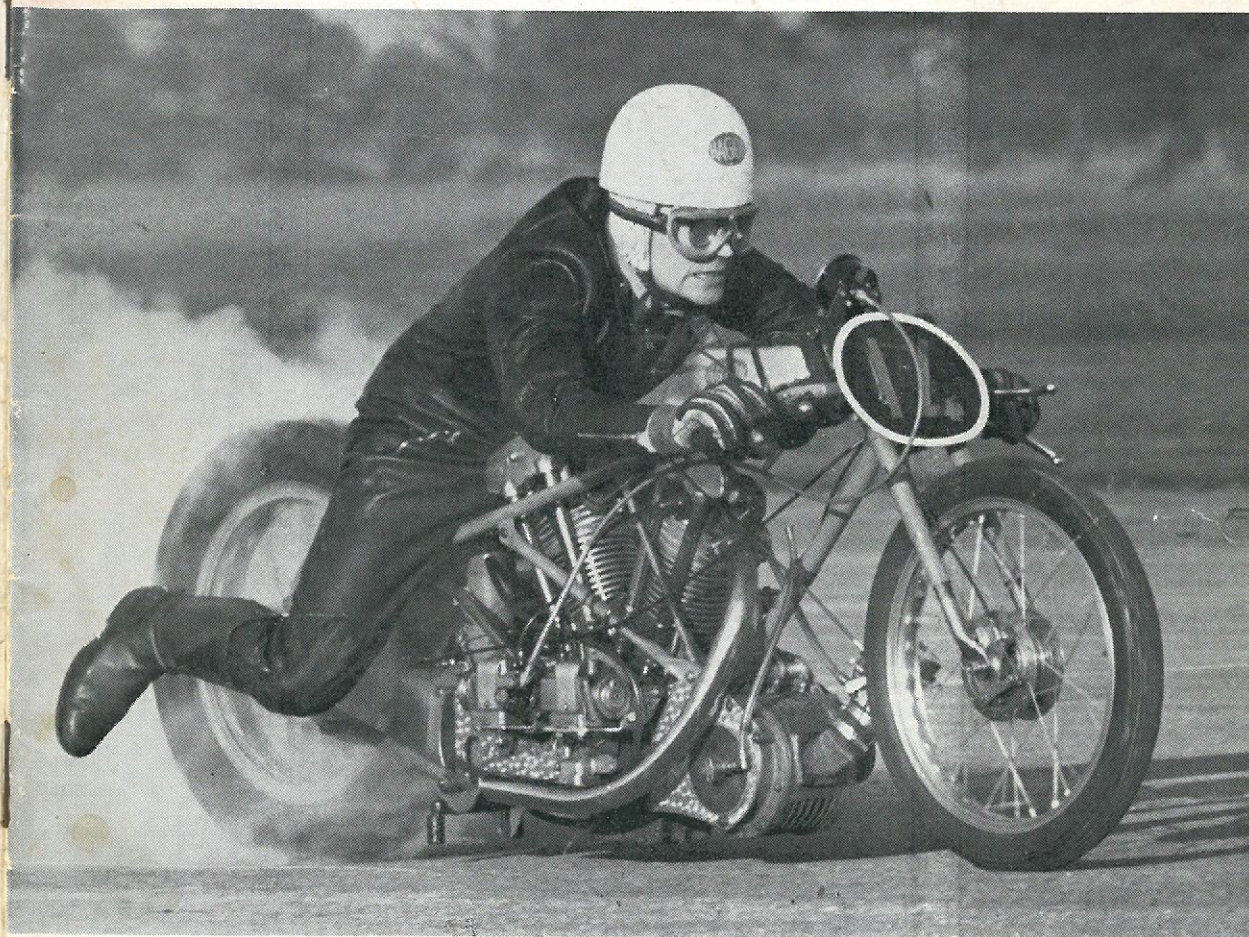


MOTOR ILLUSTRERET REVY

Kr. 3,50

Nr. 11 — 2. Årg.

1965



Englænderen Alf Hagon på en 1150 ccm to-cylindre JAP med kompressor, der den 16. oktober satte verdensrekord over en kvart mile med stående start i tiden 10,64 sek.

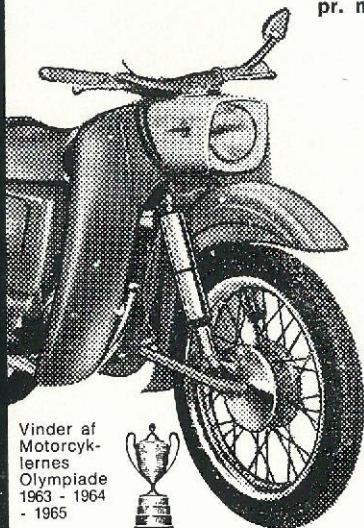
Bladet indeholder bl.a.:

Østrisk Moto-cross - Six Days Trial - DM Trial - Scott Trial - Sports nyt m.m.



NU 1966 TEKNIK

»Kørerens stilling på den lille maskine er fabelagtig, styrets, sædets og fodhvilernes stilling bibringer en utvunget, opretholdende stilling, og dobbeltsædet bibringer den nødvendige udligning mellem store og små førere,« skriver overingeniør **S. RAUCH** i motorbladet »Das Motorrad«, Stuttgart, Vesttyskland. — NY 1966 TEKNIK: — Ny bredribbet cylinder og topstykke, værktøjskasselås, ny chokerstart-karburator, 11 HK, 4 gear, kraftigere bremses, helpoleret motor og sidedæksler, alle EL-ledninger med fladstik og samlemuffer. — **PRIS KR. 2497.-** med oms. lev. på gaden. Udbetaling fra 777.-, pr. md. fra 108.-. Forlang katalog og skriftlig prøvekørsel.



Vinder af
Motorcyk-
lernes
Olympiade
1963 - 1964
- 1965



**fordelagtige
vinterpriser**
Nu med scooterbenskærm,
sidespejl og bagagebærer

**FRA 15. NOVEMBER
OG 1. DECEMBER**

**KOM OG
TAL MED OS**

**Forhandles af 60 TRIUMPH/MZ for-
handlere i alle større danske byer.**

IMPORTØR:

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355

KØBENHAVN V

MOTOR REVY

2. årgang . 1965 . Nr. 11



Ansvarlig udgiver:
Forlaget MOTORSPORT

Redaktion:
Biler: Redaktør J. C. Legarth
MC: Redaktør Allan Terndrup

Forlag, redaktion og ekspedition:
MOTOR REVY,
Trustrup St. . Tlf. 74

Indtelefonering af annoncer:
Telf. Vejle 1330

Fotografer:
B. R. Nicholls, London
Volker Rauch, Nürnberg
Jørgen Jensen, København
Åke Wremp, Sverige
Mick Woollett, London
Maarten Mager, Oslo

MOTOR REVY udkommer
12 gange årligt.
Årsabonnement kr. 36, halvårlig 18



Eftertryk kun med kildeangivelse



Tryk:
Vejle Reklame Tryk

Forsidebillede:
Englænderen Alf Hagon på en
1150 ccm to-cylindret JAP

JULEHÆFTE

Næste nummer af Illustreret Motor Revy bliver spækket med stof for alle motorinteresserede, eftersom redaktionen har bestræbt sig på at lave et jule-nummer, der kommer til at indeholde adskillige nyheder, præsentation af bil- og mc-modeller, årsoversigter og store motorsportsbegivenheder.

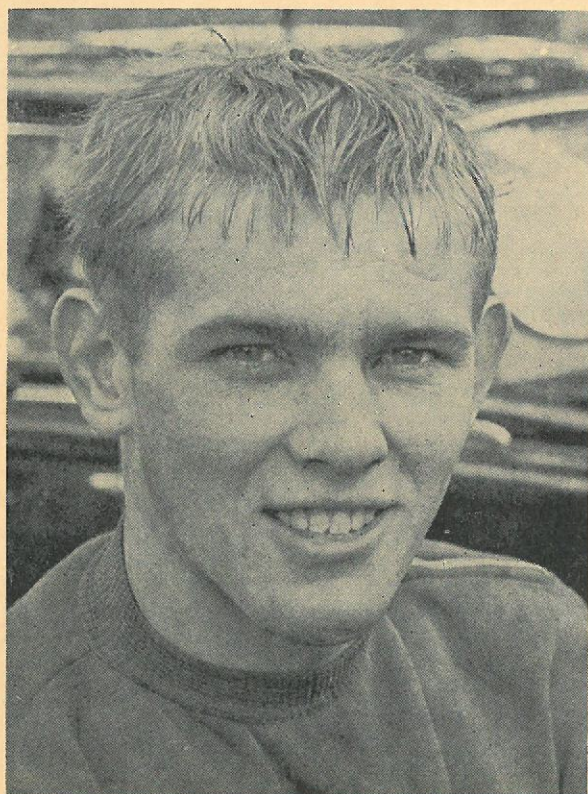
På nuværende tidspunkt kan bl. a. nævnes en omtale af den nye 500 ccm Matchless Scrambler, tuningsvejledning for Triumph twins, prøvekørsel af Yamaha YDS 3 og en oversigt over verdens hurtigste landevejsmaskiner med tophastigheder og accelerationstider (herunder prøvetur på Triumph Thruxton).

Der vil også blive plads til korte omtaler af de forskellige verdensmestre og de racere, hvormed verdensmesterskabet er blevet vundet. Det kan også lige røbes, at Hondas sportsvogn vil blive omtalt, der fornylig også er blevet vist med en kraftigere motor på 800 ccm.

Da nu vinteren er faldet tidligt på mangler De måske noget læsning, og har De ikke alle udkomne numre af IMR vil vi anbefale Dem til at supplere Deres årgange op, idet vi nu kan levere hele 1. årgang til en helt særpris på kun kr. 19,- for alle 12 numre, og mangler De kun den halve årgang er prisen kr. 12,-; men det er ligegyldigt, hvilke numre, De mangler. — Enkelte numre koster kr. 2,50 af såvel 1964-årgangen og de numre, som De evt. er gået glip af i år. Indsender De bestilling må De samtidig huske at indsende beløbet på giro 14 06 02, da De derved sparer opkrævningsgebyret. Mindre beløb modtager vi gerne i frimærker.

Red.

Vær sikker på at få bladet —
der er stor efterspørgsel —
tegn abonnement —
og få det portofrit tilsendt —



Østrigsk Moto- Cross

Robert erobrer andenpladsen.



Den unge belgier Joel Robert, der vandt årets sidste VM-afdeling i 250 ccm moto cross klassen på en czekisk CZ fabriksmaskine. Løbet, der afholdtes i Østrig, forrykkede resultatlisten således, at Robert slog englænderen Bickers i kampen om andenpladsen.

Ved at hjemføre sejren i årets sidste løb tællende til VM i 250 ccm moto cross-verdensmesterskabet, der blev afholdt søndag den 3. oktober ved Klagenfurt i Østrig, opnåede sidste års verdensmester, belgieren Joel Robert, på CZ, andenpladsen i dette års mesterskab.

Tre kendte køreere slogedes om andenpladsen, nemlig Robert, Bickers (Greeves), England, og svenskeren Hallman på Husqvarna.

Imidlertid var Robert helt ustyrlig i første heat, som han vandt overlegent på den hurtige østrigske bane med mange græsmarker og græsskråninger. Bag den hårddkørende belgier stod kampen mellem russeren Igor Grigoriev (CZ), der havde sin første start udenfor Sov-

jet i 1965, som det lige lykkedes for at holde englænderen Bickers bag sig.

Czekoslovakien Karel Pilar (CZ) blev nr. 4 foran østtyskeren Paul Friederichs og Fred Williamowski, som også startede på CZ.

Robert tog igen teten i anden start, som den unge belgier vandt i stor stil, men denne gang byttede Bickers og Grigoriev placering, skønt englænderen blev hårdt presset.

Der fulgte derefter nogle spændende minutter for Bickers, mens tidtagerne regnede de sammenlagte tider ud for de to heats. Bickers fik andenpladsen, men mindre end et sekund skilte de to køreere.

Bagved Grigoriev fulgte den engelske Husqvarna-kører Bryan Goss, der i løbets samlede resultat blev nr. 5.

Foruden VM-klassen afvikledes en international 500 ccm klasse, som vandtes af englænderen Vic Eastwood på en 441 ccm BSA Victor.

Endelig stilling i 250 cross VM:

1. V. Arbekov, Sovjet, CZ, 52 points (55 points).
2. Joel Robert, Belgien, CZ, 48 points.
3. Dave Bickers, England, Greeves, 42 points (52 points).
4. Torsten Hallman, Sverige, Husqvarna, 34 points.
5. Åke Jonsson, Sverige, Husqvarna, 30 points (37 points).
6. Valek, Czekoslovakiet, Jawa, 26 points (28 points).
7. G. Draugs, Sovjet, CZ, 22 points.
8. Karel Pilar, Czekoslovakiet, CZ, 16 points.

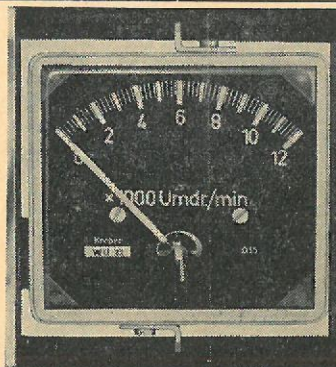
9. Don Rickman, England, Bultaco-Metisse, 8 points.
10. Igor Grigoriev, Sovjet, CZ, 8 points.
11. P. Friederichs, Østtyskland, CZ, 8 points.
12. J. Ageew, Sovjet, CZ, 7 points.
13. F. Selling, Holland, Greeves, 7 points.

NB. Tallene i parentes angiver det samlede antal opnåede points i sæsonen, mens de andre tal angiver de bedste resultater i de 7 bedste løb.

Elektronisk omdrejningstæller

fås nu også i Danmark
til motorcykler og
knallerter

Kan monteres af enhver
Til alle mærker

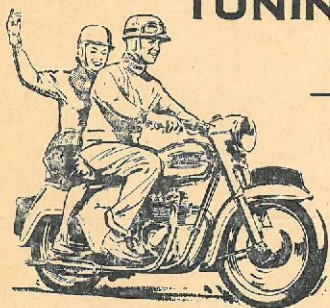


BILLY'S MOTOR

IMPORT . Jagtvej 64 . København N . Tlf. (01) 35 66 68

TRIUMPH

TUNING



— større omdrejningstal og topfart.

Tiger 100 topstykker modificerede, to karburatorer, leveres på ombytningsbasis.

Alt special- og racerudstyr til TRIUMPHs samtlige modeller.

NYHED: GUAZZONI

— italiensk 50 ccm knallert med drejeventil, 7 hk, topfart 107 km/t.

— racer med 11 hk om kort tid på lager.
Forlang gerne pris og yderligere oplys.

DELL ORTO racerkarburatorer.

Vesterport . Grenå . Tlf. 213 55

VAGN STEVNHØVED

SIX DAYS TRIAL

— på den berømte TT ø MAN

Det var i England, det første såkaldte »Six Days Trial« i 1913 løb af stabelen, og det 40. arrangement i rækken var også i år lagt i hænderne på den engelske motorfederation Auto Cycle Union på motorsportens egen ø, Isle of Man, der blev det hårdeste af dem alle.

Der var ikke mange, som antog, at den lille ø, der ligger mellem England og Irland, på 20 x 40 km ikke vil kunne byde nogen særlig vanskelige terræforhold. Men den arrangerende klub med den tidligere TT verdensmester Geoff Duke i spidsen havde fundet frem til de vanskeligste strækninger og en samlet distance på 1745 km, fordelt på de seks dage, som førte gennem glatte græsmarker, skarpe klipper, brat-

te skrænter, smalle bjergstier, kyststrækninger med løst sand, moser og vandløb. Løbets sværhedsgrad forværredes yderligere, eftersom det blev et usædvanlig dårligt vejr, som fra og med anden løbsdag bragte med sig en uafbrudt silregn med tæt tåge oppe i bjergene, hvilket også ofte fremkommer, når der afholdes TT-løb på øen.

Efter at de seks hårde dage var til ende, blev der opstillet en statistik, der viste, at kun godt 35 pct. gennemførte.

