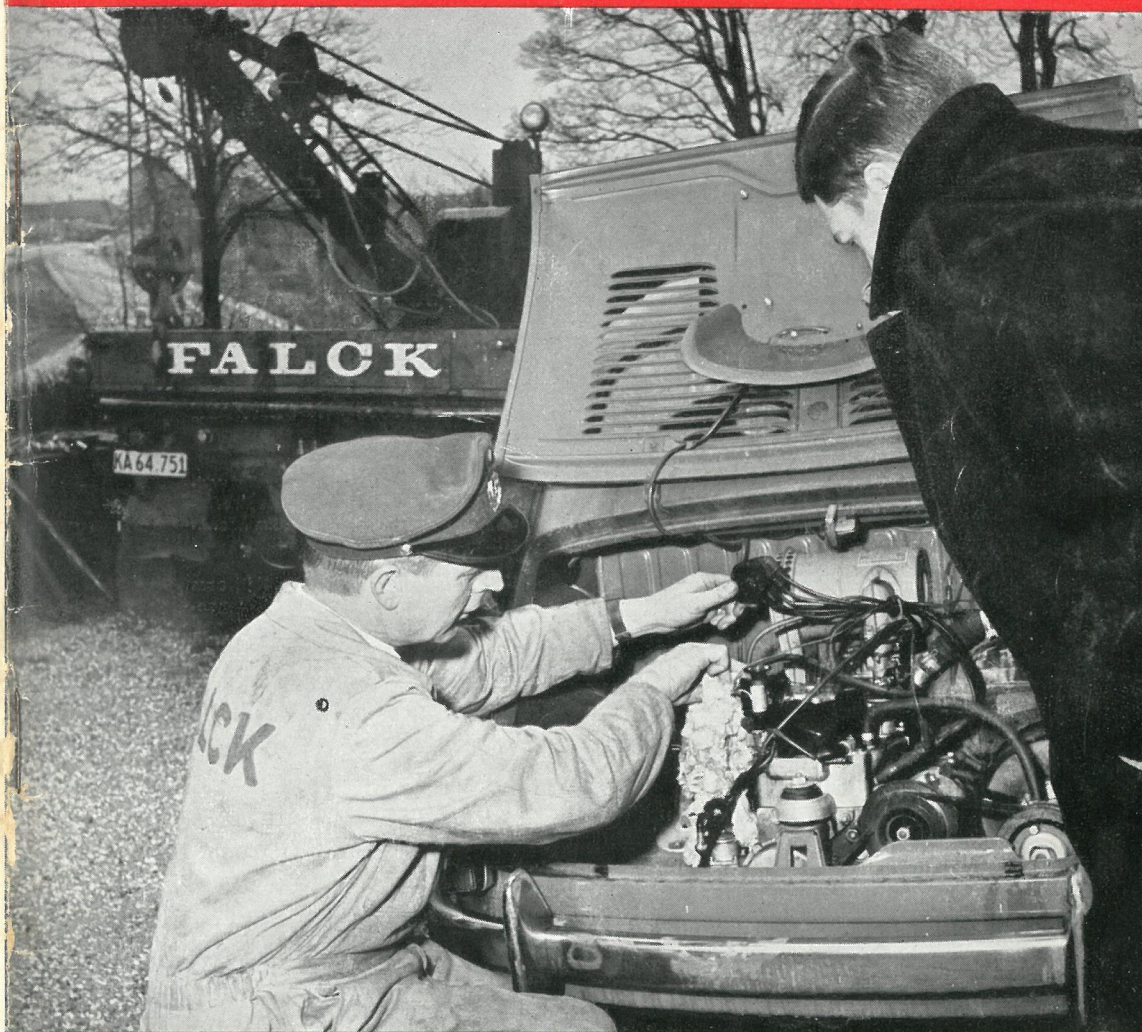


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



Nr. 1

Januar 1961

KR. 2,00

BLANDT INDHOLDET I DETTE NUMMER

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| ● Rallye Monte-Carlo's historie | ● Teknisk brevkasse |
| ● Kan De klare en benzinpumpe? | ● Jensen, — en eksklusiv bil |
| ● Mere effektive styrthjelme | ● Til bunds i en brugt motorcykel |
| ● Vil De køre orienteringsløb? | ● International løbskalender |

	AUSTIN PARTNER 18,88 KM/L
	CITROËN ID 19 15,44 KM/L
	FIAT 1200 16,36 KM/L
	FORD FALCON 13,33 KM/L
	NSU PRINZ 21,26 KM/L
	VOLVO SPORT 16,46 KM/L

Mobilgas Special

Se på disse økonomital. Kan DERES vogn være med i vognen?

Ovenstående tal viser Dem, hvor mange km pr. liter, der opnåedes af klassevinderne i Mobil Økonomiløbet 1960. Sammenlign dem med, hvad De får ud af Deres vogn - og lyt til et godt råd: benyt Dem af den vældige sum af erfaringer om kørselsøkonomi, som Mobil har samlet gennem årene - erfaringer, der kommer Dem direkte økonomisk tilgode gennem MOBIL ØKONOMI-SERVICE PROGRAMMET.

MOBIL ØKONOMI-SERVICE består af 3 dele:

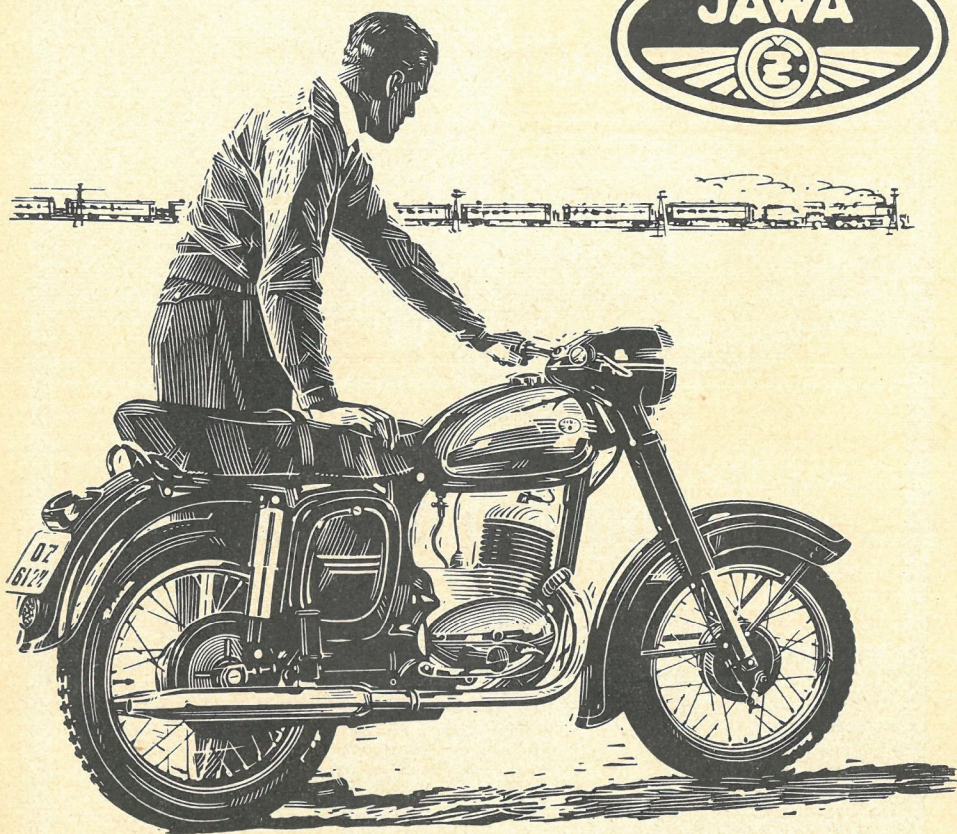
- 1 **MOBIL SERVICE** - et fuldstændigt vedligeholdelsesprogram, baseret på erfaringerne fra næsten 5 mill. km økonomiløb.
- 2 **MOBIL BENZIN** - brændstoffet, som gang på gang har bevist sin overlegenhed i økonomiløbene.
- 3 **MOBIL OIL SPECIAL** - den økonomiske helårsolie, som anbefales af alle førende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



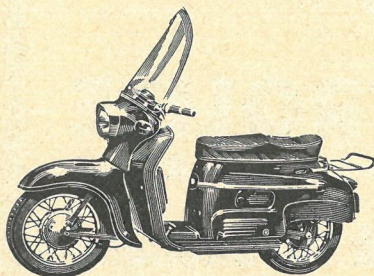
- forlang den gratis bog om økonomisk kørsel hos Deres Mobil-forhandler.



Drag fordel af denne helt nye form for autoservice og besøg den nærmeste Mobil-forhandler. - Han venter på at delagtiggøre DEM i 25 års erfaring i kørselsøkonomi!



Danmarks mest solgte



Mest moderne konstruktion.
Topkvalitet. Automatkobling.
Kraftoverskud. Prismæssigt
helt uden konkurrence.

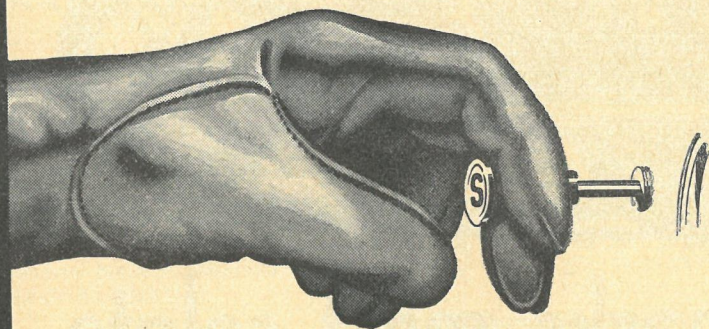
— og De finder aldrig en scooter
med bedre køreegenskaber.

Importør: ERIK ORTH — Vester Farimagsgade 19 — Telefon Minerva 4801

Sommerstart



også om vinteren



- forlang altid



CASTROLITE

MOTOROLIE

- og mærk forskellen!

CASTROL A/s



Forsiden

Sceneriet er velkendt: En kold og klam morgen, der files i det uendelige på selvstarteren uden resultat — motorhjelmens åbnes og hjælpeløse blikke sendes ned i en ukendt verden. Men den slags må man jo være forberedt på, så man har et eller andet abonnement på et redningskorps. En stor, tung kranvogn ankommer, et mere kyndigt blik kastes i motorrummet, med en klud fjernes lidt fugt fra fordeleren og tændrørene, og motoren starter. Og så er der endda en af vore automobilklubber, der håner „GØR-DET-selv-Jensen“.

15. ARG.

15. Januar 1961

NR. 1

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

Ansvarshavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 20,00
Løssalgpris kr. 2,00

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.
Årsabonnement i Norge kr. 24,00

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI



Strøtanker i sne-kaos	3
Rallye Monte-Carlo	7
Hul i hovedet	17
Effektiv styrthjelmkonstruktion	19
„Flaske“ er god nok på bunden	24
Orienteringsløb I	33
Jensen - en af verdens mest exclusive biler	38
Kan De klare en pumpe?... ..	44
Teknisk brevkasse	48
Siden sidst	53
Harley-Davidson	56
Fra bane og vej	57
Hvorfor ikke?	62
Husk at regulere Deres forsikring	64

STRØTANKER I SNE-KAOS

Hvem havde tænkt, at vi halvgamle drenge skulle begynde at køre trial eller terrænbaneløb igen, men det blev vi altså tvunget til, da sneen faldt tæt over København.

Jeg knokler af sted gennem Nørre Allé i en stil så besynderlig, at vognen skiftevis føles kalveknæet og hjulbenet, så man sender uvilkårligt en bekymret tanke til sin forhjulsindstilling og sin hjulophængning i det hele taget.

Sne på en landevej er jo ikke noget større problem — enten kan man køre med større eller mindre forsigtighed, eller også kan man slet ikke køre, men her i Københavns gader har man bragt en højst ejendommelig snerydningsteknik i anvendelse, og resultatet er bar, ren kørebane i små pletter omgivet af veritable isbarrierer. Det er to dage siden, sneen faldt, men ikke desto mindre må jeg gentagne gange køre meget forsigtigt for ikke at slå hul i mit bundkar på en af de gigantiske isknolde. Hist og her kører en traktor med roterende fejekost, hvilket bevirker, at det løse sjap fejes ind i fordybningerne, så man får det indtryk, at kørebanen er nogenlunde jævn, men man bliver hurtigt klogere.

Foran mig pukler en stakkels åndssvag af sted på en scooter — skønt er han nu så åndssvag? Hele situationen står pludselig skarpt som en færdig historie ved synet af hans fortvivende anstrengelser for at holde maskinen på ret køl. På hovedet bærer han en styrthjelm, og den har sin egen historie eller en historie fælles med alle andre styrthjelme her i landet.

Da motorcyklisterne begyndte at indse det fornuftige i at benytte en styrthjelm, fandt Større Færdselssikkerhed ud af, at man kunne høste laurbær på en propaganda for en udvikling, som allerede var godt i gang. Når slige fremstød skal

gøres, drager Duurloo som en anden tiggermunk i felten for at samle penge ind blandt firmaer og det private erhverv, og også i dette tilfælde blev der for disse midler fremstillet plakater m. m., hvilket utvivlsomt var medvirkende til at sætte yderligere fart i udviklingen. Derefter fattede vor højt elskede »stat« interesse for sagen og lagde skat på styrthjelme.

Denne scooterkører tager af sted på sit køretøj to dage efter det sidste snefnugs ankomst til Sokkelund Herred, og er han ikke i sin gode ret til at forvente kørebanen ryddet i en passende grad? Han har betalt skat af sin styrthjelm, en blodig omsætningsafgift af sin maskine, skat på hver dråbe benzin samt betalt sin årlige vægtafgift. Sammenlagt bliver det for ham et ganske pænt beløb, og sammen med alle de andre motor-kørendes afgifter bliver det et gigantisk tal, som medfører en stadig stigende overskuds-saldo. Ikke desto mindre mangler man sne-rydningsmateriel, og magistarten betragter åbenbart et snefald over den danske hovedstad som et periodisk tilbagevendende nødhjælpsarbejde på den måde, at man kan give nogle arbejdsløse en skovl i hånden og lade dem tjene en lille skilling — når der kommer masser af sne, medens der til alt held kun er få arbejdsløse, så er det selvfølgelig ikke så heldigt, men det er frem for alt skovlen, det er galt med. En skovl er udmærket til at grave indkørslen til en garage fri, så derfor har man en skovl. En skovl er også fortræffelig til at bære en samling hestepærer fra vejen ind til et rosenbed, men det er da en helt fantastisk misforståelse at tro, at man med dette primitive redskab kan gøre en storby trafikklar under og efter et kraftigt snefald.

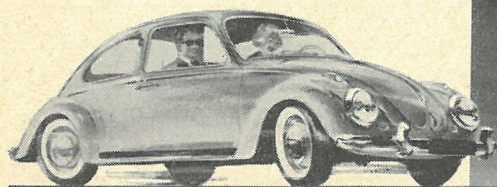
Nu bor jeg selv på en lille lukket vej tilhørende Gentofte kommune, og jeg forlanger så ingenlunde, at der øjeblikkelig skal ankomme det helt store redningsmateriel i form af snepløve, snelæsemaskiner og bortkørselsvogne, blot for at gøre en så underordnet vej i stand. Ingen regner med det, og derfor får vi hestepæraskovlen frem for at gøre lige netop så meget ved det, at vi kan køre på vejen. Efterhånden som dagene går,

gør vi lidt mere ved det, og efterhånden bliver vejen ryddet på den nydeligste måde. Når ingen kan forlange mere, kommer kommunens traktor med en roterende fejekost, der ikke gør den fjerneste nytte — i dette tilfælde kom den fem dage efter snefaldet. Så er det en tænksom person vil påpege, at kan kommunen give penge ud til dette helt nytteløse arbejde, så skulle den vel også kunne bruge pengene til nyttigt arbejde, hvilket vil sige at anskaffe det fornødne materiel klar til brug, når der er brug for det og på de steder, hvor det er nødvendigt.

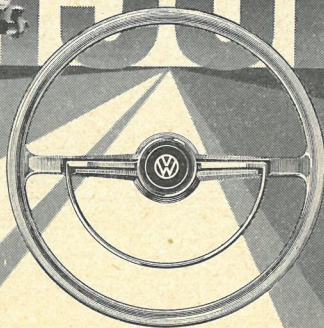
I de højere cirkler fortæller man, at det er umuligt at skaffe den fornødne arbejdskraft til at betjene maskinerne. Det er sikkert rigtigt, for snerydning ved nattetide vil være at betragte som overarbejde og dermed som en ekstrasfortjeneste med deraf tårnhøj beskatning. Hvis en skriverkarl som jeg påtager mig et ekstraarbejde til to hundrede kroner, så ved jeg, at jeg i første omgang kommer af med dem alle sammen i skat, og det vil sige, at jeg i stedet for at få to hundrede kroner *nu* i virkeligheden får hundrede kroner om to år — det er man indstillet på. Men skal man gå ud i en hylende modbydelig snestorm for at tjene halvtreds kroner i bevidsthed om, at man kun skal regne med at få godt halvdelen til sig selv om to år, så er der vel egentlig ikke noget at sige til, at man ikke ligefrem føler sig fristet. Hvis snerydning i overarbejdstimer bliver skattefri penge, så vil der være mandskab nok.

Snesituationen, den aldeles sindssyge markering af vejarbejde-skiltene om natten, den tårnhøje motorbeskatning og den farceagtige retspleje i trafiksager er sammen med parkometrene, hastighedsbegrænsningen på de utroligste steder, tidsbegrænset parkering og statsministerens udtalelser tilsammen en klar manifestation af, at de motorkørende kun har pligter, men ingen rettigheder.

Da scooterkøreren i Nørre Allé havde forvildet sig ned ad et spor, der endte i en iskant, der var højere end hans forhjul, så han sig hjælpeløst og opgivende omkring, medens hans mund formede ordene 'Rend mig noget så grusomt —'.



1961



4000 FOLKEVOGNE OM DAGEN ...

1 million om året...

Folkevognens succes er et klart bevis på, at Volkswagenwerk's linie er rigtig: ikke at ændre for ændringens skyld, men simpelthen bygge bedre og bedre biler. I 1961 vil der blive bygget mere end 4.000 Folkevogne om dagen - mere end 1 million i hele 1961. Af dette stærkt forøgede produktionsprogram vil Danmark få sin andel.



- og der bliver stadig flere...



Maliet er det solbeskinnede lille fyrstedømmes hovedstad, der virker som en overvældende kontrast til de overstæde strabader.

Hvad er det egentlig for noget, dette Monte Carlo "løb" — som dagspressen trofast kalder det? Er der nogen mening med det? Gavner det industrien? Hvorfor deltager folk? Disse og mange andre spørgsmål kommer op hvert år i januar, når hundredevis af biler stævner mod hovedstaden i Grimaldi-slægtens lille midelhavsfyrstendømme Monaco. Aviserne skriver, som om det var et væddeløb, og afmåler spaltepals i forhold til antallet og karakteren af de indtrufne ulykker. Enkelte resultater publiceres, navnlig hvis en skandinaver, især en dansk deltager har opnået en placering. Interessen er kortvarig og gemmes derefter hen til næste år, for det er efterhånden accepteret, at MC rallyet hører til de fast tilbagevendende begivenheder. Spørgsmålet er blot hvorfor?

I år er det 50 år, siden Rallye Monte Carlo blev kørt første gang. Siden er det blevet afholdt 29 gange, fordi to krige lagde sig hindrende imellem. Når så omfattende en bilsportslig konkurrence har kunnet overleve to verdenskrige og et halvt århundrede, må den have tag både i publikum, fabrikerne og de mange private deltagere. Hvorfor det? Fordi det stadig appellerer til de flestes fantasi, at nogen styrter sig tværs

RALLYE

gennem Europa trods is, sne og tåge, fordi denne appel er lig med reklameværdi på de store bilmarkeder, og fordi det endnu er spændende at matche sin kunnen mod andres. Beundring, reklame og spænding holder liv i dette rally, som i sin nuværende form bidrager meget lidt til det tekniske fremskridt, og som heller ikke længere har fortidens anstrøg af vildt eventyr. Det er stadig en krævende konkurrence med et personligt risikomoment, men nu om stunder kan rallyet køres i pænt, velpresset tøj. Førhen var polarudstyr den faste og nødvendige uniform.

Hele ideen med Rallye Monte Carlo var, at deltagerne skulle starte i Europas yderpunkter og med en ret høj gennemsnits-hastighed køre over forskellige kontrol-



Men hvorfor ikke tage det med godt humør? Her tager Wisdom sig en ridetur på en hjælpende okse, da han sad fast i sneen på vej fra Athen i 1935 — ingen kom igennem fra Athen det år.

E MONTE-CARLO

steder fra den dybeste vinter til Middelhavets sol. Der skulle de vintersølede vogne indtræffe næsten samtidigt og paradere i solskinnet mellem palmerne. Den, der havde holdt det foreskrevne gennemsnit eller kom nærmest dertil, havde vundet. Efterhånden blev nye startsteder føjet til. Nogle lå så fjernt, at ruterne måtte anses for næsten umulige, og de gav derfor et højere pointtal end de lettere. Den kører, der slap helskindet igennem fra det værste sted, var sikker på at sejre.

Ruterne er stadig samme længde, d. v. s. knapt 4.000 km, men de er snoet mere gennem Mellemeuropa og rækker ikke så langt ud. Desuden er køreplanen blevet strammet, og de afsluttende hastigheds- eller bjergprøver, som veksler fra år til år, er blevet

altafgørende for pointfordelingen. Selve færden til Monte Carlo fra Athen, Frankfurt, Glasgow, Lissabon, Monte Carlo (ring-rute), Paris, Stockholm og Warszawa er en drøj køretur på tre døgn med 50 km/t, men kræver i højere grad præcis navigation end eventyrlig kørekunst og overmenneskelig udholdenhed. Det er vigtigere at medbringe en god matematiker end en dygtig mekaniker. Der er mere brug for regnestokke og kronometre end for skruenøgler og reservedele. Det store, klassiske vinterrally er blevet en opgave i præcisionkørsel, og den løses efterhånden i en velopvarmet, komfortabel bil af specialister, som fabrikerne betaler. Privatkørere har ikke længere håb om blot en klassesejr, medmindre store summer og megen tid ofres på et resultat,

som giver industrien en reklame, den gerne selv betaler for. Nogle deltager privat for deres fornøjelses skyld og i håb om at opleve eventyret eller måske blot for at komme »i avisen«, men hvad eventyret angår, er de kommet for sent. Godt tyve år for sent, men traditioner dør jo langsomt.

Næh — det var en anden snak, da start-signalerne blev givet i Umeå, der ligger længere nord for Stockholm end distancen Stockholm-Helsingborg. Eller Stavanger, som giver ekstra 500 km isede, tilsneede, norske bjergveje, før Oslo nås. Der var et

startsted i Tallinn i Estland, og ruten herfra ansås for ufremkommelig. Der var start i Bukarest med kørsel gennem alle nævneværdige bjerge i Østeuropa. Endelig kunne de virkelig forvovne køre fra Athen over Saloniki-Sofia-Belgrad — Budapest-Wien-Strassbourg til Monte Carlo. Hvis de da nåede så langt, for Balkan-vejene var dengang lidet mere end hjulspor og muldyrstier.

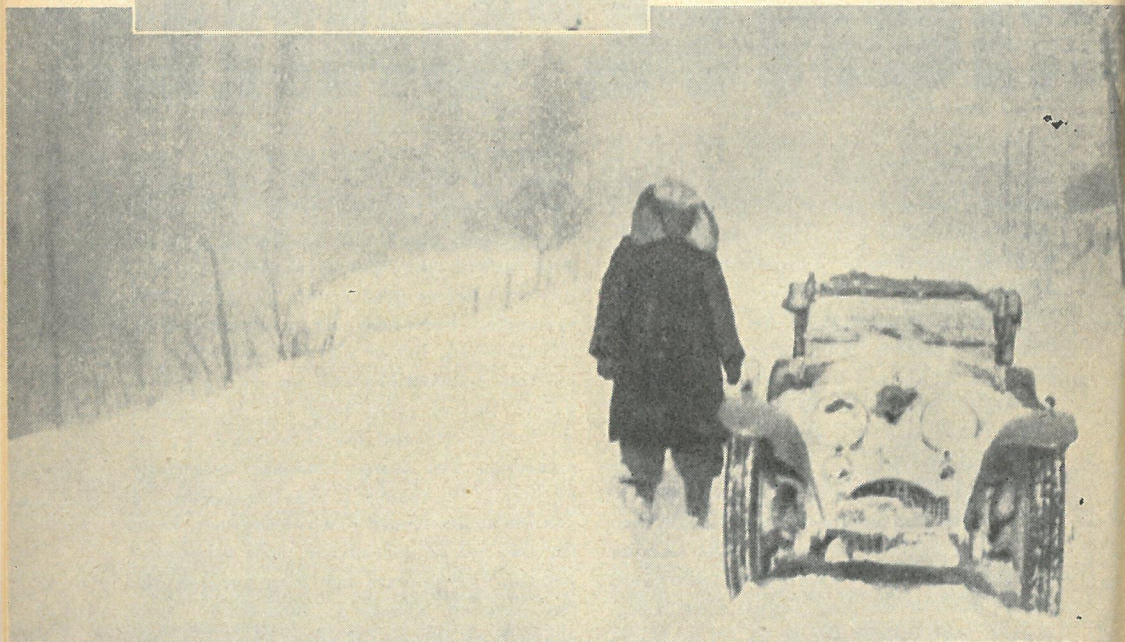
Briterne — og enkelte andre dristige — startede dengang fra John o'Groats, der ligger så højt oppe i Skotland, at det ikke er



En lille scene fra 1932: På vej fra Umeå tog denne tunge Mercedes turen ud i en grøft. Sne var der nok af, men ingen hjælp.

På modstående side: En lille tågelyste og to små søgelys var fint ekstraudstyr tidligere — til gengæld var vognen fyldt med snekæder, skovle og reb.

Nederst: Kan man ikke få helt ondt af parret Burn/Riely, der her må gøre holdt for at slå taget ned, da det var deres eneste chance for at se noget — over vindspejlet. Det var i 1935 med start fra Palermo.





muligt at komme længere. Blot at køre de ca. 600 km over Inverness-Aberden til Glasgow, hvor starten nu finder sted, var vanskeligere end turen Glasgow-Monte Carlo, når ikke helt ekstraordinære vejforhold spiller ind.

Jo, i årene 1924-39 var ruterne lagt, så deltagerne på forhånd vidste, at de oplevede polarkørsel eller et bundfrosset Centraleuropa, der fik sine kuldegrader direkte fra de russiske stepper.

