nødvendigvis må rette en kritik mod bogen, betragtes det meget let som »brødnid«. Vi foretrækker derfor i reglen ikke at omtale bøger, der nødvendigvis må kritiseres, men i det foreliggende tilfælde er det vanskeligt at tie stille. Hirschsprungs Forlag har udgivet en bog, der hedder *Bilen*, med undertitlen »Dens indkøb og småreparationer«. Her er nemlig så ganske oplagt produceret en bog udelukkende med det formål at producere en bog. Nogen som helst hjælp for bilisterne er den absolut ikke, og man har ikke det indtryk, at der fra forfatterens side er gjort bare en lille smule i så henseende. Dette understreges på bedste måde af flere illustrationer, som man ikke kan tyde som andet end sorte klatter. Forklaringerne i teksten er nøje i overensstemmelse med disse illustrationer. Differentialt er en samling tandhjul, der gør det muligt o. s. v. — dynamoen leverer strøm, og selvstarteren er en lille elektromotor, der har det hårdt om vinteren — alt sammen uhyre oplysende. Som den største selvfølge anføres det, at man må påbegynde tændingen tidligere ved større omdrejningstal på motoren, men ikke et ord til forklaring hvorfor. Når vi mod sædvane har skrevet om en sådan bog fra et andet forlag, så er det kun for at gøre opmærksom på, at den er aldeles værdiløs.

★

Adskillige bøger bliver mellem år og dag indlemmet i det redaktionelle bibliotek, men de fleste er tørre håndbøger med indstillingsmål, glødetal, strålespidstabeller og andre tekniske lækkerier. Til denne egentlige faglitteratur er der efterhånden også kommet

mange bøger af mere underholdende karakter: Historiske udredninger, beskrivende samleværker og biografier over bilverdenens markante skikkelser.

Blandt de seneste nyerhvervelser til bogreolen er følgende, der er tilsendt os fra Knud Rasmussens boghandel:

★

Nuvolari af Giovanni Lurani (204 sider).

Cassell, London. 21 sh.

Bogen om den berømte italienske mesterkører Tazio Nuvolari har været ventet med utålmodighed, lige siden han døde i august 1953. Desværre skrev »*Nuvole*« aldri selv sin fængslende livshistorie, der samtidigt ville have været et uvurderligt kildeskrift om mellemkrigsårenes internationale billøb.

Lurani har gjort et velment forsøg på at skildre Nuvolaris liv og giver meget af den personlige baggrund for sin landsmands eventyrlige karriere på motorcykle og i bil. Som tidligere aktiv kører og med sin frem-skudte position i italiensk motorsport har Lurani haft gode forudsætninger for sin bog. Den læses med interesse, og oversættelsen til engelsk (af den hyggelige John Eason-Gibson, der er generalsekretær i British Racing Drivers Club), er særdeles vellykket — men det er, som om Nuvolaris personlighed ikke træder helt skarpt frem. Denne lille, senede mand var af en usædvanlig støbning, og end ikke en Ascari eller en Fangio kan fordunkle mindet om hans virtuose kørsel.

Bogen indeholder 37 fotografier, som dog næsten alle har været set før, en god fortegnelse over Nuvolaris mere bemærkelsesværdige resultater på væddeløbsbanerne i årene 1921—50 og et fortrinligt sagregister.

Den udfylder et hul i væddeløbslitteraturen — trods en enkelt trykfejl og en positiv urigtighed (det var højre bagdæk, ikke for-dæk, v. Brauchitsch sprængte på sin Mercedes-Benz under den klassiske duel, da Nuvolari nedkæmpede den tyske overmagt på Nürburg Ring i 1935). Den er absolut værd at læse, og den skærper forventningen om en bog, der giver både den personlige og tekniske baggrund for *Il Mantovane Volante's*, Den flyvende Mantuaners uforglemmelige år ved rattet.

The Racing Coopers af Arthur Owen
(243 sider). Cassell, London. 21 sh.