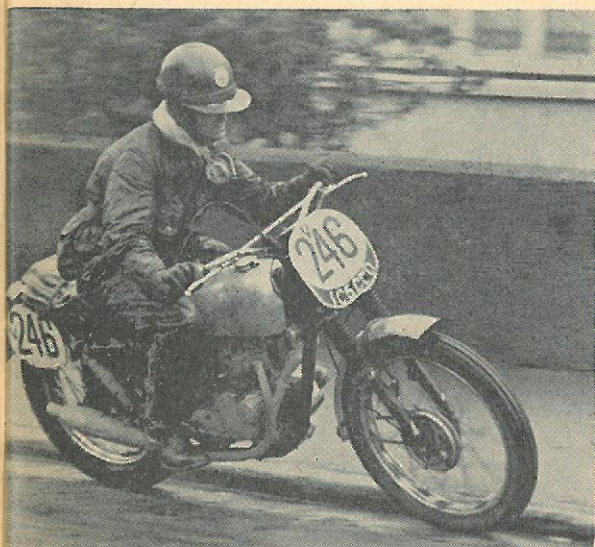
Deltagelsen var usædvanlig stor, og i alt stillede 299 op til start, deraf 8 Trophy landshold med hver 6 køre, 21 sølvvasehold med hver 4 køre, 25 fabrikshold med hver 3 deltagere og 34 klubhold, tællende 3 køre hver, hvorfor en del enkelt-kørere stillede op.

Allerede på den første løbsdag viste det sig, at det skulle blive et hårdt løb, da 11 køre måtte udgå, men på tredjedagen kom det store mandefald, eftersom den tætte tåge førte til, at et hold køre ikke kunne finde ruten. De fleste måtte dog alligevel udgå med maskinskader, konditionsvanskeligheder eller efter styrt — ikke mindre end 105 deltagere!

Det blev en hård dyst i begyndelsen om The Trophy mellem Østtyskland og Tjecoslovakiet, men på de sidste to dage øgede østtyskerne på MZ-maskiner deres forspring, og især da en tjekisk kører, Pudil, var blevet syg og måtte indlægges på sygehus, hvor han blev opereret for blindtarmsbetændelse. Begge hold, der de sidste år har måttet betegnes som de bedste Six Days nationer, var meget fint organiseret, idet de havde en stab af andre motorcyklister med sig, som undersøgte terræforholdene dagen før og gjorde kørerne opmærksom på de forskellige kritiske situationer, og andre var fordelt



Østtyskeren Werner Salevsky var med på sejrsholdet.



Englenderen Ray Sayer på en 350 ccm Triumph, der vandt guldmedalje i årets internationale Six Days Trial, er her i færd med en hastighedsprøve.

på selve ruten på løbsdagen, hvor de havde forfriskninger til deres hold.

Den sjette og sidste dag var der kun 82, som passerede målstregen, og de resterende 217 havde måttet udgå. I den engelske motorpresse kan man bl. a. læse »den sorteste dag i engelsk mc-historie«, og især gik det ud over mærkerne BSA og Greeves, der havde særlig mange maskinskader. Ud af 77 startende englændere kom kun 9 i mål og deraf 4 Triumph, 1 AJS, 1 BSA, 1 Royal Enfield, 1 CZ og 1 Jawa. Det var ikke udelukkende de engelske maskiner, som det gik ud over, eftersom de sovjetiske ISCH-maskiner udgik og de japanske Suzuki'er. Suzuki'erne var en prototype til en ny sportsmaskine, som lanceres til foråret på det europæiske marked.

Af de 82 fuldførende ryttere opnåede kun 18 guldmedaljer, men en af dem, som fik sølvmedalje, kan godt sætte den i gulddramme. Det var englenderen Ken Heanes, der var den eneste fuldførende kører på en 650 ccm maskine, som var af mærket Triumph, eftersom han havde puttet stempelkortet i uret lige netop, da uret slog over til

næste minut — altså 1 point, og dermed mistede han guldmedaljen!

Resultatet af dette års Six Days blev, at MZ-holdet fra Østtyskland gentog succes'en for tredje år i træk i kampen om trophy'et, og for andet år vandt de endog sølvvasen. Czekoslovakiet blev nr. 2 og Sverige nr. 3, så det giver vor broderation forhåbninger, eftersom svenskerne næste år kommer til at stå for afviklingen. Sveriges A-hold blev nr. 4 ud af 21 om sølvvasepokalen.

ISDT resultater:

Trophy konkurrencen:

1. Østtyskland 14 points.
2. Czekoslovakiet 344 points.
3. Sverige 1061 points.
4. England 1195 points.
5. Vesttyskland 1603 points.
6. Polen 1906 points.
7. Sovjet 1943 points.
8. Spanien 1968 points.

Sølvvase:

1. Østtyskland 86 points.
2. Vesttyskland 303 points.
3. Czekoslovakiet 374 points.
4. Sverige 548 points.

Fabrikshold:

1. Hercules 0 points
2. Triumph 1 points.
3. MZ 2 points.

TT racer HONDA 250 ccm

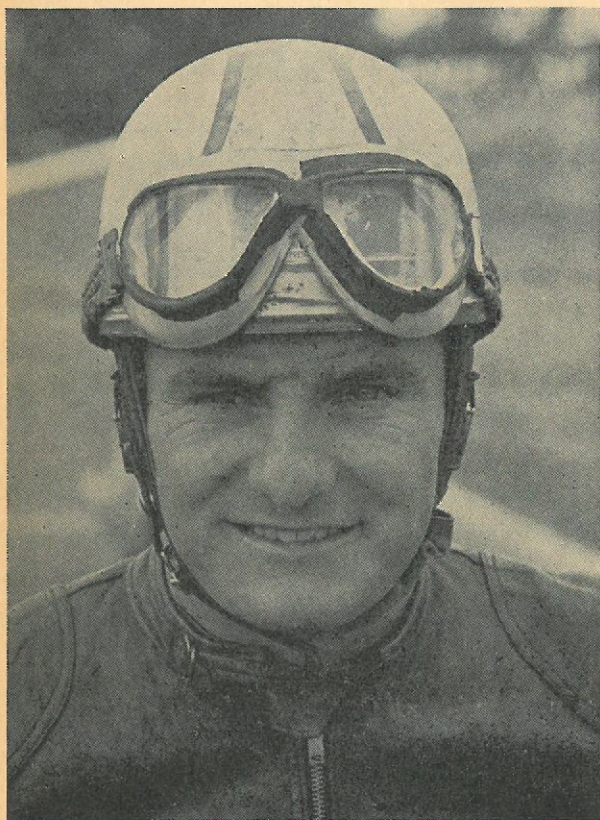
sælges — specialtunet, fin stand.

Alex Jensen

Søborg Parkalle 186, Søborg
København, tlf. (01) 694045

Sidste klassiske TT-løb i 1965

- Hailwood vandt dobeeltsejr i Japans GP-starrer for Honda i 1965.
- Irlænderen Ralph Bryans verdensmester i 50 ccm kl.
- Sjette VM til Redman.



Den 25-årige englænder Mike Hailwood, der er millionær, og som fire gange i træk har vundet verdensmesterskabet i 500 ccm klassen på den italienske, firecylindrede MV Agusta racer, var topstjerne i Japans grand prix i sidste måned, hvor han vandt 250 ccm klassen på en sekscylindret Honda og 350 ccm klassen på en MV Agusta trecylindret. Mike skal næste sæson udelukkende starte for Honda Motor Co. i Tokyo, for hvem han i 1961 vandt sit første verdensmesterskab, som var i kvartliterklassen.

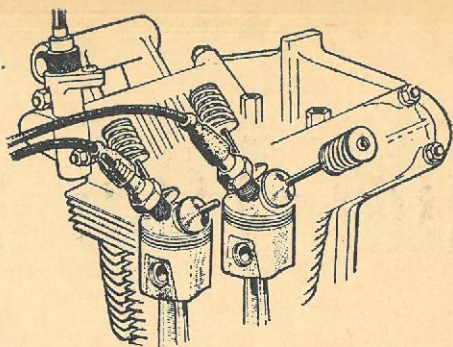
I Japans grand prix på Suzuka-banen, som var årets sidste afdeling indgående i VM på landevej, startede englænderen Mike Hailwood i 250 ccm klassen på en privatanmeldt seks-cylindret Honda, mens han i 350 ccm løbet kørte en trecylindret MV Agusta for den italienske fabrik. Årsagen til, at den engelske kører ikke var anmeldt af Honda Motor Co. kommer af, at Honda fabrikken har kontrakt med olieselskabet Castrol, mens Hailwood er under Shell-kontrakt. Honda måtte derfor låne en maskine ud, som Hailwood kunne få påfyldt Shell-olie.

Mike Hailwood vandt en klar sejr på MV'en over Honda fabrikkørerne i 350 ccm klassen, og det var første gang i banens treårige levetid, at en ikke-japansk havde vundet et løb på banen.

Et ærgerligt uheld for den 23-årige italiener Giacomo Agostini (MV 3) berøvede ham sejren i løbet og verdensmesterskabet, eftersom en fjeder knækkede i den ene af de tre afbryderkontakter i tændingsanlægget. For Giacomo Agostini havde taget teten lige fra starten, efterfulgt af Jim Redman på Honda, men sidstnævnte var senere blevet overhalet af Hailwood (MV 3).

Efter at Agostini var sakket bagud, behøvede Redman kun at blive nr. 2 for at vinde sit fjerde verdensmesterskab på den 4-cyl. Honda 350 ccm. Under løbet havde Redman fået et bistik, som generede meget, og øjet svulmede så meget op, at han ikke kunne starte i de resterende løb dagen efter.

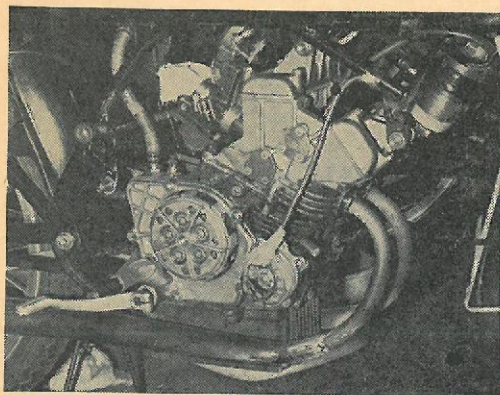
Røntgenbillede af Honda 50 ccm TT-motoren.



Mike Hailwoods gennemsnitshastighed på den trecylindrede MV blev på 141,748 km/t. På de følgende placeringer kom Jim Redman (Honda), Kasuya (Honda), Yamashita (Honda) og Agostini på den haltende MV.

Lørdagens første start var 125 ccm klassen, hvori Hugh Anderson allerede var kåret til verdensmester på Suzuki. Løbet blev dog imødeset med stor interesse, eftersom det var første gang, Honda lod indsætte deres nye 5-cylindrede 125 ccm'er, der kørtes af Taveri (Schweiz), Redman (Rhodesien) og Bryans (Irland). De nye Honda-racere var hurtigere end Suzukis fabriksmaskiner, og det så også det meste af løbet ud til, at Taveri ville vinde løbet foran Anderson (Suzuki), men på 17. omgang sprang schweizerens toppakning, forårsaget af en knækket topstyksbolt. Suzuki-køreren vandt herefter med en gennemsnitshastighed på 137,709 km/t foran Honda'erne, kørt af Taveri og Bryans. På fjerdepladsen kom en Yamaha, kørt af englænderen Bill Iwy. Iwy har tegnet kontrakt med Yamaha for 1966-sæsonen.

Den nye 125 ccm Honda afløser de firecylindrede modeller, som sidste sæson var uovervindelig, men som i år slet ikke er kommet til orde, og midt på sæsonen hjemkaldte fabrikken hele fabriksholdet i denne klasse. Den 5-cyl. racer kører med et omdrejningstal på 22.000.



Den to-cylindrede Honda 50 ccm TT-racer med firetakt og to overliggende knastaksler, der løber med et maksimalt omdrejningstal på 22.000 omdr./min. Honda vandt verdensmesterskabet med denne maskine i år, som kørtes af irlænderen Ralph Bryans.

Om søndagen stod 50 ccm klassen først for afvikling, og de 80.000 tilskuere blev vidne til en kamp mellem Taveri og Bryans på de to-cylindrede Honda'er og Suzuki's nye mand, japaneren Toshio Fujii. Fujii kørte fænomenalt og førte de første 8 omgange, indtil han styrtede, og overlod førstepladsen til Bryans. Anderson på en anden Suzuki, der var kommet skidt fra start, halede hele tiden ind på de førende ryttere, som han også fik held til at fange to omgange før mål og endda lægge sig i spidsen, men Honda-kørerne henviste igen Anderson til tredjepladsen, og da denne gjorde et alvorligt forsøg på at generobre føringen, skred han ud i et sving, og Taveri vandt med en gennemsnitshastighed på 128,045 km i timen og henviste med kun 1/10 sekunds forspring irlænderen Ralph Bryans til en andenplads, som var nok til, at irlænderen kunne blive verdensmester, og en førsteplads for Taveri placerede ham på andenpladsen i VM.

250 ccm klassen blev ikke så spændende som antaget, idet Redman ikke kunne starte, og Read væltede på første omgang på sin hurtige fire-cylindrede Yamaha.

Hailwood var herefter meget overlegen på den fabelagtig hurtige Honda Six, og allerede da han gik ind på anden omgang, var hans forspring 12 sekunder ned til japanerne Isamu Kasuya på en anden Honda.

Hailwoods overlegne sejr blev hjemført med en gennemsnitshastighed på 139,861 km/t, og han blev flaget af næsten 2 min. foran Kasuya. Englænderen Bill Iwy blev nr. 3 og japaneren Yamashita besatte fjerdepladsen. De to sidstnævnte kørte begge Yamaha. Czechen Frantisek Stastny, der startede på en CZ, måtte udgå, da hans motor satte sig.

DM-Trial

- ✧ Blev afholdt i de tre seniorkl.
- ✧ Tredie afd. på Sjælland med 88 deltagere.

Det var Glostrup og Omegns Motor-klub, som havde arrangeret tredje afdeling af DM i trial, hvilket skete søndag den 17. oktober i det særprægede og fortræffelige terræn ved Svehølle syd for Jyderup. Her var der både nye og gamle grusgrave, skove, marker og pragtfulde mosehuller.

De fem udlagte etaper var af meget forskellig karakter, men ét havde de alle tilfælles, nemlig at der skulle køres med forstanden i samarbejde med gashåndtaget, hvis man ønskede at komme nogenlunde smertefrit igennem.

Etape 1 var en udelukkende hastighedsprøve med nogle vældige langsider, hvor kørerne rigtigt kunne få deres fartglæde mættet. Det var på denne etape en fordel at have kørt så tidligt som muligt, da flagene efterhånden forsvandt på en besynderlig vis.

Etape 3 var en blanding af grusgravkørsel og markkørsel, som blev afsluttet af en slalombane med udrangerede bildæk som afmærkning.

Etaperne 4 og 5 foregik op og ned ad

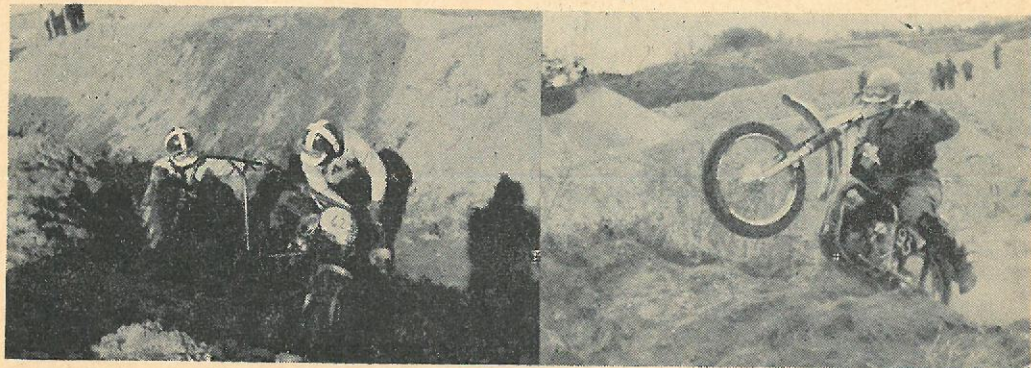
gruskrænter med tilhørende kampesten og grøfter.

For de mange fremmødte tilskuere var etape 2 den rene nydelse. Her fik ikke-trialkyndige syn for, hvordan en rigtig trial-etape kan være. For tilskuerne var det sandt at sige et skue uden lige som vel nok de fleste nød, men for nogle af kørerne var det en blandet fornøjelse, især for en af de for hurtigt kørende kørere blev et mosehul med diverse retter, bl. a. en meter pladder, hans hvilested for ca. 5 minutter, indtil otte mand fik halet ham op.

I senior 250 ccm klassen var Freddy Kjær, Glostrup, og Arne Nielsen, Vanløse (begge på Husqvarna), meget jævnbyrdige, idet de begge fik 360 points, hvorefter Freddy Kjærs 3 sek. hurtigere tid blev afgørende for placeringen. Den fra 1. afd. af DM stærkt kørende fynbo, Brun-Mortensen, måtte tage til takke med en fin tredjeplads. En overraskelse var det, at Benny Borgen (Husqvarna) på 2. etape fik en tid, der var næsten 3 sek. bedre end Arne Nielsens.

