

Nr. 8. August 1959

Kr. 1,75

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Også det engelske moto-cross Grand Prix blev vundet af Jeff Smith på Mobil-oil og Mobil benzin. I motorcyklesporten bliver de hårdeste løb vundet på Mobil-oil fordi de bedste kørere vælger den bedste olie. Også Surtees får sine maskiner fyldt op med Mobil-oil, og igen i år har han sikret sig verdensmesterskabet på den stabileste af alle olier.

Mobil Oil Danmark A/s

Lad os tale
om
vilkårene!

★

Kr. 5638. -

BSA
SUNBEAM



Scoteren, der overgår
alt i smidighed,
økonomi og slidstyrke,
er usvigelig driftsikker
og kræver kun
minimal vedligeholdelse

★

Motorcykler,
nye og brugte, tilhører
og reservedele.

BSA MOTORS & CYCLES

Gl. Kongevej 127-131, Kbhvn. V
Telefon Hilda 1860

BSA SPECIALVÆRKSTED
Drejervej 8, Ægir 7030

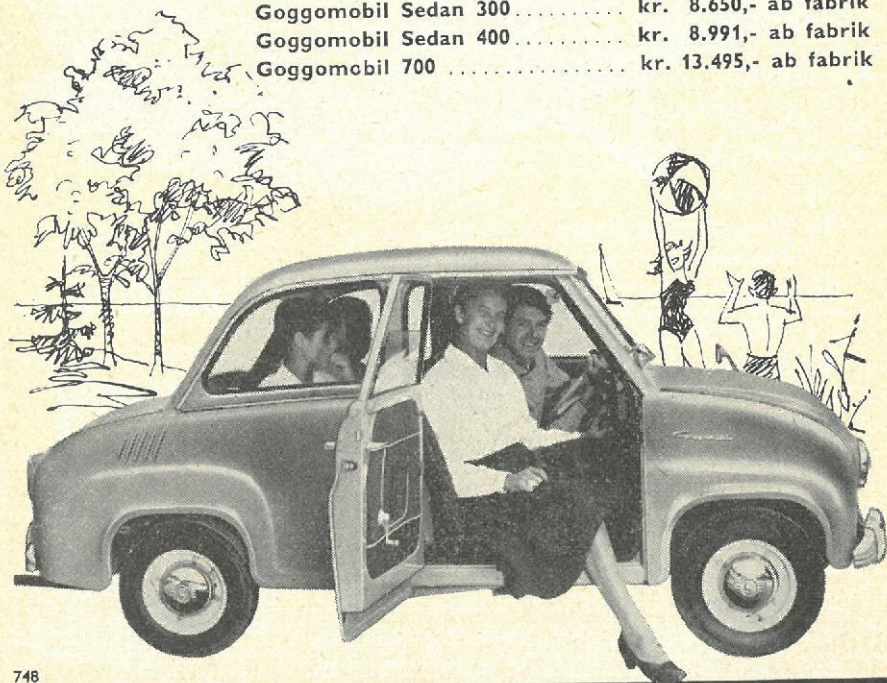
GOGGOMOBIL *Sedan*

- solskin til hele familien

Skov og strand venter på Dem i Deres ny Goggomobil... Det er en fiks 4-personers vogn med en masse raffinementer - sæder med sovebeslag, luftkølet motor, bjerggear... Og så er Goggomobil fantastisk økonomisk - både når det gælder anskaffelse, benzinforbrug og vedligeholdelse. Lad Nordisk Diesel forhandleren demonstrere den kvikke Goggomobil.



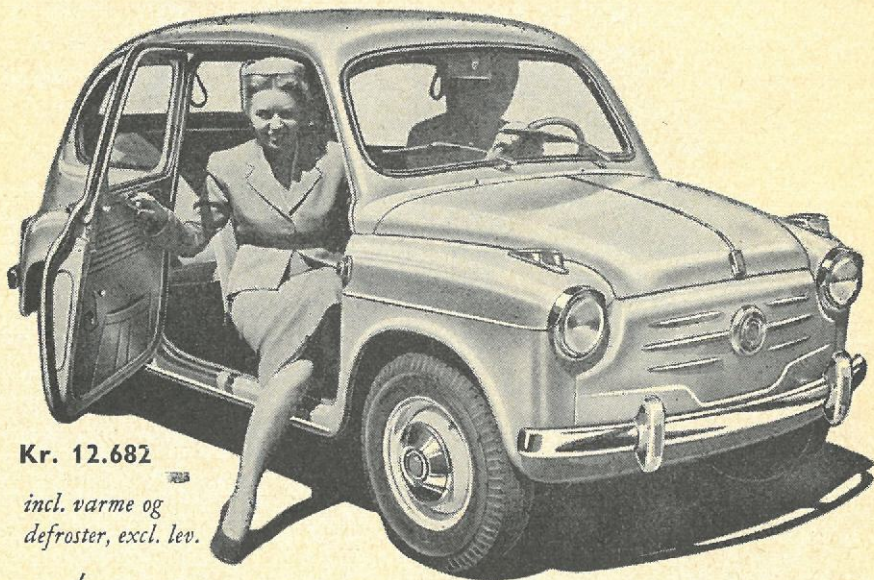
Goggomobil Sedan 300	kr. 8.650,- ab fabrik
Goggomobil Sedan 400	kr. 8.991,- ab fabrik
Goggomobil 700	kr. 13.495,- ab fabrik



748

NORDISK DIESEL A/S
KØBENHAVN SV.

De skåner motor og tegnebog med fire gear



Kr. 12.682

incl. varme og
defroster, excl. lev.

- ✓ De opnår mere glidende og hurtigere acceleration.
- ✓ Motoren skånes for unødvendigt store omdrejningstal.
- ✓ Konstant høj landevejsfart uden ekstra belastning af motoren.
- ✓ Meget mindre støj.
- ✓ Ekstra billige reservedele.

Det ideale karrosseri
fås også med soltag

Import: NORDISK FIAT A/S
København N - LU * 5800

»En perle af en motor«

Således siger ekspert, redaktør Mogens H. Damkier om Fiat 600's 4-cyl. topventilede, overkvadratiske motor og fortsætter: »dens sunde og dog raffinerede udformning tiltaler alle, der holder af god mekanik«.



- fra kontinentets
største bilfabrik

Deres Fiat-forhandler venter Dem til en prøvetur.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

13. ÅRG.

15. August 1959

NR. 8

Ekspedition:

Kongelysvej 14, Gentofte.

Tlf. Gentofte 8200*

Postgiro 68833

Ansvarhavende redaktør:

Mogens H. Damkier

Arsabonnement kr. 17,50

Løssalgpris 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 BOKTRYKKERI



Redaktionelle strøttanker... 451

I røg og damp 454

Blandede bolcher fra Syd-

europa 464

Vi prøvekører BSA Sun-

beam 477

Historien om Pegaso 487

Teknisk brevkasse 494

Vi prøvekører Chevrolet

Bel Air 500

Månedens øvrige nyheder 504

Fra bane og vej 508

Redaktionelle strøttanker

En driftleder på et større københavnsk værksted forkyn-
der i alvor og med en vis indignation, at »landmænd skulle
ikke have lov til at køre bil«. Kategoriske udtalelser af denne
art bærer i sig selv et præg af stupiditet, og man skulle
omtrengt med samme ret kunne forbyde alle rødhårede at be-
nytte Lillebæltsbroen. Når samme driftleder har et godt øje
til landmændene, er det dog ikke helt uden grund, hvilket
forholdsvis let lader sig forklare.

Enhver landmand er vant til at køre med arbejdsgøretøjer
og landbrugsmaskiner uden særlige regler på sin ejendom, og
man kan let forestille sig visse omstillingsvanskeligheder fra
hestekøretøjer og mejetærskere samt traktorer til person-
vogne. Navnlig for de ældre generationer af landmænd har
landevejen været et naturligt arbejdsområde til transport,
og bortset fra kongevejene er landevejene netop bygget til
landmændene — altså kan der også være visse vanskeligheder
med at indstille sig på den tætte og hurtige trafik, der nu
præger snart alle vore veje. Og så har landmændene en fag-
lig interesse i at betragte afgrøder langs vejen, hvilket fore-
går i et meget sindigt tempo uden større hensyntagen til den
øvrige trafik. Formodentlig er det de to sidste punkter, der
gør visse landmænd til mindre populære trafikanter, dels
fordi en tilsvarende rute — en »hjemmebane« — altid er en farlig
ting, fordi man sløves af de hundredevis af gange, man ikke
møder trafik i et kryds eller ved udkørsel på en vej, dels
fordi det virker voldsomt irriterende på andre trafikanter,
når en vogn snegler sig af sted på en snoet vej, der ikke giver
mulighed for sikker overhaling.

På sidstnævnte punkt er der imidlertid andre end land-
mænd, der forsynder sig, og i de dejlige sommeraftener, dette

år har budt på, har man set korteger af hyboere, der blot er ude for at køre en stille aftentur — de kører midt på vejen og ganske uden hensyn til den hurtigere trafik. Det ville være en afgjort fordel for trafikken som helhed og for sikkerheden i særdeleshed, om bilister af alle professioner ville indse, at man på vejen må rette sig efter den øvrige trafik, og skal man se på afgrøder eller blot lidt ud i naturen, så må man køre på normal måde til en passende parkeringsplads eller et fornuftigt holdested, og så må man iøvrigt bevæge sig til fods eller stå ud af vognen eller iøvrigt gøre, hvad man vil.

Mod den besynderlige vane at køre midt på vejen har Større Færdselssikkerhed startet en kampagne under devisen »gør vejen bredere«. Det er et storartet valgt emne, blot kan man ved et øjebliks dvælen på en af de strækninger, hvor der er opsat propagandaskilte, konstatere, at man taler for døve ører, for der køres også midt på vejen på disse strækninger. På de steder, hvor der er uoverskuelige hindringer som bebyggelse eller bevoksning tæt ved vejkanterne, er det en naturlig reaktion at trække ud mod vejens midte for at forbedre oversynet og for at have en vis sikkerhedsmargin mod pludseligt opdukkende trafikanter, børn eller dyr, der kan komme frem fra de lumske skjulesteder, men på helt åben og overskuelig vej praktiseres denne kørsel på midten af vejen i nøjagtig lige så høj grad, hvilket viser, at megen kørsel sker fuldkommen uden omtanke. I masser af tilfælde er der rigelig plads til at overhale højre om, hvilket ikke alene er forbudt, men også en dødsensfarlig sport, og så megen plads behøver vel ingen for at være sikker på ikke at køre udenfor kørebanen.

I Tyskland har man konstateret, at hvide midterstriber på vejen har en dragende magt over de motorkørende, og med sædvanlig tysk grundighed har man undersøgt forholdene på iøvrigt ens vejstrækninger med og uden midterstriber — der køres mere mod midten, hvor der er midterstriber. Med den voldsomt stigende trafikthæthed på Tysk-

lands mange smalle veje er dette blevet noget af et problem, fordi midterstriberne på sine steder har den rette psykologiske virkning til at forhindre hasarderede overhalinger, medens striberne til tider netop fremkalder de farlige overhalinger, fordi langsomt kørende trafikanter klæber sig til midterlinierne. Tyske automobilteknikere drøfter for alvor, om det ikke ville være bedre at gå over til højrestyring i bilerne, fordi et rat i vognens højre side automatisk bevirker, at føreren holder sig til den højre vejkant, men man er bange for komplikationerne ved overhaling, hvor man med en højrestyret vogn i højtrafik har dårligt udsyn mod den modgående trafik. Italienerne har i mange år praktiseret en fortræffelig kompromisløsning ved at give lastvogne og busser, som må formodes at køre med mindre hastighed end personvogne, rat i højre side, og det har den ønskede virkning.

I virkeligheden er der tale om et fundamentalt vigtigt problem med såvel de unødvendigt langsomt kørende vogne og »midterkørerne«. For at rette på disse forhold skal man have trafikanterne — og der er i begge tilfælde næsten udelukkende tale om bilister — til at tilsidesætte de egoistiske manerer, tankeløsheden og tåbeligheden for i stedet at vise hensyn mod andre vejfarende. At dette ikke uden videre lader sig gøre ad frivillighedens vej, har man en så grundmuret sikker erfaring for, at man lige så godt kan søge en anden udvej med det samme.

På den anden side har man i næsten alle større byer en kaotisk parkeringssituation, der giver sig udslag i forskellige forbud og restriktioner som parkeringsautomater, stopforbud, forbud mod parkering over længere tidsrum o. s. v., hvilket er ensbetydende med kontant afstrafning for overtrædelse. Alle trafikanter søger at undgå bøder ved at vælge parkeringssted med omtanke og ved at orientere sig om de lokale forhold, når de ved et mirakel har fundet en parkeringsplads. Hver gang en bilist eller motorcyklist parkerer, føler han en byretsdommers lange arm langt nede i sin

Blad venligst frem til side 498

Førende sportskørere bruger

KONI

fordi KONI giver:



forbedret vejstabilitet ★

krængningsfri kørsel ★

i kurver ★

en roligere styring. ★

Og dækkene ★

ligger rigtigt ★

til vejen ★

Slitagen på ★

karosseriet ★

begrænses til ★

et minimum ★

styretøj ★

og ophængning skånes. ★

KONI støddæmpere, vælges af kræsne og krævende sportskørere. Ingeniør D. Schönwandt, der er en erfaren sportskører siger: »Efter i nogle måneder at have kørt med KONI støddæmpere på min Volvo PV 444, har jeg fornøjelsen at meddele Dem, at jeg i dette tidsrum har konstateret en væsentlig forbedring af vognens sidevindsfølsomhed og krængningsstabilitet ved hurtig kørsel i kurver. Også ved kørsel på tildels ujævne og hullede veje har støddæmperne været absolut effektive.

Også De vil opnå en behageligere

og mere sikker kørsel med KONI

KONI hydrauliske
STØDDÆMPERE

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



Gurney's damp-rutebil fra 1827. Baghjulene blev drevet af to vandrette cylindre, og styretøjets hovedelementer var hentet direkte fra hestevognene, men da man ikke havde heste at styre, måtte to små styrehjul besørge det store moment til de egentlige forhjuls drejning.

I RØG OG DAMP

Dampvognene har præsteret mere, end de fleste aner

— OG MAN KAN STADIG FA EN DAMPVOGN

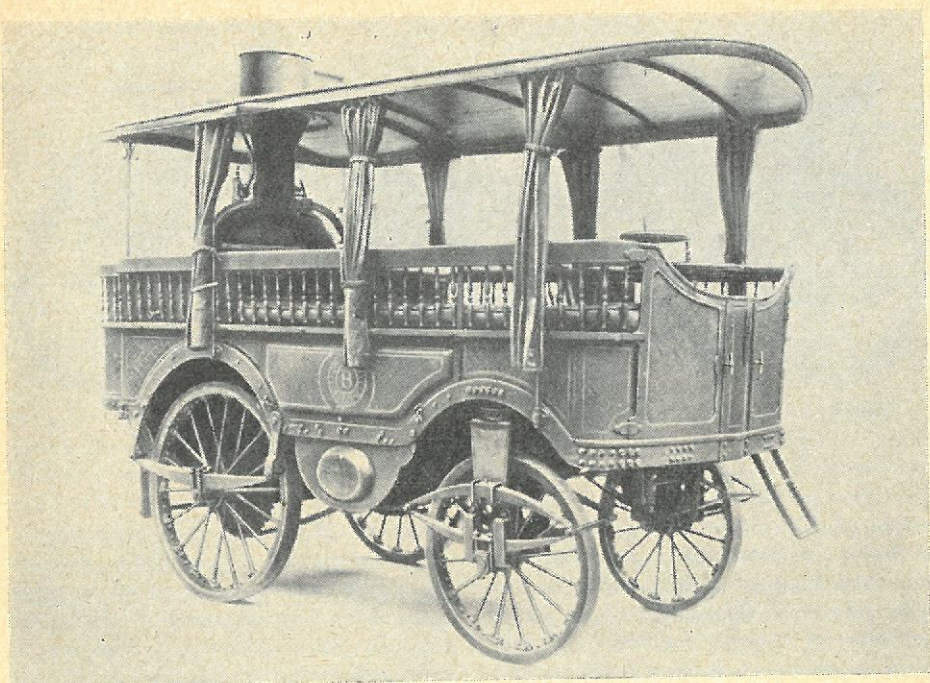
I sine velmagtsdage sang Gracie Fields — en lang, mager pige fra Lancashire i England — med høj og skinger røst en gribende vise om en person, der var »død, men ikke ville ligge ned«. *He's dead, but he won't lie down.*

Det er gået damp-automobilerne på samme måde. De er døde, men rører stadig på sig. Enkelte af fortidens dampvogne er endnu i brugelig stand, nogle få bliver stadig bygget, hovedsageligt af fanatikere, og desuden dukker dampkraften med beundringsværdig stædighed op i den tekniske fagpresses spalter, mest i korrespondancerubrikkerne. Herfra når sælsomme skrøner om fremtidige

dampvogne til mindre velorienterede blade, som i passende sensationelt udstyr meddeler en undrende læserskare, at morgendagens bil får atom-opvarmet dampmaskine o. s. v.

Fornylig bad en af SMJ's læsere om oplysninger vedrørende dampvogne. Teknisk brevkasse svarede direkte, men redaktøren så vist på mig og spurgte med en anelse stål i stemmen: Hvad med en artikel? Siden har jeg genopfrisket min hørelærdom om dampmaskiner i almindelighed og dampbiler i særdeleshed og kan nu spinde en ende om både fortidige og nutidige biler med »udvendig forbrænding«.

Dampmaskinen er som brugelig stationær



Bollée's dampvogn fra 1873 var et kraftigt og driftsikkert køretøj til befording af mange passagerer.

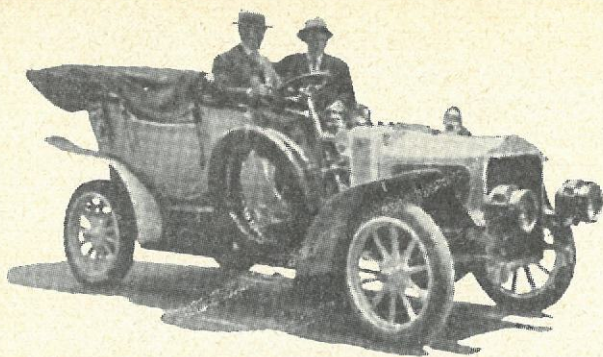
eller bevægelig drivkraft af væsentlig ældre dato end forbrændingsmotoren. Tanken om at lade forbrændingen ske »indvendigt«, d. v. s. i en cylinder over et bevægeligt stempel, var i sig selv afskrækkende, så længe de tilgængelige materialer kun besad en tvivlsom evne til at modstå så høje temperaturer. Dampkedler mindede derimod betrykkende om de fra køkkener og vaskehuse kendte og prøvede installationer, så de første maskinteknikere befandt sig på nogenlunde kendt område. Problemerne var i højere grad mekaniske end metalurgiske.

Tanken om at bringe en landevejsvogn til at køre ved hjælp af en dampmaskine virkede derfor ikke helt afskrækkende om end fantasifuld og dristig. Som tidligere berettet her i bladet byggede franskmænden *Nicolas Joseph Cugnot* den første anvendelige dampvogn i 1769, men har antagelig haft forgængere, hvis resultater dog er tvivlsomme.

Dampvognene fik deres første blomstringsperiode i England, hvor både diligence- og buskompagnier drev regelmæssig rutefart

med dampvogne i perioden efter 1830. I Frankrig byggedes driftsikre dampvogne samtidigt af *Charles Dietz* og senere af *Bollée*-firmaet i le Mans. Talrige andre konstruktører arbejdede efter lignende retningslinier, d. v. s. svære dampvogne til transport af flere passagerer eller større godsmængder. Den lette dampvogn til privatbrug lod vente lidt på sig. Det kneb at frigøre sig for lokomotivmentaliteten, som Cugnot var ganske ubesværet af, da han var før Stephensons pionervirke med jernbaner, og først midt i 1880'erne blev anvendelige, lette damptricykler konstrueret af *de Dion, Bouton et Cie*.

Ved skæbnens velkendte ironi blev de første brugelige dampvogne uden for sværvægtsklassen fremstillet omtrent samtidigt med de første biler med benzinmotorer, øjeblikkeligt åbnedes en voldsom fejde mellem de to »systemer«s tilhængere. Heri blandede et tredje »system«s energiske forkæmpere sig med lovprisninger af elektromotorens velsignelser.



Den to-cylindrede White fra 1905 havde chassisramme fremstillet af træ. Man får ikke noget umiddelbart indtryk af, at vognen drives med aamp.

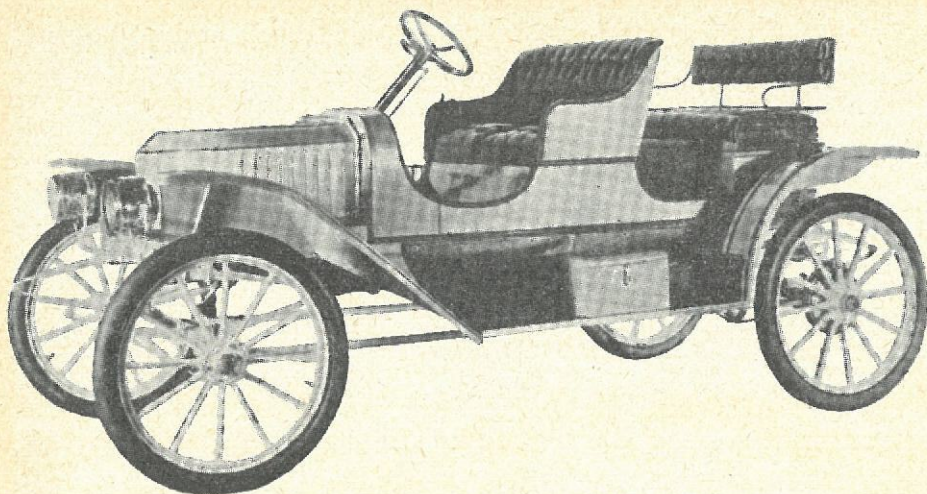
I nogen tid havde damptilhængerne de bedste kort på hånden: lydløse, vibrationsfrie motorer og nogenlunde sikker drift, idet der var ret mange konstruktionserfaringer at trække på. Elektrobilerne kunne hævde lige så lydløs og vibrationsfri motorgang, men stod svagere på grund af batteriernes hyppige opladning. »Benzinikerne« — for at genoplive et gammelt skældsord — kunne hverken prale med, at deres vogne var støjsvage eller driftsikre. De kunne både høres og føles, og de var alt andet end pålidelige. Tilmed lugtede de ilde og havde en yderst begrænset holdbarhed, men allerede fra første færd havde de et par kendelige fordele: vognen kunne køre, så snart motoren var i gang — hvis det lykkedes at starte den, mens dampvognen måtte vente på det fornødne tryk i kedlen. Desuden kunne benzinmotorvognen køres af en enkelt person, mens dampvognen i reglen krævede tilstedeværelsen af både føreren og en fyrbøder (le chauffeur), medmindre føreren standse ind imellem for selv at »chauffere« ildstedet.

Det så imidlertid ud til, at dampvognene skulle gå af med sejren, da de to hovedindvendinger kunne bortvejres. Flydende brændsel afløste fast, så fyret blev næsten automatisk, og gammeldags kedler blev afløst af »lynkogere«, der virkede som en moderne gasbadecovn, d.v.s. at en rørs spiral omkring brænderen gav øjeblikkelig fordampning. Léon Serpollet, hvis bemærkelsesværdige konstruktioner i årene 1887—1907 tidligere har været omtalt i SMJ (april 1957), bragte dampvognen så vidt, at den

var datidens benzinvogne jævnbyrdig og på mange punkter overlegen, men han døde for tidligt til at fuldføre sine glimrende ideer. Derved spares han for at se »benzinikerne« få det afgørende forspring.

Dampbilen mistede sin bedste europæiske foregangsmand ved Serpollets bortgang, men enkelte konstruktører holdt endnu fast ved ideen om, at udvendig forbrænding var bedre end indvendig. I Europa tabte dampprofeterne alligevel stadig terræn til benzinmotorens forkæmper, men som sagt — dampvognen ville ikke dø ud. Enkelte firmaer holdt ved, og bl. a. den anglo-belgiske virksomhed *Turner Miesse* byggede fortrinslige dampvogne, om hvilke en så anerkendt autoritet som professor Spooner i 1916 skrev: »Hvad angår privatbiler, er dampmaskinen nærmest perfekt«. Han havde dog forskellige betænkeligheder såsom dårlig brændselsøkonomi, hyppige eftersyn m.v., der krævede professionel mekanikerbistand — men den gode professor skrev selvfølgelig, for nutidens benzinbiler var kommet til verden.

I USA havde dampvognene egentlig bedre fodfæste, og flere fremragende teknikere bragte det så vidt, at der atter hævdede sig kraftige røster for dampbilerne. De fik især mæle, da den absolutte verdensrekord blev slået officielt i 1906 af en dampbil, som i et sæt hævdede den højest opnåede hastighed over en mile fra 176 til 205 km/t. Denne bedrift i dampbilernes annaler fortjener opmærksomhed, for den var ikke noget tilfælde, men resultatet af omhyggelig beregning, dristig teknik og stort personligt mod.



Stanley model 60 fra 1910 blev drevet af en to-cylindret dampmaskine.

For at se begivenheden i sit rette perspektiv er det nødvendigt at gå nogle år tilbage i kalenderen. I 1895 begyndte tvillingbrødrene *Francis og Freeland Stanley* at bygge dampvogne i deres faders fabrik. Baggrunden var ikke umiddelbart indlysende, da Stanley seniors virksomhed, *Stanley Dry Plate Co.*, fremstillede fotografiske artikler. Ikke destomindre havde Stanley-brødrene fat i den rigtige ende, da de fra første færd søgte at reducere vognenes egenvægt. Allerede de første Stanley Steamers var forbløffende lette og tilmed så driftsikre, at de hævdede sig smukt i konkurrencen med benzinbilerne trods ret langvarig opvarmning ved koldstart.

I 1899 ansatte Stanley-brødrene en bemærkelsesværdig medarbejder, *Fred Marriott*, som ikke alene var en fremragende mekaniker og en dygtig kører, men som også nærede en grænseløs tro på dampvognens muligheder. Efter få års forløb begyndte Marriott at gå nye veje, og i 1905 deltog en højst usædvanlig Stanley-vogn i den årlige »Speed Week« på Ormond-Daytona stranden i Florida. Denne fartfest, der afholdtes i årene 1902–10, var en højst fashionable begivenhed. Alverdens kendte kørere mødtes og konkurrerede i ren hastighed, da løbene for det meste gik over en kilometer eller mile med flyvende start. Flere udenlandske deltagere var professionelle, d. v. s.