Denne bog er historien om, hvorledes Charles og John Cooper (far og søn) på knapt 12 år har drevet det fra en enkelt 500 ccm F III vogn til Johns personlige brug — før der var en akcepteret F III klasse — til veritabel fabriksfremstilling af væddeløbsbiler til alle tre formler og af sportsvogne. Fra hobby til Grand Prix vinder — det er i sig selv en præstation, der fortjener en bog, men Cooper-familiens betydning for den nye generation af kørere kan næppe vurderes alene på baggrund af deres produktion af biler. De har også produceret stjernekrørere: Moss, Hawthorn, Collins, Brabham og flere andre.

Forfatteren er selv aktiv kører og en ven af »huset«. Han har skrevet sin beretning med smittende begejstring, og selv om enkelte vil finde nogle beskrivelser af løb lidt ensformige, er det værdifuldt at have en komplet oversigt over Coopers bedrifter lige til slutningen af forrige sæson. I tilgift får læseren et glimrende overblik over de se-

nere års FI løb og i et ekstra kapitel over Coopers rekordforsøg.

Bogen er åbenhjertig, fordringsløs og så indtagende, at det skal tilgives forfatteren, at han tror, Weber (karburatorer) hedder Webber, hvad de kaldes i britiske væddeløbskredse. En enkelt trykfejl skal tilgives — også den i Stirling Moss' forord, hvor en 1,9 liters Borgward motor omtales; den er på 1,5 liter. Billedmaterialet er fremragende, og bogen kan varmt anbefales engelskkyndige, der nærer en ægte interesse for bilsport. Sproget er isprængt megen motorslang. Dog ikke de udtryk, som næppe lader sig se på tryk uden at brænde hul i papiret.

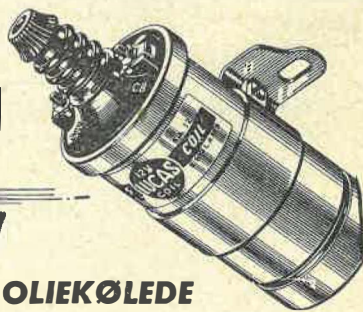


The Motoring Montagus af Montagu
(144 sider). Cassell, London. 30 sh.

De første 58 sider rummer en udførlig beskrivelse af den anden Lord Montagus indsats som pioner inden for bilkørsel og flyvning. Som tidsbillede er denne del af en vis interesse, men danske læsere vil nok finde det følgende afsnit om motormuseet

KVIK START — BEDRE ACCELERATION — ØKONOMI — TOPFART

**Giv Deres motor
extra "PEP" med**



**OLIEKØLEDE
SPORTS-TÆNDSPOLE**

KR. 36.- FÅS HOS ALLE VELASS. FORHANDLERE OG VÆRKSTEDER

Lucas olie-kølede tændspole giver enhver motor sikker tænding, ekstra liv, pep og vitalitet! Selv med en motor, der er ny eller i sin bedste alder, kan De ikke undgå at mærke forskel.

på Beaulieu i Sydengland ulige mere læseværdigt. Bogen har dog sin største berettigelse som katalog over museets samlinger, af hvilke største delen er lån fra virksomheder og private. Både biler, motorcykler og trædecykler er righoldigt repræsenterede. Mange berømte vogne, bl. a. Sir Henry Segraves »Golden Arrow« verdensrekordvogn fra 1929, er at se — alle i fineste stand.

De sidste 84 sider giver korte tekniske beskrivelser af »museumsgenstandene«, og bogen bliver derved et nyttigt supplement til den eksisterende litteratur om veteranbiler og -motorcykler.

Illustrationsmaterialet kunne være bedre. Der er lovlig mange velkendte fabriksfotos imellem. Den tekniske del af bogen bærer et betryggende præg af at hidrøre fra den britiske veteranbilkлуб og ikke fra den angivne forfatter, hvis kvalifikationer er tvivlsomme.

★

Automobile Revue 1958 (tilsendt af Arnold Busks boghandel). Kr. 15,30.