De to første MC rallyer forløb ret fredeligt. Rougier vandt 1911 med en *Turcat-Méry* fra Paris, og 1912 sejrede *Beutler* med en *Berliet* fra Berlin. Interessen for rallyet var ikke overvættets stor, og de to følgende år

blev det ikke afholdt. Så blev der løsnet et historisk skud i Sarajewo, og først i 1924 blev tanken om en vinterfærd i stjerne mod Monte Carlo atter til alvor. I sin fornyede udgave fik MC Rallyet den form, der virke-

lig fængede. Startstederne var tilpas fjerne til at udsætte både kørere og vogne for virkelige strabadser, og efterhånden blev startpladserne

forlagt til steder, der måtte forekomme en en gennemsnitsfranskmand at være civilisationens yderste forposter.

De første mellemkrigsudgaver af rallyet blev vundet fra Glasgow (1924, *Ledure, Bignan*), Tunis (1925 *Repousseau, Renault*), John o'Groats (1926 *Bruce, AC*), Königs-





berg 1927 (*Lefèvre, Amilcar*), Bukarest (1928, *Bignan, Fiat*), Stockholm (1929, *van Eijk, Graham-Paige*). Derpå blev Stavanger, Umeå og Tallinn de steder, det betalte sig bedst at starte fra — hvis det da overhovedet var muligt at nå frem til starten.

Stavanger havde den fordel, at vognene kunne sejles dertil. Umeå lå så norden for lov og ret, at kun skandinaver vovede sig dertil. Tallinn ansås for håbløs, idet pålidelige efterretninger gik ud på, at ingen vogn — det være sig et hestekøretøj eller en bil — i 180 år var nået blot fra Tallinn til Riga om vinteren. Selvom der ikke var megen sne i 1930, var vejen et syndigt morads, og flere deltagere forulykkede på vej til starten. En af de få, som kom af sted fra Tallinn, var *Rudolf Caracciola*, der kørte en stor, tung *Mercedes-Benz* med lastbilhjul og tvil-

lingmontage på bagakslen. I Berlin skiftede han til normale hjul og nåede frem til Monte Carlo, men blev slået af *Petit (Licorne)*, der var startet fra Jassy i Rumænien.

Det følgende år vandt *Donald Healey* med en stor, åben *Invicta* fra Stavanger — men på et hængende hår. Allerede på opvejen havde han sit første uheld og blev påkørt bagfra af en anden deltager, som kom hjælpeløst sejlende ad den isglatte vej mod *Invicta*'en, som holdt ved en lukket jernbaneoverskæring. Healey fik lokalt flikket en ny benzintank sammen og opnåede derved større kapacitet og fri højde over vejen, så intet er så galt, at det ikke er godt for noget.

I selve rallyet prøvede Healey at køre noget hurtigere end fysisk muligt og sluttede en prægtig valsetur mod en telefon-

pæl, som brækkede. Begge vognens aksler var slået skæve, men ikke destomindre kørte Healey den igennem til Monte Carlo og vandt.

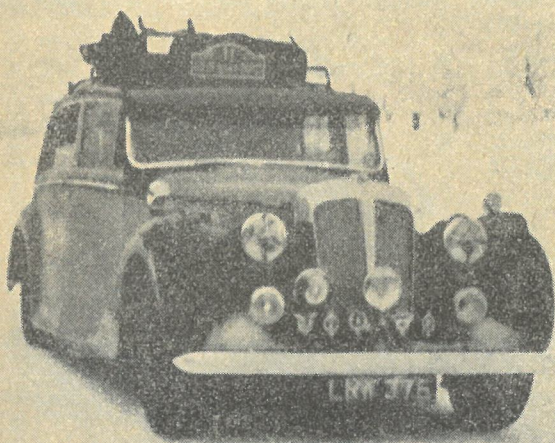
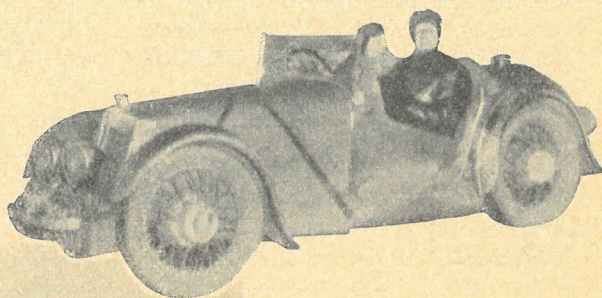
Dengang var skandinaviske startsteder ensbetydende med kæder af alle tænkelige sorter. De sprang alle ved ca. 60 km/t, men slige småting hindrede ikke de hårdføre kæmper. Bare kæden ikke nåede at kile sig fast ved hjulet, blokere dette og sende vognen ud i en serie vanvittige pirouetter ned ad spejlblanke, stejle veje og ud i den dybe sne.

Tro mig — det var virkelig hårde halse, der kørte rally til Monte Carlo for 30 år siden, og de deltagende damer var rene valkyrier. En fransk dame, som gennemførte fra Stavanger i en *Rosengart* (franskbygget Austin »Seven«), kunne ikke få vognen over

Tronåsen i Norge, men vendte den resolut og søgte at bakke op ved at udnytte det laveste udvekslingsforhold i gearkassen. Da det heller ikke hjalp, afmonterede hun alle fire dæk, spændte kæder på de bare fælge og klatrede til tops i baggear. Derpå monterede hun den normale hjulbelægning og fortsatte uanfægtet.

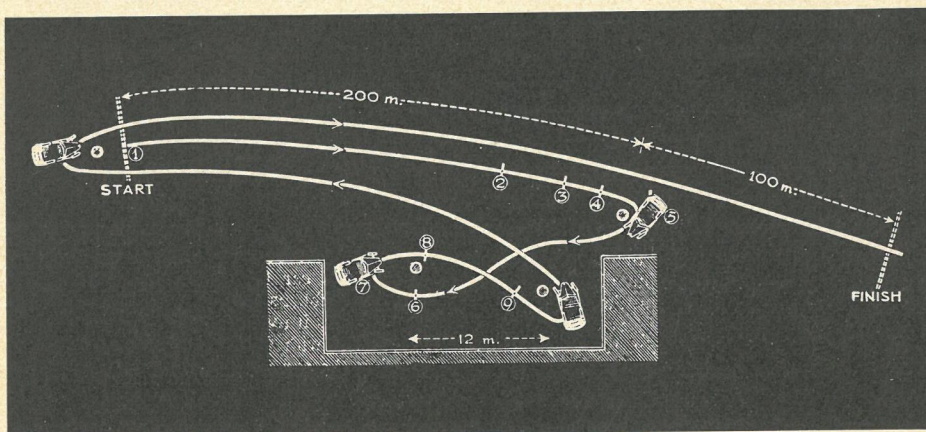
Åbne vogne var meget benyttede og havde deres fordele i tåge og sne. Men var det rigtigt forbandet koldt, kunne ens ånde fryse på indersiden af vindspejlet, og så blev det nødvendigt at lægge det ned eller åbne det. Så blev det først helt fortvivlende koldt at køre. Jeg forstod godt de franske deltagere, som kørte i elektrisk opvarmede pilotdragter med en ledning ud af maven til instrumentbrættet.

Der går endeløse sagn om oplevelserne



På modstående side ses en moderne velopvarmet Citroën på vej i det berømte Rallye — når vejene er isede eller vejret er tåget, kan turen såmænd være trættende nok, men dog ikke så udmattende som da man kørte i åben roadster.

På billedet ved siden af disse linier ses Wisdom i en Daimler, med hvilken han gennemførte i fin stil i 1952 med start fra Athen.



Her er den omtalte prøvebane, som Chriesteia gennemkørte den og vandt med 0,4 sek.

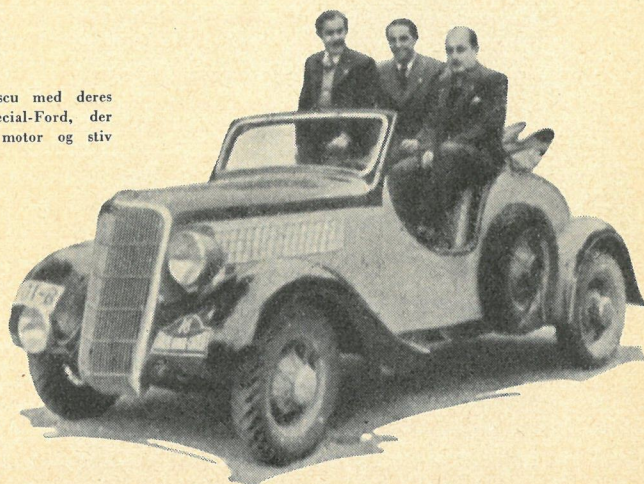
på de skandinaviske ruter i de år, men selv de mest hårrejsende blegner ved siden af beretningerne fra Balkan. Deltagerne måtte kæmpe mod sprogforbistring, uvidenhed, korruption, sibirisk kulde, snedriver så høje som husene og total mangel på veje. Pålidelige kort eksisterede ikke, og den, der havde sikret sig et generalstabskort fra århundredets begyndelse, ansås for svinagtigt heldig.

I 1932 vandt *Vaselle* (*Hotchkiss*) fra Umeå, og han gentog sejren med samme vognmærke fra Tallinn i 1933, mens konkurrenterne fra Jassy sad fast i Rumæniens sne

trods ski under forhjulene, endeløse gravearbejder og de lokale bønders okseforspand. Ulve luskede om ved de indesneede vogne, og det skal i det hele taget have være hyggeligt.

Athen var det fordelagtigste startsted i 1934, og et usandsynligt heldigt vejr hjalp yderligere de vovehalse, der tog rallyets længste rute, så *Hotchkiss* indskrev sig atter i vinderlisten, denne gang med *Trévoux* som kører. Andre blev hængende i mudder på Balkans »veje«, hvis de ikke fik rystet vognen fra hinanden i de enorme huller. En deltager skiftede bagakslen seks gange un-

Chriesteia og Zamfirescu med deres makker i deres special-Ford, der havde stærkt tunet motor og stiv bagaksel.



dervejs og kunne til sidst klare operationen på 20 minutter.

Året efter startede flertallet fra Palermo. Det var ikke nogen skovtur af gode, italienske veje i mildt klima, men en hård match med vejrguderne over Appenninerne i tåge, videre ind i Jugoslavien, over de østriske alper, gennem Sydtyskland og så ind i Frankrig. Adskillige foretrak alligevel Skandinavien, da der blev lovet energisk snerydning. Vinderen *Lahaye* kørte en *Renault* fra Stavanger. Donald Healey kørte en Triumph »Dolomite« fra Umeå — åben topersoners kompressormodel og havde charret en særfærge Fåborg-Mommark for at spare tid og undgå omvejen med Lillebæltsfærgen (det var før broen). I Sønderjylland på vej mod grænsen hørte han et højt hyl og bandede over, at kompressoren var ved at fræse sig fast. Han blev først senere klar over, hvad der ramte ham. Vognen blev totalt splintret af et tog på en overskæring og hylet kom ikke fra kompressoren, men fra lokomotivet.

I 1936 vandt påny en Athenstarter, og da dette rally indgår i historien som »0,4-rallyet«, bør dets mere opsigtsvækkende enkeltheder fastholdes. Dengang var helt specielle modeller endnu tilladt, og de rumænske

kørere *Christea* og *Zamfirescu* kørte med en tredje makker i en åben Ford. Chassiset var årgang 35, motoren var hårdt tunet, og karosseriet var et åbent topersoners, bygget af stof over en spinkel ramme som datidens små flyvemaskiner. Alle tre deltagere var klemt ned i sædet alle 4.000 km. Af hensyn til den betydende manøvreprøve ved rallyets afslutning var bagakslen uden differentiale. Håndbremsen uden låsepal og koblet til baghjulene alene, håndspeederen med fast stilling ved 2.000 o/m og bremsecylindrene ved forhjulene 40% større end bagtil. Vognen havde ca. 65% af vægten på forhjulene.

Det lykkedes de tre rumænske musketerer at bringe dette sælsomme køretøj igennem fra Athen så flot, at rallyet stod til afgørelse i manøvreprøven, da også andre var nået frem med lige så godt et resultat på landevejen.

Prøven bestod i hurtigst muligt at køre fra startlinien til venstre på skitsen, vende ved 5 omkring en mærkepæl, sno vognen omkring to andre mærkepæle i et 8-tal, køre frem til starten, runde en pæl og så accelerere hårdt 300 meter.

Christea havde øvet sig over 200 gange i Bukarest på denne manøvre og var nået ned på 57,4 sekunder, hvilket iøvrigt kostede en ny motor. I Monte Carlo var vognen noget tungere og banen lidt mere ujævn. Desuden var Christea træt.

Efter de indledende forsøg — hver kører kunne prøve to gange — førte *Laury Schell* med en stor *Delahaye* racermodel. Christea kludrede og glemte 8-tals manøvren. I andet forsøg klarede Schell, der også var startet fra Athen, den drilagtige slalombane på 1:5,4. Så kom turen til Christea.

Fra 1 til 2 accelererede vognen voldsomt, blev bremsen hårdt med fodbremsen fra 2 til 3, og ved 3, mens alle fire hjul blokerede, kobled han ud og skiftede til bakgear uanset, at vognen stadig bevægede sig forlæns! Ved 4 slap han fodbremsen idet håndbremsen var trukket hårdt til, sytrede let til højre, så vognen skred ud mod venstre med baghjulene. Koblingen var stadig trådt ud, og vognen skred i position som vist på skit-

Vinderliste siden krigen:

- 1949 Trevoux/Lesurque, Hotchkiss.
- 1950 Becquart/Secret, Hotchkiss.
- 1951 Trevoux/Crovetto, Delahaye.
- 1952 Allard/Warburton, Allard.
- 1953 Gatsonides/Worledge, Ford Zephyr.
- 1954 Chiron/Basadonna, Lancia Aurelia.
- 1955 Mallings/Fadum, Subeams-Talbot.
- 1956 Adams/Bigger, Jaguar MK VII.
- 1957 Aflyst.
- 1958 Monraisse/Feret, Renault Dauphine.
- 1959 Coltelloni/Alexandre/Desrosiers, Citroën ID 19.
- 1960 Schock/Moll, Mercedes-Benz 220.

sen. I samme øjeblik, ved 5, slap han håndbremsen og koblingspedalen, så vognen bakkede som foreskrevet — blot 25 cm — bremsede, og accelererede frem til 6. Mellem 6 og 7 blev vognen bremsat med håndbremsen og skredet gennem svinget med spinnende hjul. Med velberegnet præcision blev speederen lettet så meget, at baghjulene greb igen ved 8, og med kraftig acceleration gik det så mod 9. Her benyttede Christea fodbremsen let, skred vognen rundt om mærkepælen ved at dreje baghjulene igennem, og tog så de 200 meter til startområdet i flyvende acceleration, skred rundt om mærkepælen og tordnede så mod målstregen, som han overskred med godt 100 km/t — 1:5,0 efter starten. Med 0,4 sekund havde han besejret Schell og vundet Rallye Monte Carlo.

Det følgende år kom vinderen, *Quinlin Delahaye*, fra Stavanger, og i 1938 vandt hollænderen *Bakker Schut* fra Athen med en *Ford*. Det sidste førkrigsrally til Monte Carlo endte med en delt førsteplads til *Trevoux (Hotchkiss)* og *Paul (Delahaye)*, begge med start fra Athen.

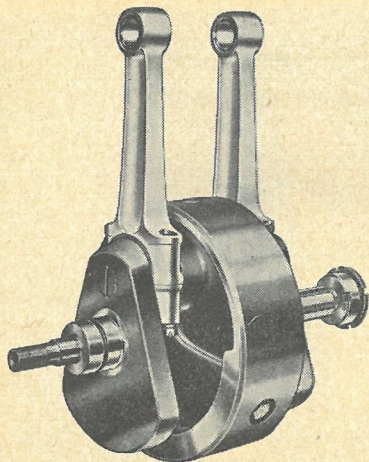
Otte måneder senere var Europa i krig, og det varede 10 år, før den vinterlige bilkavalkade igen stævnedes mod Monte Carlo. Startpladserne var atter rykket nærmere, og mange af de gamle startsteder befandt sig bag jerntæppet eller nødvendiggjorde kørsel gennem områder, der ikke tillod så frivole udskjelser. Trods alle forsøg på at lægge ruterne tilpas vanskeligt og med fornøden længde, blev efterkrigsårenes Monte Carlo rally en afglans af den oprindelige ide. Afgørelsen faldt ikke længere på landevejen, men alene i afsluttende specialprøver af mere eller mindre indviklet og risikabel natur. Faktisk var det blevet for let at gennemføre selve landevejsstrækningen, fordi bilerne var blevet så gode og rydningsarbejdet på vejene så velorganiseret, at en habil kører med en pålidelig navigator ikke havde vanskeligt ved at nå frem med fornøden præcision. Udfaldet afhang af prøver, som fabriksmandskaberne havde gennemtrænet til mindste detalje længe før rallyet, og hele atmosfæren omkring arrangementet er blevet usminket professionelt.

Hermed være ikke sagt, at Rallye Monte Carlo er en udflugt for begyndere. Under de rigtige, d. v. s. helt forbandede vejrforhold er det ikke alene vanskeligt, men aldeles livsfarligt. Da det blev kørt de første gange, var det en bedrift. Det udviklede sig til et hårdt eventyr for dristige sportskørere, som ikke generede nogen, da kun få hverdagsbilister vovede sig ud på den årstid. De brogede karavaner kunne kæmpe sig frem mod målet i strid med vejrliget og uden at tænke på anden trafik. Men skulle afgørelsen nu omstunder falde på landevejen, måtte hastigheden hæves, og det forhindrer den tætte trafik. Derfor er specialprøverne uomgængeligt nødvendige — og den indledende færd er efterhånden kun en obligat eller traditionel optakt. Kontrollerne er så tæt ved hinanden som perler på snor, og der kan ikke køres tid ind til et godt hvil. Køreplanen skal holdes, så der ikke tabes flere points, end afslutningsprøverne kan opveje, men det er heller ikke så få. Sidste år var vinderen således nr. 19 i vejkørslen, men reddede sin førsteplads på et »murmagerløb« i bjergene — og den prøve havde det pågældende fabrikshold gennemtrænet i ugevis.

Måske er det en gammeldags opfattelse, men jeg ville foretrække at se deltagerne grave sig gennem sneen fra Haparanda, Trondheim eller lignende utilgængelige pladser, så det atter blev en bedrift overhovedet at nå frem. Skulle så mod al mennesskelig forventning to eller flere deltagere nå frem aldeles præcist eller med samme afvigelser fra det fastlagte gennemsnit, kunne specialprøver anvendes til en sidste udskillelse.

Derved ville Rallye Monte Carlo atter blive en match med vejret og lidt af et spil, for vejret arter sig sjældent ens fra år til år. Det huer dog næppe industrien at overlade for meget til tilfældighedernes spil. Og den store offentlighed, som industrireklamen henvender sig til, er aldeles ligeglad, for den bliver årligt af dagbladene overbevist om, at det hele er et væddeløb, men det er altså et rally med meget store traditioner bag sig.

Collecteur.



BESTIL DERES RESERVEDELE NU

Medens der ikke er ventetid
på ekspedition

BSA

Har altid komplet
reservedelslager

Vi hjælper Dem gerne
med reparation. Løse krumtapaksler
og topstykker modtages
til reparation.

DER ER **BSA**
SPECIALVÆRKSTEDER
OVERALT I LANDET

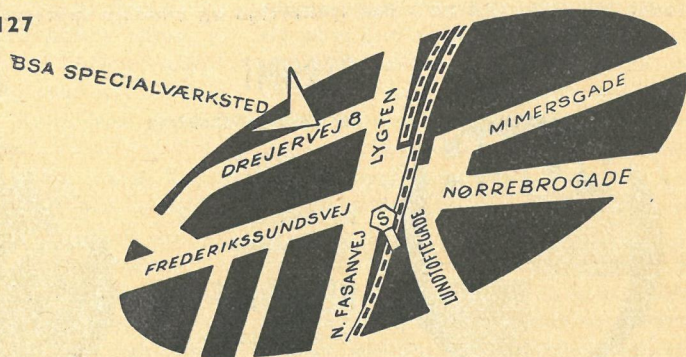
EN GOD BRUGT **BSA**
KAN DE ALTID FINDE PÅ
GL. KONGEVEJ 127

Altid hurtigst,
bedst og billigst
på vort
specialværksted:

Tilbehør og udstyr får De bedst hos

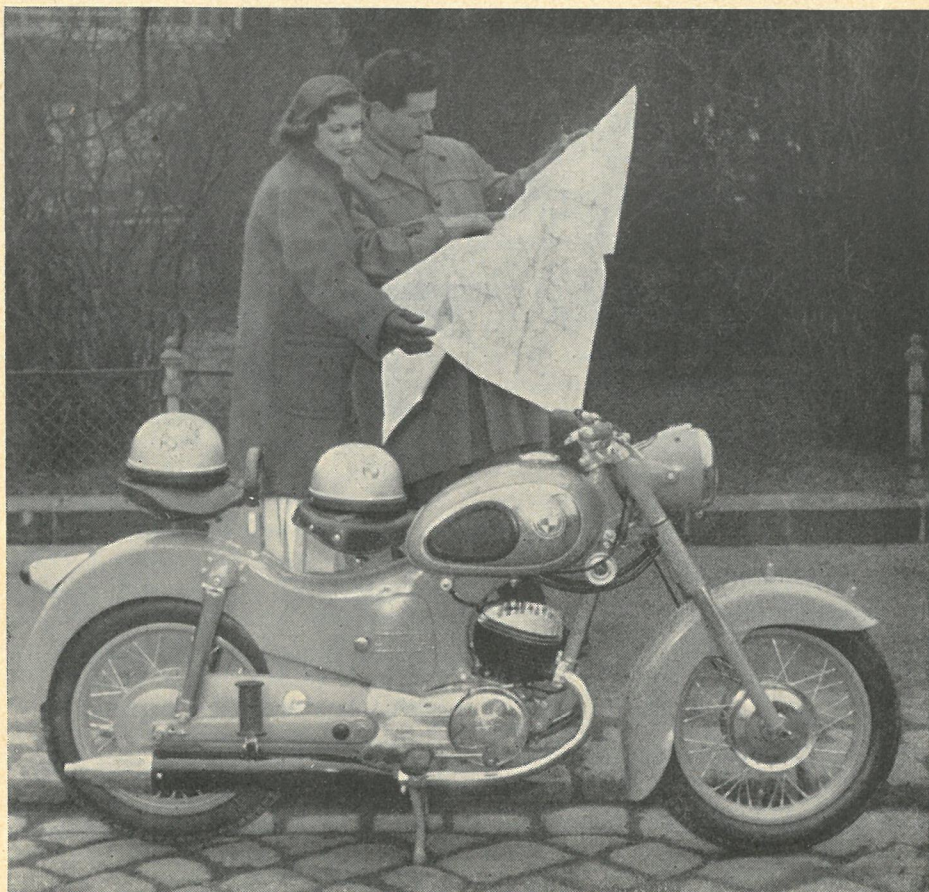
BSA MOTORS & CYCLES
GL. KONGEVEJ 131
KØBENHAVN V

VI HAR DET STØRSTE
UDVALG



BSA IMPORT:

H. V. HANSEN . MOTORS & CYCLES . GL. KONGEVEJ 127-131 . KØBENHAVN V



Model 175 SV, 10 hk - enkelt karburator med dæmper. Kr. 2996.-

Model 175 SVS, 12,5 hk - todelt registerkarburator med dæmper. Kr. 3366.-

Model 250 SG, 14,5 hk - en kolossal slidstærk maskine. Kr. 4161.-

Model 250 SGS, 17,0 kh - den lynhurtige og smidige sportsmodel. Kr. 4346.-



BERØMT

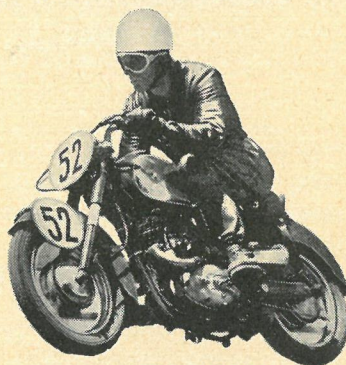
for køreegenskaberne

BEKENDT

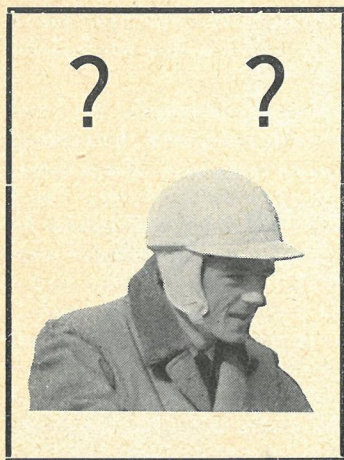
for driftssikkerhed
og slidstyrke

BEUNDRET

for elegance og
komfort



Importør: O. E. Andersen — Landgreven 4 — København K



Hvordan går det med det
så meget omtalte

Hul i Hovedet

Det er nu 6½ år siden, Rådet for Større Færdselssikkerhed fortalte Danmarks motorcyklister og scooterførere (at »det er hul i hovedet at køre uden styrthjelm«. Og det er 7½ år siden, den første kampagne for styrthjelmene startede med plakaten »Se smart ud — kør med styrthjelm osv.«.

Men ringer man til Rådet for Større Færdselssikkerhed for til eksempel at spørge, om man skal købe en hjelm af metal eller en af fiberglas, vil man få at vide, at det kan man ikke svare på. Det er *ikke* Rådets skyld, for det er ikke Rådets opgave at foretage undersøgelser af sådanne spørgsmål — og ingen herhjemme har åbenbart hidtil kunnet fortælle Rådet, hvad det skal svare.

Enhver, som har lyst og penge, kan i dag sende en hvilken som helst styrthjelm på markedet og få den solgt, hvis den ser tilstrækkelig fiks og tillidsvækkende ud — og hvis prisen iøvrigt passer. Størstedelen af publikum har ingen mulighed for at skelne mellem hjelmenes forskellige sikkerhedsværdi, og mange godtroende mennesker kører i dag omkring med en temmelig nyteløs hjelm — og falsk tryghedsfølelse.

Det er naturligvis langt fra således, at der

kun opnås illusorisk sikkerhed ved at køre med en almindelig dansk styrthjelm. Enhver form for hovedbeklædning yder en vis større eller mindre beskyttelse — selv en almindelig hat kan under visse omstændigheder mindske omfanget af hovedbeskadigelse — og lægerne på skadestuerne kan fortælle, at den udbredte anvendelse af de gængse styrthjelme alt i alt har frelst mange fra død og alvorligere kvæstelser.

De bedste af de danske styrthjelme repræsenterer naturligvis også ansvarsbevidste forsøg på at give en beskyttelse, der er så god som mulig under hensyntagen til pris, udseende (der erfaringsmæssigt er medbestemmende ved valg af styrthjelm) og erfaringer.

