

MOTOR^{REVY}

Tidsskrift for avancerede
BIL- og MC entusiaster
Fagblad for sportskørere

3/66

15. marts – 14. april
3. årgang 1966
Pris inklusiv oms. kr. 4,85

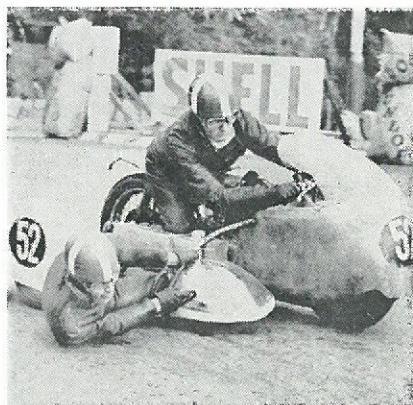


MÅNEDENS SPORTSVOGN
SAAB SONETT II

NY BSA 650 ccm
SPITARE

INTERVIEW OG
SPORTSNYT

Saml på ill. Motor Revy



**De tidligere udkomne
numre kan rekvireres til
sensationspris direkte fra
I.M.R., Postbox 9, Kolind**

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.
Nu også årgang 1965.

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. Elefanttræffen 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.

Nr. 6 juni:

Stor omtale af BSA's mc-modeller. Hvad er trial? (slut). Monaco GP. Aermacchi 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 Østtyskland. 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 ori-enteringsmesteren.



MOTOR REVY

3. årgang . 1966 . Nr. 3



Ansvarlig udgiver:
Forlaget MOTORSPORT

Redaktion:

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

Forlag, redaktion og ekspedition:
MOTOR REVY,
Postbox 9, Kolind
Postbox 223, Vejle

Indtelefonering af annoncer:
Telf. Vejle 1330

Fotografer:

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

MOTOR REVY udkommer
12 gange årligt.



Eftertryk kun med speciel
tilladelse, og da med kildeangivelse



Tryk:
Vejle Reklame Tryk



OPLAG:
Dette nr. er trykt i 10.000 eks.



Forsidebillede:
Isbaneløb



Annoncepriser:
1/1 side 795,—
1/2 side 450,—
1/3 side (højk.) 300,—
1/6 side (højk.) 150,—
Rubrikannoncer 20 ord 35,—
10 pct. rabat ved 12 indrykninger.

Positiv reaktion...

Vi takker for de mange læserbreve, vi har fået. Mange af disse vil være redaktionen til stor hjælp i det fremtidige planlægningsarbejde.

I det store og hele er tendensen klar, mere bilstof og billøbsreportager. Dette ønske går igen og igen i de indsendte breve. Og vi kan love, at dette vil blive opfyldt, men vi glemmer heller ikke de læsere, som også gerne vil læse om MC og MC sport!! Der vil fremover være alsidig orientering også for denne gruppe. Men alene af den grund, at MC entusiasterne er i klart mindretal, vil bilstoffet blive det dominerende.

Vi har udvalgt 10 læserbreve, som alle har vundet et friabonnement for resten af 1966. Hvis nogle af vinderne i forvejen har betalt abonnement, vil gevinsten blive udleveret i form af et gaveabonnement, som vinderen kan forære bort til gode venner.

De 10 vindere blev:

CARL ANDERSEN, SANDVEDVEJ 5, FUGLEBJERG SJL
OLE SONNICH ANDERSEN, KOMPAGNIGADE 13, SKIVE
OLE LARSEN, RYESGADE 110 B, KØBENHAVN Ø
PREBEN NIELSEN, HOUVEJ 81, KALUNDBORG
MOGENS TANG, HØNG STUDENTERKURSUS, HØNG
HANS J. NIELSEN, ANSVEJ 9, SILKEBORG
PER HUSUM, STRANDEGÅRDSVEJ 43, HVIDOVRE
F. BANG RASMUSSEN, HASLEHØJVEJ 29, ÅRHUS V
KARL NIELSEN, V. HOLSTED, HOLSTED BY
HANS ERIK KNUDSEN ESSIG, RØNDE

Vi ønsker hjertelig til lykke.

Løvrigt henleder vi opmærksomheden på, at læserbrevkassen står til Deres rådighed. Ønsker De direkte svar, bedes De venligst vedlægge frigjort kuvert + 2,50 kr. i frimærker.

MED VENLIG HILSEN!

RED.

Næste nummer udkommer den 15. april og indeholder et væld af bil- og mc-nyheder. Bestil allerede i dag det næste nummer hos Deres bladhandler — det vil blive revet væk.

MERE OM BILLØB

Til lykke med bladets nye udseende. Det nye format og farver fanger øjet bedre, hvad hensigten vel også er. Det præsenterer sig pænt i selskab med de udenlandske motorblade. Jeg håber, det fortsat må trives i bedste velgående. Vi er jo ikke forvænt med blade for motorsportsinteresserede. Da jeg kun med mellemrum har læst bladet tidligere er jeg ikke klar over, hvor omfattende stoffet er, men mit ønske er at få gode referater og resultatlister fra de danske baneløb (i DAU's blad nævnes baneløb dårligt). Ligeledes kunne jeg tænke mig, at man i nummer for nummer kunne følge stillingen i DM på bane.

Såvidt jeg erindrer, blev der bragt reportager fra de formel 1 GP, der tæller til VM, også her kunne jeg ønske, at man kunne følge stillingen fra løb til løb. Det svenske III. Motor Sport arrangerer flyverejse til Monaco GP, var det ikke noget for IMR?

Åh ja, så var der lige en lille ting: Det generer mit øje, at »illustreret« står på hovedet. Kunne dette ikke ændres?

Poul Rauberg Jensen.

SVAR: Vi kan love Dem, at IMR vil følge både DM og VM meget nøje. Og såvidt muligt bringe billeder og referat fra alle større internationale løb. Med hensyn til Deres venlige forslag om flyverejse, så er det en tanke, som vi har »systet« lidt med allerede i nogen tid, men vi er ikke helt klar over, om tiden er moden her i Danmark. Hvis flere læsere ville være interesserede i en sådan chartertur, arrangerer vi gerne en sådan. Prisen vil vel komme til at ligge omkring 3-400 kr., incl. entré m. m. Det bliver jo nok for sent til Monaco, men hvad med Nürburgring? — Altså, kunne vore læsere tænke sig en sådan tur, hører vi gerne fra Dem, men helst omgående af hensyn til planlægningen. RED.

TAK!

Mange tak for det dejlige blad, som desværre har været en mangelvare her på egnen. Jeg synes vældig godt om bladet og dets nye indhold. Jeg håber, det vil blive ved med at være så underholdende.

Mange venlige hilsener.

Hans Chr. Knudsen.

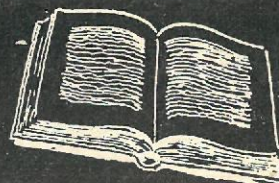
SVAR: Vi skal gøre hvad vi kan!!

RED.

FORTSÆT I SAMME SPOR!

Som køber af Deres blad gennem et års tid vil jeg hermed efterkomme Deres opfordring om min mening om den nyeste udgave af Deres blad. Jeg vil

Læserbreve



begynde med at ønske Dem til lykke med det nye format. Det gør sig langt bedre end det gamle. Forsiden minder efter min mening om, at De har skævet en hel del til det svenske III. Motor Sport, iøvrigt et udmærket blad. Det samme gør en del af stoffet! Således har John E. Bech skrevet en artikel om Ferrari Dino modeller. Det har han også gjort i IMS, men allerede i dette blads nummer 10-11. Det samme gælder Wainer Tipo F3, som han omtalte i IMS nummer 10. Samme John E. Bech skriver jo også i SMJ; det er da helt i orden, at han er free lance, og jeg er da også klar over, at dette blad, IMR, har været under forberedelse længe, men jeg synes dog, at det er lidt sent, De publicerer disse artikler, men man må selvfølgelig tænke på, at det er en slags agurketid for motorsporten i øjeblikket.

Alt i alt er jeg udmærket tilfreds med bladet, hvis det vil holde samme standard fremover, og endelig udkomme regelmæssig. Og ikke som i sommeren 1965, hvor der var lidt langt imellem numrene til tider. Måske som følge af, at Legarth endnu var aktiv kører på dette tidspunkt.

Af stof kunne jeg især tænke mig, at De beskæftigede Dem med dansk og svensk automobiløb. Endvidere FI-II-III og GT samt sportsvognsløb fra hele verden. I det hele taget en fyl- dig orientering om, hvad der foregår indenfor motorsporten. Desuden ville det være dejligt med en løbskalender.

Idet jeg håber, at bladet vil fortsætte i samme sport, som det er begyndt, og ikke lide samme skæbne som »Auto-Racing«, der, så vidt jeg ved, ikke udkom mere end tre gange. Jeg håber, at bladet stadigvæk vil kunne købes for 4,85. Jeg ønsker Dem held og lykke samt fortsat fremgang med bladet her og Ring Djursland.

Med venlig hilsen.

Carl Andersen.

SVAR: Tak for de venlige ord. Med hensyn til John Bechs artikler kan vi kun sige at vi mente, at disse emner var så værdifulde, at man ikke behøvede at tage hensyn til, hvornår de var blevet publiceret i Sverige. Desuden er det jo nok begrænset, hvor mange danskere, der læser de svenske blade!! Men vi kan forsikre Dem

om, at vi fremover vil forsøge at være først på »pletten« med nyhederne. — Med hensyn til udgivelsesdato vil vi fremover forsøge at fastholde den 15. i hver måned. Vi beklager stærkt den lidt uregelmæssige udgivelse i 1965, men kan oplyse, at grunden ikke var den som De antyder!! Med hensyn til prisen vil denne ihvertfald ikke stige foreløbig, så skulle inflationen da pludselig få »syv-mile støvler« på. RED.

PLADDER!!

Lige et par ord fra en ny læser af Deres blad, som gerne skulle optages under læserbreve. Jeg vil starte med at rose bladet, som efter min mening er godt og spændende og heldigvis næsten fri for reklameannoncer. Rart med et dansk motorblad med internationalt stof.

Så til den alvorlige side af sagen: Angående Ole Bos artikel om Monte Carlo-løbet: En værre bunke pladder!! I denne artikel har han selv afgjort resultatet af løbet, som ingen i virkeligheden kender endnu, bl. a. ifølge artiklen i »Aarhus Stiftstidende« den 21. februar og mange andre blade. Ole Bo skriver også, at der har været tendens til ikke at vurdere løbet efter fortjeneste, hvad det har, særlig når man tænker på, at de tre Coopere startede fra forskellige startsteder. Det er jo også tredje år i træk, Cooper vinder løbet, alt taget i betragtning, en bedre præstation end Citroen, som efter Ole Bos mening var helt oppe i skyerne.

»En duft af Ford« i samme artikel, hvor det tyder på, at Ole Bo er temmelig misundelig på Tage Schmidt — Ford og Lucas —, men hvad hvis han selv havde fået en Saab med et par Marschall lygter til samme tur??

Med hilsen.

Kurt Nielsen.

SVAR: Vi tror, De fuldstændig har misforstået Ole Bos artikel. Ole Bo påpegede, at spillets regler skal og må overholdes, ellers bliver al motorsport en farce. Når dette er konstateret, må det da også være logisk, at »sejrens palmer« bliver givet til det hold og vognmærke, som har gennemført og vundet løbet i overensstemmelse med reglerne. At afgørelsen ikke er truffet endnu er jo både rigtig og ikke rigtig. Afgørelsen er truffet, Citroen vandt.

Men imod denne afgørelse har englænderne protesteret til FIA, som senere skal behandle denne protest. Men det er nok tvivlsomt, om FIA forandrer denne afgørelse.

De skriver senere i Deres indlæg, at De godt kan lide bladet, bl. a. af den grund, at der ikke findes ret mange reklamer. Når De har den indstilling, er det os komplet ubegribeligt at De mener, Ole Bo har kritiseret Ford m. m. uretfærdigt. Det må og skal være en opgave for et motorblad som dette at give læserne en vurdering af både løbet og dagspressens omtale, set fra kulisserne. Og når man mener, at læserne til dels bliver vildledt af en sådan omtale, er det et fagblads pligt at gøre opmærksom på sådanne forhold. Vi kan og tør, fordi vi ikke er afhængig af branchens annoncer. At skyde Ole Bo uærlige motiver i »skoene« er efter vor mening en himmelråbende uretfærdighed. **RED.**

Jeg vil gerne sige Motor Revy tak for det dejlige, klare og tekniske blad.
Venlig hilsen. Rud Larsen.

TEKNISKE DATA

Jeg er lige blevet en lykkelig ejer af en Norton 99 1962 model. Hvis De ville oplyse mig om dens tekniske data samt dens tophastighed, ville jeg være Dem meget taknemlig. Det eneste, jeg ved er, at motoren er på 600 ccm og vægten er 180 kg. Det ser måske mærkeligt ud, at jeg skriver til Dem, da importøren, M. Nielsen og Søn, har forretning i Odense, men firmaet vidste kun noget om de nye modeller. Så jeg prøver gennem Dem.

En hilsen med store forhåbninger.

Steen Johansen.

NB. Jeg er meget tilfreds med Deres udmærkede blad, blot kunne lidt mere mc-stof være ønskeligt.

SVAR: Det er beklageligt, at en generalrepræsentant ikke er i stand til at give Dem de ønskede oplysninger. — Specielt når man tager i betragtning, at denne Dominator model er den model, der har været mest salg i i de senere år. 600 ccm modellen er nu udgået og er erstattet af en 650 ccm og tillige en 750 ccm. Selvfølgelig kan 500 ccm dog stadig fås.

De vigtigste tekniske data for Dominator 99 er følgende: 2 cyl., topventilet, 4 takts, boring og slag (68 x 82 mm), cylindervolumen 597 ccm. Kompressionsforhold 8,25:1, maksimal effekt 33 hk ved 6500 omdr./min. Gearudvekslingsforhold: 4. gear: 4,75, 3. gear: 5,8, 2. gear 8,08, 1. gear: 12,16. Tophastigheden i 4. gear 165 km/t. Sportsmodellen 99SS er forsynet med to karburatorer og yder 38 hk ved 7000 omdr./min., hvorved maskinens mak-

simalfart øges til 175 km/t. Iøvrigt tak for Deres venlige ord om bladet. **RED.**

HÅRD VED MC

Jeg synes faktisk, De har været temmelig hård ved mc-stoffet i årets første nummer. Hvad med en prøve-kørsel af en Mercedes Benz 200 diesel, som jo er verdens hurtigste serieproducerede dieselvogn. Og hvad med at benytte to sider i hvert nummer til omtale af knallerter og motorcykler op til 100 ccm og herunder bringe prøve-kørsler af små motorcykler og knallerter, såsom Honda 90 ccm — Honda 50 ccm — Guazzoni 50 ccm — Puch osv. Tænk på, at størrelsen er vældig populær og udbredt (næsten 500.000 knallerter i Danmark) og alt dette vil uden tvivl øge antallet af læsere endnu mere. Forøvrigt har De i nummer 1, første årgang, side 18, lovet, at vi ville få en prøve-kørsel af Honda 90 ccm. Jeg er ellers ovenud tilfreds med bladet.

Venlig hilsen.

Klaus Nielsen.

SVAR: Vi er faktisk i tvivl, om størsteparten af læserne ønsker så megen spalteplads om denne type køretøjer. Vi efterlyser meninger om dette emne. **RED.**

BEDRE FØR

Tak for motorbladet, som jeg lige har fået ind af døren. Det var ellers helt godt med den udvidelse, men efter min mening er det blevet til lidt for meget bilsnak. Vi er dog endnu sikkert en del motorcyklister, som har været glade for, at man endelig har fået et dansk mc-blad. For mit vedkommende har jeg syntes, det har været det helt rigtige. Hvad med at lave det om i starten. Der var der noget for os forsømte motorcyklister.

Venlig hilsen.

T. Popenda.

SVAR: Vi har jo i sidste nummer givet forklaringen på »revolutionen«, og vi kan faktisk ikke tilføje særligt nyt. — Men det må vel være hovedsagen, at vi stadig, som snart det eneste blad i Danmark, beskæftiger os med mc-stof. At vi samtidig behandler bilstof og bilsport kan vel ikke genere så stærkt. **RED.**

BREVE

TIL

BREVKASSEN

skal adr. til Motor Revy, Kolind, og mærket »Brevkassen« foran på konvolutten. Ønskes direkte svar bedes kr. 2,50 i frimærker vedlagt.

Jeg har ikke en klap forstand på maskineriet, men

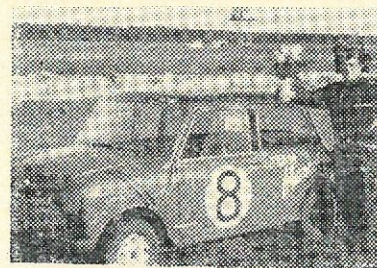


MØBLER

TÆPPER

v/ Den flyvende Polstrer
der går De aldrig forkert.

**Byens største
møbelhjørne
udst. i 28 vinduer**



Vinder af første løb på Ring Djursland 1965. Den flyvende Polstrer ved sin lyn hurtige Morris Cooper.

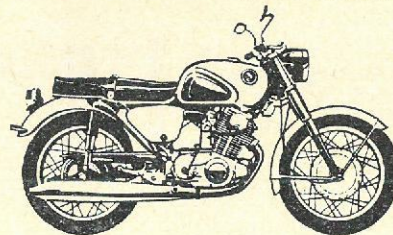
Poul H. Pedersen

Hj. Thorsgade 14 Sandgade 1
Tlf. Randers 2 17 68

Klip annoncen ud, den giver en ekstra gratis gave her i forretningen.

Den uovertrufne . . .