Det årlige katalognummer af *Automobil Revue* er blevet en klassiker, fordi man her har den mest fuldstændige oversigt af personvogne af alle — eller næsten alle — nationaliteter, størrelser og typer, og de omfattende specifikationer giver et glimrende billede af udviklingen fra år til år.

Artiklerne i årets katalognummer ligger ikke på fuldt så højt et plan som i de foregående år, men en gennemgang af den seneste udvikling kan være nyttig læsning — ikke mindst for såvel købere som sælgere af biler. En artikel om motorsporten som færdselslaboratorium vil sikkert også være af interesse for mange mennesker, og i denne artikel gives der udtryk for de samme synspunkter, som vi tidligere har forfægtet, nemlig at motorsporten ikke længere er brugbar som gennemprøvning af maskinelementerne, men teknikerne tvinges til at beskæftige sig med nye ideer og nye konstruktioner, der senere kommer standardvognene til gode — eksempelvis skivebremser, direkte benzinindsprøjtning o. s. v.

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE
ved Kildegårdsplads



Husk SMJ er flyttet til
Kongelysvej 14 - Gentofte
Tlf. Gentofte 8200



AF "OBSERVER"

Årets første klassiske løb for motorcykler på landevej var det franske Grand Prix, der i år tæller til verdensmesterskabet. Løbet blev kørt på en noget indviklet bane, Circuit de Montagne, sydvest for Clermont-Ferrand — indviklet er måske et mildt udtryk for en 8 km lang bane med mere end 50 sving og kurver pr. omgang!

Surtees genoptog sidste års praksis og vandt både 350 og 500 ccm klassen på den fire-cylindrede MV Agusta, men i begge løb blev han på de første omgange presset hårdt af en forholdsvis ny kører, Gary Hocking, fra Syd Rhodesia på Norton. På denne bane kunne den fire-cylindrede italiener ikke få lejlighed til at udfolde sig i hele sin magt og væld, og det blev derfor rytternes præcise gearskiftninger og opbremsninger samt beregningen af kurverne, der blev afgørende. Af samme grund er det værd at bemærke, at Hocking gik i mål som nummer to bag Surtees, men foran Hartle på den anden fabriksmaskine fra MV Agusta. Surtees vandt med en gennemsnitshastighed for de 19 omgange på lidt over 110 km/t, hvilket tydeligt fortæller om banens karakter. Hocking gik i mål 1 min. 7 sek. efter vinderen, men halvet minut før Hartle.

I 500 ccm klassen vandt Surtees igen på sin eminente kørsel, der kan få mange gamle motorcyklister til at stå i måhende beundring. Det har altid været god latin, at man lod maskinen rulle gennem de skarpere sving på en sådan måde, at motoren ikke trak eller bremsede maskinen mærkbart, men Surtees lukker frimodigt op for gassen og lader det let spindende baghjul hjælpe sig gennem svinget — en teknik de fleste erfarne kørere på Grand Prix banerne vil vige tilbage for. Surtees' gennemsnitshastighed lå i 500 ccm

klassen lidt over 112 km/t for 25 omgange. Halvandet minut senere gik mærkekammeraten Venturi i mål, og Hocking kom ind på tredjepladsen med en Norton foran Dale's BMW.

Sidevognsklassen var en ren BMW opvisning, og da Camathias gik ud på anden omgang, vandt hans landsmand, Scheidegger, overraskende løbet foran Schneider.

Samtidig med Grand Prix'et kørtes det franske moto cross Grand Prix ved Mayenne på en bane, der i vanskelighed ikke stod tilbage for landevejsløbet. Klippeblokke på en moto-cross bane forekommer at være lidt hinsides det forsvarlige, men samtidig var passagerne så smalle, at det næsten var umuligt at foretage en overhaling, af hvilken grund løbene næsten blev afgjort med starten. Bill Nilsson var den eneste rytter, der var i stand til at køre sig op gennem feltet. Sten Lundin førte det første heat fra start til mål, og noget tydede på, at han ville gentage denne præstation i det andet heat, men han blev sat ud af spillet på grund af et fastsiddende gasspjæld, og Archer gik derefter i mål som vinder.