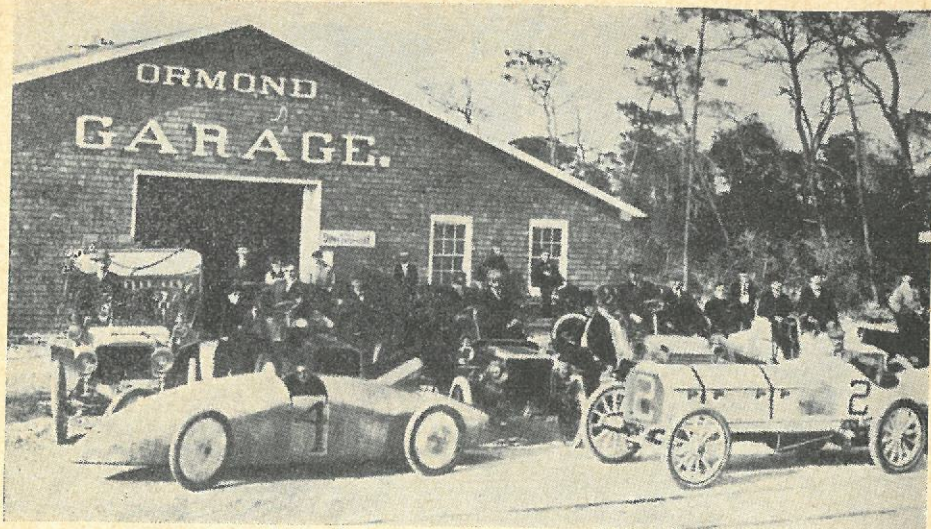
fabriksfunktionærer, mens amerikanerne var privatkørere, der i kraft af position og penge kunne skaffe sig en passende vogn.

Den første Stanley-vogn, der deltog i disse eksklusive løb, blev da også kørt af en velstående amerikansk sportkører, *Louis Ross*, som i januar 1905 forbavsedede konkurrenterne med en lille lav aluminiumscigar, der tilbagelagde en mile på 38 sekunder (151,5 km/t). Den strømliniede form blev kun brudt af en skrå »skorsten« på bagvognen, og sammenlignet med de øvrige deltagere så vognen mærkværdigt moderne ud. Drivkraften var to højtryksdampmaskiner.

Stanley vognen satte ikke rekord ved sin premiere på Daytona, men den gjorde det dybeste indtryk på konkurrenterne, og benzintilhængerne drev en ganske utilsløret smudskampagne mod den farlige konkurrent.

Da en ny Stanley vogn blev anmeldt til deltagelse i Daytona-løbene 1906, fik den derfor ikke nogen hjertelig modtagelse, og den blev mødt med yderligere kulde, fordi Marriott skulle køre den. Han var ikke fin nok til det snobbede kleresi — og desuden var den nye vogn afgjort en meget farlig konkurrent. »Tepotten«, som den første af Stanley »Florida« racerne blev kaldt, var slem nok, men »Billen«, som nummer to blev døbt, var værre.

Under et lavt, rødlakeret karosseri, der



Stanley's tepotte fra 1905 fik alle samtidens giganter til at se håbløst forældede ud. Vognen længst til højre med løbsnummer 2 er en Mercedes med $2 \times$ fire cylindret motor. Den strømliniede Stanley dampvogn kørte over 150 km/t.

lignede en omvendt båd, lå en tocylindret, enkeltvirkende dampmaskine (114,3×164,1 mm, 5376 ccm). Kedlen, som målte 33 cm i diameter, bestod af 1476 haltyommers kobberør, der tilsammen gav en hedeplade på knapt 2,5 kvadratmeter. Damptrykket var 800 psi ved fuld styrke, og med dette tryk afgav maskinen »50 kontinuerlige hk over 10 miles, eller 150 hk til sprinterløb over en mile eller længere«. Både i maskinstørrelse og dimensioner var »Billen« langt mindre end konkurrenterne, omend det svære maskineri tyngede, så den vejede knapt 1 ton. Vognen så yderst hensigtsmæssig ud. Slank og lav med lette trådhjul, der bar særlige højtryksdæk (60 psi) af »motorcykletypen«. Førersædet var anbragt lidt foran midten af vognen, og maskineriet var samlet bagi.

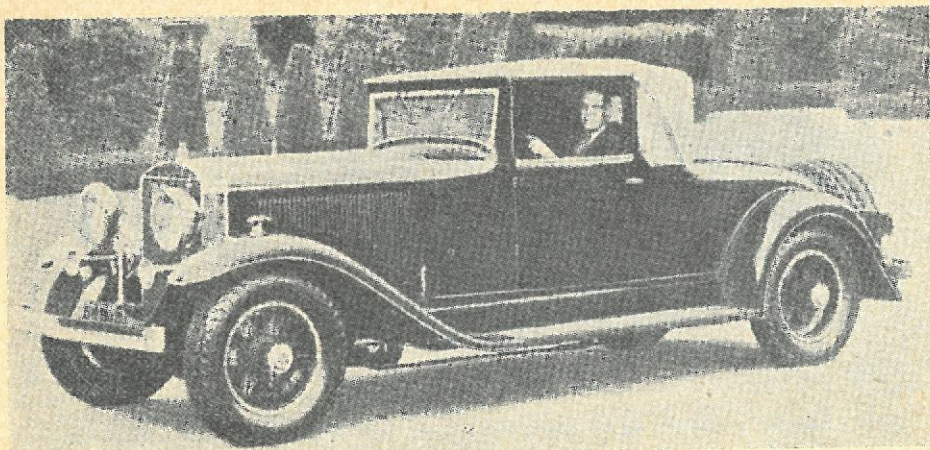
Marriott's »Bille« var sine benzinmotor-konkurrenter aldeles overlegen i tophastighed, og den tilbagelagde en mile på 28,2 sekunder og en kilometer på 18,4 sekunder, d. v. s. henholdsvis 4,6 og 2,2 sekunder hurtigere end sidste års vinder. Foruden denne nye absolutte verdensrekord hjemførte Marriott sejre i mange af Daytona-ugens længere løb og fik faktisk de øvrige deltagere til at se lidt tåbelige ud. Dampvogne var ikke

populære i amerikanske »sports« kredse efter denne overlegne demonstration.

Trods mangfoldige stiklerier i pressen og de andre deltageres kolde skuldre var Marriott på pletten det følgende år med en ny Stanley ved navn »Raketten«. Den var endnu mere formidabel, men dens virkelige muligheder vil forblive ukendte til evig tid. Marriott kørte den kun een gang, og med en hastighed af henvend 300 km/t ramte han nogle ujævnheder i sandet. Vognen fejede sidelæns hen ad strandbredden og rullede flere gange rundt. Marriott slap mirakuløst godt fra sit styrt — men han kørte aldrig løb mere. Stanley fabrikken indstillede også sine rekordforsøg og koncentrerede sig om regulær produktion, som varede ved til 1931.

Stanley-vognen, der også blev bygget på licens i England, havde enkelte konkurrenter i USA: *White*, der var i produktion som dampvogn 1900—1911, men gik over til benzin, inden mærket forsvandt i 1918, *Locomobile*, som svigtede dampmaskinen omkring 1902 (og ophørte i 1929) og endelig de navnkundige *Doble* vogne.

Der er en ret nøje forbindelse mellem Stanley, Locomobile og Doble dampvognene, idet *Abner Doble* byggede sin første vogn i 1911 med en Locomobil røkedel og senere



Den sidste Doble — type F — lignede fuldstændigt en almindelig benzinvogn, men den var mere smidig og lydløs end samtidens benzinvogne.

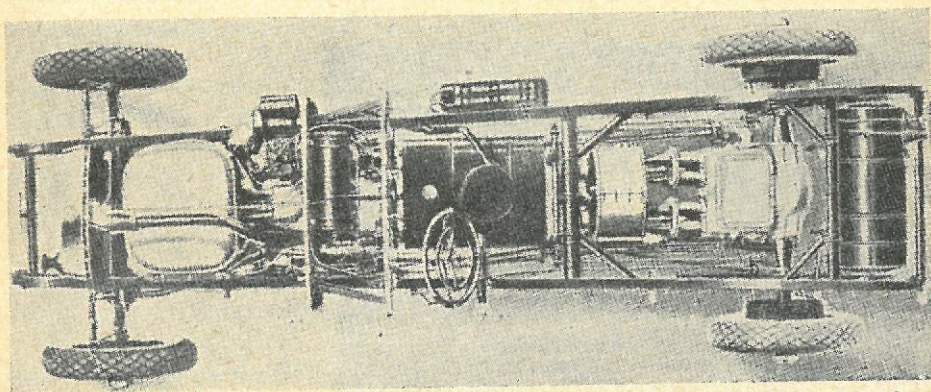
kom i kontakt med Stanley-brødrene, da han studerede ved Massachusetts Institute of Technology.

Dobles første forsøg på at bygge en dampvogn var ingen succes. På den anden side havde han adskillige gode ideer og var ikke på nogen måde imponeret af andres, ej heller af Stanley fabrikkens metoder. Især bedømte han mulighederne for hurtig koldstart og reduktion af vandforbruget langt mere optimistisk end de mere konservative brødre Stanley.

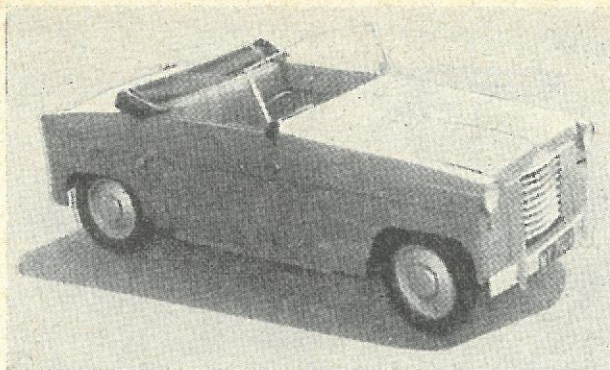
Hans første produktionstype, model A, fra 1912 var både væsentlig mere pålidelig og betydeligt elegantere i udseende end andre fabrikater. Maskinen var en dobbeltvirkende,

to-cylindret konstruktion ($101,6 \times 152,4$) med kondensator, som nedkølede spildedampen og gav god vandøkonomi. Der var dog mange vanskeligheder med olieslam i kondensvandet. B-modellen, som fulgte i 1914, var en kendelig forbedring og havde en aktionsradius på godt 500 km på én tank vand. Vognene var en stor forretningsmæssig succes, og der stod ikke mindre end 11.032 ordrer i fabrikkens bøger, da USA trådte ind i krigen i 1917.

Doble havde dog nået at få så godt et navn på sine dampvogne, at fabrikationen kunne genoptages i 1918. B-modellen efterfulgtes af andre til og med model F, som blev fabrikkens sidste.



Chassiset til en Doble set fra oven. Længst til venstre ses kondensatoren, derefter kødel, vandtank, fire-cylindret dampmaskine og brændstoftank længst til højre i vognens bagende.



Denne Claydon dampvogn bygges i dag, men ikke i store styktal.

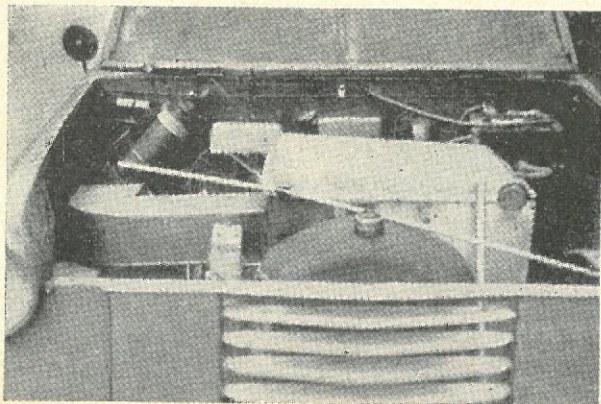
Både i teknisk henseende og udseende formåede Doblevognene at hævde sig. Fundamentet var et stort og solidt chassis af kromnikkelstål med syv rørtraverser og diagonalforstærkning. Akselafstanden var ikke mindre end 368 cm, så der var rigelig plads til et rummeligt karosseri. Affjedringen var ganske traditionel med stive aksler og halv-elliptiske bladfjedre, men hver detalje var gennemarbejdet uden hensyn til fremstillings- eller salgspris. Bl.a. var alle led i styringen forsynet med kuglelejer.

I modellerne E og F, som den foregående beskrivelse også refererer til, indtog kondensatoren den plads, hvor køleren ellers var at finde på datidens biler og lignede ganske en normal køler. Under motorhjelmen lå kedlen, bag denne hjælpeaggregaterne og en brændstoftank. Vandtanken (75 liter) var anbragt under vogngulvet, og selve dampmaskinen lå bagtil, bygget sam-

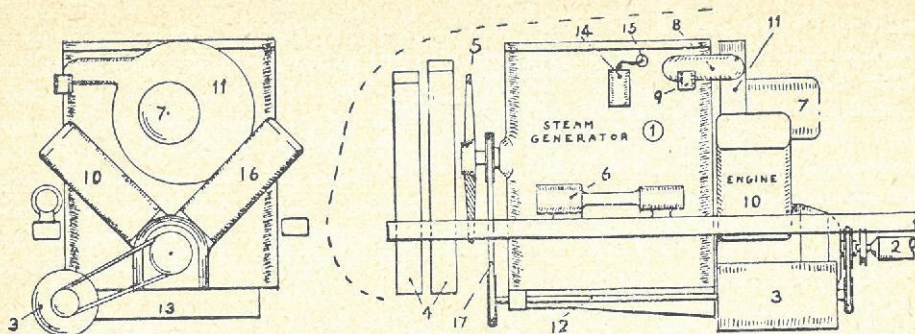
men med bagakslen. Hele herligheden vejede ca. 2 tons.

»Kedlen« og brænderen var omgivet af en dobbeltvægget, varmcisolerende metalbeholder. Selve »kedlen« bestod af et 175 meter langt rør af rustfrit stål. Dette rør var snoet sammen i en cylinder, 33 cm høj og 56 cm i diameter! Brænderen brugte petroleum eller benzin, og en særlig blæser sørgede for en kraftig luftstrøm. Andre hjælpeaggregater var en dynamo til det elektriske anlæg, som omfattede starttænding (med et almindeligt tændrør), belysningen og et batteri samt ekstra elektriske vandpumper, som trådte i funktion ved høj hastighed. Desuden var der en oliepumpe til maskinen, normale vandpumper etc.

Vognen kunne startes og køre på 45 sekunder fra stenkold, og den var usigeligt nem at køre. Ingen kobling, ingen gearkasse, kun en håndregulator, en fodregulator og



Under motorhjelmen på en Claydon finder man et enkelt kendt element nemlig tændspolen, der starter forbrændingen.



Kun de færreste er klar over, at der bygges dampmaskiner til biler på Isle of Man, men det gør der altså. Den skematiske tegning viser en sådan maskine. Tallene henviser til følgende: 1 kedel, 2 hardanaksel, 3 dynamo, 4 kondensatorer af radiatortypen, 5 ventilatur, 6 fødepumpe, 7 blæsemotor, 8 brænder, 9 svømmerhus, 10 lavtrykscylinder, 11 blæser, 12 ventilatoraksel, 13 udbløvningssgas, 14 tændspole, 15 tænder, 16 højtrykscylinder, 17 ventilatorrem.

en fodbremse, der virkede på de normale mekaniske bremses (frehjuls på F-model-len).

Maskinen var en dobbeltvirkende, firecylindret konstruktion med to højtryks- og to lavtrykscylindre. Højtrykscylindrene var på 66×126 mm og lavtrykscylindrene på 66×114 mm. Det fulde damptryk var 750 psi, og maskinen udviklede 125 hk ved 950 omdr/min.

Trods vognens høje vægt var den imponerende livlig og hurtig. Den accelererede lydløst fra 0–60 km/t på 7 sekunder, og tophastigheden lå på godt 150 km/t. Vandforbruget var ringe, ca. 10 l på 700 km, og brændstofforbruget svarede til ca. 6–7 km pr. l. Anskaffelsesprisen var astronomisk, ca. 35.000 kr. i 1918, d.v.s. en 140.000 kr. i dag, men til gengæld var en Doble uopsidelig og havde en betydelig snobværdi. Det var også en fremragende bil — men den var kompliceret. Abner Doble byggede dampvogne, der var de bedste benzinbiler jævnbyrdige, måske overlegne, men derved gik dampvognens fundamentale enkle konstruktion tabt. Heri — og i den enorme anskaffelsespris — ligger forklaringen på, at også Doble vognene bukkede under for benzin-konkurrencen. Produktionen indstilledes i 1930, da den økonomiske verdenskrises virkninger gjorde sig gældende. Med Doble forsvandt dampvognen, men det betød ikke, at tanken om biler med dampmaskine døde komplet.

Heldigvis er der altid fanatikere i denne

verden. Dampens tilhængere var seje og holdt stædigt fast ved deres ideer. Efterhånden blev dampvogne fra de hidtidige fabrikker dog rene museumsstykker, og det blev nødvendigt at konstruere nye for at overbevise sig selv og andre om dampmaskinens umådelige fortrin.

Enkelte fantaster arbejdede hårdnakket alene, andre har sluttet sig sammen i klubber og kæmper med indædt energi for deres elskede sag. Dampvognsklubber findes både i USA og England, hvor *British Light Steam Power Society* dyrker dampens muse til lands og til søs. Den maritime side af sagen kan jeg ikke vurdere, ej heller de små stationære dampmaskiners værdi. Derimod er der ingen tvivl om, at en moderne dampbil kan bygges forsvarligt. Blot er der næppe meget vundet derved — men det spiller selvfølgelig ingen rolle, hvis en idé skal forfølges.

På Isle of Man findes faktisk en virksomhed ved navn *Light Steam Power* (adr.: Kirk Michael, Isle of Man, United Kingdom), som leverer de nødvendige dele til at bygge dampvogne. Metoden er at skaffe sig et egnet chassis, evt. med karosseri, et sæt arbejdstegninger fra L.S.P. og de nødvendige dele, der leveres af L.S.P. som halv- eller helfabrikata. Et komplet sæt tegninger til en dampmaskine (med kedel etc.) til en let vogn, ialt 30, koster ca. 30 kroner. De støbte maskindele beløber sig til ca. 400 kroner. Priser for kedler opgives på anmodning. Maskinanlægget er beregnet til ind-

bygning i vogne som Morris 8 eller Ford Anglia. Som brændstof bruges petroleum eller olie.

Maskinen er en tocylindret V-konstruktion med en højtrykscylinder (32×38 mm) og en lavtrykscylinder (63,5×38 mm). Den udvikler angiveligt 20 hk ved 2000 omdr/min og kan bringes op på 4000 omdr/min »med forøget effekt«.

Kedlen, der rettere bør kaldes dampgeneratoren, er snoet af eet rør om en faldstrømsbrænder. Den frembringer det fornødne damptryk på 3 minutter fra kold og giver øjeblikkelig start, når blot nogen varme er til stede.

Det hævdes, at hele installationen og samlingen af maskinaggregatet kan foretages med det værktøj, der findes i gængse hobbyværksteder, men advarende tilføjes, at en 6 tommers drejebænk vil være gavnlige til at bearbejde krumtaphuset, og at svejsningen af dampgeneratoren bør overlades en »erfaren person«.

En vogn af denne type vil antageligt koste det samme som en tilsvarende benzinbil i drift. Den kan næppe yde mere end en benzinvogn af samme tilsnit, men den vil gøre det med dampmaskinens karakteristiske smidighed og uden nogen støj. Til gengæld vil den være umulig at få service på, og en dansk dampvognskører vil være aldeles overladt til selvhjælp.

Heri ligger i det hele taget nok forklaringen på, at dampvognene ikke længere har nogen industriel fremtid. Benzin- og diesel-

motorer er blevet så almindeligt udbredt, at alle værksteder kender dem, i hvert fald nogenlunde. En dampmaskine er derimod nærmest noget eksotisk, som ingen tør røre.

Sensationsprægede skrøner om, at de store olieselskaber har kvalt epokegørende dampmaskiner i fødslen, kan afvises som amnestuehistorier. En moderne dampmaskine bruger lige så mange olieprodukter som en forbrændingsmotor.

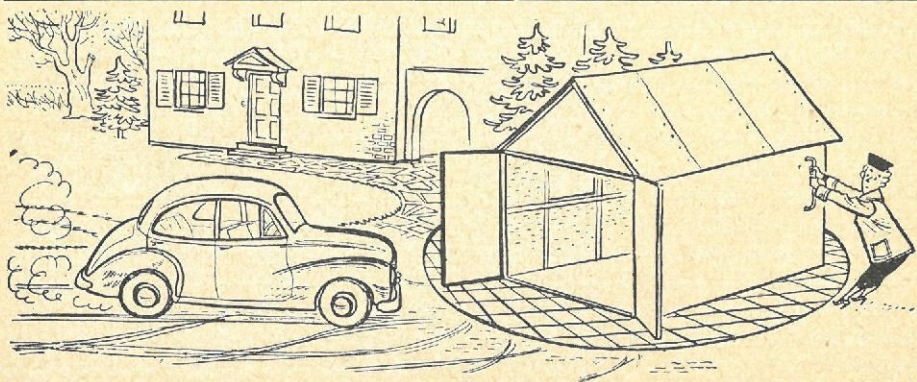
Noget andet er, at dampmaskinen ikke kunne vinde med, fordi dens fleste forkæmpere i bilindustrien ikke formåede at frigøre sig for forgængernes tekniske filosofi og mekaniske begreber. Forbrændingsmotorens pionerer havde ikke tilsvarende hæmninger, men betrådte nye stier, hvor damptilhængerne stod i stampe.

Måske havde billedet været et andet, om Serpollet havde levet længere, og om Doble havde klaret sig gennem den økonomiske krise, der rev så meget med sig — men det er næppe sandsynligt.

Om der en skønne dag kommer en genial damp turbine, som udkonkurrerer forbrændingsmotoren eller forbrændingsturbinen, er et andet spørgsmål. Det kan ikke besvares i dag, men givet er det, at de vældige, tavse kræfter i dampen har en egen tiltrækning, som holder liv i tanken om en dampbil.

Nok er denne tanke død i øjeblikket, set fra industriens synspunkt, men den vil ikke ligge roligt i sin grav, før al konstruktiv fantasi er gået til grunde i forstenet selvtilfredshed.

★



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

Det er **olien** det kommer an på i Deres **2-takter**

ESSO 2-T blander sig 100% med ben-
zinen, og dette fællesskab giver det
bedste resultat, såvel mekanisk som
økonomisk. - ESSO 2-T er godkendt
og anbefalet af førende europæiske 2-
takt fabrikanter, fordi langtidsprøver
har bevist oliens fremragende egen-
skaber.

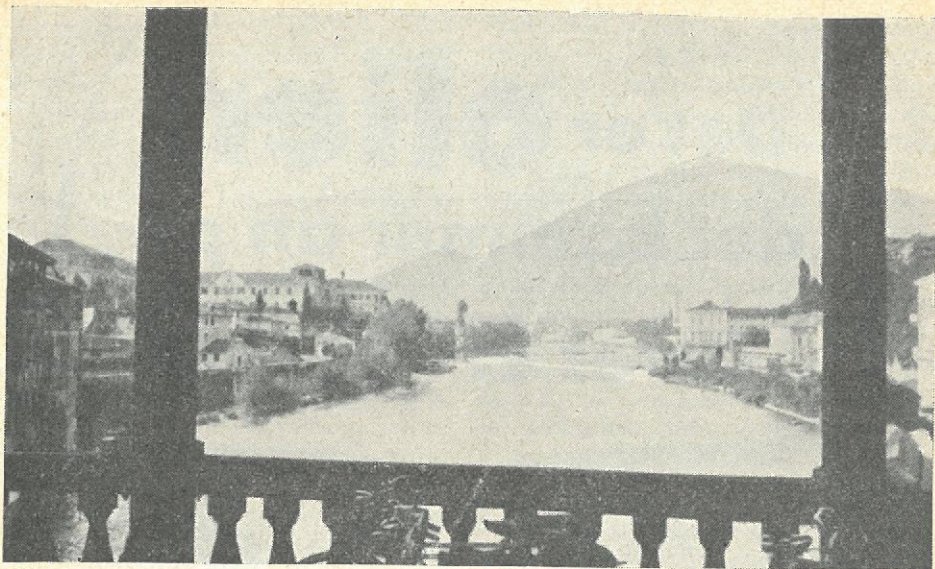
**Bedre smøring - ingen koks
ingen korrosion
ingen rust med den**

**NY selv-
blandende**



Esso 2-T

MOTOR OIL



Udsigten fra den gamle træbro i Bassano — broen daterer sig fra 1209, men den er nok blevet fornyet stykke for stykke endda nogle gange.

BLANDEDE BOLCHER FRA SYDEUROPA

En samling forvirrede tanker og indtryk fra en rejse

Når vi af og til tager os sammen og får fremstillet en rejseartikel, bliver resultatet temmelig besynderligt og i hvert tilfælde så absolut uligt alle andre rejseartikler. Det efterfølgende danner ingen undtagelse, da det er blevet til som en række »dagbogsblade« (skønt guderne skal vide, at jeg ikke fører dagbog) under en tur i det sydlige Europa — kombineret ferie og job under indkøring af en ny vogn og med det formål at indsamle visse tekniske erfaringer samt snuse på forskellige fabrikker. Med andre ord en stor rodebutik, der kan nødvendiggøre lidt optegnelser i ny og næ. Når man lader det mere seriøse stof glide ad andre kanaler ind i bladets spalter, bliver så de efterfølgende brogede betragtninger tilbage.

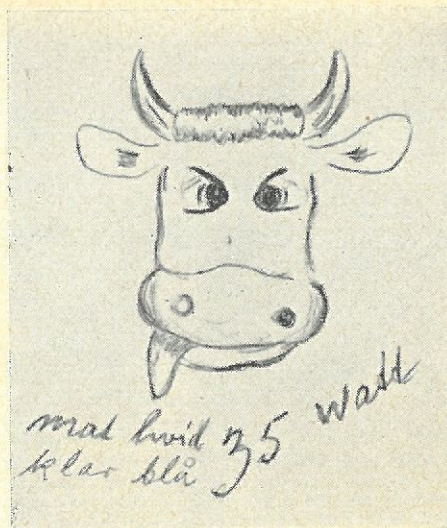
*

Jeg sidder på en italiensk udendørsrestaurant i juli måned og gør et mislykket forsøg på at slukke min tørst i en blanding af

lunken rødvin og lunken mineralvand. En spag indvending mod den lunkne mineralvand medførte, at tjeneren kom med fire isterninger i en skål. Jeg prøver at forklare, at jeg netop drikker mineralvand for ikke at indtage tvivlsomt kommunevand, som erfaringsmæssigt kan forårsage de mest overraskende komplikationer af mavetillfælde, og derfor ville jeg sætte pris på at få en afkølet mineralvand. Da tjeneren i sine øjne får dette afventende, bedrøvede udtryk, som næsten enhver får, når han står overfor en stakkels åndssvag, opgiver jeg det hele og hengiver mig uden henrykkelse og uden større held til at slukke min tørst i de lunkne væsker.