HONDA



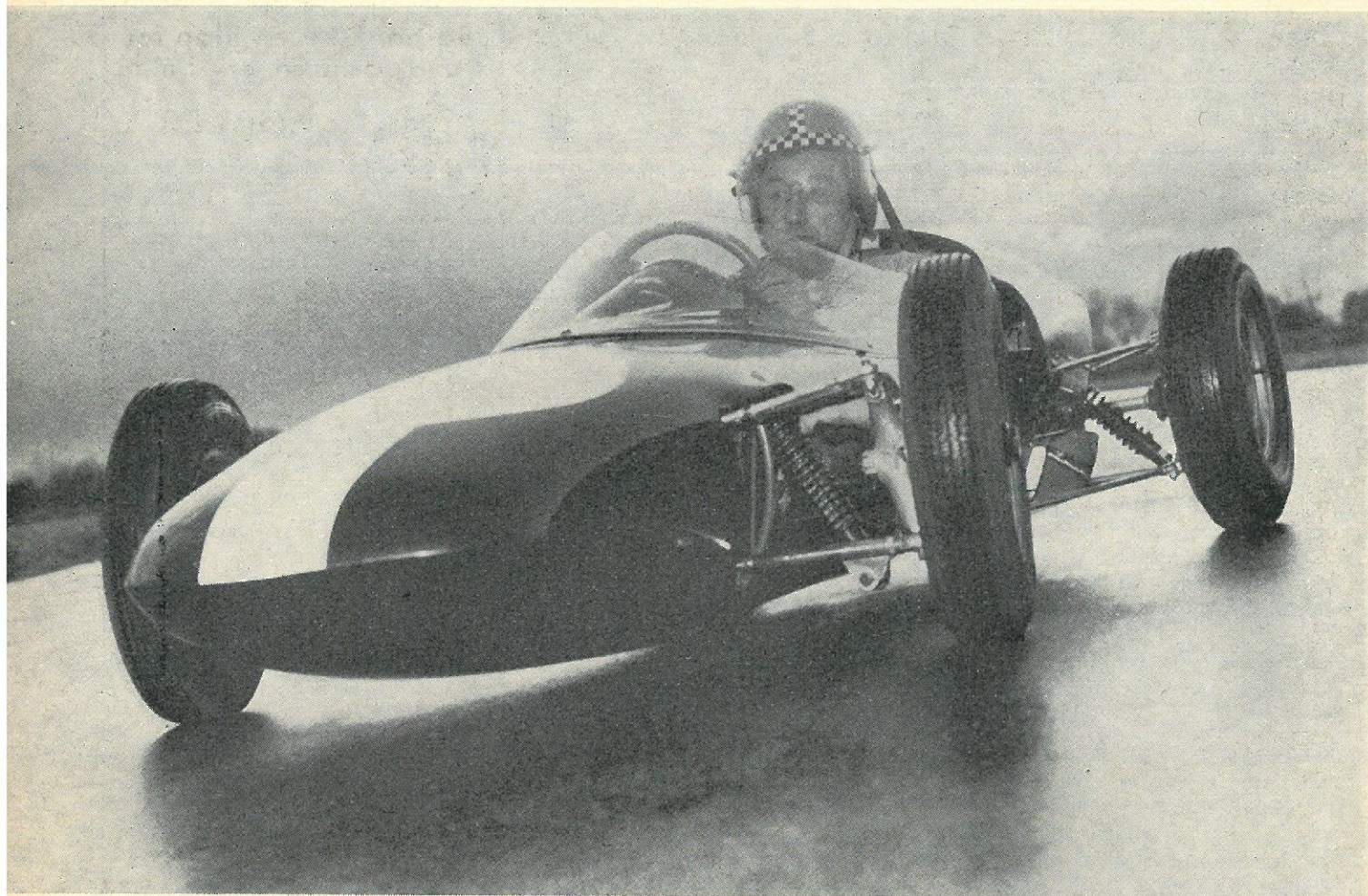
CB 72 SUPER SPORT 250 cc.

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. Racerbremser og tophastighed på 155 km/t.

IMPORT **Skjold P**

Vodroffsvej 56 . Kbh. V. . Telf. 351310

Komplet reservedelslager og eget specialværksted



JOHNNY WALKER

formel 4

| *Englands første udspil
i den nye klasse...*

I vort februar-nummer bragte vi en omtale af den nye formel 4, og samtidig blev den italienske formel 4 vogn fra Tecno gennemgået. Allerede i dette nummer kan vi tillige præsentere den første engelske seriebyggede formel 4 vogn, hvilket samtidig viser, at der virkelig sker noget på formel 4 fronten, og at det sker i et tempo, der er de små racervogne værdigt.

At England indtager en sikker førsteplads, når det gælder racervogne, kan vist hverken diskuteres eller benægtes. Derfor er det også noget af et blåt stempel, når noget nyt på den front accepteres af englænderne. Det nye, der tænkes på her, er selvfølgelig formel 4 klassen.

At formel Vee klassen (racervogne bygget af VW dele) ikke rigtig har haft englændernes bevågenhed turde være ret naturligt, og det overrasker egentlig også, at formel 4 har formået at interessere dem så meget, at de første engelskproducerede vogne allerede er en kendsgerning, men det må vel blandt andet bero på, at selv i England anses en formel 3 vogn til omkring 50.000 kroner for at være en dyr spøg.

HAR INTET MED WHISKY AT GØRE

Walker J.W.4 har sit navn til trods overhovedet intet at gøre med den kendte skotske whisky eller whisky-kongen Rob. Walker, for hvem blandt andre Stirling Moss og Joakim Bonnier har kørt. Sit navn har den derimod fået efter fabrikanten, som hedder Johnny Walker. Walker, der er en kendt sportsvognskører, har flere firmaer, som fremstiller maskiner samt værktøj. Man har også tidligere produceret go-karts, så springet til formel 4 var ikke så langt.

Som nævnt i vort referat fra Racing Car Showet i London blev J.W.4 vognene vist der med stor succes. Man udstillede to prototyper og disse var genstand for meget stor opmærksomhed og interesse.

MODERNE KONSTRUKTION OG OPBYGNING

J.W.4, der er konstrueret af den tidligere ingeniør hos Villiers, David Pears, er en meget tro kopi af de noget større formel vogne.

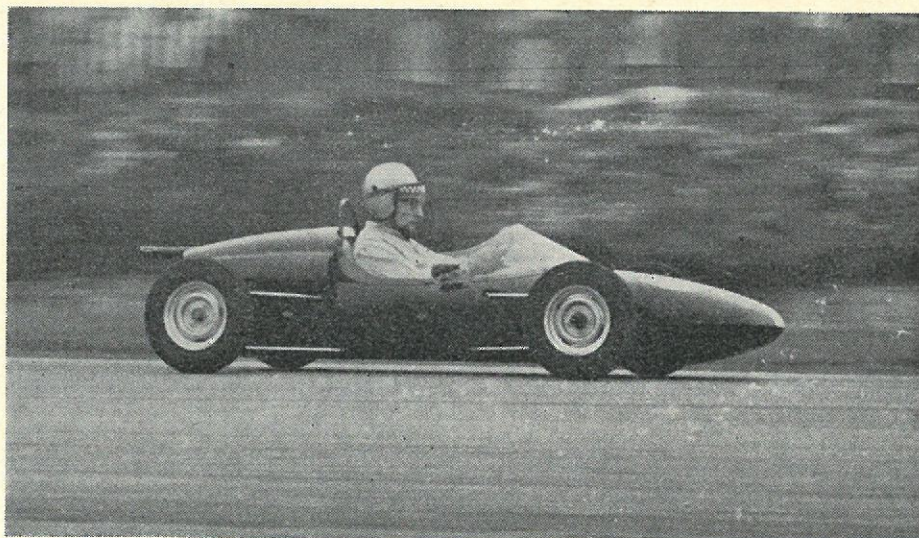
Det bærende element i J.W.4 er en rørgitterramme. Hos den italienske Tecno 4 efterlyste vi uafhængig baghjulsophængning fremfor den stive bagaksel. Glædeligt er det derfor at konstatere, at J.W.4 har uafhængig ophængte baghjul. Det sker ved hjælp af nedre »omvendte« triangelarme og øvre tværgående svingarme (se foto). Til styring af baghjulene er der dobbelte, fremadrettede reaktionsarme. Forhjulsophængningen er med dobbelte, ulige lange triangelarme, disse er meget vide. Både for og bag sker afjedringen ved hjælp af udvendige, skrånstillede teleskopstøddæmpere — omgivet af skruefjedre. Der er krængningsstabilisator på forhjulene.

Der er udvendige tromlebremser på forhjulene, medens der bagtil kun er en enkel tromlebremse, denne er placeret »indenbords«. Hjulene er enten pladehjul eller også magnesiumhjul. Styringen er af tandstangstypen og stammer fra en go-kart.

Motoren er en Villiers Starmaker to-taktsmotor på 247 ccm og et kompressionsforhold på 13:1. Effekten ligger på 32 hk ved 7.400 omdr./min., hvilket jo er noget mere end de tal, Tecno F4 kunne fremvise. Gearkassen har fire gear. Kraftoverførslen sker ved kædetræk, der er intet differentiale. Benzinpumpen er placeret helt bagtil på en lodret konsol, den aktiveres af bagakslen.

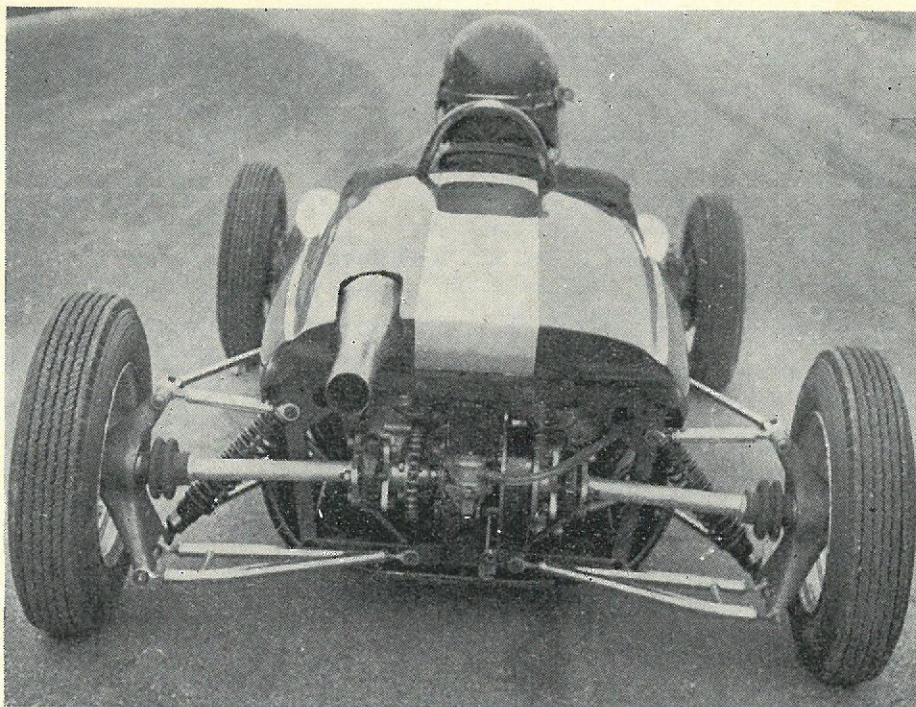
Karosseriet, der er meget velformet, er i glasfiberarmeret plastic. Cockpitet tager sig ud som på de større formelvogne, der er racerrat og faconformet sæde. Det eneste instrument, der er monteret, er en omdrejningstæller. Walker 4 kommer i England til at koste omkring 12.000 kroner.

Flemming Sejer.



Som man ser er en formel 4 racervogn jo ikke nogen udpræget kæmpe. Men vognen har, i kraft af sin lave anskaffelsespris, absolut sin berettigelse.

I forhold til Tekno formel 4, er Johnny Walker's vogn noget avanceret. Bemærk specielt at baghjulene er uafhængig ophængt efter nøjagtig samme princip som på de moderne racervogne.



BSA i amerikansk stil

ny 650 cc. SPITFIRE

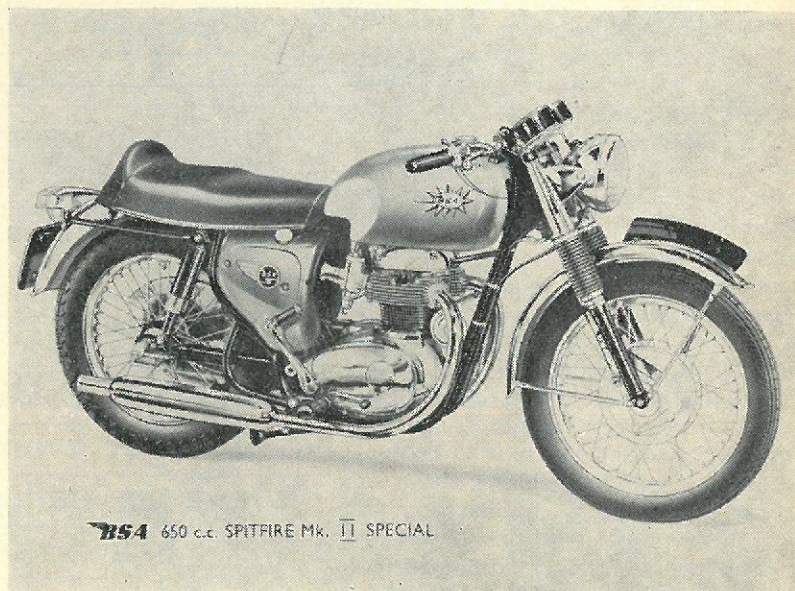
Spitfire MK. II special kaldes BSA's skrappeste sportsmodel på 1966 programmet. Den to-cylindrede 654 ccm twin motor yder over 51 hk og kan give maskinen en tophastighed på nærværd 200 km/t.

Den kendte britiske motorcykelfabrik BSA i Birmingham har i år sendt en ny 650 ccm sportsmodel på markedet, men den er baseret på A65 motortypen. Den må betragtes som en sideløber til A65 2L Lighting, men på den ny introducerede model er kompressionsforholdet sat op fra 9 til 10,5:1, og den har strammere ventiltjeder.

Det store amerikanske marked har sat sit præg på hele BSA's 1966 program, som omfatter 12 modeller. Modifikationer og ændringer er særlig blevet foretaget på de kraftige twin-modeller.

En anden nyhed er også en amerikansk udgave af den encylindrede 444 ccm BSA »Victor«, som nærmest er beregnet til trials konkurrencer. VM replica modellen har fået navneforandring til »Victor Grand Prix«, og fabrikken vil bestræbe sig på at blive leveringsdygtig af denne model i 1966. — BSA's mindste model, »Silver Bantam«, med 175 ccm totakt motor er også kommet i lidt ændret udførelse, men den importeres sjældent til Danmark.

A65 Lightning modellen, der nu er blevet fabrikeret i tre år, har fået større indsugningsventiler og karburatorer. De 2 stk. Amal Monobloc karburatorer er nu på 1 5/32" mod tidligere 1 1/8". En ændret knastaksel i forbindelse med en lavere totalgearing har bevirket, at maskinen er blevet mere smidig. Totalgearingen i fjerde gear var før 4,6 og er nu sat ned til 4,87, men en speciel close ratio racer-gearkasse kan leveres som ekstra udstyr.



12 V. STANDARD

Det elektriske anlæg arbejder med 12 volts spænding, og de to serieforbundne Lucas batterier oplades af en vekselstrømsgenerator og via en zenor diode. Forlygtens styrke er også kraftigere.

NY 650 SPITFIRE

Den nye 650 »Hornet« opfylder amerikanernes ønsker om en scrambler, skønt den ikke er særlig velegnet for tilsvarende europæiske formål. Den adskiller sig fra den almindelige »Lightning« ved at have specielle racerventiltjeder, kompressionsforholdet er sat op fra 9 til 10,5:1 og to oplagte udstødningsrør uden lydpotte. — Denne model har specielt tændingsanlæg og er ikke udstyret med lysanlæg.

Dækdimensionerne på denne amerikamodel er foran 3,50 x 19" og på baghjulet 4,00 x 18". Udstyret omfat-

ter bl. a. special racersæde, sidedæksel og benzintank i glasfiber.

Landevejsversionen af »Hornet« kaldes for »Spitfire MK II Special«, hvorpå der er 12 volts elektrisk anlæg og almindelige nedlagte udstødningsrør med lyddæmpere. Monobloc karburatorerne er her erstattet af to dyrebare Amal Grand Prix karburatorer. Totalgearingen er så høj som 4,64:1 i fjerde gear, men bemærkelsesværdigt anvender man på den hurtigste model en forhjulsbremse med 190 mm tromlediameter mod 200 mm på alle de øvrige twins. Derimod er aluminiumsfølge standardudstyr. Tanken er også en nyskabelse, som er længere og smukkere. Twinsædet er af racertypen med forhøjning bagude ligesom på en TT-racer.

500 ccm versionen med det sjove navn »Wasp« har racerknastaksel og 10,5:1 i kompression. Topstykket er blevet modificeret, idet større indsugningsventiler er blevet isat. Modellen er kun beregnet til løbsbrug, hvorfor

elektrisk udstyr mangler, men den er bemærkelsesværdigt udrustet med lydpotter.

Den mere civiliserede 500 ccm twin kaldes »Royal Star« og har 9:1 i kompressionsforhold og kun en Amal Monobloc karburator på 1", mens den skrappe »Wasp« model havde to 1 1/8" Monobloc karburatorer.