Det har nok ikke været de pæneste gloser, Thorkild-Otto Andersen benyttede sig af, da de landede i grøften, hvor de slog lejr for en tid.

Preben D. Knudsen i et hop med sine nye »heste« i en Husqvarna.



I den store seniorklasse var motocross DM-mesteren, Mogens Rasmussen, fuldstændig suveræn. Svendborg-køreren Poul Granhøj opnåede en fortjent 2. plads. Efter ham kom Jørgen Henriksen, og først på 4. pladsen kom Erling Sjøholm fra Sønderborg, som før 3. afd. førte DM med 13 points. På den stadig tilbagevendende etape 2 var Mogens Rasmussen hele 10 sek. bedre end nr. 2, Jørgen Henriksen. Af ubekendte grunde deltog Mogens Pedersen fra Odense ikke i 3. afdeling.

Senior sidevogne havde store problemer på etape 2. Nogle fik her et ufrivilligt hvil på indtil flere minutter, når de tunge maskiner sank ned i den bløde mosejord, men alle tog det med godt humør. Bedst kørende i denne klasse var Harald-Frank Nielsen fra Fyn, efterfulgt af DM-mestrene på bane, Bent Sørensen-Svend Hald Petersen.

3. afdeling af DM i trial var absolut en oplevelse både for tilskuerne, men også for kørerne selv, så vi må håbe, at de efterfølgende afdelinger vil blive lige så spændende og underholdende.

Resultat af 3. afdeling på Sjælland:

Senior 250 ccm:

1. Freddy Kjær 360 p. (tid 8.76.3).
2. Arne Nielsen 360 p. (tid 8.79.3).
3. Johs. Brun-Mortensen 320 p.
4. Benny Borgen 300 p.
5. Eli W. Petersen 275 p.

Senior 500 ccm:

1. Mogens Rasmussen 500 p.
2. Poul Granhøj 415 p.
3. Jørgen Henriksen 395 p.
4. Erling Sjøholm 375 p.
5. Jørgen R. Jensen 360 p.

Senior sidevogne:

1. Harald-Frank Nielsen 455 p.
2. Bent Sørensen-Svend Hald Petersen 430 p.
3. Ove Larsen-Arnold Petersen 420 p.

Specialtrial

Som noget helt nyt havde GOMK efter afviklingen af 3. afdeling af DM arrangeret et specialtrial, bestående af de 5 etaper sammenlagt til én stor etape på ialt 10 km.

Det blev derfor sent, inden man sluttede med GOMK's veltilrettelagt arrangement.

Resultat fra specialtrial

(her deltog også ynglinge):

Junior 500 ccm:

1. Arne Jørgensen.
2. Jørgen Larsen.

Senior 500 ccm:

1. Mogens Rasmussen.
2. Poul Granhøj.

Ynglinge:

1. Erling Rasmussen.
2. Leif Sørensen.

Junior 250 ccm:

1. Frede Sørensen.
2. Robert Jensen.

Senior 250 ccm:

1. Arne Nielsen.
2. Jan Møller.

Junior sidevogne:

1. Mogens Johansen-Ove Jensen.
2. Bent Jensen-Pieer Zachrau.

Senior sidevogne:

1. Per Jørgensen-Kurt Jacobsen.
2. Harald Nielsen-Frank Nielsen.

BSA - TRIUMPH HONDA-JAWA-CZ AERMACCHI - MZ nye og brugte

Levering af racere
Cylinderudboring

Modtager gerne løse motorer til rep.
Klarer ethvert reservedelsproblem
Alt i udstyr - Sendes overalt - Ring el. skriv

Vi importerer

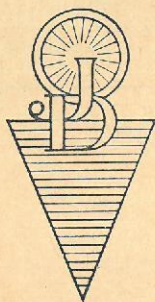
EVEROAK PILOT HJÆLM

Fineste kvalitet - Godkendt til motorløb
kun kr. 80,- sendes overalt

Jysk Motorlager

Aaboulevarden 50 . Aarhus

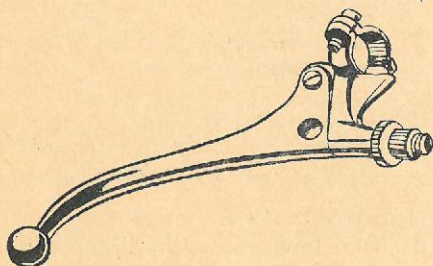
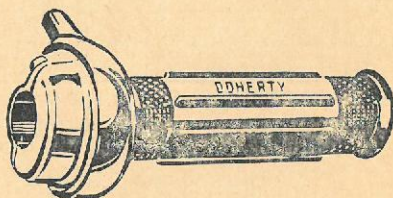
Telf. (061) 21818



DOHERTY

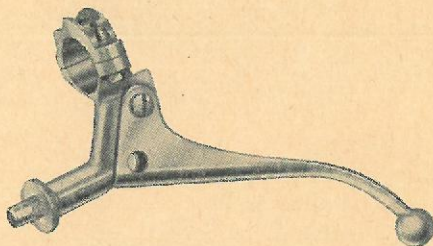
Kontrol- og reguleringsgreb - det førende fabrikat i specielle greb til motorsporten ...

Hurtigtvirkende gashåndtag specielt fremstillet for trial- og moto-cross kørere. Kabelhus i højpoleret, støbt aluminium, fremstillet i ét stykke, der gør dette håndtag vandtæt. Det rigtige greb for sportskøreren. Leveres for 7/8" styr.



Dette nye »Sport Special« er specielt designed for entusiasten og giver med det specielle »Anti-Rock« beslag en særlig vibrationsfri følelse. Leveres for både højre og venstre side, samt for både 7/8" og 1" styr. (Godkendt og anbefales af A.C.U.).

Dette nye Doherty kontrolgreb er fremstillet til de ledende engelske motorcyklefabrikkers nyeste modeller og har den nye stilleskrue, der er særlig let at betjene. Leveres for højre og venstre side samt for både 7/8" og 1" styr (for TRIUMPH, venstre side, leveres grebet med speciel beslag for montering af horn- og blænderkontakt).



Doherty's kabelbox er specielt fremstillet for motorcykler med dobbelt karburator og anvendes i stedet for gashåndtag med dobbelt kabeltræk. Fremstillet i helforkromet messing. Doherty kabelbox anvendes af adskillige motorcyklefabrikker som original montering.



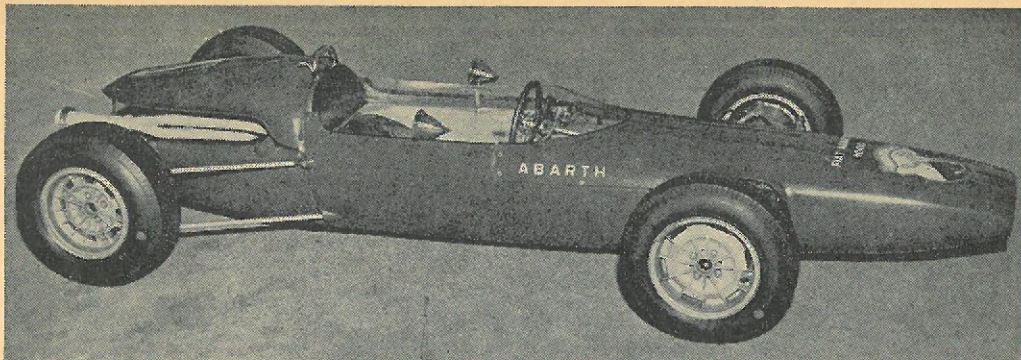
- DOHERTY giver
100% sikkerhed ...

Generalimportør for

DOHERTY



SKANDINAVISK RESERVEDELS IMPORT A/S
Svendborgvej 102 . ODENSE . Højlesø . Tlf. (09) 12 12 24



ABARTH Type 232 Formel II

Forrige vinter lancerede det kendte italienske firma Abarth, i lighed med engelske fabrikker, også en formel II motor, men den italienske motor var meget avanceret og kostede derfor en del mere end privatkørere kunne magte, eftersom prisen var ca. 4500 kr. bare for en enkelt motor, og da man heller ikke kunne få en eller anden vognfabrik til at købe et stykantal på mindst 10, gik Abarth i gang med at konstruere sin egen vogn, der skulle tilbydes pengestærke spekulanter samt fabrikkens egen løbsafdeling, Abarth Corse.

MOTOR CYCLE NEWS

— det store engelske internationale motorsportsblad i avisform. Bladet udkommer hver onsdag. Årsabonnement kr. 50,—. Prøveeksemplar sendes mod kr. 1,25 i frimærker.

Kan bestilles gennem
MOTOR-REVVY, Trustrup St.

Hele chassis'et er af den sædvanlige »space frame« type, helt i rør, og det er tydeligt at se, at den er bygget med både Cooper og Lotus som dens nærmeste forbillede. Motoren har en svag hældning på 10 grader til højre. Al ting virker helt kraftigt dimensioneret, men den minimumsvægt, som gælder Formel 2 er det jo heller ikke nødvendigt at fjerne gram.

De vigtigste tekniske data:

Vandkølet.

4 cyl., 4-takt rækkemotor med en hældning på 10 grader i chassis'et.

Boring og slag: 76 x 55 mm.

Slagvolumen: 995,03 ccm.

To ventiler pr. cylinder med en vinkel indbyrdes på 40 grader.

To overliggende knastaksler. Tørsumpsmøring. Dobbelttænding.

To duplex Weber karburatorer.

Gearkasse: 6 udvekslingsforhold frem, et bak.

Skivebremser på alle hjul, placeret ude ved hjulene.

Længde 3770 mm.

Bredde af karossen 630 mm.

Højde 700 mm.

Vægt 420 kg.

Max. motoreffekt 120 DIN ved 7500 omdr./min.

Tophastighed ca. 260 km/t.

Pris i Italien af fabrik 80.000 d. kr.

Tændingssystemet med to fordelere og to tændspoler ser meget standardpræget ud, men findes også på andre højtydende Abarth motorer, hvor det jo fungerer fint. Et dobbelt tændingsanlæg må jo give større driftssikkerhed end et enkelt system.

M. Lini.

AERMACCHI

— det italienske firma startede som fabrikant af vandflyvere.

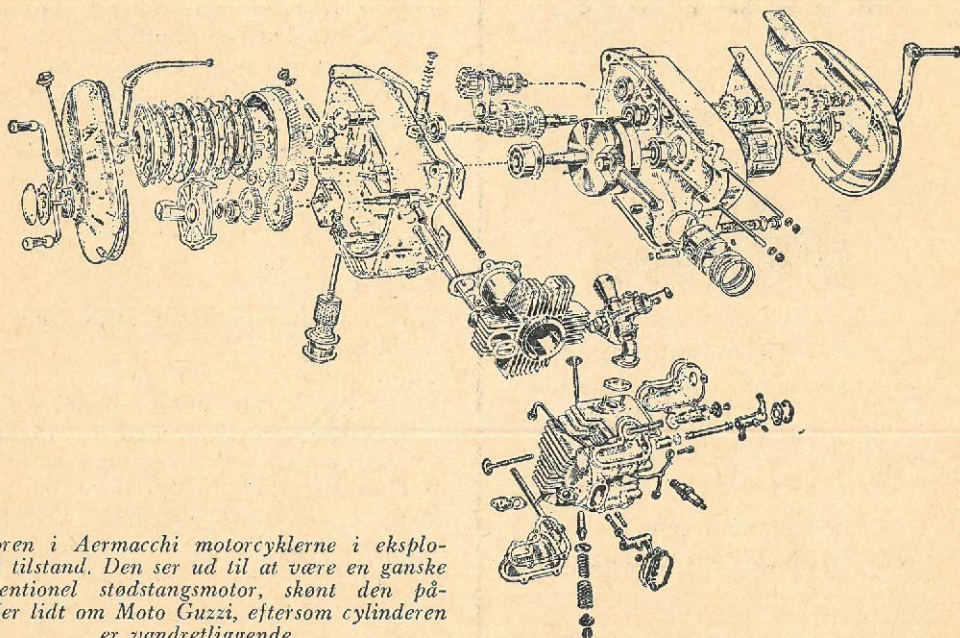
Firmaet Aeronautica Macchi, som dog snart ændredes til Aermacchi, grundlagdes i 1912 som fabrik for vandflyvemaskiner, og fabrikslokalerne kom til at ligge på bredden af Lake Varese i Norditalien. Kort efter brød den første verdenskrig ud, og firmaet voksede betydeligt, og i de efterfølgende år koncentrerede fabrikken sig om flyvemaskiner, som under anden verdenskrig blev yderligere udviklede, da de leverede til det italienske luftvåben.

Kort tid efter krigen blev det besluttet at starte produktionen af en trehjulet truck, som fabrikeres den dag i dag, men efterhånden som markedet for tohjulede køretøjer voksede betydeligt i Italien i efterkrigsårene, besluttede direktionen at påbegynde en motorcykelproduktion i de lettere klasser, og de

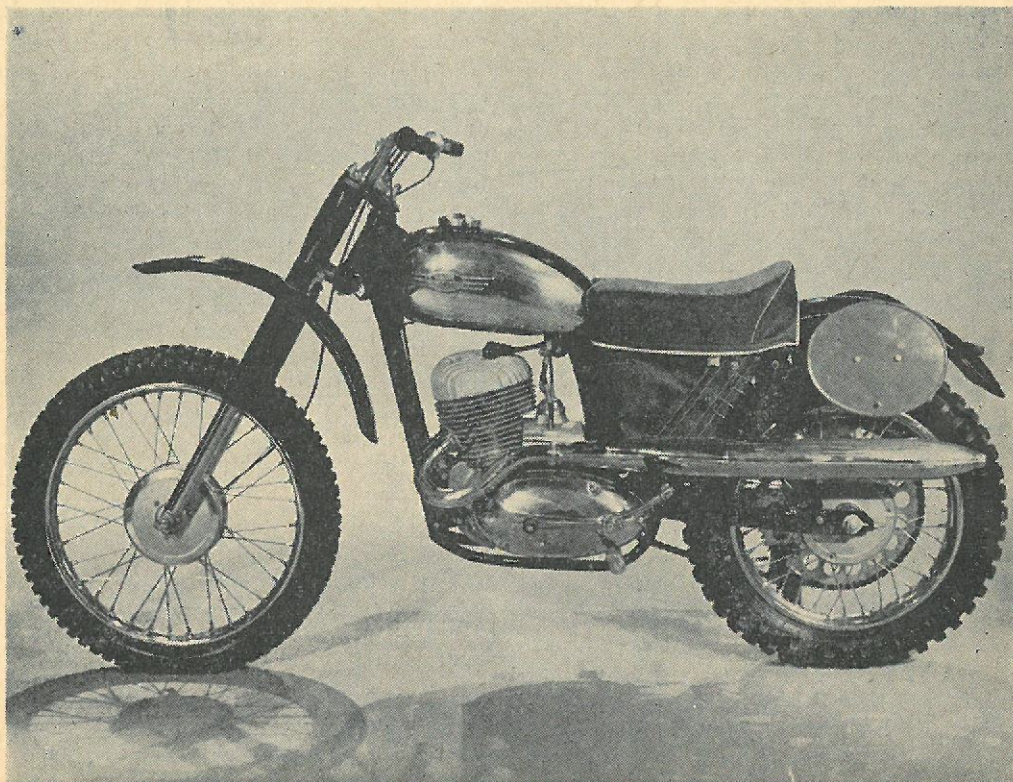
antog den senere så kendte italienske ingeniør Loni Tonto som konstruktør. Den første maskine var en 125 ccm to-takter med bent stel, og motoren var sammenbygget med bagstellet. Denne maskine var populær, og en sportsversion anvendtes til trials, hvor fabrikken deltog bl. a. i 1951 og 52. Derimod blev en 250 ccm twin udviklet på basis af 125 ccm'eren i 1954 ikke den ventede succes.

I 1955 konstruerede Tonti en rekordmaskine, udstyret med henholdsvis en 50 ccm og 75 ccm fire-takt motor med to overliggende knastaksler, hvormed fabrikken på motorvejen mellem Milano og Varese i 1956, ved vesttyskeren Gustav Brauns verdensrekord i NSU's flyvende liggestol.

Massimo Pasolini, der er fader til



Motoren i Aermacchi motorcyklerne i eksploderet tilstand. Den ser ud til at være en ganske konventionel stødangsmotor, skønt den på-minder lidt om Moto Guzzi, eftersom cylinderen er vandretliggende.