Isterningerne smelter hurtigt i skålen, og på den måde lader det sig i al stilhed konstatere, at enten har skålen eller vandet ikke været rent. På en papirserviet har jeg tegnet en skeløjet ko med tungen daskende ud af den ene mundvig, og nedenunder har

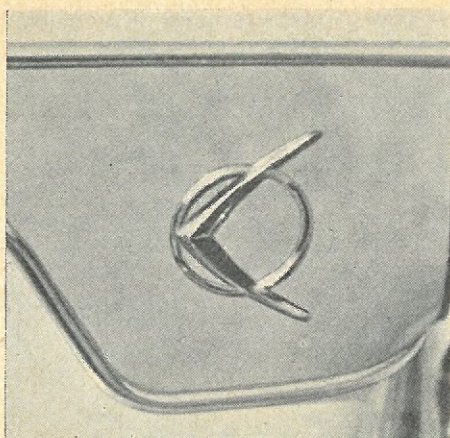
jeg skrevet »35 watt — afdækket mat glas — klart blåt i tegning«. Jeg kigger lidt på kunstværket og undrer mig over betydningen af disse nedfældede betragtninger — her er 38° C under den skyggende markise, og det kan jo tænkes, at man ikke længere kan tåle varme, skønt jeg ellers ikke føler mig generet af det milde klima. Men nu husker jeg det — det var en idé, jeg fik på autobanen. »Lichthube« kan direkte oversættes til »lyshorn«, og det vil som bekendt sige en kontaktarm, der gør det muligt at give advarende blink med forlygterne også ved dagkørsel. Oprindeligt blev systemet brugt her i Italien, hvor vejene oftest er smalle, men hastighederne store. Hvis en vogn under en overhaling kom over i den modgående vognbane, tændte de modgående vogne lygterne, hvilket betød »kom ind på plads for jeg kører stærkt«. Nu bruges systemet på en anden måde i Tyskland nemlig som overhalingslys, og det bruges på en sådan måde, at det i ord kan udtrykkes med »af banen, her kommer jeg — stor, fed og brovtende — jeg tåler ingen hindringer på min vej, så ud i skidtet med jer«. Er man ude i autobanens overhalingsbane af den simple grund, at man kører 110 km/t og derfor er ved at overhale en lastvogn, der kører 85 km/t, så kan man være sikker på, at en tysker med respekt for sig selv vil benytte sin »Lichthube«, selvom han ligger en kilometer bagved og kører 113,2 km/t. Her er det, at jeg vil passe den skeløjede ko i klart blåt og mat hvidt glas sam 35 watt ind i billedet. Jeg kunne tænke mig koen udført i de nævnte glasarter som en stor, rund baglygte, og ved hjælp af de 35 watt skulle den bringes til at lyse, så snart man observerede de åndssvage lyssignaler bagved. Selvfølgelig er en tysk grønthandler i en Mercedes 220 S en af kulturens støttestøtter, og han skal have uhemmet adgang til at køre meget stærkt således, at nationen ikke bliver snydt for noget af hans »Einsatzbereitschaft«, men måske man med en skeløjet ko kunne give ham et præj om, at andre mennesker også har en slags eksistensberettigelse. Som en udmærket og begavet svensk kollega engang udtrykte det:



— på en papirserviet har jeg tegnet en skeløjet ko.

Forstår du, hvordan den tyske nation kan klare sig så godt helt uden kultur — nu er den tilmed berøvet disciplinen.

Jeg ser surt fra koen, det smeltede isvand med tilhørende snavs, den lunkne mineralvand og vinen ned på min nye vogn »Alberto II«. Når man ser på sin nye vogn, bør man ikke være sur, men jeg er det ikke desto mindre. Jeg må indrømme for mig selv og for enhver, der gider høre på det, at Italien for øjeblikket hænger mig ud af halsen. Alt det, der for år tilbage var nyt og spændende, er nu kun støv, varme, tørst og svineri. Bevares, jeg har aldrig beundret italienernes renlighed, men nu virker de sviniske toiletter så direkte frastødende. Det mærkelige er, at italienerne tilsyneladende forretter deres nødtørft hvor som helst og når som helst, så kun det store indbyggertal kan forklare, at de også er i stand til at grise samtlige toiletter så overdådigt til — en supplerende forklaring er dog deres endeløse talestrøm, der end ikke stopper, medens de er på w.c., og når man ved, hvordan de gestikulerer, medens de taler — nå, det ene med det andet, der skal vægtige argumenter til, før jeg lader mig trække syd for bjergene nærmere betegnet Alperne, Dolomitterne og Marmolada.



Jeg har spurgt både mig selv og andre, hvad sådan en ting skal bruges til. Den sidder i vejen, når vognen skal poleres i voks, den kræver huller i karosseripladen for at sidde fast, og den må da koste noget at fremstille. Hvis den ikke skal bruges til noget, er alle disse ofre altså forgæves, da vognen tilmed ville være pænere uden.

Det er en helt køn lille vogn, men hvorfor skal den pyntes op som et juletræ? Tænk hvis man puttede al den krom ind i motoren og maskineriet i stedet for at hænge den udenpå vognen — sikken en kvalitet man ville få. Den er pænt udstyret indvendigt med bagagenet i forstolenes ryglæn, masser af askebægre og tingel-tangel. Bløndfrit spejl er godt, rudevasker er godt, indstillelige ryglæn og gode, lys i motorrummet er godt — rent bortset fra, at det i det store og hele er en god vogn. Men hvorfor er instrumenteringen af en sådan karakter, at den skal laves helt om, når jeg kommer hjem? Hvis jeg i stedet for det forgyldte akvariumsdyr på begge sider af bagskærmene havde fået et kølevandstermometer, havde det så ikke været lidt bedre? Ville det have betegnet en uoverkommelig merudgift at montere vognen med et olietrykmanometer i stedet for med en kontrol-lampe, som intet menneske kan se lyse, medens solen står på himlen? Er det strengt nødvendigt, at et speedometer skal ligne en krydsning mellem et radioapparat og en strømliniet hustelefon, når det tilmed larmer, som om det var en dieselvogn, man kører i? Er der nogen fornuftig grund til

at forsyne bagagerummets lås med en tryk-knap således, at man skal bruge begge hænder for at åbne klappen? Halvdelen af de gange man skal i bagagerummet, må det dog formodes, at man bærer på noget, som man altså bliver nødt til at sætte fra sig.

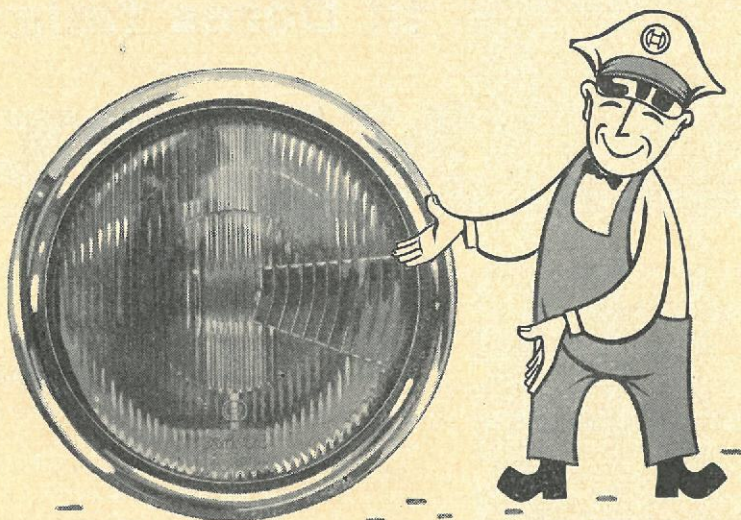
Svaret på alle disse spørgsmål er ja. Sådan skal det være, for sådan vil folk have det. Altså er jeg ikke folk, og jeg må selv have arbejdet med at lave skidt om, så jeg kan holde ud at køre i vognen.

Forøvrigt banker motoren, når den bliver varm, og da jeg altid har »Teknisk Brevkasse« lige ved hånden, ved jeg også, at det er en pind, der sidder for løst i et stempel. Ud fra almindelige betragtninger kunne man måske fastslå, at det må være en møgmotor, der kan præstere det indenfor et par tusinde kilometer, men motoren er i det kapitel sagesløs, og derfor fjernstyrer jeg min surhed til København.

Der er ingen typegodkendelse på en vogn som Alberto II, og derfor skal den synes og gennem hele den tyrkiske musik. Der skal betales omsætningsafgift ét sted, synes et andet sted, betales skat et tredje sted og hentes nummerplader et fjerde sted, og hele køreturen foregår i et rasende tempo med knaldhårde accelerationer i en helt frisk vogn kørt af en ufølsom og måske ikke særlig dygtig chauffør, der mindst een gang daglig giver dødsstødet til en vogn, der koster mere, end han selv tjener på et år. Da jeg fik overdraget vognen med en kilometerstand på 45 km, var alle fire stempler lettere revet, hvilket gav lidt bankelyd fra sig. Det tog jeg nu ikke så tungt på, for det kunne sagtens poleres op ved en fornuftig indkøring, men da den var til et lille eftersyn og smøring inden langturen, blev topstykket taget af uden mit samtykke, og der blev poleret på stemplerne. Det er uden tvivl ved denne lejlighed, at den klaprende pind har fået sin bekomst. Denne forklaring er måske ikke den rigtige i dette tilfælde, men vi har dog set regulær kapkørsel med fabriksnye vogne, der blev presset op i nærheden af de 140 km/t, så usandsynlig er den ingenlunde. I dette tilfælde kan rivningen også skyldes mangelfuld vand-

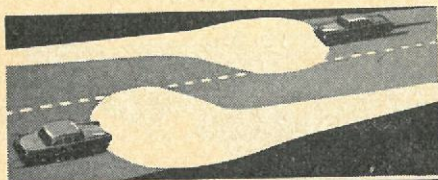
Se BEDRE

MED **BOSCH** ASYMMETRISK NÆRLYS



Gør natkørsel sikrere for Dem selv og andre...

De ikke alene ser bedre, men De kører mere sikkert og behageligt med **asymmetrisk nærllys** — den nyeste opfindelse på lygteområdet — konstrueret i samarbejde mellem Europas største lygtefabriker, en nyhed som nu leveres i Bosch-udførelse til de allerfleste vogne.

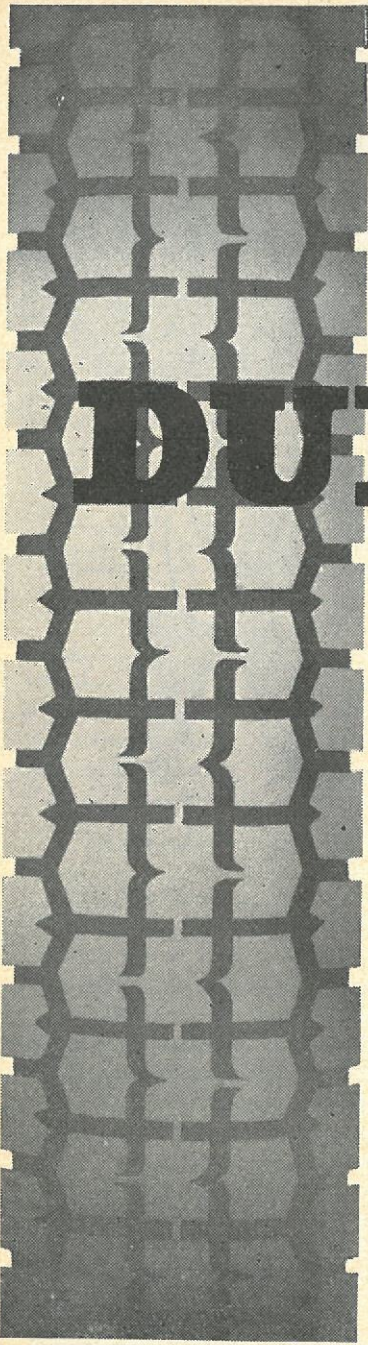


BOSCH asymmetriske nærllys forøger færdselssikkerheden, fordi højre vejbane belyses klart langt fremad uden at blænde modkørende. Der er ingen »sorte huller« i højre vejside — fodgængere og cyklister, knallerter og parkerede vogne ses i tide.

BOSCH asymmetriske forlygter er godkendt af de danske myndigheder. Ved kørsel i lande med venstretrafik kan lygterne ændres ved at overklæbe den særlige sektor i lytéglasset. Klæbetiketter medfølger.

★ Det asymmetriske nærllys er et genialt lygteprincip, men virkningen står og falder med, hvordan det udføres i praksis.

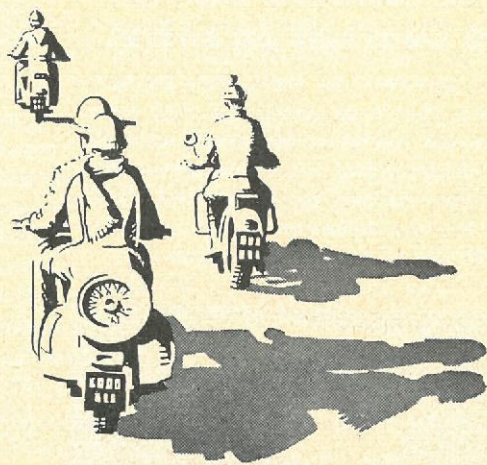
SIG **BOSCH** - EN KVALITET MAN KENDER



**Det bedste
De kan vælge
til Deres fælge**

DUNLOP

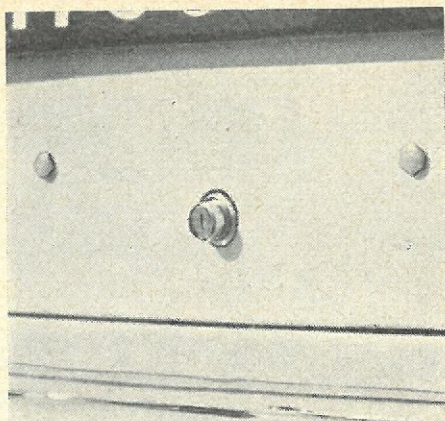
**Scooter og
Motorcykledæk**



påfyldning, men hvorfor man absolut skal plukke en motor fra hinanden af den grund, er for mig stedse en gåde.

Hos en forhandler i Bolzano har vognen fået første regulære service, og der er grund til at glæde sig over det almindelige system med servicekuponer, der gælder over landegrænserne. Det var min agt at tage til Venedig for at holde et par dages ferie, fordi det er et fortræffeligt sted for en motorskribent, der trænger til hvile, her er absolut ingen motorkøretøjer. I stedet for den slagne vej kører jeg fra Bolzano op gennem Costalunga passet mod Canazei med den skønne udsigt til Marmolada bjergene. Den første del af turen går gennem en meget spændende slugt, og man trækker ligefrem vejret friere, når man kommer op i højderne, hvor temperaturen også er mere behersket. Fra Canazei kører jeg 11 km tilbage ad vejen og drejer derefter sydover mod Predazzo og derfra gennem det herlige Rolle pas til Fonzaso og Primolano. Da alle og enhver kan være så eventyrligt ligeglade med, hvad jeg foretager mig, er det foranstående blot skrevet som en varm anbefaling til italiensrejsende, for det er et uforglemmeligt smukt bjerglandskab, medens den mere almindelige rute fra Bolzano over Trento, Bassano er jævnt kedsommelig.

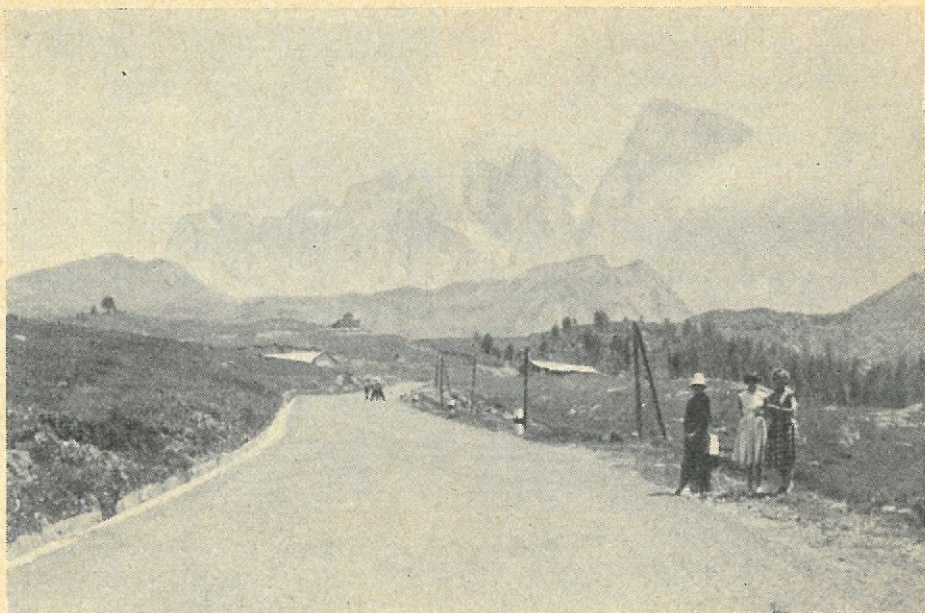
Med en vis beklagelse må man konstatere, at motorstøjen er blevet noget af en plage overalt i Europa. Danskere, der har holdt ferie på rejse i hjemlandet, har haft utallige søvnløse nætter på grund af knallertstøj, der svæber sig om selv den fredeligste kro på landet. I Tyskland og Italien er det nok så meget de store lastvogne, der kan tegne sig for støjplagen, så derfor skulle det blive godt at sove ud i Venedig. Helt uden motorlarm blev det nu ikke, for en rejsende madonnastatue ankom til Marcuspladsen i helikopter, men det var dog til at overse. I stille og måske måbende forbavselse ser man den højtidelige procession vandre af sted med statuen, og man forundres over, at Thor og Odin og alle de andre gamle gutter måtte vige pladsen for denne statuetilbedelse, men vil man have



Med mindre man er tandatlet, kan man umuligt åbne et bagagerum med een hånd, når lukketøjet består af en trykknop.

bragt forvirring i sin tankeverden, skal man blot betragte den katolske kirke, der ikke er så evident kedsommelig som den protestantiske, men nok så forretningsmæssig.

I et stille værelse, der vender ud til en stille gård, lægger man sig til hvile med nattens varme som en uafkastelig dyne og med en helt åndssvag tankeløshed som hovedpude. Netop som man er på vej ind i Morfeus' rige, starter en sydlandsk diskussion om en huslejeforhøjelse i den stille gård. Det er tilsyneladende en tjener, som diskuterer dette interessante emne med stuepigen, der ellers plejer at sove så fredsommelig i kurvestolen under vildvinen — om dagen. Nu er der sandelig liv i hende, og da emnet tilsyneladende er udtømt efter halvanden times forløb, smider tjeneren de 150 gaffer, han kom med, i en dertil beregnet kasse — det lyder formidabelt i en stille gård i Venedig. Iøvrigt har jeg et vist talent for at få værelser, der ligger umiddelbart ud til et klokketårn, så jeg bliver aldrig snydt for de forskellige klokkeringninger før morgenmessen. I denne omgang havde jeg taget bestik af Marcuskirkens berømte campanile og vurderet den som uskadelig på grund af dens højde samt afstanden, men jeg havde overset en mindre kirke, der havde sine klokker anbragt umiddelbart ved siden af min vaskekumme — De skul-



Landskabet er storslået og dog fredsommeligt i Rolle passet. Man møder kun få biler, og alpeblomsterne står uforskyret ved vejkanterne.

le prøve at få fire, fem kirkeklokker bragt lige i hovedet klokken fem om morgenen. Personligt har jeg ikke det fjerneste mod katolikerne, men jeg ville anse det for både praktisk og hensynsfuldt, om de hver især kunne få et lille stilfærdigt vækkeur i stedet for denne kollektive kalden til død, der kommer til at gælde såvel de salige som de usalige.

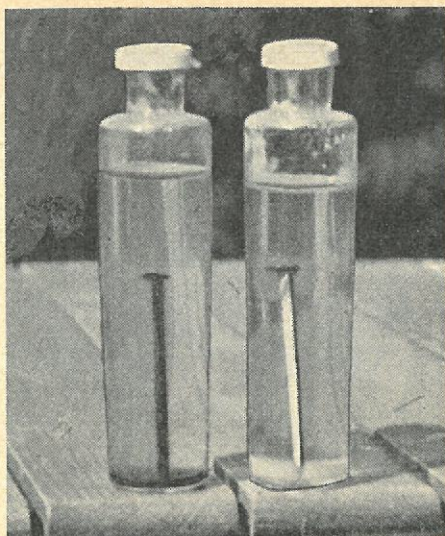
Vognen stod pænt opstaldet i den store Fiat garage på 9. etage, medens jeg betjente mig af vaparettoen gennem Canale Grande. Garagelejen er egentlig rørende billig — kr. 3,50 pr. døgn — når man tager i betragtning, at det koster kr. 3,00 at parkere på en offentlig parkeringsplads med såkaldt bevogtning. Typisk for italienerne får man ved en sådan parkeringsplads udleveret et dokument med de evindelige »bollo« mærker, der er ensbetydende med afgift til staten. På bagsiden af dette dokument står der højt og tydeligt, at man kun ved hjælp af denne legitimation kan få vognen udleveret, af hvilken grund det må opbevares omhyggeligt og afleveres som kvittering for vog-

nens udlevering. Jeg har flere af den slags dokumenter i min tegnebog, men jeg har i hvert enkelt tilfælde fjernet vognen uden indgriben, kontrol eller protest. Jeg overvejede så småt en enkelt gang at køre med vognen og så vende tilbage med mit dokument for at få den udleveret — bare for at se hvad der skete. Da jeg vidste det på forhånd, gad jeg alligevel ikke, for jeg er ingen spillernatur. Der er nemlig to muligheder: Enten ville parkeringsvagten, når han ikke kunne finde vognen, nægte, at den nogensinde havde stået på pladsen, hvorefter han ville sætte sig og sove videre, eller også ville der samle sig et vildt diskuterende opløb så stort som Rådhuspladsen, og det ville ende med min arrestation og fængsling, fordi en betjent under sin slentrende gang gennem folkemasserne havde hørt på stillingtagen med hensyn til min skyld eller uskyld i at have frastjålet en dame en taske, myrdet parkeringsvagten, drevet spionage, franarret et barn en slikkepind, sat ild på rådhuset eller hvad italienere ellers kan tage stilling til i farten.

Jeg sætter igen kursen mod Dolomitterne, for man er ligefrem nødt til at komme op i bjergene for at få luft. Jeg har lovet mig selv, at jeg på denne tur vil forsøge en langvarig bremsning ned gennem et vedvarende fald med stejl hældning blot for at se, hvad der sker i en moderne personvogn med gode bremses. Det kunne lyde som et halvfarligt eksperiment, men med det lave første gear vil jeg kunne bremse vognen tilstrækkeligt, hvis bremserne for alvor svigter. Iøvrigt venter jeg mig ikke noget særligt af eksperimentet, da Alberto II har mere end 1 cm² effektivt bremseareal pr. kg vognvægt. Da jeg går i gang med mit forehavende, kan jeg heller ikke mærke nogen egentlig falding på den måde, at bremserne skulle blive mindre og mindre effektivt, for bremsevirkningen holder sig konstant, men derimod forsvinder min bremsepedal længere og længere ned, og der er ikke ret meget tilbage i pedalvandring ved nedkørselens afslutning. Dette var en kortere strækning og absolut ikke nogen vedvarende nedkørsel fra et bjergpas.

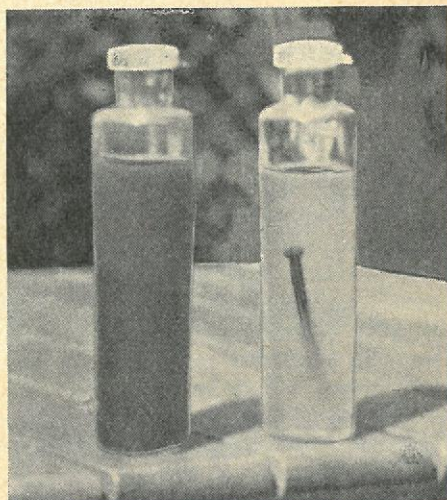
Hvert år sker der ulykker i bjergene, når vogne kører løbsk, og i enkelt tilfælde har man kunnet konstatere komplet smeltet bremsebelægning i forbindelse med et lille effektivt bremseareal i forhold til den totale vognvægt, men i andre tilfælde fejler belægningen tilsyneladende ikke noget, og her er der tale om svigtende bremsevirkning, fordi pedalen simpelthen er stødt mod vognbunden — i begge former for nedsat bremsevirkning kan fejlen føres tilbage til føreren, fordi han ikke har bremset med motoren i et lavt gear, og nogen panik har der sikkert også været til stede.

Når pedalen iøvrigt forsvinder længere og længere ned under en vedvarende opbremsning af denne art, skyldes det, at bremsetromlerne udvider sig kraftigt på grund af den voldsomme varmeudvikling, og bremseskoene skal derfor stadigt presses længere ud for at komme i kontakt med tromlen. På den her omhandlede vogn

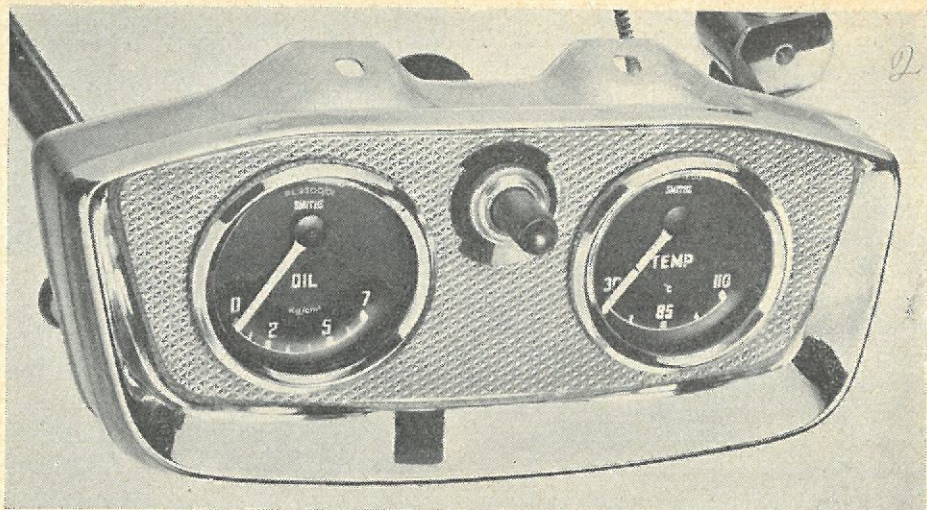


— det ene som er godt angrebet af rust, det andet er så uberørt som den dag, da de to som blev puttet i flaskerne.

forsvandt pedalen med overraskende hastighed, fordi tromlerne er fremstillet af letmetal, men til gengæld kom den omgående tilbage efter bremsningens ophør takket være den effektive køling. Navnlig i Østrig kommer man ud for meget stejle stigninger og fald, men i hvert tilfælde kunne jeg holde vognen ved at gå i an-



Når flaskerne rystes, bliver det rene vand plumret af rust, medens vandet med tilsætningsmidlet kun indeholder et hvidt pulver.



Smith har fremstillet et lille ekstra instrumentbord til indbygning af forskellige savnede instrumenter i den kombination, man føler ønskelig. Her ses olietrykmåler og kølevandstermometer samt trykknop til vindspejlsvasker. Sidstnævnte kan erstattes med cigartænder, og af andre instrumenter kan amperemeter og vacuummeter eksempelvis monteres. Instrumenterne fås naturligvis også til indbygning i vognens instrumentbræt, hvis der er plads — prisen er ca. kr. 50,— pr. instrument monteret.

det gear (der er fire) uden benyttelse af bremserne, når man ser bort fra en kort og iøvrigt meget behersket bremseaktivering umiddelbart foran hårnålesvingene.