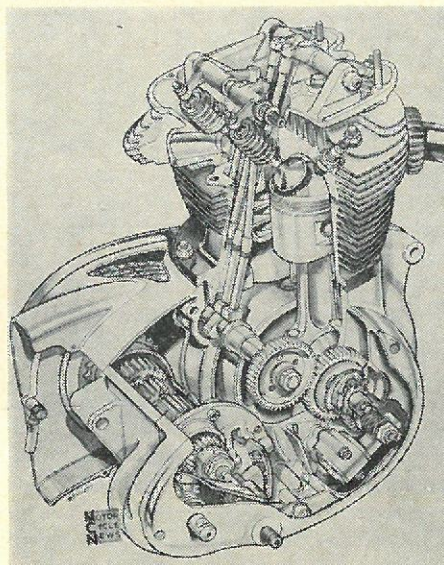
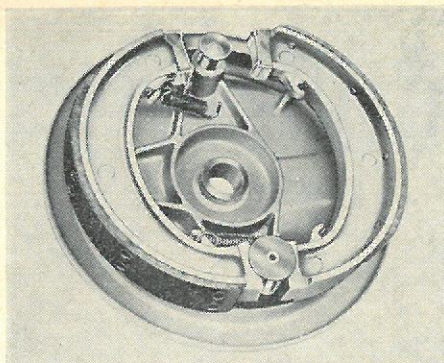
Totalgearingen er 5,41 på begge 500 ccm twin modellerne og hjulstørrelsen er 19". Dækmonteringen er foran 3,25 og bagpå 3,50.

Forbindelsesrør mellem de to karburatorer skulle være medvirkende til en lettere indstillelig tomgang. Koblingen har nu 6 plader og 3 trykfjedre.

BEDRE BREMSER

Forgaflerne på alle twin-modellerne har fået bedre dæmpning, og forhjulsbremserne har fået 25 pct. større bremseareal med undtagelse af Spitfire'en. Den encylindrede 343 ccm B40 model er derimod taget ud af produktionen, hvorefter 250 ccm C15 »Sportsman« er den eneste firetakt BSA landevejsmaskine.

441 ccm BSA Victor Grand Prix er uændret i specifikationerne. Motorens boring og slaglængde er henholdsvis 79 mm og 90 mm. Aluminiumscylinderen er hårdforcromet.



BSA Spitfire er forsynet med helflydende bremsesko.

Den specielle amerikanske »Victor Enduro Trials« har en almindelig cylinder og en anden knastaksel med en fladere effektkurve. Udstødningsrøret er oplagt og strøm til forlygten kommer direkte fra ET-generatoren.

Accelerationsevnen i den store 654 ccm BSA »Spitfire« er helt raketagtig, idet en kvart mile tilbagelægges på knap 15 sekunder og hastigheden ved slutningen af denne strækning er oppe på 150 km/t. Sidste år i august vandt Mike Hailwood et stort sportsmaskineløb på Silverstone-banen på en 654 ccm BSA twin foran en lang række Triumph Thruxton'er, Norton Atlas'er med flere.

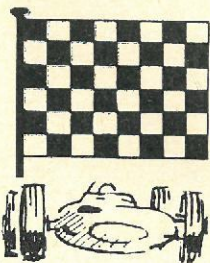
Forhåbentlig får vi snart nogle af den nye BSA med blokmotor at se på vore baner, da de sandsynligvis er betydeligt skrapere end de gamle modeller.

Allan Terndrup.

BSA motoren i snit.

BANE eller VEJ

De er altid velkommen
hos ...



Tuningsudstyr - Hjul - Trærat - Køredragter -
Hjelme - Sæder - Lygter - Triptællere m. m.
ja, næsten alt i autosportstilbehør fra bl. a.
Abarth - Alexander - Derrington - Halda - Hemo
- Les Leston - Speedwell.

Tillægsregler for omtrent alle løb til afhentning

JØRGEN ELLEKÆR
RacingCenter

Smallegade 42 (Lige ved Solvej) - København F - Tlf. GO 7600*

Lotus 41 - formel 3

skal generobre det tabte terræn.

Selvom Lotus fabrikken er en kendt virksomhed, der er meget stor af navn, så er samme engelske fabrik med hensyn til samlet produktionskapacitet dog ikke større, end at nogle ting må hvile, når særlig mange kræfter sættes ind på ganske bestemte opgaver. Til gengæld koncentrerer man sig og så hundrede procent for disse. De bedste beviser for rigtigheden af denne teori spores meget tydeligt blandt de fornemme resultater, Lotus opnåede sidste år, hvor man jo sejrede suverænt både i kampen om VM i formel 1-klassen og i det legendariske 500 miles løb på Indianapolis. Ved begge lejligheder var det den nok som bekendt skotte Jim Clark, der sad bag læderrattet.

Til de ting, der er blevet forsømt noget på grund af en koncentration om de lige nævnte opgaver, hører for eksempel racerversionen af Lotus Seven, den såkaldte Lotus Three-7 samt den store racersportsvogn Lotus 30/40 og endvidere fabrikkens formel 3 vogn. Sidstnævnte forsømmelse bevirkede jo blandt andet, at Brabhams vogne sidste år var næsten enerådende i denne klasse, en situation, Colin Chapman i år vil forsøge at ændre noget til egen fordel i og med introduktionen af en ny formel 3 vogn med betegnelsen Lotus 41.

RØRGITTERRAMMEN GØR COME-BACK

Når Chapman, efter at han i lang tid har benyttet selvbærende, sammennittede pladechassis'er til sine formelvogne, atter fremkommer med formelracer, der har en mere »gammelmodags« rørgitterramme, kan noget sådant godt rent umiddelbart tydes som et vist tilbageskridt. Det er der nu slet ikke tale om, for rørgitterrammens tid er skam endnu ikke forbi, og mon denne konstruktionsform egentlig ikke også er noget i retning af evig moderne, i alt fald er den både nemmere og billigere at fremstille end en monocoques-konstruktion, og ved en eventuel efterfølgende reparation har den igen samme fordele.

Rammen på Lotus 41 er en uhyre

stiv konstruktion, også det svage punkt omkring cockpitet har man formået at give stor stivhed. Denne sektion skaber ofte vanskeligheder, da den jo nødvendigvis må være åben foroven og også være uden generende tværstivere for at kunne give adgang og plads til køreren. Hos Lotus 41 er der dels en meget solid forplade samt en bred, dobbelt og tværgående travers bag sædet i nakkehøjde. Bagtil er der ekstra tværgående forstærkninger, og ved montering af motoren har man undladt gummi-mellemlæg og får derved en kontant forbindelse, der giver øget stivhed.

Da sporvidden både for og bag er den samme som på sidste års mester-skabsvogn i formel 1, og Lotus 41 samtidig er meget smal og slank, sidder hjulene alle bemærkelsesværdigt langt fra selve vognen.

Forhjulsophængningen er af meget konventionel art, den består af dobbelte, ulige lange triangler. Affjedringen besørges af udvendige, skråtstillede teleskopstøddæmpere omgivet af skruefjedre. - Forhjulsophængningens geometri er af en sådan udformning, at det ved opbremsning undgås, at vognen dykker kraftigt fremover. Bagtil er der på hver side en nedre »omvendt« triangel og en øvre, tværgående svingarm. Til styring af hjulene er der desuden dobbelte, fremadrettede reaktionsarme. Affjedringen sker her på nøjagtig samme måde som på forhjulene. Der er krævningsstabilisator på begge hjulpar samt udvendige skivebremses hele vejen rundt. Styringen er selvfølgelig af tandstangstypen, og der er justerbar ratstamme.

Lotus 41 er forsynet med 13 tommer magnesiumhjul. Både fælge og dæk har en bredde, der svarer til den, der tidligere blev benyttet i formel 1.

I vognens næse er der placeret både almindelige køler og oliekoeler. Gennem de øverste af de langsgående rør i chassisrammen føres vandet frem og tilbage, medens olien føres gennem de nederste. Tanken er samtidig udformet som sæde. Valget mellem de tre forskellige størrelser af indsats-

sæder i glasfiber muliggør, at kørestillingen kan ændres og tilpasses.

Motoren er den meget overlegne Ford Cosworth MAE 66 på 1000 ccm. Den har tørsumpsmøring, transistor-tænding og en enkelt Weber karburator. Motoren er placeret med en hældning på 30 grader i forhold til lodret. Maksimaleffekten opgives til 100 hk ved 9500 omdr./min. Gearkassen er en Hewland Mark VI med fire trin og close ratio.

Omkring al denne mekanik er der så svøbt et slankt og aerodynamisk karosseri i glasfiberarmeret plastic.

Lotus 41 har følgende dimensioner: længde 365 cm, bredde 167 cm, højde (over styrtøjle) 70 cm, akselafstand 228 cm, sporvidde foran 143 og bag 142 cm.

SPÆNDINGEN ØGES

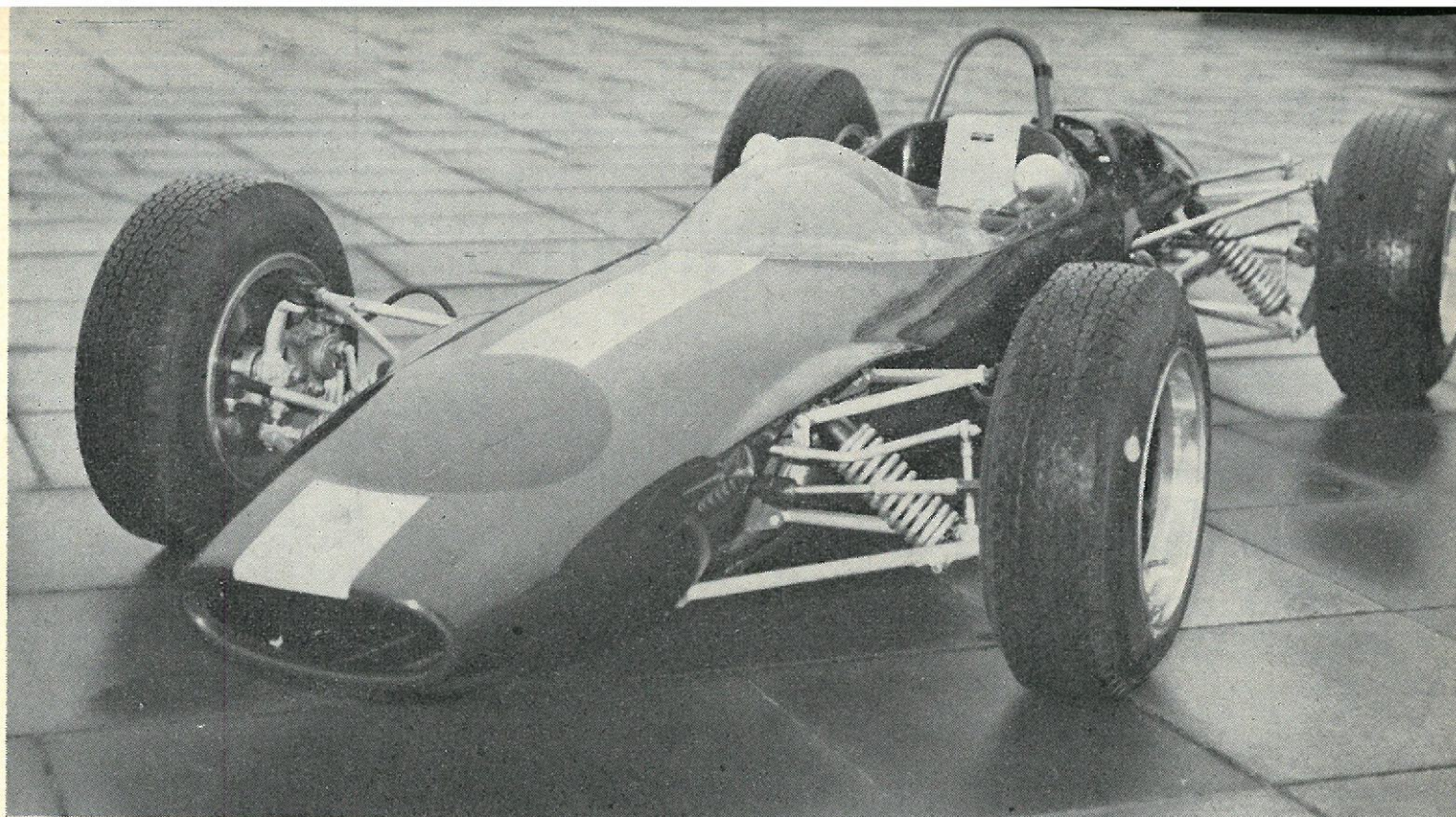
Sin væddeløbsdebut har Lotus 41 allerede haft. Den debuterede under så fjerne himmelstrøg som i Argentina, hvor den med englænderen Piers Courage deltog i den store Temporada løbsserie for formel 3 vogne. Samme Courage skal tillige med amerikaneren Roy Pike i år starte i Lotus 41 for det kendte Charles Lucas Racing Team. Lotus-fabrikken kommer ikke selv med fabrikshold i denne omgang i formel 3 klassen, men har helt og holdent overladt det til førnævnte team at forsvare æren.

Under Racing Car showet i London blev det oplyst, at den kendte svensker Gunnar Carlsson har indkøbt en Lotus 41 til den forestående sæson.

Ser man bort fra fabrikkens egen formel 1 vogne vil man hos Lotus helt overgå til produktion af formel-racere med rørgitterramme. Lotus 41 vil snart blive efterfulgt af en formel 2 vogn og en formel libre vogn, opbygget efter samme konstruktionsprincip.

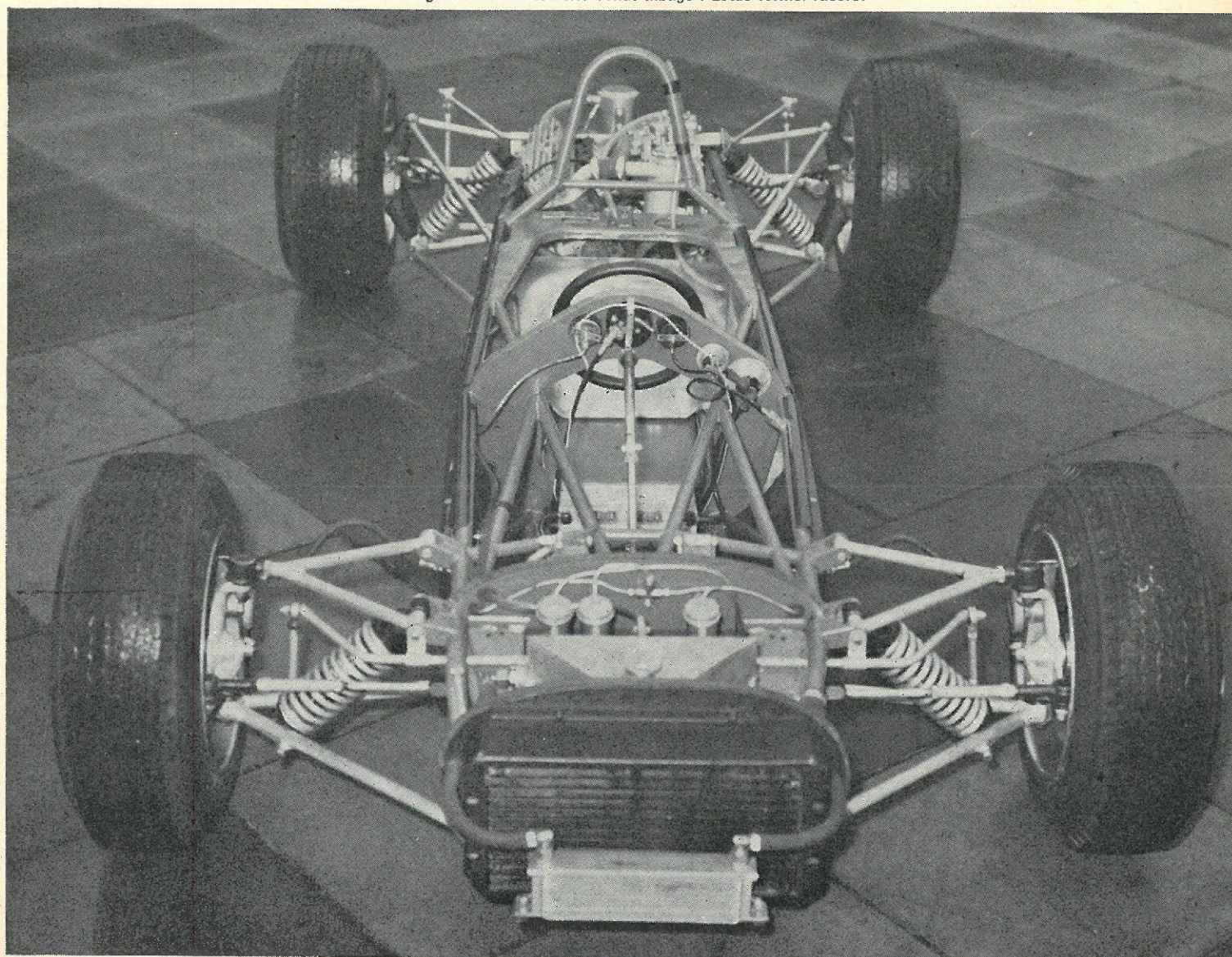
Med hensyn til Lotus 41 bliver det spændende at se denne nyskabning tage kampen op mod de øvrige formel 3 vogne. Lad os håbe, at det vil betyde forøget spænding til denne populære og interessante klasse.

Flemming Sejer.



Traditionen tro har den nye Lotus 41 mindre dimensioner end tidligere modeller.

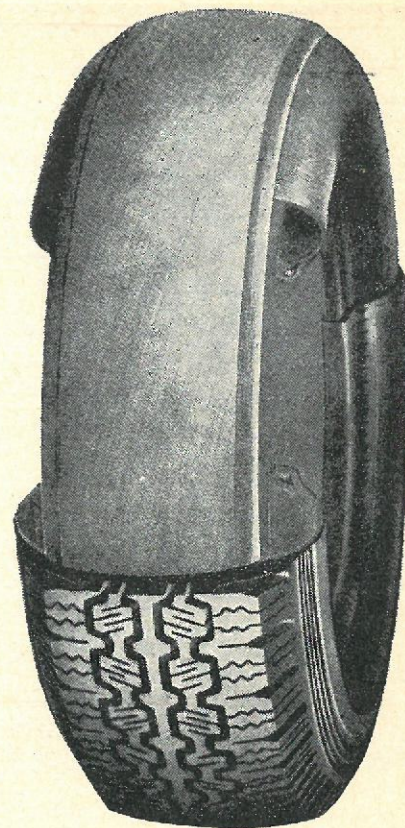
Rørgitterrammen er atter vendt tilbage i Lotus formel racere.



