

NR. 1 - 6. ÅRG.

JANUAR 1952

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



Champion tændrør

På Irland vandt Stirling Moss (nr. 7) den 15/8 1951 det 325 miles lange R.A.C. Tourist Trophy med en gennemsnitsfart af 83,55 m. p. h. Nr. 2 og 4 blev Peter Walker og Leslie Johnson, der også kørte Jaguar. — Alle brugte CHAMPION tændrør.


F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

Sensationel nyhed til alle to-takt kørere:

Mobiloil **BB** TO-TAKT"

giver Deres motor

- 1** mere liv
- 2** længere liv
- 3** billig drift
- 4** enestående smøring



1 fordi denne specialolie holder stempelringene fri for sod og derved sørger for fuld kompression. Udblæsningssystemet holdes i en forbavsende grad fri for sod og motoren er derfor i stand til stadig at yde sit bedste.

2 fordi Mobiloil BB To-takt har en enestående evne til at beskytte lejerne mod tæring og rust — to-takterens værste fjender. Stempelringene beholder den rette slibning og man undgår derved stadig udskiftning af ringene, samtidig med at cylinderen skånes.

3 fordi Mobiloil BB To-Takt blandes i benzinen i forholdet **1:30** og netop dette magre blandingsforhold er medvirkende til at holde motoren og tændrøret rent.

4 er bevist med Mobiloil BB To-Takt. Tyske teknikere har forsøgsvis kørt med blandingsforhold **1:60** og opnået de bedste resultater, og flere tyske fabriker foreskriver et blandingsforhold på **1:35** og helt op til **1:45** med denne olie.

Prøv Mobiloil BB To-Takt — og De vil opdage hvor meget Deres to-takter kan yde, og hvor langt omkostningerne kan holdes nede.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY



DKW

BOHNSTEDT - PETERSEN A/S

Import og montagefabrik:
Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Kr. 1665,00 excl. afg. Teleskopaffjedring af begge hjul — fodgear — indb. speedometer. Farve efter valg. 45 km pr. liter benzin. Omgående levering fra lager.

AUTOROPA A/S

Detailsalg og udstillingslokale:
Kr. Bernikowsgade 2, København K
Central 12018 - 12846

**BLUE
seal**

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR Journal

6. ARG.

15. JANUAR 1952

NR. 1

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15,00
Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling.
Postboks 2817 - Oslo K.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

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



Mellem læserne og os privat	3
Blade af historien om Bentley	6
Holland—Sahara— Lapland—Skotland. 13	
Sydens hede blod kø- ger på Mexicos lan- deveje	19
Bilmodellerne 1952 ..	22
Pikes Peake	31
Fri udblæsning	32
ReparationsteknikIV .	33
Fra bane og vej	38
Teknisk Brevkasse ..	41
Mecanicus giver gode råd	45
Modelraceren	47

Mellem læserne og os privat —

Selvfølge lig burde man ved årsskiftet sætte sig ned og skrive en højtidelig leder i stilen: »Det er da mit håb og ønske o. s. v.«, men tanken er uudholdelig, og jeg kan ligefrem høre læserne sige: »Ja, håb og ønsk du bare, det skal nok hjælpe.« Nå, et godt nytår vil jeg ønske læserne, og et enkelt lille håb vil jeg tillade mig, nemlig at vi må få det lige så hyggeligt sammen i det kommende år, som vi har haft det hidtil. Og så hjertelig velkommen til alle vore nye læsere.

I stedet for de højtidelige ønsker og hypoteser vil jeg beskæftige mig med yderst praktiske og nøgterne ting, som angår SMJ og vore læsere.

Det er jo ingen hemmelighed, at SMJ er mere end bladet, De i øjeblikket læser i — med vor tekniske brevkasse og med forlagets fagbøger betragter vi os selv som en lille oplysningscentral til det kørende publikums og mekanikernes rådighed. De breve, der med svar offentlig-

gøres i SMJ, er imidlertid kun en meget lille brøkdel af de breve, vi besvarer måneden igennem. Vor rekord blev slået i oktober, i hvilken måned vi besvarede 267 breve, af hvilke mange indeholdt adskillige spørgsmål. Det siger sig selv, at svaret ikke altid kan komme dagen efter, navnlig hvis det drejer sig om spørgsmål, vi selv må søge besvaret gennem de pågældende fabrikker i udlandet. Der er imidlertid mange breve, der kunne besvares hurtigere, så fremt de blev sendt til de danske forhandlere og disses serviceafdelinger. Man vil derfor ofte med fordel kunne skrive direkte til importørerne, når det drejer sig om konkrete mål eller oplysninger om en ganske bestemt model, men De vil altid være velkommen i »Teknisk Brevkasse« — og husk svarporto.

Forlagsekspeditionen står på hovedet for at sende de bestilte bøger og abonnementer omgående, og hjælp os ved at skrive

tydeligt navn og post-adresse. Vi kommer tit ud for vanskelige opgaver, inden de »skriftkløge« finder den rigtige løsning, men da en læser i Ringsted indsendte et bestillingskort, på hvilket han med rødt blæk havde skrevet et et-tal ud for de bøger, han bestilte, men iøvrigt ikke havde anført navn eller adresse, måtte ekspeditionen give op. Poststempellet fortæller, at der sidder en mand og venter på nogle bøger i Ringsted, og han taler sikkert stygge bandeord om vor ekspedition, der er sagesløs.

Et par praktiske oplysninger om abonnermenterne vil sikkert være på sin plads. Hvis man har et abonnement på SMJ og ønsker at forny det, skal man blot afvente et brev med en giroblanket fra ekspeditionen — det kommer ganske automatisk, når abonnementet er udløbet — samt indbetale beløbet på omtalte giroblanket. Mange er af den opfattelse, at abonnementet skal bestilles på ny hvert år, men så sker der det utroligt mærkelige, at vi tror, det drejer sig om et nyt abonnement, sender en postoprævning, som abonnenten betaler, og nogle dage efter modtager han et brev, i hvilket vi gør opmærksom på, at hans abonnement er udløbet. Selvfølgelig vil abonnenten tro, at vi er en samling håbløse idioter, men sagen er den, at der går nogle dage, inden kartotek kortene for de nye abonnenter kommer på plads, og fejltagelsen bliver opdaget.

Vore læsere i Norge får hurtigst og lettest abon-

nementer og bøger gennem vor norske afdeling. Adressen er Skandinavisk Motor Journal, Postboks 2817, Oslo K.

Kendelig vil vi være glade for at høre læsernes mening om SMJ. Hvilke artikler læser De med størst interesse, er der noget, vi ofrer for megen plads på, og hvilke emner kunne De ønske behandlet i det kommende år? Det er spørgsmål, vi gerne vil høre Deres mening om.

Og hvad skal der så foregå i den kommende årgang? Foreløbig har vi fået tilsagn om en række biler og motorcykler til prøvekørsel, og så snart vind og føre tillader det, tager vi fat. Endvidere arbejder vi på en — efter vor egen mening — meget interessant historie om Husqvarna-fabrikerne og de berømmelige HVA racere. Det er en artikel, der samtidig giver et ganske godt overblik over de skandinaviske og internationale motorløbs historie. Til foråret starter en ekspedition gennem Tyskland, Italien, Svejts og Østrig, og den skal nok have en masse godt stof med hjem. En del af dette er allerede planlagt, men vi rører ikke noget endnu. Som sædvanlig vil vi holde vore læsere underrettet om de store internationale bil- og motorcykleløb. Benny Dickson har foreløbig tegnet sig for Hollands T. T. og Belgiens Grand Prix og muligvis for Isle of Man. »Observer« og »Collecteur« vil dække billøbene. Johs. Kamuk skriver fra U. S. A. om de amerikanske løb på Daytona og Indianapolis, og vore utrættelige fotografer vil være

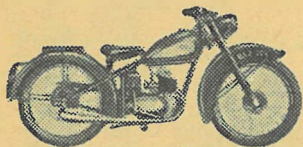
her og der og alle vegne. Teknisk afdeling arbejder med mange interessante problemer, og foreløbig fortsætter reparationstekniken med stempler, cylindre, stempelringe o. s. v. »Modelraceren« begynder i dette nummer med en omtale af træskabeloner til støbning, og så er vi klar til at tage fat på at bygge en racer efter arbejdstegning i februar.

Dette var blot lidt af det, vi har på programmet, lad os også høre Deres mening — uden kritik ingen udvikling.

Der er uden tvivl mange bilister og motorcyklister blandt vore læsere, der med opfindsomhed og fingerlemhed har fremstillet praktiske anordninger, hvadenten det drejer sig om hjemmebygget specialværktøj, praktisk bagagemontering på motorcyklen, fiks opbevaring af værktøjet i vognen eller større omforandringer af ældre modeller. Vi vil gerne høre lidt om vore læsers opfindsomhed, gerne med en illustration eller målskitse, der absolut ikke behøver at være noget kunstværk — vi skal nok selv tegne skitsen rent. Vi har selv fundet frem til forskellige små arrangementer, som vi i de kommende numre vil delagtiggøre læserne i. For mange af disse »opfindelser« vedkommende gælder det, at de kan udføres af folk, der ellers ikke giver sig af med reparationer af nogen art, men blot sætter pris på at holde deres køretøj i god stand og have orden på tingene. Vi håber på et godt samarbejde i det kommende år.

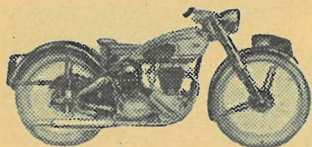
M. Damkier.

Gå direkte til eksperterne i Vognmagergade, hvis De søger motorcykle



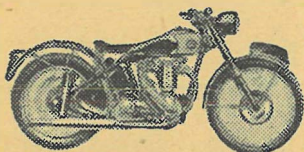
BSA 125 cc model D 1 BANTAM

Fjedrende bagstel. Driftsikker som meget større maskiner.



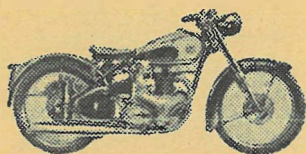
BSA 250 cc model C 11 de luxe

Ekstra affjedret bagstel og fornem udførelse.



BSA 350 cc B 32 Gold Star

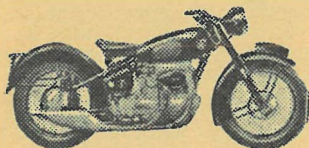
Kan leveres med knasthjul og kompressionsforhold til ethvert formål.



BSA 500 cc model A 7 Star Twin

BSA Golden Flash 650 cc model A 10

2-cylindret, højt kompressionsforhold og affjedret bagstel.



SUNBEAM 500 cc Twin model S 8

— et BSA produkt

Også en maskine fra BSA-fabrikerne.

Stærk, driftsikker og bundøkonomisk.

BSA

populærest før krigen - bedst i dag

**Vi har nu efter venlig
overenskomst med firmaet
AXEL KETNER overtaget
eneforhandlingen for
Storkøbenhavn af de
fremragende
BSA motorcykler**

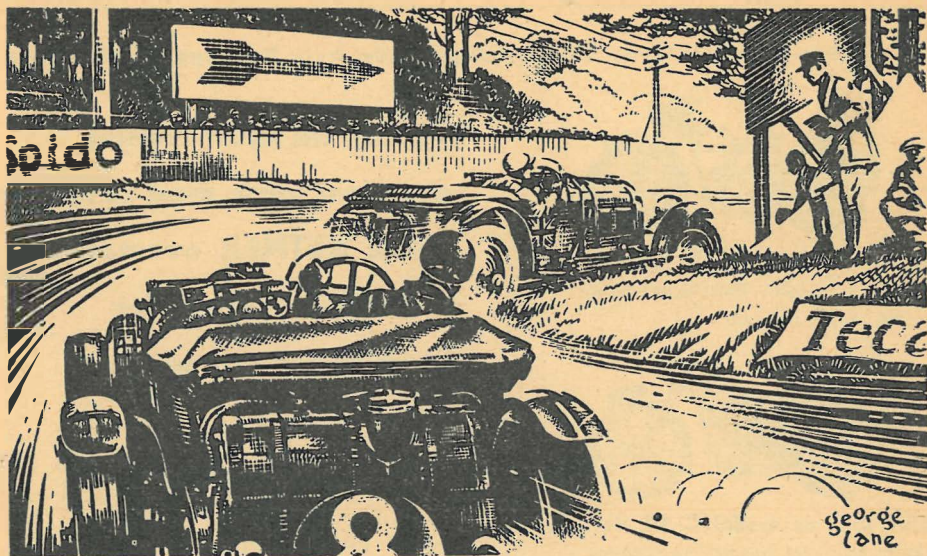
Enten De har brug for en stor eller en lille motorcykle, så vælg en BSA, som tusinder har gjort før Dem. Verdens største motorcyklefabrik garanterer for kvaliteten... og sørger for reservedele... enten De foretrækker en 125 cc cykle eller en stor 650 cc maskine. Alle størrelser kan leveres omgående.

Eneforhandler i Storkøbenhavn
Brdr. Friis-Hansen A/S, København

Se den hos

FRISIA A/S

Vognmagergade 2. C. 15.435



BLADE AF HISTORIEN OM BENTLEY

Af *Collecteur*

★

Under krigen 1914—18 var en stilsfærdig, ung ingeniør travlt optaget af at udarbejde tegninger til en revolutionerende flyvemotor, der skulle sikre de allieredes jagermaskiner overtaget i kampene over vestfronten. Motorerne kom til verden i Humberfabriken, Coventry, og efterhånden blev det en kendt sag i flyver kredse, at det gjaldt om at få sig en maskine med B.R.-motor — Bentley Rotary 1 eller 2. De motorer holdt til det utrolige, fordi W. O. Bentley var professionel pessimist og ikke overlod noget til tilfældigheder. Alt var gennemprøvet mindst een gang mere end nødvendigt.

Allerede inden våbenstilstanden havde Bentley leget med tanken om at overføre sine erfaringer til en bil, og i efteråret 1919 blev den første forsøgsmotor til den nye vogn afprøvet på loftet over en gammel hestestald i Baker Street. Samtidigt blev et chassis samlet nedenunder, og i december blev den 3-liters Bentley taget på landevejen til prøvekørsler.

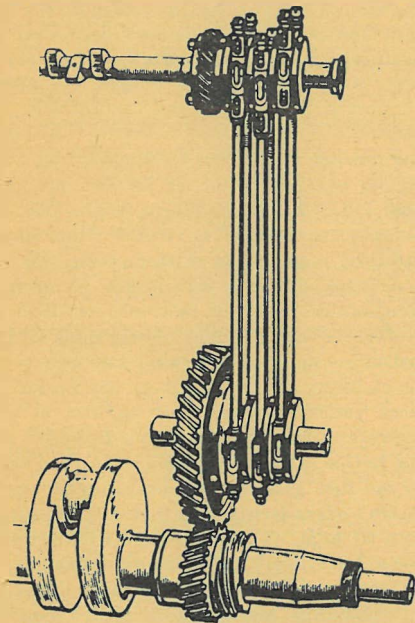
I modsætning til de fleste andre bilingeniører begyndte W. O. — som han kal-

des blandt venner — fra oven. Det vil sige, at han først i alle detaljer planlagde en fuldblods væddeløbsvogn og derefter reducerede motorens effekt samtidig med, at alle spinklere enkeltheder vognen igen blev kraftigt forstærket. Gennem to år blev den så gennemprøvet på det ubarmhertigste, og først i september 1921 var Bentley så nogenlunde tilfreds, at vogn nummer eet kunne leveres fra fabriken med de fem års garanti, som W. O. ønskede at give på sine biler. Et beskedent ønske i betragtning af, at denne vogn endnu er i daglig drift.

Specifikationen var besnærende — De kan se hovedpunkterne i oversigten på side 11 — men specifikationer alene skaber ikke en udødelig bil, og det er ingen hemmelighed, at der både før, samtidigt og siden er blevet bygget biler, som rent teknisk nok var de gamle Bentley-vogne jævnbrydige og i få tilfælde måske overlegne. De andre besad blot ikke den personlighed, som gjorde de store, grønne vogne til mere end et navn i automobilhistorien.

Dette med personligheden er ikke lutter lyrik. Jeg ved meget godt, at en bil er mekanik og ikke noget levende væsen. Men

nogle få, udvalgte biler er blevet til i en inspiration og gemmer en art personlighed — karakter om man vil — der vækkes til live af den kører, som forstår vognen. Bentley's biler havde denne personlighed foruden mange af jagermaskinens egenska-



Knastakslen på 6,5 og 8 litermodellerne blev drevet af 3 sæt excentriske skiver — tandhjul eller kæde var for unøjagtigt arbejdende for Bentley.

ber, og treliters modellen blev en eklatant succes. Så populær blev vognen, at flere chassis blev udstyret med overdådige luksuskarosserier af pengestærke, ældre damer — og det var egentlig ikke nogen udpræget vogn for en enkehertuginde, omend nådighedens tro chauffør sikkert har nydt at have det gedigne rat mellem hænderne og har kælet for den dejlige motor.

Bentley's ideer om vogne var ganske anderledes — han byggede for de lange landeveje, og i væddeløb prøvede han rigtigheden af sine teorier. W. O. havde selv været aktiv kører inden 1914, men en spidsfindig bestemmelse i en forsikringspolice afholdt ham fra senere at tage rattet selv. I stedet udnyttede han sine erfaringer til at dirigere sine hold i langdistanceløb, en kunst han mestrede tilfulde. Jeg tror, treliters modellen kørte sine første løb på

Brooklands i 1921 med Frank Clement ved rattet, og allerede året efter lagde fabriken ud i længere løb. Douglas Hawkes kørte en firepersoners Bentley i Indianapolisløbet 1922 og vakte megen opsigt ved at fuldføre og bringe en veritabel standardvogn ind foran mange specialbyggede baneracere. Året efter kørte Clement sammen med John Duff i Le Mans 24-timers løbet og blev nummer fire samt tegnede sig for den hurtigste omgang. Denne udflugt var nærmest en prøvetur, for i 1924 vendte de to partnere tilbage til Le Mans og sejrede overlegent. Hermed var Bentley-vognene placeret i første række i den internationale konkurrence, og den ensomme vogns sejr gav stødet til det fabrikshold, som med vekslende modeller og forskellige kørere beherskede de internationale sportsvognsløb op til 1930.

Bentleyholdenes sejre skyldes navnlig tre ting: vognenes eminente konstruktion, W. O.s taktiske evner og kørernes mod og dygtighed. »Bentley Boys« døbte dagspressen de unge mænd, som kørte for fabriken, og det var en udbredt misforståelse, at det var millionærdrenge, som satte liv og lemmer på spil for morskabens skyld. Holdets anfører, Woolf Barnato, der var fabrikens merkantile direktør, var ganske vist yderst velhavende, men de øvrige kom kun på holdet, fordi de kørte eminent godt og havde den fornødne disciplin, for W. O. forlangte ubetinget lydighed, når han gav sine direktiver. Englands prestige skulle hævdes.



Der er stil over en Bentley, og de gamle vogne, der stadig er i drift, mødes med respekt og omfattes med entusiasme.

I 1926 startede tre Bentley-vogne i Le Mans løbet ført af *Clement og George Duller, Clive Gallop* og »Scrap« *Thistlethwayte* samt *S. C. H. Davis* og dr. *J. D. Benjafield*. En vogn brød sammen, og to gik ud på grund af ulykker — uheldet var ude. 1927 startede tre vogne igen i le Mans, og dette løb er gået over i historien som et af alle tiders mest dramatiske. Fra starten kl. 4 lørdag eftermiddag lagde *Clement* sig i spidsen med den nye 4½ liters model, planmæssigt fulgt af *Harry d'Erlander* og *Benjafield* med to 3 liters modeller. Efter 15 omgange lå Bentley-holdet samlet i spidsen, ordnet i kampformation og med en forrygende gennemsnitshastighed. Henunder aften kom de tre vogne ind i tur og orden til depotet for at tanke, og *Callingham, Duller* og *Davis*, der overtog vognene, kørte videre i sluttet formation. Da mørket faldt på, øgede de afstanden noget for ikke at få bagmandens langtrækende lygter lige i spejlet, men farten blev holdt. Monoton passerende de tre vogne depotet, hver gang stopurenes visere havde registreret 8 minutter og 45 sekunder. De samme lyde gentoges i samme rytme.

Med eet stivnede manden ved urene — den første vogn var forsinket — den anden — den tredje — *W. O. Bentley* stod bleg af spænding bag ham, og der blev dødsstille i depotet, i de andre depoter, på tilskuertribunerne. Ej heller fra banen hørtes en lyd, intet lygteskær sås. Endelig udløstes den knugende stilhed. Langt borte hørtes en motor — en Bentley motor — og ganske langsomt kom Bentley nr. 3 kørende ind til depotet, uden lys, med højre forskærm vredet opad, skrammet overalt og med et ekset forhjul.