Men der kunne ifølge mange eksperters udsagn opnås *endnu større* sikkerhed gennem bedre styrthjelmskonstruktioner, og det er beskæmmende for vore myndigheder, at de ganske har forsømt at følge en udmærket start op på et område, hvor en fortsat indsats med sikkerhed ville have givet sig konkrete positive udslag i vor færdselsulykkesstatistik. *Starten* — Rådet for Større Færdselssikkerheds plakatkampagner i forårene 1953 og 54 — var helt i orden. Det blev på ganske kort tid populært at køre med styrth-

hjelme. Hvorfor har så ingen forlængst interesseret sig alvorligt for, *hvilke* styrthjelme folk kører med?

Den overvejende del af de hjelme, der fabrikkeres i dag, består af fiberglas. Metal har dog tidligere været det foretrukne materiale, og mange kører stadig med metalstyrthjelm. Men endnu — 7½ år efter, at styrthjelmen første gang blev søgt populariseret — eksisterer der ingen statistik, som kan fortælle, hvilket materiale der er bedst: om de f. eks. hver for sig har fordele og ulemper, som opvejer hinanden, eller om det ene i de fleste henseender er det andet overlegent. Selve grundkonstruktionen har man — om muligt — bekymret sig endnu mindre om.

Politi og læger kunne i fællesskab have skabt et værdifuldt materiale, men chancen er hidtil blevet forspildt. Lægerne får kun at vide, om ofret har haft styrthjelm på eller ej — men intet om, hvad styrthjelmen var lavet af, hvordan den så ud efter ulykken, om hovedet har ramt en kantsten eller plan vej — osv. osv. Ansvar for denne forsømmelse skal naturligvis hverken placeres hos lægerne eller hos politiet, for initiativet burde være kommet fra de lovgivende og administrerende myndigheder — f. eks. fra justitsministeren, der har kolossalt travlt med at skjule sin ufornåenhed overfor færdselsulykkerne under opsigtsvækkende, politisk prægede aktioner som indførelse af hastighedsbegrænsninger, hvis faktiske nytte aldrig er blevet bevist, endsiige sandsynliggjort af sagkundskaben (tænk om en uanselig brøkdel af millionerne til hastighedstavlerne var blevet anvendt på prøvning af styrthjelmskonstruktioner).

At det ikke er et postulat, at de gængse danske styrthjelmskonstruktioner med stor fordel kunne afløses af nogle betydeligt bedre, fremgår bl. a. af et par redegørelser fra det engelske vejlaboratorium, *Road Research Laboratory*.

Road Research Laboratory gennemførte for nogle år siden en stor statistisk undersøgelse, som tydeligt viste, at der var mulighed for forbedring af de da eksisterende engelske styrthjelmstyper. Sideløbende dermed startede laboratoriet eksperimenter med

forskellige konstruktionsprincipper for at kunne give fabrikanterne visse retningslinier at arbejde efter.

Den sidstnævnte undersøgelse har resulteret i en foreløbig redegørelse, hvis indhold er gengivet på de næste sider. Mange danske styrthjelme er på forskellige punkter i modstrid med de retningslinier, englenderne har fundet frem til — og alle mangler noget meget væsentligt, nemlig en foring med et lag passende stødabsorberende materiale.

Der er for et par år siden nedsat et dansk udvalg til undersøgelse af styrthjelmskonstruktioner med henblik på at få en dansk standard, der kunne give grundlag for en godkendelsesordning. Dette udvalg er foranlediget nedsat af Statsprøveanstalten og Dansk Standardiseringsråd i tilslutning til Direktoratet for Arbejdstilsynets arbejds-hjelmsudvalg og omfatter bl. a. repræsentanter for Teknologisk Institut, Justitsministeriet, styrthjelmsfabrikanterne, lægerne og Rådet for Større Færdselssikkerhed, og man har indtryk af, at det arbejder for sagens fremme med alvorlig interesse — men pengemangel har på grund af de bevilgende myndigheders svigten forsinket løsningen af opgaven. I mellemtiden er der blevet dannet en international komite, som skal søge at opstille en international standard, og det danske udvalg — som er repræsenteret i komiteen og har fået tildelt konkrete undersøgelsesopgaver af denne — mener herefter meget naturligt, at udarbejdelsen af den danske standard må støtte sig på den internationale komités resultater.

Det danske udvalg agter dog ikke at vente på den endelige udformning af den internationale standard, da ingen ved, hvornår den er færdig. Udvalget vil blot afvente de vigtigste, foreløbige arbejdsresultater og derefter på grundlag af disse snarest muligt fastsætte den danske standard.

Man må håbe, at myndighederne nu vågner op og giver udvalget den økonomiske støtte, som er nødvendig for, at arbejdet kan blive afsluttet indenfor et rimeligt tidsrum. I øjeblikket må flere af udvalgsmedlemmerne betragte deres hverv som en slags fritidsbe-

Fortættets side 52

Effektiv styrthjelms- konstruktion



Inspirerende redegørelse fra det engelske vejlaboratorium - Road Research Laboratory - foreskriver bl. a. en ca. 1 cm tyk indvendig skal af stødabsorberende materiale. Den engelske vejledning kan med stor fordel studeres af danske styrthjelmsfabrikanter.

Et meget stort antal motorcyklister og en stærkt aktiv dyrkelse af motorsport har gjort det særlig aktuelt for englænderne at finde frem til den mest effektive form for styrthjelm, og det engelske vejlaboratorium, *Road Research Laboratory*, har på grundlag af et rigt erfaringsmateriale og omfattende undersøgelser fundet frem til visse ret-

ningslinier for styrthjelms-konstruktion. Hvis englænderne er på det rette spor — hvad de utvivlsomt er — tiltrænges en stærk forbedring af de danske styrthjelmfabrikater. Det er især bemærkelsesværdigt, at *Road Research Laboratory* anbefaler foring af hjelmen med et ca. 1 cm tykt lag af kork eller tilsvarende materiale. Ingen dansk

hjelmen har denne foring, der af englænderne betragtes som noget meget væsentligt.

Redegørelsen indledes med nogle praktiske bemærkninger om de konstruktive forudsætninger. Det fastslås bl. a., at omkring 60 pct. af tilskadekomne motorcyklister hovedskader skyldes slag mod hovedets front, og at issen sjældent rammes. En styrt-hjelm skal derfor først og fremmest beskytte panden, siderne og den bageste del af hovedet med den største beskyttelse mod slag forfra.

Der gøres endvidere opmærksom på, at hjernerystelse er den mest almindelige af de to sværere former for hovedbeskadigelse, kraniebrud og hjernerystelse. Hjelmen skal derfor særlig beskytte mod hjernerystelse, men naturligvis også mod kraniebrud. Kraniebrud skyldes slag, som koncentrerer

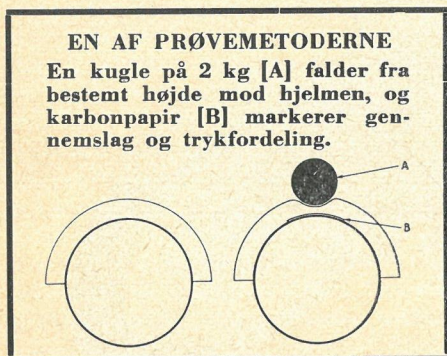
også giver en vigtig spredende virkning, når hjelmen rammer en plan overflade.

Til reduktion af den maksimale kraft, med hvilken hovedet påvirkes, kan anvendes en passende foring af velegnet materiale inde i hjelmen.

Ved at give hjelmen en glat overflade, der frit kan glide over f. eks. en vejoverflade, mindsker man de rotationskræfter, hovedet kan komme ud for. I den forbindelse kan det være en fordel, hvis der er mulighed for en vis rotationsbevægelse mellem hattebånd og selve hjelmen.

Afsnittet om foringen af hjelmen er fra et dansk synspunkt det mest interessante i redegørelsen. Det hedder heri:

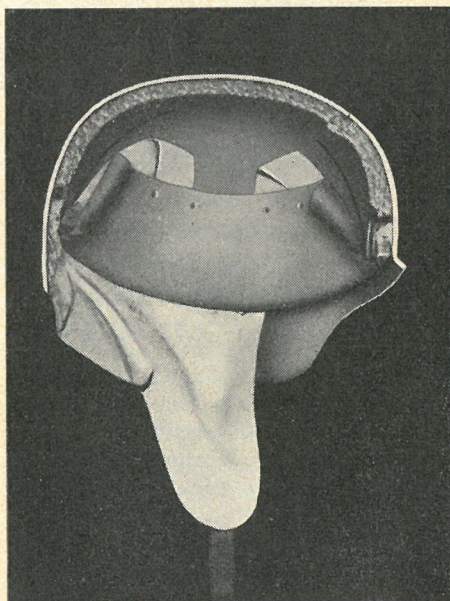
Et voksent menneskes hoved kan sandsynligvis modstå en topbelastning på nogle få tons, hvis påvirkningen kun strækker sig over et meget kort tidsrum. Man forestiller sig nu to forskellige hjelme — den ene med et indvendigt lag af blødt materiale som f. eks. skumgummi og den anden med en indvendig beklædning af et langt fastere materiale som f. eks. kork. Hvis to forsøgspersoner med hver sin hjelm udsætter sig for et mindre slag, f. eks. ved at gå imod



på små flader, og opstår, f. eks. når det ubeskyttede hoved rammer en skarp kantsten. For at beskytte hovedet mod denne form for beskadigelse må hjelmen sprede slaget over et større areal. Hjernerystelse skyldes fortrinsvis den pludselige høje indvendige kompression, som opstår i hovedet, når det standses i en kollision, eller en pludselig og voldsom hoveddrejning, som får hjernen til at bevæge sig i forhold til kraniet.

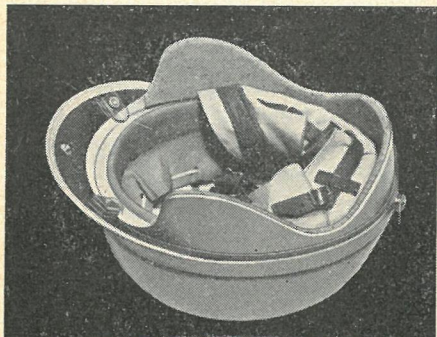
Road Research Laboratory
resumerer først kort sine
undersøgelsesresultater således:

Til beskyttelse mod kraniebrud bruger man normalt en hård, udvendig skal, der



En gennemskåret hjelm af den foreslåede type. Læg mærke til den tykke foring med kork under skallen.

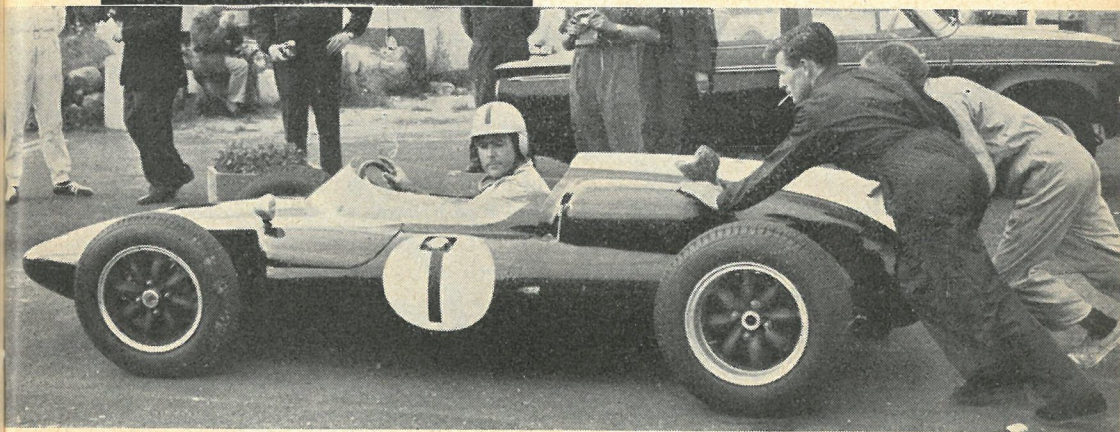
en dørstolpe, vil forsøgspersonen med den blødt forede hjelm mærke mindre en forsøgspersonen med den hårdt forede hjelm. Men det omvendte vil være tilfældet, hvis forsøgspersonerne udsættes for kraftigere slag. Eksempelvis kan man forestille sig, at de to personer kastes af en motorcykel og rammer en forhindring med ca. 25 km/t. Hvis styrtet sker under samme omstændigheder for begge forsøgspersoner, har begge



meget høj maksimalværdi. I tilfældet med hjelmen med den fastere kork-foring møder hovedet modstand allerede i de første kompressionsstadier, men den endelige topbelastning er mindre. Udtrykt i tid giver den bløde foring en meget høj spidsbelastning i et kort tidsrum, mens den faste foring giver en mindre spidsbelastning spredt over længere tid. Hjelmen med den faste foring vil derfor yde bedre beskyttelse mod farlige, høje spidsbelastninger som følge af alvorlige slag.

Road Research Laboratory anbefaler foring af hele hjelmens indvendige overflade og hævder, at der mindst bør være et ca. 10 cm bredt indlæg langs hjelmens nederste del. Det oplyses, at materialebesparelsen ved at udelade foring af hjelmens top kun er nogle få pence.

Laboratoriet har prøvet forskellige foringsmaterialer og fundet, at naturlig kork



En sportskører regner ikke med, at han er helgaderet, fordi han har styrthjelm på, men når man alligevel skal have en hjelm, kan man lige så godt vælge en, der virkelig yder beskyttelse. Øverst ses en hjelm med korkforing og beskyttelse af nakke og øre. Skyggen er forholdsvis løst monteret.

hoveder samme bevægelsesenergi, som skal absorberes ved sammenpresning af foringsmaterialet. Den bløde skumgummi-foring yder kun meget ringe modstand mod sammenpresning, og hovedet fortsætter derfor mod hjelmens hårde skal med næsten umindsket fart, indtil det bløde materiale presses helt sammen mod den ydre skal hvorefter påvirkningskraften pludselig stiger til en

eller presset kork, skum-PVC (polyvinylchlorid) med en *filler*, som giver et fast materiale med en tæthed på omkring $8\frac{1}{2}$ pund pr. kubikfod, samt balsatræ har de mest tilfredsstillende, stødabsorberende egenskaber. Af disse materialer er skum-PVC så følsom overfor temperaturforandringer, at det betragtes som uanvendeligt til brug i en hjelm, der meget ofte vil blive udsat for sol-

skin på varme sommerdage (under sådanne omstændigheder skrumper materialet ind og bliver blødt). Balsatræet varierer stærkt i kvalitet og vil sandsynligvis være uegnet fra et fabrikationssynspunkt. Indtil andre materialer er blevet prøvet og fundet tilfredsstillende, anbefales det derfor at gennemføre hjelmen med et 9,5-10,3 mm tykt lag naturlig eller presset kork.

Af hensyn til komforten anbefaler englænderne at anbringe et blødere materiale bag hattebåndet og foreslår skumgummi eller lignende. Det oplyses, at skumnylon muligvis er mere modstandsdygtigt overfor hudens afsondringer end skumgummi, men først og fremmest bør materialet være uforanderligt ved temperaturer på op til 50° C.

Om den ydre del af hjelmen indskrænker englænderne sig til at oplyse, at den helst ikke må være mere end godt 3 mm tyk ($\frac{1}{8}$ tomme) og helst skal fremstilles af et sejt, brudstærkt, hårdt materiale, der ikke giver skarpe kanter ved deformationer. Den yderste overflade skal være glat og fri for fremspring, så den uhindret kan glide hen over vejoverfladen. Dersom skallen — som det hyppigt er tilfældet på engelske hjelme — er dækket med plastic eller stof, skal disse materialer enten være glatte eller lade sig rive let af.

De fleste hjelme er indvendig forsynet med krydsbånd eller lignende, som holder hjelmen på plads, og englænderne har intet at indvende herimod, men mener, at det sæd-

vanligvis ret store luftrum mellem hovedet og toppen af hjelmen er unødvendigt og med fordel kunne udnyttes til anbringelse af ekstra stødabsorberende indlæg.

De fleste styrthjelme er forsynet med en skygge mod regn og sol, men der gøres i redegørelsen opmærksom på, at det er vigtigt, at skyggen kan bøjes, og at den i tilfælde af frontale slag bukkes ned og beskytter øjnene.

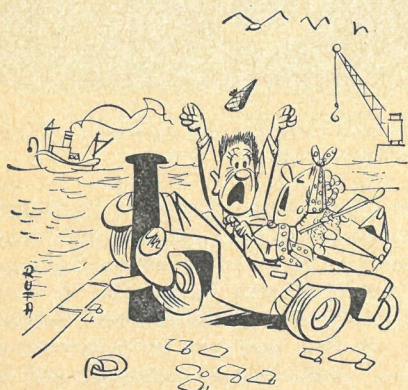
Road Research Laboratory har også eksperimenteret med mere sekundære problemer som styrthjelmens farve, og eksperimenterne har vist, at en aluminiumsfarvet hjelm er langt køligere på varme sommerdage end en hjelm med mørk *finish*. Temperaturforskellen under de to hjelme kan andrage så meget som 25° C.

Den her omtalte redegørelse er kun foreløbig, og mange detailproblemer trænger til mere indgående belysning. Det er f. eks. et delvis åbent spørgsmål, af hvilket materiale man skal lave hageremmen. Der står i den engelske redegørelse intet herom, men der synes blandt eksperter foreløbig at være enighed om, at hageremmen ikke bør være for stærk, og man ser i England styrthjelme med hagerem af imiteret læder, baseret på en kraftig lærred (at det ikke er et forsøg på utidig besparelse fremgår af, at der andre steder på hjelmen er anvendt læderstropper, hvor et billigere materiale ville have gjort fyldest).

Taler man med repræsentanter fra Road Research Laboratory, kan man i dag få lidt mere detaljerede oplysninger om visse problemer, end man finder i redegørelsen, men hovedsummen af de foreløbige erfaringer og undersøgelser — der bl. a. omfatter måling af, hvor store påvirkninger der skal til for at beskadige hovedet — fremgår faktisk af det allerede publicerede materiale, der her er gengivet.

Det er måske iøvrigt værd at notere sig, at man på Road Research Laboratory er kommet til den overbevisning, at også cyklister og bilister kan have stor gavn af at køre med styrthjelm — for cyklisternes vedkommende, fordi allerede cyklisthastigheder er kritiske i tilfælde af uheld.

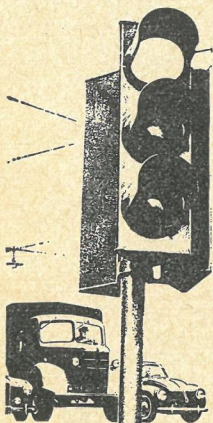
Tage Schmidt.



Ja, og hvis jeg ikke havde ramt den, så havde du bestemt også haft noget at gøre vrøvl over!

Spar reparationer

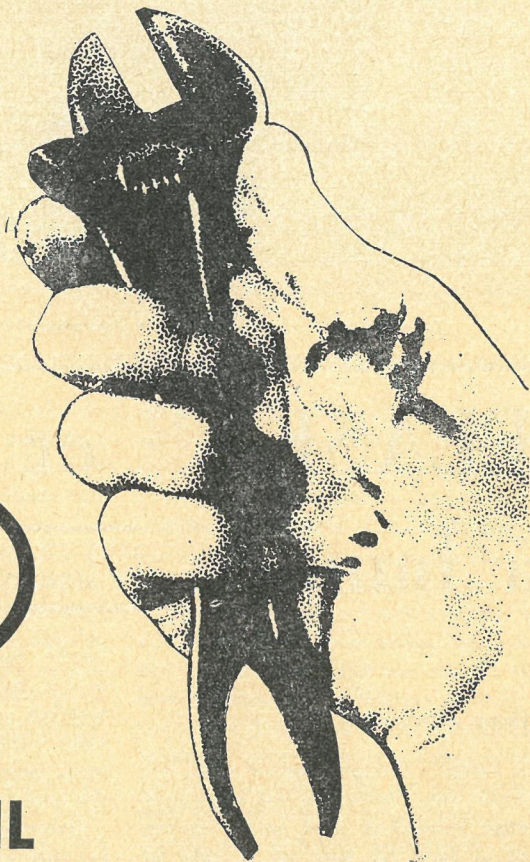
Slid og slamdannelser kan ødelægge Deres motor hurtigere, end De tror det muligt, specielt når den udsættes for vinterkørselens lave temperaturer. Derfor har De brug for den særlige beskyttelse, som kun ESSO EXTRA MOTOR OIL kan give Dem gennem sine additiver »anti-slid« og »anti-slam«. Ved radioaktive isotoprøver og 3 millioner kilometers forsøgs-kørsel i alle biltyper og under alle klimatiske forhold er det videnskabelig bevist, at motorsliddet er mindst med ESSO EXTRA MOTOR OIL.

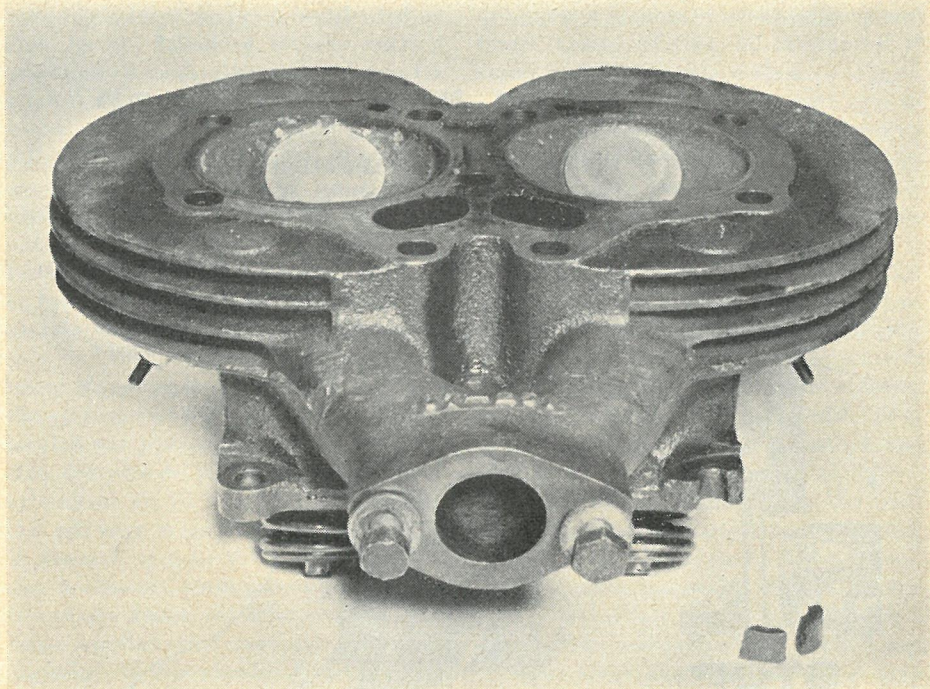


**STOP
til slid
og slam
- skift til**



**EXTRA
MOTOR OIL**





To små brudstykker fremkaldt af forkert tilspænding af ventildækslet på topstykket.

„FLASKE” er god nok på bunden

MEN ET OVERFLØDIGHEDSHORN
AF MEKANISK HÆRVÆRK

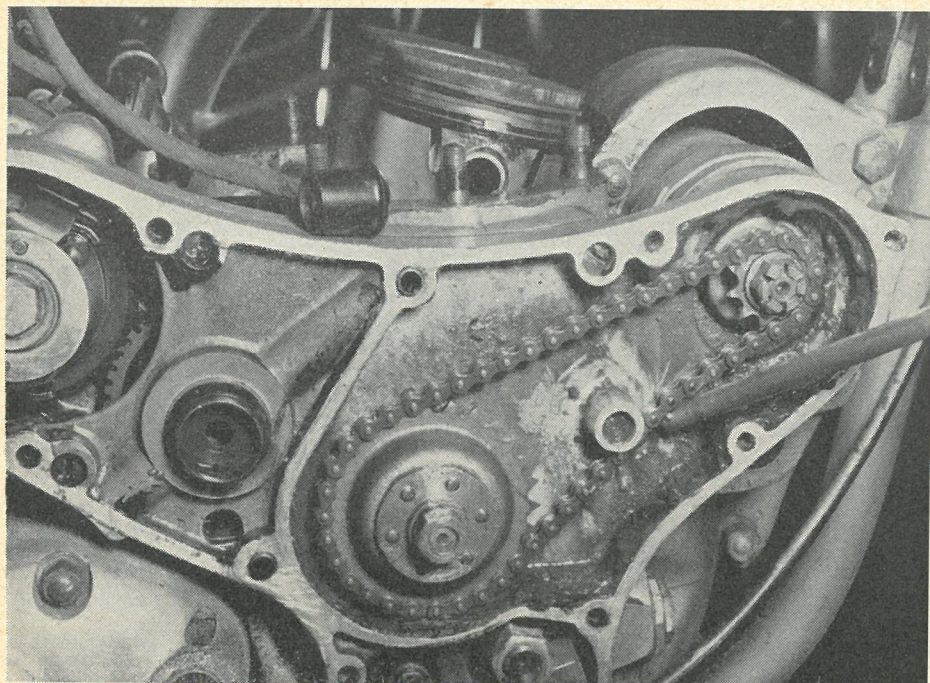
»Flaske« afprøves

Som omtalt i forrige nummer afgav vor forrakkede ven, *Flaske*, en del bemærkelsesværdige lydeffekter med gående motor, men da vi først fik ham ud at køre på vejen, føjede han nogle højst ejendommelige støjpræstationer til det øvrige ensemble, men alt i alt var han en mærkværdig overraskelse.

Allerede ved den første lille rulletur kunne det fastslås, at nogen egentlig prøve-

kørsel med måling af accelerationsevne o. s. v. kunne der ikke være tale om, for motoren og gearkassen var i en noget løsagtig forbindelse med stellet, og koblingsnavet raslede i betænkelig grad, så vi nøjedes med en mindre afprøvning.

Motoren var i grunden en overraskelse, for den var livlig og havde en rigtig udmærket trækraft, selvom den bevisligt er lidt utæt, for det kneb lidt med drejningsmomentet ved de laveste omdrejningstal, og den skulle have flere omdrejninger end normalt, før man kobled til. Dette er ret typisk for motorer, der er utætte ved



Dynamokæden er så slap, at den under motorens gang har været oppe i letmetalstutsen, hvor den har savet løs under megen larm.

ventilerne eller stemplerne, for de forholdsvis små utætheder bliver mest mærkbare ved lave omdrejningstal, medens de ikke rigtigt får tid til at gøre sig gældende ved de større hastigheder.