RADIALDÆK

kan være livsfarlige!

Radialdæk kan være livsfarlige, hvis de monteres sammen med andre dæktyper



Nu og da sker der en ulykke, som synes uforklarlig i teknisk eller menneskelig henseende. For eksempel, hvis en vogn, kørt med moderat hastighed, havner i grøften i en blød kurve. — Vejen er tør, og intet tyder på, at der er noget galt med styretojet eller bremserne. Føreren mistede simpelt hen herredømmet over vognen uden nogen påviselig grund.

Når man udelukker den mulighed, at føreren for et øjeblik faldt i søvn, kan grunden til, at man mister herredømmet over vognen ligge i en farlig kombination af forskellige dæktyper.

Dette er ikke spørgsmålet om at blande nye og gamle dæk, eller endog dæk af forskellige størrelser eller slidbanemønstre, selvom dette frarådes. Det drejer sig hovedsagelig om dækkenes indre konstruktion.

Når et køretøj drejer, følger dæk-

kene ikke nøjagtigt dets bane. I virkeligheden opnår dækkene deres drejningsgreb ved at løbe i en lille vinkel til køretøjets retning, denne vinkel kaldes slip- eller stillingsvinklen. Dæk kører med relativ små eller store slipvinkler, og dette kan påvirke vognens tilbøjelighed til understyring eller overstyring.

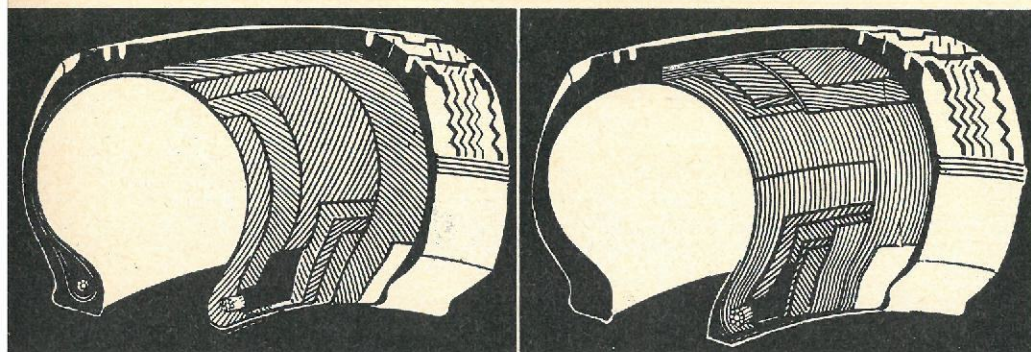
Hvis en vogn er monteret med dæk med en lille slipvinkel på bagakslen og med dæk, der har en større slipvinkel på forakslen, bliver det faktisk umuligt for bagenden af vognen at påvirke kontrollen over vognen. Faktisk bliver vognen selvoprettende, når den svinger. Man siger da, at vognen har understyring og er stabil. Dette frembyder intet problem. Hvis imidlertid de store slipvinkler er bag og de små vinkler for, vil bagenden af vognen overtage styringen, som om vognen

blev styret ved hjælp af bagakslen. Dette tenderer til at skubbe forenden yderligere ind i drejningen og til at få vognen til at snurre rundt — en tilstand kendt som grov overstyring. For så vidt angår den almindelige produktion af standard dæk vil blanding af dæk ikke forårsage denne overstyringsvirkning. De har under drejningen allesammen nogenlunde den samme slipvinkel, og skønt det klart er at foretrække at have et sæt dæk, der passer korrekt sammen med hensyn til størrelse, type og slidgrad, vil variationer ikke normalt føre til kritiske forandringer i vognens køreegenskaber. Nye dæk kan monteres sammen med slidbanedæk uden skæbnesvanger virkning og i al almindelighed også med vinterdæk, roadspeed og andre specielle typer.

Faren er til stede, når standarddæk blandes med radialdæk (også kaldet bæltedæk).

Radialdækket (det nye Dunlop SP dæk er et tydeligt eksempel) er forskellig i bund og grund i dets indre konstruktion fra standardtypen (eller cross-ply). Forskellen i konstruktionen medfører, at radial-ply dækket har relativt bøjelige sidevægge og et relativt stift bælte af trådlag under slidbanen. Formålet er at reducere forvridningen af dækkets kontaktareal på vejen, og at fremkalde en større drejningskraft til en given slipvinkel, og derved gives det uforsigtige indtryk,

Fortættets side 28



Billederne viser forskellen i opbygning på det konventionelle dæk og bæltedækket. Det konventionelle (til venstre) er opbygget af mange krydsende lag, hvorimod bæltedækket (til højre) er opbygget af få radiale trådlag. Mellem slidbanen og karkassen er der indskudt et svært bælte.

Schweizeren Scheidegger

Verdensmester i sidevognsklassen på BMW i 1965

I en lang årrække løb udelukkende vesttyske køre af med sejren i TT-sidevognsmesterskabet, men sidste sæson brød den schweiziske kører Fritz Scheidegger den tyske enevælde. Verdensmesterskabet vedblev dog stadig halvvejs i Tyskland, eftersom den schweiziske kører også vandt på en BMW RS.

»Siden 1951 har jeg haft tre ønsker: at blive gift og stifte familie, blive selvstændig og vinde verdensmesterskabet i sidevognsklassen«, har Fritz Scheidegger udtalt. Fritz har opnået alle disse ønsker, idet han er gift og har en datter på 11 år og en søn på 9 år, hans kone, Anne Marie, driver en café, »La Grillon«, som er tilsluttet Fritz' benzintank og værksted nær Zürich, og verdensmester i sidevognsklassen blev han i 1965.

Scheidegger, som nu er 35 år, startede sin sportskarriere for 18 år siden på en Royal Enfield 350 ccm, med hvilken han deltog i græsbaneløb. I 1952 gik han over til sidevognsklassen, og et stort år for ham kom i 1957, hvor han vandt hele 6 schweiziske mesterskaber. Samme år startede han for første

gang i et sidevogns VM-løb, hvor det blev til en flot fjerdeplads på Monza blandt hele verdenseliten, hvilket gav ham blod på tanden til at gå meget aktivt ind for denne gren i den kommende tid. De sidste fem-seks år har Scheidegger hele tiden været at regne som en af verdens bedste sidevognskørere, skønt det først lykkedes ham at vinde VM i 1965.

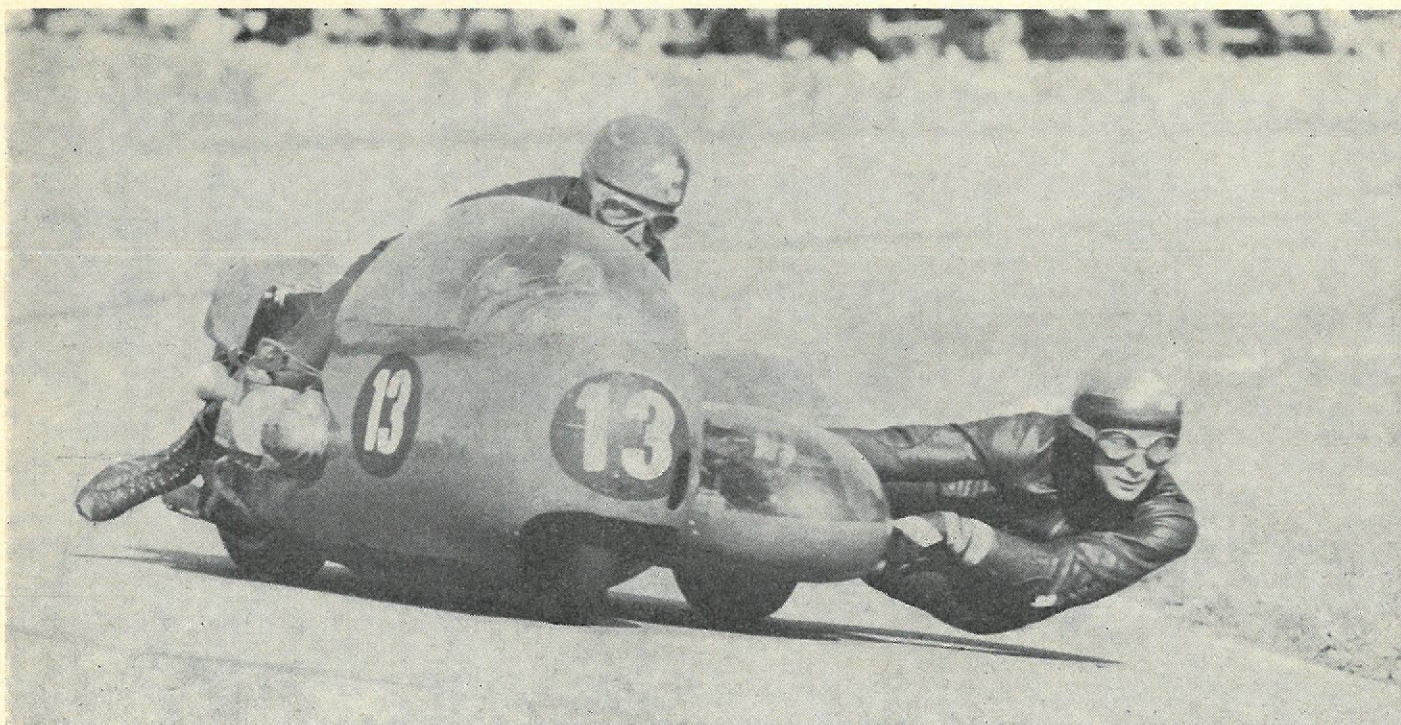
Det er mange penge, som Fritz har måttet investere i sine racermaskiner, og det kan f. eks. nævnes, at han i 1961 købte en kortslaget BMW Renn Sport motor for 25.000 danske kroner. Maskinen har han selv bygget. Kun vesttyskeren Max Deubel kører med en lignende motor. Alle de øvrige sidevognskørere, der starter på BMW, anvender den ældre, langslagede BMW RS motor. Fritz er dog til den kommende sæson blevet lovet støtte fra BMW fabrikken i München.

Sidevognsmanden er den 29-årige englænder John Robinson, som i det civile er forsikringsagent. John har privat en HRD Vincent og tidligere deltog han også i sololøb, men nu har det indskrænket sig kun til at være i

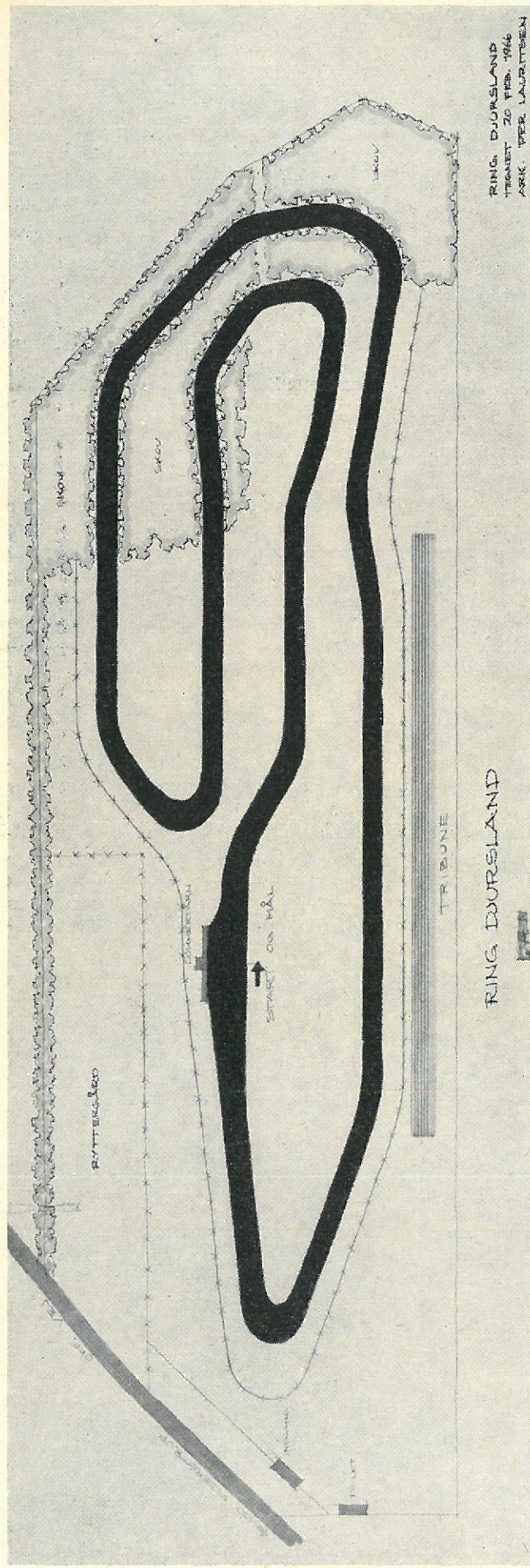


sportsmaskineløb. Hans karriere som sandsæk begyndte ved Geoff Clark, og hans sidste partner før Scheidegger var den berømte englænder Bill Bodice, og desuden har han kørt en del løb sammen med den anden verdenskendte kører, Chris Vincent. I 1961 begyndte han sammen med Fritz, og de bygger i fællesskab deres sidevognsracer. I tidens løb har Scheidegger præsenteret mange forskellige maskiner.

Dette par vandt altså verdensmesterskabet i 1965, som afvikledes over 7 afdelinger. Efter 6 løb indgående i VM stod de lige i points med vesttyskerne Deubel-Hörner, men i syvende og sidste løb — Belgiens grand prix — vandt de racet med 3 sekunders forspring foran Deubel, og VM'et var hjemme.



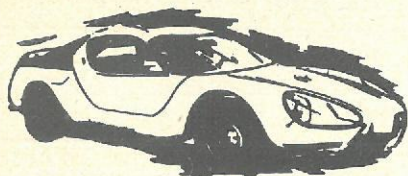
Scheidegger med englænderen Robinson i sidevognen på vej mod sejren i VM



RING DJURSLAND

Ovenover ser De en skitse over Danmarks længste motorbane. Banen invies med stort åbningsløb den 17. april 1966.

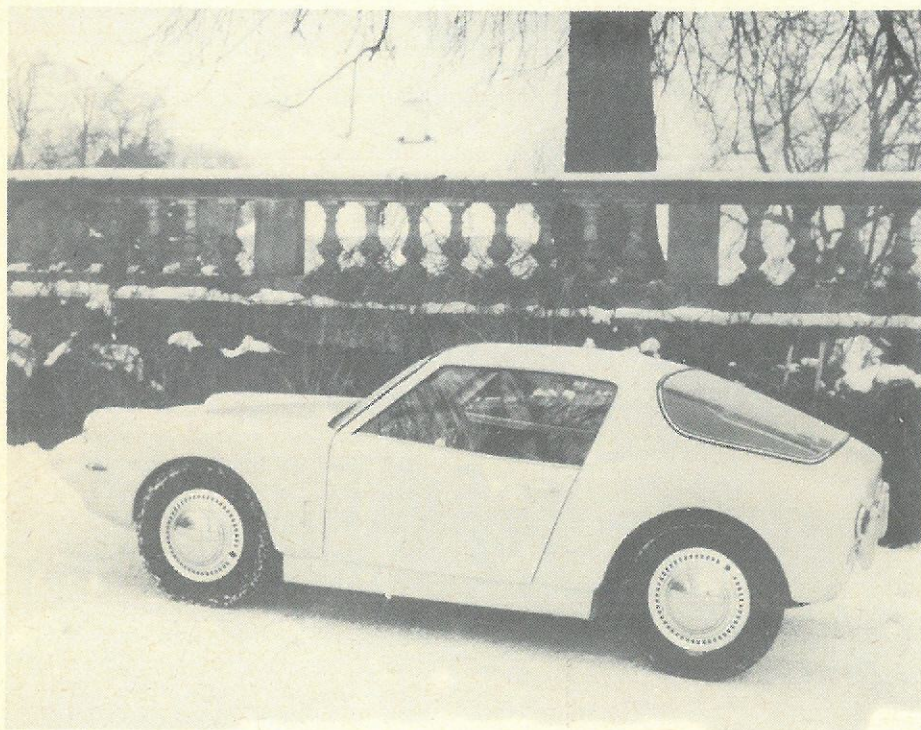
Længde knap 2 km — Bredde 9—12 m — Topfart ca. 230 km/t
Beliggenhed 3 km øst for Tirstrup lufthavn
ved byen Peerstrup



Månedens sportsvogn

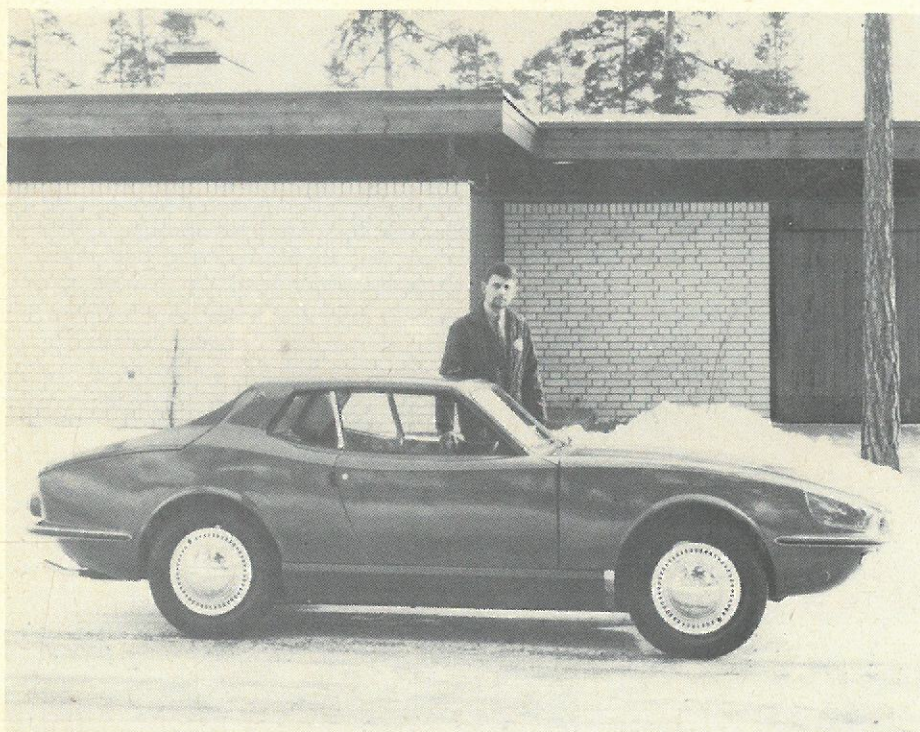
ved J.E.BECH

SAAB SONETT II



SAAB MF1 — prototype fra 1965.