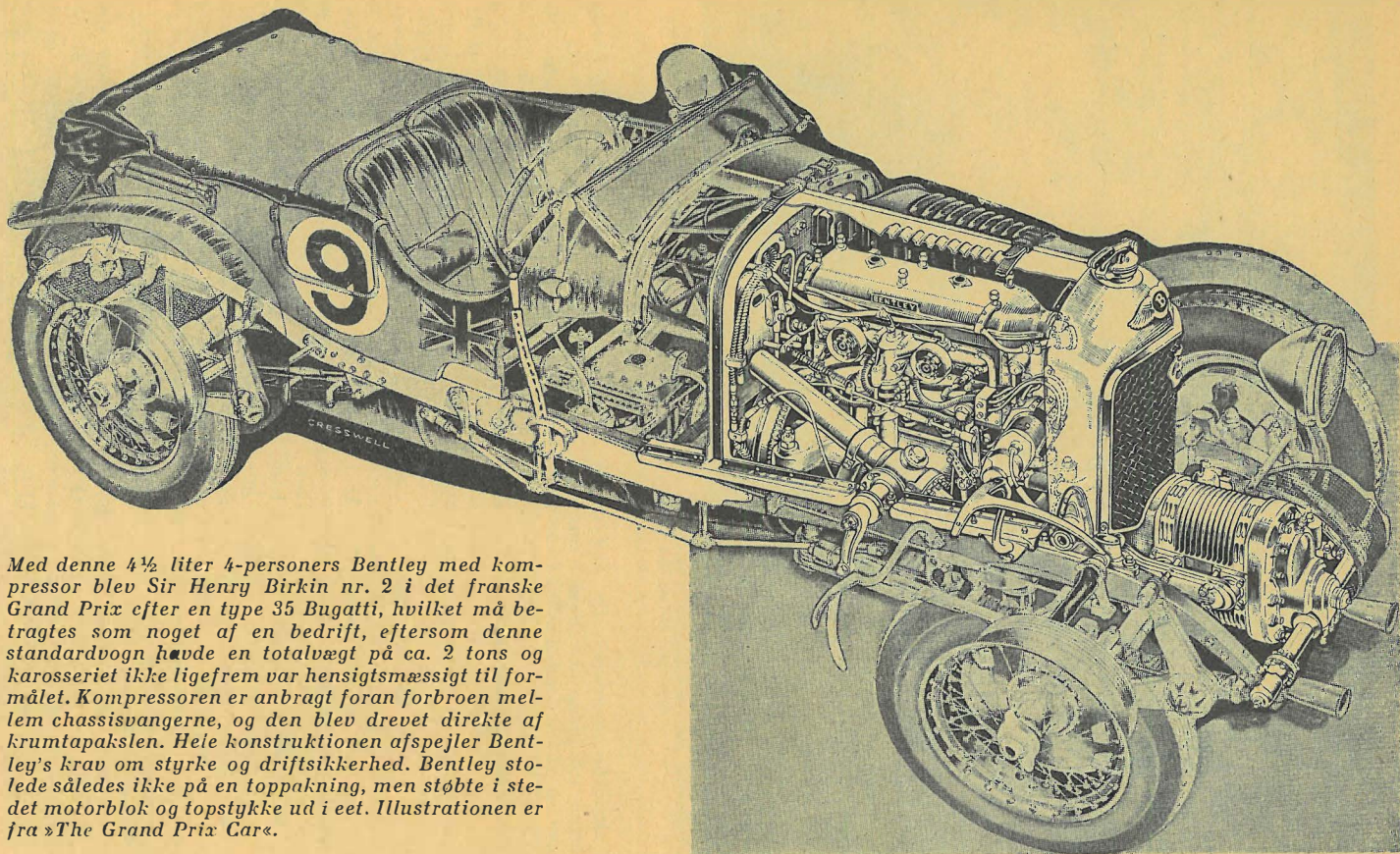
I svinget ved det hvide hus, kort inden depoterne, havde en fransk kører mistet herredømmet over sin vogn og var gået i grøften så uheldigt, at vejen var delvis spærret, uden at det kunne ses, når man gik ind i svinget. *Callingham* kom jagende med henved 150 km/t i svinget få minutter senere og gjorde et fortvivlet forsøg på at slippe udenom, men havnede i den anden grøft, så vejen blev helt blokeret. Han kom intet til og slap ud af den ødelagte Bentley, netop da *Duller* arriverede i fuldeste fart. Som gammel mesterjockey på hesteryg så han situationen i eet glimt og rettede — for at undgå værre ting — sin vogn lige mod vraget af *Callingham's*, så han undgik at vælte. Med et brag tørnede

han ind i vognen og slog et par elegante saltomortaler ud i mørket over en hæk, hvor han havnede på en blød mark. Han kom heller intet til og løb straks tilbage for at advare *Davis*. Men for sent — *Davis* var allerede ved at gå ind i svinget. Han så bremsesporene og en lyskegle, der pegede lodret op. Det var nok, han stod på bremsepedalen, vred rattet om og skred ind i de sammenfiltrede vogne. Tre andre vogne fik samme skæbne få minutter senere.

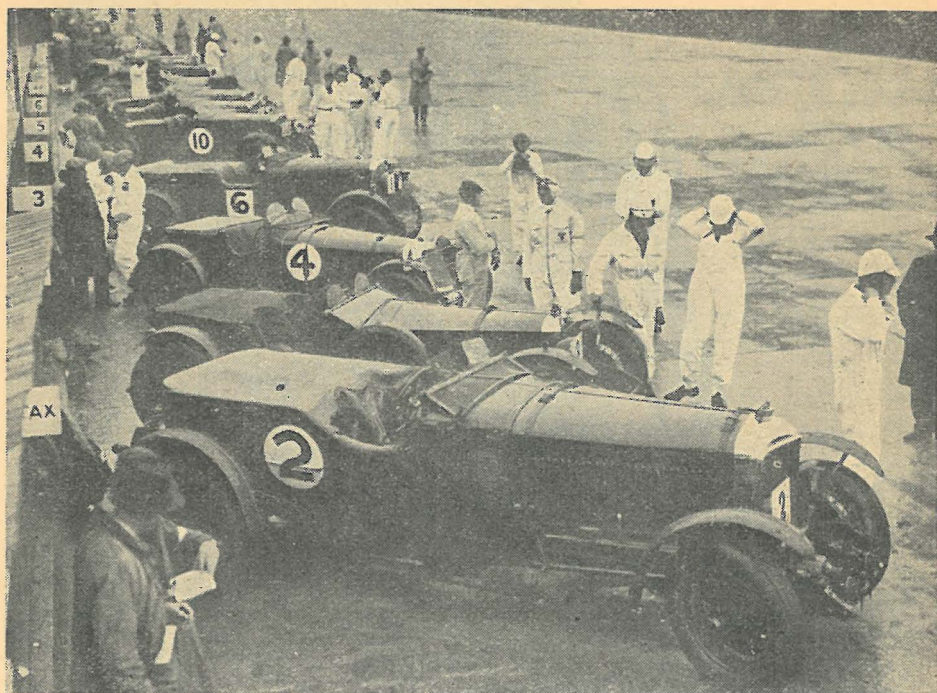
I mørket fandt han *Callingham* og *Duller* og startede efter et hastigt krigsråd igen i den hårdt medtagne vogn. Ved depotet satte han *W. O.* ind i situationen, samtidig med at han skiftede forhjulet, fik den lygte, der ikke var knust, til at lyse igen, bandt batteriet fast med ståltråd og — for een gangs skyld ulydig mod *W. O.s* ordrer — kørte videre med kun een lygte og et bøjet chassis. Tilmed var forakslen slået ganske ud af facon og sad et par tommer tilbage på fjedrene. Bremsen var der heller ikke meget tilbage af, men køre kunne den gamle vogn, og gradvist øgede *Davis* farten. *Benjafield* fortsatte, da turen kom til ham, og for at gøre det hele endnu mere hasarderet strømede regnen ned. Takket være *Davis'* og *Benjafield's* overmenneskeligt modige kørsel blev vognen bragt frem til at ligge som nr. 2 godt 60 kilometer bágved den *Aries*, der førte, og ved 11-tiden om formiddagen spidsede *W. O.* øren — han havde hørt en lille mislyd fra *Aries'*ens motor — og til sin rædsel fik *Benjafield* signal til at sætte farten op. Han gjorde det, og så meget, at *Aries'en* blev presset mere, end den kunne tåle, og efter de sidste nervepirrende runder inden *Aries'en* måtte opgive, gik den rampone-rede Bentley i mål som vinder med en gennemsnitshastighed af 98,7 km/t.

Denne heroiske sejr indledte en kæde af triumfer i le Mans løbet, som Bentley-holdet vandt de følgende tre år med stadig større hastighed, men også på andre baner, *Brooklands, Montlhéry, Ards, Nürnberg* og *Pau*, indlagde mærket sig uvis-nelig hæder.

Historierne om Bentley Boys' bedrifter i de år kunne fylde en bog. Heroiske, tragiske og muntre scener udspillede i hobe-tal. *Duller* var holdets spasmager par excellence, og hans yndlingsoffer var dr. *Benjafield* — i privatlivet en yderst anerkendt læge og bakteriolog — af *Duller* døbt



Med denne 4½ liter 4-personers Bentley med kompressor blev Sir Henry Birkin nr. 2 i det franske Grand Prix efter en type 35 Bugatti, hvilket må betragtes som noget af en bedrift, eftersom denne standardvogn havde en totalvægt på ca. 2 tons og karosseriet ikke ligefrem var hensigtsmæssigt til formålet. Kompressoren er anbragt foran forbroen mellem chassisivangerne, og den blev drevet direkte af krumtapakslen. Hele konstruktionen afspejler Bentley's krav om styrke og driftsikkerhed. Bentley støede således ikke på en toppakning, men støbte i stedet motorblok og topstykke ud i eet. Illustrationen er fra »The Grand Prix Car«.



Bentleyholdet var specialister i 24-timers løb. Her er en situation inden starten til et sådant løb på Brooklands, vogn nr. 2 er en Bentley Speed Six

»den skaldede apoteker«. En dag under træningen arbejdede hele holdet som slaver med en af vognene, der ikke var i orden. »Benjy's« vogn var klar, så han dasede under skyggefulde træer med en kold drink, mens han kom med opmuntrende bemærkninger. Det var mere, end Duller kunne bære. Han kaldte på Benjy, gav ham et reb og en talje, bad ham stille en stige op, lægge rebet over en af loftsbjælkerne i garagen og lave en løkke med rebet. Med elskværdig hjælpsomhed gjorde doktoren det hele — i den tro, at cylinderblokken skulle løftes ud af vognen. Tilslidst bad Duller ham gravalvorligt om at stikke hovedet ind i løkken og springe ud fra stigen. Benjy var lige ved at gøre det, men greb sig i det, røg ned af stigen, og det påfølgende slagsmål stilnede først af, da Clement beordrede hjulexercits.

Bentley Boys var et meget livligt hold, fulde af numre, og det krævede hele W. O.'s autoritet at holde de iltre temperamenter i ave. »Bertie« Kensington Moir, fabrikens servicechef, der i reglen var depotchef, var ham dog en god hjælp. Engang nægtede

Sir Henry Birkin, som var et ret hidsigt gemyt, når han kørte løb, at iføre sig den af reglementet krævede styrthjælm. Minuterne gik, og øjeblikket nærmede sig, da Sir Henry skulle overtage vognen. »Tag den så på,« sagde Bertie. »Ikke ud af stedet,« svarede »Tim«. »Du skal.« Tim Birkin bad Moir pakke sig til et varmt og ubehageligt sted. Vognen nærmede sig, bremsede og holdt foran depotet. »Få den så på« — og uden et ord tog Birkin den forhadte hovedbeklædning på, sprang ned på banen og accelererede vognen væk i en regn af grus. Så stor myndighed skal en depotchef have. Ganske som dengang d'Erlanger kom til depotet med sin vogn i flammer, men roligt blev siddende midt i bålet, komplet fra sans og samling. Først på en skarp kommando fra Bertie kom han til sig selv og hoppede ud.

Det klassiske Bentley-hold kørte sine sidste løb i 1930. Året efter lagde økonomiske vanskeligheder sig imellem, og de var så alvorlige, at de førte til fabrikens ophør. 1931 købte *Rolls-Royce* mærket og udsejndte senere en ganske ny Bentley, der

BENTLEY DATA

Type	Cyl. antal	Boring/slagl. volumen	Karakteristika	Tænding	Aksel afstand	Sporvidde	Chasis vægt	Motor effekt etc.	Vigtigste resultater:
3-liter 1922—1929	4	80 × 149 mm 2.996 ccm	4 topventiler pr. cyl. enk. overl. knast aksel	Magnet og batteri, 2 tændrør pr. cylinder	274,5 cm— 330 cm	138,5 cm	ca. 1.200 kg	70 hk/3.500 omdr./min. (kompr. forh. 4,3:1) 85—90 hk/3.500 - (- - 6,5:1)	Le Mans 1924: vinder, (2.077 km, 86,5 km/t) Klasserekord. i 1926; bl. a. 2000 km: 161,2 km/t i 2 timer: 162,4 km/t Le Mans 1927: vinder, (2 369 km, 98,7 km/t)
4,5-liter 1928—1931	4	100 × 140 mm 4.398 ccm	do. do.	do. do.	309 cm— 330 cm	138,5 cm	ca. 1.300 kg	95—100 hk/3.500 omdr./min. (kompr. forh. 5.1:1) 125—150 hk/3.500 omdr./min. (kompr. forh. 6,5:1)	Le Mans 1928: vinder, (2.669 km, 111,2 km/t) Verdensrekord i 1928: 200 km, 179,56 km/t Le Mans 1929: Nr. 2, 3 og nr. 4 Brocklands 2 × 12 timer 1929: nr. 2 do. 500 miles løb 1929: vinder, 172,6 km/t Adskillige klasse rekorder 1928-31
4,5-liter Kompressor 1930—1931	4	do. do.	do. do.	do. do.	297-330 cm	138,5 cm	ca. 1.400 kg	175 hk/3.500 omdr./min. (kompr. forh. 5.1:1 + ladetryk) 240 hk/4.200 omdr./min. (kompr. forh. 5.1:1 + ladetryk 1.82 atm.)	Fransk Grand Prix 1930: Nr. 2, 142,5 km/t Omgangsrekord Brooklands: 221.8 km/t
6,5-liter 1926—1930	6	100 × 140 mm 6.597 ccm	do. do.	do. do.	335-366 cm	142,3 cm	ca. 1.500 kg	130 hk/3.200 omdr./min. (kompr. forh. 4.4:1) 175 hk/3.200 omdr./min. (kompr. forh. 5.3:1)	Le Mans 1929: Vinder, (2.843,8 km, 118,4 km/t) Le Mans 1930: Vinder (2.930.6 km, 122,1 km/t) Brooklands 2×12 timer 1930: Vinder, 139,5 km/t Brooklands 500 miles løb 1931: Vinder, 191,5 km/t
8-liter 1931	6	110 × 140 mm 7.982 ccm	do. do.	do. do.	366-396,5 cm	142,3 cm	ca. 1.600 kg	220 hk/3.500 omdr./min. (kompr. forh. 5.1:1)	Tophastighed, standard 7-pers.: 165-170 km/t
4-liter 1931	6	85 × 115 mm 3.915 ccm	En top- og en side-ventil pr. cylinder	Batteri, et tændrør pr. cylinder	340,5 cm	142,3 cm	ca. 1.400 kg	120/4.000 omdr./min. (kompr. forh. 5,5:1)	Tophastighed: ca. 140 km/t

i karakter var mere Rolls-Royce end Bentley. Et i sandhed stort mærke var ikke mere, og det vil være på sin plads lige at opregne det oprindelige Bentley-kompagnis forskellige modeller.

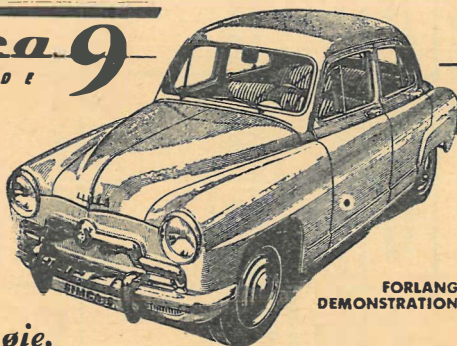
Efter trelitersmodellen fulgte i 1926 en stor sekscylindret 6½ liters luksurvogn, der senere blev til Speed Six modellen, som vandt le Mans i 29 og 30. I 1928 udsendtes 4½ liters modellen, som Birkin udviklede yderligere ved at montere en gevaldig kompressor foran køleren. Fabriken byggede også selv en lille serie Blower Bentleys, et utroligt køretøj. Endelig byggede Bentley i 1931 en af alle tiders mest fabelagtige biler, en 8-liters vogn, som med et tungt 7-personers karosseri fuldt besat med både passagerer og bagage kunne køre over 160 km/t. Kort inden fabrikationens ophør kom et lille antal sekscylindrede 4 liters vogne af yderst raffineret tilsnit. Alle disse biler var håndarbejde af højeste kvalitet, for Bentley troede ikke på masseproduk-

tion, og på 19 år leverede han kun 3.040 vogne. Hans motto var soliditet — i den grad, at Bugatti, der byggede biler efter mere artistiske principer, betegnede rivalens vogne som »verdens hurtigste lastbiler«.

Lykkeligvis er et stort antal af disse »lastbiler« bevaret for eftertiden, og venner af Bentleyvogne samles i *Bentley Drivers Club*, hvor *Stanley Sedgwick* med hård hånd regerer over mere end 1.000 fanatikere, der lever og ånder for gamle Bentleys og ofte ejer vogne, som har flere år på bagen end ejeren. Denne klub har videreført de stolte traditioner fra de store dage, da de svære, grønne vogne var uovervindelige, og i klubben råder samme ukuelige ånd, som kom til udtryk, da Duller i ubændigt raseri over vedvarende under et løb at se signaler om at nedsætte farten, kørte ind til depotet og brølede: »Sig mig engang, W. O., skal jeg ikke hellere skubbe den forbandede vogn!« *Collecteur.*

Simca 9
ARONDE

*solid og sikker
konstrueret med
lang levetid for øje.*



FORLÅNG
DEMONSTRATION

Den forener sportsvognens egenskaber
med personvognens komfort.

Hurtig, smidig og let at haandtere.

Leveres mod almindelig købstilladelse.

SIMCA

Griffenfeldsgade 32,
København N.
C. 15367 · 15967



Willink's Cyclemaster i selskab med et par andre 0,5 »heste« foran en gammel bymur ved Taroudan syd for Atlasbjergene.

Holland-Sahara-Lapland-Skotland

*og retur til Holland — en bagatal af 20.000 km med
den „enorme“ motoreffekt af 0,6 HK.*

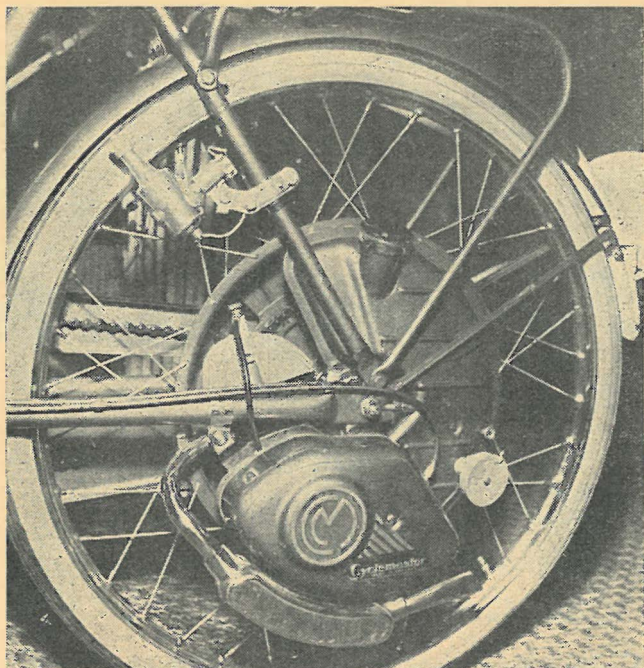
Blandt de cyklemotorer, der må betegnes som bemærkelsesværdig rigtig i konstruktionen, er den hollandske *Cyclemaster*. Denne motor er bygget ind i baghjulet, og hele monteringen består i at skifte det almindelige baghjul på cyklen ud med Cyclemaster-hjulet samt at montere kontrolgrebene for gas og kobling.

Ideen med at bygge motoren ind i det drivende hjul er ikke ny — de fleste huser Sachs motoren af denne konstruktion, men allerede i 1901 var en engelsk tricycle, med motor indbygget i forhjulet, på markedet. Denne konstruktionsform er uhyre fristende, fordi motorens vægt ikke alene anbringes midt for cyklens midterakse, men også langt nede, således at cyklens tyngdepunkt holdes nede.

Selve to-takt motoren er på 25,7 ccm med 32 mm boring og 32 mm slag, og den udvikler ca. 0,6 hk. Tophastigheden er 33 km/t, og ved denne hastighed roterer motoren med 4000 omdr./min., hvilket svarer til en stempelhastighed på 4,26 meter pr. sekund. Et lille kædehjul på motorens krumtapaksel trækker et stort kædehjul

på en mellemaksel, og i dette store kædehjul er indbygget en kobling, der gennem et bowdenkabel betjenes fra styret. Mellemakslen bærer tillige et lille kædehjul, der trækker et stort kædehjul på baghjulsnavet. Navet er tillige monteret med et almindeligt kædehjul til pedaltrækket. Det lille kædehjul på mellemakslen er ikke monteret direkte på denne, men på en støddæmper med mellemlæg af syntetisk gummi. Benzintank, karburator og svinghjulsmagnet er ligeledes sammenbygget med navet, således at motoren og dennes hjælpeorganer danner eet aggregat. Navet er forsynet med finner og virker på denne måde som en blæser, der blæser køleluft ind om cylinderen.