Egentlig skulle sæsonens første verdensmesterskabsløb i FI-klassen have fundet sted i USA, men det planlagte USA Grand Prix er henskudt til efteråret. Derfor indtog Monaco Grand Prix atter sin traditionelle plads som åbningsløb, idet alle de forudgående, sekundære løb regnes for opvarmning og generalprøver.

Monaco.

På den krævende bane gennem Monte Carlos snoede gader får kun 16 vogne lov at starte, så der blev kæmpet hårdt om træningstider, der gav adgang til løbet. Mangfoldige Cooper-kørere klarede ikke at komme med, men 5 Cooper-Climax og 1 Cooper-Maserati fik startpladser og i tilgift et par nye rekordrunder. Lotus virkede knapt så overbevisende, idet kun 1 af mærkets FI-vogne slap igennem. BRM fik alle 3 vogne til start, mens ingen FI Maserati var hurtig nok — et tidens tegn. Ferrari kvalificerede sig med 3 FI-vogne, men efter kendelige

vanskeligheder med styringen, som blev kureret ved at køre med henholdsvis 36 og 30 psi i for- og bagdækkene.

Arrangørerne havde haft den ulykkelige idé at åbne løbet også for FII-vogne. Fler-tallet havde ikke store chancer for en start-plads, men 1 Ferrari, 1 Lotus og — løbets forhåndssensation — 1 veritabel FII Porsche stillede op. Den nye Porsche er fabrikens første rigtige væddeløbsmodel i modsætning til sidste års ombyggede sports-vogn. Motoren er den velkendte RSK motor med 4 overliggende knastaksler. Den udvikler ca. 155 hk. Med et smalt chassis og iøvrigt den obligate Porsche-disposition af de mekaniske elementer vejer vognen knapt 500 kg. En sekstrins gearkasse er ny i specifikationen, og vognen er meget lovende. I Monaco opnåedes en god omgangstid på 1.43,8, d.v.s. bedste FII-tid og bedre end de to langsomste FI-vogne. Dens muligheder blev dog ikke klarlagt i løbet, for på anden runde klaskede v. Trips vognen ind i en mur. Allisons FII Ferrari og Halfords tilsvarende Lotus fulgte lige efter og kørte begge ind i Porschen. Dermed var alle 3 FII-vogne ude (ingen kører kom noget til), og samtidigt var der skaffet plads til FI brigaden.

Behra (Ferrari) førte de første 21 omgange. Så udgik han med en motordefekt, og Moss (Cooper-Climax) overtog føringen, tæt fulgt af Brabham (Cooper-Climax). På 81. runde kunne vognens gearkasse ikke mere, og Brabham lå derpå i spidsen. Han afviste sikkert angrebene fra Brooks (Ferrari) og vandt en smuk, overbevisende sejr.

Resultater (100 runder, 314,5 km) :

- 1) Brabham, Cooper-Climax, 2.55.51,3
(107,3 km/t)
- 2) Brooks, Ferrari, 2.56.11,7
- 3) Trintignant Cooper-Climax,
(2 omg. bagved)

Alle BRM udgik, og kun en Ferrari og endnu en Cooper fuldførte ud over de tre førnævnte, men begge var langt bagved. Brabham satte ny omgangsrekord med 1.40,4: 112,77 km/t.

Dagen inden Grand Prix'et blev der kørt et Juniorløb med 19 deltagere, som skulle til-

bagelægge 32 omgange. Den unge schweizer Michael Bay vandt med en Stanguellini (1.02.32,3 for 100,6 km: 97,56 km/t). Flere tilstedeværende kørere fra fordums dage: Fangio, Chiron, Farina, Taruffi, Graffenried, Etancelin og Bira morede sig dejligt på et par uofficielle omgange med de små vogne. Faktisk var det på nippet til at blive et rigtigt væddeløb med seniorkørere i junior-vogne.

Italien.