SAAB ASJ — prototype nr. 6 fra 1965



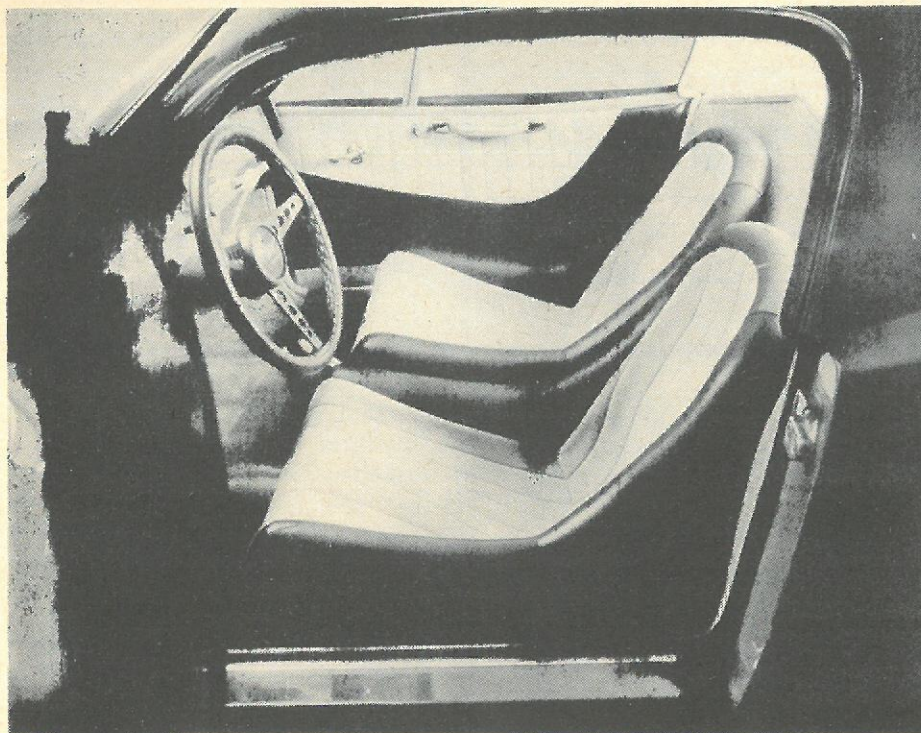
På Stockholm Bilsalon præsenterede Saab-fabrikken i marts måned 1956 en overraskelse. Fuldkommen uventet viste man en lav, åben 2-personers sportsvogn med glasfiber-karosseri og en chassissramme af letmetal. Vognen hed Saab Sonett og havde som drivkraft en tunet udgave af den trecylindrede motor på 748 ccm. Saab Sonett var udelukkende en eksperimentalmode, der kun blev fremstillet i nogle få eksemplarer. Formålet med den var blandt andet at samle erfaringer vedrørende anvendelsen af glasfiberarmeret plastic som karosserimateriale. Saab Sonett kom i sin daværende udformning ikke længere, projektet blev skrinlagt, og først nu, ti år efter, er en serieproduceret Saab Sonett blevet en kendsgerning. Selvom disse to vogne egentlig kun har navnet tilfælles, så har den førstnævnte eksperimentalmode alligevel på en vis måde været med til at bane vejen for den Saab Sonett II, der nu ti år senere er gået i produktion.

TO PROTOTYPER

I begyndelsen af februar 1965 overraskede Saab igen ved at præsentere en prototype til en lille GT-vogn med plasticarosseri og opbygget omkring en lang række Saab-komponenter (omtalt i IMR nr. 7-65). Den første prototype var udformet af den svenske designer Björn Karlström og bygget hos AB Malmö Flygindustri, hvorfor den blev benævnt type MF1.

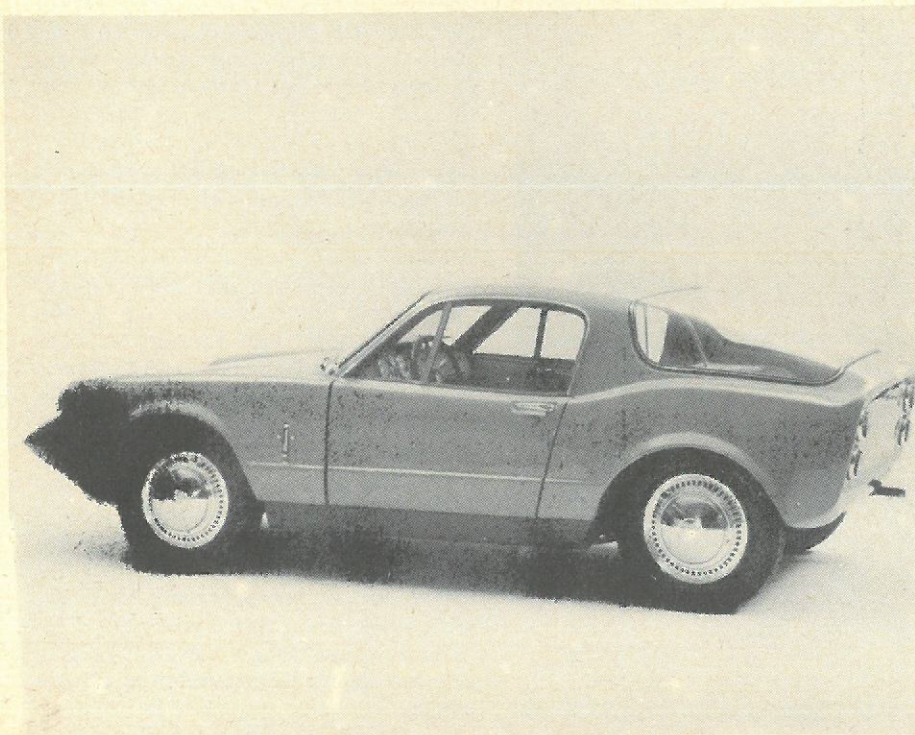
Nogle uger senere blev prototype nummer to præsenteret. Den var både længere, mere luksuriøs og så havde den en helt anden formgivning, der var en hel del italienskpræget. Denne anden version var bygget hos AB Svenska Järnvägsverkstäderna og var formgivet af Saabs egen designer, Sixten Sason, og blev benævnt ASJ.

Det blev ved præsentationen af begge prototyper kraftigt understreget fra fabrikkens side, at begge vogne indtil videre var at betragte som værende prototyper. Efter introduktionen gennemgik begge vogne omfattende prøver ved Saabs forsøgsafdeling i Trollhättan.



Interiør fra Saab Sonett II

Saab Sonett II



Det var mere på basis af det købende publikums ønsker, end det var på grundlag af fabrikkens dito, at der i det hele taget kom gang i projektet vedrørende en eventuel sportsvogn fra Saab. Blandt andet havde man fra amerikansk side ydret ønske om en sådan vogn. Saab selv havde mere end nok at gøre med at producere de allerede kendte produkter. Dette var blandt andet grunden til, at begge biler blev bygget »ude i byen« — dog af firmaer med en vis tilknytning til Saab. Serieproduktionen af Sonett II skal da også foregå hos AB Svenska Järnvägsverkstäderna, der ligger uden for Malmö.

DEN GRIMME ÆLLING SEJREDE

Af de to prototyper var ASJ'en absolut den mest vellykkede. Den var både særpræget og mere professionel i udseendet samtidig med, at den på en eller anden måde mindede om en Saab. Det var en avanceret vogn, hvorimod MFI'en mere lignede et stykke »hemsløjd«. Derfor virkede det også overraskende, at man besluttede sig for sidstnævnte. En eventuel blanding af de to prototyper havde sikkert givet den bedste cocktail, nu nøjedes man blot med at foretage ganske få forskønnende ændringer på MFI'en.

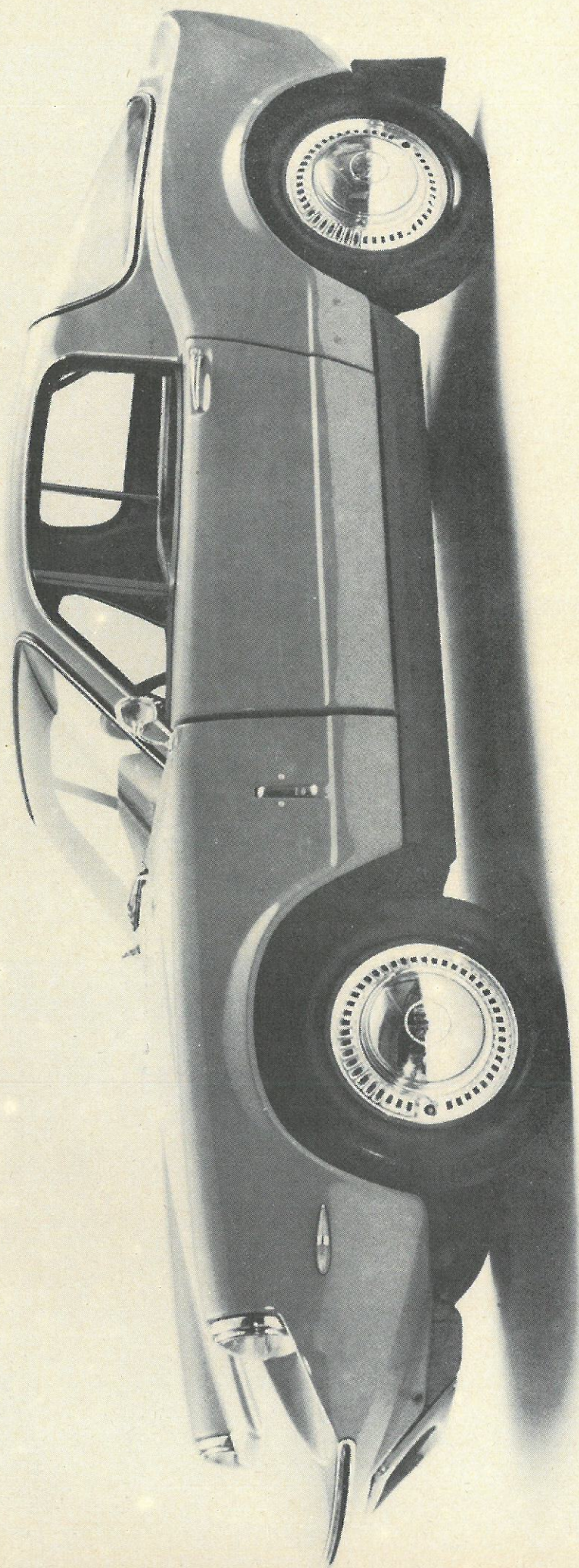
Det bliver sikkert ikke helt let for den lille svensker at klare sig i konkurrencen med de mange øvrige sportsvogne, der findes. Med en pris, der kommer til at ligge helt oppe omkring 50.000 kroner er der nemlig mange andre muligheder, som virker tillokkende — tænk blot på den nye MGB GT Coupe.

FØDTE MED MOTORCYKELMOTOR

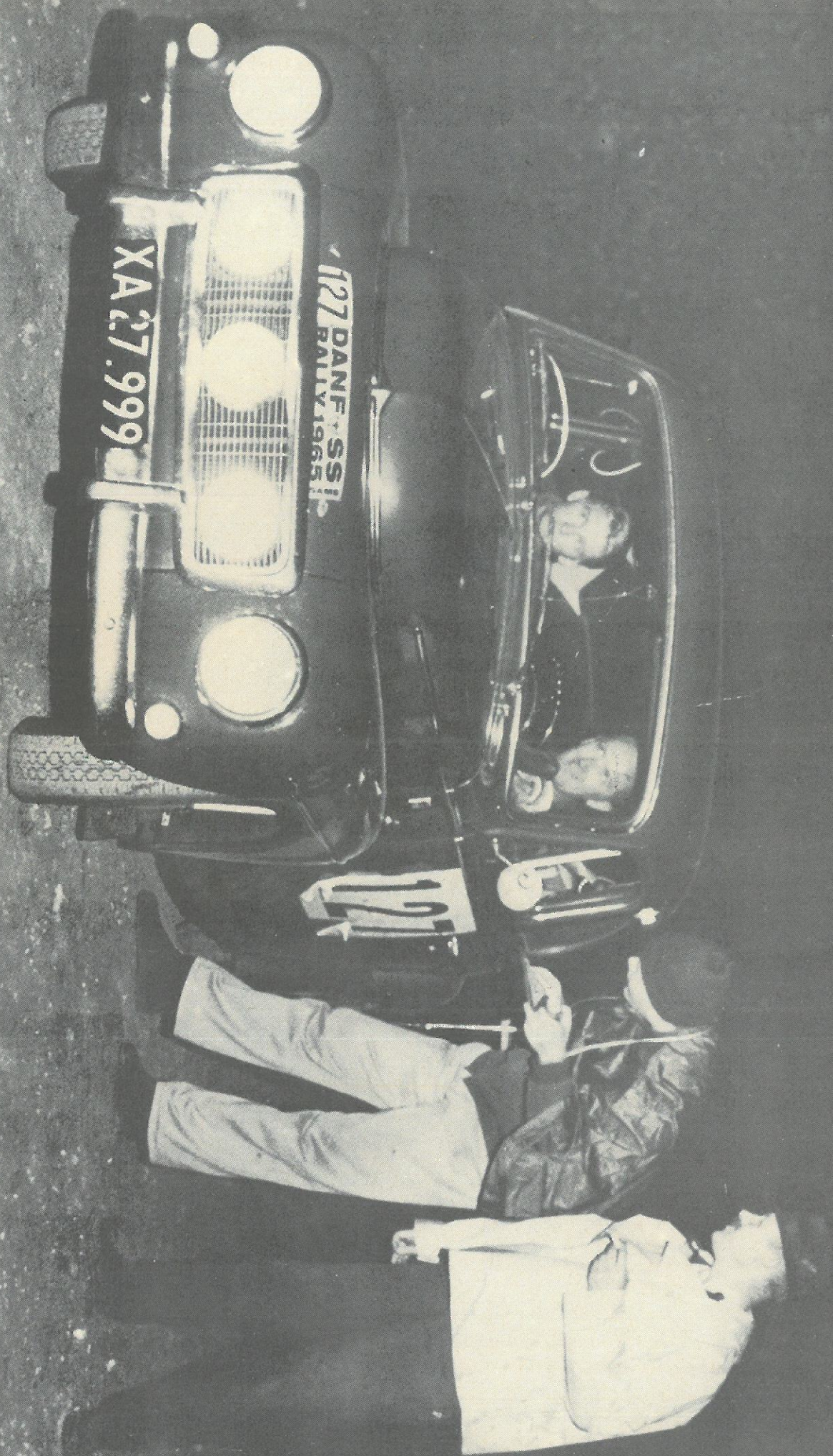
Egentlig er Saab Sonett II ikke nogen rigtig nyskabning, idet den som projekt har eksisteret i flere år, samtidig med at den har ført en noget skiftende tilværelse. Den fødtes egentlig som en vogn, Nymanbolaget skulle producere og forsyne med Crescent motor. Da denne plan gik i vasken, dukkede den senere op i 1963 hos AB Malmö Flygindustri, hvor man arbejdede videre med den. På et vist tidspunkt blev Saab fabrikken interesseret, og man gav firmaet i Malmö ordre til at gå hastigt videre samtidig med, at man sikrede sig projektet.

BYGGET AF STANDARDDELE

Arbejdet med Saab Sonett II er nu nået så langt, at en produktionsplan foreligger, og en forsøgsserie på 25 vogne er påbegyndt. Den egentlige serieproduktion vil blive sat i gang i efteråret 1966, således at de første leverancer kan finde sted i november. Produktionskapaciteten bliver da på tre enheder pr. dag, men der er dog mulighed for senere at øge dette antal betydeligt.



SAAB SONETT II



1965 mestrene i rally og orientering

ved stænklappen.

De danske mesterskaber i bil-orientering er efterhånden ved at være en omfattende historie. For ikke så mange år siden blev de domineret af landets største klub, Automobilsportsklubben (ASK) i København, men selv om denne klub fortsat er størst, er konkurrencen efterhånden blevet så hård, at ASK kun havde fire hold i år blandt de bedste i danmarks- og sjællandsmesterskabet, der tilsammen omfatter fem klasser.

Vi kan her bringe en oversigt over de tre sidste års mestre i bil-orientering.

Senior: 1965: Carl Syberg-Sten Schrøder, ASK. 1964: Henning Henriksen-H. Kobberøe Hansen, AAS/HAS. 1963: Palle Mogensen-Holger Møller Nielsen, AAS.

Junior: 1965: Jens Christensen-Erik Jørgensen, KOMO. 1964: Vagn Skjødt-Helge G. Sørensen, Randers. 1963: Fritz Juul Petersen-H. Søndergaard, Viborg.

Jyllandsmestre: Senior 1965: Henning Henriksen-H. Møller Nielsen, AAS. 1964: Henning Henriksen-H. Kobberøe Hansen, AAS/HAS. 1963: Ejvind Jensen-Rob. Christiansen, AAS.