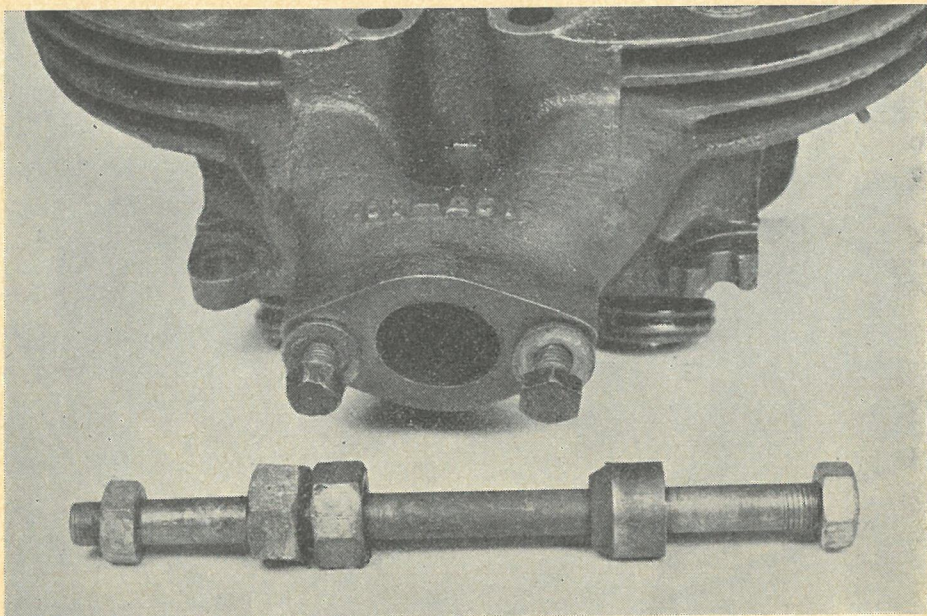
En klaprende lyd, der fulgte omdrejningstallet og hørtes ved tomgang, lod sig ikke uden videre afsløre som stempelstøj, men da den ikke skiftede karakter ved opvarmning af motoren, er det ikke usandsynligt, at der er tale om knaststøj af en eller anden art eller slid ved en plejlstangsbøsning.

Løvrigt var motoren meget startvillig, og da der ikke var større forskel i kompressionens modstand ved kold og ved varm motor, er det ikke usandsynligt, at den største utæthed ligger ved ventilerne. Løvrigt føltes det som om tændingsreguleringen fungerede tilfredsstillende, og ifølge det indbyggede ampèremeter ladede dynamoen udmærket, men efter udslaget på

det lille måleinstrument så det ud til, at akkumulatoren tog godt for sig af retterne, og om den er defekt eller blot stærkt afladet kan vi endnu ikke afgøre.

Hvad der egentlig skete i Flaskes indre, når man gav ham lidt hårdt gas eller endnu værre tog gassen af, medens han var i første eller andet gear, skal vi ikke kunne sige, men vi takker et nådigt forsyn for, at den tidligere ejer ikke har skrevet til teknisk brevkasse for at beklage sig over nogle hakkende lyde samt nogle mærkelige vibrationer under de nævnte omstændigheder. Det føltes som en kæde, der kammede over, men det var snarere noget rutteri i koblingen, der samtidig forplantede sig som vibrationer i den løse motor — det lød rædsomt, og man ventede når som helst at se hele maskineriet ramle ned på gaden.

Gearkassen virkede derimod udmærket, selvom pedalens skiftebevægelse føltes lidt lang for en maskine af denne model, men



Læg en gang mærke til de to manifoldbolte — den højre er nogenlunde fuldkantet, men den venstre er næsten rund, og den har de mest besynderlige mål, som kun en skiftenøgle kan klare. Foran topstykket ses den bagerste tankbespænding — da gummibøsningerne næsten var borte, har man i stedet brugt de to store møtrikker som „afstandsstykker“, af hvilken grund vibrationerne villigt forplantede sig til tanken.

dette kan også hænge sammen med, at selve pedalen var anbragt i en fjollet stilling i forhold til fodhvileren — hvis det ikke tilfældigt var fodhvileren, der sad tosset i forhold til pedalen — for det kan godt give en fornemmelse af en stor løftebevægelse til første gear.

Det vigtigste af det hele var næsten den sikre fornemmelse af, at stellet ikke var skævt — den sporede pænt, og styret lå rigtigt i hænderne. Derimod var der lidt vingleri i styringen hidrørende fra lidt slør i forgafflens bøsninger samt fra deformationer i fordækkets slidbanemønstre, men bagstellet følte solidt og i orden, omend en smule stift, når man er vant til at køre med svinggaffelaffjedret baghjul, der har en større slaghøjde i affjedringsbevægelsen end den teleskopiske affjedring. Hel rar var han ikke i svingene, fordi bagdækket var blevet slidt firkantet i en sådan grad, at man skulle tro, maskinen havde kørt med sidevogn, men sidevognsbespændingerne havde

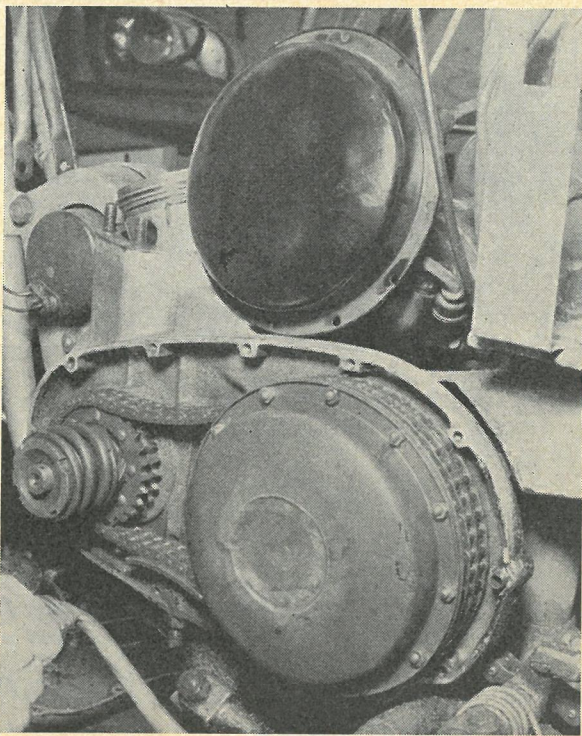
tilsyneladende aldrig været i brug, så årsagen til den abnorme nedslidning af bagdækket er simpelthen den, at den tidligere ejer har kørt med alt for stort dæktryk.

„FLASKE” på operationsbord

Vi sætter flaske op på arbejdsbukken og tager et overblik over situationen. Det er allerede blevet konstateret, at de fleste bolte og møtrikker er i den grad »forknoklede«, at samtlige reparationer og justeringer tilsyneladende er udført med en knibtang og en rørtang, og desuden mangler der flere bolte, skruer, beslag og afstandsstykker — midterstiveren under tanken er borte og hele motoren sidder løs.

Det skal villigt indrømmes, at jeg er cho-keret over, at det er muligt at rakke en god motorcykle i den grad til på så forholdsvis kort tid, og man betragter med hovedrysten styrtbøjlen og megafon-lyddæmperne, der til- sammen har kostet et betragteligt beløb, me-

Der er blevet trykket en helt ny facon på koblingsskålen (sammenlign med den nye skål anbragt ovenpå kædekassen. Forkæden må vel også siges at være temmelig slasket.



dens ejeren tilsyneladende ikke har villet sætte sig blot en lille smule ind i de mest almindelige mekaniske begreber. Det medfølgende håndværktøj skulle være fuldt tilstrækkeligt til at reparere og tilse maskinen på forsvarlig måde, men ikke desto mindre er det lykkedes at ødelægge alle bolte og møtrikker, som om man havde ladet en gorilla forlyste sig med en hammer og en rørtang.

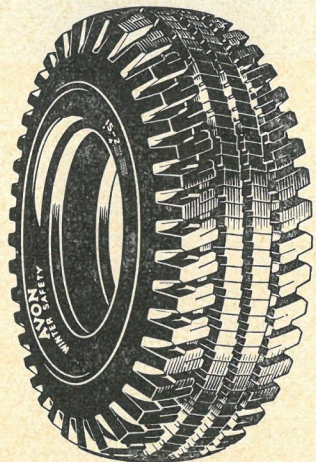
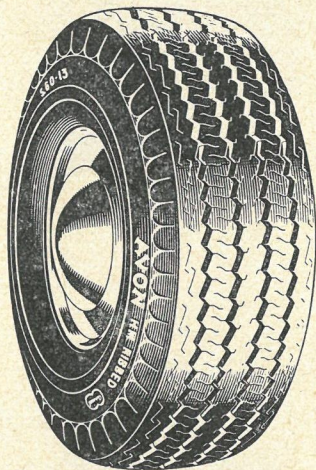
Egentlig kan man klare det hele med tre faste nøgler og en skruetrækker, men vi måtte af hensyn til de uoriginale bolte og de mærkeligt formede bolthoveder havde flere nøgler frem. Ved afmontering af tanken støder vi på de første uoriginale størrelser, midterbeslaget mangler som sagt, og da de vibrationsdæmpende gummibøsninger ved det bagerste beslag er tæret til en klistragtig masse, har man i stedet benyttet et par store møtrikker som afstandsstykker, så det er ikke så mærkværdigt, at der føltes lidt vibrationer i tank og stel.

Ventildækslets bolte kan alle fjernes med fingrene, og ifølge de fuldkantede bolthoveder har de tilsyneladende klaret sig mod den tidligere ejers opmærksomhed. Da topstykket skal afmonteres, kan vi indledningsvis konstatere, at den bagerste bolt helt mangler. Vi løsner samtlige bolte lidt »over kors«, da vi nødtigt skulle have spændinger i topstykket under afmonteringen — det er faktisk lige så vigtigt at løsne boltene, gradvis og i rigtig rækkefølge, som det er at spænde dem på korrekt måde.

Ventilerne ser ved en overfladisk betragtning lidt forbrændte ud, og en lille revne i topstykkets ene hjørne viser sig at være et regulært brud, så to små brudstykker falder af ved boltens afmontering. Skaden lader sig dog udbedre ved en svejsning på et specialværksted, men det er ubegribeligt, at den tidligere ejer ikke har ladet denne reparation udføre i stedet for at lægge stykkerne på plads og spænde dem fast med monteringsbolten. Et brud af denne art skyl-

AVON

SIKKERHED FREM FOR ALT



MONTER DE SIKRE OG EFFEKTIVE
AVON-VINTERDÆK NU

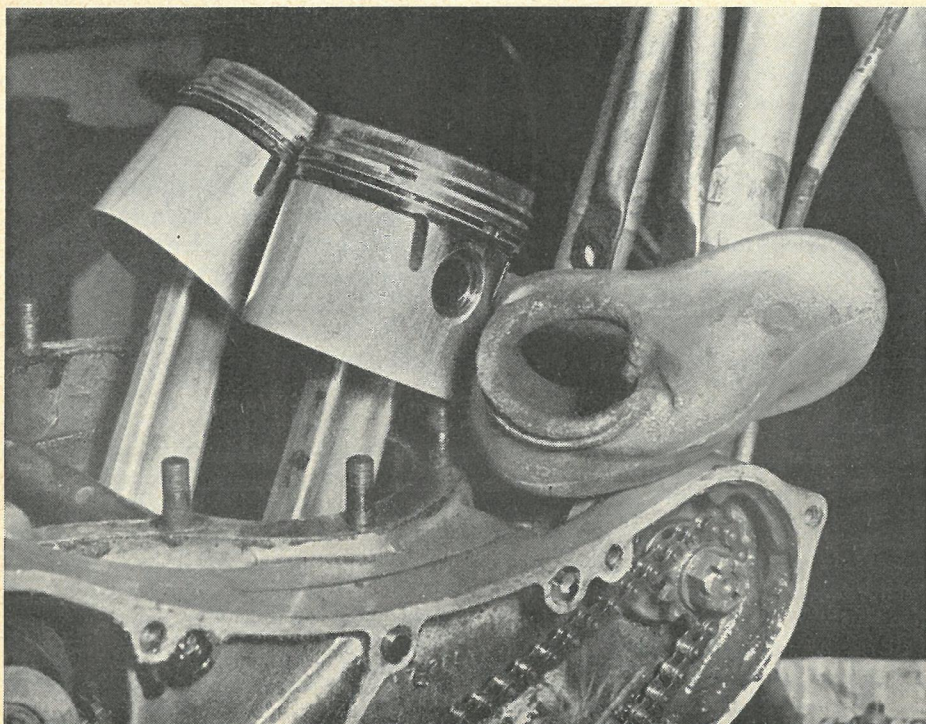
AVON

..Det førende Dæk

des så ganske afgjort uvidenhed med hensyn til den korrekte fremgangsmåde ved samspænding af to stykker gods. Bolten ved brudstedet er blevet skruet helt eller næsten helt til længe før de øvrige bolte, og da der tilmed er en forholdsvis blød pakning, er det så indlysende, at det skøre støbejern skal knække, når de andre bolte strammes, hvis det ikke er lykkedes at fremkalde et brud allerede ved den første bolts tilspænding. Støbejern er næsten så skørt som glas, men det kan klare helt utrolig påvirkning, når blot det behandles rigtigt. Skal man spænde to stykker gods sammen, så skal de to flader have samme kontakt og derfor også så vidt mulig samme tilspænding over det hele. Og den modsatte fremgangsmåde skal benyttes ved afmonteringen, for hvis man løsner en bolt helt, overlader man tilspændingsarbejdet til de øvrige, og tager man boltene af en efter en, så skal den sidste bolt, der endnu står med fuld tilspænding, kunne trykke hele fladen ned, og det kan den selvfølgelig ikke — er bolten anbragt ude i et hjørne, som tilfældet er her, vil der uvægerligt ske et brud.

Vi lader indtil videre topstykket være og tager cylinderblokken af, for når alt kommer til alt, så er det spørgsmålet om cylindre, stempler og lejer, der bliver afgørende for reparationsens omfang og bekostelighed, og vi har jo netop kastet os ud i denne og sikkert flere følgende ældre motorcykler for at se, hvordan en ung mand kommer bedst og billigst til en god, brugt maskine.

Forsigtigt trækker vi blokken op, men det skal indrømmes, at der allerede har været en nysgerrig finger ned i borerne, medens stemplerne stod i bund, og det viste sig, at man ikke kunne føle nogen slidkant, men derimod den sædvanlige kant af sodaflejringer ovenfor det sted, hvor den øverste stempelring stopper i øverste død-punkt. Et blik op i den afmonterede blok viser spejlblanke cylindervægge uden ridser eller mærker, og derefter undersøger vi stempelringene, der er blanke og pæne efter en sund og ensartet bæring — der bliver altså ikke tale om boring af denne motor,



På stemplerne ser man en lodret „polering“ af luftens urenheder, og den mærkelige galosche ved siden af det ene stempel er forklaring: Defekt gummibøsning mellem karburator og luftfilter.

for den er tilsyneladende blevet hovedrepareret for ikke så lang tid siden.

Det højre stempel kan vrikke lidt i sin plejstangsbøsning, og hvis denne defekt ikke har afgivet støj, så er det i hvert fælde lige inden den vil give lyd fra sig, så bøsningen skal udskiftes, men ellers forekommer hovedreparationen at være udført tilfredsstillende. På stemplerne er der svage, langsgående ridser, der giver bærefladerne en mat overflade, og den slags ved vi alt om: Det er støv fra luften og urenheder i olien, der har forårsaget dette slidarbejde. Det viser sig da også, at gummibøsningen mellem karburatoren og luftfilteret er defekt, og filteret har iøvrigt ikke haft større interesse for den tidligere ejer. Med lidt renlighed i fremtiden vil stemplerne få smukke, blanke bæreflader.

Plejlstangslejerne har intet radiært slør, og sidesløret er ikke større end normalt.

Krumtapakslen har heller ikke radiært slør, og endesløret ligger indenfor de lovlige tolerancer, selvom det er næsten dobbelt så stort, som det ville være, hvis man samlede motoren fra ny eller med nye lejer.

Det vigtigste er næsten den kostbare knastaksel, der ikke har slidmærker, så også den er i orden, og de ganske svage mærker i ventilløfterne kan ikke anfægte os på nogen måde. Heller ikke på disse punkter bliver der tale om nogen form for reparation, men lad os alligevel fastslå, at man aldrig må fjerne slid på en knastfølger eller ventilløfter ved at pålægge hårdmetal eller hårdforkroming, for knastfølgerne er langt billigere end en knast, og derfor skal knastfølgerne eller ventilløftere bære slitage og må derfor være af blødere materiel end knastakslen.

Flaske var altså god på bunden og i bunden, så derfor skal krumtaphuset blot skyl-

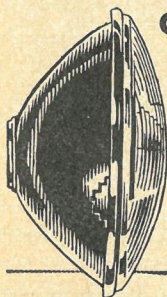
les omhyggeligt igennem, oliesiden skal renses og pumpen kontrolleres. En ung, fattig mand ville sådan set have vundet i lotteriet med denne maskine, men det kan nok nås endnu, for der er ingen, der siger, at vi vil beholde den, og desværre er der jo også lidt oprydningsarbejde udenfor motoren.

Vi piller motorens sidedæksler af, og som ventet er dynamokæden så slap, at den har været oppe i letmetalstutsen, som det er vist på billedet. Kædehjulene ser imidlertid meget pæne ud, og selvom der ligger afgnavede lemetalspåner i den ulækre gamle fedt, så er der dog ingen skade sket — omhyggelig rensning og ny kæde kan klare sagen.

Primærkæden fra krumtapaksel til kobling havde vi jo allerede dømt som værende horibelt defekt, og egentlig havde jeg svoret, at jeg ikke ville køre på maskinen, før en ny kæde var monteret, men da den lille prøvetur viste, at der ikke kunne blive tale om hverken megen eller hurtig kørsel, og da en nærmere afprøvning viste, at kæden ikke kunne hoppe af, lod vi den støjende og ubehagelige indretning sidde. På bille-

det ser man tydeligt, hvor slap den er trods en kraftig opspænding af kædestrammeren. Da kædekassen blev afmonteret, viste det sig, at der ikke var en dråbe olie på, og man mærkede den sure, væmmelige lugt af rusten kondensvand. Koblingsskålen har fået en ordentlig bule, hvilket tydeligt fremgår af sammenligningen med den nye koblingsskål på billedet. Et nærmere eftersyn af kædekassen, der som bekendt bar mærker efter en vredet fodhviler under en væltning, viser, at der ligefrem har været en bule i kædekassen. Nu laver man ikke så let buler i en letmetalkasse, og vi finder da også en tydelig brudlinie, der indvendigt er tætnet med shellak. Deformeringen har påvirket koblingen, og man kan ligefrem se, hvordan koblingsskålen er blevet drejet ned, som om det var pottemagerarbejde. Om det kan betale sig at rette koblingsskålen op som betalt værkstedsarbejde, kan vi endnu ikke udtale os om, men som selvreparatør vil man nok kunne klare opgaven, og skålen er jo sådan set ikke defekt, da den kun skal optage trykket fra koblingens stødstang. Dæks-

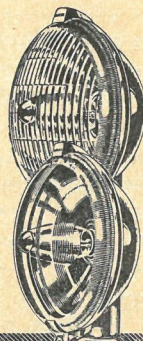
ASYMMETRISK LYS... OG DEN ANDEN MULIGHED



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

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

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

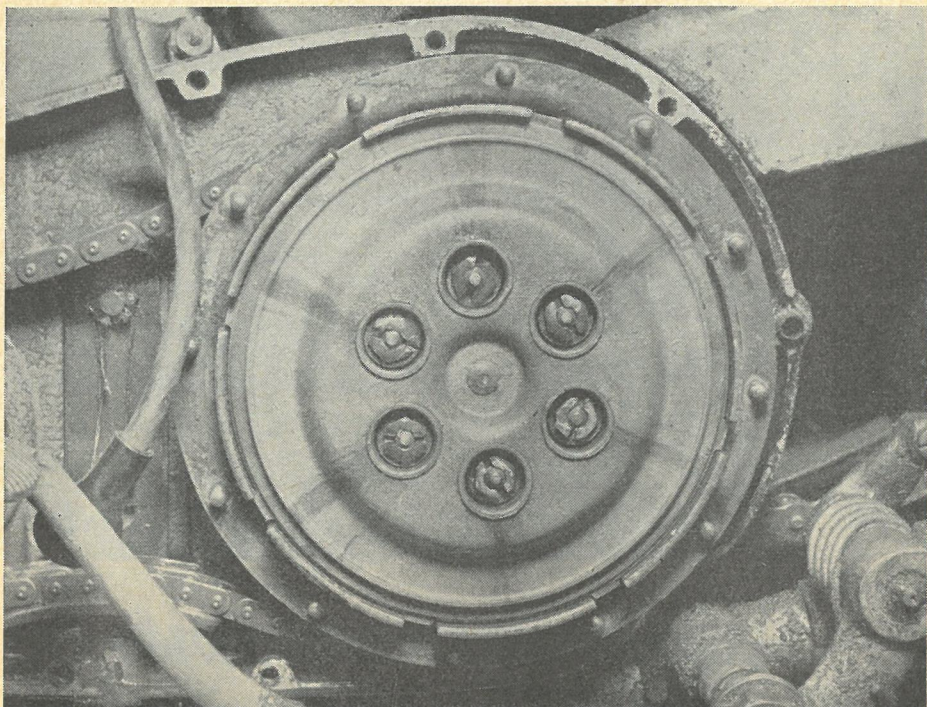


LUCAS FJERNPROJEKTOR OG NORMALLYS

LUCAS ASYMMETRISKE LYS

**GÆLDER DET LYS
ER DET KLART...**

LUCAS



Koblingsfjederne står med vidt forskellig forspænding, og justeringsmøtrikkerne er misdannede næsten til ukendelighed. Læg en gang mærke til forkædens facon, så kan De selv gætte, hvordan det lyder, når motoren går.

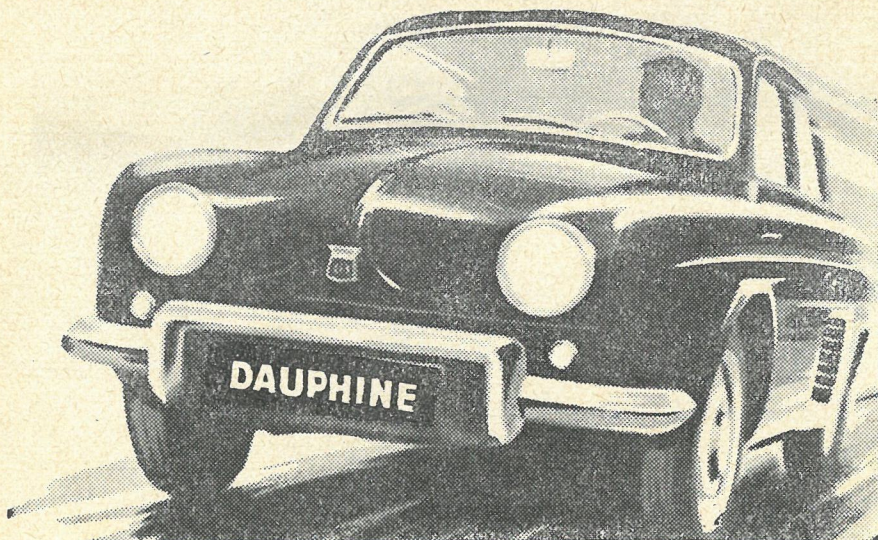
let vil vi tage med til en specialvirksomhed, for er man ikke vant til at udføre den slags svejsearbejde, skal man holde fingrene borte, for ligesom man tror, man har udført alle tiders svejsning, så kan man pludselig se igennem sådan en kædekasse, og når først man har frembragt så store et hul, at man kan få hele hånden igennem, så er det faktisk for sent at konstatere, at man har kastet sig ud i noget, man ikke helt magtede.

Koblingen er iøvrigt rædsom og med slør i alle tænkelige retninger. Koblingsfjederne står med vidt forskellig forspænding, navet rasler, og justeringsmøtrikkerne er rædsomt forknoklede, så i næste omgang vil vi kaste os over en koblingsreparation samt en udbedring af de andre skader på topstykke og dæksel, og så vil vi rense hele herligheden meget omhyggeligt. Det skal nemlig indrømmes, at vi på grund af tiden og omstændighederne ikke afrensede hele

maskinen omhyggeligt, før vi åbnede den, hvilket er stik mod vore principper.

Det første indgreb afslørede altså, at vi stod overfor en god og sund motor, der blot var utæt ved sit topstykke, men ellers var maskinen ødelagt både her og der på grund af dårlig behandling. Der er ikke spor at sige til, at den almindelige motorcyklist ikke kan foretage større reparationer selv, men man kan dog i det mindste bruge de rigtige nøgler til bolte og møtriker, og man kan dog for en rimelig pris erstatte manglende bolte til motorophæng og den slags. Der er også andre ting end netop kompression og lavt olieforbrug, der har betydning, og det er da skingrende sindssygt at hovedreparere en motr, og så lade den køre videre med en defekt forkæde og en dynamokæde, der er ved at save letmetallet i stykker. Man kan vel også passe et

Fortsættes side 57



ny Dauphine 1961 til ny pris!

nu kun kr. 14.398

excl. lev.

- ★ Forøget kompression - bedre udnyttelse af motoren
- ★ Bedste økonomi i sin klasse
- ★ Asymmetrisk lys
- ★ Nyt, ekstra forstærket indtræk
- ★ Aerostable luftstabilisering
- ★ Uafhængig affjedring af alle 4 hjul
- ★ 4 døre og børnesikkerhedslukke på bagdørene
- ★ Automatisk choker
- ★ Tyverisikret med ratlås

Den nye Dauphine 1961 er nu kommet til landet og fejres med en mærkbar prisnedsættelse på ialt kr. 735,-.

Denne prisnedsættelse er opnået fordi Renault på mindre end 4½ år har produceret 1¼ million Dauphiner - en sejr for kvalitetsbegrebet - for det er styrken bag det moderne, elegante ydre, der har skabt Dauphinen's succes.

Den varmeste vogn i vinterkulden

RENAULT

DAUPHINE

BRDR. FRIIS-NANSEN A/S, SEJRGÅDE 15, Ø. RY 6888



Orienteringsløb er forskolen til Rallye.

Orienteringsløb I

*Vi ser lidt nærmere på denne herlige sports grundbegreber.
Kort og kontrol.*

AF ING. AXEL JAPP

Der er en stor dreng i os alle. Vi mærker det, når vi sætter os bag rattet og træder på speeder-pedalen. Vognens lydlige bevægelser under sædet forlener os i fantasien med den følelse af overlegen beherskelse, der må have været karakteristisk for fortidens hestebårne krigere.

Når vi jager frem ad motorvejens mørke med lygterne søgende langs vejkantens græs, er der lidt af den spænding, forrige århundredes lokomotivførere må have oplevet, mens de førte posttoget frem gennem prærienatten og alle dens farer.

Joh, der er lidt om det, og vi orienteringsfolk må vist inderst inde tilstå, at det lige så vel er for at opnå den spændende følelse af at være Stifinder, som for at træne vor kørefærdighed, at vi ofrer vor nattesøvn på orienteringssportens alter.

Det er simpelthen morsomt og spændende at køre orientering, og dermed være den ef-

terfølgende artikelserie anbefalet alle, der ønsker i al harmløshed at more sig og opleve nogle spændende timer i deres vogn eller på deres motoreykel.

Orienteringsløb kalder man for motorsport, i lighed med banesporten, men mens banesporten har været tilladt i en række år, trods stor modstand fra såvel offentlig som privat side, så har motororienteringsløb været direkte forbudt.