Moto cross raceren er udstyret med en højkomprimeret standardmotor, men stellet er af en speciel forstærket konstruktion, specielt beregnet til formålet. Scrambler versionen er blevet udførligt omtalt i IMR nr. 6 1964.

den nuværende fabrikskører, Renzo Pasolini, kørte Aermacchi rekordmaskinen, der var blevet udviklet i fabrikkens vindtunnel, kørte over 1 km med en hastighed på 175,069 km/t. Under samme forsøg erobrede fabrikken også verdensrekorden over en mil med henholdsvis stående og flyvende start.

Kort tid efter forlod Loni Tonti pladsen som chefkonstruktør og rejste til F. B. Mondial, mens han efterfulgtes af Alfredo Bianchi, som havde været konstruktør hos Parilla.

Alfredos første opgave, da han tiltrådte stillingen på Aermacchi fabrikken, var at konstruere en ny produktionsmodel med fire-takt motor. I slutningen af 1956 introduceredes den nye 175 ccm Chimera, der var helt indkapslet, men skønt den fik god kritik og en omfattende og omspændende omtale, blev den en ringe økonomisk succes for

fabrikken i såvel Italien som på de udenlandske markeder.

På den tid gik de fleste italienske motorcykelfabrikker over til motorkonstruktioner med overliggende knastakser for selv almindelige standardmodeller, hvorimod chefkonstruktør Bianchi udstyrede Chimera'en med en almindelig stødstangsmotor, da han mente, den var lettere i sin opbygning og lettere at vedligeholde. Endog for en sports- og racerversion mente ingeniør Bianchi, at man ikke behøvede en knastmotor, hvilket Aermacchi racerne også har bevist i internationale landevejsløb siden dengang.

I begyndelsen leveredes Chimera kun med en 175 ccm, men snart kunne den også leveres med en 250 ccm motor af samme konstruktion. I 1957 afgav en tunet 175 ccm version 15 hk, imod standardmodellens 13,5, som indsattes i ita-

lienske sportsmaskineløb. Siden er effekten i denne model øget til 20 hk, men i de senere år har Aermacchi nærmest koncentreret sig om 250 ccm'eren, eftersom 175 ccm klassen er en ren national italiensk klasse. 250 ccm racer-udgaven debuterede i det vesttyske grand prix i 1960, kørt af den unge Alberto Pagani, og fabrikken var så tilfreds med indsatsen, at den kort efter gik i gang med at producere en racer-maskine, som kunne erhverves af private motorcykelkørere.

Den første af disse 250 ccm'ere, som blev kaldt for »Golden Wing«, var stadig udstyret med den langslagede stødstangsmotor med 66 mm boring og 72 mm slaglængde, som ved 8000 omdr./min. afgav 22 hk. Raceren solgtes til en rimelig pris, og da den samtidig var billig og let at vedligeholde, blev den i løbet af kort tid en populær »production racer« blandt privatkørerne, og den opnåede mange fine resultater af såvel de italienske fabriksunderstøttede kørere som de rene privatkørere.

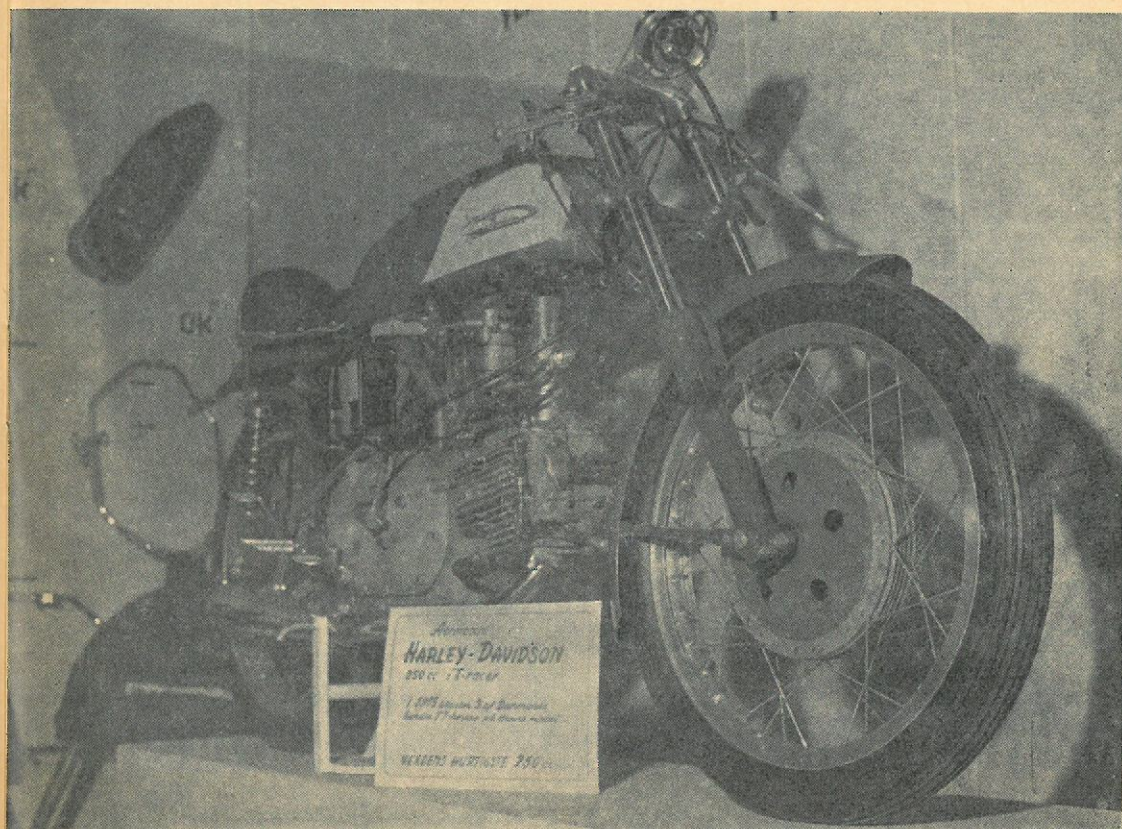
Der er ingen tvivl om, at det er denne model og en tilsvarende scrambler versions succes'er, idet cross-raceren med Lanfranco Angelini i sadlen fem gange har vundet det italienske motocross mesterskab, strækt har bidraget til, at den gamle, kendte, amerikanske virksomhed Harley Davidson i 1960 indledte et økonomisk og konstruktionsmæssigt samarbejde med den norditalienske fabrik. Harley Davidson manglede en lille motorcykel at sælge i Amerika i sport-, racer- og cross-udgave. Det var en klog beslutning, Aermacchi tog for fem år siden, eftersom det stærkt voksende amerikanske marked aftager flere og flere Aermacchi'er. I 1964 eksporteredes 75 pct. af fabrikkens produktion til Harley Davidson i USA til videresalg i staterne.

Den stærkt voksende produktion for Aermacchi-fabrikken har betydet, at flyvemaskineafdelingen er blevet flyttet til byen Varese, mens de gamle fabrikslokaler er blevet moderniseret og udvidet.

Produktionraceren, som solgtes i 1962, var efterhånden kommet op på en effekt på 28 hk ved ikke mindre end

9500 omdr./min. (112 hk pr. liter) og med et kompressionsforhold på 10,2:1. I dette tuningstrin solgtes maskinen både som en »ægte« TT-racer samt i en anden udgave, hvor den var forsynet med lysanlæg, så at den var godkendt til sportsmaskineløb, og bemærkelsesværdig var det, at sidstnævnte model kun vejede 100 kg. Originalt var maskinen udstyret med en 4-trins gearkasse, men mod en lille merpris kunne den fås med et ekstra gear, som gav den højt tunede motor betydelig bedre accelerationsevne, når den var forsynet med en høj totalgearing, eftersom motorens virkelige trækraft først rigtig indtrådte ved omkring de 6000 omdr./min. Racer-udgaven til normale sportsmaskineløb var udstyret med de samme hjul som på TT-raceren og Oldani bremsen, støbt i elektrometal og med luftindtag til bedre køling. Hjulstørrelsen er 18" med dækmonteringen 2,50 foran og 2,75 på baghjulet. I racerstilling, som man uvil-kårligt vil indtage, når styret kun er 52 cm bredt, er tophastigheden for sportsversionen 170 km/t. I et 6 timers sportsmaskineløb på Monza-banen sidste år vandt en Aermacchi Ala d'Ore S sportsmaskine med rytterne Pagani og Vincenzi i sadlen det 850 km lange løb med en gennemsnitsfart på 141,710 km/t, hvor de vandt med flere omganges forspring over både 500, 650 og 750 ccm maskiner. Tophastigheden for samme maskine med strømliniebeklædning er på en amerikansk bane målt til 187 km/t i første, mens accelerationstiden ved samme lejlighed måltes til 24,2 sek. fra stående start og til maskinen havde nået 100 miles eller 160 km/t. Om at nå en hastighed på 80 km/t er den kun 5,8 sek., hvilket må siges at være ret godt, når man sammenligner med prøverapporter over almindelige store maskiner.

I slutningen af 1962 kom Alfredo Bianchi på racerafdelingen til den anskuelse, at han ikke ville kunne hente flere hestekræfter ud af den langslagede motor på grund af omdrejningstallet, idet stempelhastigheden var kommet op i farezonen, omkring 21 m/sek., så han ændrede dimensionerne for næste års racer til 72 mm i boring og en slaglængde på kun 61 mm, og den nye



Aermacchi 250 ccm TT-racer i 1965 års udførelse til privatkørere. Næste års version vil blive forsynet med et særlt modificeret stel, da det nuværende stel ikke har haft tilstrækkelig stivhed, som har forårsaget megen urolighed i sving. Stødstangsmotoren, der yder 33 hk ved 9800 omdr./min., er blevet forsynet med en tørkobling, der er anbragt udvendig for kølingens skyld, og flere andre detaljer i motoren er endvidere forbedret.

motor udviklede 31 hk ved 9800 omdr./min., hvilket var mere, end Guzzis encylindrede motor med to overliggende knastaksler udviklede, da han nogle år forinden havde vundet verdensmesterskabet. Raceren var nu kun forsynet med en 5-trins gearkasse, og i mellemtiden er motorens maksimale motoreffekt steget yderligere et par heste. Det er rent fantastisk, hvad hr. Bianchi kan få ud af en stødstangsmotor. Samme motor anvendtes også sidste år, da en specialkonstrueret rekordmaskine satte uofficiel verdensrekord med 251,4 km/t i den amerikanske stat Utah.

En 350 ccm version har også været på markedet i et års tid, men forinden havde fabrikken eksperimenteret med

en 293 ccm racer, bygget på basis af dele fra 250 ccm'eren. Den »ægte« 350 ccm racer har en boring på 74 mm og en slaglængde på 80 mm, og motoreffekten angives til 36 hk ved 8000 omdr./min. Tophastigheden for den kortslagede 250 ccm »production racer« er på Monza-banen målt til 195 km/t og 210 km/t for den store model. I den indeværende sæson har Aermacchi 350 ccm maskinerne, kørt af italienerne Pasolini og Milani, ved enhver lejlighed distanceret de engelske Norton Manx og AJS 7R maskiner, og ved løb på kortere baner har de også kunnet være en trussel i 500 ccm klassen.

Standardmodellen, Ala Verde, som sælges på det danske marked, udstyret

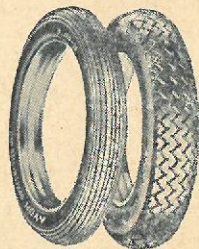
med henholdsvis 4 eller 5 gear, udvikler 16 hk med et kompressionsforhold på 8,5:1 og kan præstere en tophastighed på ca. 135 km/t, men i overvejende grad er de fleste komponenter hentet direkte fra raceren. Vil man have sin Aermacchi til at køre stærkere, kan den forsynes med racerknastaksler, specielle stramme ventiltjeder og højt stempel, hvorved motoreffekten stiger til ca. 25 hk ved 8000 omdr./min. Skal effekten yderligere op, må topstykket modificeres og forsynes med større ventiler fra raceren, som godt kan beløbe sig til en bekostelig merudgift. Ala Verde-udgaven leveres også med amerikansk udstyr, som bl. a. omfatter højt styr, lille tank og specielt stor twinsæde. En tunet udgave af den amerikanske version med navnet »Sprint H« udvikler 25 hk med et kompressionsforhold på 9,2:1, og dens tophastighed angives til 160 km/t i liggende stilling med smalt styr monteret.

Aermacchi er et nyt mærke i Danmark, eftersom importen først blev optaget af firmaet J. A. Hansen-Motor A/S i Holbæk i 1964, men de mange internationale resultater, som de meget standardprægede racermaskiner opnår i kamp mod meget dyrere fabriksmateriel, er ofte forbavsende.

A.T.

Dæk til alt

By, landevej, trial, motocross og race
Langrillede og almindelige



Alle dækstørrelser, også til scooter og kabinescootere

4 lag »Cling« med 23% større
»skridsikkerhed og »klæbeevne«

AVON

Det mest (og med rette) foretrukne
dæk for 2-hjulede køretøjer

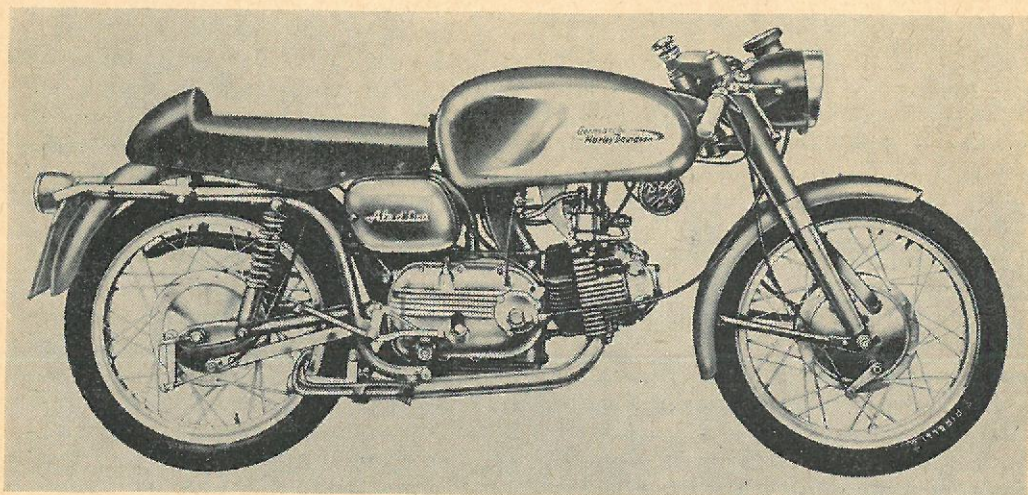
En gros

En detail

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej II. København V. Central 175

Fordelagtig rabatordning



Aermacchi Harley-Davidson 250 cc sportsmotorcykel med vandretliggende, 4-takt stødstangsmotor, der kan leveres med enten fire eller 5 gear.



Saml på ill. Motor Revy

De tidligere udkomne numre af IMR udgør værdifuld læsning for alle motorinteresserede, som bl. a. indeholder:

Nr. 1 januar:

Dansk MC-mestre 1963. Beskrivelse af motorcyklerne ESO, Triumph og Bultaco. Tuning af Jawa. Go-kart nyt. Sportsinterview: Jacob Lynegård.

Nr. 2 februar:

Omtale af motorcyklerne BMW, AJS, Matchless og MZ TT-raceren. Monte Carlo-løbet. VM i Formel 1 1963. Løbskalendere. Elefantræffen 1964. Hvad er trial?

Nr. 3 marts:

Beskrivelse af motorcyklerne Norton og Greeves — den nye Challenger. Prøvekørsel: BMC Cooper S. Hvad er trial? Bygning af go-kart. Sportsinterview: Kurt Larsen.

Nr. 4 april:

Honda TT-raceren med fire-cylindret motor præsenteres. Hvad er trial? Viking Rally. Ford Lola GT. Triumph politicyklerne. Udenlandske motorløb i tekst og fotos. Interview med TT-køreren Vagn Stevnhoved.

Nr. 5 maj:

Prøvekørsel: MZ ES 150. Præsentation af Jawa/CZ-programmet. Hvad er trial? Volk Mølle i tekst og billeder. MC-ungdommen i USA. Mange inden- og udenlandske sportsbegivenheder. Interview: Jørgen Nielsen, Sorø.

Alle disse interessante numre findes fortsat på lager og kan rekvireres til en sensationspris direkte fra **Illustreret Motor Revy, Trustrup st.**

Kun 2,50 kr. pr. stk. 6 numre 12,00 kr., 12 numre 19,00 kr. Indsender De beløbet i frimærker eller på postanvisning spares opkrævningsgebyret.