En Cyclemaster kører 100 km på en liter benzin, og kun ved stejle bakker behøver man at bruge pedalerne til hjælp. Alt dette ser selvfølgelig uhvire tillokkende ud, men hvor lang tid holder sådan en motor, hvad kan den præstere, og hvor mange driftsforstyrrelser kommer man ud for? Disse spørgsmål er der sikkert ingen, der kan besvare bedre end den unge hol-



»Cyclemaster«-hjulet er en meget kompakt motor-konstruktion med benzintank, svinghjulsmagnet, karburator, lyddæmper o.s.v. anbragt på en måde, som tillader montering på en hvilken som helst cykle. Monteringen sker på ganske den samme måde, som man sætter et almindeligt cykehjul på stellet, og dertil kommer monteringen af kontrolgrebene på styret. Motoren er godt beskyttet mod støv og vejsnavs.

landske journalist René Willink, som har tilbagelagt 20.000 km med denne motor under så vidt forskellige forhold som de, der findes i Afrikas bjerge og på landevejene i Lapland. Vi overlader ordet til hr. Willink:

Måske virker min knallert lidt ubetydelig, når den støvet og tilstænket bevæger sig rundt mellem de strålende dollargrin med eller uden »jet-udblæsning«, men den har en historie at fortælle — en historie om 20.000 km, og det er slet ikke så lidt for en motor på kun 26 ccm.

Som de fleste skøre ting begyndte det hele meget almindeligt. Jeg var en af de første hollændere, der købte en knallert, og dette skete på et tidspunkt, da de fleste nærede decideret mistro til cyklemotorerne, og kun få mente, at de kunne have nogen fremtid for sig. Jeg opdagede imidlertid hurtigt, at mit hjemland blev alt for lille med en motoriseret cykle, så jeg læsede 50 kg bagage på knallerten og satte kurs mod Paris. De 475 km fra Haag til Paris blev tilbagelagt på 24 timer — en bemærkelsesværdig rejse havde taget sin begyndelse.

En uge var tilstrækkelig til at indtage Madrid. Et alvorligt højresving bragte mig

til Portugal, som blev gennemkørt fra nord til syd, og inden der var gået fire uger, havde min knallert og jeg tilbagelagt mere end 1000 km langs Maroccos kyst. Ved Atlasbjergene standsede vi foran indgangen til Sahara, fordi en knallert må give op, hvor vejene holder op. Vi vendte altså om, men eventyret var kun lige begyndt, og Atlasbjergene kom vi i kontakt med. Vi klarede en stigning på 2100 meter (syv gange Eiffeltårnet) og holdt frihjul ned til den smukke by Marrakech, i hvilken Almoravides, Saadian og andre berømte herskerslægter har efterladt uforglemmeligt smukke paladser, moskeer og mausolæer. Når man besøger Djema-El-Fna markedet i Marrakech er det som at opleve tusinde og een nats eventyr. Arabere, berbere og maurere i hvide, brune og blå klæder med røde, hvide og sorte burnus fylder gaderne, og frugtsælgere, eventyrfortællere og slangetæmmere råber op på alle arabiske tunge-mål.

Fra Afrika til Lapland

Efter besøget i Marrakech og en afstikker til den mystiske by Fez kørte jeg langs den algirske middelhavskyst — den smukkeste og mest romantiske kyststrækning

jeg nogensinde har set. Stejle og forrevne klipper, mellem hvilke vejen forsvandt i den fjerne dis, og som baggrund for de vildsomme klippeformationer lå Middelhavet, der ikke slet og ret er blå, men er blå i alle tænkelige nuancer. I det sydlige Tunis kørte jeg langs Chott-El Djerid og andre saltsøer, hvor luften er fyldt med saltstøv, så Ens tørst bliver en hærgende brand. Sahara's hede ånde sætter temperaturen op til 43° celsius i dette skyggeløse distrikt, så jeg kørte af sted som i en feberdrøm, medens den tapre lille motor kun kunne præstere 15 km/t. Jeg har aldrig tidligere i mit liv været så tørstig, og jeg har aldrig sat større pris på nogen vædske end på den lemonsquash jeg fik i den lille by Gafsa.

Og så ankom min knallert og jeg en skønne dag til Tripolis, en by med al den italienske arkitekturs charme, og derfra gik min vej hjem over Apenninerne. Da jeg kom hjem, var det sommer i Holland, men for mig, der havde haft strålende sommer de sidste fire måneder, mindede klimaet mere om et køligt efterår. Motoren trængte til et hovedeftersyn, og selv trængte jeg til at fortælle om mine oplevelser for venner og bekendte — man kan undertiden opleve så meget, at man ligefrem ikke kan rumme det, man må fortælle om det til alle og enhver, det letter. Men efter nogle få ugers forløb havde jeg igen fat i kortet, og min finger fulgte landevejen nord på helt til Lapland. Selvom vi allerede var i september, blev reservetankene fyldt, og turen fortsatte mod nord. Jeg blev advaret mod at køre på knallert i Skandinavien på denne årstid, men jeg tog varme klæder med og forsynede motoren med tyndere olie. Man advarede mig også mod de dårlige veje i det høje nord, men jeg regnede med, at min forhjulsaffjedring og min store sadel skulle hjælpe mig til at overvinde disse forhindringer. Som en sidste afskedshilsen fortalte man mig, at det ville blive dræbende ensformigt at køre på en knallert gennem de endeløse skove, men jeg var klar over, at der er en afgørende forskel på at køre med bil eller tog gennem et landskab og på at køre med en knallert, der kun kan præstere 30 km/t. Jeg så detaillerne i landskabet, jeg mærkede den friske duft af fyr og gran, og jeg kunne høre skovhuggernes økser give genlyd i skoven. Over svimlende broer, under hvilke floderne strømmede vildt og

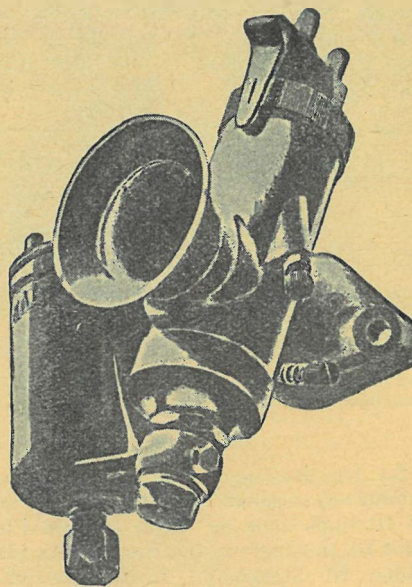
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

uhæmmet, og gennem et ødemarklignende landskab med enkelte små og krogede træer nåede jeg til sidst Kiruna, et nyt vendepunkt for min ekspedition. For første gang i mit liv oplevede jeg nordlysenes flammen på himlen — et fantastisk syn.



René Willink fotograferet på Rådhuspladsen i København, inden han fortsatte rejsen til Skotland.

Da jeg principielt ikke kører ad den samme vej to gange, vendte jeg kursen syd på til Haparanda og videre gennem Finland til Helsingfors, hvorfra jeg tog med båden til Stockholm. Fra Mälarstaden bragte min knallert mig til Oslo, og på denne tur fik jeg en lille forsmag på den skandinaviske vinter, idet jeg måtte tilbagelægge mere end 100 km gennem sne og sjap. Nu er jeg altså kommet tilbage til København, og inden jeg tager båden til Skotland, kan vi tale lidt om mine erfaringer fra 18.000 kilometers kørsel mellem Sahara og Lapland.

Ideen med en cyklemotor er naturligvis, at den skal erstatte benkræfterne, samtidig med at farten sættes lidt i vejret. Efter min ringe mening bør en »knallert« ikke kunne præstere mere end 30 km/t, det giver en sikker fart, og som det fremgår af ovenstående kommer man langt

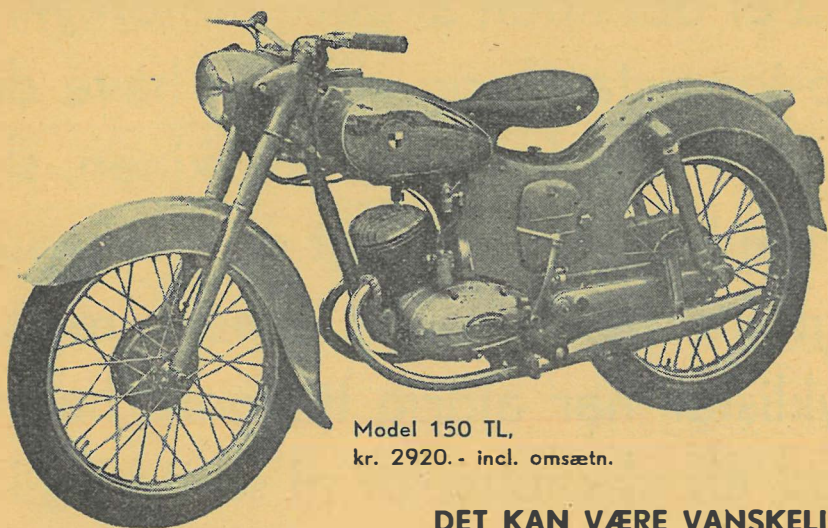
med den hastighed. Selvfølgelig kan man komme hurtigere af sted med en rigtig motorcykle, en bil eller et andet af de klassiske transportmidler som tog, skib og flyvemaskine, men knallerten er det befordringsmiddel, med hvilket man bedst kommer i kontakt med naturen og med de seværdigheder, man møder på sin vej. Netop den lave hastighed giver køreren tid til at se omgivelserne an, næsten umærkeligt skifter landskabet rundt om ham, og han har hele tiden følelsen af at være med. De hurtigere transportmidler kan præstere en »omplantning«, der ligefrem kan være chokerende. Man stiger op i en flyvemaskine, medens regnen siler ned og efterårets blæst farer hen over lufthavnen, og efter en kort og komfortabel rejse stiger man ud i østens sol og brogede folkeliv. Det virker som at gå ind i et filmsatelier, man er ikke akklimatiseret. Selvfølgelig kan man gå på sine ben eller køre på en almindelig cykle, men Ens egne kræfter vil være afgørende for turens længde.

Cyklemotorerne går deres sejrsgang Europa over. I Holland har vi allerede 200.000 knallerters — altså ca. 10 gange så mange som i Danmark — og i Frankrig producerer man for øjeblikket 10.000 motorer om ugen.

På de 18.000 km, jeg foreløbig har tilbagelagt med min *Cyclemaster*, har jeg ikke haft besværligheder af alvorlig art. Jeg har naturligvis rensset den for sod flere gange, og jeg har skiftet stempelringe ud. Først efter 12.000 kilometers kørsel var det nødvendigt at slibe kontaktpunkterne i tændingssystemet. Tændrøret (KLG F 50 og F 70) blev rensset for hver 2000 km. Korkklammerne var slidt $\frac{1}{4}$ ned efter 13.600 km. På dårlige veje var jeg ret ofte ude for, at egerne knækkede, men det skal dertil bemærkes, at bagagen var medvirkende til at give cyklen et baghjulstryk på 115 kg. Alt taget i betragtning kan dette almindelige vedligholdelsesarbejde ikke kaldes overvældende.

René Willink.

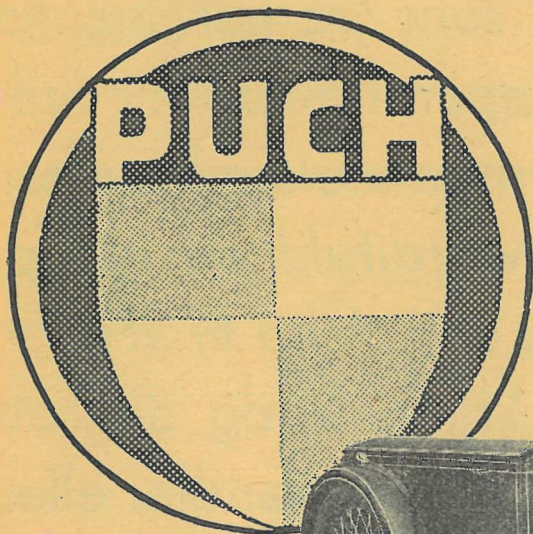
René Willink er 28 år, journalist og tilbringer 9 måneder om året med at rejse, hovedsagelig på knallert. På vort spørgsmål om, hvad han agtede at foretage sig til næste år, svarede han, at han endnu ikke vidste det, men det blev muligvis en lang og meget usædvanlig rejse. Han viste os en del brochurer over rigtige motorcykler og scootere. Det skulle ikke undre os, om den unge hollænder, der tilsyneladende er fanatisk knallertentusiast, skifter sit køretøj ud med et lidt større befordringsmiddel.



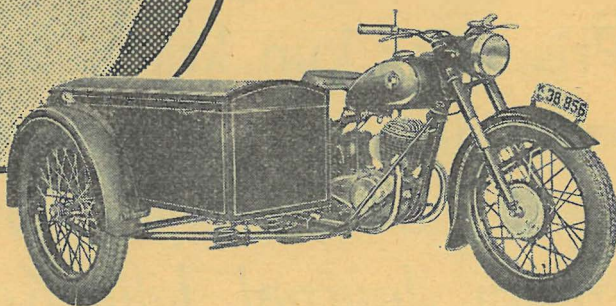
Model 150 TL,
kr. 2920.- incl. omsætn.

DET KAN VÆRE VANSKELIGT

at træffe en afgørelse, den dag man har en Indkøbstilladelse, — skal det være en 250 ccm eller en 125 ccm Puch? Mange går den gyldne middelvej og anskaffer en 150 ccm Puch med fire gear, affjedring af begge hjul, 6,5 hk motor og fuldstændig Indkapsling af kæde og akkumulator. Denne model har alle den store maskines egenskaber, men lidt lavere top hastighed. Samtidig er den økonomisk og billig som en letvægter. Få de nye PUCH modeller demonstreret og De vil forstå hvorfor de fleste køber PUCH.



Puch's varemotorcykler er efterspurgt som intet andet mærke, fordi en 250 ccm Puch er driftssikker og holdbar og enestående økonomisk til varetransport.



GENERALREPRÆSENTANT:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201
KONTOR — RESERVEDELSLAGER — SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH

Nu er det tiden at gøre motorcyklen tip-top i stand, og vil man have den rigtige glæde ud af maskinen, skal arbejdet gøres rigtigt og omhyggeligt fra bunden. De danske motorcyklister har aldrig tidligere haft så god en chance for at sætte sig ind i problemerne, som De har nu, da »Motorcykle Reparationer« er udkommet. *De danske mekanikere har aldrig haft så værdifuld en hjælp, som denne bog er i stand til at give.* Prisen er kun kr. 9,75, og de kan købe den hos deres boghandler eller bestille den direkte på *Skandinavisk Motor Journal, Lille Kongensgade 43, København, K.* — Men gør det nu medens tid er.

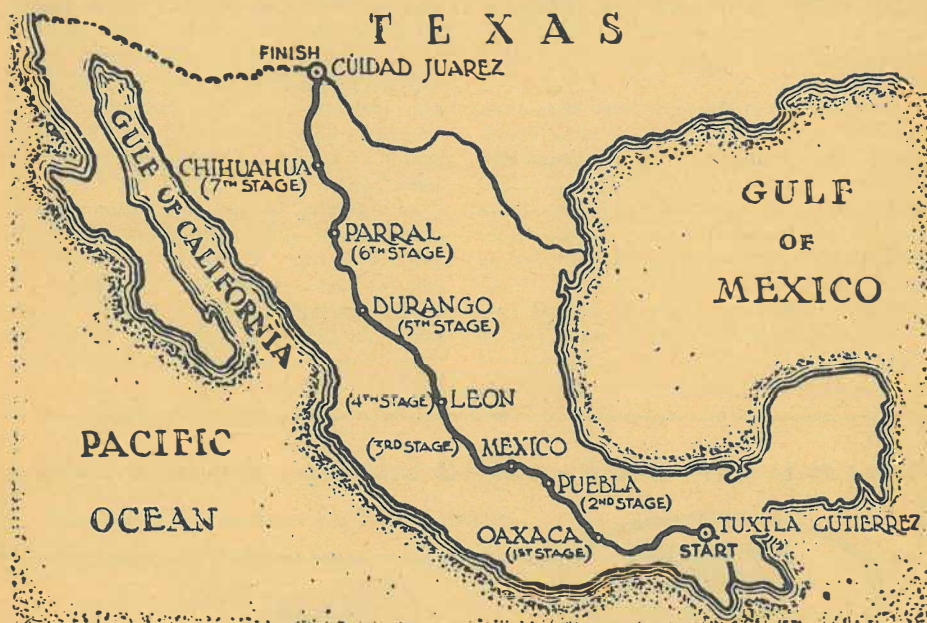
Sydens hede blod koger på

MEXICOS LANDEVEJE

I de euripæiske bilvæddeløbs guldalder, den gang biler endnu var noget eventyrligt, kørte de, der havde mod og mands-hjerte dertil, om kap ad åbne landeveje fra by til by over distancer, som indbyder

prokuratorer kunne tyde dem, taktik og velberegnet teknik afløste svundne tiders løvemod og ureflekterende dristighed.

I længden blev denne degeneration af motorsporten de mere temperamentsfulde



Den 3113 km lange rute ad hvilken Carrera Messicana køres.

respekt den dag i dag — selv med moderne vognes driftsikkerhed og komfort.

Dengang var starterens lille forelæsning for kørerne prisværdig kort: »Vi står her i Paris — der ligger Berlin — ruten går over Rheims, Köln, Hannover og Magdeburg. Den, der kommer hurtigst frem, har vundet!« Det var de ukomplicerede reglementers tid.

Men desværre gav denne glade ubekymrethed bagslag. Ulykkernes antal steg, og for mange uforsigtige tilskuere kom af dage til, at den slags løb kunne blive ved. De store løb blev forlagt til afspærrede landevejsstrækninger, rundbaner, der skulle gennemkøres et vist antal gange, og dermed gik der papir i bilsporten. Reglementerne blomstrede, så kun veritable

sydlændinge for meget. Italienerne lagde for i 1927 med *Mille Miglia*, et sportsvognsløb, der fører over 1.600 km åbne landeveje rundt i Italien, og på den anden side Atlanterhavet begyndte sydamerikanerne at køre løb over endnu længere strækninger med panserforstærkede amerikanske vogne.

Genoplivningen af billøb i den klassiske udgave: Kør fra her til der så hurtigt som muligt, greb om sig, og i 1950 udskrev Mexicanerne det første *Carrera Messicana*, som køres ad landevejene fra *Tuxtla Gutierrez*, der ligger ved grænsen til Guatemala, til *Ciudad Juarez* på grænsen til Texas, U.S.A. Løbsstrækningen er 3.113 km, der køres i 8 etaper på fire dage med en hviledag indskudt efter tre dages kørsel

(2.738 km), inden den sidste hårde dyst udkæmpes om de 170.000 kroner, der tilfalder vinderen i hård valuta — foruden de store etapepræmier.

I det første Carrera sejrede den amerikanske kører *Hershel McGriff* med en Oldsmobile (124,6 km/t), men tro ikke, at det var nogen helt almindelig »gavebil«. Løbet udskrives ganske vist for fire-personers katalog-modeller, men det er tilladt at tune motorerne kraftigt og foretage en lang række ændringer i vognen; de deltagende amerikanske vogne er ofte så »friserede«, at motoreffekten ligger et godt stykke over 200 hk.

Startfeltet i det sidste Carrera Messicana talte 95 vogne, overvejende af amerikansk herkomst, og chancerne for de europæiske deltagere vurderes ikke særlig højt i betragtning af, at *Piero Taruffi* i 1950 »kun« var blevet nummer fire med en 2,5 liters *Alfa Romeo*, men de kloge profeter havde ikke regnet med troldmanden fra Maranello, *Enzo Ferrari*, der sendte to af sine sidste 12-cylindrede vogne til start, ført af *Taruffi* og *Luigi Chinetti* samt den respektindgydende duo *Alberto Ascari* og

»Gigi« *Villoresi*. Desuden forsvarede de europæiske farver af to *Lancia Aurelia* 'Gran Turismo' (*Bracco* og *Bonetto*), en 4,5 liters *Delahaye*, ført af veteranen *Louis Chiron*, og endelig af Monte Carlo-specialisterne *Trévoux* og *Lesurque*, der dog kørte en Packard.

Tidligt om morgenen tirsdag den 20. november blev deltagerne i det andet Carrera startet med eet minuts mellemrum på den 540 km lange etape til *Oaxaca*, og i et afsluttende tempo jog vognene ad svimlende bjergveje gennem tætte støvskyer, der hindrede kørerne i at se frem for sig. Sceneriet genkaldte i mangt og meget det sørgeligt berømte løb fra Paris til Madrid (standset i Bordeaux) 1903, da kørerne på grund af støvet måtte styre efter vejtræernes toppe.

Selvfølgelig kunne det heller ikke gå godt, og der skete seks alvorlige ulykker den første dag, den værste, da mexicaneren *José Estrada Meconal* i en kurve mistede herredømmet over sin vogn og styrtede i en 150 meter dyb slugt, hvilket kostede ham selv og hans vognkammerat *Miguel Gonzalez* livet.