Arsagen hertil var den, at der i dansk færdselslovgivning stod skrevet, at al kap- og væddeløbskørsel på offentlig landevej var forbudt, og så var enhver form for motorsport på offentlige veje hermed banlyst.

Men den trivedes illegalt. En del gamle motorsportsfolk fra tiden før den anden verdenskrig ville opfriske datidens orienteringsløb, og når dette ikke kunne gøres legalt, ja så tog man natten til hjælp og lavede natorienteringsløb. Det gik i de fleste

prøves med hensyn til deres evne til at håndtere og føre motorkøretøjer, til at læse kort og finde vej samt udholde visse fysiske anstrengelser, ja, så uddannes og trænes motorføreren i kompetent motorkørsel — ganske simpelt!

Lad være med at starte for svært.

Har De lyst til at prøve, så start med at deltage i klubbernes lukkede løb, hvor opgaverne for begyndere ikke er sværere, end at man har chancen for at gennemføre. Øvelse gør mester, og der er ingen grund til at ødelægge ens interesse ved at deltage i for svære løb. Først når grundbegreberne er fasthamrede, kan De tage fat på større opgaver.

Når løbet er i gang.

Lad os så få motoren startet og komme afsted. Vi er to, en fører og en observatør (dette gælder dog ikke for solomotorcykler), begge er lige uundværlige.

Førerens opgave er først og fremmest at holde vognen på vejen — eller i hjulsporet, holde observatøren orienteret om vejforløb, vejkrydsninger o. s. v. samt følge observatørens forhåbentlig rigtige instruktioner.

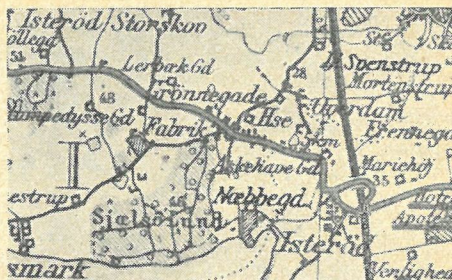
Observatøren har travlt med at studere kort og andre hjælpemidler for at finde frem til den rigtige vej fra post til post.

Kortet er det væsentligste.

Uden kort ingen mulighed for at finde vej i terrænet eller bestemme placeringen af de forskellige kontrolsteder. Lad os da se på kortene.

Normalt anvendes Geodætisk Instituts såkaldte »generalstabskort« i forhold 1:100.000, men da disse kort ikke mere genoptrykkes, går man mere og mere over til 1 cm-kortene, hvor 1 cm svarer til 1 km i terrænet, altså samme målestok som generalstabskortene, men med forskellig områdeopdeling.

Det er vigtigt, at man anvender det kort, der er opgivet i løbets såkaldte tillægsregler. Skal man anvende kort: N.Ø. Sjælland 1:100.000 rettet 1929 (enkelte rettelser



Indtil i år måtte man klare sig med kort som det ovenfor viste, og her er den nye vej ikke markeret. Dette medførte forøvrigt en del vanskeligheder i sidste års „Scandinavian Veteran Car Rally“.

1960) trykt 1960, så kan det ikke nytte noget at medbringe kort: N.Ø. Sjælland 1:100.000 rettet 1929 (enkelte rettelser 1955) trykt 1957, idet man så kan være sikker på, at nye veje er blevet anlagt og gamle veje sløjfet eller rettet ud.

Pas på, for da Instituttet ligger med et vist lager af gamle kort, kan man godt risikere at få et, der ikke er helt tidssvarende.

Studer kortet før De tager ud.

Gør Dem selv den tjeneste at sætte Dem ind i kortlæren. Hver enkelt streg, klat, farve og navn har en betydning, De skal kende, så De ikke sidder og fumler en mørk nat ude på en afsides bivej.

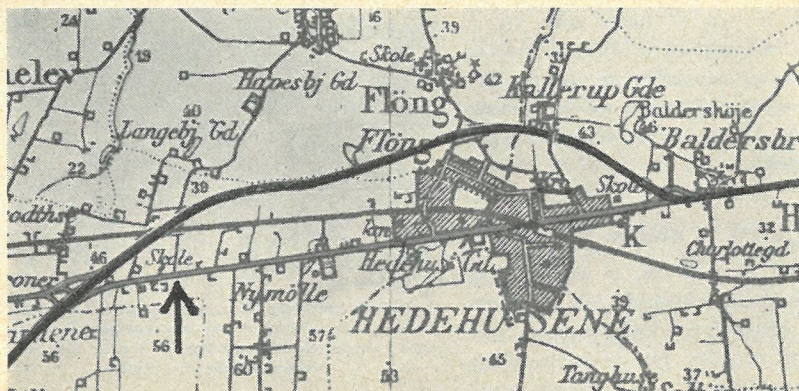
Tegnene, også kaldet signaturene, er trykt med forklaring på kortets margin, hvor De kan lære dem, inden De tager hjemmefra.

Lad os begynde med vejene, da det især er dem, vi skal køre på.

Hvor ikke andet er opgivet, køres 0-løb på nærmeste offentlige vej, d. v. s.

- a) en hovedvej, på kortet markeret med sort dobbeltstreg udfyldt med rødt,
- b) en landevej, markeret med sort dobbeltstreg udfyldt med brunt, samt
- c) en offentlig bivej, markeret med tyk sort streg.

Nu er der jo ikke altid lige store muligheder for egentlig orientering, når løbet udelukkende følger offentlige veje, og derfor gør de forskellige løbsledere et stort arbejde for at få tilladelse af de, som oftest flinke landmænd til at benytte private veje



og stier, på kortet markeret med en tynd sort, evt. punkteret streg, i terrænet som oftest meget svær at finde.

Det siger sig selv, at løbsdeltagerne som voksne mennesker ikke gengælder landmandens hjælpssomhed med markskader af den ene eller anden art.

Pas på stregerne.

Men der er også streger på kortet, der ikke markerer veje. En tyk sort streg, afbrudt af signaturerne for station eller holdeplads er en jernbane.

Massive sorte streger, der bugter sig over marker, grøfter o. lign. er signaturen for skel, d. v. s. grænserne mellem sogne, herreder eller kredse. Langs disse skel løber ofte et dige eller en grøft, og der anbringer man hyppigt en kontrolpost.

Vandløbene markeres med en tynd, sort streg med en tynd, blå streg til højre for denne, set i strømretningen.

For Deres egen skyld, hold Dem på veje og stier. Hverken jernbaner, skel eller vandløb er til køre på.

Andre signaturer af betydning.

Det er rart at kende signaturerne for eng, mose, løv- og nåleskov, så man kan følge landskabet på kortet, og vigtigt er det også at kunne tyde signaturer for bygninger, så man som observatør kan melde køren, at der skal komme to gårde på venstre hånd, en privat vej til højre og derefter et hus,

og at vi ved bondegården ca. 200 m længere henne på venstre hånd skal til venstre ad den private vej.

En lille trekant på kortet samt bogstaverne Tr.St. betyder Trigonometrisk Station og ikke den transformatorstation, der altid er i nærheden.

Mange målinger sker ud fra kendingsmærker i terrænet, f. eks. kirker, vandmøller, ruiner o. s. v., hvis signaturer ikke er vanskelige at lære eller huske.

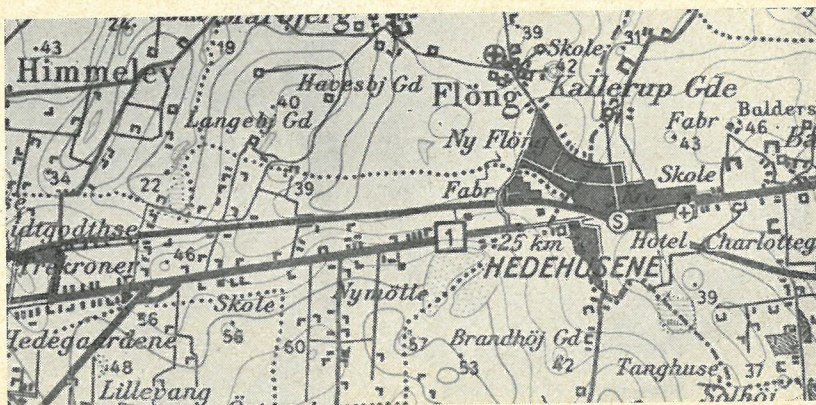
En skole, en kro, et mejeri eller et hotel, der også er anvendte kendingsmærker, er straks vanskeligere at finde, da signaturen for alle disse kun er en lille, sort firkant.

Kontrolposter.

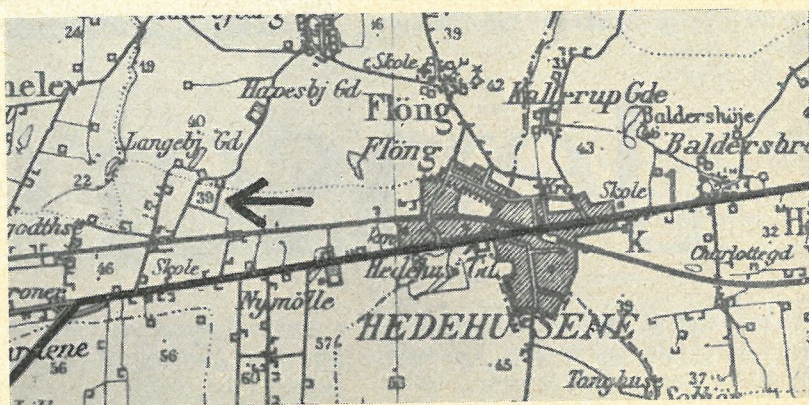
Selve løbet kan udformes på mange forskellige måder, men først og fremmest skal man benytte en bestemt rute, der dog oftest kun er markeret af bestemte kontrolposter. Disse »kontroller« kan være bemandede eller ubemandede, hvilket i reglen deler dem op i rutekontrol og kombineret rute- og tidskontrol.

De ubemandede kontrolposter kan f. eks. bestå af en transformatorstation, hvis nummer man skal notere, eller det kan f. eks. være de tre sidste ord i en inskription på et monument. Det kan også blot være et skilt med et bogstav eller lignende — kort og godt en foranstaltning der skal vise, at kørerens har været det pågældende sted (man kan nemlig roligt gå ud fra, at de øvrige deltagere ikke giver deres viden videre).

2



3



Kortudklippene i kort 1 og 2 er begge taget fra turistkort N.Ø. SJÆLLAND, 1:100.000, men på kortet fra hvilket 1 er klippet står der følgende: rettet 1929 (enkelte rettelser 1960) og det er trykt 1960, medens kort 2 er fra et kort trykt i 1957, rettet 1929 (enkelte rettelser 1955). På kort 1 peger den indtegnede pil på en ny vej, der blev anlagt samtidig med den nye motorvej, men samtidig blev en lille vinkelvej på ca. 500 m sløjet. Den er vist ved pilen på kort 2. På kort 3 ses et udklip af samme område, men her er der tale om det nye 1 cm kort med højdekurver og en ikke så grundig gennemarbejdning som på de gamle kort. Man ser endvidere, at vejforløbet i FLØNG er vist mere detaljeret på de gamle kort end på det nye 1 cm kort.

Ved starten får man udleveret en kontrolseddel eller et kontrolkort, og en ubemandet kontrol kan også bestå af et lille gummistempel tøjret til et lille flag, og så må deltagerne selv afstemple kontrolkortet.

De bemandede kontrolposter afstempler kontrolkortet, hvilket beviser, at køreren har været på stedet, men disse poster skal tillige have passeret indenfor et ganske bestemt tidsrum, der kan være meget knebent afmålt — det kan faktisk være på sekundet, og hvert afvigende sekund giver strafpoint. Da man ikke med rimelighed kan forlange,

at alle deltagernes ure skal gå præcist på sekundet over flere timer, er der i reglen afgivet en lille tidsmargin.

At komme frem til en kontrolpost til nøjagtig tid kræver naturligvis et meget intimt samarbejde mellem kører og observatør, og i de følgende artikler skal vi se, hvordan en opgave ser ud, når man får den udleveret, hvordan man kommer frem til de rigtige kontrolposter, og hvordan man rent tidsmæssigt lægger løbet til rette således, at man i det mindste har mulighed for at ankomme til tidskontrol på rette tidspunkt.

Familie- albummet

*of
Collecteur*

Hvor mange ved i grunden, at en af verdens mest exclusive biler bærer det gode danske familienavn

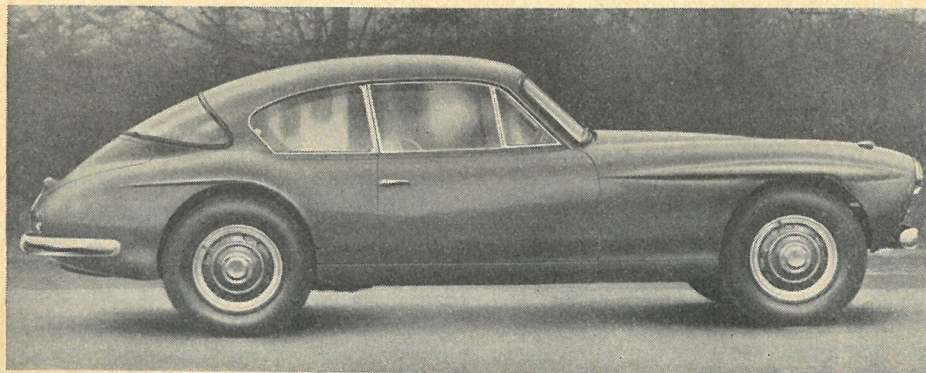
Jensen

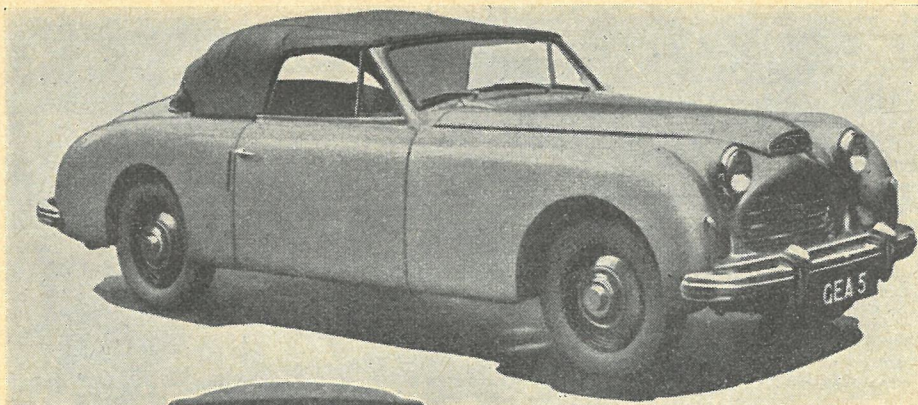
Flertallet af de eksotiske bilnavne lyder mere spændende end i deres hjemlande. Ferrari en intet usævanligt navn i Italien. Delage forekommer ofte i Frankrig. Cunningham træffes tit i den angelsaksiske verden.

I Danmark klinger disse navne mere af det store eventyr, og det var straks vanskeligere for de hedenfarne danske bilfabriker at hitte på navne, der lokkede både hjemme og ude

i verden. Triangel var lidt af et fund i så henseende. Men hvis en fabrikant ved navn Hansen i dag skulle lancere et motorkøretøj her i landet, ville han nok kvie sig ved at bruge sit gode familienavn. Han ville snarere følge tobaksfabrikanternes fodspor og benytte en klingende, fremmedartet betegnelse — alt i håb om at appellere til publikums snobberi.

Skulle samme fabrikant hovedsageligt ar-





bejde med eksport for øje, kunne han derimod roligt bruge sit navn. Det ville lyde spændende på verdensmarkedet. Præcis så eksotisk som Jensen.

Der fremstilles nemlig en højst attraktiv vogn ved dette gode danske navn, men den bygges i britisk fabrik og har ingen forbindelse med Danmark.

Pudsigt nok begynder mærkets historie med et lige så almindeligt engelsk navn, idet en mand ved navn *W. J. Smith* for knapt 100 år siden grundlagde en karetmager-virksomhed under eget navn. Hans værksted gjorde udviklingen med fra hestevogne

til biler og skiftede på vejen navn til *W. J. Smith and Co., Ltd.*, da vognmagerværkstedet efterhånden blev til en karosserifabrik.

Smith-selskabet var en anerkendt virksomhed i branchen, men holdt sig til mere jordbundne opgaver inden for den voksende bilindustri, indtil et par foretagsomme brødre indtrådte i firmaet 1930.

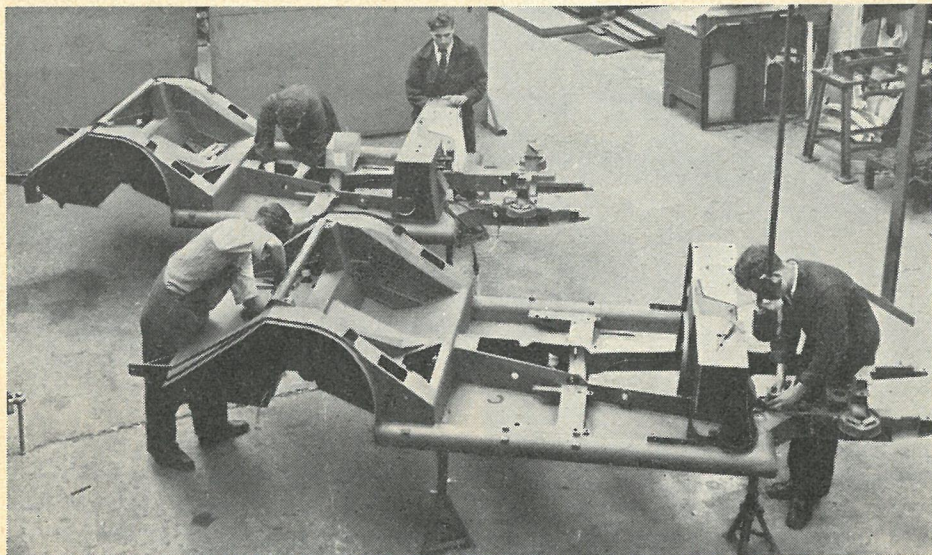
Alan og Richard Jensen havde som unge lærlinge i begyndelsen af tyverne møret sig med at bygge et karosseri på en Austin »Seven«. Det var så vellykket i linierne, at det tiltrak sig opmærksomhed på højere »sted«. Chefingeniøren hos Standard lod dem bygge prototypen til den topersoners »Standard Avon«, både i åben og lukket udgave.

Den første succes førte brødrene Jensen sammen med *W. J. Smith and Company*, og i samarbejde med forskellige bilfabriker fremstillede de mindre serier af sportskarosserier til populære mærker, bl. a. *Wolseley*, hvis »Hornet« model startede som et nogenlunde tamt standardchassis med et »Patrick-Jensen« karosseri.

Næste skridt på vejen var et samarbejde med Ford, og på grundlag af V-8 modellen skabte Jensen brødrene en meget tiltrækkende *Jensen-Ford*, der var nok så meget Jensen som Ford. Motor, gearkasse og til dels ophængning var Ford. Chassis, karosseri og adskillige væsentlige enkeltheder

På modstående side ses en Jensen 1954 Saloon med forstærket plastikkarosseri. Med sin 4-liters motor har vognen en tophastighed på over 190 km/t.

I 1951 fremstillede Jensen den ovenfor viste to-dørs convertible. Den udviklede 130 hk ved 3700 omdr/min og accelererede fra stående start til 80 km/t på 10,6 sekunder.



Chassiserne til Jensen 541 bliver ligesom den øvrige vogn fremstillet som håndarbejde. Den bærende konstruktion er udformet som et platformchassis med kraftige rørvanger.

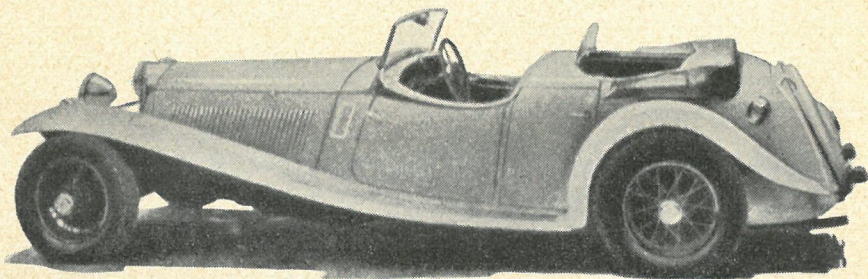
var Jensen eller en Jensen-disponeret samling dele fra forskellige fabrikker.

Maskinen var tunet ret kraftigt op med en særlig indsugningsmanifold, to karburatorer og magnetænding. Koblingsbetjeningen var hydraulisk, vist for første gang på en personvogn. Chassiset var mindre i dimensionerne end Fords normale mål og betydeligt lettere. Karosseriet var et smart, åbent firepersoners med udpræget sportslige linier, og vognen var god for 150 km/t med en forrygende acceleration. En bemærkelsesværdig detalje var anvendelsen af en Columbia-bagaksel med et planetgear ved differenti-

alet, så to udvekslingsforhold stod til rådighed. Derved fik den normale tretrins Ford-gearkasse faktisk seks trin fremad!

Seriefremstillingen af denne model indledtes i 1935, og året efter blev virksomhedens navn ændret til *Jensen Motor, Ltd.* Under dette firmanavn har den siden været kendt som specialfabrik for diesel-lastvogne, særlige køretøjer til industribrug etc. samt sportsligt prægede vogne i luksusklassen. Desuden fabrikkerer Jensen Motors sportskarosserier til forskellige store koncerner, bl. a. BMC (Austin-Healey).

Jensen-Ford'en blev mødt med nogen mis-



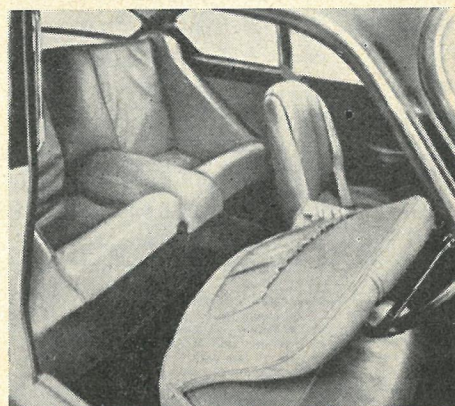
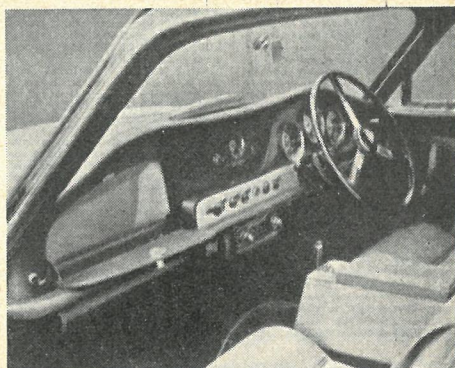
Dette er den første serieproducerede Jensen, der som den første engelske vogn havde overgear som standardudstyr.

tillid i de mest fanatiske sportskøreres kreds. Det må retfærdigvis også indrømmes, at en nok så tunet Ford virkede lidet overbevisende ved siden af datidens ægte sportsmærker som Alvis, Bugatti, Delage Alfa Romeo, Mercedes-Benz og andre. Derimod vakte de ubestrideligt elegante linier begejstring hos mindre befæstede sjæle, og flere af Jensen-Ford modellerne gik til USA, hvor Hollywood var hovedaftager.

Ford-modellen var dog kun et stadium på vejen, og i 1937 blev den første vogn bragt på markedet med navnet *Jensen* alene på køleren. Det var på mange måder en usædvanligt tiltalende bil.

Chassiset var en solid, krydsforstærket ramme med kraftige støttestrukturer mellem motorrum og førersæde og mellem førersæde og bagsæde. På dette fundament var der monteret et ualmindeligt heldigt, åbent firepersoners karosseri. Siderne var ført ret højt op, og bagsædet var til dels overdækket, så passagerne havde hvert sit lille vindspejl. Motoren var en 3,6 liters, sideventilet 8-cylindret Nash med tretrinsgearkasse. Bagakslen var stadig med to udvekslingsforhold, så der var seks fremadgående gear at lege med. Vognen vejede ca. 1.500 kg og havde tilstrækkelig styrke under den lange motorhjelms til at gå fra 0-110 km/t på 29,7 sekunder. Tophastigheden var ca. 145 km/t, hvilket var pænt, men ikke voldsomt i de dage. Det var dog en usædvanlig behagelig vogn at køre, for der var i højeste grad tænkt på enkelthederne. Sæderne var velformede med talrige indstillingsmuligheder både på langs og i højden. Ratsøjlen havde teleskopmuffe. Gearstang, håndbremse og pedaler var meget omhyggeligt placerede, og instrumenterne samt kontakter m. v. var både rigelige og rigtige. Bortset fra den lidt forældede motor ville denne model faktisk stadig være en tiltalende bil i dag — dog helst med lidt bedre bremses. De var tilfredsstillende for en god snes år siden, men ikke helt i dag.

Foruden denne vogn byggede Jensen en lukket model dels med samme motor, dels med en 4½ liters 8-cylindret maskine. Samtidigt eksperimenterede fabriken med last-



Interiøret i en Jensen er absolut luksusbetonet, men sædernes udformning og instrumenterne fortæller alligevel, at der her er tale om en sportsvogn. Jensen bilerne leveres kun med højrestyring.

vognsmodeller, men da krigen brød ud i 1939, måtte hele produktionen omlægges til militære formål.

Allerede i 1946 kunne fabriken præsentere sin første efterkrigsmodel, en lukket vogn af moderne tilsnit, og i 1949 en tilsvarende cabriolet med betegnelsen »Interceptor«. I begge tilfælde var fundamentet en ramme af kassevanger, lagt helt ud mod vognsiden og forstærket med rørtraverser samt et gulv af stålplade. Både for- og baghjulsaaffjedringen var med skruefjedre. Forhjulene var uafhængigt ophængt i dobbelte triangler, mens der blev benyttet en stiv bagaksel, som førtes i en Panhard-stang. Motoren var en 8-cylindret Meadows på 3,9 liter med letmetallblok, våde foringer, topventiler (stødstænger) og krumtappen for-

Jensen

svarligt lagt i 9 lejer. Den afgang 132 hk ved 4.300 o/m. Nogen større efterspørgsel efter disse modeller var der ikke, så Meadows måtte opgive den 8-cylindrede motor. Jensen fik derefter den store Austin, A 135 motor, og den har siden været brugt i mærkets modeller, som i 1953 blev suppleret med den interessante type 541.

Den vakte berettiget sensation på London udstillingen, hvor den virkede næsten futuristisk mellem de mere adstadige britiske modeller. Ikke fordi fabriken havde valgt helt usædvanlige løsninger. Der var, ret beset, ikke noget chokerende i specifikationen, men den gamle Jensen-opskrift på en bil havde gennemgået en højst forfriskende modernisering.