Nr. 6 juni:

Stor omtale af BSA's mc-modeller. Hvad er trial? (slut). Monaco GP. Aer-macchi scrambler. Spanien og Frankrigs TT GP'er. Nordiske mesterskaber i Skive.

Nr. 7 juli:

Suzuki 50 ccm TT-racer. Isle of Man TT. Jysk Rally. Belgiens bil GP. Sportsinterview: Sylvest Andersen. Roskilde Ring. Månedens motorløb. Le Mans løbet.

Nr. 8 august:

Velocette's 18 modeller. Samtale med Poul Jørgensen. To-takt museum i Øst-tyskland. TT VM i fire lande. Guld-barreløbet. Joel Robert verdensmester. Ny Cooper Maserati. Polens Rally. Bil VM. Sports nyt. Udvidet nr. m. 52 sider

Nr. 9 september:

Prøvekørsel af Honda 250 SS. Nürburg Ring og Østrigs bil GP'er. Interview: Palle Ancher. Ulster GP. Finlands GP. DM i moto-cross. VM i speedway og moto-cross. Grand Prix på Roskilde Ring.

Nr. 10, oktober:

Ford Falcon Sprint og Honda prøve-kørsler. DM på 1000 m speedway og i bil. Int. Six Days trial. VM i Formel 1 og TT. Interview med Kurt W. Petersen. IFMA Köln.

Nr. 11, november:

CZ MV-maskinen. Prøvetur i Lotus Elan. Ellemans tuningsværksted. Mexico GP. TT VM-finale. Tokyo Motor Show. Sportsinterview: E. Bob Jensen.

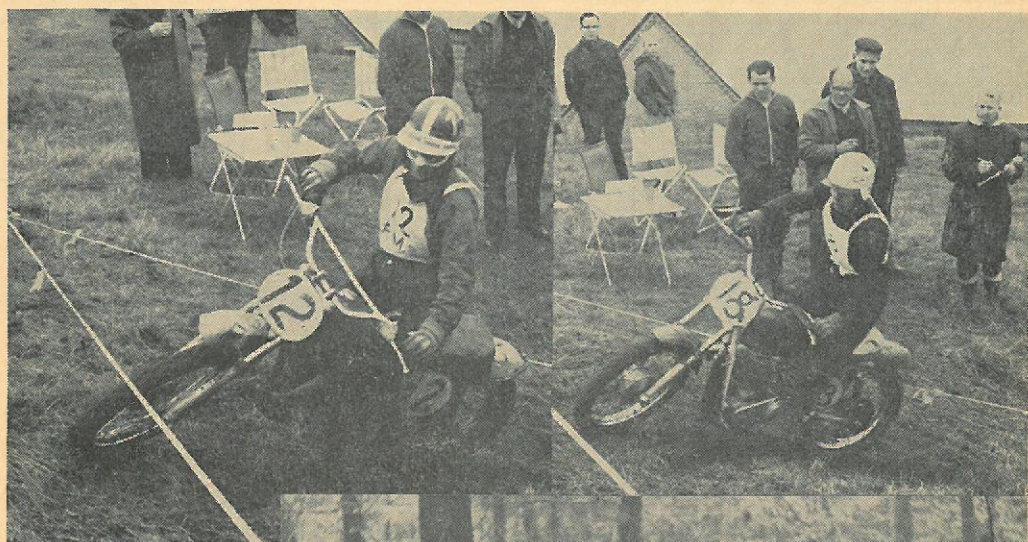
Nr. 12, december:

MV Agusta og Ferrari V8 omtales. Earls Court Motor Show. Bilverdensmesteren, John Surtees. Scott Trial. Interview: Arne Ditlevsen. Rally- og orienteringsmesteren.

Undertegnede bestiller herved følgende numre af IMR:

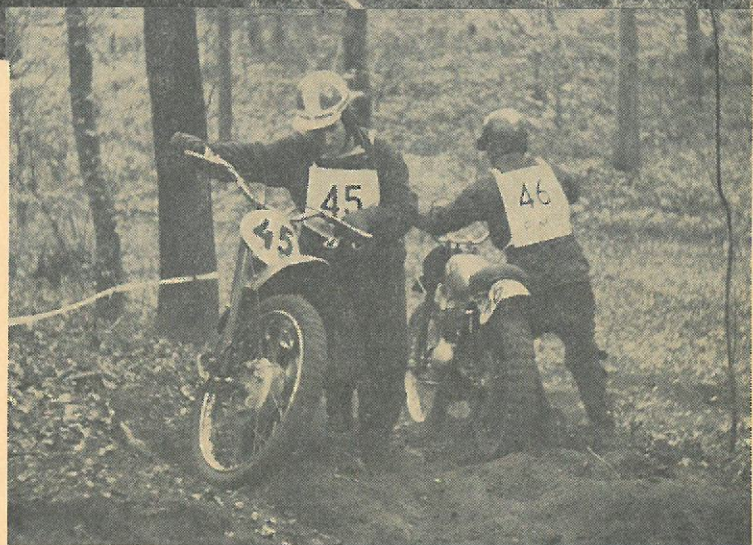
Navn _____

Adresse _____



Sjællandsk sejr
i det fynske

SCOTT trial



Nr. 18 *Vinderen af general klassementet, den danske trial og moto cross mester, Mogens Rasmussen, Næstved, på Matchless.*

Nr. 12 *Jan Møller, København, på Husqvarna, der havde en uheldig dag.*

Denne episode opstod under Scott trial'et på Fyn, hvor det kan se ud til, at ingen af de to ryttere ved, hvilken vej de skal.

115 kørere tørnede ud i »Fyns Motor Sport«s trial søndag den 24. oktober, der fuldtud kom til at svare til landsryet som sæsonens længste og drøjeste terrænarrangement.

Vel var sidste års frygtede plørestræk fjernet fra marathonruten i Ravnebjerg, men to gange 20 km gennem skovdyb, grusgrave og snirklede net af knoldede småstier, rigt forsuret med stive hjul-

spor, kan aldrig blive nogen spøg. Så godt som alle kom før eller senere ufri-villigt af sadlen. Mange slingrede af ud-mattelse ved opløbet efter anden runde.

Men Mogens Pedersen lige ved igen

Generalklassementets vinder, dagens sejrherre nr. 1, blev Mogens Rasmussen, Næstved, med 17 strafpoints mod Mo-gens Pedersens 28, men odenseaneren

kunne ikke være tættere på. Mogens Pedersen var 1 minut hurtigere på første omgang, men i anden runde scorede sjællænderen hele 3 minutter, idet han samtidig klarede sig bedst på bedømte etaper.

Generalvinder af disse sidste blev Arne Nielsen, København, med 16, men i selve 250-klassen sejrede Jens Bachmann Skovsen, Randers, på sin kendte udholdenhed. Johs. Bruun Mortensen, Svendborg, faldt helt ned til syvendepladsen, skønt han kørte hurtigere end f. eks. Arne Nielsen. Igen var det stil- etaperne, der trak fra.

16-årig fynbo på maskine til 15 kr.!

I junior-500 imponerede svendborg- enseren Kaj Christoffersen med en smuk andenplads efter den meget rutinerede Erling Christensen, Randers. Junior-250 gik til fynboen Bent Skov Nielsen, der har specialiseret sig loven- de i marathontials.

Der var lidt diskussion med dagens strenge DMU-delegerede fra Randers, som bl. a. forbød start i gængse britiske trialantræk, hvorefter flere kørere måtte hjem og skifte til læderbukser.

Løbet kørtes uden forhåndsomtale, men der var mere end rigeligt af tilskuere alligevel, også desværre en hel del, der promenerende temmelig livsfarligt på selve løbsruten.

En lille historie for sig var den kun 16-årige odenseanske mekanikerlærling Torben Rasmussens start i ynglinge- klassen, hvor han i fin tid kørte sig op til tredjepladsen på en 150 ccm's Jawa fra 1956, købt fornylig for 15 kr. (!), men bragt i topform af Torben selv.

Scot trials resultater:

Senior-solo 500: Mogens Rasmussen 17 strafpoints — Mogens Petersen, Odense, 28 — Erling Sjøholm, Sønder- borg, 37 — Gert Hansen, Svendborg, 38 — Henning Larsen, Sundby, 44 — Hugo Rasmussen, Odense, 44 — Bent Post, Dræby, 48 — Poul Grønhøj, V. Skerninge, 55 — Jørg. Røhr Jensen, København, 59 — Hans H. Petersen, Herning, 59 — Flemming J. Sørensen, Sundby, 66 — Krygermeier, Køge, 84.

Senior-solo 250: Jens Bachmann Skovsen, Randers, 25 — Preben Carl- sen, Køge, 26 — Arne Nielsen, Sundby, 26 (lidt ringere tid) — Borgen Sørensen, Sundby, 36 — Henning Andersen, Hil- lerød, 41 — Ib Topp Jensen, Odense, 41 — Johs. Bruun Mortensen, Svend- borg, 43 — Kurt Theils, Odense, 45 — Erik S. Hansen, Odense, 46 — Palle Jespersen, Svendborg, 54 — Nr. 17 blev Erik Holm Jensen, Odense, 66 — nr. 20 Knud Børge Andersen, Lun- de, 93.

Junior-solo-500: Erling Christensen, Randers, 49 — Kaj Christoffersen, Svendborg, 49 — Ole Hald Nielsen, Århus, 58 — Carsten Kühl, Odense, 60 — Jørg. E. Larsen, Svendborg, 62 — Hans Juhl Nielsen, Odense, 63 — nr. 8 Egon Jørgensen, Vissenbjerg, 65 — nr. 9 Kaj Rasmussen, Svendborg, 66 — nr. 14 Aage Vang Hansen, Odense, 86 — nr. 15 Mogens Hansen, Odense, 93 — nr. 18 Verner Madsen, Odense, 105.

Junior-solo-250: Bent Skov Nielsen, Fyns Motor Sport, 36 — Ole Degn, Hil- lerød, 44 — Hugo Ravn, Sundby, 51 — Jens Dahl, Hillerød, 60 — Fl. Nørgaard, 64 — nr. 13 O. Christoffersen, Svend- borg, 75 — nr. 14 Hans B. Nielsen, Fyns Motor Sport, 75.

Ynglingeklassen: Erling Rasmussen, Hillerød, 22 — Ove Møller, Munkebo, 51 — Leif Sørensen, Hillerød, 55 — Torben Rasmussen, Fyns Motor Sport, 66.

Sidevogne — junior: Chr. Sørensen- Ejj. Justesen, Bogense, 0 — Aksel Svanholm-Knud Clausen, Fyns Motor Sport, 13 — Ove Sten Andersen-Sv. Andersen, Fyns Motor Sport, 21.

Sidevogne — senior: Harald og Frank Nielsen, Odense, (uden konkurrence, men fulde ti minutter hurtigere end bedste junior).

Klubkonkurrence: Fyns Motor Sport ved Mogens Petersen, Kurt Theils og Erik S. Hansen foran hold fra Frede- riksborg Amts Motorklub, Svendborg, Silkeborg, Herning, Køge, Sundby og ASAM.



Den danske mester 1965 i standard vognklassen indtil 2000 ccm, Aage Buch Larsen fra Hedehusene, der kun er 25 år gammel. Mesterskabet hjemførtes i en Ford Cortina GT.

Jeg er forførdelig glad for at pudse



Samtale med Åge Buch Larsen, der overraskende blev dansk mester i den store standardklasse. — Når folk køber »sygekassemodeller« og tror, at det er væddeløbsvogne.

En af de mest overraskende sejre under de danske banemesterskaber i år blev vundet i den største bil-standard-klasse, hvor man havde ventet, at kampen skulle stå mellem Jørgen og Steffen Nielsen, men hvor ikke desto mindre Åge Buch Larsen løb af med sejren.

Åge Buch Larsen er 25 år gammel og er ansat hos Gunnar Henriksen i Roskilde. Han har kørt billøb siden 1961, så det er noget hurtigt, at han er nået til tops.

— Kører du kun baneløb?

— Baneløb og rallies ja. Det er ikke blevet til orienteringsløb, bl. a. fordi jeg ingen observatør har kunnet finde, men lysten er nu heller ikke så overvældende stor.

— Har du kørt motorcykelløb?

— Aldrig. Jeg sad på en motorcykel, da jeg var soldat, men det var kun for at blive transporteret.

— Onde tunger påstod, at din Cortina gik meget stærkt på Roskilde Ring i år. Næsten for stærkt. Hvad siger du til det?

— Det er rigtigt, at den gik stærkt, men den var helt i orden.

— Hvorfor gik den så stærkt?

— Simpelthen fordi der lå det halve af Jens Winther i den, sådan har han slidt med den. Det halve af ham og så nogle tuningshemmeligheder, som jeg ikke vil ud med.

— Blev den undersøgt efter sejren?

— Nej, men den kan stå for enhver undersøgelse.

— Du var på Fords fabrikshold, ikke?

— Jeg kom først på holdet til grand prix'et, — i stedet for Robert Nellemann.

— Så fik du også hans bil?

— Ja, men først derefter gik Jens Winther i krig med den. Han fik selv min gamle Cortina.

— Fik du en masse sølvtøj af Ford for sejren?

— Vi fik lidt sølvtøj i fjor, men i år var der desværre ikke noget. Det er jeg egentlig ked af, for jeg er forførdelig glad for at pudse. Men jeg er inviteret

til Bruxelles af Ford den 26. november. Til en fest for de 16, der med Fordvogne er blevet nationale mestre. Jim Clark kommer også ved den lejlighed.

De nye baner

— Hvad siger du til alle de nye baner i Jylland?

— Er der mere end en? Skal vi nu ikke først se, hvad de store planer bliver til, før vi tager stilling til de nye baner? Men det var i hvert fald godt, at Jylland i Djursland-Ring fik sin første asfaltbane.

— Hvad synes du om Djursland-Ring?

— Den er meget for smal og for kort. Også lidt lumsk, men det var måske, fordi jeg startede første gang på den. Men der er ellers store muligheder i den.

— Hvor lang skal en bane være?

— Helst ikke under 1500 m og gerne længere.

— Og faconen?

— Djursland-Ring er ikke værst, men jeg er nu født til Roskilde Ring, så det er min favoritbane.

— Kan du godt lide sving?

— Både ja og nej. For mange sving gør det vanskeligere at overhale. Se f. eks. på Djursland-Ring, hvor overhalingsmulighederne er minimale. Derfor er det også helt hen i vejret, hvis man vil henlægge en afdeling af danmarksmesterskabet til denne bane, så længe den ikke er blevet udvidet og helst forlænget.

Helst plane sving

— Hvad siger du til hævede sving?

— Der er mere sport i, at de ikke er hævede, da det tvinger vognen til at indtage en bestemt plads. I de plane sving er det mere køreren selv, der bestemmer.

— Har du store planer for 1966?

— Jeg skulle da gerne vinde danmarksmesterskabet igen, og så lover jeg en ny banerekord på under 49 sek. Jeg satte den gamle i år på 49.3 — med 5/10 — vi gider ikke mere nøjes med at kappe 1/10 af hver gang.

— Skal du køre i udlandet?

— Nogle starter bliver det vel til.

Plads søges.

Ung M.C. interesseret (kyndig) maskinarbejder, søger alsidigt job, indenfor branchen.

GUNNAR BERG

Hvidsten pr. Spentrup

Bl. a. på Knutstorp-Ring, hvor jeg skulle have startet i år, men blev væk af hensyn til DM.

— Hvad siger du til de danske jordbaner?

— Mindre end Esbjergs Korskro-bane må de ikke være, men ellers er jordbaneløb dejlig sport. Banerne i Aarhus og Skive er f. eks. meget fine. Det er noget sludder at kalde det for skrammeløb. Derimod er Frederikshavn og Fangel alt for korte. De, der kommer først fra start, har alt for store fordele, så det bliver tilfældigheder, hvem der vinder.

— Nu er du på et fabrikshold. Hjælper man så hinanden?

— Der var i hvert fald meget lidt hjælp i år, og slet ikke noget til mig, der så sent kom på fabriksholdet.

Standardvogne!!!

— Du kører en standardvogn, men er standardvogne egentlig beregnet til det, I byder vognene, f. eks. på Roskilde Ring?

— Nej, men det har heller ikke meget med standardvogne at gøre, det, vi kører i. Det er vi lige gode om. Jeg ved godt, at der er mange, der tror, at hvis de køber en 1200 sygekassemodel, en af dem man får på recept, så tror de, at den er til at vinde løb med på Roskilde Ring. Eller at de kører lige så stærkt som Tom Belsø, hvis de får en Volvo med 3-trins gearkasse og lille motor. Men det ved vi vist allesammen godt er noget vrøvl.

— Du har gået og tænkt lidt på en formel junior, ikke?