FINDES DER EN BEDRE 250 ccm?

Spørg en af de mange JAVA-kørere

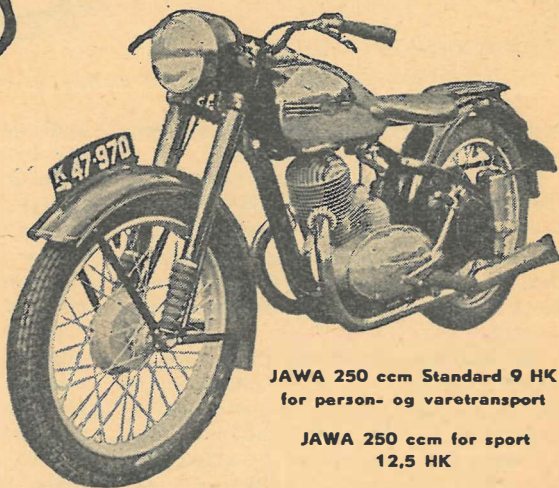


**Den letteste maskine
med den største ydeevne**

Omgående levering

Fornuftige betalings-vilkår

Forhandlere over hele Landet



JAWA 250 ccm Standard 9 HK
for person- og varetransport

JAWA 250 ccm for sport
12,5 HK

ERIK ORTH

Lyngbyvej 36 - KØBENHAVN Ø - Central 12375

Ved etapens slutning var der kun 67 vogne tilbage, og Trévoux/Lesurque lå i spidsen med 126,3 km/t i deres Packard. Ferrari-holdene havde haft så meget vrøvl med deres dæk, at de var placeret langt tilbage sammen med Chirons Delahaye og den ene Lancia, den anden var allerede gået ud med et sprængt topstykke.

De amerikanske vogne førte ret overlegent, og de kloge hoveder nikkede bedrøvede, at det havde de jo sagt for lang tid siden.

Løbets anden dag — fra Oaxaca til Mexico City, ialt 547 km — ændrede stillingen noget, idet amerikaneren *Troy Ruttman* kørte sin *Mercury* frem til førsteplassen, men samtidig rykkede Taruffi/Chinetti op til tredjepladsen, mens Ascari/Villoresi lå som nr. 13. Chiron gik ud og delte skæbne med 20 andre deltagere, så feltet var reduceret til 46. Desværre var også andendagens to etaper præget af ulykker, og den mexicanske mangemillionær *Carlos Panini* omkom, da hans tyveårige datter *Teresa* kørte deres Alfa Romeo i grøften.

Tredie dag, den 22. november, kørtes etaperne Mexico City—Léon (448 km) og Léon—Durango (547 km). Ascari/Villoresi indledte det europæiske angreb på amerikanerne ved at gennemkøre den første af etaperne i ny rekordtid med 163,3 km/t (1), hvilket bragte dem ti pladser frem, så de lå tæt bagved Taruffi/Chinetti, som havde presset sig frem til førerpositionen. Også dagens anden etape gik til Ascari/Villoresi's Ferrari, og i Durango var stillingen 1) Taruffi/Chinetti, 2) Ascari/Villoresi og 3) *Tony Bettenhausen*, Chrysler.

Om fredagen hvilede kørerne ud inden de to sidste, afgørende etaper. Strækningen fra Durango til Parral (404 km) går gennem bjerge og blev kørt i tåge. Ikke desto mindre satte Ascari/Villoresi ny etaperekord med 140,9 km/t, d. v. s. 18 minutter hurtigere end sidste års etapevinder. Samme dag kørtes den 300 km lange tur fra Parral til Chihuahua (sikke navne!), og på denne triumferede den amerikanske mesterkører Bettenhausen, men afgørelsen var at ane, og trods sin etapesejr lå Bettenhausen så langt bag italienerne, at de kunne føle sig ret sikre.

Sidste dag gik den vilde jagt over de 375 km fra Chihuahua til målet i Ciudad Juárez. Bettenhausen vandt på ny — med 186 km/t — mens de to Ferrari vogne blot

»luntede« frem til målet så tilpas hurtigt, at de sikrede sig en imponerende dobbeltsejr: 1) Taruffi/Chinetti, Ferrari, 141,9 km/t, 2) Ascari/Villoresi, 8 min. 6 sek. bagved, fulgt — 7 min. 50 sek. senere — af *Bill Sterling*, der kørte en Chrysler Saratoga. For Enzo Ferrari var det en enorm triumf og for europæisk automobilbygningskunst en mærkedag af betydning. Gennemsnitsfarten for den vindende Ferrari lå 17,3 km/t over sidste års vinderhastighed.

Først og størst med alt til den kære rok

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian
Akkumulatorer, koblingsgreb, læderbælter brede kr 5,50,
lydpotter kr 29,00, amalkarburatordele,
lytglas, transfers til de fleste maskiner,
lorcromede styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr efterkrav

NIMBUS

Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

BILMODELLERNE 1952

På samme måde som vi i sidste nummer bragte en oversigt over motorcyklemodellerne for 1952, bringer vi på de følgende sider kortfattede oplysninger om bilmodellerne for det kommende år. Priserne er opgivet inclusive omsætningsafgift, men exclusive leveringsomkostninger som indregistrering m.m.

I vort februarnummer 1950 bragte vi i anledning af biludstillingen i Forum de fuldstændige specifikationer for samtlige vogne, og disse specifikationer er endnu gældende for såvidt der ikke i det følgende omtales ændringer. I nærværende oversigt har vi kun medtaget vogne, der vil kunne købes på indkøbstilladelse, medens de vogne, der ikke bliver importeret, vil blive omtalt senere. Selvom vi for øjeblikket har ret strenge importrestriktioner, er der ikke tvivl om, at vi en skønne dag bliver meget rige allesammen her i landet, og til den tid vil det være meget rart at være orienteret om, hvad der sker indenfor den dyrere automobilindustri ude omkring i verden. Indtil videre klarer vi os nok endda, og med disse optimistiske nytårsbetragtninger vil vi overlade vore læsere dette lille »katalog«.



Aero Minor

leveres fortsat i samme model som i 1950, men en ny model er under forberedelse på fabrikken og vil antagelig komme på markedet i årets løb. Den nuværende model koster kr. 9500,00 incl. omsætningsafgift. Det oplyses, at leverancerne af tjekiske vogne vil blive bedre i det kommende år. Aero Minor er udførligt omtalt i SMJ nr. 3 1951 i forbindelse med prøvekursen af vognen.

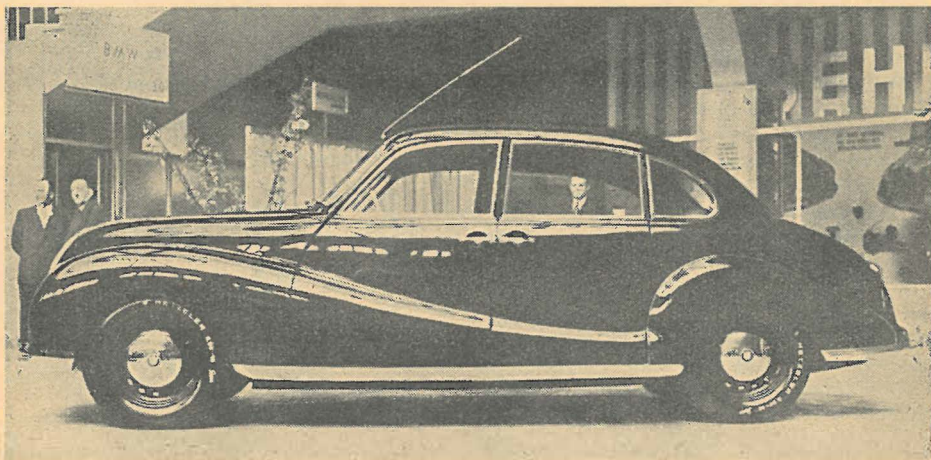
Austin

Austin model A 40 blev udførligt omtalt i vort novembernummer. På 1952 model-

lerne er der to ændringer, idet motoren monteres med større ventiler, og gearkassen betjenes ved hjælp af et ratgear. Prisen inclusive omsætningsafgift er kr. 11.950,00. Den lille Austin Seven er endnu ikke i produktion, men vil sikkert komme på markedet inden sommeren. Model A 40 leveres tillige som sportsmodel med to karburatorer. Denne model udvikler 46 hk. Prisen er kr. 17.600,00.

Der er ingen ændringer på model A 70 — den mellemstore personvogn med en motoreffekt på 68 hk. Prisen bliver for denne model kr. 18.000,00.

Austin's to store modeller — den hurtige sportscabriolet A 90 og den elegante



Om kort tid går den nye vesttyske BMW i serieproduktion på fabrikken i München. Model »501« er monteret med en 6-cyl. motor på 2000 ccm med en effekt på 60 hk. Tophastigheden opgives til 135 km/t, og prisen bliver i Tyskland ca. 12000 D-mark.

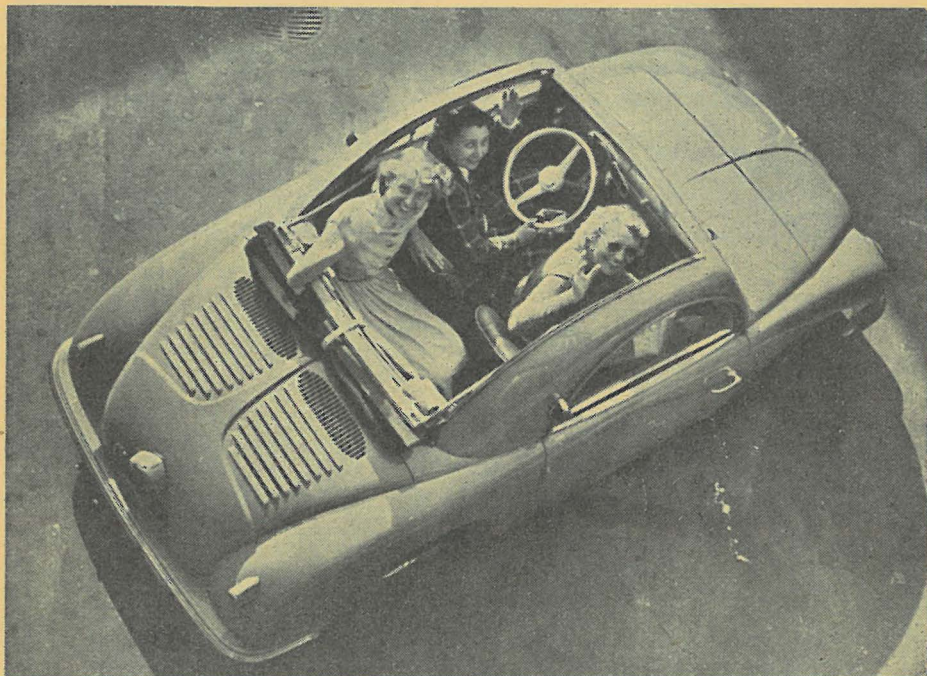
»Sheerline« på henholdsvis 88 hk og 125 hk — er indtil videre forbeholdt mere valutatærke lande end Danmark.

Det er således ikke mange nyheder, Austin kan byde på, men med vort kendskab til disse modeller kan vi heller ikke finde anledning til, at man skulle ændre modellerne foreløbig.

den er 1800 mm, og sporvidden er henholdsvis 1200 mm for og 1150 mm bag. Prisen er ca. kr. 8000,00 inclusive omsætningsafgift.

Citroën

er uændret for alle tre modeller vedkommende, bortset fra at den 6-cyl. model



Den lille Champion set i fugleperspektiv. Som det fremgår af billedet er der foruden de to siddepladser et nødsæde, således at vognen i alt kan rumme 3—4 personer. Udstyr og konstruktion er tip-top moderne, blot synes prisen — på grund af omsætningsafgiften m. m. — at være vel høj i forhold til prisen på større vogne.

Champion,

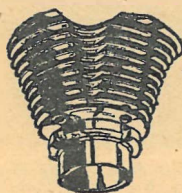
der importeres af E. Sommer, København, er i uændret serieproduktion. Det er en lille to-personers Cabrio-Limousine med hækmotor. Selvom det er en lille vogn, er den godt udstyret med hydrauliske bremses, uafhængig affjedring af alle fire hjul, tandstangsstyring, blinklysafvisere o. s. v. Motoren er en 398 ccm vandkølet, to-takt Ilo-motor med en effekt på 16 hk. Motor, kobling, gearkasse og differentiale er sammenboltet til eet aggregat, og gearkasse og differentiale er monteret i et fælles hus. Tophastigheden er 90 km/t, og benzinforbruget er 4,3 liter pr. 100 km. Akselafstan-

»15«, der leveres på »stor« indkøbstilladelse, har fået nye kofangere og andre ventilationsklapper i torpedoen. Der er imidlertid chance for, at vi i løbet af dette år får den lille »folkevogn«, model 2 CV, at se på de danske landeveje. Denne model er monteret med en to-cylindret, luftkølet motor på 375 ccm og med en effekt på 10 hk. Model 2 CV har kun det nødvendige udstyr, idet man har bestræbt sig for at bygge en vogn til den lavest mulige pris, uden at dette gik ud over den tekniske udformning eller kvaliteten. Prisen for denne model kan ikke opgives på nuværende tidspunkt.

Priserne er iøvrigt:



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



CYLINDER SERVICE

*Før eller senere skal
Deres motor bores ud.*

*Dette arbejdes rigtige udførelse er hele
nerven i Deres maskine – løb ingen risiko,
men overlad det job til os. — Vi er
SPECIALISTER i JAP sprintere – kræ-
vende og morsomt arbejde – og vi har
stort lager af foringer og stempler til **JAP**.
Vi behandler **BIL- OG MOTORCYKLE-**
MOTORER med samme omhu, og leve-
ringstiden er ikke et øjeblik længere, end
et fint stykke arbejde kræver.*

Københavns

CYLINDER SERVICE

Nørrebrogade 209-211

Ægir 851 - 2403

Model »11 Sport« kr. 16.744,00.

Model »Berline 11« kr. 18.072,00.

Model »Berline 15« kr. 24.000,00.

DKW

Den nye DKW model, der blev omtalt i vort juni-nummer, er naturligvis så ny i sin konstruktion, at man ikke kan vente ændringer af nogen art. Den gamle, gennemprøvede chassiskonstruktion har stået sin prøve gennem så mange år, at havde ændringer været nødvendige, havde de sikkert været gennemført for mange år siden. DKW er stadig en af de mest økonomiske vogne, men de enestående lave priser fra før krigen tilhører af gode grunde en fjern fortid. Dertil må dog bemærkes, at de nye, smukke stålkarosserier er udført på en måde, der lover en lang levetid, ligesom der er gjort mere ud af udstyret, end det tidligere var tilfældet. DKW koster som 2-dørs sedan kr. 12.985,00.

Fiat

Model 500 C fortsætter uændret i 3 modeller, nemlig som standard coupe til kr. 9070,—, som cabrio-limousine til kr. 9505,— og som station car til kr. 12.670,—. Der skulle ikke være grund til yderligere at fortælle noget om denne lille populære vogn, der er kendt af alle, som har interesse for små vogne med gode køreegenskaber.

Model 1400 er derimod ikke så kendt under vore himmelstrøg endnu. Model 1400 er en mellemstor personvogn med 4 rummelige siddepladser og plads til 6. Det smukke, selvbærende karosseri er bygget ud i vognens fulde bredde, og motor, kobling og gearkasse hælder skråt bagud, således at kardanakslen, der er leddelt på midten, får et meget lavt forløb og overflødiggør en tunnel i gulvet. Baghjulene er ophængt i to kvartelliptiske bladfjedre samt to skruefjedre, og den stive bagaksel er monteret med teleskopstøddæmpere. Den 4-cylindrede motor har et slagvolumen på 1395 ccm med 82 mm boring og 66 mm slaglængde — altså betydelig større boring end slaglængde. Kompressionsforholdet er 6,7:1 og effekten er 45 hk ved 4400 omdr./min. Firetrinsgearkassen er forsynet med syncromesh mellem 2., 3. og 4. gear, og differentialet har hypoidfortanding. Varmeanlæg og defroster er stan-

dardudstyr. Det elektriske 12 volt anlæg har en 200 watts dynamo og 38 ampèretimer på akkumulatoren. Benzinforbruget opgives til 10,5 liter pr. 100 km og top-hastigheden til over 120 km/t.

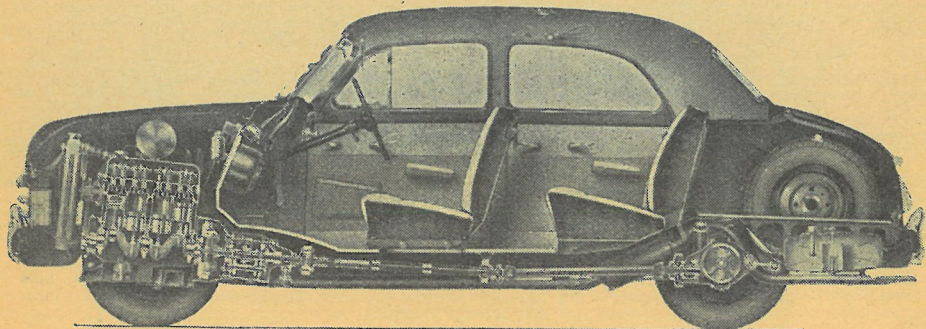
Prisen er kr. 18.680,— for model »1400« Berline.

Ford

De danske Ford-fabriker interesserer sig indtil videre kun for de nye *Consul* og *Zephyr* modeller fra England samt *Taurus*

gælder det, at folk vil have så stort et køretøj som muligt på deres indkøbstilladelse, medens de afgjort ville vælge en vogn eller en motorcykle i en mindre og billigere klasse, hvis blot markedet var frit. Det var det samme med tobaksrationeringen: man følte sig ligefrem forpligtet til at ryge hele sin ration, medens forbruget gik afgørende ned, da først salget blev frit.

Den nye pris på *Zephyr Six* kendes endnu ikke. *Consul* koster kr. 15.800,— og *Taurus* kr. 11.500,—.



Et snit gennem Fiat »1400«, der viser, hvordan transmissionssystemet er udformet. Som det ses, fører kardanakslen under gulvet.

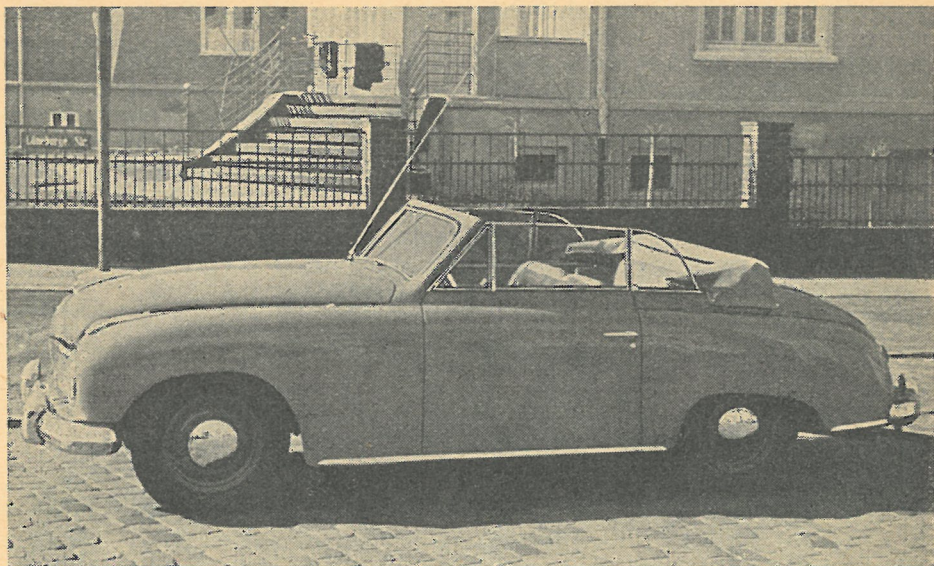
fra Tyskland, og for disse modellers vedkommende gælder det, at de er uændrede i 1952 bortset fra ubetydelige forandringer ved instrumentbræt og lignende. De amerikanske modeller leveres naturligvis fortsat til diplomatiet og andre begunstigede. Selvom der således ikke er særlige nyheder fra Ford, åbner de ovenfor givne oplysninger et ganske interessant perspektiv. De engelske Ford-fabriker producerede nemlig i de første 6 måneder af 1951 45.009 personvogne, og af den samlede produktion var knap halvdelen »Prefekt«. Når de danske Ford-fabriker overhovedet ikke interesserer sig for denne model skyldes det, at publikum vil have en større vogn, når det endelig har tilkæmpet sig en indkøbstilladelse. Af de engelske produktionstal fremgår det derimod med al ønskelig tydelighed, at den lille »Prefekt« er den mest solgte vogn af samtlige engelske Ford-modeller, der leveres til hjemmemarkedet og de øvrige frie markeder. Spørgsmålet er så, om vi her i landet opnår noget som helst ved at opretholde den nuværende fordelingsordning. Både for bilernes og motorcyklernes vedkommende

Hansa

Model »1500« synes at leve i et udviklings tegn. Stadig undergår denne model fornyelser og forbedringer. Den nye model har en helt ny kølerudskæring, og gearstangen forsvinder, idet den ordinære gearkasse erstattes med en torque converter. Med sin 1½ liters motor, X-ramme, pendulophængte baghjul og torque converter er *Hansa »1500«* en overordentlig særpræget vogn med de bedste europæiske traditioner og de nyeste amerikanske konstruktionsprincipper. Prisen på den nye model kendes endnu ikke. Samtidig oplyses det, at en ny *Hansa*, model »1800« er på trapperne. Denne vil blive nærmere omtalt senere.