Junior 1965: Henning Petersen-Hans J. Møller, HAS. 1964: Vagn Skjødt-Helge G. Sørensen, Randers.

Sjællandsmesterskabet: Senior — 1965: Ole Nielsen-Åge Olesen, BOM. 1964: Søren Terp-Ole Nielsen, ASK. 1963: K. Lundsteen-Ib Rasmussen, ASK.

Junior 1965: Jens Christensen-Erik Jørgensen, KOMO. 1964: Erik Rom-Lars Kern Jespersen, ASK. 1963: Ole Anthoni-Arne Højgård, KOA.

Begynder 1965: Fl. Hertz-Jørgen Spliid, SMKK. 1964: Poul Hansen-John Hansen. 1963: Erik Rom-Lars Kern Jespersen, ASK.

I hold vandt ASK i 1963 og i 1964, mens Ballerup og Omegns Motorklub vandt i år. Her havde ASK iøvrigt i første omgang fået mesterskabet, men efter en protest fra BOM ændrede man resultatet, da der var begået en fejl.

HENNING HENRIKSEN NR. 1

Skal man kære Danmarks bedste orienteringskører for de sidste tre år, må det blive Henning Henriksen. Han vandt i 1964, og i 1963 og i år blev han begge gange nr. 2, i 1963 med H. Kobberøe Hansen, i år med H. Møller Nielsen.

Carl Syberg og Sten Schrøder blev nr. 5 både i 1963 og 1964, og nr. 1 i år. Ole Nielsen blev nr. 3 i 1963 sam-

men med Ejnar Olsen, nr. 7 i 1964 sammen med Søren Terp og nr. 4 i år sammen med Åge Olesen. Men de første år var han »kun« observatør.

Veteranerne K. Lundsteen og Ib Rasmussen blev nr. 5 i år, nr. 3 i 1964 og i 1963 vandt de sjællandsmesterskabet.

DE STORE LØB I 1966

I år køres der om danmarksmesterskaber i rallye og orientering.

Løbene, der tæller til rallye-mesterskabet, afvikles således:

19. februar: Århus Automobilsport.

22. oktober: Køge.

2. december: KDAK sport.

Til orienteringsmesterskabet gælder følgende løb:

5. februar: Kolding.

2. april: Lyngby-Tårnbæk.

14. maj: Holstebro.

10. september: Ballerup.

8. oktober: Randers.

12. november: Køge.

På bane køres der om danmarksmesterskabet i arrangementer på Roskilde Ring, på Djursland Ring og antagelig på Jyllands Ring. Om DM i midget på diverse jordbaner i Jylland.

Henning Henriksen og H. Kobberøe Hansen ved præmieoverrækkelsen for DM i rally 1964.

Danmarks bedste orienteringskører gennem de sidste tre år, Henning Henriksen, i sin Volvo.



PROFIL



PEDER PETERSEN

Et stort nyt håb i standardvogns klassen

Peter Petersen har haft en helt forrygende start indenfor væddeløbsverdenen. Han har kun kørt i halvandet år, men præsterede alligevel i det afsluttende løb på Roskilde Ring at vinde sit heat. Fortsætter han på denne

måde, vil Danmark i løbet af ganske kort tid have en standardvognskører af virkelig international format.

— Hvornår begyndte du egentlig?

— Ja, jeg har jo været med i mange år, siden 1960 som mekaniker for Jør-

gen og Steffen Nielsen, herigennem fik jeg lyst til selv at deltage. Mit første løb var GP på Roskilde Ring i sommeren 1964.

— I hvilken vogn startede du?

— Det var jo lidt småt med finan-



serne, så jeg måtte prøve at finde en udvej. Det lykkedes også, idet jeg fik mulighed for at købe en smadret Hil-mann Imp for kun 3000 kr. Denne vogn rettede jeg så selv op.

— Men det må da alligevel have været svært at få en smadret vogn omdannet til »racervogn«?

— Jo, det var svært, og derfor gik det heller ikke så godt de første par løb, men i løbet af efteråret 1964 havde jeg fået sat skik på vognen. Jeg vandt således årets sidste motorløb på Fangel-banen på Fyn.

— Der var noget med, at du kun brugte en 875 ccm motor i stedet for en på 1000 ccm?

— Det var absolut ikke med min gode vilje, men jeg kunne desværre ikke få en 1000 ccm motor før midt på sommeren 1965. Ja, jeg fik den først umiddelbart før åbningsløbet på Ring Djursland den 29. august. Det var noget af et handicap at køre med en motor på 875 ccm, når konkurrenterne næsten alle brugte motorer på ca. 1000 ccm. Men det gik jo.

— Du deltog i 1965 på forskellige jordbaner?

— Jeg deltog i Århus og i Skive. På væddeløbsbanen i Århus blev jeg nummer tre — på Skive-banen var jeg meget uheldig, idet jeg måtte udgå efter at have ligget i spidsen de første par omgange. Årsagen var, at jeg fik forruden smadret af en sten.

Jeg mener iøvrigt, at man ikke skal køre på både jordbaner og asfaltbaner med samme vogn. Det går for hårdt ud over vognen, ligeledes er der naturligvis meget stock car i jordbaneløb.

Jeg forventer ikke at starte på jordbane i år, medmindre jeg kan få en anden vogn til det formål alene.

Men der er så absolut mest sport i at køre asfaltløb, og da der i år jo bliver mere end 12 løb, er det såmænd også rigeligt.

— Hvad laver du til hverdag?

— For øjeblikket er jeg inde som soldat, men ellers er jeg automekaniker. Jeg var i 1965 ansat hos Chr. Ude Hansen, som importerer Aston Martin-AC Cobra og deslige.

— Det må være et dejligt job?

— Ja, det er skønt at arbejde med den slags vogne. Virkeligt fuldblod.

— Hvad siger din familie til væddeløb?

— Jeg er hverken forlovet eller gift, så der er ingen problemer.

— Har du nogensinde deltaget i udlandet?

— Ja, jeg har to gange deltaget på Knuthstorp i Sverige. Men mit største ønske at komme til at deltage i så mange udenlandske løb som overhovedet muligt. Det er jo den eneste vej til bedre kørerstandard!

— Du har fået støtte fra British Motor?

— Jeg har fået en del reservedele m. m., og jeg håber, at jeg vil få væsentlig mere i den kommende sæson. Det er jo forfærdeligt dyrt at køre motorløb.

— Hvordan er planerne for den kommende sæson?

— Hvis ellers vi bliver enige, British Motor og jeg, så håber jeg at få en Allan Frazer tunet Racing Imp direkte fra England. Den skulle udvikle mere end 90 hk. Samtidig håber jeg at få den leveret med Dunlop Racing dæk; jeg anvendte udelukkende Dunlop SP dæk sidste år, og det er jo som bekendt et stort handicap. Iøvrigt vil jeg gerne tilføje, at al min kørsel kun har kunnet lade sig gøre fordi Britmo forhandler Sv. Aage Rasmussen i Bagsværd har stillet lokaler og meget andet til rådighed. Det er jeg ham hjertelig taknemlig for.

Jeg håber samtidig, at militæret vil stille sig forstående overfor motorløbene i den kommende sæson. Ellers bliver det nok begrænset, hvor meget jeg får kørt.

— Har du planer om senere at gå over til deciderede racervogne?

— Tjah, det er faktisk mit store mål, men det er jo pokkers dyrt. Endvidere mener jeg, at det vil være klogere at dygtiggøre sig endnu i nogle år i standardvogne. Så har man først den nødvendige rutine og erfaring til at deltage i formel løb. — Men jeg er allerede begyndt at spare!!!

— Har du nogen ønsker for 1966?

— Jeg håber at kunne deltage i alle løbene, selv om jeg er soldat, og håber selvfølgelig, at jeg må opnå gode resultater. Endvidere håber jeg, at 1966 vil blive et vendepunkt, således at forstå, at folk ville respektere motorsporten på lige fod med andre sportsgrene!!



Til venstre Peder Pedersen på Jydsk Væddeløbsbane i Århus.

Til højre Peder Pedersen, der vandt sit heat på R. R. ved DM

NYT FRA NÆR OG FJERN

Ferrari har præsenteret en ny model under navnet 330 P3. Vognen er beregnet til at tage kampen op imod de dominerende Ford GT'er. Vognen har samme boring og slaglængde som 330 P2, men derudover er der faktisk ingen ligheder. Chassiset er som sædvanlig en rørgitterramme. Men i år er den nederste del forstærket med plasticmateriale. V12-motoren og gearkassen indgår som styrkende led i rammen. Bagaffjedringen er også blevet forandret. Motoren er på 4000 ccm. Motoren er nu forsynet med Lucas direkte indsprøjtning. Den er desuden udstyret med 2 tændrør pr. cylinder, Ferrari påstår at den udvikler 420 hk ved 8.000 omdr./min.

Vi forventer at se denne model i aktion ved Sebring i 12 timers løbet.

★

Masten Gregory, vinder af Le Mans løbet 1965, har skrevet kontrakt med Essex Wire Corporation for 1966. Han skal sammen med bl. a. Peter Revson, Richard Thompson og Skip Scott.

★

Charles Chrichton Sturat, den engelske verdensberømte formel 3 kører, har vundet det argentinske mesterskab for F 3. Nummer to blev en anden kendt englænder, Chris Irvin. — Begge kørere anvendte 66 Brabham vogne.

★

Piers Courage, som er ansat som fabrikskører for Lotus F3 i år, var ikke så heldig under den argentinske serie. Han kørte galt og ødelagde sin Lotus totalt, men slap selv med et forslået knæ.

★

Tasman International 100 i Australien blev en triumf for Jim Clark. Jim Clark har ellers ikke været særlig heldig under de foregående løb på New Zealand. Clark førte det meste af løbet med sin 4 cyl. Lotus Climax 39. Graham Hill i en 2 liters BRM passerede ham dog allerede på første langside, men Hill fejlbedømte den næste hårnål og spandt rundt. Siden var der ikke tvivl om resultatet. Clark vandt foran Hill. Frank Gardner blev nummer 3 i Brabham.

★

Firestone får nu sit gennembrud i motorløbsverdenen. Clark brugte et revolutionerende nyt Firestone dæk på forhjulene under Tasman 100 løbet. Dette nye dæk, som stadig er på forsøgsstadiet, har meget fleksible sider.

Æresgæst på Le Mans i år bliver Henry Ford II. Han har allerede bestilt hotelværelse på det kendte slotshotel Chateau Bonnetable, som ligger ca. 18 km fra banen.

★

Ifølge italienske rygter har Maserati en ny racersportsvogn under udvikling. Den skal være beregnet hovedsageligt til Le Mans. Motoren, som siges at være på 5,5 liter og 8 cyl., påstås at udvikle mere end 440 hk. Andre bemærkelsesværdige ting er femtrins gearkasse og »indenbord« skivebremsere både for og bag.

★

Velocette vil nu fremstille en virkelig stærk racercykel. Man har skrevet kontrakt med Owen organisationen om bygning af en motor for denne cykel. Det må jo så blive en Velocette-BRM!!

★

Sportsudvalget i DAU har nu ændret den først offentliggjorte klasseinddeling af standardvogne. Det drejer sig om klassen 1000-1800 ccm. Den ændres nu til 1000-2000 ccm, idet FIA's reglement ikke gav mulighed for førstnævnte inddeling.

★

DM 1966. Alle afholdte asfaltløb i Danmark vil i år være tællende til danmarksmesterskabet. Denne afgørelse, som er naturlig, idet den altid har stået i DAU's reglement, vil være gældende, blot minimumskrævet ang. antal af deltagere er opfyldt. Sportsudvalget har dog bestemt, at kun de løb, hvor kørerne udtages efter træningstid eller indledende heat, er tællende. Denne sidste afgørelse er forøvrigt i strid med DAU's reglement.

★

Svensk rally blev vundet af Åke Andersson i Saab. Nummer to blev Simo Lampinen, også i Saab. Først på tredjepladsen kom Tom Trana i Volvo. Det engelske blad The Motor har udråbt dette rally til det koldeste rally, der nogensinde er kørt, idet temperaturen en overgang var helt nede på minus 40 graders frost. Brhh...

★

Daytona 24 timers løbet i Florida blev en triumf for Ford GT. Dette mærke besatte de tre første pladser. Først på fjerdepladsen kom den første Ferrari. Vinder blev parret K. Miles-L. Ruby.

★

Ken Tyrrel, den kendte engelske racerstalds ejer, har valgt den franske Matra vogn til den kommende sæson. Jackie Stewart bliver førstekører.

Graham Hill skal muligvis også køre dette mærke i F2 løb i 66. Hvis dette bliver aktuelt bliver det i en vogn, ejet af John Coombs.

★

Rover fabrikken har officielt meddelt, at den trækker sig tilbage fra rallysporten. Men, tilføjes det i erklæringen: Vi vender tilbage, når vi finder tidspunktet passende.

Goodwood banen i England har besluttet ikke at acceptere løb under den nye Formel 1. Ligeledes vil man ikke tillade biler over 3 liter at starte på denne bane. Begrundelsen? Baneejeren mener, at farten for disse vogne vil blive så stor (han anslår 320 km/t) at det ikke vil være muligt at garantere for tilskuernes sikkerhed!!

Foråret nærmer sig!!!!

Og dermed starten på motorløbsæsonen.

Vi kan meddele, at arbejdet på Vagn Stevnhoveds egenkonstruerede motor skrider godt fremad.

Vinteren med dens sne, blæst og blidende kulde kunne heller ikke denne gang holde de barske motorkørere inden døre. Et er nemlig sikkert, formen og konditionen må og skal holdes i orden for en motorcykelkører, uanset vejr og vind.

Af turneringens tre afdelinger er de to første allerede blevet kørt. Første afdeling blev kørt 30. januar, mens anden afdeling var lagt til den 13. februar.

Arrangør var Glostrup og Omegns Motorklub i samarbejde med »Kong Vinter«. — GOMK leverede tidtagere, svingdommere m. m., mens »Kong Vinter« sørgede for en stiv østenvind, 10 graders frost og en masse sne, hvorunder der gemte sig stivfrosne jordkugle, som gjorde det meget vanskeligt for kørerne at holde deres maskiner på ret køl.

Desværre kom der lige inden første afdeling af turneringen en »sort sky på himlen«, som gjorde, at »solen kun kunne skinne med halv styrke«. — Fra Sjællands Motor Union (»skyen«) modtog GOMK nemlig torsdagen før første afdeling en skrivelse, hvori man meddelte, at GOMK's måde at afholde denne træningsturnering på var utilfredsstillende. SMU motiverede, at disse træninger var camouflerede løb, hvortil træningsforsikringen ikke dækkede. Hvorfor har SMU lige pludselig fået denne indstilling? I 1965 var SMU selv arrangør af en holdturnering i moto-cross, som blev afviklet på fuldstændig samme måde, og vi tror da

ikke, at SMU's ledelse kan have været uvidende om denne turnerings afholdelse.

Men én ting er sikkert, med »splid og kævleri« kommer man ingen vegne, og husk, Sjællands Motor Union er til for klubbernes skyld — det er ikke omvendt.

Sportsmæssigt set blev de to første afdelinger en succes. Der blev kørt hårdt og stærkt, men med omtanke, og hvad det vanskelige føre angår, klarede de fleste det med glans, enkelte måtte dog udgå, bl. a. på grund af fastfrosne gasspjæld.

I ynglingeklassen er det nye navne, som ligger i toppen, efter at den fra 1965 stærkt kørende Erling Rasmussen er rykket op i junior. Bedst var Henrik Møller Nielsen fra KSM og Ole Thorkildsen fra MSM.

Brødrene Trygve-Robert Adler Jensen var meget fint kørende i junior-klassen, men Erling Rasmussen gav dem jævnbyrdig modstand. Også Torben Hansen fra Køge viste, at han magter denne sportsgren.

I senior-klassen var Henning Larsen, Frede Sørensen, FAM, meget jævnbyrdige. God fremgang viste klubmesteren fra GOMK, Eli W. Petersen.

Sidevognene havde deres besvær med at »drive« de tunge maskiner gennem sneen, men det lykkedes alligevel. Et par stykker måtte dog udgå med sammenbrudte stel.

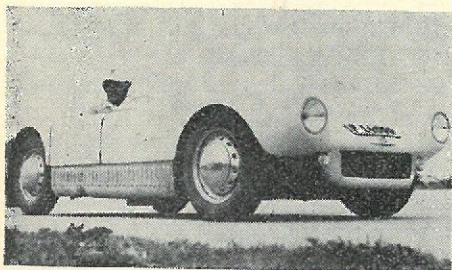
Søndag den 27. marts køres sidste afdeling, hvorefter GOMK vil uddele flidspræmier til de »ståldrenge«, som har vist sig at være mest »hærdet«.

Vi spørger til sidst: Hvorfor vil Dansk Idræts-Forbund ikke godtage sådanne præstationer som en sportsgren — hvorfor?

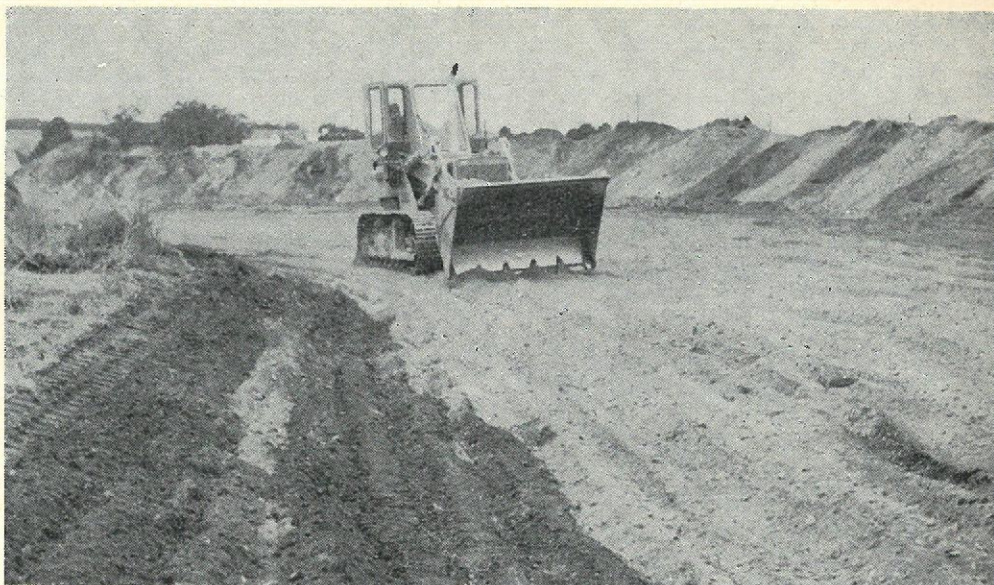
En debat under mottoet: Hvorfor — hvorfor ikke????? er ønsket.