— Jo, det kunne jeg vældig godt tænke mig, men der siger min kone stop. Hun er ikke særlig glad for det i forvejen.

Stænkellappen.

GO KART NYT

ved Jac. Nellemann.

VM-ROM EM-PARIS

Den 26. september var dagen for afviklingen af det årlige verdensmesterskab i go kart, som, i lighed med det første af arten, blev afviklet i Rom, eller rettere sagt på Pista D'Oro i den lille by Bagni di Tivoli, 20 km øst for Rom.

Italienerne kunne ikke have valgt en dårligere dag for deres egne køre. Det styrtregnede hele dagen, og i de få korte perioder, det blev opholdsvejr, sendte man alt disponibelt kørende materiel, fra Pontiac GTO'er til Renault L4, ud at køre på banen for at tørre den så hurtigt som muligt. Men på trods af en virkelig ihærdig indsats med hjulspind m. m. lykkedes det kun til tider at få banen delvis tør, men langt fra nok til, at italienerne kunne drage fordel af deres hjemmebane.

Vejret passede derimod Werner Ihle fra Tyskland udmærket. Han snoede sig rundt på den næsten 1 km lange bane og scorede to første og en anden plads i de indledende heats. Disse blev kørt på den måde, at de 46 køre blev delt op i fire grupper, A, B, C og D, som så kørte parvis imod hinanden i heats over 10 omgange. De oprindelige 15 omg. i de indledende heats blev nedsat, da man efter tidsregningen blev nødt til at udsætte stævnet i tre timer, da banen på det nærmeste stod under vand. De tyve køre med færrest points gik så direkte til finalen, medens resten kom i et opsamlingsheat, hvor de to bedste slap videre.

Til finalen gik foruden før nævnte Ihle, de to Sala'er, Guido og Oscar fra Italien, samt Eleonori, fra England kom Bobby Day og Micky Allen ind, medens Bruno Ferrari var uheldig og måtte se til resten af dagen. Fra Holland gik v. Staalduinen og Hezemans videre, og Sverige havde både Rolf Skoghag, Jan Thorgnyson og Ronnie Petterson med, sidstnævnte dog gennem opsamlingsheatet, som han vandt. Falko Graf fra Tyskland viste fin kørsel og passeredes også, sammen med Rossi fra Schweiz. Det enlige danske indslag, Jac Nellemann, kom ind som nr. 25, og kom således ikke i finalen.

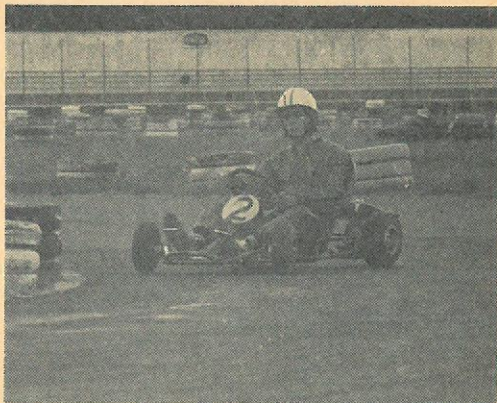
De italienske fabrikkers indbyrdes kamp var på sit højeste, her hvor toldrestriktioner o. lign. ikke forhindrede dem i at medbringe et ikke ubetydeligt antal »selected« motorer, reservedele og et sandt udbud i tunede udstødnings-systemer. Det smarteste af sidstnævnte kategori kom så afgjort fra Komet-fabrikkerne. Her havde man fremstillet en lydpotte, som kunne forskydes fra en fjernkontrol på rattet, således at det var muligt under kørslen at variere den meget betydningsfulde længde mellem udstødningsporten og lydpotten. På Pista D'Oro kom dette system nu ikke til sin fulde ret, idet regnen gav køerne rigeligt at gøre med at holde kartene på banen, men at et

system af denne udformning har sin ret vil sikkert snart blive vist.

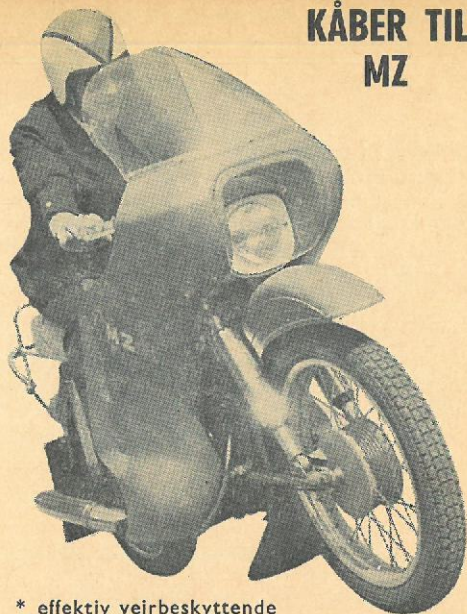
Finalerne blev kørt i tre afdelinger på 20, 30 og 40 omgange, og forrest til starten holdt forrige års verdensmester, Guido Sela, med Ihle ved sin side, og disse to dannede da også den forreste ende af feltet de første par omgange, indtil Ihles respekt for verdensmesteren dalede så meget, at han passerede denne på 10. omgang for at etablere et sikkert forspring. Oscar Sala havde været mindre heldig, idet hans motor på første omgang afgav lyde, som ville få enhver dreng til at kaste sin velvoksne fastelavnsskralde fra sig med afsky, og han trak sig da også hurtigt ud for at skifte motor til næste afdeling. Komet-fabrikernes håb, Bobby Day, var også uheldig, men kunne dog gennemføre ved at vikle det knækkede gaskabel om hånden. Lignende kabelproblemer havde Eleonori også, men det drejede sig her om bremsen, og han gav på det meste af de 20 omgang en strålende opvisning i at styre en Tecno kart med én hånd i regnvejr!

Anden afdeling af finalerne vil Werner Ihle mindes resten af sit liv. Efter at have taget en suveræn føring fra Sala satte hans motor ud, og der måtte et tændrørsskifte og meget skubberi til, før det lykkedes ham at komme i gang igen og komme ind på en fjerdeplads.

Vinder af denne afdeling blev Sala med Hezemans på anden- og Rossi på tredjepladsen. Ronnie Petterson havde ført en heroisk kamp for at komme op fra sin startplacering som nr. sidst, men hver gang hans forsøg skulle synes at lykkes, kom han i vanskeligheder, enten med motoren eller i en overhaling, og han måtte nøjes med at føre en tilbagetrukket



Italieneren Oscar Salas særprægede og afslappede kørestil ses her demonstreret på Pista D'Oro i Rom.



- * effektiv vejrbeskyttende
- * nedsat benzinforbrug
- * større tophastighed

**De mærker ingen forskel
på vinter og sommer**
**MZ LA-PE kåben lev. komplet m.
vindspejl og beslag 490,- incl. oms.**

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 . København V . CE. 175

tilværelse til dette VM, som han af mange var betragtet som favorit til.

Tredje finale på 40 omgange skulle vise, om Sala havde held til at hjemføre sit andet mesterskab. Dette kunne han kun gøre, hvis han gennemførte på en andenplads efter Ihle, eller en femteplads, hvis Ihle udgik.

Ihle viste da også straks fra starten, hvilken brilliant chauffør han er i regnvejr, og kørte op fra sin startplacering som nr. fire og overhalede inden længe Sala, som straks opgav at følge sin overmand, men koncentrede sig om at holde eventuelle konkurrenter til andenpladsen væk. Denne konkurrent blev ingen ringere end Bobby Day, som omsider havde fået hele køretøjet til at holde sammen, og som nu tilsidesatte alle forsigtighedshensyn på den våde bane og stormede op gennem feltet med samme overhalingsteknik som det var en del tildelt at se ham praktisere i Forum i vinter. Turen kom da også snart til Sala, og de ti tusinde tilskuere så verdensmesterskabet gå fra Italicen, da Bobby på 25. omgang overhalede Sala i opløbssvinget.

Seks omgange senere var samme Bobby dog hurtigt forvandlet til en frelsende engel, idet han nu var nået op til Ihle og fulgte denne som en skygge. Verdensmesterskabet ville igen være Salas, hvis Bobby Day kunne komme forbi Ihle og hindre denne i at vinde, og et par omgange senere prøvede Bobby igen i opløbssvinget at gentage sit kunststykke. Denne gang fik det dog en anden udgang end med Sala. Bobby gik for tæt til svinget, og i den meget glatte ideallinie vendte vognen den forkerte vej med en femteplads til følge. I et tappert forsøg på at nå op igen, blev han forstyret så meget af Oscar Sala og Eleonori, som lå en omgang bag efter og hyggede sig sammen, at han tor en mindre flyvetur, men kom på benene igen og fuldførte på en femteplads.

I mellemtiden havde Ihle stille og roligt navigeret sig igennem til sin velfortjente førsteplads, og kunne vel betragtes som den moralske vinder af titlen. Denne tilkom imidlertid Sala, som med et forspring på et enkelt point for anden gang fik tildelt medaljen og laurbærkransen. Andenpladsen gik til Ihle, og tredjepladsen til Hezemanns fra Holland. På trods af adskillige uheld, kom Bobby Day ind på en syvendeplads i det samlede resultat, men må ikke destomindre regnes blandt de fire bedste kørere i verden.

Dagens største skuffelse stod Susy Raggnelli for. I det våde vejr var hun slet ikke i stand til at gøre sig gældende, og selv om hun i de indledende heats ikke havde uheld af nogen art, placerede hun sig så dårligt, at hun ikke kom i finalen. Dette resulterede i, at hun til EM i Paris blev erstattet af en ny kører, Picchi.

På grund af de tre timers forsinkelse samt en del småforsinkelser under løbet, blev de sidste tre afdelinger kørt under banens fortræffelige kunstige belysning, og kåringen af verdensmesteren fandt sted kl. 11,45 i den tilhørende restaurant.

En unge senere, den 3. oktober, var turen kommet til den sidste afdeling af EM, som vanen tro skulle afvikles i Paris på Villacoublay-banen. — Her deltog for det meste de samme kørere, som ugen før havde kæmpet om det individuelle VM, og fra Danmark desuden Henrik Petersen, Finn Lourcing og Hans E. Mortensen.

Allerede om fredagen indfandt de første kørere sig på banen for at træne. Flittigst af alle var dog Ronnie Petterson fra Sverige, som var meget opsat på at få revanche for VM, hvor han var udsat for en del uheld. Han trænede så ihærdigt, så selv da mørket faldt på, stoppede han ikke, men forsynede sin styrt-hjelm med en projektor a la minearbejdere, og kørte til langt ud på aftenen.

Til træningen om lørdagen noterede man, at Goldstein fra Belgien, som ikke havde deltaget i VM, var meget stærkt kørende, og resultatet af de officielle træningstider om søndagen blev da også, at han havde den hurtigste tid på 45,9 sek. på den 810 m lange bane. Efter ham kom Sala og Ronnie Petterson.

Resultaterne af de indledende heats blev herefter:

1. serie, 1. heat: Forrest holdt Sala og Ronnie Petterson, men på anden omgang gik Ronnie forbi Sala, og formåede ved sin brillante kørsel at besætte førstepladsen i dette heat. På tredjepladsen kom Staalduinen fra Holland. Finn og Hans Erik Mortensen, som deltog i denne serie, blev henholdsvis nr. 15 og 16.

2. heat: Igen Ronnie med Sala i hælene, men denne gang kom Buzz Ware fra England frem

på en tredjeplads. Ronnies gennemsnit for de ti omgange blev 69,189 km/t. Finn blev nr. 14 og Hans Erik brækkede en styrestang, som han selv skiftede, og fuldførte på 20. pladsen.

3. heat: Lidt større afstand mellem Ronnie og Sala, men sidstnævnte var til gengæld hårdt presset af Buzz Ware på tredjepladsen, efter Buzz kom Cai Lundberg, som viste meget fin kørsel. Hans Erik blev her nr. 15, medens Finn brækkede en bagaksel og blev placeret som nr. 19. Hverken Finn eller Hans Erik placerede sig til finalen.

2. serie, 1. heat: Goldstein, som havde bedste tid, lagde hårdt ud, med Oscar Sala i hælene, medens Alazard (F) og Allen (GB) kæmpede om tredjepladsen. Kampen blev så hård, at Goldstein og Sala tørnede sammen i hårnålen og tog Alazard med. Dette gav plads for Ihle, som havde startet på en 7. plads. Ihle holdt føringen i mål, med Micky Allen på andenpladsen og Picchi (I) på tredjepladsen. Jac Nellemann og Henrik Petersen fik noteret en 6. og 16. plads.

2. heat: Ihle gav ikke sin førsteplads væk, efter at han først havde fået den, og Micky Allen holdt stand på andenpladsen, medens Oscar Sala kæmpede sig smukt op på tredjepladsen fra en start som nr. 9. Jac fik en 8. og Henrik en 13. plads.

3. heat: Oscar Sala lavede målet fuldt ved at køre sig op til en førsteplads, efter at have sendt Ihle ned på en 5. plads. Micky Allen holdt sin andenplads, medens Asselbur (F) kørte en tredjeplads hjem, Jac fik en 9. og Henrik en 15. plads. De kom begge i finalen, selv om man først havde ladet Henrik starte i kvalifikationsheatet og derefter taget ham ud og givet besked om, at han skulle starte i den store finale.

I kvalifikationsfinalen gik det ikke Hans Erik og Finn for godt, begge havde uheld, men fuldførte dog.

Finalen tegnede til at blive det helt store opgør med Ronnie Petterson, Ihle, Guido Sala og Mickey Allen på de første pladser.

Ronnie holdt sig ikke tilbage i starten, selv om Ihle et par gange prøvede at snyde ham, men tog straks føringen, som han holdt suverænt hele løbet igennem. Straks efter starten var der et større sammenstød for enden af langsiden, idet både Guido og Oscar Salas motorer ikke gik rent, hvilket resulterede i, at de blev påkørt bagfra af Asselbur og Alazard, og alle fire måtte »botanisere«, medens resten af feltet passerede forbi i hurtig rækkefølge.

Dette gav Ihle den store chance og åbnede andenpladsen for ham, og han begyndte straks at tage jagten op på Ronnie. Dette var imidlertid håbløst, og han koncentrerede sig om at holde sin placering, som senere blev truet af Mickey Allen. Den rodede start havde været en kærkommen gave til mange køre, og Jac Nellemann var en af dem, som havde fået mest ud af denne. På første omgang befandt han sig på en 6. plads et kort stykke tid, indtil hans motor satte ud og efterlod ham på banen en omgang efter feltet, indtil den virkede igen. Henrik Petersen havde fulgt godt med feltet, indtil nålen i hans karburatorspjæld løsnedes



Six-Days International original britisk BARBOUR sæt

som bruges af alle nationer - vind- og regntæt - selv i silende regn. Smarte skrå lommer og dobbelte overdækninger mod vand og vind foruden lynlåse. Ternet foer. Se det hos MZ/TRIUMPH forhandlerne. Anvendelig til hverdag i by, på landevej og til trial. 4 størrelser opgiv højde.

kr. 275,-

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 · København V · CE. 175

sig og stoppede for videre tilførsel af benzin til motoren. Henrik var dog snart kørende igen, takket være hans snarrådighed. Han fjernede simpelthen nålen og fuldførte uden!

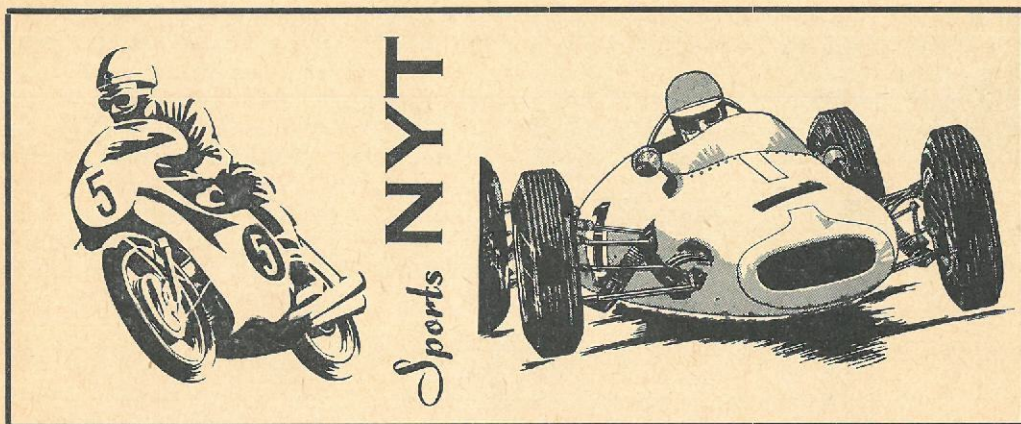
Vinderen af finalen blev, som tidligere sagt, Ronnie Petterson med Dieter Ihle på andenpladsen og Mickey Allen på tredjepladsen. På fjerdepladsen kom endnu en svensker, Cai Lundberg. De danske placeringer blev 14. til Jac og 166. til Henrik, og da de begge gennemførte var det første gang, at det danske hold har gennemført et EM fuldtalligt.