Af hensyn til den ret friske motor går jeg ved stigningerne et gear længere ned end nødvendigt, men da de første 3000 km næsten er afviklet, kan jeg godt tillade mig at køre over Grossglockner, selvom man erfaringsmæssigt må ned i første gear på visse strækninger. Mange turister går uden om Grossglockner-vejen, enten fordi det koster kr. 20,— i bompunge at køre turen, eller også fordi de anser vejen for farlig. Det er lidt synd, for det er en pragtfuld tur, der ikke kræver noget videre i kørselsteknik, selvom det naturligvis er et slæb for motoren, men det er en meget smuk tur på grund af det storslåede panorama og de mange smukke alpeblomster, som man kun finder visse steder højt oppe i bjergene. Grossglockner er ikke højere end så mange andre pas — 2300 m kan gøre det, hvis man ikke tager helt op til Edelweisspitze, der er 2571 m over havet. Når vejen alligevel er berygtet og ofte indgår i fabrikkernes prøvekørsler, er det, fordi man starter »langt nede« — altså ikke

så meget over havets overflade, hvor man ved andre pas på lempelig måde er kommet godt op i højden inden den sidste, korte stigning. Stigningen er ikke alene langvarig, men også stejl med kun 25 hårnålekurver på den ca. 25 km lange tur.

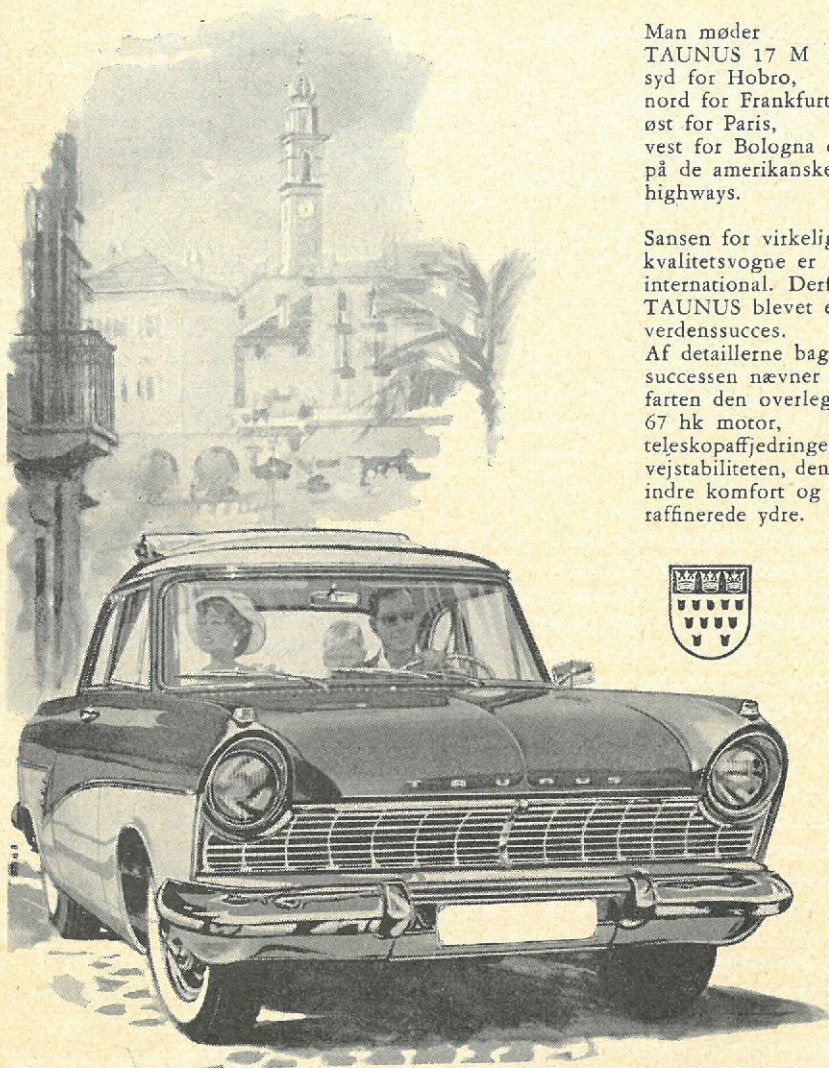
Mange gør et lille ophold ved en af de mange parkeringspladser og lader vognen køle, medens de selv nyder udsigten og freden. De mange åbne kølerhjelme er derfor ingenlunde ensbetydende med overhede motorer, men kun udtryk for en fornuftig disposition. På vejen har jeg en lille personlig triumf, for de to eneste vogne, der virkelig kogte, så dampen stod ud af dem, var forsynet med danske nummerplader. Begge vogne var af tysk fabrikat med veldimensioneret kølesystem, og diagnosen kunne umiddelbart stilles som »forkalkning«. Blandt mekanikere og servicefolk er jeg ofte blevet hånet for min evindelige anbefaling af destilleret vand på køleren, men her så man så sandelig, at det ikke er uden grund. Danskere, der har rejst i udlandet, vil have konstateret en væsentlig forskel på det danske postevand og vandet i andre lande. Når man vasker hænder her i landet, forsvinder

Til en dejlig rejse - hører en dejlig vogn

Man møder
TAUNUS 17 M
syd for Hobro,
nord for Frankfurt,
øst for Paris,
vest for Bologna og
på de amerikanske
highways.

Sansen for virkelige
kvalitetsvogne er
international. Derfor er
TAUNUS blevet en
verdenssucces.

Af detaljerne bag
successen nævner vi i
farten den overlegne
67 hk motor,
teleskopaffjedringen,
vejstabiliteten, den
indre komfort og det
raffinerede ydre.



- alt taler for Taunus

det flyvende tæppe fra

FORD

Beskyt Deres kølesystem med



HYDROTONE

Mobil Hydrotone beskytter mod rust og tæring og forhindrer kalkaflejringer. Alle blanke metalflader overtrækkes af en ganske tynd beskyttende hinde, som ikke virker nedsettende på kølevirkningen, men giver effektiv beskyttelse mod alle tærende angreb. Hydrotone går i forbindelse med de opløste metal-salte i kølevandet således, at disse udkrystalliseres så fintkornet, at de uden videre bliver ført med rundt i kølesystemet uden at have mulighed for at aflejre sig i radiator eller motorblok.

Hydrotone benyttes om sommeren, men ikke i forbindelse med frostvæske om vinteren — den permanente kølervæske, Mobil Permazone, er i sig selv rustbeskyttende.

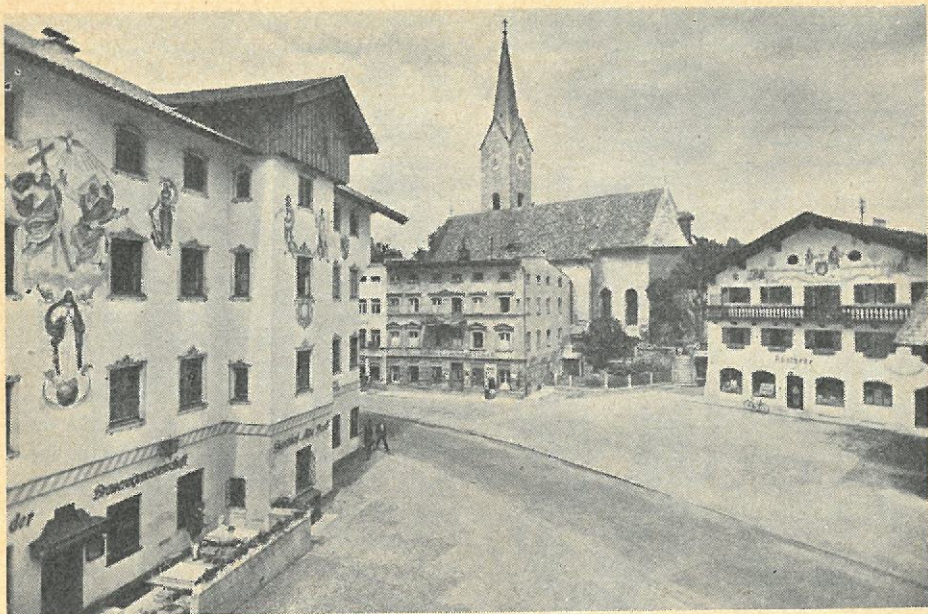
Hydrotone skal påfyldes rene kølesystemer, og er der allerede rustangreb og kalkaflejringer, renses systemet først effektivt med Mobil Radiator Flush.

**Hydrotone og Radiator Flush
fås på alle
Mobil Service Stationer**

hos automobilforhandlere og på værksteder

sæben hurtigt og fuldstændigt, i samme øjeblik man holder hænderne under det rindende vand, medens det kalkfattige vand i det sydlige udland ofte kan gøre en almindelig håndvask til en langvarig proces, hvis man vil have al sæben skyllet af. Hvis man vasker sin vogn her i landet og lader de sidste dråber tørre ind af sig selv, vil hver dråbe efterlade en lille kalkskjold, så jeg prøver med østrigsk vand at tjatte lidt ud over vognen. Det giver omtrent samme resultat som regnvand — uden synlige skjolder.

Dette får mig til at tænke på en anden sag. Selvfølgelig forlangte jeg den nye vogn leveret med destilleret vand påfyldt kølesystemet, og med samme selvfølge tilsatte jeg et beskyttelsesmiddel. Da man som tidligere omtalt fandt sig foranlediget til at skille motoren ad, måtte vandet naturligvis tappes af igen, og en teknisk assistent på det pågældende værksted kunne ikke forstå, at jeg havde hældt frostvæske på her midt om sommeren. Da jeg forklarede, hvad det var, forstod han tilsyneladende ingenting. Det spørgsmål melder sig derfor, om disse mennesker på vore værksteder er gået helt i stå. Man kan møde mekanikere, der er helt med på alt, hvad der er oppe i tiden, og som stadig følger med i den tekniske udvikling og de seneste erfaringer, men langt oftere møder man fagfolk, der ikke har lært sig noget som helst nyt fra den dag, de fik deres svendebrev, og ikke så få laller rundt i tyvernes mekaniske sorgløshed. Sender jeg en tanke tilbage til fattige ungdomsår, hvor enhver maskinskade var ensbetydende med, at man så sig om efter et passende stykke metal til at fremstille en ny del af, så må jeg skrupgrine, når jeg tænker på en af mine første motorcykler, der ødelagde et knastakselleje. Et nyt leje blev fremstillet af et stykke messingrør — nærmere betegnet en gardinstang — og så kørte man lidt igen. Når den begyndte at ramle i knastakslen, røg der et nyt stykke af gardinstangen, men det skulle man byde en moderne motor. Nå, det var et af mine ulidelige sidespring. Vender vi tilbage til kølesystemet, så observerede jeg for tid tilbage



Hotel Alte Post i Holzkirchen (til venstre) er et af de gamle værtshuse, der siden tidernes morgen har været en afdeling af et bryggeri. Man kan derfor stadig få en halv liter fint øl for 50 pfennig. Hyggeligt, godt, rent og billigt — hvad mere kan man forlange.

hos et olieselskab nogle små flasker med søm i — nogle anbragt i en grønlig væske, andre i en klar væske. De første søm i den grønne væske var blanke og pæne, medens sømme i den klare væske (der var rent vand) var rustne. De små flasker skulle senere bruges som reklame for et tilsætningsmiddel, men jeg ønskede selv at foretage eksperimentet med to friske søm. De står i min kælder — sømme i tilsætningsmidlet + vand er stadig blankt og pænt, medens sømme i rent vand er stærkt angrebet af rust, og med tiden vil der kun være et brunt pulver tilbage i flasken. De to flasker har fået selskab af endnu et sæt med og uden tilsætningsmiddel af andet fabrikat, og resultatet er det samme. Forholdet i en motor er endnu værre end i flaskerne, for hver gang motoren afkøles, trækkes der frisk, iltholdig luft ind i kølesystemet, hvilket fremskynder tæringen.

Efter utallige liter lunken mineralvand med rødvin er det vidunderligt at få en ægte, tørstslukkende pilsner igen, og jeg bestemmer, at når jeg kommer til mit stamværtshus, Alte Post i Holzkirchen, vil

jeg have et helt akvarium fuldt af husets gode øl — det er den slags beslutninger, der aldrig bliver ført ud i livet, fordi forudsætningerne ændrer sig. På vejen vil jeg dog kigge lidt på Königssee, som jeg aldrig har været ved, men hørt så godt omtalt. Det var så sandelig også en oplevelse ud over det almindelige. Det kan ikke bortforklares, at søen ligger smukt, og et besøg har sikkert oprindelig været en naturoplevelse, men nu var det vanskeligt at se andet end mennesker. Turistbus efter turistbus spydede ferieoplagte tyskere ud i en endeløs strøm. Tusinder af overfyldte personvogne tømte deres utrolige indhold ud i en tæt strøm med kurs mod søen. Jeg sætter mig i målløs undren over denne folkevandring, der virker som en karikatur af en Bo Bojsen tegning, når den er bedst og omhandler feriemennesker. Samtlige mænd ser ud, som om de er gravide, medens kvindernes udseende aldrig kan gøre dem fortjent til at blive det. Tænk dem nu gennemsnitsmanden i denne folkevandring: Højde 170 cm, livmål 170 cm, iklædt shorts gennem hvilke et par tynde, blege eller rødskoldede stik-



K.L.G

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

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

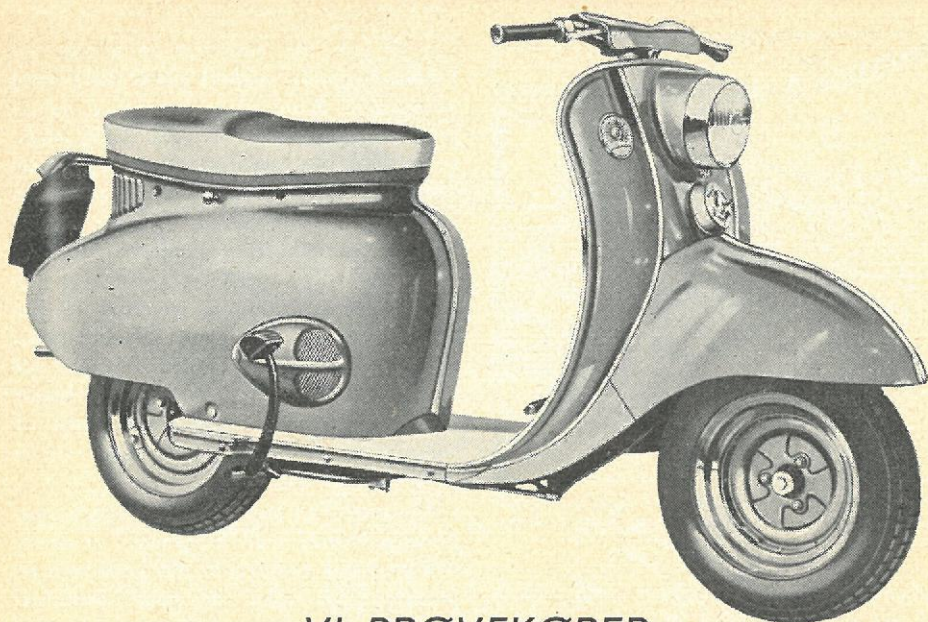
Import: Vilh. Nellesmann A/S
København — Randers

kelsbærben kommer til syne. Stærkt mønstret skjorte hænger uden på bukserne, men undertiden er den ikke i stand til at dække det fulde volumen omkring bæltstedet. Hatten er alt fra tyrolerhat til gondolierehat, hvilket vil sige en bredskygget stråhat med rødt silkebånd om. Udstyret er fotografiapparat med lysmåler, badebry, luftmadrasser, kurve med proviant, stok, tæpper, dunke med sololie, sammenklappelige vandcykler, enorme kikkerter og en brun mappe med ukendt indhold — det var altså som gennemsnit.

Som 100 pct. tilhænger af fri udfoldelse i enhver henseende er jeg ude af stand til at blive forarget selv ved synet af en 100 kilosdame iført shorts fra en teenageafdeling, pep-sandaler og hyrdindeparasol, men jeg er blot forundret over, at alle disse ret ensartede gestalter har sat hinanden stævne ved det samme vandhul, når de har udpræget mulighed for at finde hver sit natur-skønne sted i fredelige omgivelser, for det lader sig endnu gøre i Tyskland. Ved de andre søer, hvor der er camping- og badeliv, bliver såvel mennesker som påklædning mere hverdagsagtig og mindre øjnufaldende.

I mit kakitøj føler jeg mig »alt for forskellig«, så jeg forlader søen og sætter kurs mod Holzkirchen, hvor jeg føler mig mere hjemme i Alte Post. Rejssemæssigt har jeg gjort den erfaring, at hotelpriserne og rejseomkostningerne i Østrig kun andrager godt og vel det halve af de italienske priser. Jeg kan på mit kørselsregnskab endvidere konstatere, at forøget kompressionsforhold kompenserer for forøget hastighed således, at benzinforbruget bliver det samme — i det foreliggende tilfælde svarende til 13,8 km pr. liter.

Men iøvrigt er det mærkeligt, som ens indstilling skifter. Som ganske ung længtes man med hele sin sjæl tilbage til ferielandet, men nu er man inderligt tilfreds med alle de steder, man ikke er på i øjeblikket, og så længe man kan være glad for at komme hjem, er det jo ingen sag, selv om ens arbejde tvinger en ud af landet mindst fire gange om året.



VI PRØVEKØRER **BSA SUNBEAM**

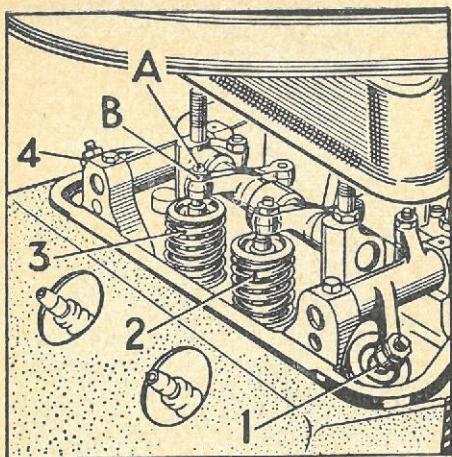
AF MOGENS H. DAMKIER

Man kan ikke just påstå, at der hos BSA er blevet smedet, medens jernet er varmt. Det store behov for scootere var på det nærmeste dækket, da den engelske fabrik endelig fik en scooter på markedet, selvom en helt anden prototype blev vist for flere år siden. Øjensynligt i sikker overbevisning om, at der også i fremtiden vil være et marked for scootere — en overbevisning som BSA iøvrigt ikke er alene om — har man efter alle kunstens regler konstrueret et køretøj, der vil kunne hævde sig langt ud i fremtiden. Dette tilfælde er i virkeligheden en skærende modsætning til alle de mange scooterfabrikater, der så dagens lys i de store salgsår, da enhver fabrik, der blot havde med metal at gøre, fremstillede et eller andet rørværk, som man puttede en Ilo eller Villiers motor i, og som man ved hjælp af udstyr fra andre specialfabrikker fik til at ligne en scooter. De er nu alle

døde og borte, og kun enkelte engelske fabrikker fremstiller nogle scootere med Villiers motor.

På markedet er der ellers kun Vespa og Lambretta, Maicoletta, Prima, Puch, Jawa og Heinkel samt Dürkopp. Bella fremstilles i meget små styktal, og forskellige andre italienske scootere er uden større betydning. Det er de maskiner, den nye BSA skal konkurrere med. Rent maskinelt kan den slå dem allesammen ud, medens den i køreegenskaber står tilbage for Maicoletta, Jawa og Bella samt til en vis grad Puch — med køreegenskaber menes her kun maskinens kørestabilitet, medens Sunbeam i økonomi, bremses og accelerationsevne står fuldt på højde med eller overgår de andre maskiner.

Sunbeam fremstilles i to udgaver nemlig med en-cylindret to-takt motor og med to-cylindret fire-takt motor, men kun den



Det særpåregede ventilarrangement i den to-cylindrede motor. 1 og 4 er udblåsningsventilerne, 2 og 3 er indsugningsventilerne.

sidstnævnte model kommer indtil videre på det danske marked. Man kan desuden vælge mellem kickstarter og selvstarter, men da motoren er uhyre startvillig og meget let at træde i gang med kickstarteren, har man fundet det ganske unødvendigt at tage den dyrere selvstartermodel hjem.

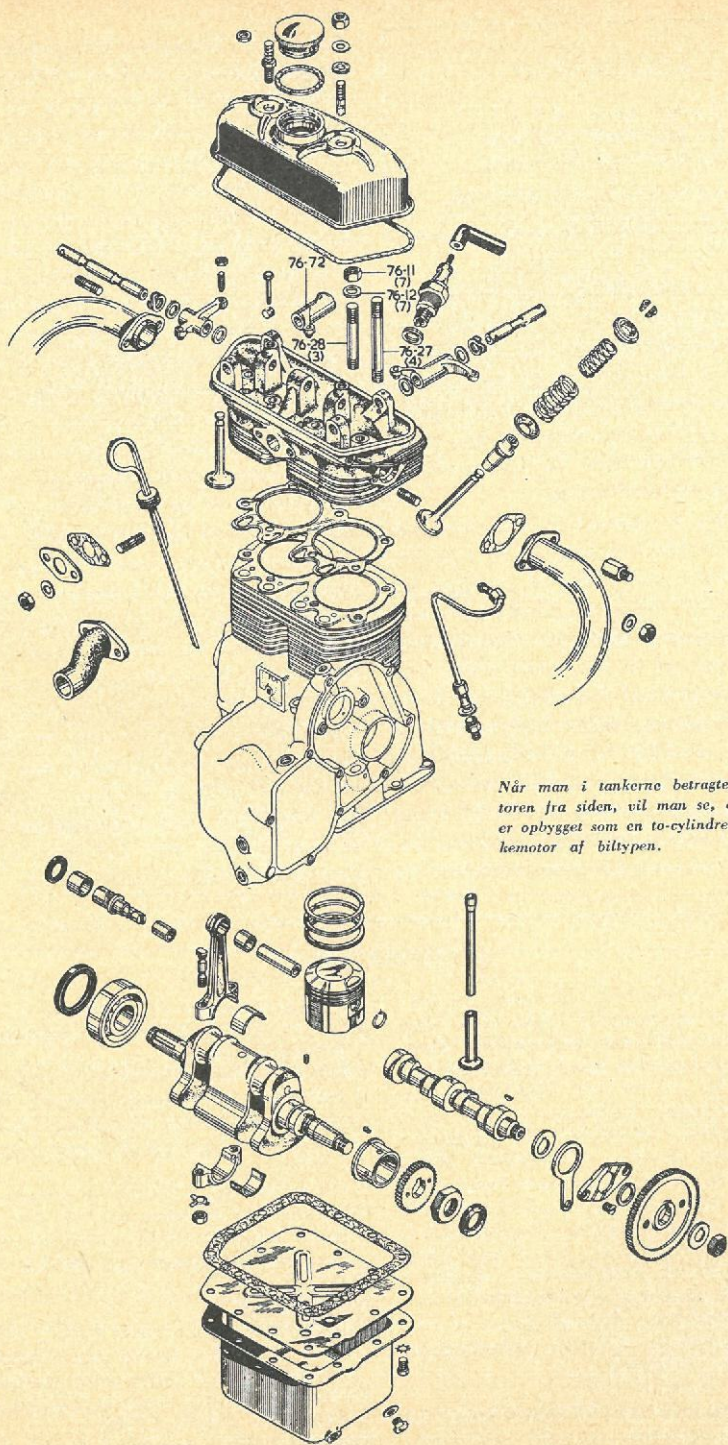
Ved en umiddelbar betragtning kan valget af motortype forekomme lidt særpåregt, men kan man egentlig tænke sig et mere velegnet drivværk end en to-cylindret fire-takter? Netop scooteren, der må formodes at skulle bevæge sig meget i nær- og bytrafik, må have en smidig, rykfri motor, som kan arbejde jævnt og effektivt ved selv de langsomste kørehastigheder. De forløbne år har imidlertid vist, at scooterkørerne ikke viger tilbage for langture på landevejene overalt i Europa, hvilket kræver en god marchhastighed og et fornuftigt kraftoverskud. De 10 hk, som motoren udvikler, lyder ikke af så meget, selvom det er dobbelt så stor effekt, som de første scootere kunne prale med, men det er ikke blot »papirheste«, og dertil kommer et godt drejningsmoment samt en velafstemt fire-trins gearkasse, hvilket alt i alt giver maskinen en glimrende accelerationsevne, en god top-hastighed og en stigeevne, der gør det lette at forcere de stejleste alpeveje.

For de folk, der anskaffer en scooter, vil benzinøkonomien sikkert heller ikke være af komplet underordnet betydning, og på det punkt er fire-takt motoren stadig to-takteren overlegen navnlig ved hurtig landevejskørsel og ved delbelastninger under bykørsel. I det foreliggende tilfælde er der tale om en udmærket økonomi, der ville kunne forbedres yderligere gennem et højere kompressionsforhold, men det er ganske tydeligt, at man i hele konstruktionen har haft lang levetid og driftssikkerhed for øje, og derfor er kompressionsforholdet 6,5:1, hvor man med et slagvolumen på 125 ccm pr. cylinder kunne tillade sig at gå betydeligt højere op.

Når man ikke giver motoren højere kompressionsforhold mod til gengæld at drosle den med små ventiler, er det fordi man erfaringsmæssigt ikke får noget fornuftigt resultat ud af en sådan fremgangsmåde. Skal en motor holdes kunstigt nede i effekt gennem brug af små ventiler — altså »hæmmet åndedræt« — skal det være på grund af et uforholdsmæssigt stort slagvolumen og derfor af følgende store dimensioner på samtlige maskindele. Motoren i Sunbeam har med sine 10 hk en litereffekt på 40 hk, hvilket ganske nøje svarer til nutidens personvognsmotorer.

Motoren er da også opbygget som en bilmotor, og der er ingen grund til at antage, at den ikke vil have lige så lang levetid under de samme driftbetingelser. I praksis vil dette dog næppe blive tilfældet, da scooteren erfaringsmæssigt har forholdsvis mange kolde starter pr. kørt 1000 km, og dertil kommer den procentvise belastning, der for scooterens vedkommende vil komme til at ligge meget nær fuld belastning på landevejen, medens de fleste personvogne kun sjældent kommer over 75 pct. belastning under landevejskørsel.

Krumtaphus, gearkassehus og cylinderblok er støbt som en helhed af letmetall med støbejernforinger i cylinderfladerne. Den udelelige krumtapaksel er dannet af søler og kontravægte, medens det egentlige svinghjul ligger udenfor krumtaphuset. Krumtapakslen er i takthjulsiden lejret i



Når man i tankerne betragter motoren fra siden, vil man se, at den er opbygget som en to-cylindret række-motor af biltypen.

ACCELERATION

0-40 km/t	4,9 sek.
0-60 km/t	9,8 sek.
0-80 km/t	20,8 sek.

1 km med stående start 49,8 sek.

et glideleje udformet som en bøsning med kobberblybelægning, og i træksiden er der et stort sporkugleleje. De korte plejstænger er delelige ved plejstangsløjet, og lejepanderne er udskiftelige. I plejstangsløjet er der en udskiftelig bøsning, og stempellerne er forsynet med to kompressionsringe og en olieskraberring.