Andet løb i mesterskabsserien for sports-vogne var Targa Florio, som kørtes i den vante iscenesættelse på Madonie-banen i Siciliens bjerge. Ferrari stillede med en stærk repræsentation af 3 V-12 treliters vogne og en 2 liters V-6. Det gik dog italienerne ilde, og allehånde mekaniske besværigheder satte dem ud af spillet. Derved fik Porsche en kærkommen oprejsning for FII-vognens uheld i debut-løbet, og fire Porsche-vogne besatte de fire første pladser. Herefter fører Porsche i mesterskabskonkurrencen foran Ferrari, men le Mans kan hurtigt ændre billedet.

Resultater (14 omgange, 1008 km) :

- 1) Barth/Seidel, Porsche 1500 RSK,
11.2.,21,8 (91,3 km/t)
- 2) Mahle/Linge, Porsche 1500 RS,
11.22.30,8
- 3) v.Hanstein/Pucci, Porsche Carrera 1600,
11.31.44,4
- 4) Strahle/Linge, Porsche Carrera 1600,
11.36.10,0
- 5) Boffa/Drogo, Maserati 200 S,
11.41.20,0.

Tyskland.

Beslutningen om at flytte Tysklands G.P. (2. august) fra Nürburg Ring til den ked-sommelige Avusbane i Berlin er blevet modtaget med bestyrtelse i alle kredse. Nok er Avus hurtig, men to lange, lige stræk med en kurve i hver ende er en ussel erstatning for Nürburg Rings højst varierede vejføring. Desuden bliver det besværligt og dyrt at bringe hele G.P.-cirkuset til Berlin, men det er vel et politisk træk. Endelig ser reglerne (to heat, hver på 1 time) højst uregel-

mæssige ud. Forhåbentlig lader denne for-
tvivlede idé sig ændre, så den tyske runde i
mesterskabsserien alligevel kan afvikles på
Nürburgring.

Atter i år blev 12-timersløbet på Hohen-
heim-banen for små personbiler en livlig af-
fære. Både i løbet, som udkæmpedes med
voldsom kampglæde, og bagefter da prote-
sterne fløj omkring på grund af formentlige
afvigelser fra seriespecifikationerne.

I hastighedskonkurrencen er de foreløbige
hovedresultater under 400 ccm:

1) Jungmayer/Reisinger, Goggomobil TS,
102,7 km/t

2) Kirkland/Callihan, Goggomobil TS
under 500 ccm:

1) Eisele/Eisele, Fiat 500, 101,8 km/t

2) Schenk/Herrmuth, Citroën 2 CV

under 700 ccm:

1) Schäufele/Hewitt, Lloyd Alexander TS,
115,1 km/t

2) Junker/Russel, Lloyd Alexander TS

I forbrugskonkurrencen opnåedes følgende
resultater under 400 ccm:

1) Wietersheim/Hölder, BMW-Isetta 250,
3,82 l/100 km

2) Poensgen/Pichl, BMW-Isetta 250,
4,47 l/100 km

under 500 ccm:

1) Beier/Albrecht, Citroën 2 CV,
5,43 l/100 km

2) Schenck/Herrmuth, Citroën 2 CV,
5,75 l/100 km

under 700 ccm:

1) Honegger/Bieling, BMW 600,
4,82 l/100 km

2) Schwanenberg/Koettgen, Lloyd Alexan-
der, 4,87 l/100 km.

På Nürburg Ring har den nye Porsche F II
med v. Trips ved rattet sat en uofficiel re-
kord i sin klasse ved at komme banen rundt
med 9,29,8, d. v. s. 144 km/t, hvilket virkelig
er fint og ligger kendeligt under den offici-
elle F II rekord på 9.42, sat af Barth med en
Porsche.

Frankrig.

Grand Prix'et i Pau var et formel II løb
igen i år og blev atter vundet af Trintignant
med en Cooper-Climax. Samme mærke be-

satte de fire første pladser, idet Behras pri-
vate, specialbyggede Porsche ikke kom til
at gribe ind i løbet som ventet. Behra var
en kende for energisk i en kurve, og den
følgende snurretur kostede mange pladser.