Placeringen til det afsluttende løb for nationerne blev:

1. Holland 286 points.
2. Sverige 284 points.
3. England 280 points.
4. Belgien 252 points.
5. Tyskland 244 points.
6. Italien 236 points.
7. Frankrig 212 points.
8. Schweiz 200 points.
9. Danmark 174 points.
10. Skotland 114 points.

Det endelige resultat af samtlige afdelinger
Europamestre Italien 872 points.

2. England 830 points.
3. Sverige 778 points.
4. Holland 772 points.
5. Belgien 756 points.
6. Frankrig 730 points.
7. Tyskland 666 points.
8. Schweiz 560 points.
9. Danmark 418 points.
10. Skotland 252 points.
11. Monaco 132 points.
12. Østrig 132 points.



Italiens GP

Det sidste grand prix løb i Europa efter 1,5 l formelen var Italiens GP på den hurtige 5,75 km lange Monza bane lidt nord for Milano. Den unge engelske racerfører Jackie Stewart, der i år har opnået 3 andenpladser i VM-løb, og som havde sin første start på den italienske bane, vandt det 76 omganges lange løb i en BRM V8 med en gennemsnitshastighed på 209,961 km/t eller 0,447 km/t hurtigere end John Surtees i en Ferrari året i forvejen, og det var tilmed Ferrari-kørerens rekordomgang.

BRM fabrikkens førstekører, Graham Hill, havde som sædvanlig kvaler med vognens bremses, men iøvrigt gik vognen ligesom Stewarts vogn fint. Stewarts vinderforspring blev på kun godt 3 sekunder, eftersom Hill mod slutningen havde presset på for at komme forbi, men en udskridning på næstsidsste omgang gjorde, at han måtte lade sig nøje med andenpladsen.

Verdensmesteren, Jim Clark (Lotus), der flere gange havde ført løbet, måtte på 63. omgang udgå, da indsprøjtningspumpen holdt op at fungere. Jim havde dog forinden sat ny omgangsrekord med 214,73 km/t. Clark kørte en Lotus R 11 med den 32 ventilede V8 Climax motor. Det var meningen, at han skulle have kørt den 16 cylindrede Climax,

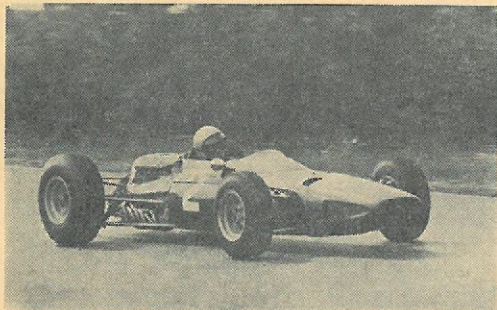
men under prøvekørsel på fabrikken i England brækkede krumtapakslen, hvorfor motoren ikke kunne blive færdig i tide.

På de første omgange var der 8 vogne i førergruppen, som bestod af Clark, Stewart, Hill, Gurney, Surtees og Bandini, men på 33. omgang sved Surtees sin kobling af. På tredjepladsen efter Stewart og Hill kom amerikaneren Ferrari, femtepladsen gik til Bruce McLaren (Cooper) og sjettepladsen besattes af Richard Attwood i en Lotus BRM.

Honda havde sendt to modificerede V12 racervogne til Italien, men efter et par omgange tabte motorerne effekt, og begge vogne udgik senere i løbet. Det ser fortsat ud til, at det er kølingsproblemer, som hindrer Honda i rigtig at komme til tops.

Graham Hill-sejr i USA

Endog Graham Hill, der blev vinder af USA's GP, snurrede rundt eller kørte af den 3,7 km lange Matkins Glen bane ligesom alle konkurrenterne. Løbet gik over 110 omgange, og for tredje år i træk vandt Hill løbet, og i år havde han ført løbet de 107 omgange, mens det var Jim Clark, der havde haft teten de tre andre, men denne var allerede på 11. omgang udgået med motorvanskeligheder. Graham Hills gennemsnitsfart blev på 173,779 km/t og på



Italieneren Lorenzo Bandini blev nr. 2 i USA's GP i oktober i den 12 cyl. Ferrari med boxer motor. Pedro Rodriguez i en anden Ferrari besatte femtepladsen, og amerikaneren Bob Bondurant i en V8 Ferrari kom ind som nr. 9.

slutningen af løbet, da banen blev helt tør, satte han ny omgangsrekord med 186,29 km/t. Den gamle omgangsrekord var sat af Clark i 1964 og lød på 183,3 km/t.

De to Brabham fabrikskørere, Dan Gurney (USA) og Jack Brabham (England), besatte henholdsvis anden- og tredjepladsen, hvorefter fulgte de to Ferrari-vogne, kørt af Lorenzo Bandini (Italien) og Pedro Rodriguez (Mexico). Det bør lige indskydes, at de to Honda-vogne erobrede henholdsvis en niende- og trettendeplads. Svenskeren Joakim Bonnier blev bedste privatkører ved at besætte ottendepladsen.

Husqvarna racere

Det er nu klart, at den svenske Husqvarna fabrik kommer med en stor to-takter, som bliver på 360 ccm og ikke som antaget på 400 ccm. 360 ccm modellen får et nyt krumtaphus, som skal være modstandsdygtig over for det tungere stempel og den større krumtap. I Sverige bliver prisen ca. 500 kr. mere end for 250 ccm raceren.

Nyt på 1966 model Quarna'erne bliver først og fremmest nye stel, der er lavere og længere end de hidtil kendte, og de får fast forbindelse under krumtaphuset samt en ny forgaffel af egen konstruktion.

Salget af Husqvarna scramblere er øget betydeligt i de sidste år, eftersom nye markeder, så som Australien, USA og Ny Zealand, har fået øjnene op for det svenske topklasse-produkt. TT-verdensmesteren, Hugh Anderson fra Ny Zealand, har i nogen tid haft en Husqvarna 250 ccm cross maskine, som han har kørt flere løb på i England, og som han antagelig starter på i denne vinter ved løb i sit hjemland. I England har den kendte moto cross kører Brian Goss gennem længere tid fejret store triumfer på Husqvarna.

Billige Yamaha racermaskiner

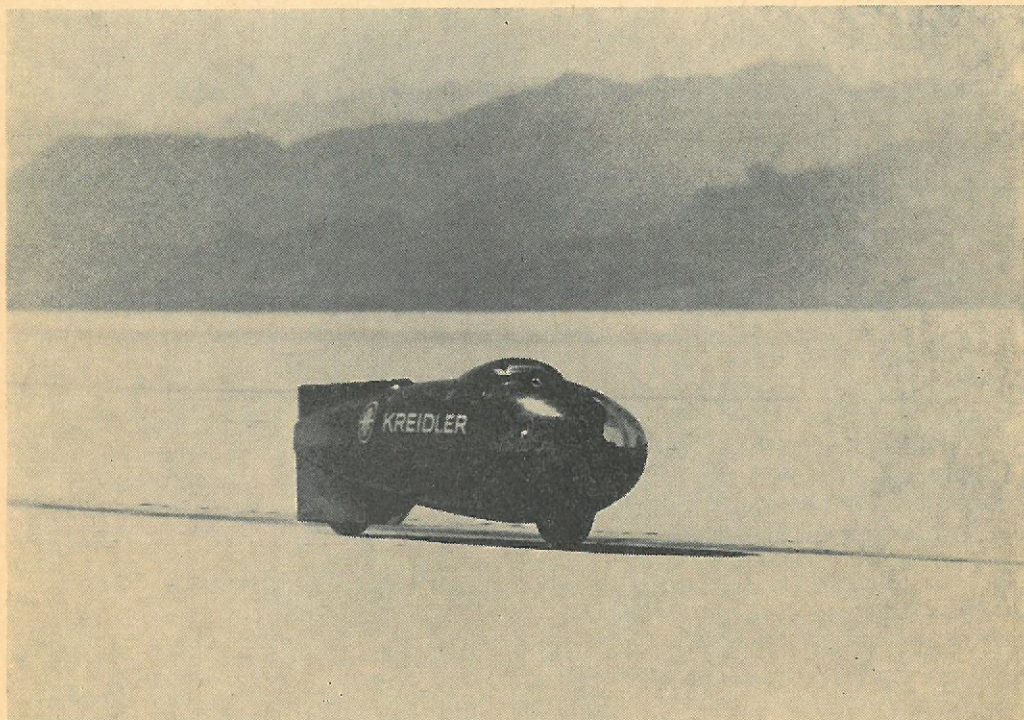
Den danske importør af det japanske mærke Yamaha, Carl Andersen i Århus, har netop kunnet udsende priserne på de racermaskiner, som fabrikken fremstiller til private motorsportsudøvere. Det drejer sig om en cross-racer, der herhjemme vil kunne benyttes såvel til moto cross som baneløb, og den løbsklare maskine med en tunet to-cylindret YDS 3 motor, der afgiver 35 hk, sælges for den helt utænkelige pris på kun kr. 4.500,-. Det er sikkert en maskine, som med dens fabelagtige acceleration og store sejtrækningskraft vil kunne hævde sig i toppen på rundbanerne i 1966. TT-raceren med den samme motor, der yder omkring 37 hk ved 9800 omdr./min., koster uden strømlinebeklædning kr. 7.490,-, og med komplet udstyr, indbefattet kåbe, kr. 8.715,-. Er De køber til en af de hurtige japanske maskiner må De afgive ordre en af de første dage i december for at være sikker på at få den leveret til forårssæsonens begyndelse.

Asfaltbane ved Silkeborg

Omkring 1. maj 1966 skulle en ny asfaltbane på ca. 1600 m stå færdig til indvielse på et areal ved Resenbro, nordøst for Silkeborg. Manden bag det store projekt er Ole Hansen fra Århus. Forhåbentlig kan vi i næste nummer bringe flere detaljer om den nye bane.

Kreidler har sat verdensrekord

- opnået 210 km i timen med 50 ccm maskine



Tyskeren Rudolf Knuz i fuld fart hen over Bonneville saltsletten i Utah (USA), indelukket i en specialbygget Kreidler rekordmaskine, som satte ny verdensrekord over 1 kilometer med den imponerende hastighed af 210,634 km/t for en 50 ccm maskine. Det var første gang en 50 ccm maskine kom over 200 km-grænsen.

Verdensrekorden over 1 km med flyvende start for 50 ccm maskiner har ikke været rørt siden 1956, da tyskeren H. P. Müller i NSU's flyvende liggestol på Bonneville saltsletten i USA opnåede den fantastiske hastighed af 196 km/t, og for at man i dag skulle have chancer for at omstøde denne rekord, ville det kun være muligt med en specialbygget maskine med samme luftmodstand og en motor, der også, ligesom NSU-maskinen, skulle være forsynet med kompressor.

Vesttysklands største producent af 50 ccm maskiner i dag, Kreidler Fahr-

zeugbau i Stuttgart, har i flere år arbejdet på en rekordmaskine, som fornylig stod færdig, hvorefter fabrikkens racerafdeling rejste til USA, hvor den 26-årige fabrikskører Rudolf Kunz en tidlig morgen den 23. oktober slog den bestående rekord. Med en gennemsnitshastighed på 209,215 km/t på en flyvende mile og 210,634 km/t på en flyvende kilometer erobrede Kreidler nye verdensrekorder, og i den ene retning med de bedste vindforhold blev der opnået en maksimal hastighed på 225,342 km/t (med 50 ccm!).

Kreidler har opgivet maksimaleffek-

ten på deres rekordmaskine til 15 hk ved 15.000 omdr./min. med kompressor. Til rekordforsøget blev der anvendt Mahle stempel, Bosch tænding og batteri, Castrol olie, Renold kæde, Amal karburatorer og Continental dæk.

Zündapps rekord over 10 km med stående start blev forbedret fra 153,4 km/t og til 180,785 km/t.

Kendte svenske køreere går til engelsk Ford

De svenske motorsportskøreere klarer sig godt i den hårde konkurrence indenfor international motorsport. Dette er blevet yderligere understreget fornylig, idet engelsk Ford har tilkaldt svenske kræfter til forstærkning af sit fabrikshold — de to svenske køreere Bengt Söderström og Gunnar Palm har tegnet kontrakt for 1966-sæsonen. Söderström, der blev svensk rallymester i år, skal straks i ilden, han deltager med en Cortina Lotus i det krævende RAC-rally, som løber af stabelen allerede den 21. november. Gunnar Palm kommer først i aktion senere, da hans kontrakt ikke træder i kraft før ved årsskiftet.

Porsche sætter ny verdensrekord

Den 30. september satte Haschke von Hanstein med en 2 liter Porsche 8 cylinder, tre nye verdensrekorder på den nye motordrom i Hockenheim. Huschke von Hanstein satte en ny verdensrekord over en kvartmil ved stående start med 11,89 sekunder = 121,97 km/t. — Desuden satte han en anden verdensrekord over 500 m på 13,55 sekunder = 132,77 km/t.

Den allerede bestående kilometerrekord, som John Cooper, Storbritannien, længe har haft med en MG-Special, blev forbedret af Hanstein ved stående start på 22,21 sekunder = 162,074 km/t. Rekordkøretøjet med kunststofkarosseriet og et nykonstrueret chassis bliver indsat som prototype i 1966.

DM trial

Danmarks Motor Union har efter sidste DM-afdeling i trial ved Sønderbæk, arrangeret af Randers Motor Sport, udregnet placeringerne i de forskellige klasser.

I senior solo 500 ccm blev placeringen: Mogens Rasmussen, Næstved, 24 points (danmarksmester). Erling Sjøholm, Sønderborg, 18 points. Poul Granhøj, Svendborg, 16 points. Gert Hansen, Svendborg, 8 points.

Senior solo 250 ccm: Arne Nielsen, København, 22 points (danmarksmester), Johs. Bruun Mortensen, Svendborg, 19 points. Fredy Kjær, Glostrup, 18 points. Børge Vad, Randers, 16 points.

Senior sidevogn 750 ccm: Harald og Frank Nielsen, Odense, 20 points (danmarksmester). Ive Larsen og Arnold Pedersen, Frederiksborg, 19 points. Bent Sørensen og S. Hald Pedersen, Helsingør, 19 points. Kurt og Poul Thinggaard, Hillerød, 10 points.

Non Stop Benzindunk i plastic

En hel del motorkørende er kommet ud for, at benzintanken pludselig er løbet tør, da de af en eller anden grund ikke den sidste halve time under kørselen har kastet blikket ned på benzinnåleren. Der kan også være det, at benzinuret har fået misvisning på grund af en indtruffen fejl, hvorved man bliver lige så uheldig stillet. Disse ulemper ved at kunne komme ud for at køre tør, har en mindre del trafikanter sikret sig imod ved at have en reservedunk med nogle liter stående i bagagerummet.

Uheldigvis er der mange, som benytter plasticdunke af et materiale, som ikke er modstandsdygtig overfor benzin, og som ved et lille overtryk sprænges, hvilket jo kan få højst ubehagelige følger. I mange år har blikdunke været den mest normale løsning, men de kan være højst irriterende, eftersom de kan være svære at få anbragt, så at de

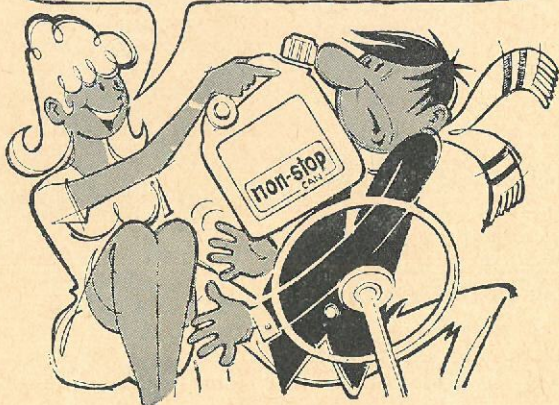
ikke står og rasler og endvidere beskadiger lakken. En anden ting er, at den kun anvendes meget lidt, hvorved den med årene begynder at ruste, og hælder man så pludselig en dag benzinen på tanken, kan man næsten være sikker på, at benzinen indeholder rustklatter, som i løbet af kort tid vil forårsage et nyt motorstop.

Fornylig er der kommet en ny plasticdunk i handelen, som efter fire måneders undersøgelse på Statens Prøveanstalt er blevet godkendt af justitsministeriet. Den nye dunk sælges under navnet Non Stop Can og er benzinfast og rummer totalt 5,7 l, men det tilrå-

des ikke at fylde mere end 5 l i den, da der skal være plads til deformation.