Knastakslen er anbragt så højt som muligt i cylinderblokken bag de to cylindre, og den trækkes ved hjælp af tandhjul fra krumtapakslen. Gennem knastfølgere og korte stødstænger aktiveres vippearmerne, der er anbragt på en særpræget måde, idet de to vippearmer til indsugningsventilerne er anbragt på en fælles vippearmsaksel, der ligger parallelt med krumtapakslen, medens de to vippearmer til udblæsningsventilerne er anbragt på hver sin akse i begge sider af det fælles topstykke, og disse aksler ligger vinkelret på krumtapakslen. På

den måde kommer indsugningsventilerne til at stå lodret, medens udblæsningsventilerne danner en vinkel på ca. 30° med det lodrette plan. Et fælles ventildæksel er fremstillet efter nøjagtig det samme mønster, som gælder for en almindelig række-motor til en bil, blot er det på Sunbeam belagt med en lyddæmpende plastikmasse, som også beklæder blæserkappen.

I direkte forlængelse af knastakslen og drevet af denne med en kørskobling er den dobbelte afbryderkontakt anbragt. En spole til hver cylinder betjenes af de to sæt kontakter, der må indstilles med nøjagtigt lige stort kontaktag, hvis de to cylindre skal have samme tændingstidspunkt.

Koblingen er anbragt direkte på krumtapakslen, hvilket indebærer den fordel, at man kan dimensionere koblingen mindre, fordi den ikke skal overføre det forstærkede moment, som en nedgearing mellem krumtapaksel og kobling medfører i de almindelige konstruktioner, hvor koblingen er anbragt på den indgående gearkasseaksel. Koblingen er udformet som en almindelig, flerpladet motorekkekobling, der så at sige er sat omvendt på således, at udløsertrykket rettes ind mod krumtaphuset, da man af gode grunde ikke kan have en normal stødstang gennem krumtapakslen.

SPECIFIKATIONER

Motor: To-cylindret, fire-takt, boring: 56 mm, slaglængde: 50,62 mm, slagvolumen 249 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 10 hk ved 5500 omdr/min. Smøresystem: Vådsump.

Transmission: Kobling til gearkasse: Tandhjul. Kobling: Flerpladet. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 12,0:1, 2. gear 8,0:1, 3. gear 5,2:1, 4. gear 4,0:1. Gearkasse til baghjul: 3/8" duplex i olicbad. Dækstørrelse: 3,50-10".

Stelkonstruktion: Dobbelt rør.

Hjulophængning forhjul: Teleskopben, baghjul: Svingarm.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 6,8 liter, heraf 1,0 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,4 liter.

Bremser: Tromlediameter 5", belægningsbredde 25 mm.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Amperetimer på akkumulator: 12. Dynamo: Vekselstrøm. Tænding: Batteri. Tændrør: Champion L 7. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Styrlås, værktøj og pumpe.

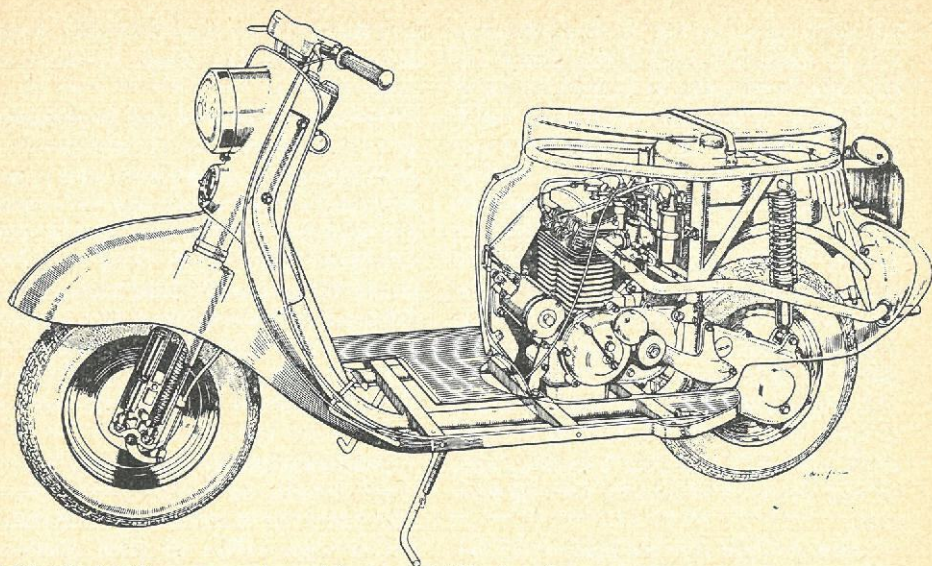
Dimensioner: Sadelhøjde 703 mm. Fri højde fra jorden: 125 mm, styrets bredde: 600 mm. Egenvægt: 109 kg.

Pris: Kr. 5639,— incl. omsætning. Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,015", fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 5° før øverste død punkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5—0,6 mm.

Karburator: Zenith 17 Mx.

Ventiler: 0,005" ved kold motor.



På dette snit af maskinen ser man de to teleskopben til forhjulsophængningen samt udblæsningsystemet, der samler de to udblæsningsrør i en lydpotte anbragt bag baghjulet. Maskinens stativ må nærmest betegnes som et dobbelt støtteben, da scooteren ikke løftes op på stativet, men støtter til en af siderne — parkering foregår derfor uden brug af kræfter.

På koblingsskålen er der monteret et tandhjul, som driver den indgående gearkasseaksel, men iøvrigt er gearkassen udformet efter almindelig praksis med kloblinger, der låser gearhjulene til hinanden og til akslerne. Den udgående gearkasseaksel bærer et dobbelt kædehjul, som driver bagkæden gennem en duplexkæde. Denne kæde er indkapslet i en støbt letmetalkædekasse, der sammen med en forstærkningsarm tjener som svingarm for baghjulet. Kædekassen drejer med den udgående gearkasseaksel som centrum, og derfor bliver kædespændingen ikke påvirket af affjedringsbevægelserne. Det dobbelte kædehjul på bagakslen driver denne gennem en transmissionsstøddæmper bestående af lameller og gummiklodser. Akslen er lejeret i to kuglelejer, og den bærer det ensidigt bespændte baghjul, der er omskifteligt med forhjulet. Kædespændingen reguleres af en kædestrammer, som man indstiller ved hjælp af en tapbolt tilgængelig fra kædekassens underside.

På krumtapakslen er rotoren til vekselstrømsdynamoen samt blæserhjulet monteret, og en lille Zenith karburator sørger for gasforsyningen. Et rør fører opvarmet

luft fra det ene udblæsningsrør frem til karburatorens indsugningstragt, hvilket ved en umiddelbar betragtning forekommer at være en overflødig luksus, da der er gløhedt i motorrummet. Karburatoren er ikke forsynet med tipperknap, men med et stangreguleret luftspjæld, og benzintanken, der er anbragt over gearkassen bag cylinderblokken, har et lufttæt påfyldningsdæksel og en luftkanal, som ved en slangeforbindelse er ført ned under motoren. Dette arrangement er foretaget på grund af benzintankens opvarmning, hvilken ville medføre, at benzindamp eller ved fuld optankning ren benzin ville blive ført ud i motorrummet, hvis der var et almindeligt påfyldningsdæksel med luftlul.

Stellet består af en dobbel rørramme, og forhjulene er ophængt i en teleskopgaffel med begge hen anbragt på den ene side af hjulet — i det forreste gaffelben er den hydrauliske dæmper indbygget, og i det bageste er en skruefjeder anbragt. Ved denne konstruktion har man opnået at montere både for- og baghjul ensidigt således, at hjulombytning eller afmontering af et enkelt hjul foregår efter samme bekvemme system som på en bil. Forskærm, skjold og

bundplade udgør en fast, sammenboltet helhed, og forhjulet svinger derfor inde i forskærmen. Motorkassen er boltet sammen af to halvdele og monteret svingbar på bundpladen således, at den kan løftes ved motoreftersyn, omend dette ikke sker fuldt så hurtigt og let som ved andre scootermodeller. Til gengæld er der et inspektionsdæksel, gennem hvilket man med lethed kan foretage en tændingsjustering, og såvel karburator som tænder kommer man til, når dobbeltsadlen med et enkelt greb vippes til siden. Da smøresystemet er udformet som vådsumpsmøring med en enkeltvirkende stempelpumpe, er der ligesom på bilmotorerne anbragt en målepind i krumtaphuset, og også denne er tilgængelig med oplukket sadel.

Gearskiftningen sker ved hjælp af en fodpedal, der skubbes frem til første gear og tilbage til de øvrige tre gear. Da det på den måde kan blive lidt vanskeligt at finde frigearstillingen, er der endnu en lille pedal, der sætter maskinen i frigear fra første gear — ikke som vi tidligere har fået med-

delt fra et hvilket som helst gear, hvilket unægteligt ville have været en stor fordel under bykørsel.

Ved udformningen af den torpedoformede motorkasse har man øjensynligt overset, at maskinen også skal forsynes med en nummerplade, der nu er anbragt på et stativ, som ikke helt er i harmoni med de ellers vellykkede linier. Styret er et almindeligt rørstyr beklædt med plade, under hvilken ledninger og kabler er gemt. På forskjoldets venstre side er akkumulatoren anbragt i en lukket kasse, og midt på forskjoldet er der et instrumentbord med speedometer, tændingskontakt og lyskontakt.

Pladsforholdene er i orden og kørestillingen naturlig og behagelig. Når motoren skal startes, må man åbne til motorrummet ved at vippe sadlen til siden således, at man kan komme til benzinhanen og luftspjæld. Dette er principielt forkert, for en benzinhanen skal være umiddelbart tilgængelig, da erfaringen viser, at man kan parkere maskinen 99 gange uden at lukke for benzinhanen, uden at dette betyder noget,

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



54

men en skønne dag står svømmerventilen åben på grund af lidt snavs, og den benzin, der ikke er rendt ind i motoren, ligger på jorden. Ligeledes skal man som et lyn kunne skifte fra hovedtank til reserve, hvis motoren sætter ud under en overhaling eller en lignende situation. Næsten enhver motorcyklist har været ude for den absolut idiotiske situation, at netop som man har foretaget en overhaling, dør motoren af mangel på benzin, og man vil være i stand til en fylde en hel kinesisk ordbog med de skældsord og injurier, der er blevet råbt efter motorcyklisterne af samme årsag. Endnu værre bliver det, når man slet ikke kan få liv i motoren igen, men må stå af maskinen, før benzinhanen bliver tilgængelig.

I den herskende varme var det ikke nødvendigt at lukke for luften, for motoren startede, blot man sløvt trådte lidt på kickstarteren. Så gik den øjeblikkeligt smukt tomgang, men forsøger man med det samme at give gas, dør motoren ganske simpelt. Benytter man derimod luftspjældet, kan man med det samme sætte motoren op i om-

drejningstal, og efter nogle sekunders forløb kan man atter åbne for luften, og maskinen er klar til at tage fat. Psykologer ville kunne få en masse ud af at studere de forskellige former for dovenskab, og i mit eget tilfælde regnede jeg med, at karburatoren nok skulle holde tæt i den tid, jeg skulle køre på maskinen, så jeg hverken lukkede for benzinen eller luften, men måtte så pænt vente, indtil motoren var tilstrækkeligt opvarmet af den særdeles jævne, lydløse og langsomme tomgang, der i sig selv gjorde rede for god mekanik og god justering. Motoren starter lige godt på den almindelige batteritænding som på nødstillingen, der giver strøm direkte fra vekselstrømdynamoen til spolerne — sidstnævnte er iøvrigt store og meget effektive.

Accelerationsevnen er særdeles god, og udvekslingsforholdene i gearkassen er lige så velafstemte som på de øvrige BSA modeller — der er ingen unaturlige spring, og man aner egentlig aldrig, hvilket gear man er i, men føler blot, når det er tid til at skifte op eller ned. Selve skiftningen fore-

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



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

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

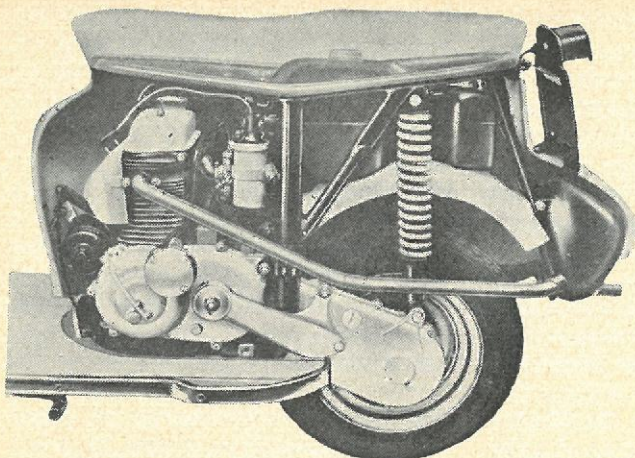
De kan få alle oplysninger om korrekt smøring i Shell's nye brochure »Hvorfor det betaler sig at skifte olien i rette tid«.

Skift til

SHELL X-100

MULTIGRADE

effektiv smøring og let start under alle
temperaturforhold.



Baghjulet er ophængt i en svingarm bestående af den støbte kødekasse og en forstærkningsarm. Kødekassen drejer med den udgående gearkasseaksel som centrum, af hvilken grund kødespændingen ikke ændres af affjedringsbevægelsen. Den runde dæse under cylinderen er afbryderkontakten. På den her viste maskine er der tillige anbragt en selvstarter foran på motorblokken.

går hurtigt og let, og da tredje gear først trækker ud omkring 80 km/t, kan man i mange situationer med fordel skifte et gear ned, når man f.eks. ved overhaling skal hente lidt ekstra acceleration ud af maskinen.

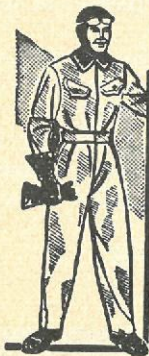
Motoren er overraskende smidig, og den trækker fabelagtigt jævnt selv ved de lave-

ste hastigheder. Selv når motoren er indstillet til ganske langsom tomgang, kan man gå i første gear og lukke for gassen, og uden så meget som at fingerere ved koblingshåndtaget går maskinen jævnt af sted i langsom skridtgang. Prøver man på at gøre det samme med en to-takter, går den enten simpelt hen i stå, eller også får man en følelse af at ride rodeo på en uvan tyr.

Fjerde gear behersker alle hastigheder mellem 20 km/t og 97 km/t — sidstnævnte er maskinens tophastighed i normal kørestilling, hvilket virker mere forståeligt end den tidligere nævnte tophastighed på 110 km/t, som dog vil kunne opnås af en lille rytter, der ligger flad som en fregne på maskinen.

På grund af de små 10" hjul er det samlede tyngdepunkt at finde ret lavt, og derfor er der visse livlige tumlingebevægelser som ved alle andre scootere med denne hjulstørrelse, men der er dog en passende retningsstabilitet, og maskinen ligger støt og pænt i svingene uden at give den fjollede fornemmelse af at ville rejse sig op, lige så hurtigt som man lægger den ned. Affjedringen føltes temmelig hård til en enkelt person, men velafstemt til to personer — med sidstnævnte belastning kunne den som de fleste andre tohjulere godt tåle lidt mere vægt på forhjulet, men det er vist kun Jawa scooteren, der danner en undtagelse på dette punkt.

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 - stortøj - fantastiske kvaliteter

STYRTHJELME

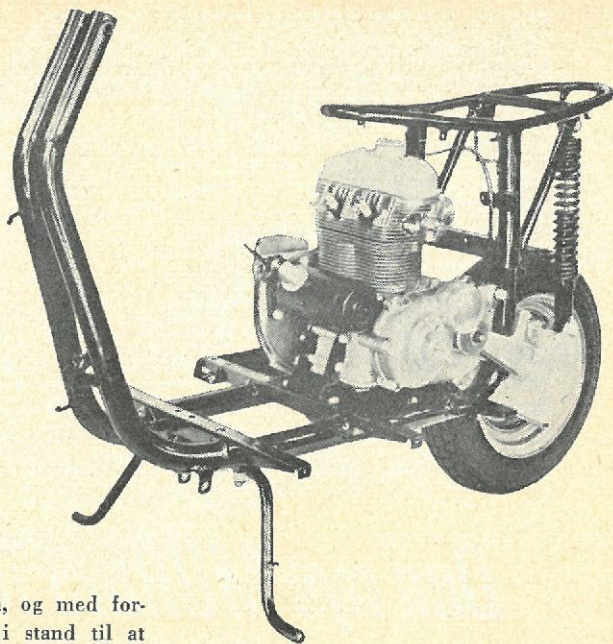
Jobi, Danfa, A. B. C., org. eng. T. T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

*Stelkonstruktionen er „stilren“ og
overskuelig, og motoraggregatet er
kompakt og sobert i udformningen.*



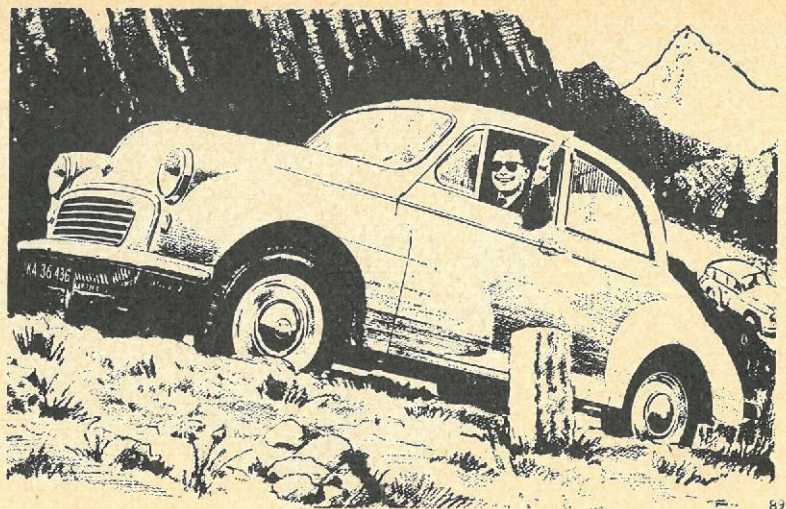
Bremserne er helt i orden, og med forhjulsbremsen alene er man i stand til at foretage en yderst effektiv og stabil opbremsning med et minimalt aktiveringstryk, og det giver nu en herlig sikkerhedsfølelse, når man kan få dækket til at fløjte i kørebanen selv ved tophastighed.

Sunbeam'en er legende let at køre i byens trafik, og den er takket være sin gode accelerationsevne temmelig overlegen. På landevejen ligger den støt og roligt, blot går de største ujævnheder lidt for tydeligt igennem. Ved langsom kørsel føles en del vibrationer, der forplanter sig villigt til kørerens skelet, og ved 50 km/t kan man mærke dem på den måde, at man sætter over- og undertænder løst mod hinanden, så føles det som at bide i en elektrisk ledning. Det er imidlertid kun indenfor et meget snævert omdrejningsområde, at disse vibrationer virker generende, og ved almindelig kørsel på landevejen er maskinen nærmest helt vibrationsfri. Ved landevejskørsel kommer et andet fænomen imidlertid til udtryk — man bliver simpelthen glohed i enden! Noget kunne tyde på, at en lidt mere effektiv ventilation af motorrummet ville være påkrævet i hvert tilfælde om sommeren, men det virker i alt fald overraskende, at en blæserkølet motor kan aflevere så megen

varme gennem en solid, polstret dobbeltsadel.

Maskinen er iøvrigt lydefri i sin opførsel, og det er en scooter, som selv en gammel motorcyklist vil kunne finde fornøjelse i at køre. Har man endvidere lidt sans for god mekanik, vil man kunne glæde sig over den lille energiske motor, der er så smidig og startvillig, at selv den mest fumlede begynder vil kunne køre den korrekt og starte den ved første forsøg — som sagt: Maskinelt er den samtlige andre scootere overlegen.

BSA koncernens seneste nyskabelse forhandles både som BSA Sunbeam og Triumph Tigress med kun navnet som forskel. Sunbeam kan allerede leveres her i landet, medens Tigress først tages hjem til foråret, blot ser det besynderligt ud, at Triumph'en tilbydes til en lavere pris end BSA'en, medens man til gengæld ikke kan levere Triumph'en. Hvadenten man til sin tid vælger det ene eller det andet mærke, vil man ligesom med AJS-Matchless og Morris-Austin have fordelene af et meget tæt forhandlernet og reservedele både her og der.



Den nye MORRIS 1000 er

- den hurtigste og stærkeste i sin klasse...!

et energibundt af en vogn!

Fra første minut vil De føle Dem hjemme i Morris 1000. Lynhurtigt gearskift, fantastisk acceleration og fremragende vejbeliagenhed giver Dem en helt enestående sikkerhedsfølelse, når De passerer landevejens kurver eller snor Dem gennem trafikken. Kurvehastig-

heder i 90° sving på op til 70 km/t klarer den nye Morris 1000 med lethed, og en marchhastighed over lange stræk på 120 km/t trætter hverken Dem eller vognen. Prøv denne fantastiske sportsvogn, og tag Deres familie med — i Morris 1000 er der masser af plads.

Der er DOMI
forhandlere
overalt



38 HK — tophastighed 122 km/t
Pris excl. leveringsomkostninger
kr. 15.338,-

KUPON til DOMI A/S - Glostrup

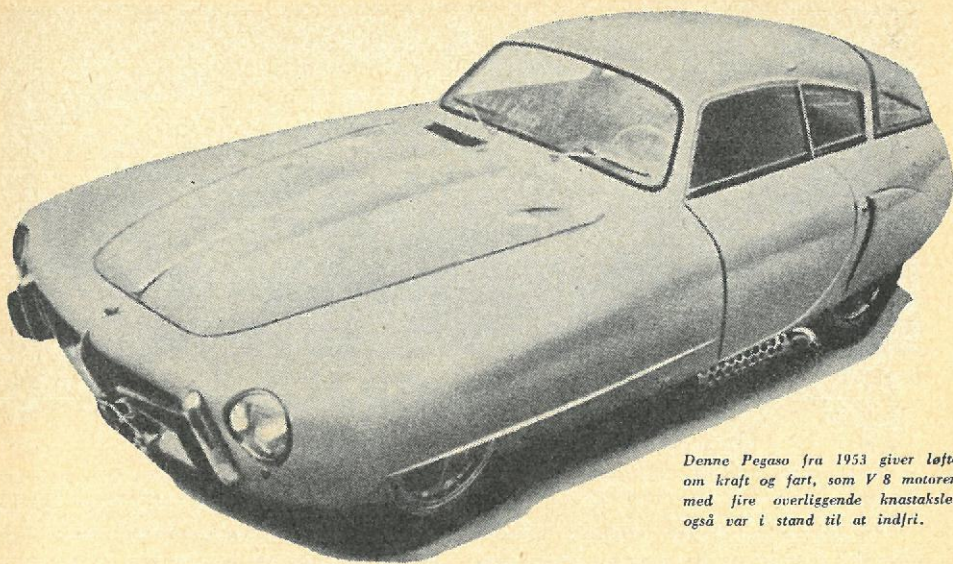
SMJ-8

Send mig uden
forbindende
brochure for
MORRIS 1000

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____



Denne Pegaso fra 1953 giver løfte om kraft og fart, som V 8 motoren med fire overliggende knastaksler også var i stand til at indfri.

Familiealbummet

HISTORIEN OM PEGASO

af
Collecteur

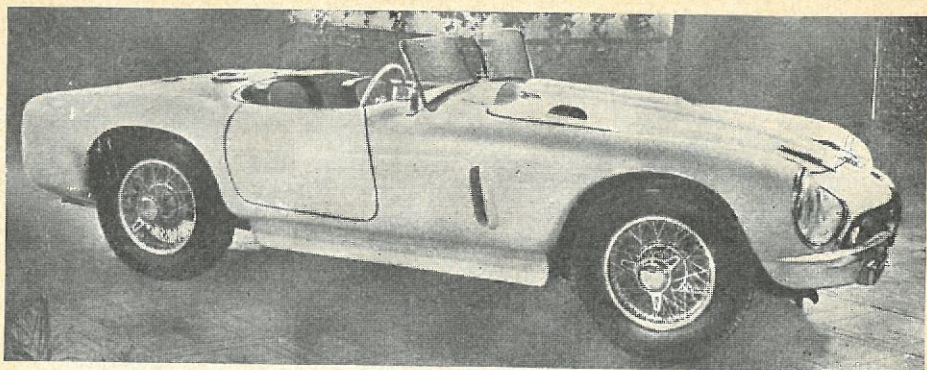
Når mere glørværdige biler skal fremdrages af historiens rummelige brokkasse, er gamle resultatlister i reglen en god ledetråd. Men længst forglemte løbs udfald giver sjældent noget fuldstændigt billede af et mærke. Det er også nødvendigt at søge til andre kilder som samtidige udstillingskataloger, brochurer, tidsskrifter m.v.

De fleste forsvundne bilmærker har imidlertid kun ført en ligegyldig døgnfluetilværelse i ly af en gunstig konjunktur, der pludselig blev mindre gunstig. I tusindvis af bilnavne kan remses op uden at være andet end intetsigende navne fra industriens forskellige perioder.

Nogle få af de forsvundne mærker står skarpere i erindringen, og et nøjere studium viser, at deres tekniske eller sportslige betydning også er værd at huske. Deres historie er oftest lang og bevæget. Derimod

har kun meget få biler med en kort historie gjort noget dybere indtryk. Selve den kortvarige eksistens er jo ofte et udtryk for et mærkes manglende interesse, omend der også kan nævnes biler, der var så meget forud for deres tid, at deres rette værdi ikke blev indset, og deres historie derfor blev sørgeligt kort.

Historien rummer også lærerige eksempler på biler, hvis tekniske oplæg stod i så skærende modstrid med de herskende økonomiske faktorer, at deres produktionsperiode uvægerligt måtte blive begrænset. Den spanske Pegaso er et fuldgældigt eksempel på sådan virkelighedsfjern bilfremstilling



Denne to-personers Pegaso sportsvogn forner på en forunderlig måde moderne og klassiske linier. Den minder på samme tid om en MG 1959 og trediveernes uforglemmeligt „Blown Bentley“. Denne vogn kørte over 240 km/t.

— men ikke mindre interessant af den grund.

Som berettet i forrige nummer ophørte både den franske og den spanske produktion af Hispano-Suiza kort før sidste krig. Da fredeligere tilstande vendte tilbage i 1945, stod Spanien uden nogen hjemlig personvognsindustri. Den eneste fabrik ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S. A.) fremstillede, som navnet antyder, alene lastvogne og buschassiser. Ganske vist var disse udmærkede køretøjer af høj kvalitet og på mange måder udtryk for den tekniske og administrerende direktørs store erfaring og sprælske fantasi. Wilfredo P. Ricart var nemlig ingen helt almindelig biltekniker. I mange år inden krigen var han hos Alfa Romeo og arbejdede især med fabrikkens væddeløbsmodeller. Bl.a. stod han for den 12-cylindrede vogn med hækmotor. Denne 1,5 liters model var forberedt specielt til Tripolis-løbene, og den blev faktisk bygget, men har aldrig deltaget i noget løb, og meget få uvedkommende øjne har overhovedet set den.