Udgangspunktet var fabrikens faste: at levere en virkelig chik, højst komfortabel bil med høj ydeevne. Grundtrækkene i konstruktionen var også de vante: en stor, lidet anstrengt motor i en let vogn. Resultatet var følgende:

Chassiset fulgte den hidtidige efterkrigs-konstruktion, d. v. s. en solid mellemting mellem platform og ramme. Forhjulene var ophængt i dobbelte triangler og affjedret med skruefjedre, dæmpet af teleskopstøddæmpere. Den stive bagaksel affjedredes og førtes i to langsgående bladfjedre. Både for og bag var vognen monteret med Dunlop-skivebremseser, hvilket var en virkelig nyhed for syv år siden. Iøvrigt var chassiset ikke sensationelt, men vel gennemarbejdet.

Motoren var en A 135 (6 cyl. $87,3 \times 111,1$ mm, 3.993 ccm), som med 3 SU karburatorer var bragt op på 145 hk. Den var monteret med en tør enkeltpladekobling og en firetrinsgearkasse samt et Laycock-de Normanville overgear, så føreren havde fem udvekslingsforhold at lege med. Styringen var med snække og sektor.

Over denne robuste chassiskonstruktion var der opbygget en svejset rørramme til støtte for det særprægede todørs, firepersoners, lukkede plastickarosseri. Dets linier var enkle, men velproportionerede, og kø-

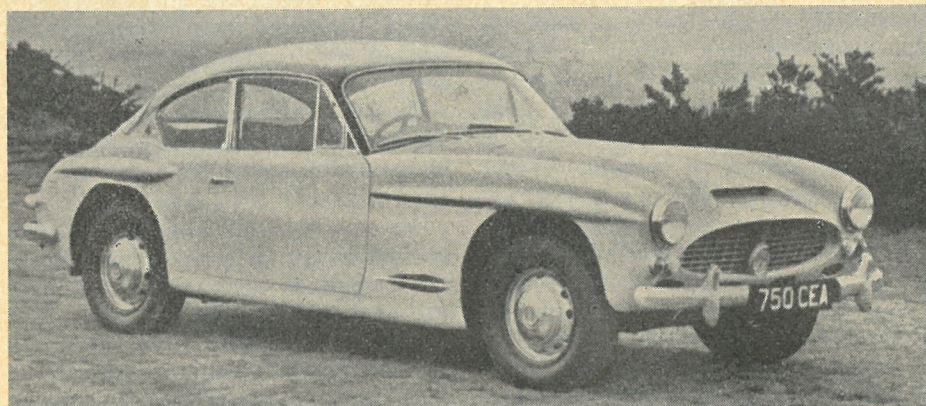
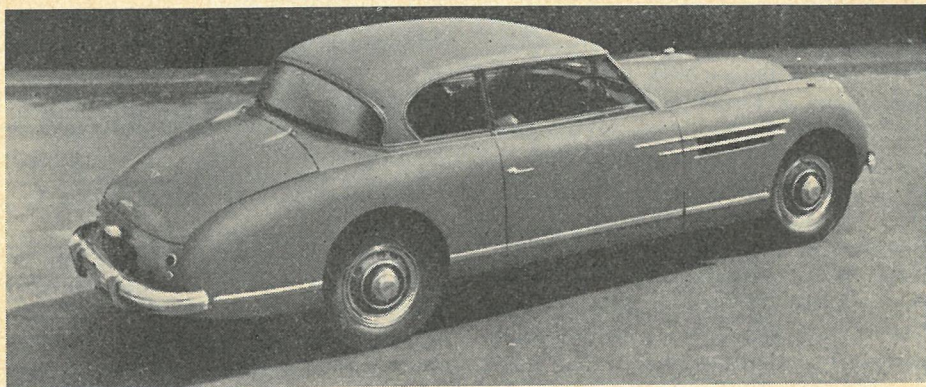
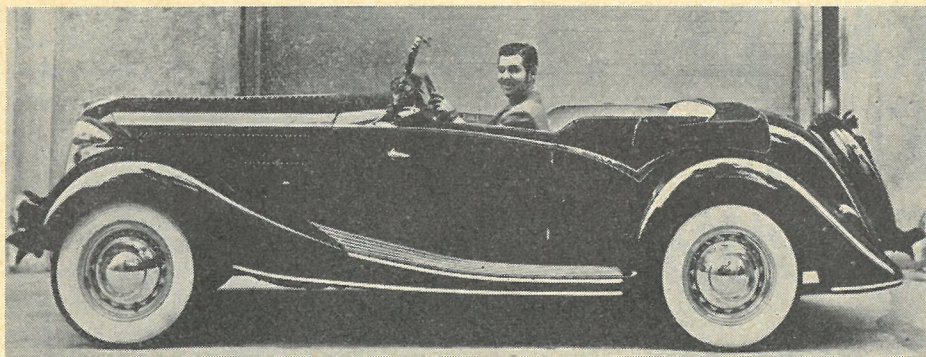
leråbningen var behageligt fri for ornamenter. Den kunne iøvrigt lukkes helt med et dække, som betjentes fra førersædet.

Dimensionerne var beskedne: akselafstand 266 cm, sporvidde 132 cm for og 130,6 cm bag, bredde 160 cm, længde 452 cm og højde under vognen 18 cm, idet sæderne var placeret på hver sin side af den høje kardantunnel. Den var ret nem at entre og forlade gennem de to brede døre, omend det krævede nogen smidighed at komme til og fra bagsæderne. Der var heller ikke overdådig benplads — men fabriken kunne dog i 1953 med rette hævde, at den byggede verdens hurtigste 4 personers vogn. En Jensen 541 kunne nemlig opnå 195 km/t. Et par år senere var tophastigheden øget til mere end 200 km/t, og den accelererede fra stående til 160 km/t på 30 sekunder.

Trods denne voldsomme ydeevne var det en overordentlig bekvem vogn at køre. Faktisk lod den sig villigt misbruge i højeste gear, men det var naturligvis ikke den dybere mening med den. 100 hk per ton skal skam bruges helt anderledes.

Siden præsentationen i 1953 har Jensen bygget ca. 1 stk. 541 om dagen. Forskellige mindre forbedringer er blevet indført, men først til Londonudstillingen i år er modellen blevet mærkbart forandret. Motoren er tunet en lille smule op, sporvidden er blevet godt 5 cm større og samtidigt er karosseriet gjort bredere og en smule højere. Det stilbare dække foran køleråbningen er desværre forsvundet — i stedet bruges et kølergardin. Chassiset er gjort endnu stivere, og karosseriet er ekstra forstærket. Den største forandring er overgangen til automatgear som standardudstyr. Heldigvis har fabriken valgt Rolls-Royce/Bentley transmissionen med fire trin, som kan vælges af føreren, der således ikke bliver sat helt ud af spillet. Iøvrigt kan »håndgear« leveres på bestilling. Også styringen er ændret, idet der bruges en af Jensen fremstillet tandstangsmekanisme.

I det indre udstyr er der sket enkelte forbedringer, og vognen leveres med sikkerhedsseler som serieudstyr. Radio og vindspejlsvaske hører også til det faste tilbehør, så der er efterhånden kun trådhjul at betale



Øverst: I Hollywood er Jensen en mondæn vogn — her ser vi Clark Gable i en Jensen-Ford fra 1935-36. I midten: En Jensen Interceptor virker ikke opsigtsvækkende, for man ser, hvad den kan præstere. Nederst: En Jensen 541 S fra 1960. Der er ret god plads til fire voksne personer, den accelerer fra stående start til 160 km/t på under 30 sekunder, og den kan køres som sportsvogn eller som en stilfærdig familievogn.

ekstra, hvis køberen ikke kan lide de gemene, perforerede pladehjul.

Takket være den udstrakte anvendelse af standarddele kan prisen holdes på godt 40.000 kr. af fabrik. Det er selvfølgelig ikke

billigt, men til gengæld modtager køberen en velbygget, særpræget bil med en usædvanligt høj ydeevne og i tilgift det gode navn Jensen.

Collecteur.

KAN DE KLARE EN PUMPE?

Benzinpumpen er et tålmodigt væsen, der i reglen findes begravet under et tykt lag skidt og mæg opslåmmet i olie, og den bliver næsten aldrig tilset, medmindre den helt opgiver at bestille noget — vi kan jo lige så godt se kendsgerningerne i øjnene.

Tidligere havde den almindelige bilist et ret fortroligt kendskab til sin benzinpumpe, fordi sidstnævnte ofte forårsagede totalt motorstop på grund af et revnet »mellemgulv«. Så rodede fatter rundt i sit rariets-kabinet under sædet, fremtog en stor, meget forknoklet skruetrækker, en løsagtig skiftenøgle samt et nyt mellemgulv — også kaldet en membran — til pumpen. Sindigt og uden opsigtsvækkende eder blev membranen udskiftet, hvorefter han inkasserede de sædvanlige bebrejdelser fra vor mor, der mente, at den slags kunne han godt have klaret hjemmefra, og så fortsatte køreturen.

Nutidens pumper er næsten ufatteligt stærke, og kun sjældent ser man en revnet membran, takket være den smidige og stærke kunstgummi. Af samme grund beskæftiger bilisterne sig selvfølgelig ikke med pumpen, før den en dag strejker på grund af overvældende ophobninger af snavs og slam. Den slags sker jo, når man mindst venter det, og så lukker vor nutidige fatter motorhjælmen op, kigger fortvivlet ned i motorrummet uden at kunne øjne nogen forklaring på det højst ubelejlige motorstop, standser en forbikørende vogn for med denne at sende bud til en mekaniker eller anden assistance, og efter at have inkasseret de sædvanlige bebrejdelser for ikke at holde sin vogn i orden sætter han sig ned og venter tre, fire timer på hjælpen.

Vi er dog trods alt nogle stykker, der foretrækker at forebygge frem for at helbrede, da det er nok så bekvemt at udføre reparationer, når man har tid til det og har såvel dele som værktøj ved hånden.

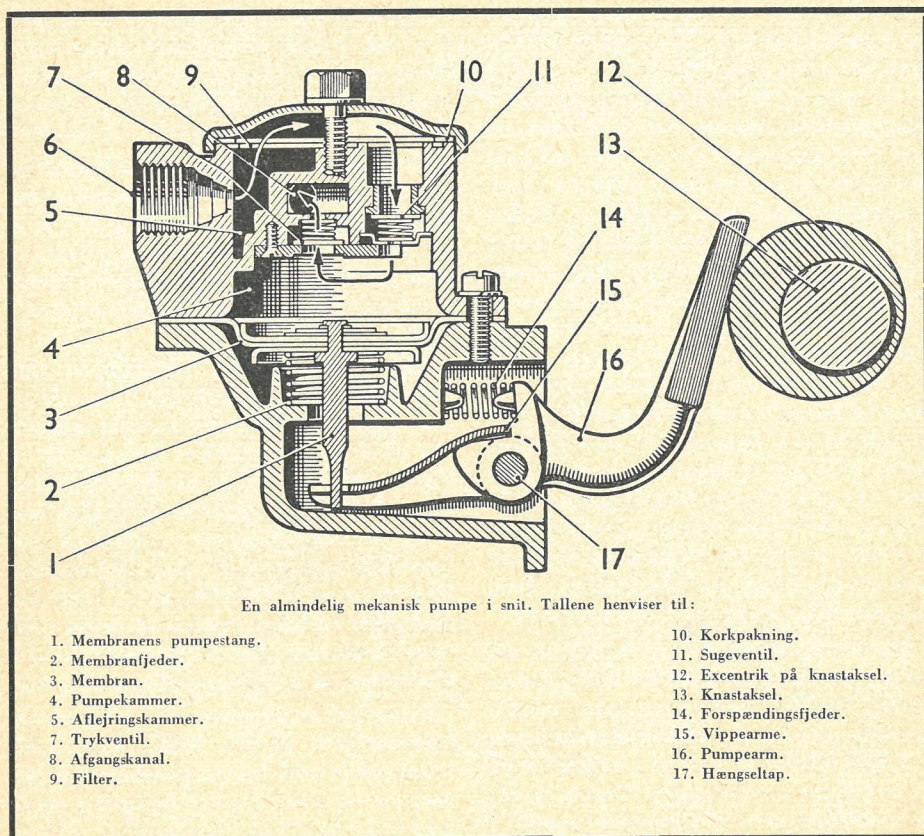
Lad os slå fast, at en benzinpumpe kan svigte på grund af utætheder, der trækker falsk luft ind i pumpen, og det giver dårlig motorgang og eventuelt forbrændte ventiler på grund af for mager karburering. Disse utætheder kan også blive så alvorlige, at motoren går helt i stå på grund af benzinsmangel, men man kan ikke uden videre opdage disse utætheder, der i reglen skal findes i sugesiden ved tilkoblingen af tankens

- eller må De vente til hjælpen kommer?

benzinrør. Utætheder kan også opstå ved dækslet, hvilket kan give samme vanskeligheder, men her vil man ofte få syn for sagen på grund af udtrængende benzin — hvis motoren altså er så ren, at man kan se noget som helst. Pumpen kan give for lavt tryk eller helt svigte på grund af urenheder, og man må ofte forbauses, når man åbner en pumpe, der er totalt tilgroet med slam, glødeskaller, rust og andre urenheder — at den i det hele taget har været i stand til at fungere indtil dette tidspunkt er ubegribeligt.

Den mekaniske benzinpumpe er anbragt på siden af motorblokken, og den drives af en ekscentrik på knastakslen, hvilket er en oplysning, der kan skræmme mange uerfarne bilister langt bort, for de skal så sandelig ikke have pillet noget ved nogen knastaksel. Det kommer de heller ikke til, for pumpehuset er blot monteret til motorblokken med to bolte, og når disse er skruet af sammen med forbindelsesrørerne til tank og karburator, kan pumpen uden videre fjernes.

Når vi med det samme fortæller, hvordan pumpen skal afmonteres, så er det fordi, det faktisk er umuligt at foretage en rensning eller noget andet, så længe pumpen sidder



på blokken. Hvis vi betragter skitsen er den adskilte pumpe, vil vi se, at man kan få fat i filtersien (5), når man løsner boltten (1) og tager topdækslet (3) af, men af en eller anden mærkelig grund slipper urenhederne sammen med vandet igennem denne si, uanset hvor finmasket den er, og de små partikler finder derefter hinanden for at danne større propper og slamaflejringer, så sien skal egentlig kun opfange større urenheder, der kunne medføre omgående driftforstyrrelse, hvis de kom i klemme i ventilklopperne. Man kan derfor sagtens rense sien, medens pumpen sidder på motorblokken, men det tjener blot ikke noget væsentligt formål.

Inden man i det hele taget går i gang med arbejdet, skal man sørge for at have de fornødne nye pakninger, der skal benyttes ved monteringen. Mellem pumpen og motorblok-

ken er der en papirpakning, og den bør udskiftes, hver gang pumpen har været afmonteret. Desuden vil det altid være klogt at have en reservepakning til dækslet (4), for kan den ikke tætte for luft og benzin, vil pumpen svigte helt eller delvis. Når man skal afmontere pumpen, må man erindre, at den på visse motorer er anbragt lavere end benzintanken, og derfor må man enten have en prop at sætte i benzinrøret fra tanken, eller også må man bøje rørets fleksible stykke op således, at udmundingen kommer til at ligge over benzinstanden i tanken, af hvilken grund det vil være klogt at foretage rensningen, når der kun er nogle få liter tilbage på benzintanken.

Opgaven lyder simpelthen på at fjerne alt snavs og slam, så hele pumpen skal demonteres og renses. Den her viste type er en af de mest komplicerede, hvilket dog ikke vil

sige ret meget. Vi fjerner først topbolten (1), underlagsskiven (2), topdækslet (3), korkpakningen (4) og sien (5). Derefter tegner man et pasmærke som en streg over den øverste og nederste del af pumpen, inden man afmonterer de (i dette tilfælde) fem bolte, der samler pumpens to dele, mellem hvilke membranen er anbragt. Undertiden kan de to dele binde lidt, og de bør adskilles med forsigtighed for ikke at ødelægge membranen. Når man vender bunden i vejret på den øverste halvdel, kan man afmontere de tre skruer (en af dem er vist som 9), der holder ventilpladen (11), som tages ud sammen med pakningen (10), ventilpladerne (7), fjedrene (8) og fjederholderen (12) til sugeventilen. Anbring det hele i et glas eller en lille dåse, for det er småting, der let bliver borte. Ventilfjedrene er ganske tynde, og de skal behandles med varsomhed — man må ikke trække i dem, bøje dem eller lægge noget tungt på dem.

Samtlige dele vaskes i ren benzin, og det øverste pumpehus tømmes for alle uhumskheder. Derefter undersøger man »ventilsæderne«, der i reglen blot er en støbt flange — i dette tilfælde en kant på ventilpladen og på bøsningen i sugekanalen. Tæring og aflejringer kan gøre ventilsæderne ujævne i en sådan grad, at ventilerne er konstant utætte, hvilket kan nedsætte pumpetrykket og tillade benzinen at løbe tilbage fra karburatorrøret til tanken under længere tids stilstand — dette kan i forbindelse med nedsat pumpekapacitet give alvorlige startvan-skeligheder.

Ventilsæderne må kun rettes af med plane instrumenter som en fin fil eller polerlærred på et fast underlag, men i de fleste tilfælde er en sådan afretning slet ikke nødvendig.

Efter rensningen samles pumpen igen i modsat rækkefølge af demonteringen, og hvis det er nødvendigt, må korkpakningen udskiftes, hvis den er blevet hård eller ligefrem har revner. Fiberskiven (2) skal også kunne slutte lufttæt, så heller ikke den må være defekt på nogen måde. Desuden er det vigtigt, at man ikke spænder topbolten (1) for stramt, da korkpakningen på den måde vil blive klempt for hårdt sammen. Såvel

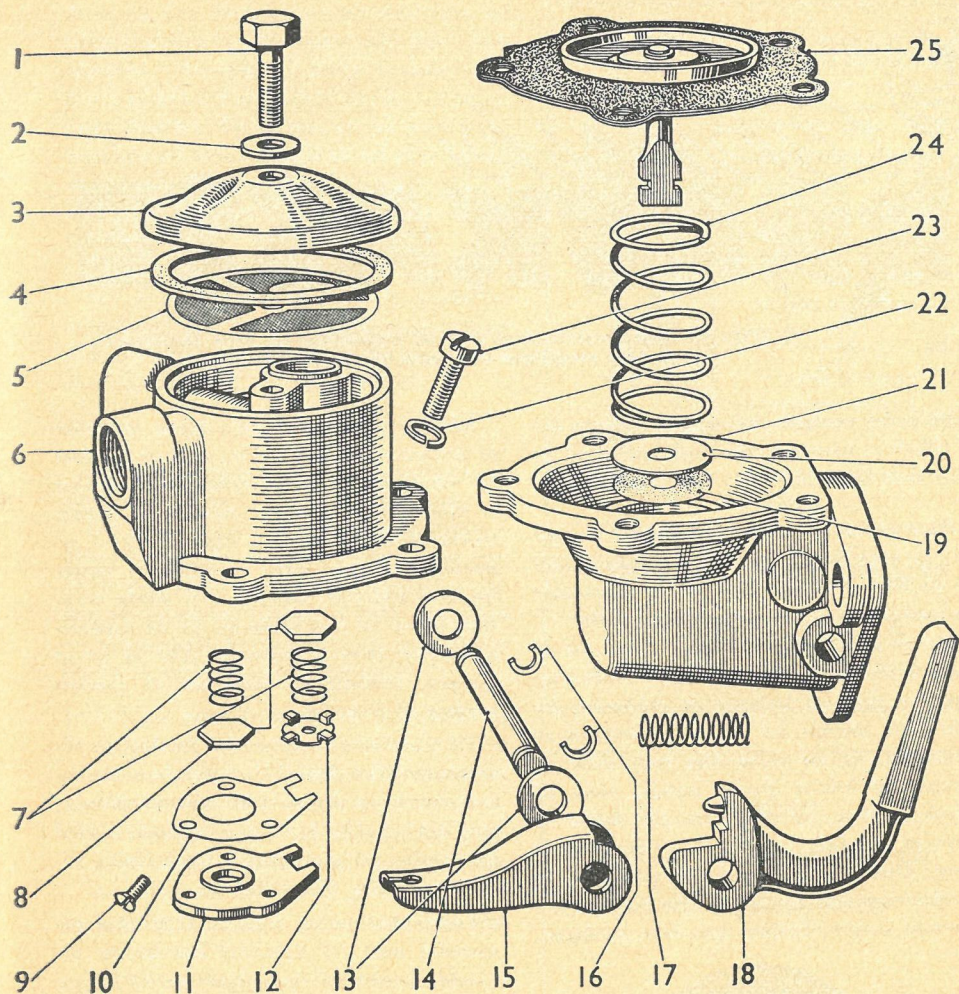
pumpens flange som flangen på motorblokken må renses omhyggeligt inden montering med ny pakning, og man tilspænder naturligvis de to monteringsbolte gradvis og skiftevis.

Kun sjældent behøver man at beskæftige sig med pumpens underdel, men skal membranen udskiftes, drejer man den 90°, hvilket vil frigøre den fra vippearmen (15), og man passer selvfølgelig på fiber- og metal-skiverne (19 og 20) under membranfjederen (24).

Vippearmen (15) og pumpearmen (18) smøres af olien fra motorens krumtaplus, men med tiden kan der naturligvis opstå slid og slør, og så udskifter man armene og tappen (14), der holdes på plads af fjederklemmerne (16). Fjederen (17) skal blot sørge for et fast anlæg for pumpearmen mod knastakslens ekscentrik således, at pumpen ikke rasler, og er fjederen defekt, fordi den med tiden er blevet trykket så meget sammen, at den ikke kan udfylde sin opgave i tilværelsen, så må den naturligvis udskiftes.

Pumpetrykket reguleres af karburatorens svømmerventil på den måde, at et fyldt svømmerhus med lukket svømmerventil vil præstere et modtryk, der forhindrer pumpens trykventil (7 på snittegningen) at åbne, og da benzinen er spærret inde i pumpekammeret, vil membranen ikke kunne udføre noget pumpe-slag. Efterhånden som karburatoren får brug for benzin, vil der kunne udføres et lille pumpe-slag, og det er af hensyn til de varierende størrelser på pumpe-slaget, at pumpearmen er leddet således, at den egentlige pumpearm for at undgå støj og slagpåvirkninger altid følger eksentriken på knastakslen, medens vippearmen følger membranen.

Tager man benzinrøret fra karburatoren, vil modtrykket helt blive ophævet, og lader man nu motoren rotere, vil der komme en ordentlig stråle benzin, fordi det størst mulige pumpe-slag nu bliver udnyttet. Der skal altså bestå en bestemt balance mellem karburatorens svømmerventil dirigeret af svømmerhøjden og pumpens membran-fjeder, så derfor skal man altid benytte originale fjedre.



1. Dækslets monteringsbolt.
2. Fiberskive.
3. Dæksel.
4. Korkpakning.
5. Filter.
6. Øverste del af pumpe.
7. Ventiltfjedre.
8. Suge- og trykventil.
9. Skrue til ventilplade.
10. Pakning.
11. Ventilplade.
12. Fjederholder.
13. Pakskiver.

14. Hængselap.
15. Vippear.
16. Låseklemmer.
17. For-spændingsfjeder.
18. Pumpear.
19. Fiberskive.
20. Metalskive.
21. Nederste del af pumpe.
22. Fjeder.
23. Monteringskrue.
24. Membranfjeder.
25. Membran med pumpestang.

teknisk **BREVKASSE**

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

De bedes venligst oplyse mig om, om det er tilladt at montere teleskopforgaffel på en BSA B 26 fra 1938. M. N., Hellerup.

Rent mekanisk er der ikke noget i vejen for, at man kan montere en teleskopgaffel på en BSA B 26 fra 1938, da kronhovedets konusskåle passer til de moderne gafler.

Det er imidlertid ikke uden grund, at de motorsagkyndige ikke godkender forandringen, for man vil forlange en erklæring fra fabrikken gående ud på, at ændringen er forsvarlig, og en sådan kan man ikke få. Kronhovedvinklen passer nemlig ikke til teleskopgasflen, og maskinen får derfor så stort et efterløb, at den bliver rædsom at køre. Desuden er der det færemoment, at forskærmene kan komme i berøring med det forreste stelrør, hvilket kan låse styringen.

★

Jeg har en Taunus 12 M, årgang 1960, og på den er der ingen fjeder, som trækker undertryksventilen til i kølerproppen, den åbner, når kølerproppen vendes, så den kommer ned af. Jeg har, da jeg fik vognen, undret mig over det og spurgt hos forhandleren om det var rigtigt, og det sagde han ja til. Nu ville jeg gerne høre, hvad De mener. Hvilket beskyttelsesmiddel skal man tilsætte destilleret vand for at forhindre rust og tæring i køleren? Samtidig ville jeg gerne spørge om, med hvilket moment topstykket skal tilspændes på denne vogn, og hvor stor en momentnøgle man i det hele taget skal bruge til denne vogn, da jeg har tænkt at købe en sådan. H. H., Stege.

Kølerproppen på Ford's tyske modeller er udformet på den måde, at man i stedet for en fjeder til undertryksventilen bruger et lille stempel i et rør således, at undertryksventilen lukker ved stigende tryk i systemet, hvorefter selve ventilpladen sørger for den endelige lukning ved større tryk. Man bliver på den måde fri for en upålidelig fjeder, men proppen er ikke så let at afprøve, medmindre man har et specielt apparat til formålet.

Til destilleret vand er der forskellige til sætningsmidler. Mobil Hydrotone har vi gennemprøvet, og det er fuldt tilfredsstillende, men det må ikke benyttes i forbindelse med kølevæsker på glykolbasis. Også Holt's til sætningsmidler kan anbefales.

Topstykket på en Taunus 12 M skal tilspændes med 7,5 kgm, og det største tilspændingsmoment (svinghjul) er 9-9,7 kgm — en ganske almindelig momentnøgle kan altså bruges.

★

Jeg har en Goggomobil T-300 1959, kørt 35.000 km, heraf dog kun 2.000 km ved mig. Indtil for nylig har den gået upåklagelig, men i den sidste uges tid har den fået en mærkelig lyd omme ved motoren. Man kan tydeligst høre det, når man i friløb bremses vognen til stilstand, men også når man kort tid slipper speederen. Så lyder der en modbydelig lyd: dum-dum-dum, som følger det baghjulenes omdrejninger, for til sidst at forsvinde når man holder stille. Jeg har været ved den aut. forhandler og fået dem til

at se på det. Baghjulene sad ikke løse, og tilsyneladende var der heller ikke slør i bagakslerne. Men når vi kørte vognen stille frem, kunne vi høre lyden, der da lød meget mere dæmpet. De mente, at det måske var bagakslerne men havde ikke tid eller lyst til at undersøge det nærmere. Nu håber jeg, De kan stille en mere komplet diagnose. På forhånd tak.

Det er jo svært at afgøre lyde pr. korrespondance, men ifølge de givne oplysninger kan det næsten kun være et kardanled ved den ene bagaksel, det er galt med.