Den nye danske dunk, hvorom der også i udlandet har vist sig stor interesse, har en fiks hældetud, og benzinen sprøjter ikke under påfyldningen, da der er indbygget lufrør i den. Den elegante, sorte plasticdunk, som kan tåle temperaturer fra minus 40 grader og til plus 70 grader, sælges for kun kr. 19,85 af firmaet BSA Reservedele og Tilbehør, Gl. Kongevej 131, København V. (tlf. Hilda 1857). Firmaet sender dunke på efterkrav over hele landet og er gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

...HVOR ROMANTISK, HR.
DE HAR BARE GLEMT AT REGNE
MED NON-STOP CAN



24 cylindret totaktsmotor?

Med slutningen af dette år udløber de hidtil gældende bestemmelser om, at formel 1 racervognene ikke må have en motor, der er større end 1,5 ltr. slagvolumen. I stedet fordobles det tilladte rumindhold, således at formel 1 fra næste år må køre med 3 ltr. motor. Det har naturligvis sat konstruktørerne i gang med at lave nye motorer, bl. a. går der rygter om, at japanerne, der efter-

hånden er ved at være verdensmestre i finmekanik, pønser på en 32 cylindret firetaktsmotor, medens den tyske konstruktør A. W. Mantzel pusler med en 24 cylindret totaktsmotor, der, efter de oplysninger, han giver i det sidste nummer af det tyske motorblad »Club«, skulle kunne yde 444 DIN HK ved 8500 omdrejninger eller små 500 HK efter SAE standard.

Denne motor skulle ifølge Mantzels udsagn være lettere end de 16 cylindre-

de firetaktsmotorer, som Coventry Climax arbejder med. Han har tænkt sig denne motor opbygget af i alt 4 enheder på hver 6 cylindre, og man mener, at disse 6 cylindrede motorer på 750 ccm skulle kunne bruges i en almindelig personvogn på størrelse med DKW F 12, og her i en knap så højt tunet stand skulle kunne yde 65-70 DIN HK og kunne give en sådan vogn en top-hastighed på over 160 km i timen. — Unægteligt nogle store fremtidsperspektiver for totakteren.

Volvo-sejre i Canada

Forleden sluttede det 6750 kilometer lange Canada-rally fra Montreal tværs over Canada til Vancouver. Klaus Ross-John Bird vandt for andet år i træk med en Volvo Amazon, og også i dameklassen blev et Volvo-hold nr. 1. Rallyet indgår i bilmærke-verdensmesterskabet, hvor Volvo har vundet tre af de fire kørte afdelinger. Det sidste er det engelske RAC-rally.

Danmarksmesterskabet i Trial

Sidste afdeling af danmarksmesterskabet i trial, der søndag den 7. november kørtes i nærheden af Sønderbæk med Randers Motor Sport som arrangør, fik et strålende forløb. Fra alle sider blev arrangementet rost for de gode etaper.

Dagens overraskelse tegnede en af de deltagende Randers-kørere, Børge Vad sig for. Han blev nummer to i seniorklassen indtil 250 ccm og placerede sig langt bedre end landets bedste kørere.

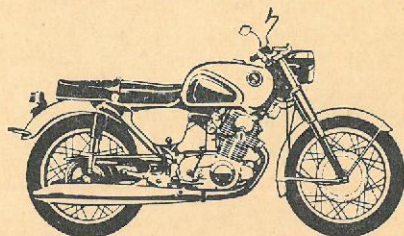
Resultaterne blev: Senior 500 ccm: Mogens Rasmussen, Næstved, 475 points. Senior 250 ccm: Arne Nielsen, København, 490 p. Junior 500 ccm: Poul Iversen, Sønderborg, 500 p. Erling Christiansen, Randers, 450 p. Junior 250 ccm: Per Bruun Larsen, Odense (er normalt ynglinge-kører, men var rykket op på dispensation). Sidevogne: Øve Larsen, Arnold Pedersen, Frederiksberg, 275 points.

Danmarksmestre 1965 i trial er her-

efter: Mogens Rasmussen, Næstved, Arne Nielsen, København, og Harald Nielsen og Frank Nielsen, Odense.

Den uovertrufne . . .

HONDA



CB 72 SUPER SPORT 250 ccm.
Vinder af TT-DM 1963 og 1965

4-takt twin med overliggende knastaksel, to karburatorer og maksimal ydelse 24 hk ved 9000 omdr./min. Selvstarter, to sidespejle og omdr. tæller som standardudstyr. Racerbremses og tophastighed på 155 km/t.

Skriv efter brochure og vi anviser gerne nærmeste forhandler.

IMPORT **Skjold P.**

Vodroffsvej 56 . Kbh. V. . Telf. 351310

Komplet reservedelslager og eget specialværksted.

Motorcykel- reservede

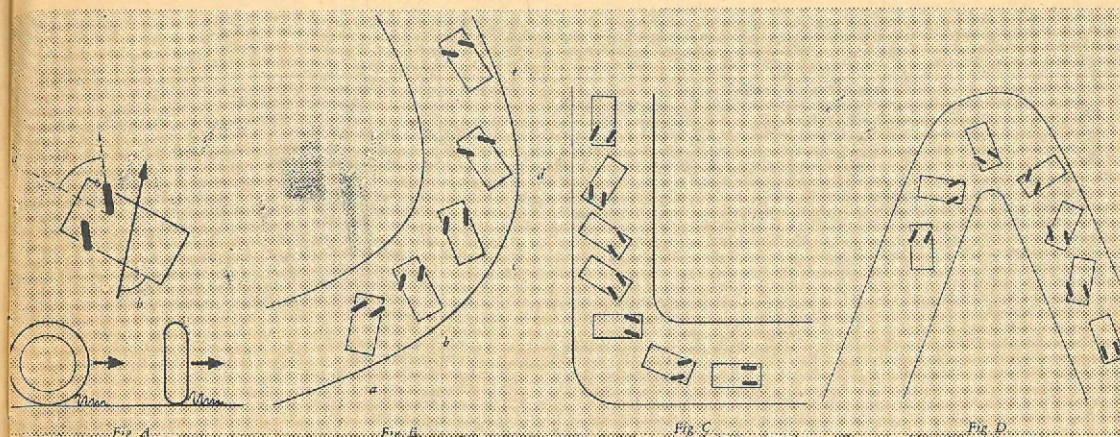
til alle tyske mærker, brugte og nye ombytningsdele, stel, gafler, hjul. 4000 komplette motorer på lager.

Motorcykeldele

Nettesheim

Flensburg, Tyskland

Husumerstrasse 75, tlf. 22044.



Sådan køres Mascot Cooper til sejr i Monte-Carlo

Rally-kørere har indført en ny, fantastisk kørselsteknik med forhjulstræk. Der bremses og trædes på speederen samtidig, men metoden egner sig bestemt ikke til trafikerede landeveje.

Forhjulstræk har atter en gang bevist sin overlegenhed på vinterveje i dette års Monte-Carlo rally, da finnen Timo Mäkinen blev nr. 1 i Morris Mascot Cooper S. Det har vist sig, at man med forhjulstræk kan klare nødsituationer og køre i sving på en måde, som simpelthen er umulig med baghjulsdrevne biler.

Sidste års vinder af Monte-Carlo rallyet, Paddy Hopkirk, der også kørte Mascot Cooper S, fortalte under et besøg i Danmark om den fantastiske kørselsteknik, som disse vogne muliggør, og resultatet blev en detaljeret beskrivelse, af hvilken vi har lånt følgende uddrag. Det skal på forhånd bemærkes, at de ledsagende skitser kun gengiver teknikken i meget grove træk, bl. a. fordi det ikke er skalategninger.

To vigtige årsager til, at forhjulstræk giver eksperten fordele i nødsituationer, forudsat at motorkraften er tilstrækkelig, er ifølge Paddy Hopkirk:

1. Man kan bremse og styre på én gang gennem samspil mellem speeder og bremse.
2. Man behøver ikke at miste herredømmet over vognen, selvom bagenden skrider ud over den grænse, hvor det er muligt at rette en baghjulsdrevne vogn op (se fig. A).

Figur B viser, hvordan man klarer situationen, hvis man opdager, at man ved en fejltagelse nærmer sig et sving så hurtigt, at man ville skride i grøften, hvis man forsøgte at styre sig igen, og at der på den anden side ikke ville være tilstrækkelig bremselængde at standse på, hvis man nøjedes med at bremse.

I så fald træder man efter den nyudviklede ekspert-teknik speederen i bund og bremser samtidig så hårdt som muligt uden at blokere forhjulene (man må med andre ord give motoren mulighed for at »overvinde« bremserne). Man sørger desuden ved et tag i rattet for, at bagvognen skrider ud til højre (a), hvis det som her drejer sig om et venstresving.

Resultatet skal blive, at vognen skri- der sidelæns hen ad vejen med blokeret



Illustrationen viser Paddy Hopkirk-Henry Lid-don, sidste års vindere af Monte-Carlo løbet, i et skarpt sving, som de klarer med stor fart, takket være den ny fantastiske kørselsteknik

baghjul, mens forhjulene trækker vognen bort fra vejsiden og ind i svinget (b-c), idet man hele tiden sørger for at skabe den rette balance mellem bremsning og træk. Forhjulene bidrager til bremsningen, idet de skrubber sidelæns hen over vejoverfladen samtidig med, at de trækker vognen i den ønskede retning.

Inde i svinget (d-e) drejes hjulene kraftigt indad mod vejmidten. Vognen skrider her stadig mod siden, og forhjulene hjælper stadig med til bremsningen. Hvis vognen ikke gennem denne manøvre bringes helt til standsning, og hvis manøvren iøvrigt er lykkedes, rettes vognen herefter på normal vis op.

Figur C viser, hvordan den samme teknik anvendes, når man lægger planmæssigt an til et sving i den hensigt at komme så hurtigt igennem det som muligt. I dette tilfælde bringes bagvognen først til at skride ud mod svingets indvendige vejside, og derefter bringes den i et endnu kraftigere skred til modsat side ved hjælp af overkorrigering med rattet — alt sammen med det formål at reducere bremselængden ved at lade dækkene skrubbe sidelæns hen over vejen.

Figur D viser, hvordan rallykørerne tager skarpe sving med forhjulstrukne vogne ved hjælp af deres specielle teknik.

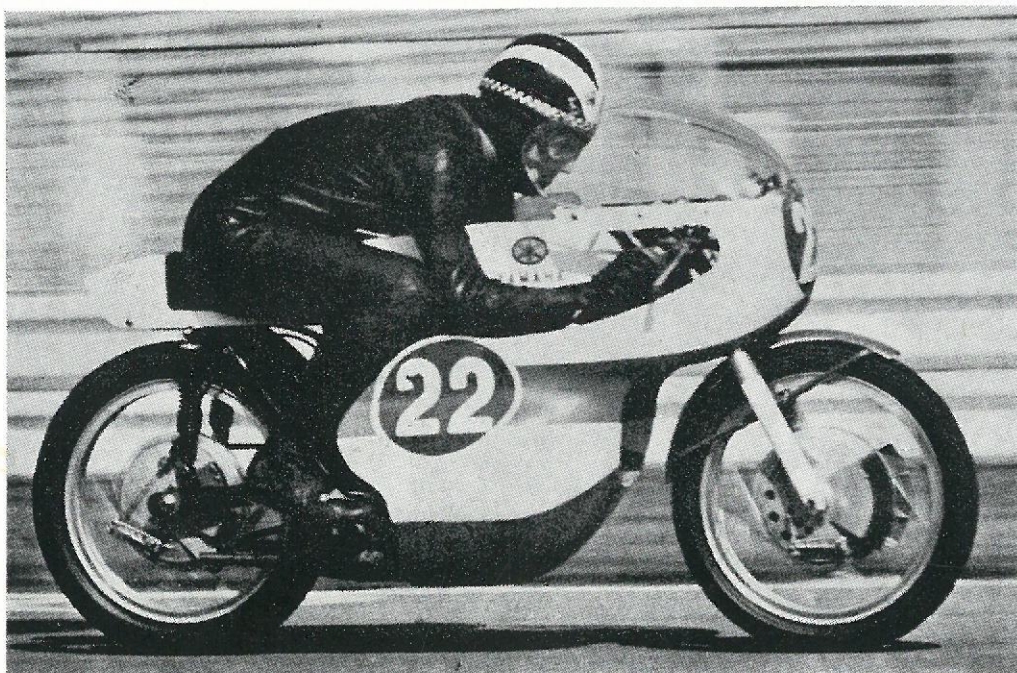
De fleste af top-rallykørerne bruger venstre fod på bremsen, mens de træder på speederen med den højre. Men andre bruger hæl- og tå-metoden, dvs. at de betjener begge pedaler samtidig med højre fod.

Teknikken egner sig som nævnt bedst til kørsel på løst grus eller med pigdæk på isdækkede veje — og jo bedre, desto kraftigere motoren er. En Cooper på 57 hk er bedre end en standard Mascot (38 hk), og en Cooper S på 71 hk er endnu bedre end en almindelig Cooper. Hvis b (figur A), der angiver vinklen mellem bilens længdeakse og bevægelsesretningen, under en udskridnig bliver større end a, der angiver det største styreudslag, kan en baghjulstrukken bil ikke rettes op igen. Med en kraftig forhjulstrukken vogn kan man få vognens for-ende til at »løbe fra« bagenden og således trække bilen ud af skredet.

Rallykørerne udnytter bl. a. den kendsgerning, at man på grusunderlag opnår bedre bremsning fra hjul, der bevæger sig sidelæns, fordi hjulet da skubber mere grus sammen, end når det bevæger sig forlæns.

YAMAHA vandt verdensmesterskabet på landevej i 1964 ved Phil Read, der genvandt mesterskabet i 1965, ydermere med Mike Duff, Yamaha, på andenpladsen, i vel nok den skrappeste klasse indenfor motorcykler: 250 ccm, hvor omgangstiderne har været op imod 200 km/timen.

YAMAHA har også i år sat ny verdensrekord med en hastighed af 278 km/timen, idet den amerikanske kører Bill Martin, på Saltsletten i Utah, forbedrede den af NSU i 1956 satte rekord med ikke mindre end 36,8 km.



Hør hvad verdensmesteren i 1964 og 1965, englænderen Phil Read, siger:

»Der er kun én måde at forstå Yamaha's succes på. — Prøv den, og også De siger: Dette er den bedste motorcykel, der nogensinde er fremstillet.«

YAMAHA vinder alt — **YAMAHA** vinder venner!

Ved forhandlinger med **YAMAHA** fabrikkerne i Japan er det lykkedes at få alle tiders tilbud på **YAMAHA** racer til **priser helt uden konkurrence.**

YAMAHA TD1B 250 ccm production racer — pris uden fairing: **kr. 7.490,00.**
TT-racer med 2 cyl., to-taktsmotor, ca. 40 hk og 5 gear.

YAMAHA TD1B 250 ccm production racer — pris kpl. m. fairing: **kr. 8.715,00.**
TT-racer med 2 cyl., to-taktsmotor, ca. 40 hk og 5 gear.

YAMAHA YDS-3C 250 ccm scrambler — med alt udstyr pris: **kr. 4.450,00,**
2 cyl., to-takt racer motor, ca. 36 hk og 5 gear. Uovertruffen også til baneløb.

Men omgående bestilling er absolut nødvendig. Levering i marts 1966.

Husk også den fantastiske

YAMAHA YDS-3 sportsmodel med 2 cyl., to-taktsmotor med 27 hk og 5 gear.
Pris på gaden: **kr. 5.985,00 + lev. omk.** — er på lager til omgående levering.

Carl Andersen

YAMAHA IMPORT SALG SERVICE

Randersvej 150-152 . Aarhus N . Tlf. (061) 63388

1. kl. reparationsværksted. Motorer modtages til tuning i vintermånederne (vinterpriser). — Stort reservedelslager.

KREIDLER

Florett

Kørte 141 km/t på DJURSLAND RING



KREIDLER/Florett 49 cc TT-racer kørte 141 km/tm. Den absolut hurtigste og til dato højeste hastighed i Danmark for 49 cc maskiner. Igen et bevis for KREIDLER-kvalitet.

Se KREIDLER-Super knallerten fra Vesttysklands største motorcykelfabrik hos Deres KREIDLER-forhandler.

Der er 150 aut. forhandlere over hele landet.

Skriv efter ill. farve brochure og nærmeste forhandler til:

KREIDLER/Florett import:



J.A. HANSEN-MOTOR A/S
KREIDLER — afd. — HOLBÆK