★

Intet nyt fra Jyllands Ringen.



Som en lille kuriositet i forbindelse med månedens sportsvogn bringer vi ovenfor et billede af den første prototype, Saab producerede i 1956.



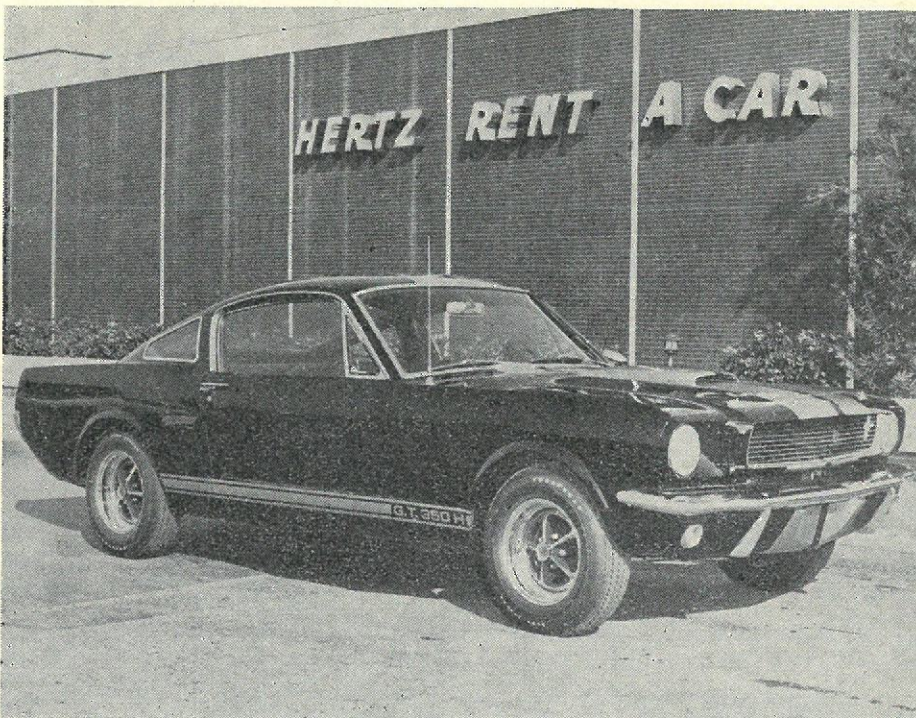
Arbejdet med udvidelsen af Ring Djursland er i fuld gang. Her ses en bulldozer arbejde på et af de nye sving.

Sportslig arrangør af løbene på Ring Djursland bliver den nydannede klub, Djurslands Automobilsports Klub. — Denne klub har allerede nu over 38 medlemmer.

★

Hurtig udlejningsvogn. Billedet herunder viser den spec. Shelby modificerede Ford Mustang, som udlejningsfirmaet Hertz Rent A Car har bestilt 1000 stk. af. Vognens officielle navn er Shelby 350 GT. Når alle disse vogne er leveret, vil Hertz være verdens største udlejningsfirma af sportsvogne. Der er tale om en spec. Hertz version, som ses på billedet.

Første løb tællende til danmarksmesterskabet i 1966 bliver den 17. april på Ring Djursland. Samtidig indvies den nye bane på knap 2 km længde!! I forbindelse med anlæggelsen af den nye bane bliver der foretaget en væsentlig udvidelse af tilskuertribunerne. Således bliver der anlagt en tribune på mere end 200 meters længde og 12 meters bredde. Denne tribune vil alene kunne rumme 12.000 mennesker. For første gang i Danmark bliver der også anlagt rigtige pits (depotboxe) og de sanitære forhold bringes op til den standard, man forventer i 1966.





Orienterings- Kalender

1966

Marts:

- 19. ÅMS
- 19. SAM: Tystrupløbet.
- 19. AAS: Pøt Mølle løbet.
- 19. RMSA
- 26. KDAK/København: DOMI løbet.
- 26. EMSA: Chokoladeløbet.

April:

- 2. FRC
- 2. KDAK/Tønder amt: Forårsløbet.
- 2. LTA: DM/SM.
- 2. HAMK
- 9. MSM: MSM løbet.
- 9. KA: Kryds og tværs.
- 16. FAK: Frederiksværkløbet.
- 16. NAS
- 16. KAC
- 16. MAS
- 16. AMKA: Tur du IV
- 20. GOK: Permatotofløbet.
- 23. KDAK/Århus: Forårsløbet.
- 23. SAMK: Neptunløbet.
- 23. NMKA: Næstvedløbet.
- 23. MH: Caltexløbet.
- 23. SMKK: Substralløbet.
- 23. DMK
- 23. TMS
- 30. VWS: SM Tour de VW.
- 30. KDAK/Randers: Thorløbet.
- 30. LFA: St. bededagsløbet.
- 30. KDAK/Nordjylland

Maj:

- 7. AAS
- 7. HAMK
- 7. TOM: Karolineløbet.
- 14. FMSA
- 14. HAS: DM/JM.
- 21. RMSA
- 21. VMS
- 21. VAS: Vellerupløbet.

21. MH: Møbelgårdsløbet.

21. MAS: Ege rally.

Juni:

- 4. ASK: Mini Miglia.
- 4. ÅMS
- 4. HAMK
- 4. VOM: Phønix løbet.
- 8. GOMKA
- 11. SAS: Sjællandsløbet.
- 11. KDAK/Fyn: Vårløbet.
- 11. KDAK/Nordjylland
- 18. SAMS: Danfoss rally.
- 25. FOM: Tower løbet.
- 25. SAMK: Champion løbet.

August:

- 13. VMKA: Asaniløbet.
- 13. KDAK/Fyn: Vandløbet.
- 18. EMSA: Vester vov vov.
- 20. FMKA: JM Hærvejsløbet.
- 20. KOMO: Kalundborgløbet.
- 27. HMK: Helsingørsløbet.
- 27. SM: Stevnsløbet 66.
- 27. SAMS
- 27. AAS: Musketerløbet.
- 27. HAMK

September:

- 3. MAS
- 3. FRC
- 3. LFA: Blå-løbet.
- 3. SMR: Over stok og sten.
- 4. FAM: Veteranbil rally.
- 10. HAMK
- 10. FMSA
- 10. BOM: DM/SM Frank radioløb.
- 17. ROMA: SHELLand rundt rally.
- 17. MH: Orbesenløbet.
- 21. LTA: Onsdagsløbet.
- 24. KDAK/Randers: RA løbet.
- 24. SAM: SM Tour de Midtsjælland.
- 24. KDAK/Nordjylland

Oktober:

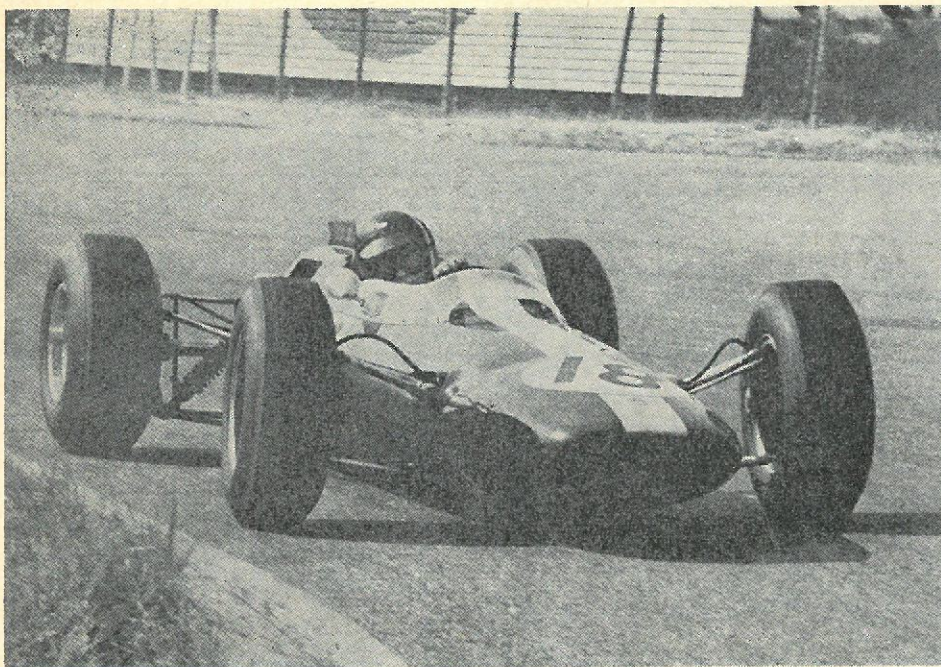
- 1. VMS + HAMK
- 1. GOMKA: Sunlight-løbet.
- 1. JAS: Tur te Himmerland.
- 1. AMKA: Kyst rally.
- 8. MBO: Skjoldungeløbet.
- 8. RMSA: DM/JM KLG løbet.
- 12. SMKK
- 15. KAC
- 15. NMKA: Renaultløbet.
- 15. MK61
- 16. NAS
- 15. DMK
- 15. VMKA
- 15. KDAK/Fyn: Veedolløbet.
- 22. ÅMS
- 22. SAK: DM i rally Sv. Gønge.
- 22. TMS
- 29. VOM: Efterårsløbet.
- 29. HOM: Holbækløbet.
- 29. MSM: Midsjællandsløbet.

November:

- 5. SAS: Tour de Slagelse.
- 5. FRC
- 5. AMKA: Britmoløbet.
- 5. HAMK
- 12. KOA: DM/SM
- 13. NAS
- 19. AAS: Volvoløbet.
- 19. EMSA: Punktum 66.
- 19. GOK: Hedeboeløbet.
- 26. KDAK/Tønder: JM Morrisløbet.
- 26. FMSA
- 26. ASK: Kravlegårdsløbet.
- 26. KA: Rally Copenhagen.

December:

- 3. KDAK/Århus: Carlettiløbet.
- 3. SAMK: Silkeborgløbet.
- 3. KDAK/Nordjylland
- 3. KDAK/København: DM i rally — Viking rally.



NYT fra sportskører foreningen

Velkommen til spalten og eventuelt også i foreningen! For at komme dér skal man besidde enten A eller B-2 licens, men det er straks mere teknisk. Ring til os, vi oplyser naturligvis gerne hvordan man erhverver sådanne ægte »sportsførertegn«.

For at starte med begyndelsen: Det er første gang, vi er med her i bladet. Medlemmerne ved allerede, at vi har fået foræret en månedlig spalte i IMR. Men til de, der ikke kender os endnu: Har De nogensinde en sommer været på Roskilde Ring eller en anden af de danske baner? Så har De i givet fald lagt mærke til »aktørerne«, nemlig de, der nede på asfalten slider materialet op på få hundrede kilometer! (Forøvrigt til fornøjelse for både publikum og hverandre). Det er disse entusiaster, som om vinteren kører rally her og i udlandet, der den 20. august 1965 i København stiftede

DANSK SPORTSKØRER FORENING

En væsentlig årsag til, at foreningen blev stiftet netop på det tidspunkt var den røre og den uenighed, der herskede. Særligt nok skyldes det hele ren og skær uvidenhed om regler, mål og med!

Således vil en af DSF's fornemste opgaver være at skabe saglig kontakt og forståelse mellem kørere og de forskellige organisationer og myndigheder samt blandt kørerne indbyrdes.

Den stiftende generalforsamling valgte efter bedste overbevisning en bestyrelse af kørere, som tilsammen, gennem deres interesse for sporten i en årrække, skulle have mulighed for at træffe så rigtige beslutninger som overhovedet muligt. Hvert bestyrelsesmedlem har til delt et ekspertområde, f. eks. i klasser, samt diverse poster, som følger:

Formel 3: Jens Chr. Legarth, næstformand.
Sportsvogne: Ole Vejlund, formand.

Standardvogne under 2000 ccm: Tom Belsø, bestyrelsesmedlem.

Standardvogne under 1300 ccm: Jan Heggov, bestyrelsesmedlem.

Standardvogne under 1000 ccm: Peter Hollnagel, kasserer.

Standardvogne under 850 ccm: Jens Lonning, sekretær.

Hvad har DSF så bedrevet indtil nu? Jo, bl.a. oprettet en giro-konto (101934), hvorpå man kan indbetale sit kontingent for 1965-66 (kr. 50). Derudover udsendt en række skrivelser med forslag til forskellige faglige forbedringer for kørerne, samt forhandlet med diverse myndigheder (om sikkerheden, reklamestøtte, klasser og grupper, banerne, homologering, diverse uoverensstemmelser, deltagelse i udlandet og endelig om startpenge og præmier).

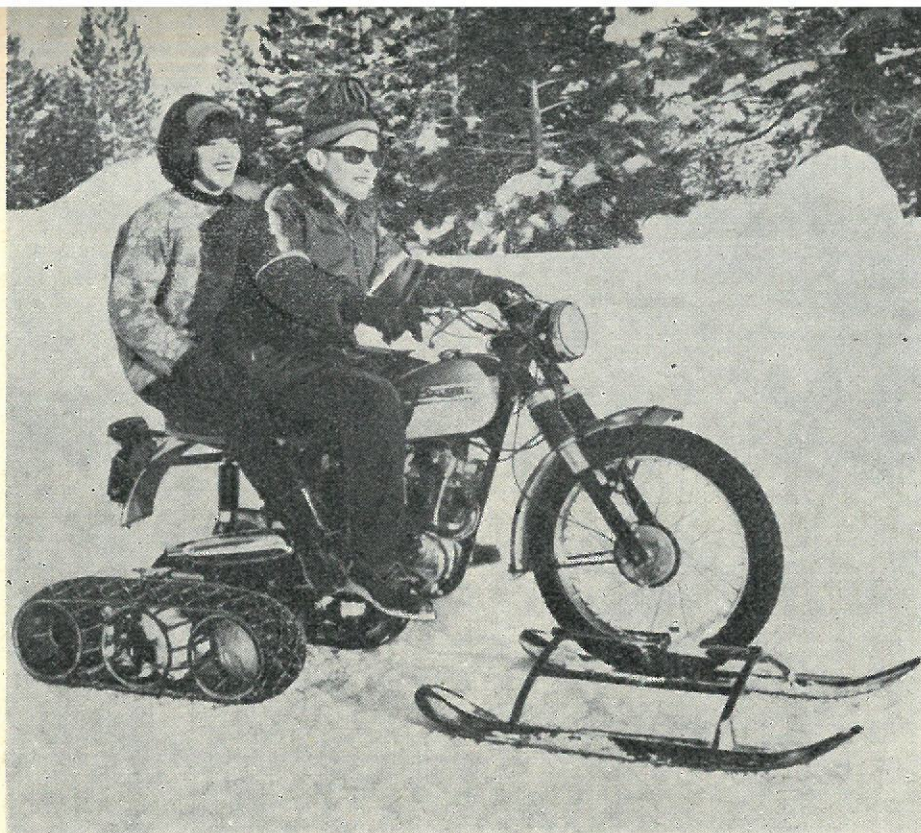
Et af vore fremtidsmål er således at få skabt en kørefond til støtte for virkelig talentfulde, ubemidlede kørere. Me indend da har vi gennemført en »racerskole« med det formål at give nye automobilsportskørere et bredt teoretisk og praktisk grundlag for videre udbytte- rig deltagelse i bl. a. baneløb. En sådan skole afsluttes forøvrigt med en baneprov, der for de dygtige resulterer i en B-2 licens.

Med de bedste sportslige hilsener. På gensyn i april.

DANSK SPORTSKØRER FORENING
(Tlf. (01) 755780).

BANELØBSKALENDER 1966

April:	Klub	Bane	Deltagende bemærkninger	
17. DASK		Ring Djursland		
24. SMOA		Fangel	S	
Maj:				
1. EMSA		Korskrobanen	F3-T-S	Åbningsløbet
8. ASK		Roskilde Ring	F3-T-S	Åbningsløbet
8. VGKK		Skrydstrup	FK	
15. AAS		Jyllands Ring	F3-T-S	
22. FMSA		Ørnedalsbanen	T-S	
30. VMKA		Lovelbanen	F3-FK-S	
Juni:				
5. DASK		Ring Djursland		
12. ASK		Roskilde Ring	F3-T-S	Copenhagen Cup
19. AAS		Jyllands Ring	F3-T-S	
19. SMOA		Fangel	S	
23. RMSA		Fladbrobanen	T-S	
Juli:				
24. AMKA		Jydsk Væddeløbsbane		
31. DASK		Ring Djursland		
August:				
7. RMSA		Fladbrobanen	T-S	
13-14. ASK		Roskilde Ring	F3-T-S	Grand Prix
21. AAS		Jyllands Ring	F3-T-S	
28. FMSA		Ørnedalsbanen	T-S	
September:				
4. EMSA		Korskrobanen	F3-T-S	Grand Race
7. VGKK		Skrydstrup	FK	
11. VMKA		Lovelbanen	F3-FK-S	
11. ASK		Roskilde Ring	F3-T-S	Sidste afd. af DM
18. RMSA		Skive Væddeløbsbane	F3-T-S	
25. SMOA		Fangel	S	
25. DAU		Kløvermarken	FK	VM
Oktober:				
2. ASK		Roskilde Ring	F3-T-S	Kørerfondslobet
9. DASK		Ring Djursland		



Nu har det også vundet indpas i Amerika med larvefødder på motorcykler, som har været kendt i Sverige og Finland i flere år.