Busser og lastbiler var ikke nok for en ingeniør med denne baggrund. Slet ikke når hans virksomhed havde til huse i Hispano-Suiza's gamle bygninger i Barcelona. Derfor varede det heller ikke længe, før Ricart fik tegnesagerne frem og ridsede en fantastisk bil op på et frisk ark papir.

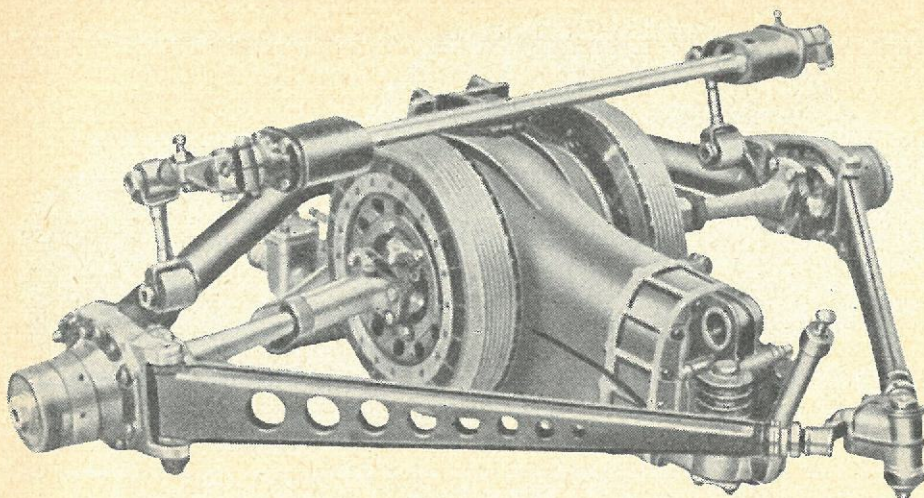
Kun spredte rygter antydede, hvad der var i gære, og den første Pegaso vakte så

meget større sensation, da den blev præsenteret på salonen i Paris 1951. Her var en værdig afløser af Hispano-Suiza's stolte vogne og samtidig en konkurrent til Ferrari's luksusmodeller.

Specifikationen var aldeles hemningsløs i enhver henseende. Chassiset var nærmest en selv bærende konstruktion, opbygget på en solid platform, men kraftigt forstærket med sidevanger, kardantunnel og skillevægge for og bag passagerummet. Desuden var hjulkasserne inddraget i den samlede chassiskonstruktion, der var mere gennemført stiv end længe set. Dimensionerne var yderst kompakte med 234 cm akselafstand og 132 cm sporvidde for (129 cm bag). Vægten for hele vognen — med karosseri — var holdt nede på 990 kg.

Ophængningen var arrangeret med dobbelte triangellarme, torsionsfjedre og en torsionsstabilisator fortil. Baghjulene førtes af en de Dionaksel, som var placeret foran differentialen og førtes af to lange radiusarme, der var monteret i triangel fra den bageste chassistravers, d. v. s. et godt stykke bag baghjulene. Iøvrigt var affjedringen betruet to tværliggende torsionsstænger. De Dion-røret mellem de to baghjulsnæve var forsynet med en kugleformet støtte, som gled i en skinne på det fastmonterede differentialhus. Hydrauliske teleskopstøddæmpere var monteret både for og bag.

Motoren var en V-8 konstruktion af usmin- ket væddeløbstilsnit. Fundamentet var et

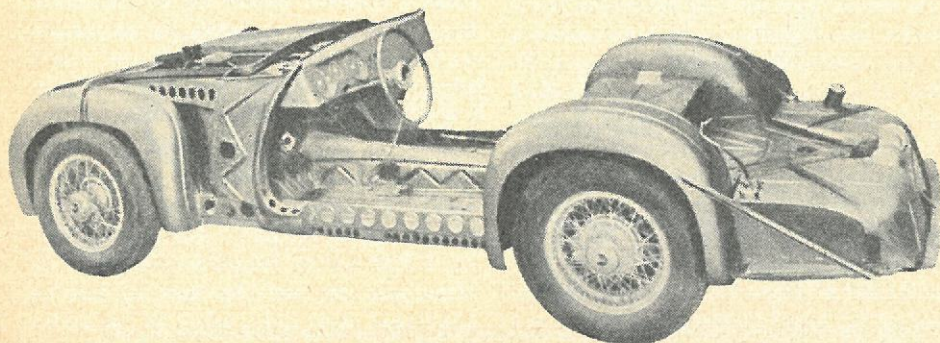


Bagaksel og baghjulsophængning set bagfra. Fra kardanakslen passerede transmissionen under differentialet til en femtrins gearkasse, hvis udgående aksel gik frem til spærredifferentialet. De Dion røret ligger foran bagakslen, og bremsetromlerne er anbragt inde ved differentialet. Reaktionsarmene er hængslet til det bageste punkt i vognen.

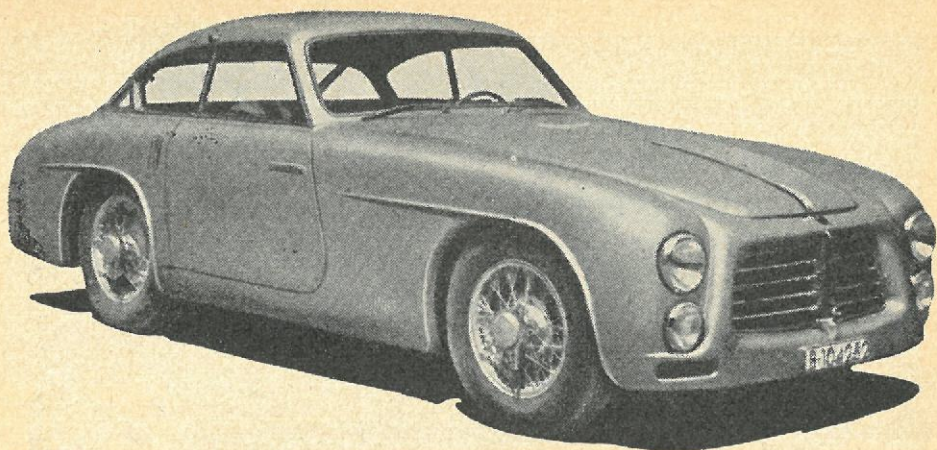
krumtaphus støbt i eet med de to blokke, der dannede et ret åbent V. Forneden var krumtaphuset lukket med et ret fladt, ribbet bundkar. Alt dette var støbt i letmetal ligesom de to topstykker og koblingshuset. Cylinderforingerne var af stål. Krumtappen, der ligeledes var af stål, drejede i fem forsvarlige lejer. Korte stive plejlstænger forbandt stempler og krumtap, og i hvert af de to letmetaltopstykker var fire omhyggeligt polerede, halvkugleformede forbrændingskamre. To ventiler pr. cylinder dirigeredes af to overliggende knastakslers pr. blok, og et centralt tændrør ansås for

tilstrækkeligt i hvert forbrændingskammer. Knastakslerne blev trukket af et omhyggeligt udformet tandhjulstræk på motorens forside. Herfra blev også magneten trukket — eller den gemene strømfordeler, hvis batteritænding var specificeret. Dynamoen var anbragt på koblingshuset og blev drevet af et remtræk fra en knastaksel.

Alle enkeltheder var såre grundigt gennemarbejdede. Ventil sæderne var belagt med stellite, udstødningsventilerne var natriumkølede, en særlig legering var fremstillet til lejemetallet, og de specielle temperaturproblemer i en motor med så stort



Her ser man den særprægede chassiskonstruktion, der nærmest må betegnes som et kraftigt forstærket platformchassis, i hvilket både forpanel og kardantunnel indgår som bærende og afstivende elementer.



Denne 1953 model (byggeår 1952) har en umiskendelig lighed med de italienske vogne, blot virker luftindtaget lidt tungt og klodset.

et stempelareal i forhold til bundkarrets effektive køleflade var løst ved at benytte tørsump i forbindelse med en veldimensioneret oliekoeler.

Dimensionerne på den første model, Z102, var 75×70 mm (2472 ccm). Med et forholdsvis beskedent kompressionsforhold af 7,9:1 og en enkelt Weber-karburator var effekten i hvert fald ikke mindre end 125 hk ved 6000 omdr/min. Fabrikken var ganske vist tavs på dette område og indskrænkede sig til at oplyse, at vognen var god for 205 km/t med denne motor. For mere fartglade kunder var der en 2,8 liters udgave (80×70 mm). Med kompressionsforhold af 8,8:1 og fire karburatorer stilledes 240 km/t i udsigt.

De mange, men altså uspecificerede hestekræfter forlod den robuste motor gennem en tør enkeltplade kobling, monteret direkte på motoren. Gearkassen var derimod forlagt til bagakslen, og en tynd kardanaksel med to kardanled førte motoreffekten mellem kobling og gearkasse. Selve gearkassen, der rummede fem udvekslingstrin, var placeret bag differentialet og bygget sammen med dette, der iøvrigt var af selvspærrende ZF-type. De gevaldige tromlebremser var bagtil monteret indenbords ved differentialet, hvorfra drivakserne førte ud til hjulene. Fortil var bremserne monteret

ved hjulene. Det samlede bremseareal var 1290 cm².

Hjulene var med trådejer og rudgenav. Dimensionerne var 5.50-16" eller 6.00-16". Styringen var en traditionel snekkemekanisme, og venderadius var 465 cm.

Det elektriske system var med 12 volts spænding og en 300 watt dynamo. Benzintanken rummede 120 liter, hvilket skulle række til ca. 400 km rask kørsel.

Alle disse specifikationer må dog tages med et vist forbehold, da vognen dels var at se på forskellige udstillinger med afvigende enkeltheder, dels kunne leveres med næsten alle detaljer specificeret efter ønske.

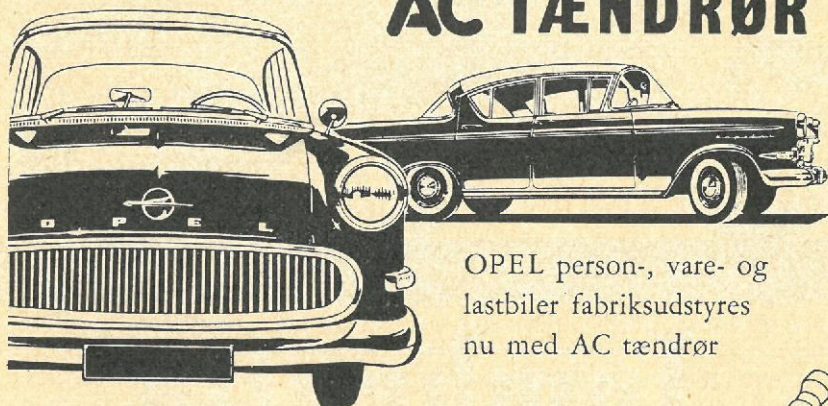
Karosserierne var ved den første præsentation nærmest lidt tilbageholdende og ret tunge i linierne. Senere fik det italienske firma *Touring* lov at boltre sig, og resultatet blev nogle højst eksotiske vogne, som i allerhøjeste grad lod formode, at vognen kunne præstere noget usædvanligt.

Alligevel blev det ved formodningerne. Fabrikkens erklærede politik gik ud på at deltage i internationale sportsvognsløb, når spanske kørere var blevet tilstrækkeligt øvede. I 1952 var to Pegaso'er anmeldt til le Mans, men den ene blev kørt ud over en klippe og den anden blev ligeledes knust kort før den store dyst, så åbenbart var kørerne endnu ikke opga-

OPEL

Danmarks populæreste vognmærke udstyres nu med

AC TÆNDRØR

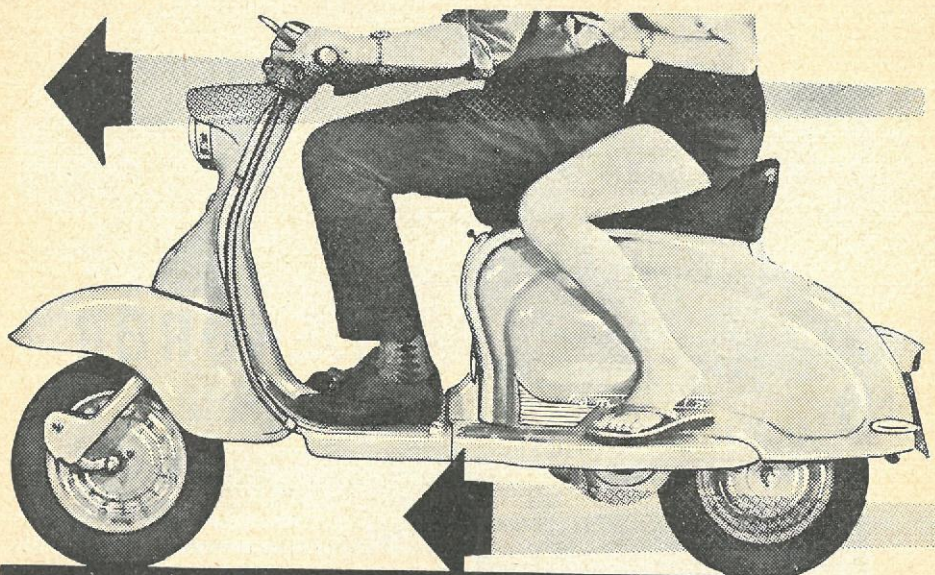


OPEL person-, vare- og lastbiler fabriksudstyres nu med AC tændrør

AC tændrør opfylder alle de strenge krav om effektivitet, driftssikkerhed og økonomi, som stilles til tændrør i moderne motorer.



AC hot tip
tændrør



IMPORT: **VILH. NELLEMANN A/S** Motorafdelingen Aarhus

Lambretta

LIGGER KLART I SPIDSEN

LAMBRETTA er den **FØRENDE** scooter ...
med de fleste fordele:

- 4 gear og kickstart ● Motor placeret i det korrekte tyngdepunkt ● Helt indkapslede transmissionskabler ● Ualmindelig effektive bremses ● Effektiv affjedring med støddæmper ● Fin stabilitet ● 10" hjul ● Leveres med almindeligt bagsæde eller twinsæde.

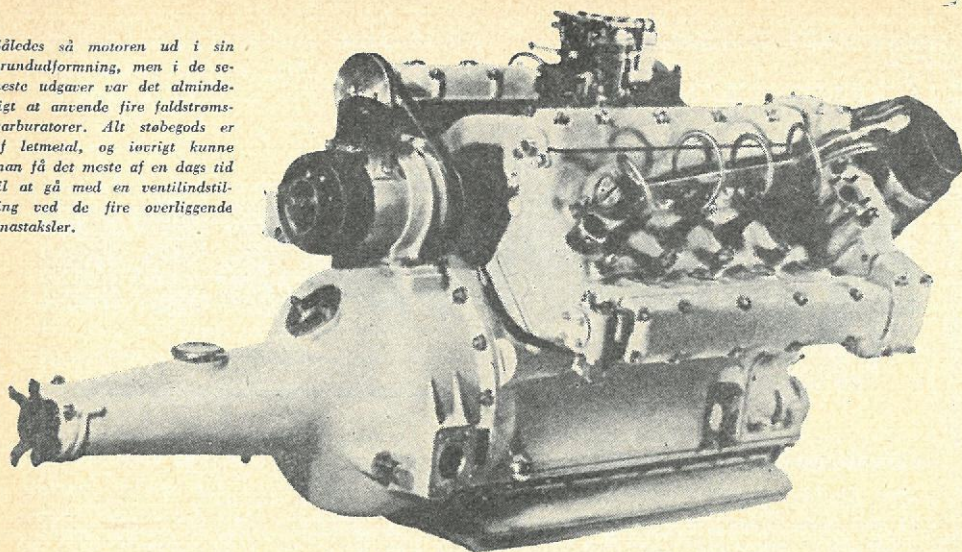
MODEL 125 II med 125 ccm motor kr. 3155,- incl. oms.

MODEL 150 II med 150 ccm motor kr. 3525,- incl. oms.

MODEL 175 TV med 175 ccm motor kr. 4025,- incl. oms.

NELLEMANN & DREWSSEN A/S Motorafdelingen København NV

Således så motoren ud i sin grundudformning, men i de senere udgaver var det almindeligt at anvende fire fuldstrømskarburatorer. Alt støbegods er af letmetal, og iøvrigt kunne man få det meste af en dags tid til at gå med en ventilindstilling ved de fire overliggende knastakler.



ven voksen. Faktisk lykkedes det kun at vise enormt høj hastighed i lige linie, da en Pegaso tilbagelagde en km med flyvende start i Belgien med 241,6 km/t i efteråret 1953. Så vidt jeg husker, figurerer mærket også i et par bjergløbsresultater af mindre betydning — mere blev det ikke til.

Desværre har det ikke været mig muligt selv at køre en Pegaso. Aftalen var ellers truffet under London udstillingen i 1953, men de specielle britiske forsikringsregler lagde sig imellem. Af de få, der har prøvet vognen, bliver styring og acceleration ved lave hastigheder kritiseret, mens kurvestabiliteten ved høj hastighed og især på dårlig vej skal være enestående, ligesom bremserne lovprises i høje toner. Nogen indregistreret Pegaso har jeg ikke haft held til at møde. Fabrikken ville hævde, at det første års produktion talte 50, og at der stiledes mod 700 vogne om året. Ingen af tallene stemmer — så vidt det kan bedømmes. Trods en besnærende specifikation og en smuk, omhyggelig udførelse på alle punkter lykkedes Wilfredo Ricarts eksperiment ikke. Inspirationens pegasus red flot nok, men den eksotiske Pegaso forblev et udstillingstrækplaster. Den solgtes ikke.

Selvfølgelig er det begrænset, hvor mange

rendyrket sportslige, særpræget konstruerede vogne til 70.000 kr. pr. stk. (af fabrik), der kan sælges i denne forarmede verden. Det lille marked for disse biler er mættet af Ferrari og Maserati, som kan henvise til talrige væddeløbssejre. Ricarts idé om, at de lave spanske arbejdslønnere skulle muliggøre fremstillingen af en konkurrencedygtig vogn af denne særlige type, var i sig selv sund nok. Han glemte blot at kalkulere med den prestige, der kun kan vindes i væddeløb.

I nogle år optrådte Pegaso'en ved udstillinger, modellerne ændredes lidt, og bl.a. kunne en kompressormotor leveres, men ej heller det formåede at stimulere salget.

En af de få drømmebiler, der var realitetsbetonet midt i sin næsten absurde luksus, forblev alligevel en drøm. For kort tid siden blev produktionen indstillet, og jeg gad vide, hvor stor den samlede produktion egentlig blev.

Pegaso kom ikke til at videreføre Hispano-traditionen, men indgår i den korte række af velmente, men fejlslagne spanske forsøg på at bygge exceptionelle biler: *Elizalde*, *Nacional Pescara* (en væddeløbsvogn fra 1930—32, til dels med Ricart som ophav), *Hispano-Suiza* og nu *Pegaso*.



teknisk BREVKASSE

Spørgsmål til

»Teknisk Brevkasse« besvares kun, når der medsendes svarporto.

I Deres udmærkede bog »Motorcyklehåndbogen« findes en »Mobiloil« smøretabel, hvori der står, at man skal bruge gearolien C-90 til DKW 350, men i instruktionsbogen står der, at man skal bruge motorolie SAE 50. Erhard Fisker siger, at 50 olien er den rigtige og det andet forkert bl.a. af hensyn til koblingen. Hvordan kan »Mobiloil« skrive C-90, hvis det er forkert, og hvad siger De, jeg skal bruge? O. O. L. C., Køge.

Vi har tidligere skrevet en artikel, der hed »Dikteret af dovenskab«, og i denne gjorde vi rede for de forskellige olier — bl.a. forklarede vi, at det i reglen er for at forenkle sagen, at motorcyklefabrikkerne opgiver motorolie til gearkasserne samt naturligvis for at undgå forveksling med hypoidolie med kemisk virkning.

SAE 90 i gearkasseolie har nøjagtig samme viskositet som SAE 50 i motorolie — de forskellige tal er udelukkende for at undgå forveksling. Mobil C 90 er ikke en hypoidolie, men en gearkasseolie, der tåler større tryk end en almindelig motorolie. Gearolien er naturligvis ikke tilsat de additiver, der tilføjes motorolien af hensyn til kulrensens egenskaber o.s.v. Vi har kun i enkelte tilfælde været ude for, at koblingen »feder« med gearolien, men i disse tilfælde er det ensbetydende med defekt kobling. De kan derfor roligt anvende C 90.

★

Vil Skandinavisk Motor Journal være venlig at hjælpe mig med nogle oplysninger.

Det drejer sig om en engelsk vogn ved navn Fairthorpe »Electron«. Jeg kender slagvolumen og hk-ydelse, men det er det eneste, jeg kan finde om vedkommende vogn, så jeg vil være Dem meget taknemlig, om De vil oplyse mig om pris m.m.

Hvis ikke vedkommende motor viser sig at have overliggende knastaksel, hvad mener De så om anvendelsesmuligheden til en formel »Junior« racer.

J. J., Mørkøv.

Der findes en Fairthorpe Electron Minor, der slet og ret er udrustet med en Standard 10 (Vanguard Junior) motor, medens Fairthorpe Electron Mark II har en Coventry Climax motor — denne ville være særdeles velegnet til formålet, men den har en enkelt overliggende knastaksel, så den er afskåret fra at lege med. Priser kendes ikke.

★

Det er angående en 4-cyl. Ariel 53 model, som volder en del kvaler med karburatoren. Jeg har en mistanke om, at indmaden ikke er den originale, hvorfor jeg har kikket i karburatortabellen. I tabellen står alle Ariel modellerne på nær den 4-cyl., De bedes derfor venligst opgive den til mig.

O. Aa. N., Hvidovre.

Når De ikke kan finde model 4 G i Amal's karburatortabel, så er det, fordi maskinen originalt er udrustet med en Solex karburator. Denne har typebetegnelsen 26 AH D.

Chokeren er 23, hoveddyse 120, hjælpedyse .060, korrektionsdyse 170, starterdyse 100 og luftdyse 30.



Vi tillader os herved at spørge Dem, om ikke De vil hjælpe os med at få vores BSA Golden Flash til at gå noget hurtigere, det drejer sig særlig om tænding og udstødningsrør. Cyklen er lavet om til en banecykel med sidevogn, og vi har tunet den og udstyret den med TT karburator og aluminiumstopstykke, og vi kører med strålespidser nr. 400, men der er ikke mere end 6000 omdrejninger i den, så nu ville vi gerne, om De ville hjælpe os med at opgive os længden på udstødningsrørene, og hvor mange grader den skal tænde før top, vi har hørt noget om 42°.

J. N., Ålborg.

Vi har mistanke til Deres ventilspillerum, som sikkert ikke er rettet ind efter et letmetaltopstykke — spillerummet skal ved kold motor være 0,008" for begge ventiler. Karburatoren ser heller ikke ud til at være helt i orden, så vi vil foreslå følgende: Monter en knastaksel fra en A10RR, undersøg om det anvendte topstykke giver kompressionsforholdet 8:1, stil tændingen til 9,5 mm før top (36°), og med en TT karburator type 10 TT 9 skal De anvende spjæld nr. 6, dyse 340, nålen i 4. hak, strålerør nr. 9 og såvel chokerboring som kanalboring $1\frac{1}{16}$ " — så giver motoren 40 hk ved 6000 omdr/min, for så er det nemlig en Road Rocket. På fri udblæsning må dysen være større, men valget må foretages ved forsøg.



Min Norton Dominator 1954 vil stadigvæk ikke gå rigtigt på den venstre cylinder. Når man kører ud ad lige vej uden træk på motoren, går den godt nok på begge cylindre, men når den belastes en smule, begynder den at gå »8 takt« på den venstre. Når man gasser den op, mens den står stille, er der ingenting i vejen.

Kompressionen på begge cylindre er helt i orden, tændrørene er også gode, fortændingen er justeret, platinerne korrekt af-

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-
gummibælte 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

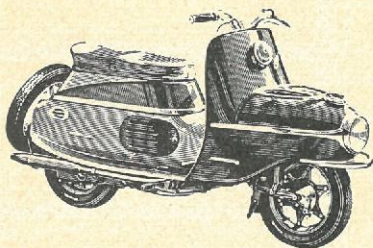
KVALITETSMÆRKET

JAWA — HELT UDEN KONKURRENCE!

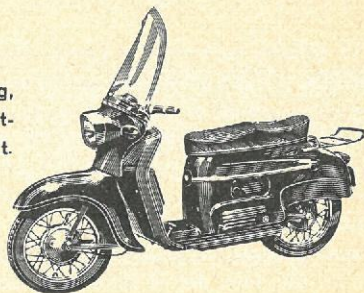
MANET scooter S 100

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

Pris kun kr. 2232.- incl. omsætning.



Den helt ideelle campingscooter



Den helt ideelle byscooter med selvstarter

JAWA scooter 175 cc

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

Pris kun kr. 2976.- incl. omsætning.

stand, samtidig tænding på begge cylindre, ventilerne stillet på den måde, som jeg fik anvist af Dem.

Sidste gang skrev De, at der var en kartoffel i udstødningsrøret, men jeg kan hverken finde kartofler eller kålrabi i det rør.

Karburatoren er korrekt stillet.

Hvis De kan finde fejlen, vil jeg være meget taknemlig.

H. S., Frederikssund.

Ja, så er der jo ikke tvivl om, hvor fejlen skal søges. Den mekaniske side af sagen er i orden, og justeringerne er korrekte, omdrejningstallet har ingen indflydelse på spørgsmålet, men belastning fremkalder fejlen. Altså er det tændingen, det er galt med. Som bekendt stiller forøget kompressionstryk (hvilket fremkommer ved belastning) krav til en stor overslagsspænding, og da det kun er den ene cylinder, det er galt med, fejler magneten i sig selv ikke noget, men der er dårlig forbindelse til tændrøret i den svigtende cylinder. Fejlen ligger uden

tvivl i strømaftagerkullet eller i tændrørskablets forbindelse med strømaftageren — eventuelt på grund af for mange knækkede tråde i den egentlige ledning. Fejlen kan selvfølgelig også ligge i selve kablet, men det er straks mindre sandsynligt.

★

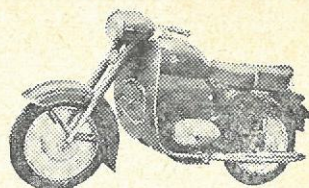
Jeg har en Rudge Special på 500 ccm fra 1935 og vil gerne have den nøjagtigt justeret og vil gerne have mål for ventiljustering, fortænding, tændrør og karburator (Amal).
L.G., Århus.

En 500 ccm Rudge Special skal have følgende justeringer: Ventilerne skal ved kold motor stilles til 0,004" ved udblæsning og 0 ved indsugning. Den oprindelige fortænding opgives til maksimalt 12—14 mm for top, men på benzin/benzol skal fortændingen sættes op til 16 mm med fuld tænding. Datidens benzin/benzol blanding svarer nogenlunde til nutidens benzin i oktantal, så regn med den sidste værdi. Tændrøret skal

JAWA motorcyklen - 4 modeller

med alle moderne tekniske finesser:

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



Den fænomenale sportsmaskine

Incl. omsætning.

NYHED for gamle JAWA-kørere

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

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

NB!

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

ERIK ORTH

Vester Farimagsgade 19, Minerva 4801

Nærmeste forhandler anvises.