★

De har tidligere været mig behjælpelig med oplysninger — nu er jeg her igen.

Det drejer sig om bestemmelse af automobilers benzinøkonomi ved hjælp af det specielle måleapparat, som for længere tid siden var beskrevet i et nr. af SMJ. Desværre er eksemplaret bortkommet og jeg tillader derfor at stille følgende spørgsmål:

- 1) Foregår omskiftningen til målerøret fra en mindre benzinbeholdning anbragt ved siden af målerøret — eller fra tanken via benzinpumpe og slange.
- 2) Så vidt jeg husker var slangen fra målerøret sluttet direkte til karburatorens svømmerhus. Hvis dette er tilfældet, må benzintrykket blive væsentlig mindre end ved normal drift.

En mekanisk membranpumpe af den normale personvognstype yder et tryk på 2,5-3,0 lbs/sq. in., hvilket svarer til ca. 250 cm benzinsøjle. Ved anvendelse af målerøret vil trykket imidlertid ikke komme over max. 75 cm benzinsøjle.

Vil det langt mindre tryk ikke kunne give anledning til lavere benzinniveau i svømmerhuset og dermed ændret karburering under målingen?

- 3) Da det efterhånden er svært at finde velegnede prøvestrækninger med afstands-mærkninger, vil jeg meget gerne vide, hvor stor fejlvisning man kan påregne ved en kilometertæller af gennemsnitskvalitet.

Ing. S., Brede.

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

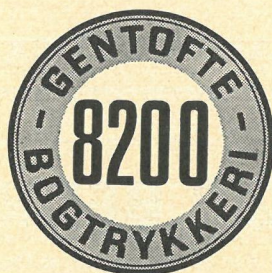
Jobi, Danfa, A. B. C., org. eng. T. T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

— enhver
tryksag til ethvert formål
i kvalitetsudførelse



KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE
ved Kildegårdsplads

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

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 211

ÆGIR 2403

ÆGIR 4803

PUT DET HELE I EN SÆK OG GAA TIL BECH



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

Tagsvej 101 . 9926

Velocette

KVALITETSMÆRKET

KØR BEDRE

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

FÅS HOS
BOGHANDLERNE OG SMJ

Kr. 6,75

Som De ganske rigtigt bemærker, kan man ikke måle benzinforbruget korrekt, hvis man kun benytter sig af faldtrykket fra måleapparatet direkte til karburatoren. Dette system benytter vi kun til forbrugsprøver på motorcykler, hvor karburatoren normalt fødes af faldtrykket fra tanken. Til økonomiprøver på biler benytter vi et apparat med en tregangshane og et T-rør ved karburatoren. Vi kan på den måde køre direkte på tanken, eller vi kan sende målebeholdningen fra apparatet gennem pumpen til karburatoren, og vi kan fylde måleapparatet ved hjælp af pumpetrykket.

Man kan ikke sige noget generelt om fejlvisningen på en kilometertæller, da dækkenes nedslidningsgrad og hastigheden (dynamisk radius) har indflydelse på spørgsmålet. Der findes dog stadig anvendelige målestrækninger med kilometersten.

★

Min Peugeot 203 (1953) har efterhånden lagt de første 140.000 km agterud, og visse ting tyder nu på, at den nærmer sig sin første hovedreparation.

Jeg skal ikke her forsøge at forsvare min begejstring for vognens robusthed og køreegenskaber, men måske snarere beklage manglen på samme vedrørende dens accelerationsevne. Da jeg ved, at de sidste årgange, der blev fremstillet af 203'eren, havde 4-5 hk mere end min, ringede jeg til Importøren i Svendborg (belært af SMJ's brevkasse) og fik her at vide, at der skulle fjernes 0,9 mm af topstykket, hvorefter den ønskede effekt kunne forventes at være til stede. Denne meddelelse blev imidlertid modtaget med forfærdelse og vantro på mit værksted (aut. Peugeot forh. i Hoptrup), hvor man mente, at hovedlejerne ville være »kørt ned«, inden der var gået 10.000 km: her anbefaler man i stedet montering af to karburatorer og ændr. af udstødningen eller montering af »403« foringer.

Hvem pokker skal jeg nu tro på af mine sikkert velmenende rådgivere?

Når jeg henvender mig til SMJ, er det fordi, jeg håber, De vil kunne optræde som

uvildig dommer i denne sag og måske endog fremkomme med supplerende oplysninger.

J. P. O., Rødding.

Kompressionsforholdet på 203 blev sat op fra 6,8:1 til 6,9:1, hvilket naturligvis ikke kan frembringe mirakler med hensyn til accelerationsevnen. Hvis man tager 0,9 mm af topstykket, skulle kompressionsforholdet gå lidt højere op. Vi kan med vor bedste vilje ikke indse, at lejerne bedre skulle kunne tåle en effektførogelse gennem brugen af to karburatorer end ved hjælp af et forøget kompressionsforhold. De kan sætte foringer beregnet til 403 i motorblokken, når blokken er slebet ud til den større diameter, hvilket skal gøres med stor omhu. Topstykket kan benyttes uændret eventuelt med en lille afhøvling. En forøgelse af kompressionsforholdet vil give forbedret økonomi ved konstant hastighed. Af hensyn til lejerne kan De lige så godt sætte kompressionsforholdet op, som De kan give motoren større slagvolumen. Der er altså frit valg.

★

Jeg har en FIAT 1900 (model 105.000, årg. 1954). Med den originale Weber karburator (type 34-DR-6-SP med forsnævringsring 25 mm, hovedstrålerør 1,50, tomgangs-rør 0,50 og startør 1,60) havde den efterhånden arbejdet sig op på et benzinforbrug på ca. 7½ km/l, trods mange justeringer på forskellige autoriserede værksteder (bl. a. Nord. Fiat).

Kloge mennesker fortalte mig, at det var nytteløst at reparere på Weberen, det eneste rigtige ville være en Solex. Jeg anskaffede mig derfor en sådan, der skulle være justeret til vognen, nemlig: Type 32 - PBIC (fransk fabrikat) med mekanisk pumpe nr. 72 uden ventil, forsnævringsring 26 mm, hovedstrålerør G 135, luftkorrektionsrør a 190, blandingsrør nr. 19, pumperør Gp 50, indsprøjtningrør J, høj model, lille hul, startstrålerør Gs 125, startlufrør Ga 4, tomgangsstrålerør g 50, tomgangslufrør (uden nr.) sandsynligvis 150, nåleventil mærket 2, svømmer mærket 5 Gr. 7.

Jeg tvivler om, at denne justering er korrekt. Starten er vanskelig, særlig ved varm motor. Der er tegn på for fed blanding — sorte, våde tænder, dårlig acceleration etc. og benzinforbruget steg til ca. 6½ km/l. Den var forøvrigt umulig at justere i tomgang. Tomgangsjusteringsskruen kunne skrues helt i bund, uden der kom nogle symptomer på for mager blanding. Jeg satte Weberen på igen og kører igen fint, men ikke længere literen end før; jeg havde ellers med Solex'en håbet på omkring 9 km/l.

Tændingsanlægget er i orden og korrekt justeret, kompressionen er fin og ens på alle 4 cylindre, luftfilter er rent, tænder er Bosch W 175 T 1. Vognen har kørt 87.000 km men velplejet og i orden.

Jeg vil være Dem meget taknemmelig, om De ville oplyse mig om, hvorvidt Solex-karburatorens justering er korrekt. På forhånd tak.

P. G., Gentofte.

Det forekommer os ikke sandsynligt, at der skulle være noget galt med Deres Weber karburator, der kan bevirke for stort benzinforbrug. Den mest almindelige fejl på en karburator er slid ved gasspjældets aksel, hvilket kan bevirke falsk luft med deraf for mager blanding og vanskelig tomgangsjustering.

Den benyttede Solex karburator er ifølge vor tabel rigtig, bortset fra pumperøret, der skal være type H og ikke J. Desuden skal nåleventilen i svømmeren være 1,5 og svømmeren skal veje 11 gram. Tomgangsdysen skal være 50 og den tilhørende luftydyse 150.

Prøv at glemme motoren et øjeblik, for der kan jo trods alt være andre årsager til for stort forbrug, og i en Fiat 1900 er det nærliggende, at væskekoblingen ikke er fyldt tilstrækkeligt op med olie, så det skal De i hvert tilfælde undersøge. Vender vi tilbage til motoren, er den dynamiske tændingsindstilling ofte årsag til for stort forbrug, når mekanismen ikke virker korrekt. Det kan på et øjeblik undersøges med et dertil indrettet måleapparat.

★

Jeg vil være glad, hvis De kunne hjælpe mig med et problem, som efterhånden har kostet mig en del hovedpine og i særdeleshed en hel del penge.

Det drejer sig om dynamoen på min FIAT 1100 103 E (motor nr. 277312), årg. 1956. Tre gange, sidste gang med en uges mellemrum, er ankeret brændt sammen, og jeg har måttet få det viklet om. Første gang var relæet vist skyld i det, kontraktpunkterne var brændt. Derefter blev der monteret et nyt Bosch-relæ. Anden gang var der intet i vejen med relæet, og ankeret blev viklet om. En uge efter var den gal igen; jeg har lige fået dynamoen og monteret den (reparatøren er en autoriseret Bosch-forhandler med autoelektrisk værksted).

Men nu ville jeg ærlig talt godt vide, hvad grunden kan være. Reparatøren siger, at ankeret er for lille (for lidt jern i), men det lyder jo lidt svævende. Relæet skulle altså være O.K.! Sidste gang det skete, var ca. 1 km før garagen efter en natlig tur på ca. 150 km. Her begyndte ladekontrollampen at lyse konstant. På hele turen var alle lygter tændt, incl. en tågelygte, og vinduesviskerne gik næsten hele tiden. Det tager temmelig hårdt på batteriet måske, men ladekontrollampen lyste ikke rødt under kørslen, før 1 km før garagen som omtalt, og så var ankeret altså brændt sammen. Jeg kører ikke ekstraordinært meget med lys eller bruger andet i vognen med stort strømforbrug.

Jeg håber oprigtigt, at De med ovenstående oplysninger kan klare begreberne for mig. Som De måske kan forstå, tør jeg faktisk ikke køre i vognen, før fejlen er fundet.

K. E. P., Stenstrup.

Når ankeret brænder over på Deres dynamo, er det ikke fordi, der er for lidt jern i kernen — har faktisk aldrig hørt magen til vrøvl — men sikkert fordi akkumulatoren er defekt på en celle, hvilket reducerer den indre modstand meget alvorligt. En kortslutning et andet sted kan naturligvis også ødelægge dynamoen, men der skal dog være tale om en ret alvorlig overgang, der normalt vil ødelægge den pågældende sikring.

Iøvrigt er det meget forkert at montere et uoriginalt relæ, medmindre man har sikret sig, at det passer til den pågældende dynamo — de to ting er nøje afstemt til hinanden. Der foreligger derfor den mulighed, at ankeret første gang er brændt over på grund af defekt relæ, overbelastning på grund af mange forbrugere samt en mindre kortslutning eller defekt akkumulator, medens den næste overbrænding skyldes forkert relæ. Få derfor akkumulatoren undersøgt og få konstateret om det nye relæ passer til dynamoen.

★

Hul i hovedet

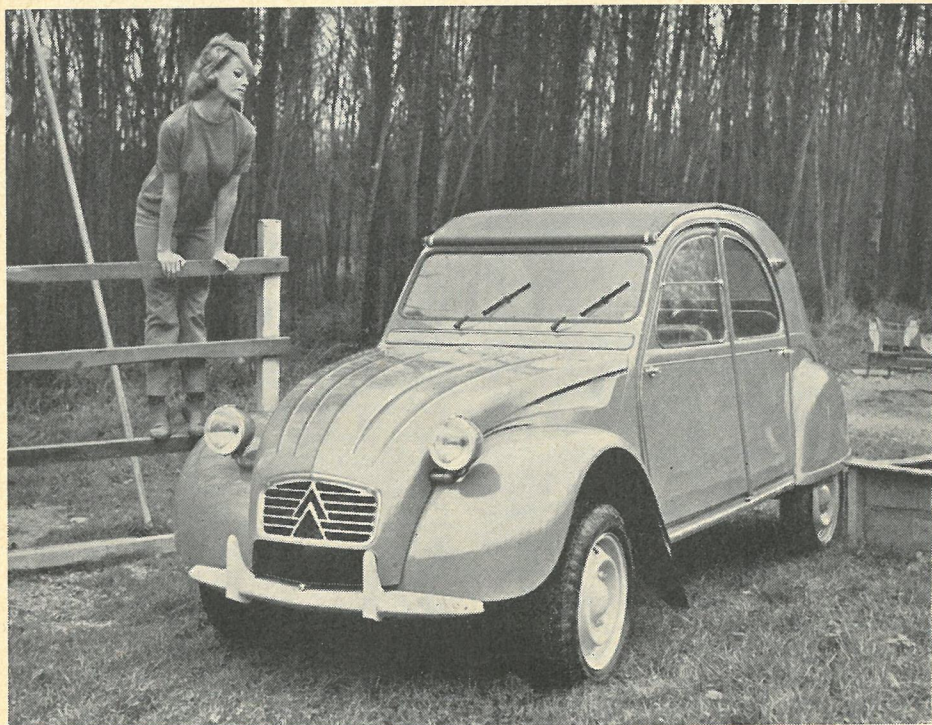
Fortsat fra side 18

skæftigelse og iøvrigt sætte udgifterne i relation til, hvad styrthjelmmarkedet kan bære, hvorved en række investeringer til undersøgelsesapparat forbyder sig selv. Men forskningsomkostningerne må i virkeligheden ses i et samfundsøkonomisk perspektiv — og dette burde myndighederne være de første til at indse. Det er i den forbindelse måske værd for de implicerede myndigheder at mærke sig, at styrthjelmsproblemet er mindst lige så aktuelt i forbindelse med den vældige knallertrafik som med motorcyklisterne og scooterkørerne.

At den kommende danske standard og senere den internationale ditto med myndighedernes hjælp bør blive grundlag for en virkelig effektiv godkendelsesordning til betryggelse for købere er næsten for selvfølgelig til, at det skulle være nødvendigt at bruge papir på at nævne det.

Mens vi venter på en standard, vil en fordybelse i den engelske redegørelse fra Road Research Laboratory kunne fortælle en del om de problemer, konstruktionen af en effektiv styrthjelm rummer. Lignende redegørelser foreligger fra franske, tyske og amerikanske undersøgelser, og de indeholder lignende hovedsynspunkter, selvom der er nogen uenighed om enkelte detaljer.

Tag Schmidt.



Den nye 2 CV er jo blevet helt elegant — med fem rynker på næsen (af den almindelige tekniske udvikling?).

SIDEN SIDST

**Stort og småt
fra hele verden.**

Citroën har i 1960 produceret 316.000 vogne mod små 290.000 i 1959, og Citroën har for øjeblikket 30 pct. af hjemmemarkedet. I det forløbne år er 25,6 pct. af produktionen blevet eksporteret.

Man regner med, at den nye Citroën fabrik i Rennes vil stå færdig i 1962. Fabriken i Argentina producerer nu 2 CV, og denne model bliver også samlet på Tomos fabrikkerne i Jugoslavien.

Om kort tid begynder produktionen af Citroën DS 19 convertible, der vil kunne leveres i 85 farvekombinationer, hvilket vil sige, at ID og DS modellerne tilsammen kan byde på 308 farvekombinationer — tænk, hvis alle

køberne vil se samtlige muligheder, før de træffer deres valg.

Den hæderkronede 2 CV personvogn kan nu byde på små ændringer. Motorhjelm vil for fremtiden kun have fem ribber i stedet for den tidligere bølgeblikspægede ndformning. Motorens ventilationsåbninger på siderne er blevet større og mere effektive, og luftindtaget er blevet mindre, men bredere. Der er tre farver at vælge mellem, nemlig Panama-gul, gletsjer-blå og lysegrøn (det sidste ved vi, hvad er). Varevognen AZU er uforandret i produktion.

★

Prisen på Hansa 1100 er nu kr. 15.996,-. Skoda Octavia er kommet helt ned på kr. 13.988,-.

★

Benzinselskaberne Shell, Mobil og Rhénania (Ora) meddeler, at de nu importerer så-

vel standard- som superbenzin med højere oktantal til uændrede priser.

Fiat og Neckar.

Som bekendt har Fiat en datterfabrik i Neckarsulm i Tyskland, hvor man tidligere samlede Fiat-vogne under mærket NSU-Fiat. Da fabrikken ikke har det fjerneste med NSU at gøre (skønt de to fabrikker ligger få minutters kørsel fra hinanden), verserede der i sin tid en retssag om rettighederne til NSU navnet, og det resulterede i en højst indviklet afgørelse, men de tyske Fiat vogne kom ikke mere frem med de tre bogstaver. Nu kaldes fabrikken Neckar Automobilwerke, og man benytter tilsyneladende ikke mere navnet Fiat. Ikke desto mindre bygger man Fiat 1100 under navnet Neckar Europa 1100, og den nye Fiat 600 hedder Neckar Jagst 770. Fabrikken eksporterer selvstændigt til det europæiske marked uden indblanding af større dimensioner fra Turin, hvor man åbenbart er tilfredse med, »at det bliver i familien«. De tyske Fiat vogne eller Neckar modellerne bliver således ikke importeret til Danmark gennem Nordisk Fiat, men gennem et datterselskab af Motorfabrikken Erla (Skoda, Hansa, Lloyd), der efter sigende vil kunne sælge de tyske vogne til en lavere pris end italienerne kan byde på.

Neckar vil også blive forhandlet af Fiat-forhandlerne.

1.000.000 Quickly

NSU har nu produceret 1 million Quickly knallerter siden produktionen begyndte i oktober 1953. Det er første gang en tysk fabrik kommer op på dette imponerende antal af samme model indenfor de to-hjulede køretøjer.

Shell indfører »børnepas« med festlige turiststempler.

Vi lever i børnenes århundrede, og nu har Shell fundet ud af, at der også må gøres noget for de kære unger, når de er på biltur med far og mor i ind- og udland.

Ideen, der stammer fra Australien, hvor fra den nu har bredt sig til Europa, går ud

på at forsyne børnene med et børnepas, der meget ligner et rigtigt pas for voksne. Når man så på langturen skal ind for at tanke bilen op, så får lillebror eller lillesøster et flot stempel med et turistmotiv fra den pågældende egn i sit pas. Systemet indføres nu på 70 af selskabets stationer ved hovedveje og overfartssteder landet over, så der bliver noget at samle på for børnene.

En noget hurtig traktor.

En australsk traktor-fabrikant har i et amerikansk landbrugsmagasin udfordret alverdens traktor-fabrikanter til en venskabelig match Australien eller Amerika rundt for enhver traktor monteret med 45 hk motor.

Grunden hertil er den, at en af firmaets traktorer, som er monteret med en Perkins 45 hk »Four 270« Diesel-motor med direkte indsprøjtning indtil nu har kørt 80.000 km uden reparationer.

Dens hidtil bedste præstation på én dag er 1.650 km på 22½ time. Den pågældende traktor har en tophastighed på 125 km i timen, og ved en nylig afholdt prøve kørte den 200 km på 2½ time — et gennemsnit på 80 km i timen.

»Tail-end-Charlie«, som traktoren populært kaldes, anvendes i vid udstrækning ved automobil-udholdenhedsprøverne Australien rundt og har allerede gjort turen rundt om Australien tre gange. — Den har intet besvær med at følge med bilerne, selv om den ofte har havarerede biler på slæb i hundredvis af kilometer.

65.000 ansatte på Volkswagenwerk bliver medejere af fabrikken.

En sjettedel af VW-aktierne bliver i nær fremtid overtaget af de ansatte på Volkswagenwerk. 65.000 VW-arbejdere og -funktionærer på fabrikkerne i Wolfsburg, Braunschweig, Hannover og Kassel bliver derved medejere af deres firma.

Alle ansatte, der opfylder betingelserne for at få VW-aktierne, modtager ved første salgstilbud midler til at købe en aktie for. Det bankkonsortium, der forestår aktiesalget, reserverer desuden yderligere 9 aktier

med pålydende værdi af 100 DM pro persona i fabrikken; disse VW-ansatte har ret til at købe ialt 10 aktier i løbet af det kommende år, de må desuden videresælge disse, hvornår og til hvem de vil, men så længe de endnu ejer aktierne, får de deres andel af dividende — sandsynligvis 120 DM pr. år — udbetalt.

Første engelske million.

Den 4. januar blev en mærkedag i den engelske bilindustris historie, for på denne dato løb Morris 1000 nr. 1 million af samlebåndet på fabrikkerne i Oxford. Det er første gang, at en enkelt britisk model er fremstillet i så mange eksemplarer, og når denne bils succes er blevet så stor, skyldes det ikke mindst manden bag Morris 1000, Alec Issigonis, der allerede i trediverne skabte respekt om sit navn som en dygtig og forudseende bilkonstruktør. Han begyndte sit arbejde i konstruktionsafdelingen hos Morris i 1936 og viste hurtigt, at han ikke alene besad nye ideer, men også havde evne og vilje til at gennemføre dem. Sin fritid benyttede han til at bygge en 750 ccm ensædet racervogn, der havde uafhængig forhjulsophængning og gummiaffjedring, hvilket efter datidens begreber var usædvanlige konstruktionsmetoder.

Fire bække giver stor flod.

Med en årsproduktion på 891.067 Volkswagen — næsten 200.000 mere end i 1959 — slog Volkswagenwerk sin stilling i automo-

bilindustrien fast. Der blev eksporteret 511.739 VW mod 412.531 i 1959. USA er det største eksportmarked for VW; mens indregistreringen af andre importerede mærker gik 27 pct. tilbage, blev VW-tallene forhøjet med 37 pct.

Volkswagenwerk øgede i 1960 den daglige produktion til 4.000 VW for at dække den store efterspørgsel. Der blev investeret yderligere i rationalisering og decentralisering af produktionen. Således produceres nu selve VW-personvognen i Wolfsburg (37.000 ansatte), får motoren fra VW-værket i Hannover (17.000 ansatte), gearet fra VW-værket i Kassel (6.000 ansatte) og forakslen fra VW-værket i Braunschweig (4.000 ansatte). Udover produktionen af gear laves i Kassel også ombytningsaggregaterne. I Hannover produceredes ca. 630 VW-transportere hver dag.

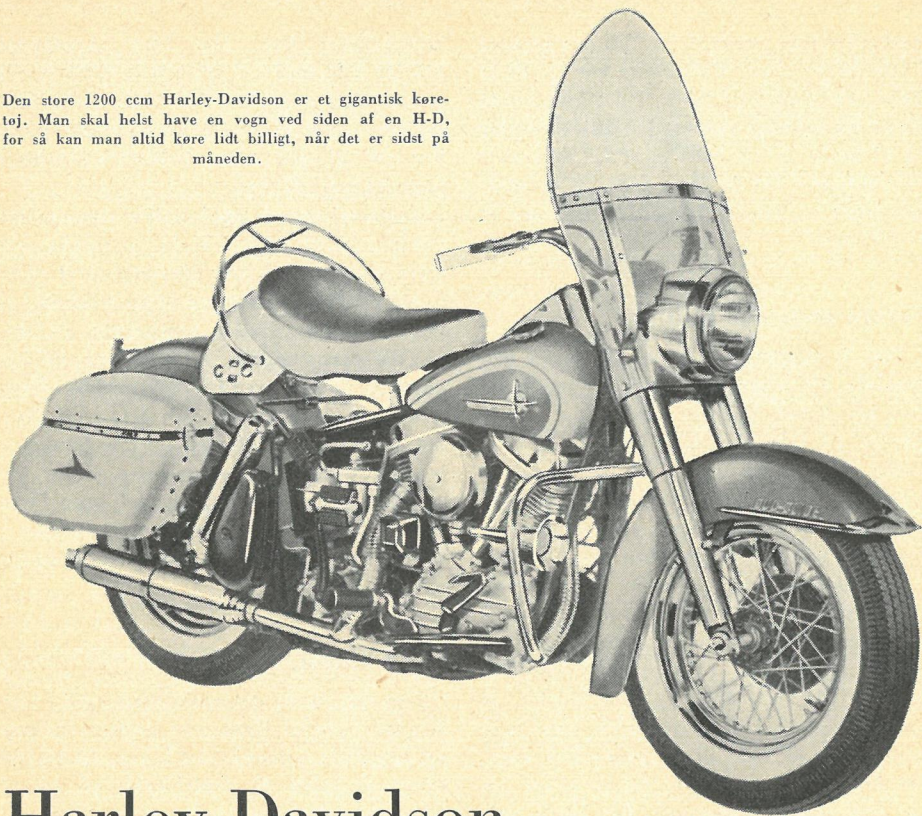
Lang bil-kø.

Som den første automobilproducent i verden har General Motors nu passeret en meget betydelig milepæl, idet bil nr. 80.000.000 netop er løbet af samlebåndet på en af GMs 150 fabrikker jorden over. Dette rekordtal omfatter over 66 mill. personvogne og ca. 14 mill. kommercielle køretøjer. Hovedparten er fremstillet i GMs amerikanske fabrikker Chevrolet, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Cadillac og GMC samt af Holden i Australien, Opel i Tyskland og Vauxhall/Bedford i England. Hvis samtlige producerede GM-vogne blev stillet på række, ville de nå 12 gange rundt om jorden ved ækvator.

Indregistrering af nye motorkøretøjer.

	Person- biler	Busser	Personmo- torcykler	Person- scootere	Varemotor- cykler	Varebiler ialt m. halv afg.		Last- biler
Oktober 1960	5.210	39	61	152	3	1.295	436	415
Janar-oktober 1960 ...	56.137	274	1.383	5.714	92	16.567	7.462	4.496
Januar-oktober 1959 ..	45.383	205	1.336	4.691	86	15.838	7.109	4.268

Den store 1200 ccm Harley-Davidson er et gigantisk køretøj. Man skal helst have en vogn ved siden af en H-D, for så kan man altid køre lidt billigt, når det er sidst på måneden.



Harley-Davidson

DYRERE END DAUPHINE OG VW

Harley-Davidson er kommet til landet i et enkelt eksemplar, hvilket er lidt af en begivenhed, fordi det netop er en maskine med det navn på tanken. Hvem kender ikke Harley-Davidson af navn, men hvor mange af os har noget kendskab til de nyere maskiners køreegenskaber og konstruktion?

Brdr. Friis-Hansen har været generalrepræsentant for den gamle amerikanske fabrik i 45 år, men i begyndelsen af trediverne satte valutacentralen en stopper for importen, og siden den tid er der kun kommet ganske få privat importerede maskiner til landet fra amerikanske overskudslagre.

Den importerede maskine er en Sportster på 915 ccm, men man skal ikke forvente

en større strøm af disse maskiner, for prisen er på grund af den for os meget uheldige og urealistiske dollarkurs kr. 16.715,-, hvilket er et beløb, man kan få mange udmærkede biler for. Da benzinforbrug og kaskoforsikring ikke bliver mindre end bilistens udgifter, må det siges at være rent liebhaveri.