Hillmann

får nyt kølergitter i 1952, ligesom pyntelisterne forandres lidt. Afblendingskontakten, der tidligere var anbragt ved rattet, er nu blevet udskiftet med en almindelig fodkontakt, og kabeltrækket mellem speeder og karburator er blevet ændret til stangtræk. De øvrige specifikationer og ud-



Hansa »1500« som cabriolet — en smuk vogn med rene linier og fortræffelige køreegenskaber. Af SMJ's prøveførsel fremgår det, at vognen har en glimrende accelerationsevne, lavt benzinforbrug, gode pladsforhold og køreegenskaber samt en smidig motor — hvad kan man så forlange mere.

styret er iøvrigt uændret. Prisen for saloonen bliver kr. 12.790,— og for cabriolet kr. 16.432,—.

Humber Hawk

er uændret i 1952, men det vil sikkert være på sin plads at oplyse, at denne store vogn kan fås på lille indkøbstilladelse. »Hawk« bliver, så vidt vi kan skønne, den største vogn, man kan få på en almindelig indkøbstilladelse. Prisen er kr. 21.756,—. De andre Humber-modeller vil ikke kunne leveres på hverken stor eller lille indkøbstilladelse.

Jag ar

vil kun blive importeret i meget begrænset omfang, og der bliver kun tale om model XK 120, der foruden den berømte roadster nu også findes som coupe. Iøvrigt bliver denne vogn kun leveret til diplomatiet og — færdselspolitiet. Nu er De advaret. Prisen er kr. 39.000,—.

Javelin

er uændret i 1952. Prisen er kr. 16.820,—. Prøveførslen med denne vogn er refereret i augustnummeret 1950.

Mercedes

De nye Mercedes-modeller 300, 300 S og 220 er naturligvis udenfor rækkevidde efter danske forhold. Model 170 S er uændret i 1952, men det skal dertil bemærkes, at Daimler-Benz ændrer sine modeller på alle tider af året uden at føle sig bundet til »årgangene«. Model 170 S kan kun leveres mod stor indkøbstilladelse og koster kr. 22.637,50. Model 170 V har gennemgået ret væsentlige ændringer. For det første er motoreffekten blevet sat i vejret til 45 hk ved hjælp af et nyt ventildiagram, på samme måde som motoren i 170 S er en videreudvikling af den gamle 170 V-motor. Karosseriet er blevet mere rummeligt, og man vil nu finde et stort, rummeligt bagagerum, der er tilgængeligt udvendig fra. Reservehjulet er indkapslet og anbragt bag på kuffertrummet. Ligesom på model 170 S er varmeapparat og defroster nu standardudstyr. Prisen er kr. 16.920,—.

Under de nuværende forhold er det ikke sandsynligt, at dieselvognen, model 170 D, vil blive importeret.

Morris

De nye Morris modeller er hovedsagelig blevet ændret i karosseriet. Dørene er ble-



Da en af SMJ's medarbejdere forleden morgen gennemså korrektoren af omstående spalter, blev læsningen akkompagneret af små utilfredse grynt. »Husholdningsvogne, små, billige, kedelige husholdningsvogne — det er all, hvad vi har råd til i dette lille, småtskårne land,« var hans let bitre morgenbetragtning. Da vi følte, at han trængte til lidt afsvæling, sendte vi ham ud på en letvægter og fandt imedens dette billede frem. Kan De se, hvad det er for en vogn? De må gætte 3 gange. Nå ikke — det er en Chrysler med karosseri fra Carrozzeria Ghia i Turin. Der er imidlertid ikke tale om en enkelt vidundervogn, modellen er nemlig gået i seriefabrikation og kommer frem under modelbetegnelsen K 310. V-8 motoren har et slagvolumen på 5424 ccm, kompressionsforhold 8,1:1 og en effekt på 310 hk ved 5200 omdr./min. Som det fremgår af billedet, er der 4 karburatorer. Modellen kan dog også leveres med den mere beskedne motoreffekt af 180 hk. Styringen er med servoanordning, sæderne indstilles elektrisk (det må være sjovt at kunne køre frem og tilbage inden i vognen ved at trykke på et par knapper), en servoanordning løfter reservehjulet ud af bagagerummet, og gearkassen med kobling er helautomatisk. Tilbage for den menneskelige indflydelse er så kun at holde styr på de 310 hk og forhjulene. Akselafstanden er 3,18 m og total længden 5,60 m, medens højden kun er 1,5 m. Man kommer ikke udenom, at italienerne har sans for linier. Selvom vi ikke har mulighed for import af denne og lignende vogne, må vi være tilfredse, blot vi kan få et tilstrækkeligt antal »Husholdningsvogne«.

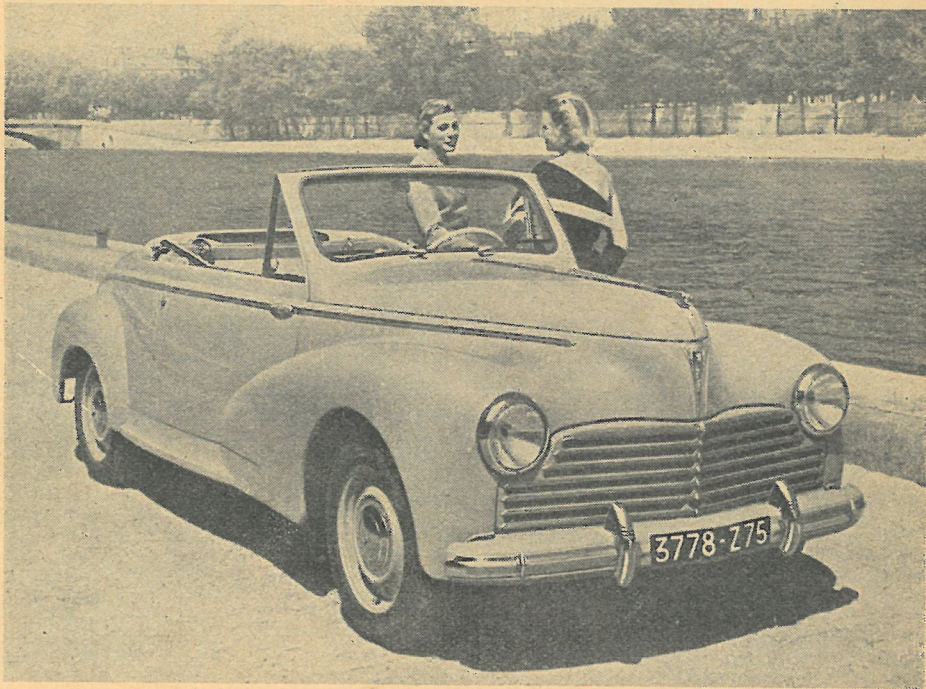
vet hængslet efter et nyt system, og samtidig anvendes nogle tætningslister, hvis gummikanter kan udskiftes let og hurtigt. Morris Minor har fået nye lygtehuse, der kun delvis er sammenbygget med forskærmene, og motoren er blevet ændret lidt, hvorved man har fået en bedre form på forbrændingsrummene. Morris Minor har som bekendt fået en lidt større bror, nemlig Morris Major, der har de samme specifikationer og det samme udseende som Minor, blot er Major en firedørs sedan, og motoren kan præstere nogle få hk mere end Minor's motor.

Peugeot

Model 203 fortsætter uforandret og koster kr. 14,200,00. Til foråret vil model 203 tillige kunne leveres som 3 personers cabriolet.

Renault

Den populære lille 4-CV med en hæk-motor, der udvikler 19 hk, er stort set uforandret, blot har den fået teleskopstøddæmpere på alle fire hjul i stedet for dæmpere med vridearm. Samtidig er 4-CV blevet klassificeret i 750 ccm-klassen, idet boringen fra 55 mm er sat ned til 54,5, så-



Peugeot vil i den kommende sæson kunne leveres som cabriolet.

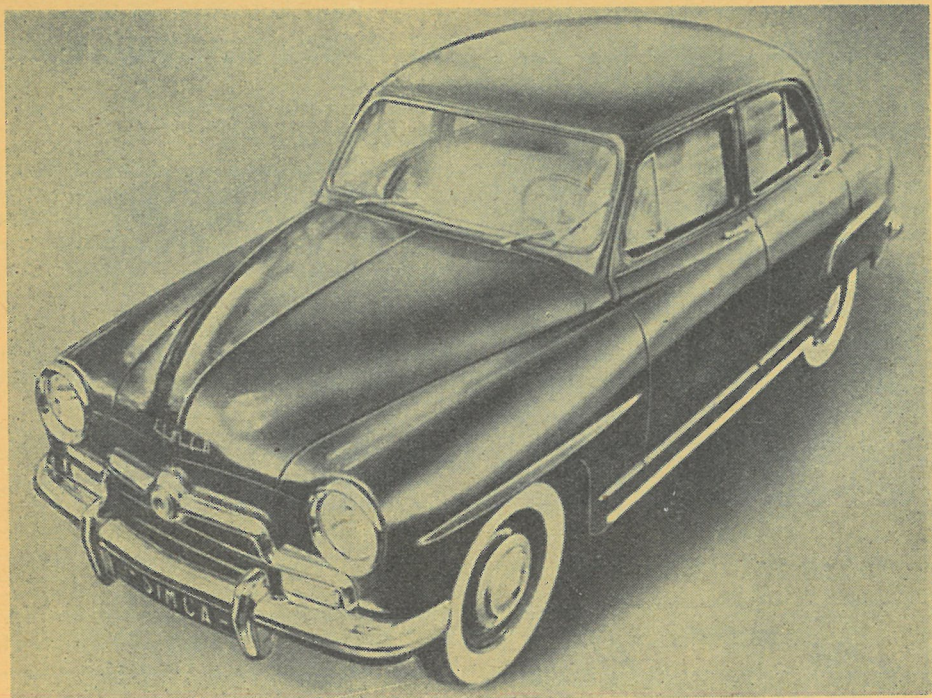
Den store Morris Six har ikke været genstand for bemærkelsesværdige ændringer.

Priserne er: Minor kr. 10.675,—, Major kr. 11.575,—, Oxford kr. 14.720,— og Six kr. 19.880,—.

Opel

De nye Opel-modeller blev meget udførligt omtalt i septemhernummeret, og vi vil derfor nøjes med at bringe priserne: Kaptajn kr. 17.784,00, Olympia kr. 13.427,50 og Olympia Cabriocoach kr. 13.687,50.

ledes at motorens slagvolumen nu er 748 ccm. Prisen er kr. 9902,50. Model 4-CV findes nu tillige som »de Luxe Sport Sedan«, hvis motor, der har et kompressionsforhold på 7,25:1, udvikler 21 hk. Denne model er monteret med to-tonet horn, tåge-lygter, luksUSDæk, forkromning på alle indvendige beslag og med specielt sadelmagerarbejde som standardudstyr. Prisen er kr. 11.222,00. Med samme udstyr, men med plastic-indtræk, er en cabriocoach nu kommet på markedet. Prisen for denne model bliver kr. 12.122,50.



Simca 9 er en smuk personvogn i et overkommeligt prislæg. Efter vor mening er vognen dog smukkere i virkeligheden end på ovenstående fotografi.

Endelig kommer den smukke, store »Frégate« til landet i april. Denne vogn repræsenterer fransk automobilindustri, når den er bedst. Med sine smukke, rene linier har karosseriet et italiensk anstrøg, vindspejlet er buet og giver føreren et glimrende udsyn, og de tekniske detaljer kan kun indgyde tillid. Baghjulene er således uafhængigt affjedret og ophængt i svingarme i vognens længderetning. Disse svingarme er hængslet skråt i forhold til det vandrette plan, således at hjulene under affjedringen ikke ændrer sporvidde i den grad, som det er tilfældet med almindelig pendulophængning. Differentialet er boltet fast til undervognen og er således affjedret vægt, og kraften overføres til baghjulene ved hjælp af to pendulaksler, der hver er forsynet med to kardanled og en glide-muffe. Affjedringen sker ved hjælp af to skruefjedre. Den firecylindrede, topventilede motor har et slagvolumen på 1997 ccm og udvikler 60 hk med et kompressionsforhold på 6,8:1. Tophastigheden opgives til 130 km/t med 6 personer og 100

kg bagage i vognen. Benzinforbruget er 10 liter pr. 100 km ved en tophastighed af 80 km/t. Disse gode værdier skyldes i høj grad den lave luftmodstandskoefficient. Franske teknikere oplyser, at vindtunnel-forsøg har godtgjort, at luftmodstandskoefficienten er 0,243, men dette tal tillader vi os at tvivle på. Prisen på Renault »Frégate« kendes endnu ikke.

Rover

Model »75« er uændret i produktion for 1952. Vi har haft et par forespørgsler om, hvorfor Rover i England bliver kaldt »fatigmands Rolls-Royce«, og svaret er i og for sig ligetil, idet Rover er et datterselskab af R-R, hvilket i højeste grad er kommet til udtryk i såvel konstruktion som udførelse — men prisen ligger jo unægtelig en del under den sum, man må give for en R-R. Rover har ligesom R-R, Bentley og nu også de engelske militærvogne en motor med topventil for indsugningen og sideventil for udblæsningen. Model »75« koster i dag kr. 22.040,00.

SAAB 92

er uændret i 1952. Prisen er kr. 13.480,00. En prøveførsel med denne vogn findes i vort februarnummer 1951.

Simca

Den nye Simca 9 har allerede haft stor succes i de europæiske lande. Det er en fiks, lille personvogn med linier, der meget minder om den større Fiat 1400. Motoren har et slagvolumen på 1221 ccm, og den udvikler 45 hk ved 4500 omdr./min. Kompressionsforholdet er 6,7:1, boringen 72 mm og slaglængden 75 mm. Vognens samlede vægt er 920 kg. Tophastigheden opgives til 120 km/t og benzinförbruget til kun 7,8 liter pr. 100 km ved 80 km/t. Vindspejlet er buet og bagruden er meget stor, således at man har et glimrende udsyn både frem og tilbage. Karosseriet er udformet som en selv bærende stålkonstruktion, og udstyret er usædvanlig enkelt og smukt. Speedometer, olietryksmåler o. s. v. er sam-

let i et enkelt instrument, der belyses med variabel lysstyrke. Varmeapparat og defroster er standardudstyr. Prisen er kr. 14.680,00.

Skoda

er uændret i produktion for 1952, men der er udsigt til lidt rigeligere import i den kommende tid. Prisen er for model 1102 sedan kr. 14.360,00 og for den smukke lille to-personers cabriolet kr. 16.360,00.

Tatra

har på de nye modeller en noget større bagrude, men er ellers uændret. Prisen er kr. 19.080,00.

Triumph

Det er kun den lille model »Mayflower«, der har rimelig chance for at slippe gennem de danske importrestriktioner. Denne model er uændret og koster kr. 13.255,00.

Vanguard

I 1952 vil Vanguard være forsynet med et nyt kølergitter, bagruden er gjort større, og den bageste nummerplade er flyttet op til bagagerummet i stedet for at sidde nede ved kofangeren. Indbygget varmeapparat og defroster er standardudstyr. Prisen er kr. 15.400,00. Vanguard Estate Car koster kr. 20.680,00.

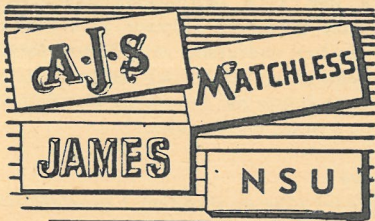
Volvo

Model PV 444 C adskiller sig fra de tidligere modeller ved en dækstørrelse på 5,95 × 15 i stedet for 5,00 × 16. Kompressionsforholdet er fra 6,4:1 sat op til 6,5:1, og en ny knastaksel bevirker, at effekten er gået 4 hk i vejret til 44 hk ved 4000 omdr./min. Prisen er kr. 14.840,00.

VW

— bedre kendt som »Folkevognen« — fortsætter, man fristes næsten til at sige naturligtvis, uændret i de to typer, nemlig model 11 A med mekaniske bremses og model 11 C med hydrauliske bremses. Der har været en del forlydender om, at de nye vogne skulle komme med synkromesh-gearkasse, men dette er ikke rigtigt. Der arbejdes derimod på en helt ny model, men om denne ved vi endnu ikke noget konkret. Model 11 A koster kr. 10.225,00 og model 11 C kr. 11.230,00.

KVALITETS MÆRKET



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

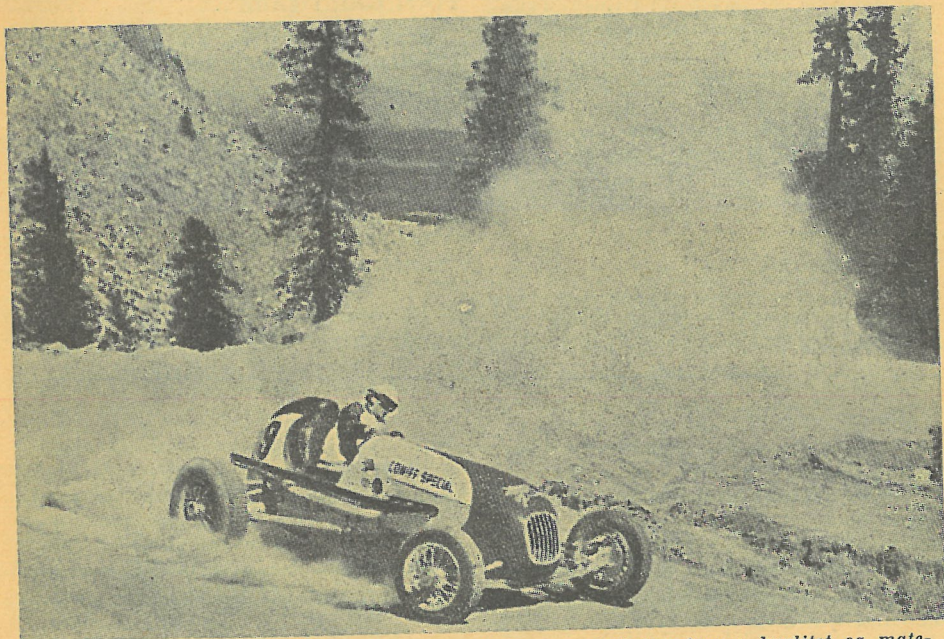
FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

PIKES PEAKE--

Et klassisk amerikansk
bakk løb af det helt
store format —

gaven i en acceptabel tid. Al Rogers vandt i tiden 15 minutter 39,7 sekunder, hvilket svarer til 76,1 km/t. Dette tal siger måske ikke så meget, men lad os gøre et tankeeksperiment: Gør Frederiksberg bakke dobbelt så stejl, læg et hårnålesving på toppen og læg en lignende bakke ovenpå. Tag derefter tilløb i Pilealléen, drej rundt om hjørnet (90°), kør op ad denne stejle fantasibakke og se, om De kan notere Dem for en lignende gennemsnitshastighed. En



Vinderen Al Rogers broad-sider gennem en afkurverne. Vejbelægningens kvalitet og materiale fremgår af de rejste støvskyer.

The Mobiloil team« bestående af Al Rogers, Johnny Mauro og Louis Unser besatte henholdsvis første-, anden- og tredjepladsen i dette års »Pikes Peak« — amerikanernes klassiske bakk løb, der virkeligt er af amerikansk format. Der er ikke tale om en lille bakke som englændernes klassiske »Shelsley«, men om en 20 km lang bjergbane med et utal af hårnålesving og stigninger på op til 10,5 procent. Vejens belægning er løst grus, og kørerne har således forskellige oplevelser at se tilbage på, når de når målet i 14110 fods højde — hvis de da når målet. Af de 29 startende vogne gennemførte kun de 18. Alle vognene er specialbyggede racere, og der kræves ikke så lidt køredygtighed for at klare op-

sådan opgave svarer til den letteste etape på Pikes Peake. Johnny Mauro blev nr. to i tiden 15.47,05, og Louis Unser fik noteret tiden 16.06,85.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504

FRI Udbræsnings

Nytårsløjer er gået af mode i de senere år, men det ligger vel i tiden. Tvungen opsparing, stigende priser og en masse andre udspekulerede raffinementer har gjort folk mindre løsslupne, og knald og brag har vi vel i og for sig også haft lidt for rigeligt af til, at man med større glæde hengiver sig til larmende spøg. Det er nu ærgerligt, for der kan laves mange uskyl-dige løjer med biler.

KNALDPERLER

Uden at gribe til mere voldsomme midler kan man skaffe sig mange fornøjelige øjeblikke ved hjælp af et par nogenlunde lydsterke knaldperler, som kemisk kyn-dige selv kan fremstille. Bevåbnet med en god knaldperle afventer man på et dertil egnet sted, at en fed limousine med en værdig chaffør ved rattet passerer. Så smi-der man sin miniaturbombe bag ved li-mousinen. Knaldet lyder præcis som en dækksplosion, og den uniformerede chauffør vil bremse hårdt op for at stå ud og undersøge, hvilket hjul det gik udover — og længe undre sig over, hvad der egentlig skete.