Samarbejde med branchefolk søges i ledige distrikter



have glødetal 175 til normal kørsel og 225 til hurtig landevejskørsel. Karburatoren skal have dyse 150, strålerør .1065 og nålen i 2. hak.

★

Vi tillader os herved at anmode Dem om at mægle i følgende lille strid:

Der forudsættes to identiske 4-takt motorer, som er ophængt i hver sin prøvestand. Vi forhøjer kompressionsforholdet i den ene motor og holder alt andet lige.

A mener, at motoren med den højeste kompression vil have den bedste benzinøkonomi (kører længst pr. liter).

B stiller sig tvivlende overfor dette.

Spørgsmål 1: Har A ret? 2: Har forholdet slaglængde/boring nogen indflydelse på dette? 3: Kan det tilrådes — af hensyn til benzinøkonomien — at formindske strålespiden i en Buick 8 Special 1939, og i bekræftende fald hvor langt kan man gå ned, uden at accelerationen forringes væsentligt?

A. H. M., Vanløse.

Forudsat at den nævnte motortype kan tåle det forøgede kompressionsforhold uden tændingsbanken, vil motoren med det store kompressionsforhold have det laveste benzinforbrug. Boring og slaglængde samt kompressionstryk (fyldning) og forbrændingskammerets facon m.m. har kun indflydelse på, hvor højt man kan gå med kompressionsforholdet i forhold til et givet brændstof. Principielt kan vi ikke lide at gå ned i dysestørrelse, da man kan risikere overheding af motoren, men montering af mindre dyse kan være forsvarligt i forbindelse med en gasanalyse.

★

Det drejer sig om forhjulsbremsen på min BMW (R-50) fra 1955, om hvilken De vistnok i sin tid skrev, at De aldrig havde prøvet bedre motorcyklebremse. Jeg tror det sāmænd gerne, for den bremser glimrende, men verdens bedste motorcyklebremse burde jo ikke skriges som et svineslagteri, hver gang man trækker den til.

Efter at have prøvet flere forskellige venneråd, som hverken gjorde fra eller til, skiftede jeg belægningen ud fornylig, skønt den kun var slidt halvt ned. På værkstedet kunne man ikke love, at skrageriet ville forsvinde, men jeg håbede dog. Det hjalp også — i ca. en uge. Nu er det værre end nogensinde.

Er der noget at gøre ved det? Jeg håber De kan hjælpe mig.

A.F., København S.

Når en bremse hyler, er den mest almindelig årsag fedtstof på belægningen, men man har sandsynligvis undersøgt forhjulet for denne fejl i forbindelse med udskiftning af belægningen, så den mulighed ser vi bort fra. Nedslidt bremsebelægning, der gør det muligt for nitterne at komme i berøring med tromlen, er også udelukket i dette tilfælde. Tilbage er så kun en »skarp« belægning, hvilket vil sige, at den bærer for kraftigt på et enkelt punkt. I reglen er det galt ved den kant på belægningen, der ligger nærmest hængselbolten, og derfor kan man med held slibe denne kant lidt ned (ca. 1,0 mm aftagende ind mod belægningen på en længde af ca. 1,0 cm). Hvis belægningens overflade er blank og glashård, kan man bearbejde hele overfladen med fint sandpapir, da visse belægninger har tilbøjelighed til hurtigt at danne en sådan hård overflade, men efter bearbejdningen vil bremsen fungere normalt i årevis.

Redaktionelle strøtanker

Fortsat fra side 452

lomme, og han gør alt, hvad han kan for at undgå bøder. Her har vi altså et lige så sikkert erfaringsgrundlag for en effektiv fremgangsmåde, og enhver organiseret propaganda er endda blevet overflødig, da hveranden vittighed snart omhandler parkeringsforhold — man skal nok blive mindet om problemets tilstedeværelse.

Hvis man uden videre noterede folk for at have »været til gene for andre trafikanter samt været til fare for den offentlige sikkerhed i henhold til § 1012«, så ville det

blive en almindelig, kedssommelig trafikksag uden nogen propagandamæssig mulighed og derfor uden større virkning, fordi det ville tage alt for lang tid, før det blev almindeligt bekendt, at man kunne blive »knaldet« på den slags. Hvis man derimod gjorde bøden afhængig af vejens anlægsudgifter, så kom der sport i tingene. En bilist, der kører midt på en bred hovedvej, gør en stor del af vejbredden ubrugelig for andre trafikanter, altså skal han betale bøde i forhold til anlægsudgifterne til en meter vej af den omhandlede bredde. Vittighedstegnerne ville få et hårdt tiltrængt nyt virkefelt, når de lod en færdselsbetjent skrive regning på en meter Storstrømsbro! Kort sagt: For hvor mange penge vej har De spærret, min herre, det er det, sagen drejer sig om. Med en kampagne af denne art ville mange vane-midterkørere sikkert søge ud i vejkanterne, og når de finder vejen, klimaet, sikkerheden og vejforholdene lige så hensigtsmæssige i vejsiden, er der håb om, at de ændrer deres vaner og måske endda indser det fornuftige i at køre i vejens højre side. De langsomtkørende, der spærre for en lang række andre trafikanter på en snoet vejstrækning, vil måske få en bedre forståelse af, at man ikke uden videre kan beslaglægge fælles ejendom til personligt brug, om det så er for nok så kortvarigt et tidsrum.

Der skulle altså være en mulighed for at rette disse uheldige forhold på vejene, men desværre er der et andet problem, som man vanskeligt kan finde nogen løsning på. Det er uopmærksomheden i trafikken, passagerpsykosen har jeg tidligere kaldt det. En uhyggelig lang række ulykker sker på den måde, at bilister og motorcyklister kører lige ind i holdende vogne, eller de kører over for rødt blinklys ved jernbaneoverskæringer. Man må virkelig en gang imellem tage sig selv i skole og tage kørslen op til kritisk revision — bemærkede du alle skiltene på din vej, rettede du dig efter dem, kunne du i virkeligheden tillade dig at køre forbi den uoverskuelige sidevej med den hastighed o. s. v. — en appel til fornuften kan til tider føre til et resultat, når det vel at mærke er en selv, der appellerer.



Trehjulet kr. 7595.—

Firehjulet kr. 7895.—

incl. omsætning

„VORES VOGN SPARER OS FOR BÅDE ÆRGRELSER OG UDGIFTER“

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| ★ Den billigste bil i anskaffelse | ★ Rigelig 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:

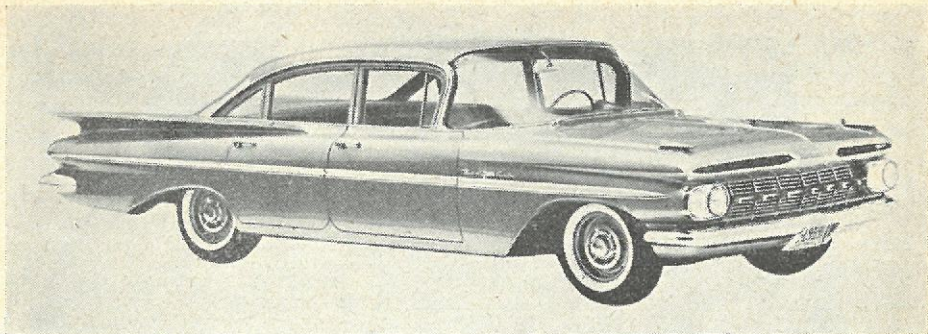
NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Frederikssundsvej 78, København NV

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus



I USA er det en lille vogn til en billig penge — her i landet er det et repræsentativt køretøj til en noget større anskaffelsespris.

Vi prøvekører CHEVROLET BEL AIR

AF MOGENS H. DAMKIER

Når en bilist i årene før krigen skulle vælge en vogn, kom Chevrolet på en naturlig måde ind i billedet, hvis man ikke netop skulle have en lille vogn. At køre Chevrolet var en ganske dagligdags ting, og folk, der for alvor skulle bruge en vogn, der kunne bestille noget, valgte selvfølgelig en amerikaner. Billedet har ændret sig noget, hvilket ikke alene skyldes de noget ugunstige handelsforhold med USA, men de amerikanske vogne har udviklet sig på en måde, der ikke gør dem allermest velegnede til danske forhold. I teknisk henseende er man dog i nogen grad ved at slå bak i Amerika, for den superbløde affjedring med de deraf følgende gyngende bevægelser er ved at forsvinde igen, kapløbet om de mange hestekræfter har fået et mat opløb, og man begynder endda at tale om »små« amerikanske vogne som en sandsynlig fremtidsmulighed sikkert for at imødegå den stadig stigende konkurrence fra europæiske fabrikker.

Chevrolet er år for år blevet præsenteret i ny model som »længere, lavere og bredere«, så den Bel Air, vi får udleveret, er ikke noget helt lille køretøj. Det er en seks personers vogn med plads til tre på både for- og bagsæde, hvilket giver en naturlig bredde på 2,03 m. Vognens længde er 5,36 m, hvil-

ket til en vis grad må betegnes som en overflødig ødslen med materialerne. Bagagerummet er da også efter en almindelig målestok enormt, og det kunne på en måde løse ethvert campingproblem, fordi hele familien tilsyneladende kan sove i det. Dette kan naturligvis tiltale amerikaneren, der ønsker alt *bigger and better*, men det har naturligvis også indflydelse på vognens køreegenskaber gennem en næsten klippefast retningsstabilitet, der tillader en højst ubesværet kørsel ved store hastigheder på en lige vej.

Vognen er bygget op på et X-chassis med tre traverser, og forhjulsophængningen består af det kendte princip med korte og lange triangelarmer samt skruefjedre og teleskopstøddæmpere, medens baghjulsophængningen består af en stiv bagaksel hængslet til bagudrettede svingarme affjedret ved hjælp af skruefjedre og styret i tværretningen af en Panhard-stang.

I det foreliggende tilfælde var motoren den kendte seks-cylindrede rækkemotor, der over en tør enkeltpladekobling og en tretrins gearkasse trak differentialet, men er man ikke tilfreds med de udviklede 135 hk SAE, kan vognen leveres med en V-8 motor, der udvikler 185 hk SAE, men iøvrigt har Chevrolet mange motorer at byde på, og den

kraftigste er på 315 hk SAE. Med sine 3586 ccm er den seks-cylindrede motor ret lavt belastet — omkring 35 hk pr. liter slagvolumen — og dette i forbindelse med lav stempelhastighed og kraftige lejedimensioner giver den bekendte slidstyrke. Ventilerne er på samtlige motorer forsynet med hydrauliske ventilløftere, der automatisk holder det korrekte ventilspillerum.

Når man betragter denne fire-dørs sedan på nærmere hold, får man indtryk af nogle enorme flader, som det i konstruktiv henseende ikke har været helt let at holde styr på, og under kørslen kan man da også se motorhjelmene vibrere temmelig stærkt. De store, vandrette halefiner er reminiscenser fra en oprindelig fornuftig tanke, men nu betegner de kun overflødig gods og dermed overflødig vægt — i USA taler man om agterdækket på en Chevrolet. Betragter man motorrummet, byder også dette på stor plads, og ved justeringen vil det være nemmest at sætte sig helt ind i motorrummet, da man vanskeligt kan nå fra siden af vognen. Bel Air betegner simpelthen et overflødhedshorn af plade.

Panoramavindspejlet er ført op over taglinien, hvilket giver et fortræffeligt udsyn ved kørsel i bakket terræn samt mulighed for at se lyskurvene uden at krumme sig sammen på førersædet. Mellem vindspejl og instrumentbord er der så stor afstand, at der dannes en betragtelig flade, der burde have været beklædt med stof eller en mattering af anden art, da den blanke lak giver store reflekser i vindspejlet. Der er fem afskærmede instrumenthuse indeholdende ladekontrollampe og kontrollampe for olietryk, kølevandstermometer, speedometer, benzinstandsmåler og et elektrisk ur. Tre kontakter betjener lys, viskere og start/tænding, medens fire håndtag regulerer varme og ventilation. Samtlige kontrolgreb er hensigtsmæssigt anbragt, så de kan betjenes i blinde, men speedometeret sidder lidt uheldigt i forhold til rattet, da den øverste del af rattet dækker skalaen mellem 40 og 140 km/t, når man sidder i normal kørestilling.

Pedalene er hængslet foroven for køb-

ACCELERATIONSEVNE

0 — 40 km/t	3,8 sek.
0 — 60 "	5,8 "
0 — 80 "	11,0 "
0 — 100 "	16,4 "
0 — 120 "	27,6 "

1 km med stående start 38,4 sek.

lings og bremses vedkommen, medens der er en stor, god orgelpedal till speederen. Parkeringsbremsen betjenes ligeledes af en pedal, og den udløses ved at vippe et lille håndtag op — egentlig et forbilledligt godt system.

Pladsforholdene er fortræffelige, hvilket iøvrigt ikke altid er tilfældet med de store amerikanske vogne, i hvilke der blot for nogle år tilbage ofte var kneben plads mellem for- og bagsæde trods en stor total-længde. Selv en langbenet kører kan sidde med det venstre ben strakt, og tre personer finder komfortabel plads på såvel for- som bagsæde.

Og hvordan kører så dette store foretagende, der er så uligt den europæiske personvogn? Egentlig forbausende godt, når man tager vognens vægt og særprægede dimensioner i betragtning. En egenvægt på 1730 kg giver i sig selv intet problem, men en totallængde på 5360 mm til en akselafstand på 3023 mm tilkendegiver, at en ikke uvæsentlig del af denne vægt er anbragt foran forakslen og bag bagakslen, og derfor må man være indstillet på udpræget retningsstabilitet med tilsvarende nedsat styrefølsomhed.

Efter en ganske kort tilvænnning volder vognens længde og bredde ikke vanskeligheder selv i tæt trafik. Med ca. 13 kg pr. hk

BENZINFORBRUG

60 km/t	9,6 l/100 km.
	(10,4 km pr. liter)
80 "	10,62 l/100 km.
	(9,4 km pr. liter)
100 "	12,8 l/100 km.
	(7,8 km pr. liter)
120 "	16,2 l/100 km.
	(6,4 km pr. liter)

og et godt drejningsmoment råder man over en fortræffelig accelerationsevne, der bringer vognen op til 100 km/t fra en stående start på 16,4 sekunder. Motoren er iøvrigt meget smidig og overlegen, af hvilken grund man kan gå ned til de laveste hastigheder i topgear, medens man behersker enhver hastighed på flad vej i andet gear. Dette er vel forklaringen på den manglende syncromesh mellem første og andet gear, da man kun behøver at benytte første gear ved start.

På landevejen ligger Bel Air selvfølgelig meget stabilt, og selv på snoet landevej, der tillader stor hastighed, er vognen legende let og præcis at køre iøvrigt med minimal krængning og en svag understyring. Kommer man derimod ind på en krøllet sognevej, kommer den nedsatte styrefølsomhed til udtryk på den måde, at man ikke kører helt så præcist i svingene, som man kunne ønske sig. Spørgsmålet har ikke nogen større praktisk betydning, da man på disse veje normalt må køre med en yderst behersket hastighed på grund af de dårlige over sigtsforhold. På sådanne veje må overhalinger og forbikørsler også foretages med en vis forsigtighed, da den brede vogn beslaglægger broderparten af vejen.

Selv ved udpræget hård kørsel i svingene på de større veje opfører vognen sig eks-

emplarisk, og man finder ikke de frygtede duvende bevægelser, medens man ikke undgår niksvingninger ved bølgeformet vej. Så længe man holder sig til landevejen, virker det store udvekslingsforhold i styretøjet ikke generende, men når man skal rundt om et gadehjørne eller i det hele taget manøvrere vognen i de små gader, virker den direkte besværlig i sine langsomme bevægelser og sit store krav til plads. Når man møder en Chevrolet i Sydeuropas bjerge, kan man også lægge mærke til, at vognen må helt ned i hastighed ved hårnålesving, og køren må dreje på rattet, som om det var en damptrølle. Til gengæld mestrer den stigningerne på en temmelig overlegen måde.

Bremserne virker ikke direkte overbevisende, og de kræver et stort aktiveringstryk, hvilket virker noget overraskende, når man erindrer, i hvor høj grad disse vogne bliver kørt af kvinder i USA, men der er ikke mere end 0,58 cm² effektivt areal pr. kg vognvægt, hvilket er det halve af det areal, man benytter sig af i de mest moderne kontinentale personvogne. Selvfølgelig kan man præstere en enkelt effektiv opbremsning under indflydelse af et stort pedaltryk i en katastrofesituation, men man må så sandelig også forlade sig på bremsen, da man ikke uden videre kan smide omkring med en Chevrolet. Eksempelvis kan det nævnes, at

SPECIFIKATIONER

Motor: Seks-cyl., topventilet. Boring 90,42 mm, slaglængde 100,08 mm, slagvolumen 3856 ccm, kompressionsforhold 8,25:1, maksimaleffekt 135 hk (SAE) ved 4000 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 30,0 kgm ved 2000 omdr/min. Litereffekt 35,0 hk/l. Karburator: Rochester. Tændrør: AC 44.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synchromesh mellem 2. og 3. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 2,94:1, 1,68:1, 1:1. Overgear ekstraustyr. Udveksling: 0,7:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,55:1. Dækstørrelse: 7,50-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre. Baghjul i bagudrettede svingarme, skruefjedre, Panhard-stang.

Bremser: Totalt bremseareal 1013 cm², fabrikat Delco, type: Hydrauliske tromlebremser.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 430 watt, akkumulator 53 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 5360 mm, total bredde 2030 mm, total højde 1425 mm, akselafstand 3023 mm, sporvidde for 1532 mm, bag 1506 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 76 liter, oliesump rummer 4,7 liter, kølesystem 17 liter. Egenvægt 1640 kg. Effektivvægt 12 kg/hk. Tophastighed 143 km/t.

Pris: Kr. 44.002,—.

man på lige landevej ved god hastighed kan dreje rattet en kvart omgang fra side til side i hurtigt tempo, uden at vognen når at reagere.

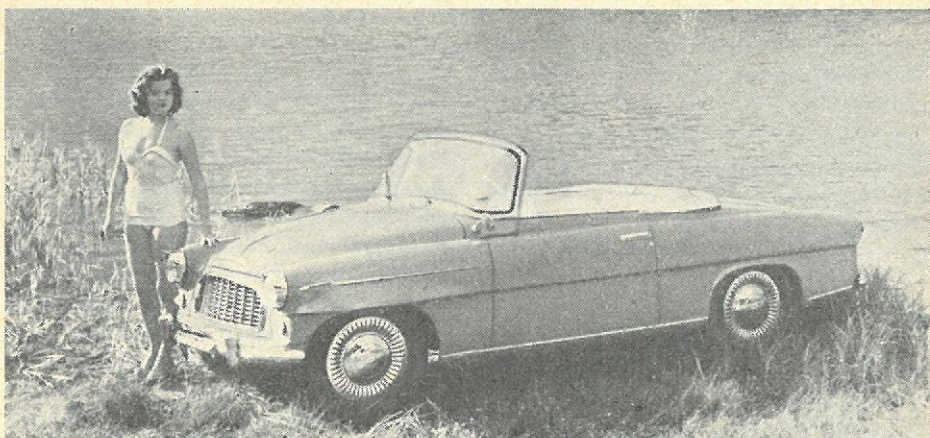
Bel Air kører i det store og hele ret lydløst, men i betragtning af konstruktionen med chassis og karosseri som to separate elementer er der overraskende megen hjulstøj ved kørsel på ujævn vej og brolægning.

I aerodynamisk henseende er karosseriet ikke gunstigt udformet, hvilket er en fællesnævner for alle amerikanske vogne. Det tilsyneladende meget strømliniede karosseri efterlader nogle store hvirveldannelser, og navnlig den højest uregelmæssige facon på vognbunden bidrager til en væsentlig forøgelse af luftmodstandskoefficienten. Ved beherskede hastigheder er det muligt at køre økonomisk, og en distance på 9,4 km pr. liter ved 80 km/t må siges at være et pænt resultat for en vogn af denne størrelse og vægt forsynet med en motor, der kan præstere et sådant kraftoverskud. Så snart man vover sig op på de 100 km/t, kan man kun tilbagelægge 7,8 km på en liter, og ved 120 km/t, der er en ganske normal hastighed for denne vogn på en motorvej, stiger forbruget til 16,2 liter pr. 100 km, hvilket svarer til 6,4 km pr. liter — til sammenligning kører en stor europæisk personvogn ved samme hastighed ca. 9,5 km pr. liter. Hastighedsbegrænsningen på de amerikanske veje i forbindelse med den lave benzinpris gør dette forbrugsspørgsmål mindre aktuelt i vognens hjemland end på det europæiske marked, hvor benzinpriserne overalt har antaget ret ubeherskede dimensioner. Hvis man på den anden side ofrer 44.000 kroner på en vogn, hvilket giver en årlig udgift til alene afskrivning og investering på kr. 8800,—, så betyder benzinøkonomien sikkert heller ikke så meget. Sammenlignet med en økonomisk, fire-personers, europæisk personvogn er merforbruget ved 20.000 kilometers kørsel for den seks-cylindrede Chevrolet ca. 1000 liter og altså under 1000 kroner, hvilket er en forholdsvis beskedne post i det samlede regnskab, der foruden afskrivning og investering også omfatter en forholdsvis stor skat

og forsikring, forudsat at man har kaskoforsikring.

Sammenlignet med gennemsnittet af de store europæiske personvogne kommer Chevrolet'en imidlertid tilkort. Den positive side af sagen omfatter transportmulighed af seks personer, hvor de europæiske vogne kun kan magte fem (her ser vi bort fra Lloyd 400, VW, Renault 4 CV og Fiat 600, der normalt befordrer ni personer omend ikke i udpræget komfort). Den store, slidstærke motor i Chevrolet'en giver nogen større slidstyrke, end de europæiske vogne kan opvise, men til gengæld er den europæiske personvogn billigere i anskaffelse og drift (vi ser her bort fra de mest kostbare mærker, der er dyrere i anskaffelse), de har bedre manøvredygtighed, de fylder mindre ved parkering, og karosserimæssigt betegner de en bedre kvalitet, hvilket dog ikke er ensbetydende med længere levetid, da de selvbærende karosserier er klar til ophugning, længe før man kan spore svækkelser i et chassis. Man må i denne forbindelse ikke overse, at en Bel Air er en af Amerikas billigste vogne, medens den på det europæiske marked er blevet en repræsentativ vogn — den er ikke behæftet med fundamentale fejl, men heller ikke forsynet med nogen umiddelbar charme.





Skoda Felicia er en køn lille roadster til en behersket pris.

MÅNEDENS ØVRIGE NYHEDER

Som ventet er Opel nu kommet med en fire-dørs model af Olympia og Rekord, der nu indtil forveksling ligner Kaptajnen. Samtidig — og det var lidt af en overraskelse — kommer der en ny 1,7 liter motor med en effekt på 63 hk SAE. Med disse to nyheder bliver der ialt 13 forskellige modeller at vælge imellem, idet to-dørs modellen fortsat er i produktion, og såvel denne som den nye fire-dørs model kan leveres med enten 1,5 eller 1,7 liters motor, og i forbindelse med den store motor kan der tillige leveres automatkobling. De samme retningslinier gælder for Caravan og varevognene, medens Combi kun kan leveres med 1,5 liter motor.

Hovedspecifikationerne for den nye 1,7 liter motor er følgende: Fire-cylindret, topventilet, boring 85 mm, slaglængde 74 mm, slagvolumen 1680 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimaleffekt 63 hk SAE ved 4300 omdr/min, maksimalt drejningsmoment 13 kgm ved 2000—2500 omdr/min. Der benyttes som hidtil fuldsynkroniseret tre-trins gearkasse, og dækstørrelsen er 5,90-13" med bagakseludveksling på 3,9:1. Prisen for de nye fire-dørs modeller er ukendt.

★

Skoda har bragt en »sportsvogn« på markedet under navnet Felicia. Det er en to-

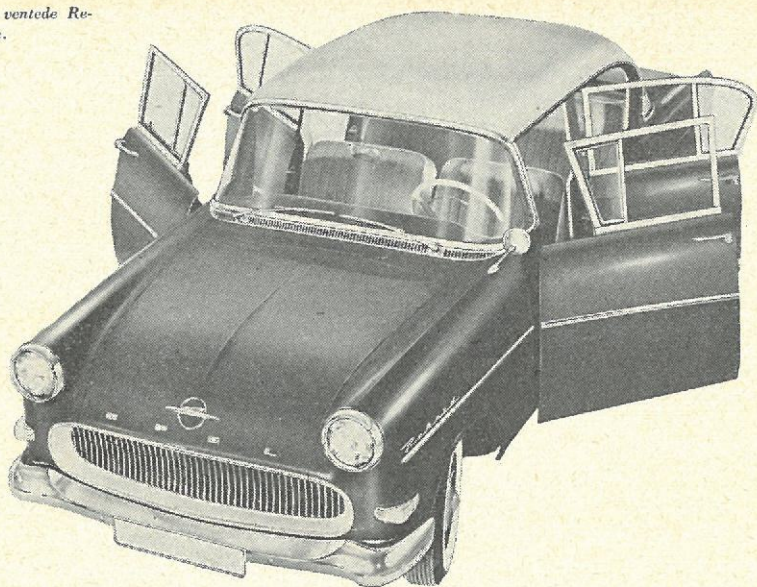
personers roadster med nødsæde til endnu to personer, og der kan fra Ghia leveres en hardtop. Med et kompressionsforhold på 8,4:1 udvikler motoren 53 hk ved 5600 omdr/min, hvilket giver vognen en tophastighed på godt 140 km/t. Hvorfor man absolut skal kalde en vogn for en sportsvogn, fordi den ikke netop er en sedan, forstår man ikke rigtigt — det er slet og ret en smuk lille roadster til en overkommelig pris, nemlig kr. 19.938,— incl. den horrible omsætningsafgift.

★

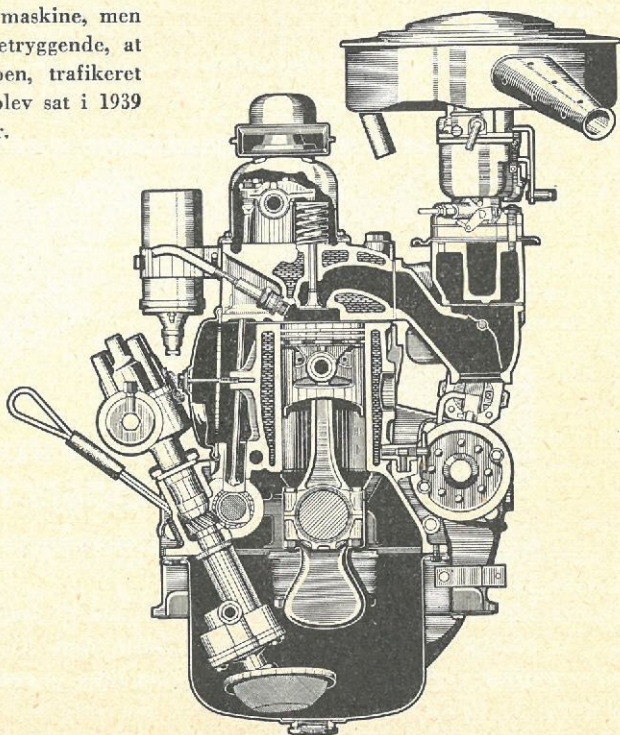
For øjeblikket hersker der et besynderligt rekordjageri, som har en enkelt lys side nemlig den, at menneskene har det godt og har så god tid, at de ikke har noget fornuftigt at tage sig til — men desværre gælder det ikke alle og enhver. Næsten dagligt sættes der ny rejserekord mellem London og Paris, men så længe der i det hele taget har eksisteret biler og motorecykler, har strækningen fra kyst til kyst på det amerikanske fastland haft en dragende magt, selvom rekordforsøgene efterhånden er blevet sjældne.