Fabrikken opgiver ikke motoreffekten, men tophastigheden er 168 km/t, og vi vil derfor regne med, at den to-cylindrede V-motor udvikler omkring 48 hk. Motoren er bygget sammen med en fire-trins fodskiftet gearkasse. Kompressionsforholdet er 9:1, der er en enkelt Linkert karburator og batteritænding. Smøresystemet er tørsump med tandhjulspumpe, og begge kæder smøres

fra motorens oliebeholdning, medens samtlige lejer og smøresteder udenfor motoren er permanent pakket med fedt, så der kræves ikke vedligeholdelse på dette område. Dækstørrelsen er 3,50-18", og bremserne har 8" diameter med 1" belægningsbredde.

Harley-Davidson er stadig præget af fint kvalitetsarbejde, og den mest solgte model i USA er den store Duo-Glide på 1200 ccm, men den kommer helt op på kr. 17.727,- på det danske marked. Der er derfor nok så stor mulighed for, at vi får de mindre maskiner at se her i landet. H.-D. startede sidste år et samarbejde med de italienske Aermacchi fabrikker, og det er muligt, at disse italienskbyggede maskiner vil komme på det danske marked.

★

»FLASKE«

fortsat fra side 31.

I vor rørende naivitet regnede vi med, at vi her stod overfor et sjældent tilfælde af uvidenhed og skødesløshed, men værkfører Alfred Larsen hos BSA forkyndte, at det ingenlunde var noget usædvanligt tilfælde. Det skal også indrømmes, at vi har set mange brugte »byttmaskiner« rundt omkring hos forhandlerne, og det er os en gåde, hvordan man kan få et køretøj til at se sådan ud. Med en vis glæde og tilfredshed kan vi også tænke på de mange smukke motorcykler, som vore læsere har vist os, når de kom for at få et godt råd eller at lade os undersøge en eller anden mærkelig defekt nærmere. Tiderne ændrer sig, men vi synes alligevel, at det er mange penge, når en ung mand betaler 8.000 kroner for en motorcykel, men det bliver i vore øjne først tåbeligt, når han ødelægger den i stedet for at vedligeholde den. Det må i hvert tilfælde være en god regel, at man ikke anskaffer en motorcykel, man ikke har råd til at vedligeholde. Lad ikke den evige hovedreparation være alfa og omega, for det er i det lange løb de mange småting, der tæller.



Årets sidste måned bringer sjældent bilsportlige begivenheder af større interesse. Der køres ganske vist forskellige løb under fjernere himmelstrøg, men mest til glæde for det stedlige publikum, som får de store stjerner at se inden juleferien.

Traditionen tro vil jeg derfor benytte mine januar-spalter til at give en lille oversigt over de vigtigste reglementsændringer og bringe den internationale sportskalender i et passende uddrag. Denne tradition har den praktiske baggrund, at når årgangen af bladet bliver indbundet, findes regler og kalender sammen med referater af årets løb, oversigtsartikler m. v. Med andre ord en læserservice, navnlig for de læsere, der benytter sig af bladets generøse tilbud om indbinding.

Reglementer.

Hovedbegivenheden i 1961 er omkalfatringen af reglementerne for væddeløbsvogne. Den hidtidige formel I er udløbet, og formel II gælder heller ikke længere. I stedet træder en ny formel I og en »interkontinental formel«, som *ikke* er nogen formel II, men et nyt særreglement. Juniorformlen bevares uændret, og der udskrives stadig formelfri løb.

Formel I, som gælder for verdensmesterskabsløbene (og andre løb efter arrangørernes valg) giver følgende konstruktionsforskrifter: Enpersoners, åbne vogne med uafskærmede hjul; motor med et slagvolumen mellem 1.300 og 1.500 ccm, uden kompressor, benzin med oktantal 100; minimalvægt med olie og kølervæske, men uden benzin: 450 kg; bremses på alle fire hjul

og reservebremsesystem til forhjulene, styrtbøjle ved førersædet, selvstarter, »bløde« benzintanke (af plastic eller gummi). Formlen har rejst ret megen modstand, og navnlig minimalvægten kritiseres, da den forhindrer yderligere letvægtsløsninger. Både Coopers og Lotus' hidtidige 1.500 ccm vogne vejede under 450 kg, så konstruktørerne må gå den noget besynderlige vej at gøre deres biler tungere.

Baggrunden for bestemmelsen om minimalvægt er dels ønsket om at reducere hastighederne, da kun meget få køreere virkelig kan tumle en moderne letvægtsracer, dels ønsket om at gøre vognene så solide, at de holder løbet igennem og ikke bryder sammen på grund af for spinkel udførelse. Risikoen er næppe større.

Verdensmesterskabsløbene (Monaco, Holland, Belgien, Frankrig, Storbritannien, Tyskland, Italien og USA) skal køres over 500 km i stedet for 300 km. Beslutningen må hilses med glæde, da den kan gøre løbene langt mere spændende.

Intercontinental formelen er en lidt sælsom nydannelse, der officielt tilsigter at muliggøre et mere udstrakt sportsligt samkvem med USA, men i realiteten er et skrabud til briterne, der ville bevare 2.500 ccm formelen og er temmelig sure på 1.500 ccm formelen.

Denne nye formel giver følgende konstruktionsforskrifter: Kompressorløse motorer med et slagvolumen mellem 2.000 og 3.000 ccm, fly-brændstof; ingen vægtgrænser.

Den bruges ikke til noget mesterskab, men der skal køres en serie på 6 løb om pokaler til henholdsvis konstruktører og køreere (Snetterton, Silverstone, Indianapolis, Monza, Turin og Watkins Glen). Hvorfor Indianapolis er med, er ikke godt at vide, da løbet er åbnet for vogne med motorer på 4.200 ccm uden og 2.800 med kompressor.

Hvis formelen slår om, bliver konstruktionsforskrifterne antageligt bragt på linie med formel I bortset fra vægtgrænsen, og måske bliver der udskrevet flere løb for de større vogne.

I de øvrige kategorier: Sportsvogne, Gran Turismo vogne og Standardvogne (henholds-

vis tunede og seriemæssige) er der ikke foretaget reglementsændringer af betydning.

Kalenderen.

Listen over de internationale sportsforanstaltninger i 1961 er meget righoldig, næsten for righoldig. Den er delt i 3 hovedafsnit, hvilket til dels skjuler antallet af konkurrencer. I oversigten benyttes følgende forkortelse: VM køremesterskab, SV konstruktør-verdensmesterskab for sportsvogne, EB Europamesterskab i bjergløb, ER Europamesterskab i rallykørsel. Formelbetegnelserne er I, IC, ff og J for henholdsvis formel I, intercontinental formelen, formelfrie løb og Junior. De øvrige vognkategorier Sport, Gran Turismo og Standard angives med S, GT og ST. Er GT kursiveret, tæller løbet til GT-mesterskabet.

I. Hastighedskonkurrencer.

Januar.

7. Auckland ff.

Februar.

11.-12. Ballarat ff.

24.-26. Daytona Beach Gt, ST.

Marts.

24.-25. Florida 12 timer, VS, GT.

25. Snetterton IC.

April.

3. Pau 1, J, GT, ST.

3. Goodwood, alle.

9. Bruxelles 1.

16. Paris 1.000 km GT.

25. Syrakus 1.

30. Targa Florio VS, GT.

Maj.

6. Silverstone IC.

7. Premio Ascari GT.

14. Monaco VM.

22. Holland VM.

28. 1.000 km Nürburgring VS, GT.

30. Indianapolis IC.

Juni.

4. Rouen 1, J, S, GT.

4. Portugal S, GT, ST.

10-11. Le Mans, 24 timer, VS, GT.

18. Belgien VM.

25. Berlin 1, GT.

25. Mont Ventoux 1, J, S, GT.

29. Monza IC, J, GT.

Juli.

2. Frankrig VM, J.

9. Trento-Bordone EB, S, GT, ST.

15. Storbritannien VM.

23. Solitude 1, J.

23. Messina S, J.

30. Freiburg-Schauinsland EB.

August.

6. Tyskland VM, J, GT.

6. Karlskoga J, S, GT.

12. ell. 15. Pescara, 6 timer, VS, GT.

17. Tourist Trophy GT.

26-27. Roskilde 1, J, GT.

27. Klosters-Davos EB.

September.

3. 500 km Nürburg Ring GT.

10. Gaisberg EB.

10. Italien VM.

17. Turin IC.

14. Hockenheim, 12 timer, GT.

Oktober.

8. Australien ff.

8. Watkins Glen IC.

14.-15. Riverside S, GT.

29. Marokko 1.

November.

25-26. USA VM, J, GT.

December.

3.-10. Bahamas J, S, GT.

17. Kapstaden ff.

27. Sydafrika ff.

II. Rallykonkurrencer.

Januar.

20.-11. feb. Algier-Kap.

21.-28. Monte Carlo ER.

Februar.

24.-27. Norsk Vinter Rally.

Marts.

31.-4. april. Østafrika.

April.

11.-15. Dansk økonomiprøve.

19.-23. Gèneve ER.

Maj.

1.-6. Tulipan ER.

18.-21. Akropolis ER.

27.-28. Dansk økonomiprøve.

27.-28. Mille Miglia ER.

Juni.

12.-17. Midnatssol ER.

24.-28. Alperally ER.

August.

1.-15. Polen ER.

18.-20. 1000 søer ER.

September.

6.-10. Liège-Rom-Liège ER.

14.-22. Tour de France.

15.-18. Viking.

27.-1. oktober. Tyskland ER.

November.

4.-5. Korsika.

13.-18. Storbritannien ER.

III. Nationale løb med udenlandsk deltagelse.

I denne gruppe opføres en lang række hyggelige småløb og enkelte større arrangementer. Roskilde Ring har to datoer: 30. april (1, J, S) og 28. maj (1, J, S). Desuden er det klassiske Djurgårdsløppet i Finland opført for den 11. maj.

★

Den danske løbskalender er endnu ikke helt færdig, men bortset fra et trial i Århus den 15. januar, sker der ikke noget før i begyndelsen af marts.

Når man kaster et blik i den internationale løbskalender for motorcykler, vil man med en vis vemod konstatere, at der i 1961 ikke køres danske grand prix i moto-cross. Årsagen til sløjfningen af de danske arrangementer er den, at ingen af vore klubber har turdet påtage sig den ikke ubetydelige økonomiske risiko, som et løb af dette format indebærer. Publikuminteressen har simpelt-

Abonnement på
Skandinavisk Motor Journal

tegner man lettest ved
at indsende kr. 20,00
på Giro 68833

Skandinavisk Motor Journal

Kongelysvej 14, Gentofte

hen ikke været overvældende i de seneste år, og falder løbsdagen sammen med dårligt vejr, svigter publikum på katastrofal måde, og er vejret alt for godt, kan motorsporten ikke konkurrere med skov og strand, og så er der også for ringe tilstrømning til at dække udgifterne.

International løbskalender for motorcykler

Internationale landevejsløb, der ikke tæller til verdensmesterskabet:

April.

2. Pau, Frankrig.

8. Silverstone, England.

15-16. Bol d'Or 24 timers løb, Frankrig.

16. Imola, Italien.

Maj.

1. Østrigs Grand Prix.

7. Saar Grand Prix, Tyskland.

11. Djurgårdsløppet, Finland.

Juli.

23. Solitude, Tyskland.

September.

3. Finlands Grand Prix.

Verdensmesterskabsløb på landevej:

April.

23. Spaniens Grand Prix.

Maj.

14. Tysklands Grand Prix.

21. Frankrigs Grand Prix.

Juni.

12., 14. og 16. Isle of Man T.T.

24. Hollands Grand Prix.

Juli.

2. Belgiens Grand Prix.

August.

12. Ulster Grand Prix.

September.

3. Italiens Grand Prix.

16. og 17. Sveriges Grand Prix.

Moto-Cross mesterskaberne:

April.

9. Schweiz G.P. (500).

23. Belgiens G.P. (250).

30. Østrigs G.P. (500).

Maj.

7. Frankrigs G.P. (250).

11. Hollands G.P. (250).

21. Tjekkoslovaokiets G.P. (250).

28. Frankrigs G.P. (500).

28. Polens G.P. (250).

Juni.

4. Tjekkoslovaokiets G.P. (500).

4. Luxembourg G.P. (250).

11. Italiens G.P. (500).

18. Finlands G.P. (250).

25. Italiens G.P. (250).

Juli.

2. Englands G.P. (500).

2. Tysklands G.P. (250).

16. Englands G.P. (250).

30. Hollands G.P. (500).

August.

6. Belgiens G.P. (500).

13. Luxembourg G.P. (500).

13. Schweiz G.P. (250).

20. Sveriges G.P. (500).

27. Moto-Cross des Nations, Holland.

September.

3. Tysklands G.P. (500).

3. Sveriges G.P. (250).

10. Østtysklands G.P. (250).

Som det fremgår af ovenstående, vil en enkelt kører ikke have chancer for at deltage i både 250 ccm og 500 ccm klassen, da de to klasser ofte køres på samme dato i to forskellige lande.

Desuden køres det skotske seksdages trial i dagene fra 1. til 6. maj, og det internationale seksdages trial i dagene 2. til 7. oktober. Der er motorcykleudstilling i Amsterdam fra den 24. februar til den 5. marts og i Göteborg fra den 10. til den 12. marts.

I løbet af foråret vil vi iøvrigt bringe en oversigt over de forskellige internationale baner således, at vore læsere kan være velinformerede, hvis de i sommerferien lægger turen forbi et af de store løb.

I landevejssporten ser det ud til, at motorcyklernes formel I lige så stille er ved at forsvinde — mærkeligt nok var der ikke særlig interesse for denne klasse beregnet for masseproducerede racermaskiner.

Motorcykle- håndbogen

Har man et to- eller trehjulet motorkøretøj, kan man ikke få bedre håndsrækning til det stadige vedligeholdelsesarbejde og de periodiske reparationer. Motorcyklen eller scooteren er nok et billigt befordringsmiddel, men vel at mærke kun hvis man kender den tekniske indretning til bunds. Den viden, De får gennem Motorcyklehåndbogen er uvurderlig.

Pris: Kr. 12,50 (kartonneret, illustreret, 240 sider, format som SMJ. sendes portofrit).

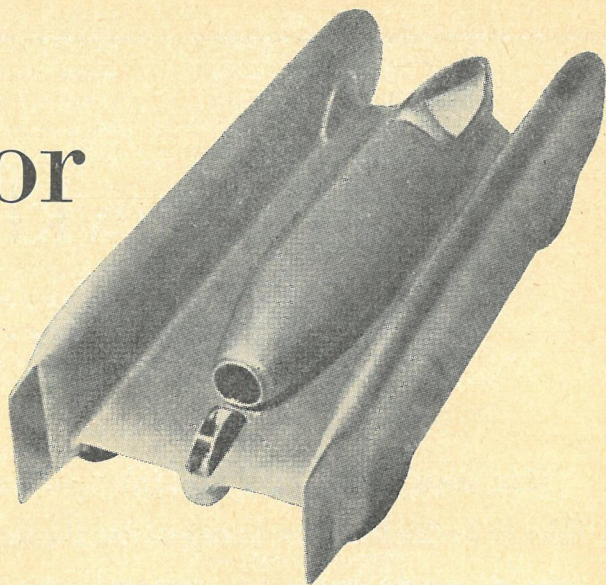
Bøgerne fra Skandinavisk Motor Journal fås også hos boghandleren.

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

KONGELYSVEJ 14 — GENTOFTE

Hvorfor ikke?

Et usædvanligt projekt til en verdensrekordvogn



Allerede inden udfaldet af årets verdensrekordforsøg kendtes, er der blevet frigivet en række oplysninger om et højst interessant, tysk projekt til en rekordvogn. Den projekterede vogn er langt mindre traditionel i sin udformning end nogen af de vogne, der køres på *Bonneville* saltbanen, og da projektet både rummer adskillige originale ideer og samtidigt er udtryk for en særdeles smart fortolkning af FIA's rekordreglement, er der grund til at omtale det nærmere, selvom vognen endnu kun eksisterer på tegnebrættet og i en lille skalamodel.

Ophavsmanden er *Leopold Schmid*, som er knyttet til Porsche-fabriken og navnlig beskæftiger sig med den velkendte spærring-synkronisering, som anvendes af flere andre bilmærker. Hans udgangspunkt ved projekteringen af fantasivognen har været dels dækproblemet, dels vanskelighederne ved overhovedet at overføre den tilstrækkelige effekt mellem hjul og bane. Han har holdt sig ganske klart, at reglementet foreskriver følgende i definitionen på et automobil (Code Sportif, art.13) »... fire hjul ..., af hvilke mindst to tilsikrer styringen og mindst to fremdriften.«

Hr. Schmid vil imidlertid hævde, at der ikke står noget i reglementet om, hvor meget fremdriften skal »tilsikres« af de to

hjul. Med dette lidt tvivlsomme udgangspunkt har han projekteret sin rekordvogn som jetvogn, idet vognens fremdrift først og fremmest beror på jetudstødningens reaktionsvirkning, men samtidigt ledes en del af den kraftige gasstrøm mod et skovlhjul, der gennem en tandhjulsmechanisme driver baghjulene. Foreløbigt regnes der med, at 60 pct. af udstødningen skal have ren reaktionsvirkning, mens 40 pct. skal drive skovlhjulet. Dette forhold er dog ikke endeligt fastlagt, og FIA får nok det sidste ord i spørgsmålet om fordelingen. Med reglementet i hånden kan sportsmyndighederne sikkert forlange, at mindst 51 pct. af reaktionstrykket skal påvirke skovlhjulet. Der står jo immerhen »tilsikrer fremdriften« i reglementet.

Disse spidsfindigheder kan iøvrigt med sindsro overlades til rette vedkommende. Det er ulige interessantere at gennemgå Schmid-projektet og se dets originale udformning i mange andre henseender.

Vognen er bygget omkring en *Bristol* »Orpheus« fly-jetmotor, hvis egenvægt er 370 kg. Dens statiske reaktionstryk er 2.200 kg, hvilket ved 1.000 km/t skal svare til en ydelse af ca. 8.000 hk. Motoren er anbragt midt i et cigarformet hylster med reaktionsåbning bagtil og førerkabinen fortil.

Umiddelbart efter førersædet er luftindtagene til motoren placerede.

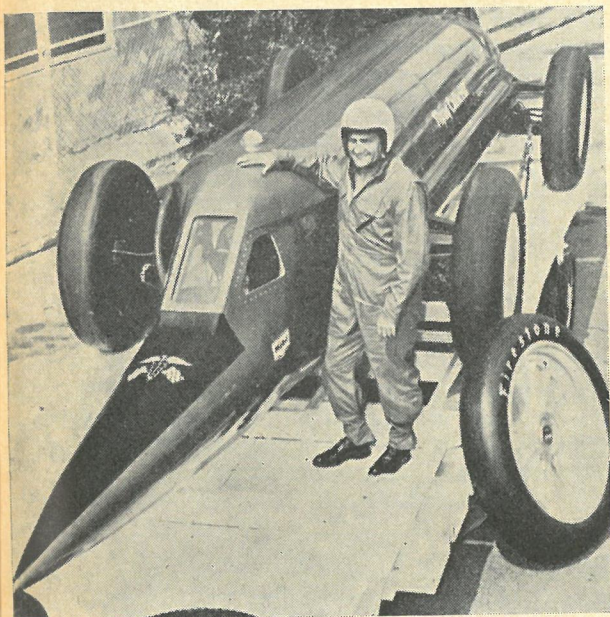
»Cigaren« er bygget ud med et smalt, vandret »bæreplan« på hver side i hele sin længde, og disse planer forbinder »cigaren« med to slanke, høje, lodretstående »planer«, som hver rummer et forhjul og et baghjul. Mellem hjulene er der i hvert plan anbragt en brændstoftank på 350 liter.

Formålet med denne opbygning i tre sektioner — en udformning, der genkalder Taruffis dobbelt-torpedovogn — er at reducere frontarealet til et minimum, og det opgives til 1,65 m². Når det ikke er blevet mindre, hænger det sammen med de to hjulkassers betydelige højde, idet hjuldiameteren er ca. 150 cm. Derimod er hjulene ganske smalle, næppe mere end 12 cm, og der er kun regnet med et ganske lille styreudslag på forhjulene.

Baggrunden for den meget beskedne hjulbredde er den usædvanlige, at Schmid har projekteret sin vogn uden dæk. Han ræ-

at skære igennem og anvende fjedrende hjul med metalbelægning.

I projektet er hjulene udformet således: Fælgen er fremstillet i letmetal med mønstret anlægsflade. Omkring fælgen i de langsgående riller lægges bandager af fjederståltråd for at hindre fælgen i at sprænges ved centrifugalpåvirkninger. Fælgen er fremstillet i eet med en skive på hjulfladen, som kun går halvvejs ind til navet. Omkring denne skive ligger to sammenboltede skiver, som er fast forbundet med navet. Hjulfladen kan altså glide i hjulets plan mellem de to skiver, og mellem skiverne støtter hjulfladen på en gummiskive, der er fastmonteret på navet. Ved denne konstruktion slipper Schmid ganske for de sædvanlig komplicerede affjedrings- og hjulføringsproblemer. Hele affjedringen sker i det enkelte hjul, og vognens uaffjedrede vægt kommer tilmed ned på et minimum. Desuden indebærer fjederkonstruktionen en betydelig egen-dæmpning. Hjulføringen løses ganske en-



På modstående side ses en model af hr. Smid's besynderlige rekordvogn. Bag jet-udblæsningen ses det lille skovlhjul, der skal opfylde den juridiske mission at overføre lidt kraft til baghjulene.

Til venstre ses den rene jet-rekordvogn, som dr. Nathan Ostich kørte et mislykket rekordforsøg med sidste år. Hvorfor han egentlig ofrede tid og penge på dette risikable foretagende er en uløst gåde, for selv om han havde kørt hurtigere end nogen anden, så kunne det på grund af vognens jet-drift aldrig blive anerkendt som verdensrekord.

sonnerer ganske rigtigt, at dækkene er den begrænsende faktor ved forsøg på at sætte en absolut verdensrekord, og han mener desuden, at de specielle rekorddæk er meget nær det muliges grænse. Defor agter han

kelt ved at montere akslerne fast på chassiset. Fjederbevægelsen mellem fælg og nav er beregnet til maksimalt 8 cm.

Hjulenes anlægsflader af metal skulle medføre flere fordele. Der bliver kun tale

om meget små slipvinkler og derfor om meget små styreudslag. Endvidere øges rulningsmodstanden ved tiltagende hastighed ikke så stærkt som med luftringe. Hvordan det ligger med friktionskoefficienten mellem saltfladen og metalringene, er ikke oplyst, men tilsyneladende er der regnet med en betydelig tandstangsvirkning mellem den profilerede metalfælg og det forholdsvis bløde salt.

Noget andet er, at Schmid-projektet tager sigte på at drive vognen frem navnlig ved reaktionstrykket, men for at overholde reglements bogstav — omend næppe dets ånd — skal en del af reaktionstrykket, som sagt, drive baghjulene.

Bag udstødningsåbningen skal der monteres et skovlhjul, som drives rundt af en større eller mindre del af udstødningen. Skovlhjulet er anbragt på en tværgående aksel, og på dennes yderste ender er der et lille tandhjul. Dette er i indgreb med et større tandhjul ved hvert baghjul, og derved drives baghjulene.

Løsningen er besnærende simpel og kan måske bringes ind under definitionen af en bil.

Iøvrigt er det oplyst, at vognen er forsynet med skivebremses og bremseklapper, idet den bageste fløj af hjulkasserne kan svinges ind mod vognens midterlinie.

Hele konstruktionen er forfriskende original og samtidig finansielt mere overkommelig end de sædvanlige rekordduhyrer. Leopold Schmid sigter utilsløret mod 1.000 km/t og har beregnet, at vognen skulle kunne bringes op på 1.100 km i løbet af 65 sekunder. Mellemtiderne i accelerationen anslås til 100 km/t : 3 sek, 200 km/t : 6 sek, 500 km/t : 16 sek og 1.000 km/t 45 sek.

Noget andet er så, om projektet bliver realiseret. Efter sigende er de foreløbige drøftelser med Abarth om bygning af vognen endt uden resultat, fordi der ikke kunne opnås enighed om vognens navn.

Det understreger egentlig ganske virkningsfuldt, at rekordkørsler i første række er en prestigesag. Og tilbage står så blot det spørgsmål, om ikke herr Schmid i sin tekniske smartness ved projektets udformning

har ladet sig forlede til at søge prestige ved hjælp af løsninger, der balancerer lidt for usikkert på skellet mellem det tilladelige og det utilladelige. *Coll.*

Husk at regulere Deres forsikring

Regnskabets time er inde ved årskiftet, og der kæmpes overalt med status driftregnskaber og selvangivelser. I samme anledning er der grund til at minde om, at forsikringssummen på bil og motorecykle bør tages op til revision, når der er tegnet kaskoforsikring, brand- eller tyveriforsikring.

Der står en masse på tryk om regler o.s.v. på forsikringspolicer eller policebegæringer, men hvor mange mennesker læser dette igennem? En forsikring er noget, man må have, hvis man skal føle sig nogenlunde tryk for det ret store beløb, der er investeret i et motorkøretøj, og desuden er ulykkesforsikringen lovbeftet. Sidstnævnte forsikring er forholdsvis billig, når man tager forsikringsbeløbets størrelse i betragtning, og på det punkt må man hellere forsikre i overkanten.

Anderledes stiller det sig med kaskoforsikring eller brand/tyveriforsikring, for det vil kun være at smide pengene ud ad vinduet, hvis man forsikrer for højt. Reglen er nemlig den, at man ved total skade kun får godtgjort det beløb, som et lignende køretøj kan erhverves for på datoen for skadens indtræffen.

Har man f. eks. for nogle år siden købt en ny vogn til 20.000 kroner, er det meget rimeligt, at man samtidig forsikrede den for dette beløb. Brugtvognsprisen på vognen er i dag måske kun 11.000 kroner, men regulerer man ikke forsikringen, så får man fortsat lov til at betale præmie af 20.000 kroner, skønt man kun vil få 11.000 kroner udbetalt ved total skade. Undersøg derfor hvad bilen eller motorecyklen i dag er værd — eventuelt i samråd med Deres forsikringselskab — og ansæt forsikringssummen i overensstemmelse hermed. Det kan på en kaskoforsikring betyde en besparelse på flere hundrede kroner årligt.

K·L·G



Racerrørets
Hylumina-isolator og
diamanthårde elektroder
får De med i købet i
det nye Smith KLG tændrør.

Importør:

SMITHS

VILH. NELLEMAN A/S — KØBENHAVN — RANDERS

MEST **sikker** I SIN KLASSE...



Nu 23 HK.

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

10.993.-

De skulle prøve den hos Prinz-forhandleren!

Importer: FRED. RASMUSSEN — ODENSE



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