Behovet for lette motorcykler er stigende

Behovet for lette motorcykler synes stadigt voksende. Den tætte trafik i byerne, parkeringsvanskelighederne, kø-kørslen af biler ved byernes ind- og udfaldsveje er sikkert at søge som årsag til dele af det stigende motorcykelsalg.

Behovet for en-personskøretøjet er fornuftigt — til hverdags kørsel op imod ti måneder af året — ikke mindst hos ungdommen mellem 18 og 30 år under videreuddannelse.

Vi skrev sidste år om den overraskende tendens, da salget fra 1963 til 1964 af almindelige motorcykler steg med 50 pct., tallene for 1965 foreligger nu, og viser igen en yderligere stigning på 50 pct. — helt nøjagtig 54 pct.

Motorcyklerne har imidlertid også været udsat for et generationsskifte i teknisk henseende. Udviklingen har gjort de populære 150 ccm mere renlige, mindre støjplagende og fremfor alt mere trafiksikre end for ti år siden.

Til eksempel kan nævnes »LYSET« — lysanlæg med 60 watts ydelse til maximal 90 watts er ikke længere usædvanligt, og det vil omtrent sige en fordobling. Yderligere asymmetrisk lys, så modkørende slet ikke kommer ind i lyskeglen. Affjedring af både for- og baghjul er i dag en selvfølge og til gavn for balance og styring. Kompromis er indgået på hjulstørrelsen mellem de for små scooterhjul og de tidligere på ældre motorcykler for store 21" hjul, så derfor er man nu landet på 16-18" hjul, der giver lejlighed til indbygning af gode affjedringer og frem for alt endog særdeles kraftige bremser.

Efter at man i de sidste tre år har haft lejlighed til at udstyre de moderne, lette motorcykler med såkaldte scooter-benskærme, hvorefter føreren har kunnet sidde aldeles rent og tørt med ben og fødder, har motorcykelbranchen kunnet mærke meget alvorligt stigende interesse for deres køretøjer, og selv i denne vinter, som

startede omtrent tre måneder for tidligt, har der været betydelige mængder af bestillinger og direkte salg.

At moderne, sporty små maskiner, med en fart op til 100 km/t, hvilket normalt er tilstrækkeligt selv for mange bilister, ikke koster mere end godt 2000 kr., skal nok vise sig i de kommende år at gøre yderligere til en forøgelse af salget. Man venter i dette forår på, at ikke så få tidligere motorcykel- og scooterførere fra perioden 1950 til 1955, igen skal melde sig til fanerne, fordi de trænger til frisk luft (motorcykler er vel et af de steder, hvor cigaretrykning praktisk talt udelukkes). Bilmaverne og åndenøden samt fruernes ønske om at overtage bilen til daglig brug er heller ikke blevet mindre. I USA viser mændene i stadigt større antal på motorcykel, at de endnu kan. Automobilernes land har nu verdens største årlige nye motorcykelsalg, således i 1965 for første gang over en halv million køretøjer, hovedsagelig fra England og Japan.

BAMSETRÆFFEN

Tak til de motorcykelførere, som har vist interesse for Bamse-Træffen. Det er dog alligevel kun ca. 20 motorcyklister, som har tilmeldt sig. Der er allerede kommet anmeldelser fra England, Tyskland, Holland, Sverige, men fra Danmark er der kun disse 20 virkelige motorcyklister. Kan dette passe? Er der kun 20 »guttermænd« på mc i Danmark?

Bevis, at dette ikke er rigtigt, skriv eller meget bedre ring straks til arrangøren og få oplysninger.

Husk, anmeldelsesfristen slutter den 20. marts!

Med venlig hilsen
Motorsportsnytt
Ole W. Larsen
Pilevej 3, Glostrup
Tlf. (01) 960684 efter kl. 18.00.

RING DJURSLAND UDVIDER

Ring Djursland bliver nu 2 km lang,
på størrelse med
internationale Grand Prix baner!!!

For første gang får Danmark
en »rigtig« væddeløbsbane.



ÅBNINGSLØB D. 17. APRIL

Entre over hele banen: Kr. 15,—

Børn under 12 år: Kr. 5,—

Børn under 7 år: Gratis

På gensyn til årets første motorløb

SAAB Sonett II

Fortsat fra side 16.

I teknisk henseende er Sonett II så at sige identisk med Saab Monte Carlo 850, således er hjul og hjulophæng samt bremses (Lockheed skivebremses fortil), styretøj og kraftoverføring det samme på de to modeller. Chassis'et er afkortet og forstærket.

Motoren afviger noget fra standardudførelsen i Saab Monte Carlo 850. I Sonett II er den forsynet med tre horisontalkarburatorer samt et luftfilter, der ikke kræver megen plads i højden. Ventilatorvingen er el-dreven og kobles automatisk til eller fra, alt efter motortemperaturen. Da køleren er lavt placeret, findes der en separat ekspansionsbeholder. - Maksimaleffekten er hævet til 60 hk (DIN) ved 5.200 omdr./min., også drejningsmomentet er øget en smule.

Sonett II accelererer fra 0-100 km/t på 12,5 sek. og til 80 km/t på 9 sek. Tophastigheden er ca. 170 km/t.

Det lave, lette karosseri er fremstillet i glasfiberarmeret plastic og består af kun to dele udover døre og bagagerumsklap. Forpartiet med skærme og motorhjelms udgør ét stykke, som åbnes frem- og opefter, motorrummet er derfor meget let tilgængeligt.

Mellem vindspejlet og motorhjelmens findes en fingerbred spalte, hvorigennem ventilationsluften kommer ind. Ligesom Saabs øvrige modeller har Sonett forstærkede stålprofiler i vinduesstolperne. Dørene er forsynet med stive stålrammer og ophængt i kraftige, lodrette dørstolper, for at de kan holde deres pasform og åbnes støjfrit. Bag adskillelsen til bagagerummet findes benzintanken og oven over denne en styrtøjle i forkromet stål. Reservehjulet er anbragt i en særskilt fordybning i bagagerummets bund.

Interiøret er holdt i gråt og sort, dog undtagen instrumentpanelet, der er fremstillet i mahogni-plywood og valnød. Stolene er separate bucket-sæder, de er udformet således, at de giver perfekt støtte både i side- og længderetningen.

Dimensionerne for Saab Sonett II er følgende: Akselafstand 215 cm, sporvidde 122/122 cm, længde 377 cm, bredde 149 cm, højde 116 cm og frihøjde 18 cm. Egenvægten er 660 kg, 60 procent af vægten hviler på forhjulene.

Internationalt får Saab Sonett II sin debut ved biludstillingen i Geneve, som finder sted netop, som dette blad udkommer.

Radialdæk

Fortsat fra side 12.

at radial-ply dæk drejer sig bedre end standarddæk. Imidlertid er det ultimative punkt for brud med vejkontakt (breakaway) i virkeligheden det samme for de to typer, forudsat alt andet (især gummiblanding) er ens.

Det kan ikke siges for tit eller for kraftigt, at disse radial-ply dæk aldrig må monteres på forhjulene sammen med standarddæk på baghjulene. Det gælder ganske uanset om motoren er placeret foran eller bag, eller om vognen trækker på forhjulene eller baghjulene. Der gives ingen undtagelser fra reglen. Det kan sædvanligvis lade sig gøre alene at montere radial dæk på bagakslen som en foreløbig overgang til at montere dem over det hele, men på visse hurtige vogne er det nødvendigt at montere dem i hele sæt. Det er aldrig tilladt at blande radial og standarddæk på samme aksel. Teoretisk kan radial dæk af forskellige mærker blandes, men da nogle er fremstillet med stål breakers og nogle med tekstil breakers, hvorved der frembringes temmelig forskellige drejningskarakteristika og forskelle i effektive radier, er det bedre, i hvert fald efter Dunlops mening, at undgå sådanne blandinger i praksis.

Slipvinkler kan også blive påvirket af oppumpningstryk eller ændringer i dækkets afbøjning. En reduktion i lufttrykket eller en større belastning forøger slipvinklen. En tendens til overstyring kan derfor opstå selv på en vogn med dæk, der passer godt sammen ved at reducere lufttrykket i bagdækkene i forhold til fordækkenes tryk, eller ved at belaste vognens bagende uden også at forhøje trykket i bagdækkene tilsvarende. Dette forklarer, hvorfor en fejlig vogn somme-tider begynder at opføre sig uberegneligt, når der køres med fuldt læs af passagerer og bagage, eller blot hvis en sæk cement er anbragt i bagagerummet. Ikke alle vogne er lige påvirkede af disse forhold, og såfremt vognfabrikanten ikke anbefaler specielle oppumpningstryk ved topbelastning, er det sædvanligvis sikkert at antage, at disse ikke er nødvendige. Ikke desto mindre vil en beskeden forhøjelse i dæktrykket i baghjulene aldrig skade, og hvis der overhovedet er nogen som helst tvivl, er det fornuftigt at forhøje med 4-6 p.s.i., når man har alting med, incl. køkkenvasken, idet man beholder det normale tryk i forhjulene.

Konklusion: dæk, der under drejning har meget forskellige slipvinkler,

skal aldrig sættes på samme aksel. Radial-ply dæk må aldrig monteres på forhjulene sammen med standarddæk på baghjulene. På visse hurtige vogne skal der som regel monteres hele sæt radial-ply dæk, og hvis disse skal blandes, bør man først indhente råd hos sagkundskaben. Det er ønskeligt at undgå at blande radial-ply dæk af forskellige mærker. En vogn, tungt lastet bagtil, kan behøve en erstatningsforhøjelse af lufttrykket i bagdækkene. Forsømmes overholdelsen af disse regler, kan dette meget vel bevirke, at en vogn, der normalt opfører sig ordentligt, forandres til et farligt og uberegneligt våben. JCL

Artiklen har været trykt i et tidligere nummer, men da den stadig er meget aktuel har vi genoptrykt den.

Prøv en

RUBRIKANNONCE

.. hvis De har et
motorkøretøj til salg

— det betaler sig

En rubrikannonce koster kr. 35,-
for op til 20 ord.

BARBOUR SUIT

rigtig beklædning for motorcyklisten

En betingelse for at komme til at synes om mc-kørsel er, at man klæder sig rigtigt på, da vort klima desværre kun i en meget kort tid af året tillader en let påklædning, og man kan derfor gang på gang undre sig over, at kun de færreste kører i en velegnet påklædning. Mange er blevet lede og kede af at køre på motorcykel, bare fordi de ikke anvender et rigtigt køredress, som er både vind- og vandtæt.

Først fornylig er der kommet et anerkendt mærke på det danske marked, hvorfor det danske publikum tidligere har måttet ty til alt for ringe køredragter, som oftest viste sig at være langt mere end velegnet til formålet, men lave priser, fra 100 til 175 kr., har bevirket, at det har været vanskeligt at sælge udenlandske dress, der koster over 250 kr. En del meget ivrige mc-entusiaster har anskaffet sig lædertøj, som jo også er umådeligt slidstærkt og varmt, men det koster også en formue.

De gode køredragter kommer fra England, hvilket jo er meget naturligt, da motorcyklerne er meget udbredte derovre og de også har et lunefuldt klima. Det mest kendte sæt hedder Barbour, som importeres af firmaet C. Reinhardt A/S, Gl. Kongevej 11c, København V., og det er uden tvivl også det mest slidstærke.

Barbour-sættet er egentlig konstrueret for konkurrencekørsel i trials, 6

days rallies og lignende, men i de senere år er det også blevet mere og mere populært blandt almindelige motorcyklister.

Jeg har personlig i nu over tre år kørt med et af de engelske sæt og under alle forhold, hvilket har gjort motorcykelkørslen langt mere fornøjeligt, end den ellers ville have været, idet selv på lange ture i regnvejr er vandet ikke trængt igennem.

Barbour er lavet af kraftigt imprægneret lærred, og med hænderne kan De næppe rive stoffet i stykker. Sættet består af bukser og jakke, men da bukserne når helt op over jakkens livrem, trækker det ikke indenfor tøjet, selvom hastigheden er relativ høj.

Jakken er forsynet med en inderlomme og fire yderlommer, der alle er 100 pct. vandtætte. Jakken lukkes foran af en svær lynlås, og der er to kraftige overfald med gode trykhæfter så at vand umuligt kan trænge ind. Halspartiet, der kan knappes stramt til, er indvendig foret med fløjl, og i enden af ærmerne kan der også knappes tæt til. Højre brystlomme har lynlås og overfald, mens den venstre, skråtsiddende brystlomme har et regnfang, som ligeledes forhindrer vand i at trænge ind.

Bukserne, som holdes oppe med et gummielastik, kan lynes op i begge sider så at man let kan komme i lommerne i de bukser, man har indenun-

der. Bukserne er dobbelt forstærket på alle de steder, hvor de kommer i berøring med maskinen. Buksebenene er så vide, at de går ud over støvlerne, og de kan strammes ind med spænder.

Hele dragten er foret med bomuldstof. Det eneste sted Barbour-dragten har en svaghed, er i halsen. Ved kørsel i regn i timevis kan vandet komme ind her, så under sådanne forhold må du køre med et ekstra tørklæde. Iført dette udstyr kan det regne i dagevis. Du kan køre hundreder af kilometer i ét stræk uden at blive våd! I lommerne kan du have papirer, madpakke, værktøj, fotografiapparat og lignende, uden at det bliver vådt! — Ved daglig brug i 1½-2 år kan det ske, at fugtigheden begynder at trænge igennem på det ene eller andet sted, hvorfor man er nødsaget til at smøre det i noget Tornprof.

Barbour-dragten er vind- og vandtæt, men den er ikke nogen varm dragt i sig selv, så i det kolde halvår må man regne med at have en del tøj indenunder. Dragtens udførelse er meget fin, men i begyndelsen lugter den en del af imprægneringen. Prisen herhjemme er kr. 280,50 incl. oms, og for enhver motorcyklist må den være uundværlig. Dragten er iøvrigt yderst bekvem at have på, da den kun vejer ca. 3 kg.

Allan Terndrup.

BREVKORT

**Spar
penge
tegn
abonnement**

MOTOR REVY

Kan
nedlægges
ufrankeret
i postbrev-
kasserne

Postbox 9 . Kolind

Reserveret postvæsenet

● **Rubrik annoncer**



**250 Metisse
America kan
om kort tid
leveres med
38 HK motor**

Bemærk ny adr.:

Henry Vorre

Marsk Stigsvej 6
Telf. Viborg 2163



**Hovedlager
i Danmark**

Stort lager af orig.
reservedele og
omb. motorer

KNUD Nielsen

Nørrebrog. 16 - Århus - Tlf. (061) 33544

SIDEVOGNSMAND

søger partner. Erfaren motorkører, mekani-
ker og starter søger rutineret motorkører.

ERNST ANDERSEN
Brogade 9 . Vejle

**Prøv en
rubrikannonce !!!
... det giver
resultat**

Ja, undertegnede bestiller herved stk. abonnement på

ILLUSTRERET

Motor-revy

gamle nr. (se omslagsannoncen)

resterende 1966 kr. 41,00

.....
Navn

.....
Scilling

.....
Adresse

Skriv med BLOKBOGSTAVER

**Spar penge
tegn abonnement
og få bladet
direkte
ind af døren.**

ILL. MOTOR REVY
udkommer

i

10.000 EKS.

En

annonce

i

bladet er

Deres

bedste og

billigste

sælger

Indleveringsfrist d. 30. i hver md.

til

postbox 223, Vejle

og

postbox 9, Kolind

"AVON"

Engelske »kåber« i standard og sportsmodeller til alle TRIUMPH, BSA, BMW og Honda m. fl., flotte farver, — med bespændinger og vindskærm.

KR. 770,00

Danske »LA-PE« kåber for MZ 150 — med bespændinger og vindskærm.

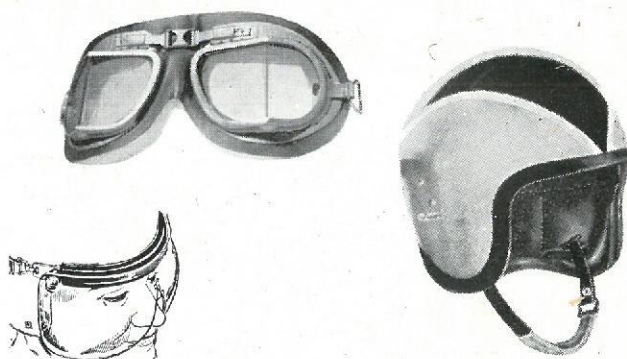
Pris kr. 495,00



»BARBOUR« suits- »SIX DAYS« deltagernes tøj siden 1936 - jakker og bukser - vand og vindtætte - smarte - praktiske for al 2-hjuls kørsel.

Pris kr. 285,00

kan også leveres: jakker og bukser hver for sig.



Britiske »KANGOL« hjelme standard godkendt alle størrelser, farver: Sølv, hvid, rød-hvid, blå-hvid

Pris kr. 70,00

anbefalet af forbrugerbladet »TÆNK«.

Originale ansigtsskærme »Visir«, passer alle hjelme.

Kr. 31,90

Racer briller, splintfrit glas, særligt velegnet for JET type hjelme.

Ny 1966 model.

Pris kr. 21.00

AVON



Avon Dæk - 23 pct. større skridsikkerhed - med »cling« klæbe gummimasse alle størrelser også langrillede fordæk - og så ganske almindelig pris - ikke een krone dyrere end andre motorcycledæk.

TRIUMPH

— nu udkommet på dansk - for første gang i Europa - omfattende TRIUMPH TUNING katalog - sprængfyldt med billeder og tabeller fra A til Z på »godter«.

C. REINHARDT A/s
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport

København V - Telf. (01) 313313