Man kan også med folk, man kender til-strækkelig godt, anbringe mindre knald-ladninger, der antændes elektrisk, på eg-nede steder i tændingssystemet, hvilket giver fremragende resultater, når den uindviiede kører stikker tændingsnøglen ind. Som et ekstra lækkeri kan knaldeffek-ten kombineres med røgudvikling.

UDEN KNALD

Man kan også lave nytårsløjer uden de mere komplicerede kemiske midler. Prøv en gang at køre op til en tilfældig fod-gænger, rul vinduet ned og spørg, idet De peger fremad: »Er det vejen ligeud?« I de ni af ti tilfælde vil spørgsmålet uden tøv-nen blive besvaret bekræftende!

For de mere fingernemme kan jeg anbe-

fale »det løse rat«. Man anbringer på rat-søjlen en stang, så man kan styre med knæene, og indretter rattet, så det let kan tages af. Derpå inviterer man een, der ikke kender arrangementet, med ud at køre. På et egnet stykke lige vej siger man til den rædselsslagne passager »Tag lige rattet«, som man rækker ham — eller hende. Det vil blive modtaget med nogen nervøs overraskelse. Garanteret!

MAN GÅR I FARE ...

Ovre i Amerika sker der mange mærke-lige ting, og forleden hørte jeg om en af alle tiders mest tragikomiske ulykker. En midaldrende dame sad fredeligt i en læne-stol i sin dagligstue og læste i en bog. Hen-des lejlighed lå på 3. sal. Samtidigt blev en mand kørt over på gaden nedenfor, og de må have kørt bravt til »hjemme i sta-terne«, for mandens ene sko blev slynget ind gennem et af damens vinnever. Man-den kom ikke ret meget til, men den fre-deligt læsende dame fik sig nogle ækle snitsår i hovedet fra glassplinter. Hændel-sen er autentisk(!) og stammer fra en officiel ulykkesstatistik.

Man kan nu også komme galt af sted på anden vis. En ung engelsk skuespiller havde engang en rolle, som krævede et ge-valdigt vanvidsudbrud allerede i første akt. Det var hans første store chance, og han havde opøvet en kolossal færdighed i at blive rigtig vanvittig, så gal, at fråden stod ham om munden. Fråden bestod af en slags bruspulver, han tog i munden, inden han gik ind på scenen.

På premieredagen havde han prøvet sin store scene særlig ihærdigt, og da han kørte til teatret i sin lille åbne topersoners, øvede han sig undervejs med bruspulver og det hele. Ved et stoplys så en betjent med stigende angst det gale, frådende men-neske i vognen, telefonerede straks efter en ambulance og »sikrede sig den vanvit-tiges person«, som det hedder i politirap-porterne.

Scenen på det hospital, den gode skue-spiller blev bragt til, var ikke ringere end den, han skulle have spillet på teatret. Jo mere han forklarede, desto sikrere blev lægerne på, at tilfældet var meget alvor-ligt, og først da den uheldige aktør var ved at blive lempe ind i en gummicelle, blev sagens rette sammenhæng opklaret — men der blev ingen premiere den aften!

REPARATIONSTEKNIK IV.

RIGTIG BEHANDLING AF RULLE- OG KUGLELEJER (II)

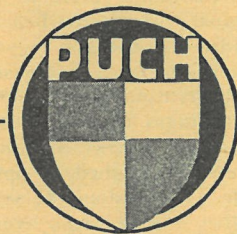
Af civilingeniør J. Fogelberg-Jensen

I disse tider, hvor det, ligesom under krig, på grund af genoprustning, valutavanskelighed ell. lign., med mellemrum kan være vanskeligt at fremskaffe kugle- og rullelejer, er mange mekanikere blevet stillet overfor det problem at indbygge et »uoriginale« leje i den »originale« automobiler- eller motorcyklekonstruktion, det være sig i fortøj, gearkasse eller andet steds, hvor man under normale forsyningsforhold blot rekvirerede de rigtige lejer fra sin lejeleverandør, hvorpå man smækkede det på plads. Dette kunne man gøre med største sandsynlighed, idet lejeringen var konstrueret således, at man ved at anvende det originale og af fabrikanten foreskrevne leje havde fuld sikkerhed for, at de i det forekommende belastningstilfælde nødvendige pasninger hermed var opnået, fordi maskin- eller motorfabrikanterne netop havde fremstillet aksler og huse med de til det originale leje passende tolerancer alt efter belastningens art.

Ikke alene i disse tilfælde, som man midlertidigt kan klare ved at sætte en stålbøsning i det uoriginale lejes boring og derved få lejet til at passe på den originale aksel eller sætte en stålring i det originale lejehus, evt. dreje akslen eller huset til den ønskede diameter, alt efter hvad der i det specielle tilfælde er passende og forsvarligt, men også i de ikke ukendte tilfælde, hvor man har det originale leje, men ikke kan fremskaffe de dertil svarende originale reservedele, som man så selv må lade fremstille, er det ubetinget nødvendigt at have et vist kendskab til de pasninger og tolerancer, som det er nødvendigt at sammenbygge de forskellige »maskinelementer« med for at opnå de bedst mulige resultater i de foreliggende belastningstilfælde.

I store træk skelner man kun mellem to forskellige belastningstilfælde, nemlig det almindeligst forekommende, at lejets inderring roterer i forhold til belastningsretningen og det forholdsvis sjældne, at lejets yderring roterer i forhold til belastningsretningen. I det førstnævnte tilfælde,

roterende inderringslast må man, for at undgå »valsning« af inderringen på akslen anvende en stram inderringspasning, medens yderringen anbringes med løs pasning, f. eks. glide- eller løbepasning. Det nævnte fænomen »valsning«, der altid har til følge, at både lejet og den akseltap, lejet sidder på, ødelægges, skyldes, at lejets boring er en ubetydelighed større end akseltappens diameter, hvorfor lejets inderring meget langsomt vil dreje sig eller bedre »rulle« på akslen. For at forstå dette må man forestille sig en almindelig smørring, der hænger løst på en aksel. Når akslen roterer, vil smørringen rotere med, men med en anden omdrejningshastighed end akslen på grund af forskellen i periferilængder. Tænker man sig nu, at man gør ringen mindre og mindre, indtil den kun er en ubetydelighed større i diameter end akslen, og belaster den på en sådan måde, at der ikke kan trænge smørring ind i mellemrummet mellem ring og aksel, har man ganske det samme tilfælde som en inderring, der sidder med løs pasning på en aksel og drejer sig i forhold til belastningsretningen. Belastningsretningen var for smørringens vedkommende tyngdekraft-



Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine. De kan opdrive, men det er lige så berydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

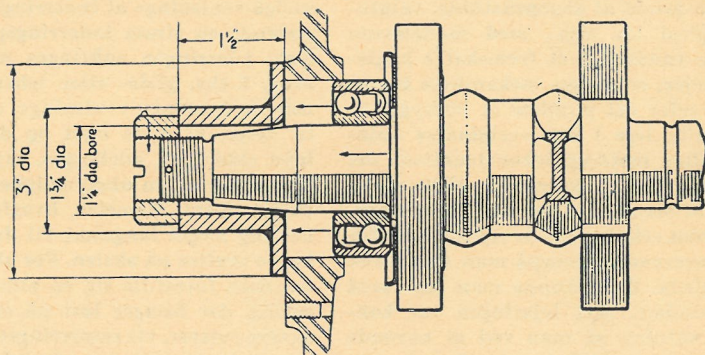
RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953

tens, der var fast, medens ringen roterede. Trods det, at der faktisk kun er rulning mellem inderringen og akslen, uden nogen egentlig glidning, slides begge meget hurtigt, idet overfladerne er tørre og stærkt belastede. Den eneste måde at undgå »valsning« på er at anvende en pasning så stram, at der ikke findes eller under be-

Når det er yderringen, der drejer rundt, skal denne have fast pasning, medens inderringen efter forholdene anbringes med glide- eller sugepasning. Da det i denne artikel ville føre for vidt og sandsynligvis fylde flere numre af »Skandinavisk Motor Journal« at give en udtømmende behandling af de forskellige lejekonstruk-



I mange tilfælde kan man trække et leje på plads ved at spænde maskinelementerne sammen som vist på ovenstående skitse af en Douglas krumtapaksel. Når man på denne måde trækker et leje ind i et lejemetalhus, må man være meget påpasselig med, at lejet ligger lige for huset og trækkes lige ind i dette, da den mindste kantning kan bevirke, at lejemetalhuset deformeres.

lastning kan forekomme noget spil mellem aksel og inderring. Man kan ikke hindre »valsningen« ved at spænde inderringen fast aksialt, med mindre spændkraften er og under belastningen forbliver mange gange større end lejets radiale belastning, hvilket man i almindelighed ikke kan regne med.

I det andet tilfælde, roterende yderringslast, gør ganske de samme bemærkninger sig gældende, idet det her er yderringen, der skal anbringes med fast pasning, specielt hvis belastningen er stor. Inderringen kan anbringes med løs pasning, dog ikke løsere end at de krav, man måtte stille til lejringsens nøjagtighed, er opfyldt.

I tilfælde af »ubestemt belastningsretning«, hvilket kan optræde, hvor lejet er påvirket af flere, mere eller mindre veldefinerede, kræfter, må man, for sikkert at undgå »valsning«, anvende fast pasning for både inderring og yderring, idet man samtidig anvender lejer med større radial »lejeluft« eller spil for at undgå klemning.

Indenfor automobilbygning gælder det næsten som en regel, at inderringene skal have fast pasning, hvor det drejer sig om roterende aksler, medens yderringen gives glide- eller sugepasning alt efter lejets art.

tioner, der anvendes i automobiler og motorcykler, må man desværre renoncere herpå. For dog at give en orientering angående de pasninger, man erfaringsmæssigt har fundet frem til, er disse sammenstillet i følgende tabel, der er inddelt efter lejrernes anbringes i køretøjet.

Motor-lageret

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

**Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmændshallen
København V

Pasninger for rulningslejer i automobiler

Anbringelse og lejetype	Aksel-pasningsbetegnelse	Husets pasningsbetegnelse
Forhjul:		
1. Med koniske rullelejer	Suge- til let drivpasning	Hård driv- til let prespasning
2. Vinkelkontaktlejer	Sugepasning	Hård drivpasning
3. Radial-kuglelejer	Suge- til let drivpasning	Drivpasning
4. Cylindriske rullelejer	»	»
5. Sfæriske rullelejer	»	Hård drivpasning
Baghjul: ½-flydende		
Koniske rullelejer	Let prespasning	Sugepasning
Radial-kuglelejer	»	»
Sfæriske kuglelejer	»	»
Baghjul: ¾-flydende		
Radial-kuglelejer	Sugepasning	Drivpasning
Sfærisk kugleleje	»	Drivpasning
sfærisk rulleleje		Hård drivpasning
Baghjul: 1 1/1-flydende		
Radial-kuglelejer	Suge- til let drivpasning	Drivpasning
koniske rullelejer	Sugepasning	Hård drivpasning til let prespasning
	Suge- til let drivpasning	Hård drivpasning
sfæriske rullelejer	»	Let prespasning
Transmission:		
1. Spidshjulsaksel af stål		
Radial-kuglelejer	Driv- til let prespasning	Sugepasning
Cylindriske rullelejer	Let prespasning	Let drivpasning
Koniske rullelejer	»	Sugepasning
fast inderring		
fast yderring	Let drivpasning	Hård drivpasning
Sfæriske rullelejer	Let prespasning til prespasning	Let drivpasning
2. Differentiale, delt hus: af støbegods.		
Radial-kuglelejer og vinkelkontakt-lejer	Let prespasning til prespasning	Sugepasning
Cylindriske rullelejer	»	»
Koniske rullelejer	»	»
Udelt hus:		
Radial-kuglelejer	»	»
Cylindriske rullelejer	»	Let drivpasning
Koniske rullelejer	»	»
Sfæriske rullelejer	Prespasning	»

Hvor der anvendes letmetal-huse, opstår der i almindelighed den vanskelighed, at lejesædet, specielt ved stødvis drift, let udhamres og lejet løsnes, hvilket også nemt sker, når driftstemperaturen ligger væsentlig højere end den temperatur, ved hvilken lejet monteres, idet letmetallerne varmeudvidelseskoefficient alminde-

ligvis er dobbelt så stor som ståls. Der er dog nu gjort gode erfaringer i retning af at undgå den materialesammentrykning, som finder sted ved belastningens påvirkning under driften, ved at sammentrykke materialet før lejet monteres, f. eks. ved at dreje huset ud til et vist undermål, hvorefter bearbejdning til færdigmål fore-

„DERBY“ — **FRITS MØLLER**

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

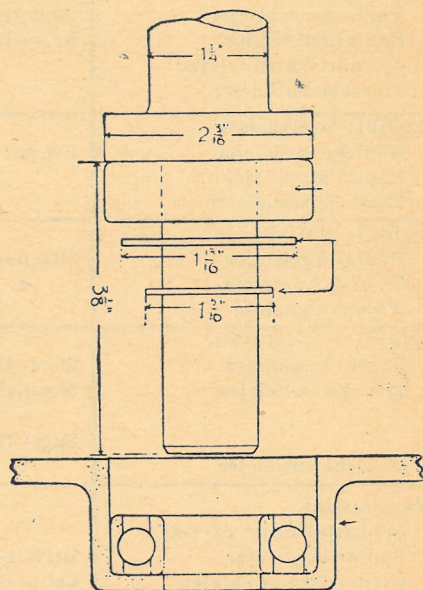
RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 . København K.

tages ved rulning af boringen. Denne metode kan naturligvis kun benyttes for metaller med stor overfladehårdhed som silumin og lignende. For huse af elektron kan yderringens »valsning« ikke fuldstændigt forhindres. Det er her ikke muligt at

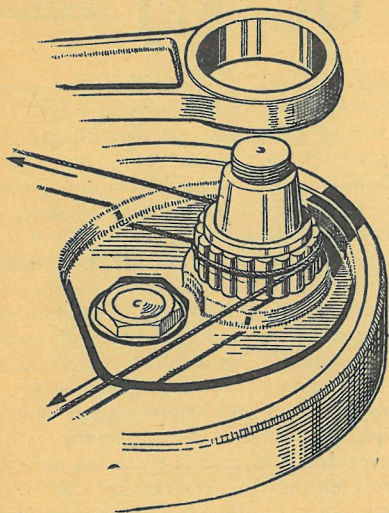


Ved montering af lejer er det meget vigtigt, at man retter sig efter fabrikkens instruktioner. I mange tilfælde differerer monteringen fra almindelig praksis, som det f. eks. er tilfældet med ovenstående krumtapaksel på en AJS. De to kuglelejer skal have stram pasning i huset og let driv-pasning på akslen. Dette er ofte tilfældet med krumtapaksler i letmetalhuse. Grunden hertil er, at belastningen tillige roterer.

forhindre yderringens drejning, selvom der anvendes en pasning med et overmål, der svarer til forskellen mellem varmeudvidelsen for yderringen og lejehuset. Endvidere måtte overmålet være så stort, at lejet ville klemme radielt i kold tilstand, hvis det var et leje med normalt spil eller »lejeluft«. Omvendt ville anvendelsen af et leje med stor »lejeluft« være u hensigtsmæssigt, idet lejet i varm tilstand ville være unøjagtigt og sandsynligvis ikke støjfrit.

Adskillige motorcyklefabriker indstøber, for at undgå ovennævnte vanskeligheder, en stålring i letmetallet og lader da denne danne hus for yderringen med glimrende resultater til følge.

Trods det at denne artikel ikke giver nogle egentlige tips i værkstedsmæssig be-



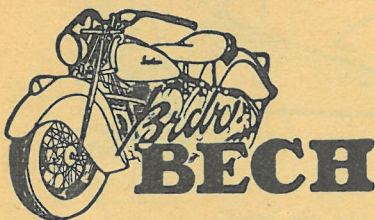
Således monteres et plejlstangseje med løse ruller. Disse ruller fås ofte i overstørrelse, men ved monteringen må man sikre sig, at lejet går tilstrækkeligt frit, d.v.s. at plejlstangseje har det sideslør, fabriken foreskriver.

tydning, hvilket det heller ikke har været min tanke, at den skulle, idet jeg regner med, at mekanikerne bedst selv ved, hvordan tingene håndværksmæssigt skal gøres, håber jeg, at den dog har en mission ved at forklare lidt om, hvorfor man for at få det bedste resultat må påse, at de og de forudsætninger angående pasninger er opfyldt.

Jeg skal ikke her komme nærmere ind på montering og demontering, idet dette blev behandlet i min artikel i forrige num-

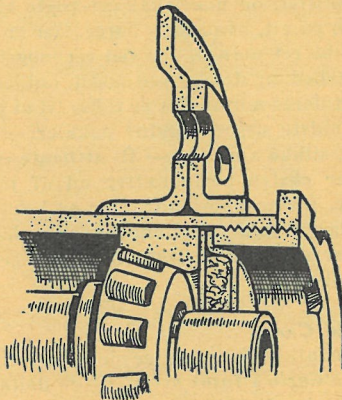
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG UDSKYR
Aut. Indian-forhandler

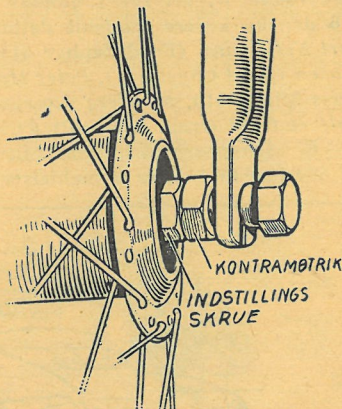


Tagensvej 101 . Tåga 9926

mer af SMJ, men blot endnu en gang gentage, at man ikke kan forvente gode driftsresultater med lejer, med mindre den størst mulige omhu og renlighed iagttages ved montagen. Dette kan ikke siges



Koniske rullelejer anvendes meget ofte i hjulnav. Ovenstående udformning findes på AJS og Machless.



Ved justeringen af disse lejer skal man stramme indstillingsmøtriken så meget, at sløret lige netop forsvinder, og derefter skrues man lidt tilbage. Ved tilspænding af kontramøtriken må man holde godt igen på indstillingsmøtriken, således at justeringen ikke ændrer sig ved løsningen. Lejet må aldrig spændes hårdt an.

ofte nok. Endvidere må man huske aldrig at slå direkte på et leje med en hammer, idet man kun opnår at ødelægge lejet herved. Iøvrigt gælder det altid om at følge de anvisninger, der er givet af de automobil- og motorcyklefabriker, hvis fabrikat man beskæftiger sig med og i tvivlstilfælde søge vejledning hos sin kugle- og rullelejeleverandør, som altid står til tjeneste med råd og dåd.

— FRA BANE OG VEJ —

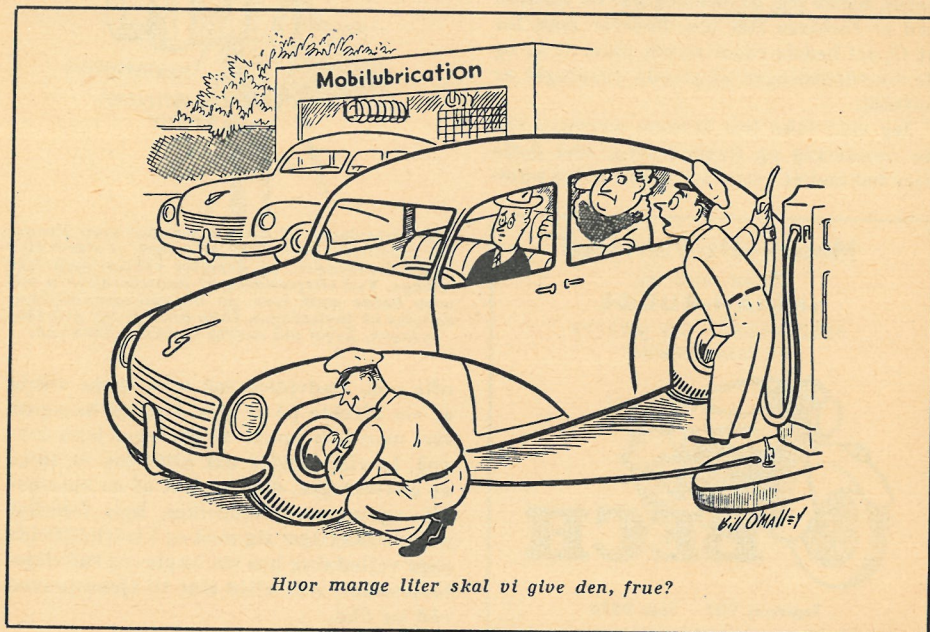
Traditionen tro svirrer rygterne med årsskiftet, og man skal vel vogte sig for at tro på alt, hvad man hører. Der er nemlig ikke ret mange, der ved ret meget med sikkerhed, og de, der ved noget, holder klogeligt deres mund. Det er tiden til at pudse de i sidste sæson vundne pokaler — eller til at slikke sine sår — til at hente endnu et par ekstra hestekræfter ud af maskinerne, skrive nye kontrakter og i det hele planlægge den kommende sæson, der begynder allerede i februar med de argentinske løb.