Resultater (80 runder, 220,7 km):

1) Trintignant, Cooper-Climax, 2.23.34
(92,16 km/t)

2) McLaren, Cooper-Climax, 2.24.49,3

3) Bianchi, Cooper-Climax, 2.25.6,1

4) Marsh, Cooper-Climax, 1 omg. bagved

Holland.

Det hollandske G. P. på Zandvoort-banen
var anden runde i verdensmesterskabsserien
og fik et temmelig sensationelt udfald. Efter
12 års skuffelser — og kun et par ubetydelige
småsejre til opmuntring — gik en BRM en-
delig i mål som vinder af et betydende løb.
Den svenske kører Joakim Bonnier kørte
den sejrende BRM med 150,4 km/t for løbets
godt 300 km. 14 sekunder efter kom Brabham
(Cooper-Climax) og derpå Gregory med sam-
me mærke, fulgt af Ireland med en Lotus.
Først så kom Behra og Hill med to Fer-
rari'er.

DM I BILKLASSERNE

Første afdeling af DM i bilklasserne
1000—1300 ccm og 1300—1600 ccm blev den
24. maj kørt på Jydsk Væddeløbsbane i
Aarhus. Kun eet af de kørte heat tæller til
DM, hvilket måske kan siges at være lidt
uretfærdigt, idet en kører kan være uhel-
dig i et enkelt heat og derved få en dår-
ligere placering, end han rettelig burde have.
Det kom imidlertid ikke til at spille nogen
rolle i denne afdeling, idet favoritterne
vandt, Jørgen Nielsen dog stærkt trængt af
Ellemann Jacobsen. Resultaterne blev:

1000—1300 ccm:

1. Julius Voigt-Nielsen, VW, 3,53,0 og
4 points

2. Prins Jacques, VW, 3,58,0 og 2 points

3. Aksel Møller, Ford Anglia, 4,12,0 og
1 point

4. Erik Legar, VW, 4,23,2

5. Marius Hansen, VW, 4,32,6.

ISLE OF MAN

I de følgende heat, som altså ikke talte til DM, deltog Robert Fischer med SAAB 93 og placerede sig her på andenpladsen lige efter Julius Voigt-Nielsen.

1300—1600 ccm

også kaldet »Volvo-klassen«, idet alle deltagere kørte Volvo:

1. Jørgen Nielsen, 3.39,5 og 4 points
2. Ellemann Jacobsen, 3.41,5 og 2 points
3. Juul Nielsen, 4.00,0 og 1 point
4. Pelle Trock-Jansen, 4.02,2
5. Gunner Henriksen, 4.04,0.

De kørte tider er den samlede tid af fem omgange på den 1000 m lange bane. Pointberegningen er ikke den samme som sidste år, hvad læserne måske allerede har fundet ud af, og dette skyldes, at DAU fra den 1. januar i år har ændret pointberegningen således, at den er i overensstemmelse med international praksis, og vi skal her lige kort repetere, hvorledes man foretager pointberegning:

Placering:	1	2	3	4	5	6	7
deltagende vogne 1—5 ...	4	2	1				
deltagende vogne 1—10 ...	6	4	3	2	1		
deltagende vogne over 10 .	8	6	5	4	3	2	1

I artiklen »Roskilde Ring 10. maj« i sidste nummer af SMJ er vi desværre på grund af en kildes ikke helt pålidelige meddelelser kommet til at idømme J. Voigt-Nielsen en karantæne, som intet har på sig. Protesten, som Frede Andersen nedlagde mod Voigt-Nielsens kørsel ved åbningsløbet på Roskilde Ring, blev i DAU afgjort med følgende: »...Ingeniør J. Voigt-Nielsen idømmes en bøde stor kr. 300,— for at have snittet Frede Andersen under løbene...« og ikke mere, altså hverken karantæne eller andet ubehageligt. Grunden til at Voigt-Nielsen ikke startede den 10. maj har imidlertid en årsag: Den arrangerende klub havde på daværende tidspunkt ikke tildelt et par kørere den reprimande, som DAU ønskede givet på grund af den usportslige ånd og ubeherskede tone, der kom til udtryk efter sammenstødet mellem Voigt-Nielsen og Frede Andersen.