Den amerikanske motorecykleforhandler, John Penton, har netop sat ny rekord for den 4920 km lange tur mellem Los Angeles og New York med 52 timer og 11 minutter, hvilket bliver en gennemsnitshastighed på

Så kom den længe ventede Rekord med fire døre.



94 km/t. Han kørte en BMW R 69, der har en tophastighed på 160 km/t. Det er en flot præstation af både mand og maskine, men det forekommer ikke helt betryggende, at den slags finder sted på åben, trafikeret landevej. Den gamle rekord blev sat i 1939 med 77 timer og 53 minutter.



Et snit gennem den nye 1,7 liters motor viser, at man har fulgt den tidligere konstruktion, blot er boringen sat 5,0 mm op, og plejlstangen er blevet kraftigere.

Der er stadig liv i ikke så få gamle Ford T-modeller. I anledning af det danske Ford-selskabs 40 års jubilæum blev der i Århus arrangeret et rally med Himmelsbjerget som mål, og ikke mindre end 42 af de elskede gamle spande deltog med larmende oplagthed. Der var damp på, da man kom til Himmelsbjerget, hvor den kolossale stigning blev forceret i første gear — i de tilfælde, dette ikke længere var på lager i pålidelig stand, klarede man sig med baggearet.

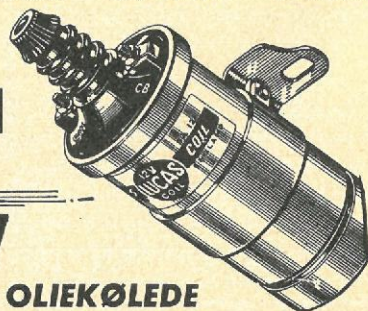


Austin Healey kan nu leveres med en tre-litersmotor, der sætter vognen i den hyasse sportsvognsklasse. Den seks-cylindrede motor er på 2912 ccm, og tophastigheden bringes af de 130 hk op på ca. 180 km/t, hvilket dog ikke er tilstrækkeligt til konkurrencekørsel i denne klasse. Den nye model leveres som tidligere både som to- og fire-personers. Forhjulene er forsynet med skivebremses, og road speed dæk er standardudstyr. Enkelte vogne af den nye model er kommet til landet.

Aspiranter til kørekortet frygter ofte den teoretiske overhøring, selvom det ikke skulle være vanskeligt at lære så lille en lektie. På Nyt Nordisk Forlag er der nu udkommet et lille hefte med de spørgsmål, der kan stilles til køreprøven, men der er ingen »facitliste«, så er man usikker overfor den korrekte besvarelse i et eller flere tilfælde, må teoribogen studeres påny. Ideen er ikke dum, og den vil afgjort være en hjælp for aspiranterne. Prisen for dette hefte er kr. 1,50. Desuden er der udkommet en planche med »Tavler og Tegn«, der viser alle signaler, skilte og afmærkninger samt bemalinger på kørebanen, og til planchen hører en trykt forklaring. Det er sikkert ikke alene de vordende bilister og motoreyklistere, der kan have glæde af denne udgivelse, for det er en kendsgerning, at mange rutinerede kørere ikke aner, hvad mange af de nye skilte og bemalinger betyder, hvilket i høj grad kommer til udtryk gennem den daglige trafik. Planchen med forklaring koster kr. 2,00, så det vil være overkommeligt at indhente det forsømt.

KVIK START — BEDRE ACCELERATION — ØKONOMI — TOPFART

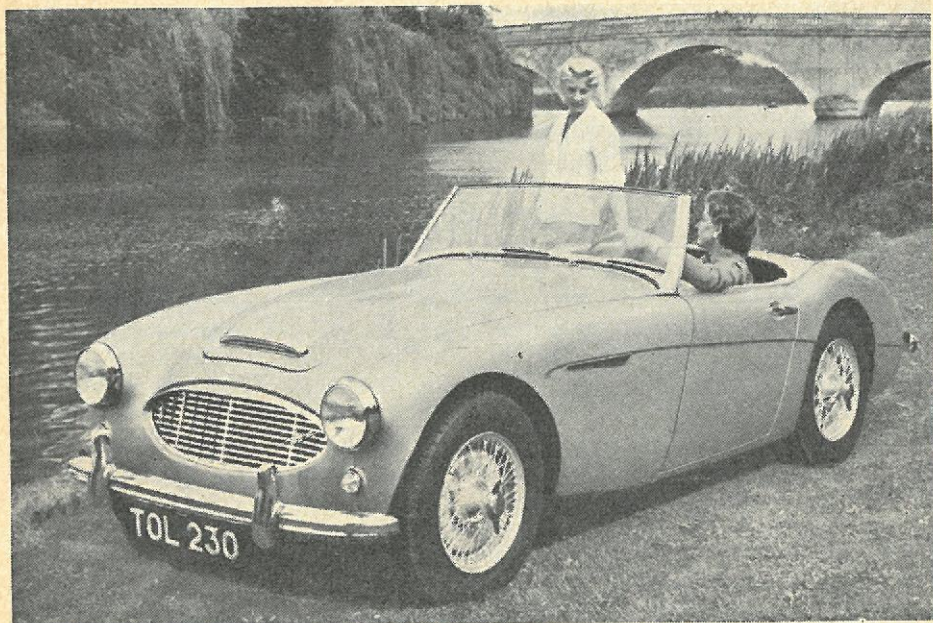
**Giv Deres motor
extra "PEP" med**



**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.



Den nye Austin-Healey med den nye BMC motor på 2912 ccm. Den samme seks-cylindrede motor anvendes med mindre maksimaleffekt i den nye Wolseley 6/99.

Oktantallet på den danske superbenzin er gået en tak i vejret af hensyn til de mange nye motorer med højt kompressionsforhold. Nogen prisforhøjelse har ikke fundet sted, da fragterne samtidig er faldet.

★

Prisen på Peugeot 403 er tilsyneladende stadigt svingende. Nu er der kommet en prisreduktion på kr. 1200,— således, at vognen nu koster kr. 24.960,— incl. omsætningsafgift. Samtidig vil den franske fabrik gøre et fremstød for at udbygge og forbedre serviceforholdene her i landet.

★

Wolseley fabrikkerne i England har nu skabt en værdig afløser for Wolseley 6/90, som lanceres under betegnelsen Wolseley 6/99. Karosseriet har helt nye linier, der svarer til de øvrige BMC-modeller, og den eksklusive vogn har rigelig plads til 6 personer, deres bagage og øvrige personlige fornødenheder.

De store for- og bagruder buer helt om på vognsiderne. Forruden er dobbelt krum

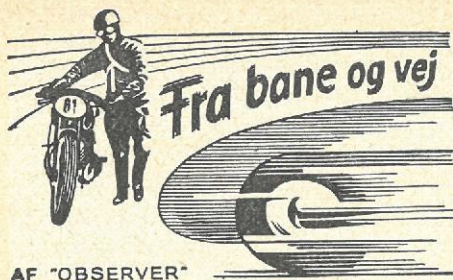
og giver også fortrinligt udsyn opad. Fra førerens plads kan man se alle vognens fire hjørner.

De to forsæder er individuelt indstillelige. Der er nedfældbart armlæn både for og bag. Sæderne er beklædt med fornemt engelsk læder. Instrumentpanel og døre er beklædt med ædelt træ.

Motoren er nu på 2912 ccm (en forøgelse på ca. 10 pct.), og effekten er forøget med ca. 15 pct., idet Wolseley 6/99 giver 112 hk ved 4750 omdr./min. Som betydningsfuldt nyt kan iøvrigt nævnes, at Wolseley 6/99 er udstyret med Girling hydrauliske skivebremses på forhjulene og hydrauliske tromlebremses på baghjulene, og bremsesystemet er servoforstærket.

Wolseley 6/99 er udstyret med en fuld-synkroniseret 3-trins gearkasse, men desuden har vognen overgear, som kan kombineres med 2. og 3. gear således, at man har ialt 5 udvekslingsforhold.

Som standardudstyr har Wolseley 6/99 endvidere indbygget tågelygte og fjernprojektor. Prisen er kr. 41.385,—.



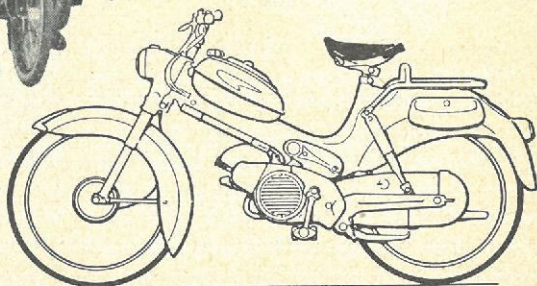
Motorcyklernes Grand Prix sæson har udviklet sig omtrent så interesseløs, som man havde ventet sig, fordi de italienske fabriksmaskiner fra MV Agusta er så absolut overlegne. Som en hale efter sig har italienerne haft en samling Norton, der har besat de efterfølgende pladser på skift. To navne er dog kommet frem i denne sæson, og det er R. Brown samt G. Hocking, der begge har kørt Norton i såvel 350 som 500 ccm klassen, og sidstnævnte har tillige med held deltaget i 250 ccm klassen på den østtyske MZ. Disse to ryttere er vidt forskellige, for Brown er den sikre, klart beregnende stilist, medens Hocking kører på gas-

sen og alle de chancer, han overhovedet kan nå at tage i et løb. Den tyveårige Hocking vil formentlig blive den direkte årsag til svækkede nerver hos andre ryttere, tilskudere, journalister, officials og depotfolk. At han indtil nu har overlevet sæsonen må tilskrives enten flere mirakler eller også, at han i virkeligheden kan mere, end han umiddelbart giver udtryk for.

Det svenske Grand Prix i Kristianstad talte til verdensmesterskabet i 125, 250 og 350 ccm klasserne, medens 500 ccm klassen kørtes som F.I. I 125 ccm klassen kunne man næsten med bestemthed forudsige, at Ubbiali skulle vinde på MV dækket af mærkekammeraten Provini, da en sejr i det svenske løb ville sikre Ubbiali mesterskabet — men deri tog man imidlertid fejl. Gary Hocking startede på en MZ, og så var man i det mindste sikker på, at løbet ikke blev blottet for dramatik. Sikker kan man nu aldrig være, for Hocking fik maskinskade på fjerde omgang, da han lå på tredjepladsen bag parret Ubbiali og Provini. De to italienere skiftede placering nog-

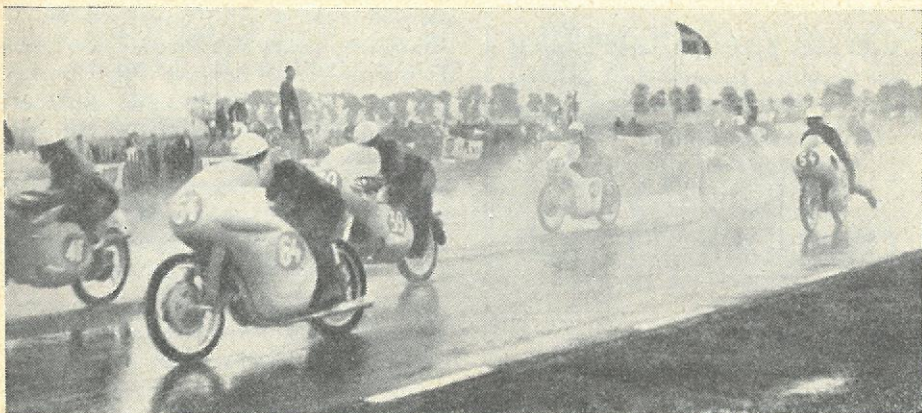


Over tusinde østrigske postbude bringer dagligt og året rundt posten ad hovedveje og bjergstier på den berømte Puch knallert. Puch har ry for at være den mest pålidelige og den mest slidstærke maskine i sin klasse.



Generalrepræsentant

O. E. ANDERSEN, KRONPRINSENSGADE 14, KBH. K, MI 4512



Det var ikke nogen lystelig opgave, 250 ccm klassen skulle i gang med i det svenske Grand Prix.

le gange, men efter den første fjerdedel af løbet lå Ubbiali pænt på sin førsteplads. På fjortende omgang så man imidlertid det overraskende, at Provini gik forbi, overtog føringen og beholdt den til målstregen. Verdensmesterskabet er sikret for MV Agusta i denne klasse alligevel, og med lidt held kan der komme til at stå kamp mellem Ubbiali og Provini om mesterskabstitlen. På tredjepladsen kom tyskeren Werner Musiol på MZ.

I 250 ccm klassen kom rytterne på prøve ud over det almindelige. De 22 ryttere løb maskinerne i gang i øsende regnvejr, men ikke desto mindre tog regnen til under løbet. Gary Hocking var med igen på MZ, og Provini-Ubbiali lagde sig med det samme klart i spidsen på MV. Tilsyneladende satte de to italienere et afsindigt tempo op, når man tager den sjaskvåde bane i betragtning, men hvis de på den måde havde regnet med at tage pippet fra Hocking, så har de ikke lært ham at kende endnu. Allerede på anden omgang var Hocking på jagt i et hårrejsende tempo med sikkerhedsmargin nul. Hvad han ikke kunne indhente på de lige strækninger, det tog han til sig i svingene, som han styrede ind i ganske uden tanke på, om det i det hele taget ville være muligt at holde maskinen med den fart — men den slags vil tiden altid vise, så hvorfor bekymre sig om det, når man hedder Hocking. Inden rytterne har tilbagelagt endnu en omgang, er Hocking klart i spid-

sen foran de to italienere, og omgang for omgang øger han sit forspring. Der er simpelthen ingen, der føler trang til at følge med i det tempo, for hvem har lyst til at afskrive liv og lemmer for en sejr i et motorløb? Selv om de øvrige ryttere udviste fornuft og påpasselighed lykkedes det alligevel for så trænet en mand som Provini at skride ud i et lettere styrt der dog kun medførte, at han måtte gå ud af løbet. Ubbiali kører stadig mere forsigtigt, medens Geoff Duke, der før har vist, hvad han kan præstere på en regnvåd bane, stik mod al forventning sætter hastigheden i vejret, alt imedens regnen tager til. Tyskeren Degner kører fint, og også han rykker frem mod Ubbiali, men inden han får nogen kontakt, bliver han overhalet af Duke.

Intet kan forrykke resultatet: Hocking går i mål som sikker vinder næsten et minut foran Ubbiali, og den sejrsvante MV Agusta måtte se sig slået af den hurtige østtyske MZ. Duke besatte tredjepladsen på Benelli rundt regnet 50 sekunder efter Ubbiali, og Degner blev nummer fire på den anden MZ 15 sekunder efter Duke. Af de 22 startende gennemført kun ni mand.

I 350 ccm klassen stillede Surtees og Hartle op med MV Agusta, og så ved man i reglen, hvad klokken har slået. Det slog heller ikke fejl i denne omgang, da han tog føringen lige fra starten og holdt den med stadig større afstand lige til mållinien. Ind på anden omgang kommer Surtees på

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

Fineste kvalitetsstempeler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 209-211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

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.

sit »røde hyl« af en MV, og — åh nej — Hocking er næsten lige i baghjulet på ham. Iskagemændene på Europas baner burde tilige sælge nervepiller, så længe den mand er besjælet af den energi. Mike Hailwood ligger på tredjepladsen, og Hartle kommer som nummer fire på den anden MV Agusta, men på fjerde omgang går Hartle frem, overhaler Hocking, og så har vi balladen. Hocking er kun på jagt efter den store chance for at indhente det forsømte, mener at finde den i Råbelövsvinget, der ikke er til at spøge med, går indenom i en radius, der skal og må være en umulighed i forhold til hastigheden, mister herredømmet over maskinen, der skrider ud — men Hocking holder fat i maskinen, indtil han finder øjeblikket velvalgt til at stå af, og så lander han lettere fornærmet over det lille uheld, der ville have bragt os andre direkte til hospitalet.

Den stilfærdige og stilrene Brown kører sig sikkert og stabilt frem til tredjepladsen, men han har ingen chance for at indhente de to italienere, der gennemfører på den sædvanlige måde — Surtees først over mållinien og Hartle på andenpladsen. Brown bliver nummer tre på Norton, og Dickie Dale besætter fjerdepladsen med sin AJS fulgt af Hailwood på samme mærke. Surtees fik noteret gennemsnitshastigheden 149 km/t, hvor Hocking i 250 ccm klassen under mindre gunstige betingelser fik noteret 140,1 km/t.

I 500 ccm klassen var MV Agusta ikke med, da det var et F-I løb. Ej heller Duke får man at se, da hans maskine ikke bliver startklar. Men Hocking er der, og det regner! Og hvem tager straks føringen andre end samme Hocking. Dickie Dale ligger på andenpladsen med BMW, og lidt mere afventende kommer Hailwood, Kavanagh og Brown. Selvom den gode Hocking har et pænt forspring, drømmer han ikke om at tage forsigtigt på tingene. Man har mest lyst til at lukke øjnene, når han nærmer sig et sving, men det kan jo ikke nytte noget, når man skal skrive om det, man ser. Flere gange venter man at se ham komme ud af Råbelövsvinget med baghjulet forrest, men

en eller anden ukendt naturkraft stabiliserer tilsyneladende maskinen i sidste øjeblik. På ottende omgang svigter systemet imidlertid. Hocking skrider, og han bliver ved med at skride direkte ud mod jordvolden, som maskinen rammer med voldsom kraft, medens store og små dele løsner sig fra den samlede helhed. Hocking finder det i foreliggende tilfælde mest hensigtsmæssigt at stå af inden jordvolden, så medens maskinen går i opløsning, kører Hocking en snes meter på enden, hvorefter han rejser sig aldeles uskadt og går hen for at sparke til den sagesløse maskine.

Brown kører sig sikkert og støt op for at overtage føringen, og derefter kommer der ro over feltet. Resten af løbet virker noget tamt, og Brown går i mål som vinder på sin Norton med 145,6 km/t små otte sekunder foran Dickie Dale, BMW. Ken Kavanagh besætter tredjepladsen på Norton, og Mike Hailwood bliver nummer fire på Matchless.

Surtees har derefter endnu en gang sikret verdensmesterskabet i 350 ccm klassen og 500 ccm klassen. Hvem der bliver mester i de to små klasser, kan man endnu ikke sige med bestemthed, blot ved man, at det bliver MV Agusta, der altså også i år får alle fire mesterskaber i solo. Allerede efter løbet i Belgien kunne BMW stikke mesterskabet i lommen for sjette år i træk, da Schneider blev mester med Camathias på andenpladsen.

I kampen om moto-cross mesterskabet fører Lundin på Monark foran hollænderen Dirks på BSA.

Månedens internationale automobilsport har været nogenlunde ligeligt fordelt mellem mesterskabsløb i Grand Prix klassen, FII løb og sekundære løb. Desuden har bjergmesterskabet faktisk fundet sin afgørelse. Endelig er der grund til at nævne Alpe-rallyet, som blev vundet af en Renault Dauphine.

Frankrig.

Den franske automobilklubs Grand Prix blev kørt på Reims-banen den 5. juli i brændende varmt vejr og et aldeles døvelsk tempo. Løbet var i mange måder in-



»Ger 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 billige. Her er nogle eksempler 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 reservedele hos den autoriserede forhandler eller gennem den direkte hos

C. REINHARDT
A/S

Gl. Kongevej 11 . København V.

teressant: Kunne Cooper stå sig på så hurtigt en »maskin«bane? Var BRM i stand til at befæste sejren fra Holland? Formåede Ferrari at vise konkurrenterne vintervejen efter sæsonens hidtidige forsmæderlige nederlag? Og kunne endelig Stirling Moss redde sig nogle hårdt tiltrængte points i mesterskabskonkurrencen?

Alle disse spørgsmål blev hurtigt besvarede, for Tony Brooks førte med en Ferrari fra start til mål. Behra kørte sin Ferrari »sur« efter en meget temperamentsfuld indsats. Moss var plaget af heden og holdt sig på 3.—4. pladsen, indtil han snurrede sin BRM rundt i Thillois-svinget og ikke kunne få motoren i gang igen. Han var komplet udmattet af varmen.

Resultater (50 omgange, 415 km):

- 1) Brooks, Ferrari, 2.01.26,5 (205,07 km/t)
- 2) Hill, Ferrari, 2.01.53,0
- 3) Brabham, Cooper, 2.03.04,2

Moss sikrede sig et enkelt mesterskabs-point ved dagens hurtigste baneomgang med 209,28 km/t, hvilket også er ny banerekord — men alligevel en ringe trøst for den kører, der år efter år har været nummer to i verdensmesterskabet.

Som et beskedent plaster på såret vandt Moss FII løbet med en Cooper-Borgward, som bragte ham over de 207,5 km med et gennemsnit af 191,8 km/t.

Også løbene i Rouen ugen efter gav Moss to smukke sejre. I FII løbet (228,9 km) vandt han med 155,9 km/t, atter i en Cooper-Borgward, og i sportsvognsløbet over samme distance bragte han en toliters Maserati først i mål med 153,1 km/t.

Endelig vandt Moss den 26. juli — stadig med en Cooper-Borgward — FII løbet på Auvergne-banen med 123,4 km/t. Men alle disse præstationer hjælper jo ikke på de manglende mesterskabspoints.

Storbritannien.

Det britiske Grand Prix blev kørt på Aintree-banen den 18. juli og var et rent indenlandsk anliggende, da Ferrari meldte forfald på grund af en strejke i Italien.

Denne gang gennemførte Moss, men et hjulskift og en optankning berøvede ham chancen for en førsteplads med BRM'en. Iøvrigt så det ud til, at Cooper vognene var ulige mere håndterlige på denne snoede bane.

Resultater (75 omgange, 362 km):

- 1) Brabham, Cooper-Climax, 2.30.11,6
(144,67 km/t)
- 2) Moss, BRM, 2.30.33,8
- 3) McLaren, Cooper-Climax, 2.30.34,0.

FII løbet vandt Bristow med en Cooper-Borgward, mens Lotus vandt begge sportsvognsløbene, henholdsvis over 2000 ccm (G. Hill) med 134,1 km/t og 1401—2000 ccm (Stacey) med 130,7 km/t.

Mesterskaberne.

Efter GP-løbene i Frankrig og England er stillingen følgende: Brabham 29 points, Brooks 14, Hill 9, Bonnier 8 $\frac{1}{3}$ og Moss 7 $\frac{5}{6}$.

I konstruktørernes mesterskab ser pointfordelingen således ud: Cooper 26, Ferrari 16, BRM 14.

Tilbage står endnu løbene i Tyskland, Portugal, Italien og USA, idet Marokko er blevet aflyst. USA ville jeg dog ikke regne for sikkert med. Moss har næppe nogen chance i år — selvom han vinder hvert eneste resterende løb og kører bedste omgang. Kun hvis Brabham og Brooks ikke skulle score flere points i de kommende løb, kan der ske nogen afgørende ændring.

Bjergmesterskabet skulle Edgar Barth næsten have sikret sig efter sine tre Porsche-sejre i de hidtil afholdte løb: Mont Ventoux, Trento-Bordone og Schauinsland.

Observer.

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

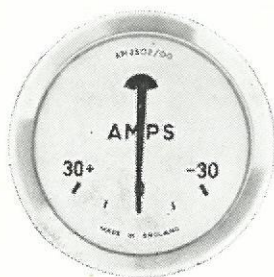


Er De selvrep-
arator, hjælper vi
Dem med udskift-
ning af ventil-
styr og lejer, op-
rivning af bes-
ninger o.s.v. —
De skal ikke
være bange for
at komme med
»stumperne«
til os.

BECH

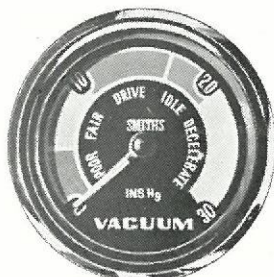
Tagensvej 101 . Tega 9926

AMPEREMETER SØLVGRÅ



AM
2502/00

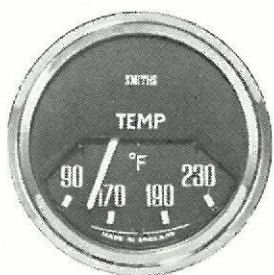
VACUUMMETER 5-FARVET



KP
4501/00
Kr. 68,25
med
tilbehør:
slange,
fittings
og holder

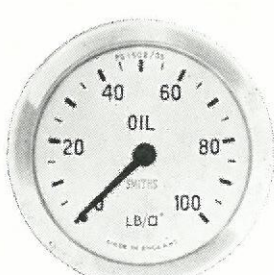
ELEKTRISK VARMEMÅLER

12 volt



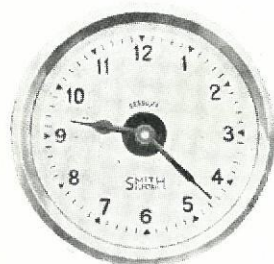
KP
5502/00
sort
Kr. 83,40

OLIEMANOMETER SØLVGRÅ



PG
1502/05

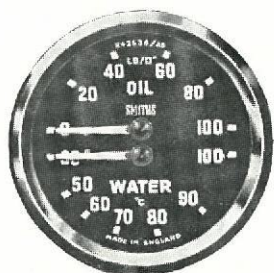
ELEKTRISK UR



52550/7
creme
6 volt
52550/1
creme
12 volt
Kr. 96,00

OLIEMANOMETER OG VARME- MÅLER

Kombineret

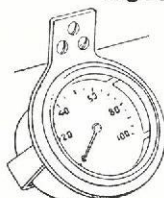


GD
1500/30
sort
Kr. 134,00

CIGARTÆNDER ★ INSTRUMENT- HOLDER

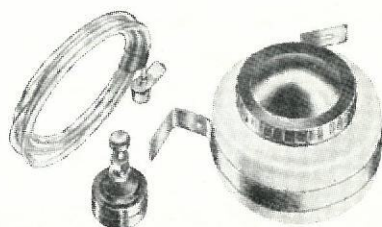


Indsats m/ gløde-
hoved 79962/23
Kr. 26,60
Hus til indbygn.
41-381-302-14
Kr. 34,65



31-612-715-02
Kr. 3,00

JOLLY-JET VINDSPEJLVASKER



671101

Kr. 29,85

Min bil og jeg

— en virkelig håndsækning
til de bilister, der vil køre
i en velholdt og selvholdt
vogn.



En helt ny udgave, der fortæller
det, som ikke står i instruktions-
bogen.

Sæt udgifterne ned gennem
større kendskab til vognen, og forl ng
motorens levetid betydeligt ved korrekt
behandling.

OVER 200 SIDER **Kr. 13,50** GENNEMILLUSTRERET

Udgivet af SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, Kongelysvej 14, Gentofte