Monte Carlo

Men allerede inden er det XXII Rallye Monte Carlo i fuldt sving, og de deltagere, der starter fra Oslo og Stockholm, vil som sædvanlig passere Danmark. Trods den nye bestemmelse i reglementet, der udelukker vogne, bygget før 1. januar 1949, har 6 danske kørere anmeldt deltagelse. *Robert Nellemann* (Ford Zephyr 51), *Kaj Johansen* (Ford Consul 51), *Peter Mourier* (Morris Minor 51), *N. Bjerg Lauritzen & Rudolf Rottbøl Ørum* (Renault 4 CV 50) samt *E. Schalburg Knudsen* (Hillman Minx 50) har fået deres anmeldelser god-

kendt, medens *J. Voigt-Nielsens* anmeldelse (Citroën 51) er indgivet noget sent, så det er tvivlsomt, om den bliver anerkendt.

Konkurrencen bliver hård i år, og listen over de mange deltagere tæller navne, der indgyder nogen respekt. Fra Lissabon starter bl. a. *Jean Trévoux*, der har vundet flere gange end nogen anden, med en *Delahaye*, og *Kling*, *Hermann Lang* samt *Rudolf Caracciola* med 2,2 liters *Mercedes-Benz* vogne. Glasgow bliver startsted for en formidabel *Allard* brigade, anført af *Sydney Allard* selv, flere *Jaguar* med så berømte kørere som *Ian Appleyard* (triumfatoren fra Alpe-rallyet tre år på rad) ved rattet. Majoriteten af svenskere og finner starter som vanligt fra Stockholm, hvor også veteranen *Monsieur Quatresous* (det hedder han!) lægger ud med sin *Porsche*. Oslo er fortrinsvis startsted for nordmænd, München for hollændere og tyskere. Schweizerne og franskmændene kører fra Monte Carlo sammen med nogle italienere, hollændere og englændere (bl. a. *Stirling Moss* med en *Sunbeam-Talbot*). Endelig er der en talstærk og kapabel italiensk repræsentation, der starter fra Palermo.



Hvor mange liter skal vi give den, frue?

Slutprøven er i år en regelmæssighedsprøve på *Circuit du Col de Braus*, en 74,4 km lang rundstrækning i bjergene bag spillestaden. Den skal tilbagelægges med 55 km/t, hvilket turde være svært, hvis det falder i med is eller sne. Der er to åbenlyse og en hemmelig kontrol på strækningen, og deltagerne straffes med 1 point for hvert sekund, de kommer for tidligt eller sent til kontrollerne. Yderligere skal de sidste 200 meter før en kontrol køres på højst 20 sekunder, så man hverken kan ligge på lur lige inden kontrollen og spurte ind i rette tid eller slæbe sig frem med uret i den ene hånd. Intet under, at Col de Braus allerede er tæt besat med deltagere, der øver sig flittigt.

De danske kørere kommer i hård ild, men om gode ønsker kan hjælpe, går det dem ikke dårligt. Good luck!

Dette og hint

»Man« siger, at B. R. M. er ved at bygge endnu et par vogne, at en stor engelsk fabrik i al stilfærdighed har bygget en vædeløbsvogn næsten færdig efter måneders arbejde, at Alfa Romeo ikke vil deltage i 1952-løbene, at Alfa Romeo bestemt vil deltage, at ingen rigtigt ved noget, at Mercedes-Benz definitivt har opgivet at køre med de to 1,5 liters »Tripolis« vogne i den forestående sæson (fordi prøverne fornyligt på Nürburg Ring viste, at den ikke kunne presses banen hurtigere rundt end 10 min. 30 sek., mens Ascaris 4,5 liters Ferrari gjorde det på 9 min. 55,8 sek. under det tyske Grand Prix, og at den nye to-liters Maserati vil få Ferrari til at tænke sig godt om.

Fashionable nyheder

H. K. H. prins Birabongse Bhautej Bhanubandh — bedre kendt som *B. Bira* — giftede sig den 18. december med en mørkhåret argentinsk skønhed ved navn *Celia Howard*, der pudsigt nok har samme forbogstaver som hans første kone, Ceril Heycock, hvem han blev skilt fra sidste år.

Det unge par, der traf hinanden under sidste års løb i Buenos Aires, hvor Senorita Howard havde en stilling i automobilklubben, blev viet ved en exotisk ceremoni i den siamesiske ambassade i Paris. Efter vielsen var der en celeber reception for parrets mange venner, overvejende vædde-

løbskørere, så det har været alle tiders chance for en autografjæger.

Stop press

Anmeldelsesfristen til det 3. *Sestrières Rally* slutter den 26. januar til billig takst og den 2. februar til forhøjet gebyr (12.000 lire), så kørere, der ikke kom med i Monte



FORHANDLER I

ÅRHUS

ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE

Sjællandsgade 25

GENTOFTE
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

Carlo, kan få en chance her. Førstepræmien er en Fiat 500 C Station Waggon plus kontanter. Rallyet køres mellem den 22. og 25. februar, og distancen er ca. 4.000 km.

Nortons fabrikshold i 1952

Duke bliver kaptajn for tre nye ryttere

For nogen tid siden afsendte en ung mand i Australien et telegram på kun eet ord til Norton-fabriken i England. »Ja«, stod der, og afsenderen var Ken Kavanagh. Dermed var en vigtig sag afgjort, idet Ken Kavanagh dermed var officielt optaget på Norton's fabrikshold for den kommende sæson — et ærefuldt, men også krævende job, eftersom holdet i 1951 skaffede Norton fabriksmesterskabet i ikke mindre end tre klasser. Ken Kavanagh deltog som bedste privatkører på sin Norton i de klassiske løb i 1951, og i slutningen af sæsonen kørte han officielt for Norton. Han er kun 27 år og er for tiden ansat hos Melbournes borgmester, Sir James Disney, chef for Disney's Motors, Ltd., Melbourne.

Geoff Duke, der blev individuel verdensmester i både 350 og 500 ccm klassen i 1951, bliver kaptajn for holdet i den kommende sæson. Foruden Kavanagh kommer fabriksholdet til at bestå af endnu to nye ryttere, nemlig Reg. Armstrong, der trods sine kun 23 år er kendt fra en lang række internationale landevejsløb, og Dave Bennett fra Birmingham. Reg. Armstrong er ansat i sin fars motorcykleforretning i Dublin, og Dave Bennett, der kun er 22 år, er ansat som ingeniør i Norton's konstruk-

tionsafdeling, hvor han arbejder sammen med Duke. Ligesom det var tilfældet med Duke for nogle år siden, blev Bennett optaget på fabriksholdet efter at have vundet Senior Manx Grand Prix. Johnny Lockett, der nu er 35 år, trækker sig tilbage fra fabriksholdet, som han har været medlem af siden 1939.

Observer.

Motor Lommebogen 1952

er udkommet

Den er fuld af oplysninger beregnet for bilister og motorcyklister, den vil i mange tilfælde betyde en lettelse, når man har brug for en konkret oplysning om vægt-afgift, kilometerafstande el. lign. En flks lille gave til motormanden.

★

Faas hos alle boghandlere

kr. 3,50 - 4,50

★

JØRGEN HALKIER'S FORLAG

Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø.

MOTOR DRESS tilbyder

*Forsendes overalt
pr. efterkrav*

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og

varmt pelsfor fra **kr. 198,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med for fra ... - **39,15**

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
til motorkørsel.

Køretæpper (kraftig, vandtæt kaleschedug) - **29,50**

Nyrebælter prima kvalitet - **21,50**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



teknisk **BREVKASSE**

De bedes venligst besvare følgende spørgsmål:

1. Er baghjulsaffjedring en fordel i a) bakkeløb, b) trial, c) schramble, d) sidevogns-baneløb?
2. Hvilke specifikationer har Adler Triumf 1939 med forhjulstræk?
3. Hvilke specifikationer har Opel Cadett 1939?
4. Kan Jawelin-Jupiter købes på almindelig indkøbstilladelse?
5. Må 16-årige deltage i motorløb for knallerter?
6. Kan effekten ikke øges betydeligt på VW ved en højere kompression?
7. Hvorledes kan det forholde sig, at den sideventilede Morris Minor næsten har 30 hk, medens Renault 4 CV, der jo er topventilet, kun udvikler 19,5 hk (forskellen på volumenet er dog kun ca. 180 ccm. Kan omdrejningstallet, der jo ikke er ret meget større på Morris end på Renault, virkelig give så stor forskel? Ved motorcykler regner man jo med omtrent den dobbelte effekt (i samme slagvolumenklasse) på en topventilet som på en sideventilet model.
8. De folkevognsspecialer, man sommetider hører om, deltager næsten altid i 1100 ccm klassen, men er folkevognen ikke på 1131 ccm?
9. Er Norton International-modellerne og Triumph T-100 ikke standardmaskiner, når bare motoren anvendes i det originale stel?

H. W., Hammershøj, Jylland.

- 1) Baghjulsaffjedring er en fordel i alle løb undtagen i trials og kortbaneløb på solomaskiner.
- 2) Vi har desværre ikke disse specifikationer, men forhandlerne af de pågæl-

dende mærker er sikkert i stand til at give de ønskede oplysninger.

- 4) Javelin Jupiter kan kun leveres på udvidet (stor) indkøbstilladelse, men importøren mener, at der senere vil blive chance for at levere den på almindelig indkøbstilladelse.
- 5) Dette spørgsmål kan vi ikke besvare på indeværende tidspunkt, da sportsreglementet er ved at undergå en gennemgribende revision, og der er endnu ikke taget stilling til spørgsmålet.
- 6) Effekten kan sættes en del i vejret ved et større kompressionsforhold, men det helt store resultat opnår man først ved at montere en ny knastaksel, således at omdrejningstallet sættes i vejret.
- 7) Morris Minor har en litereffekt på 32,2 hk mod Renault 25 hk, og det højere omdrejningstal på Minor er forklaringen — delvis. Der er nemlig mange andre forhold, der gør sig gældende, såsom motorens fyldning (der dog i reglen er bedst for den topventilede motors vedkommende), mekaniske virkningsgrad o. s. v. Man regner ikke med dobbelt så stor effekt på en topventilet motorcyklemotor som på en sideventilet motor. Man har et glimrende eksempel i BSA model C 10 og C 11. Det er i virkeligheden den samme 250 ccm motor med henholdsvis side- og topventiler. Effekten er henholdsvis 8 hk og 11 hk.
- 8) De VW, der kører i 1100 ccm klassen, har opforede cylindre, således at motorens slagvolumen kommer ned under 1100 ccm.
- 9) Norton International og Triumph Tiger 100 er begge standardmaskiner, eftersom de kan indregistreres i den stand, de forlader fabriken.

Jeg er ejer af en Zündapp (militær model) type K. S. 750, og da det er vanskeligt hos de stedlige mekanikere at få oplysninger om denne maskine, henvender jeg mig til Dem med følgende spørgsmål: 1) Når det begynder at blive køligere i vejret, begynder maskinen at gå dårligt, det lyder nærmest, som fik den for fed blanding, idet den hakker i det på skiftevis højre og venstre cylinder; der er så selvfølgelig heller ingen kraft i maskinen; den starter let nok, og når først motoren er blevet rigtig varm, d. v. s. efter et kvarters kørsel eller mere, går den fint igen. Hvad kan det skyldes? Jeg har prøvet alt, men intet hjælper. Der er en ny original karburator (Solex), helt ny original magnet, og maskinen er i det hele taget med originale dele overalt. 2) Kan denne maskine tåle at få kompressionen forøget ved at montere stempler med flad top i stedet for de originale, der er konkave? (Kompressionen er nu 6,2:1.) 3) Maskinen synger stærkt i gearkassen; der er nogle, der mener, at disse maskiner altid har denne syngende lyd i gearkassen, det kan da ikke være rigtigt; jeg mener, det skyldes slid på tandhjul. Kan det afhjælpes uden at forny hele gearkassen?

S. L. H., Ollerup.

For os ser det ud, som om maskinen får for mager blanding, når den er kold. Er dette tilfældet, vil det hjælpe, hvis man lukker for luften, indtil motoren er tilstrækkelig varm. Vi kender ikke så meget til denne model, og oplysninger er ikke til at skaffe, men såfremt der ikke er luftspjæld på karburatoren eller dennes hus, må et sådant kunne monteres. Vi vil fraråde Dem at sætte kompressionen i vejret ved hjælp af et fladtøppet stempel, da det giver en dårligere forbrænding. På almindelig benzin vil motoren ikke kunne tåle at blive komprimeret op, men med en bedre brændstofblanding kan man selvfølgelig godt komprimere op ved hjælp af et stempel med anden pindhøjde. — Den syngende lyd i gearkassen stammer afgjort ikke fra tandhjulene, eftersom der ingen tandhjul er. Udvekslingen i gearkassen sker ved hjælp af en række kædehjul og kæder, og såfremt kæder og kædehjul er slidt, vil de give en syngende lyd fra sig. En udskiftning er let at foretage, og reservedele kan fås hos Brdr. Friis-Hansen, Sejrgade, København Ø.

Jeg har en 250 ccm topventilet BSA type C 11 årg. 1939. Jeg har for ca. 2500 km siden fået motoren hovedrepareret (udboring og nye lejer overalt), hvorefter alle mislyde fra motoren forsvandt; men nu er der atter kommet en tikkende lyd, der nærmest minder om ventilklapren, uden at jeg har kunnet konstatere, hvorfra den kom. Det kan bemærkes, at både ventiler og styr blev udskiftet og sæderne fræsset op ved hovedreparationen. Lyden er mest fremtrædende ved tomgang, og den skyldes ikke forkert tændingsindstilling. Kan SMJ give mig et tip til fejls afhjælpning? På forhånd tak.

A. M. H.

Der kan selvfølgelig være forskellige muligheder, men mest sandsynligt er det, at støjen kommer fra knastfølgerne. Disse er udformet som vinkelarme, der drejer på en fast tap. Hvis der er for stort slør mellem armene og tappene, giver dette en klappende lyd. Ventilløfterne kan også give lyd fra sig, hvis de sidder for løst i ventilløfterstyrene, men mest sandsynligt er det, at lyden stammer fra afbryderkontakten, og denne bør undersøges først.

Som abonnent på Motor Journalen vil jeg bede Dem være så venlig at være meg behjælpelig med nedenstående:

Jeg har en Zündapp motorsykel K/S 600 ccm og er nødt for at skifte plejlstang-lejet, da det viste sig at den var dårlig, og sidste gang holdt den bare 10.000 km.

Bilfakfolk her mener at hvis diameter på krumtapsøle er under 41,5 (original 43 mm) er det ikke lønnsomt at skifte lager.

Krumtapsølets diameter på ovennævnte Zündapp er på forreste sylinder 41,57—41,56. Altså 1/100 mm oval. Bakerste sylinder 41,57—41,55. Altså 2/100 mm oval.

Jeg lurer på om et glidelager av blybronse er en god nok legering, eller om et eventuelt bedre forslag fra Deres side.

Venter spent på Deres svar.

B., B., Sarpsborg, Norge.

Den første betingelse for at få et leje til at holde er, at krumtapsølen ikke er oval. Den nævnte ovalitet er tilstrækkelig til at nedsætte olietrykket, og vi vil derfor anbefale Dem at få slebet sølerne ned, således at de bliver runde. Der skulle derefter ikke være noget i vejen for, at lejerne holder, heller ikke med de nævnte mål på sølerne. De kan ikke få noget bedre materiale end blybronse.

Må jeg ulejlige Dem med et par spørgsmål om min DIESELLA. I Skandinavisk Motor Journal for december er den nye Mobiloil BB to-takt omtalt.

1. Er den nye olie anvendelig for Diesella i blandingsforholdet 1:30, eller skal man stadig bruge blandingsforholdet 1:15?
2. Hvor meget koster den nye olie pr. l?
3. Hvis man vil lave sin motor om til 30 km knallert fra 60 km, skal man så betale omsætning endnu en gang?
4. Kan man overhovedet ikke få styrt-hjelme mere?

Ærbødigst, Tune.

De kan roligt bruge Mobiloil BB to-takt i forholdet 1:30 i en Diesella. Prisen er ca. kr. 3,15 pr. liter eller kr. 1,25 for en lille dunk med 0,2 liter.

En ændring i motorspecifikationen nødvendiggør ikke betaling af ny omsætningsafgift.

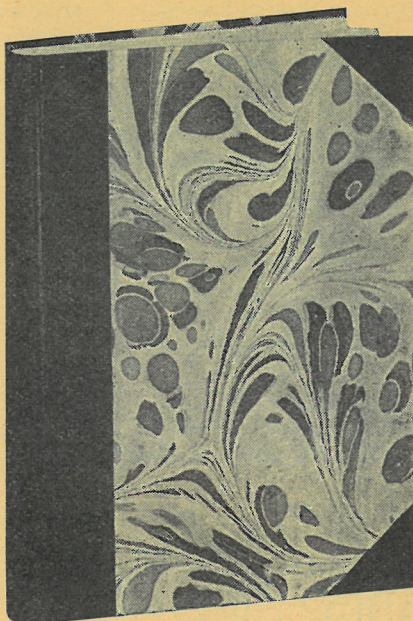
Vi har ikke kunnet opdrive en styrt-hjelm i de sidste mange måneder. Der gives ikke valuta til styrt-hjelme og motor-briller. Rent nationaløkonomisk er det jo også bedre, at folk får øjnene ødelagt, eftersom øjenlægerne betales i dansk valuta — det må vel være med dette ræsonnement, bevillingerne nægtes. Styrt-hjelme er noget, man bruger til motorsport — en vederstyggelig tanke. En ordentlig embedsmand med respekt for sig selv vil finde tilstrækkelig beskyttelse i en knækflip og vil antagelig heller ikke mærke, om han støder hovedet.

Vil De venligst oplyse mig om følgende: Jeg har 1. november 1951 købt en Nimbus med varelad (gule plader), kan der fås sorte plader, når den har været indregistreret i 3 år (den 26/6 1952), hvilket forhandleren oplyste, eller skal den gå i mit navn i 3 år? Der er to ejere før.

Kan man søge om tilladelse til at betale omsætning og få sorte plader og hvor? Vi er 6 mand i firmaet (malerforretning) og skulle så have personkasse i stedet for lad. Vi har søgt om en ny motorcykle i 2 år, men stadig fået afslag, skønt vi er på landarbejde det meste af tiden.

Kan De oplyse mig om, hvilken sidevognsmodel det er, som er afbilledet i SMJ juli 1951 (side 353). Kan der fås en personkasse (og hvilken model), som kan påmonteres det Nimbus vareladunderstel, jeg har, da det vel bliver det billigste.

S. M., Ølgod.



Indbind S.M.J.

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 6,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og årgang 1951 må derfor være os i hænde senest den 1. februar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. marts.

★

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

★

Ukomplette årgange af 1950 og 1951 kan suppleres op.

★

Indsend Deres blade til

Skandinavisk Motor Journal
Lille Kongensgade 43, København K.

En varemotorcykle skal have været indregistreret i samme ejers navn i 3 år, inden de gule nummerplader kan blive erstattet med sorte. De kan selvfølgelig godt søge om tilladelse til at betale omsætningsafgift, og såfremt særlige omstændigheder gør sig gældende, vil tilladelsen muligvis også blive givet. Ansøgningen skal stiles til Direktoratet for Vareforsyning, Klerkegade 1, København K.

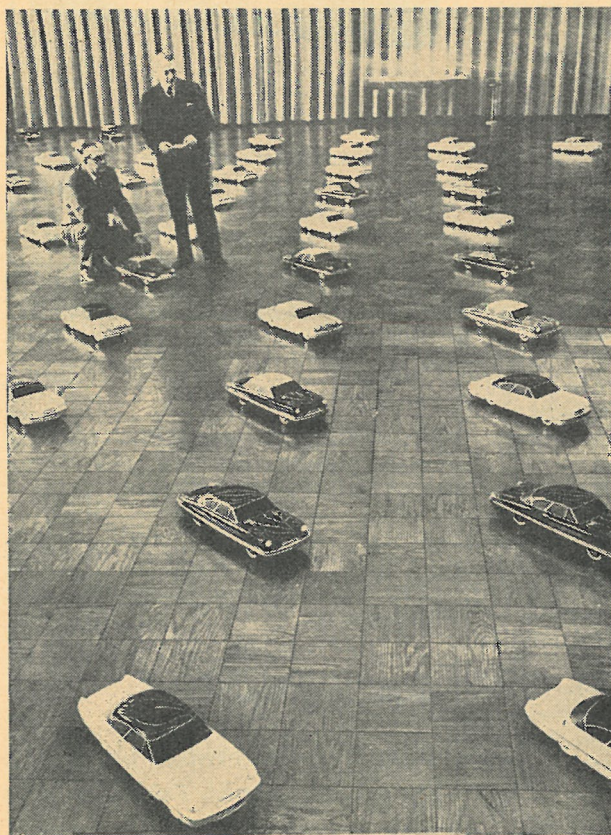
Den afbildede sidevogn er en Acap. På et Nimbus vareladunderstel kan påmonteres en Acap karosse. Prisen er kr. 550,00, og såfremt der ikke er betalt omsætningsafgift af understellet, skal der tillige betales omsætningsafgift.