Løbene på Isle of Man blev i år åbnet med Formel I for motorcykler i 350 og 500 ccm klasserne.

I 500 ccm klassen vandt R. McIntyre utvivlsomt på sin store erfaring på denne bane, og han opnåede den bemærkelsesværdige gennemsnitshastighed 156,8 km/t på en Norton Manx, 1 min. 11 sek. foran R. N. Brown. Sheppard kom på tredjepladsen, og Kavanagh blev nummer fire — alle på Norton.

I 350 ccm klassen vandt A. King på AJS foran R. H. F. Anderson, Norton.

I Junior TT samlede interessen sig om McIntyre som den stærke mand på en engelsk maskine — man vidste iøvrigt knapt nok, hvad han ville køre, før starten gik, da han under træningen havde udført omhyggelige prøver med både Norton og AJS — valget faldt på AJS. Med spænding blev den første omgang imødeset, men allerede inden rytterne var igennem, kunne man regne ud, at Surtees førte med den fire-cylindrede MV Agusta, og McIntyre lå på andenpladsen. Det viste sig, at han var 22 sekunder bagud, men de var dog til at indhente. Hartle lå på tredjepladsen foran Anderson, der på følgende omgang måtte rykke ned for King. Efter den anden omgang var placeringen ellers uændret, og McIntyre lå nu 25 sekunder efter Surtees — altså kunne han nogenlunde følge med, og måske kunne han indhente lidt ved en hurtig optankning. På den følgende omgang lød afstanden imidlertid på 47 sekunder, der dog på endnu en omgang blev bragt ned til 45 sekunder, men så måtte McIntyre udgå. Lige fra starten havde der været vibrationer i strømlinebeklædningen, men da en stiver knækkede, var der ingen mulighed for at fortsætte løbet.

Derefter lå Surtees og Hartle sikkert i spidsen med MV Agusta fulgt af King, Duke og R. Anderson — alle på Norton. Surtees vandt med en gennemsnitshastighed på lidt over 150 km/t for de syv omgange. Hartle gik i mål mere end tre minutter senere og kun godt ti sekunder før King's Norton, der kom 50 sekunder før Duke.

AJS MODEL 18 OG MATCHLESS G 80

Efterkrigsmodeller

INDTIL 1953

Ventilspillerum (kold):

Indsugning: 0.

Udblæsning: 0.

Ventilernes åbne og lukketider:

Indsugning åbner 32 grader før top.

Indsugning lukker 63 grader efter bund.

Udblæsning åbner 65 grader før bund.

Udblæsning lukker 30 grader efter top.

Ved indstillingen af knasterne skal ventilerne have følgende spillerum:

Indsugning: 0,016".

Udblæsning: 0,016".

Fortænding:

½" før top.

Ventilstyrenes højde over topstykket:

Indsugning: ½".

Udblæsning: 9/16".

Cylinderboring i tommer:

3,250" + 0,0005".

Bor op til + 0,020", hvis diameteren overskrider ovenstående mål med 0,008".

Stempelspillerum (trådomvundne stempler):

Ved stempelkronen: 0,0355".

Ved toppen af skørtet: 0,0015".

Ved bunden af skørtet: 0,001".

Stemperinge:

Spillerum mellem ender: 0,006" til 0,008".

Lodret bevægelse i rille: 0,003".

Hovedlejer:

I kædehjulside: Kugleleje, 2¼"×5/8"×1" i diameter.

I knastside: Glat bøsning, 7/8" + 0,00125" ÷ 0,0015".

Krumtapakslen:

Endeslør: 0,025".

Plejlstangsleje:

Sideslør: Højest 0,013", mindst 0,009".

Lejetype: Stålruller, ¼"×¼" i diameter (30 ruller).

Maximum: 1,20350".

Minimum: 1,20325".

Oprivningsmål:

Plejlstang: Plejlstangsbøsning (oprevet) 7/8" + 0,0005" ÷ 0,00025".

Plejlstangsboring: Maximum: 2,0005", minimum: 2,0000".

Knastakselbøsninger: ½" + 0,0005".

Ventilløfterstyr: 9/16" + 0,00075" ÷ 0,00050".

Vippearmsbøsninger: 5/8" + 0,001" ÷ 0,000".

Gearkasse:

Hovedakslens leje: Ved koblingen: 19/32"×62 mm×16 mm.

Hovedakslens leje: Kickstartersiden: 12 mm×40 mm×17 mm.

Venstregevind:

Møtriken for motorens lille takthjul.

Karburator:

Amal 89B/IAK, dyse 180 uden luftfilter, dyse 160 med luftfilter. Spjæld 29/4, nålen i andet hak.

Rummål:

Benzintank 13,6 liter, olietank 2,3 liter, gearkasse 568 ccm, teleskopgaffel 85 ccm i hvert ben, ved baghjulsaffjedring 85 ccm i hvert fjederaggregat.

Tændrør:

KLG FE 80 eller lignende.

Smøremidler:

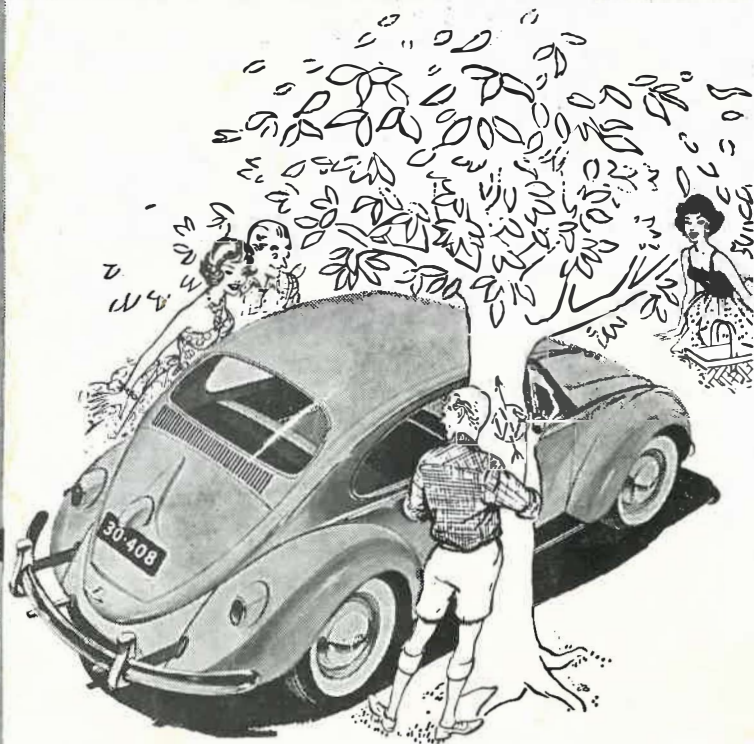
Motor: Sommer SAE 50, vinter SAE 30. Gearkasse: Motorolie SAE 50—60. Hydrauliske dæmpere SAE 20. Filter i olietank skal renses for hver 8000 km.

Forkædekassen påfyldes motorolie indtil 5 mm under inspektionsdækslet. Magnetkæden smøres hver 1500 km med fedt gennem smøreniplen.

LØBSKALENDER

Juni:

- 21. Fyens Motor Sport, Odense speed-way — S
- Esbjerg Motor Sport, Korsbøen — B
- Frederikshavn Motor Sport, Ørnedalen — B
- 23. Randers Motor Sport, Fladbro — S
- 28. Herning Motor Sport, Sinding — B
- Samvirkende Motorclubber, Amager — S



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 rustner ikke..



— der bliver stadig flere...

BP-ZOOM

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

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



**- en verdensindustri
i Deres tjeneste**

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