Jeg vil gerne have et spørgsmål vedrørende tændingsbanken besvaret. Jeg er klar over, at et for højt kompressionsforhold i forbindelse med en dårlig benzin giver

tændingsbanken, fordi gasblandingen ude i forbrændingsrummet bliver trykket sammen og selvantænder, hvorved hele gasblandingen brænder af som en eksplosion og ikke som en jævn forbrænding. Nu vil jeg imidlertid gerne vide, hvorfor tændingsbankning opstår, når man giver hård gas ved et lavt omdrejningstal af motoren.

S. I., København N.

Svaret er i grunden ret ligetil, når man blot ser bort fra kompressionsforholdet og i stedet beskæftiger sig med kompressionsstrykket, der ikke alene er afhængig af kompressionsforholdet, men tillige af motorens fyldning. Når man åbner meget for gassen ved et lavt omdrejningstal af motoren, vil cylindrene blive bedre fyldt end ved en mindre åbning af gasspjældet. Det vil igen sige, at kompressionstrykket stiger, og muligheden for selvantændelse af gasblandingen bliver større.



Det er morsomt nok at tænke på, at medens teknikerne gør sig de største anstrengelser for at skabe de mest fuldkomne vogne, og forsøgslaboratorierne gennemprøver den praktiske udformning om og om igen for at gøre vognene holdbare og endnu bedre, bliver de fleste vogne solgt på grund af farve og betræk, sådan som husets frue nu fortrækker disse »specifikationer« uden smålig hensyntagen til motoreffekt, benzinforbrug, køreegenskaber o. s. v.

Derfor gør de amerikanske bilfabrikker også meget ud af farvesammensætningen og udseendet i det hele taget. Her ses en samling forskellige modeller kørt op til bedømmelse af farverne, inden den endelige produktionsmaling vedtages. Alt for kunderne.

Trimming af karburatorer og gashåndtag

Det er en kendt sag, at motorcyklekarburatorer af Amal-typen er forholdsvis simple instrumenter, der let lader sig indstille af enhver, som har forstået de forskellige fasers justering. Vi repeterer lige justeringen: Tomgangen indstilles ved hjælp af luftskruen og spjældstopperen. Derefter kommer i rækkefølge spjældets udskæring, nålens placering i forhold til spjældet og endelig dysens størrelse, der regulerer den rigtige blanding ved fuldt åbent gasspjæld. Tomgangen skal forholdsvis ofte justeres, da motoren kræver forskellige indstillinger i forhold til den mekaniske stand, mængden af sodaflejringer o. s. v. Spjældets udskæring er der sjældent grund til at ændre, medens nålens stilling i forhold til spjældet til tider skal ændres i forhold til de betingelser, motoren arbejder under, idet navnlig drifttemperaturen har en afgørende indflydelse på blandingsforholdet i dette område af gasskalaen. Strålespidsens (dysens) størrelse er — såfremt den ikke er meget underdimensioneret — kun afgørende for blandingen mellem $\frac{1}{4}$ og fuld åbning af gasspjældet.

For den motorcyklist, der ønsker en korrekt blanding hele skalaen igennem og under alle driftbetingelser, kan det være vanskeligt at opnå en god justering i midten af området, d. v. s. omkring halv til trekvart åbning af gasspjældet, fordi nålens stilling i de fleste tilfælde bestemmes i forhold til nogle riller, der ved hjælp af en fjederklemme udgør den lås, der fastholder nålen i forhold til spjældet. Selvfølgelig kan man ændre denne lås således, at man opnår en indstilling svarende til en stilling af nålen midt mellem to riller, eller hvor man iøvrigt mener, at den bør placeres, men dette arbejde er meget vanskeligt at udføre, og resultatet står sjældent mål med forventningerne.

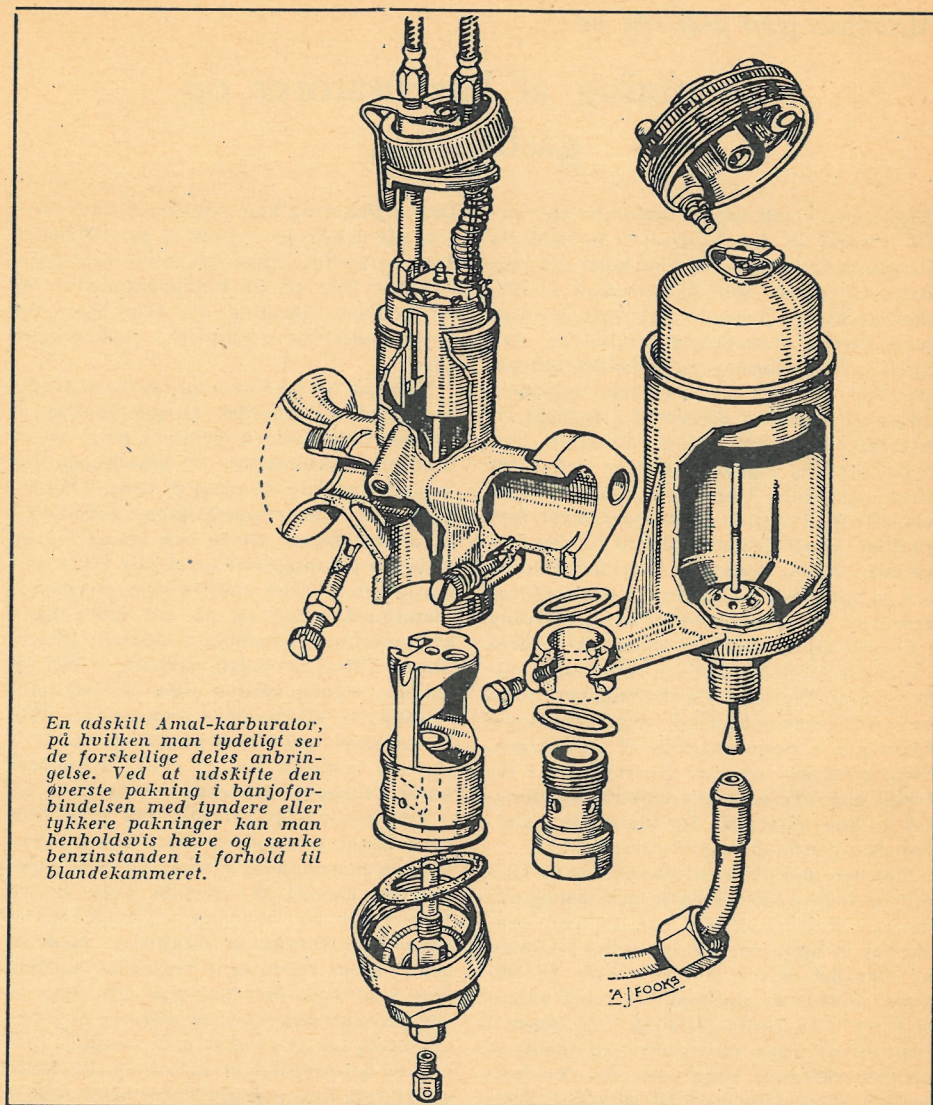
Man kan imidlertid på anden måde justere karburatoren svarende til »en halv rille«. Man kan nemlig sænke strålerøret i forhold til nålen ved at lægge en lille skive imellem strålerøret og blandekammeret, hvilket svarer til en lille løftning af nålen.

Denne justering kan imidlertid kun udføres, når det drejer sig om at gøre blandingen ganske lidt federe, eftersom strålerøret trækkes lidt ud af blandekammeret, og strålerørets munding må ikke ligge for langt under luftstrømmen i chokerboringen.

Man kan også komme ud for det tilfælde, at blandingsforholdet tilsyneladende er korrekt hele skalaen igennem, men ved en pludselig acceleration er blandingen for mager. Man kan da opnå et bedre resultat ved at hæve svømmerstanden i forhold til blandekammeret. Dette kan let gøres ved at lægge pakninger af forskellig tykkelse i banjoforbindelsen mellem svømmerhus og blandingskammer og på den måde hæve svømmerhuset i forhold til blandingskammeret. Efter en sådan ændring i benzinstanden vil det næsten altid vise sig nødvendigt at efterjustere tomgangen. Man kan modsat også magre blandingen ud hele skalaen igennem ved at sænke svømmerhuset i forhold til blandekammeret.

Ved karburatorjustering må man blot altid huske den gyldne regel kun at foretage en justering ad gangen, da man ellers umuligt kan få et overblik over, hvilke justeringer der forbedrer, og hvilke justeringer der forværrer resultatet. Ændringer i nålens facon og gasspjældets udskæring skal man kun foretage, når man er 100 procent sikker på, at dette er den sidste udvej for at opnå et godt resultat. Iøvrigt er det umuligt at justere en karburator rigtigt, hvis gasspjældet er slidt så meget, at det giver en klappende lyd fra sig, samtidig med at motoren får falsk luft.

På denne årstid skal man iøvrigt med mellemrum aftage og rense svømmerhuset, da de svingende temperaturer bevirker visse vandansamlinger i bunden af svømmerhuset. Disse vandperler behøver ikke at betyde motorstop, men de kan rulle rundt i bunden af svømmerhuset og skiftevis til- og afdække kanalen til blandekammeret. En meget uregelmæssig og irriterende motorgang bliver følgen, og man kan komme i kedelige situationer, som hvis



En adskilt Amal-karburator, på hvilken man tydeligt ser de forskellige deles anbringelse. Ved at udskeifte den øverste pakning i banjoforbindelsen med tyndere eller tykkere pakninger kan man henholdsvis hæve og sænke benzinstanden i forhold til blandedkammeret.

motoren f. eks. sætter ud, netop som man er ved at overhale et andet køretøj.

Samtidig med at man renser svømmerhuset, må man påse, at det lille åndehul i svømmerhusets dæksel er renset og giver fri passage for luften. Når åndehullet tilstoppes, arbejder svømmeren ikke så hurtigt og korrekt, som den skal, og for lav svømmerstand med deraf følgende for mager blanding i alle områder bliver følgen. Svømmerhusets dæksel er i reglen forsynet med fingerriller rundt i hele perife-

rien, og det er da også tilstrækkeligt at spænde huset til med fingerkræfterne alene. Jeg har set mange eksempler på, at dækslet var skruet på med en mellemstor rørtang, hvilket næsten umuliggjorde en demontering, samtidig med at tilspændingen ikke var gået sporløst hen over svømmerhuset og dækslet.

Jeg har også mange gange været præsenteret for maskiner, hvis ejere påstod, at karburatoren var forkert justeret, fordi »den reageede så langsomt«. Ved et næ-

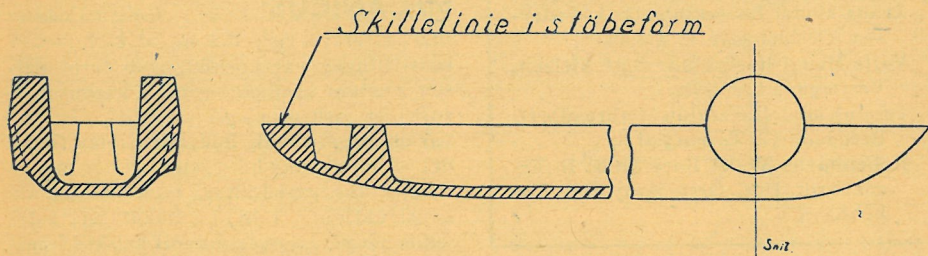
Blad venligst om til side 48

Modelraceren

I nden vi for alvor tager fat på arbejds-tegninger og byggeanvisning på en vogn i mite-klassen, vil vi se lidt på støbearbejdet, som kan forekomme i en modelkonstruktion.

Når man skal støbe f. eks. en bund til en vogn, må man først lave en model i træ, og med denne henvender man sig til en

der den til støberen. Forudsætter vi nu, at støberen ikke—som naturligt ville være—giver os modellen i hovedet igen, men fremstiller en form i to halvdele, vil der ske det, at formens sider ødelægges, når træklodsens skal tages ud. For det første vil der opstå et kraftigt vacuum under klodsens, og for det andet vil klodsens sider



En skitse, der viser, hvordan modellen skal udformes for at tilvejebringe det nødvendige slip.

støber, der for en rimelig betaling udfører arbejdet i en passende letmetallegering. For at opnå et godt resultat må man imidlertid kende lidt til støbetekniken, et emne, man kan fylde et værk på flere bind med, og derfor kun løseligt behandles her.

I de fleste tilfælde skal en model fremstilles i to halvdele, men med de genstande, vi skal have støbt i første omgang, kan vi klare os med en træmodel i eet stykke. Når modellen kommer ind i støberiet, bliver den i en støbekasse pakket med støbesand, og på den måde fremstilles en form i to halvdele. Træmodellen skal derefter tages op af sandformen, således at formen står ren og klar til støbning. Selv om formerne er dygtige fagfolk, der næsten kan præstere det utrolige, hvad indviklede og komplicerede støbninger angår, vil det alligevel være umuligt for dem at fremstille en »ren« form, medmindre der er såkaldt slip på modellen. Dette slip vil sige, at modellen har en sådan form, at der øjeblikkeligt bliver luft rundt om hele modellen, så snart man begynder at løfte den ud af formen. Lad os tænke os, at vi skal støbe en firkantet klods, der er en decimeter på hver led, og at vi fremstiller modellen nøjagtigt i dette mål og overla-

i hele deres udstrækning skrabe mod formens sider og derved ødelægge sider og kanter. For at undgå dette lader man træklodsens spidse til i begge ender (der er jo en form under og en over klodsens midterlinie), idet de mindste flader i formenes bund overholder det mål, den færdige støbning skal have. Dette vil igen sige, at modellen på midterlinien skal have en overstørrelse, og det overflødige gods på den færdige støbning må arbejdes af bag efter. I mange tilfælde vil en buet model i sig selv give det nødvendige slip — man kan blot tænke på en kugle eller et konisk stykke gods.

På tegningen ser vi en bund til en modelracers med snit igennem knasterne for kuglelejer og bagaksel. Kun halvdelen af knasterne eller ca. 5 pct. af den samlede model er formet op i den ene form medens resten er formet op i den anden form. På det sted, de to forme ligger an mod hinanden, får vi så midterlinien, og ud fra denne skal der være slip til begge sider.

Til fremstilling af modellerne skal man bruge træ, der ikke er for hårdt, men så tørt som overhovedet muligt. Til limning bruges celluloselim, f. eks. Pandetikon, og til udfyldning af huller og lignende anvendes vindueskit, der naturligvis skal

Dansk Modelracerunion: Formand Sv. Sander, Odinsgade 31, Odense. Tlf. 10595. Postkonto 80234.

M. R. K.: Sv. Å. Adler, Augustagade 7, København S.

»Records, Lyngby: J. Hørring Nielsen, Sorgenfrigårdsvej 54, Lyngby.

O. M. K., Odense: J. Hansen, Finsens Allé 4, Odense.

Fredericia Model Motorklub: J. Iversen, Luthersvej 11, Fredericia.

Esbjerg Model Racerklub: I. E. Døssing, Peder Gydesvej 34, 1., Esbjerg.

Århus Model Racerklub: G. A. Pedersen, Gerlachgade 6, Århus.

Vejle Model Racerklub: Olaf Nielsen, Vestergade 93, Vejle.

Tørring Modelracerklub: Fahrendorff, Bredgade 17, Tørring St.

Københavns Model Racerklub: Ib Eisenhardt, H. C. Ørstedesvej 29 B, København V.

tørre helt, inden formaningen påbegyndes. Endelig vil det være en fordel at lakere træmodellen, således at overfladen bliver hård og glat.

★

Hermed tillader jeg mig at gøre samtlige formænd for de forskellige klubber opmærksom på, at eventuelle af- eller tilmeldinger må være mig i hænde senest den 26. i hver måned, da jeg ellers ikke ser mig i stand til at få eventuelle afmeldinger eller tilmeldinger indsendt til S. M. J., således at bladet kan blive stoppet eller udsendt i den påfølgende måned.

Ove Pedersen,

Kasserer,

Hillerødgade 170, København F.

★

Dansk Modelracer Unions årsregnskab foreligger nu, og det fremgår bl. a., at de samlede indtægter har været kr. 2286,72, samt at man går ud af året med et beskedent overskud på kr. 175,96. Den største udgiftspost er medlemsblade, medens unionens drift er klarer for så beskeden en sum som kr. 148,63.

★

Vi kan nu opgive priserne på Rex motorcyklen, der er monteret med en 125 ccm Villiers motor. Prisen er kr. 2360,00 inklusive omsætningsafgift. Sitta Scooteren, der har en 118 ccm Ilo motor, koster kr. 2725,00,

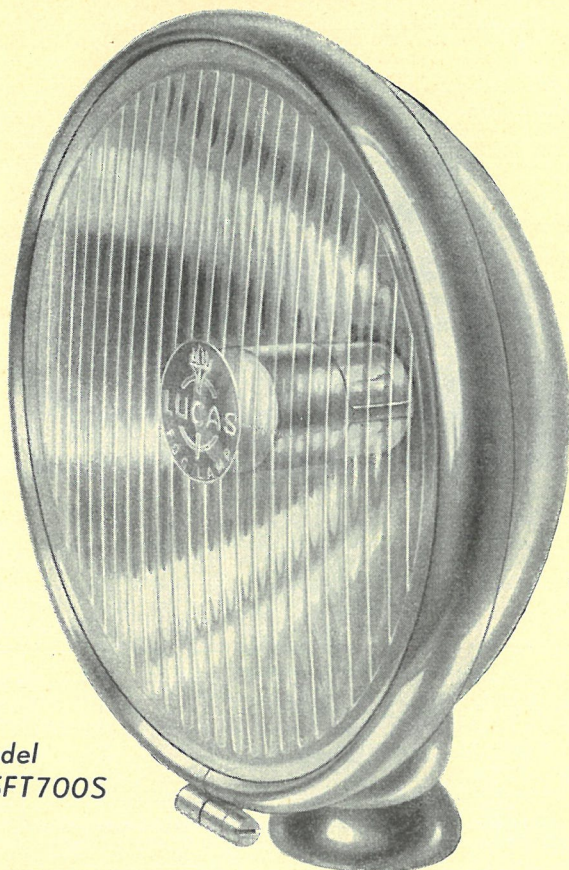
men i det kommende år vil denne model tillige blive importeret med en 150 ccm Ilo motor. Der er iøvrigt en sending trehjulede Sitta varemotorcykler på vej, og disse vil ligeledes være monteret med en 150 ccm Ilo motor. Lastevnen er 150 kg, og maskinerne leveres naturligvis uden indkøbstilladelse. Sitta scooteren har i modsætning til en række andre scootere forhjulet ophængt i en teleskopforgaffel, og forhjulet har et »normalt« efterløb, hvilket giver meget stabile køreegenskaber.

MECANICUS —

fortsat fra side 46

mere eftersyn viste det sig, at karburatorindstillingen var korrekt, men forbindelsen mellem gashåndtaget og karburatorspjældet virkede meget upræcist, idet der var en meget følelig dødgang på den første del af håndtagets bevægelse. Der er mange former for gashåndtag, men navnlig de konstruktioner, i hvilke håndtagets roterende bevægelse overføres til kablets frem- og tilbagegående bevægelse ved hjælp af en glideklods på en skrueformet skinne, kan denne let få dødgang, hvis skinnen ikke regelmæssigt bliver smurt, således at unødvendigt slid undgås. Hvis fejlen virker generende, kan den rettes ved at udskifte eller opføre glideklodsen, medens en opstramning af kablet blot medfører, at spjældet åbner sig, uden at dødgangen forsvinder.

En meget generende fejl ved mange gashåndtag er deres tilbøjelighed til at lukke i samme øjeblik, man slipper dem. Hvis man f. eks. skal række hånden ud i en rundkørsel, kan det virke meget generende, hvis maskinen taber fart, i samme øjeblik man slipper gashåndtaget. Denne tendens skal modvirkes af en friktionsskrue anbragt på håndtagets faste del, men det viser sig ofte, at en justering af denne skrue kun hjælper et par dage. Der er da ikke andet at gøre end at skille håndtaget og ved hjælp af sandpapir gøre den del af drejehåndtaget, der berøres af friktionsskruen, ujævnt og samtidig give skruen samme behandling. Hjælper dette ikke, kan man — såfremt konstruktionen tillader det — lade en fiberstift ligge an mod håndtagets drejelige del og spænde den op med friktionsskruen. Det vil da være nødvendigt at låse friktionsskruen ved hjælp af en fjeder på samme måde, som luftskruen på karburatoren er låst.



Model
SFT700S

LUCAS

tågelygter

— magen til kvalitet og udførelse finder De ikke nogen steder på jorden.... Model SFT700S er en af de seneste smukke typer, specielt beregnet til nyere vognmodeller, hvor der ikke er megen plads foran køleren. Den måler således ikke mere end 9 cm i dybden. Lysstrålen er kraftig, halvcirkelformet og meget bred, blænder ikke modgående færdsel og er fri for generende lysreflekser. Og så koster SFT700S incl. kontakt, ledninger og beslag kun..... kr. 120,15.



KETNER

• AXEL KETNER • KØBENHAVN •

VORDINGBORGGADE 6-8 . Ø . *TRIA 3131

CITY-DEPOT: NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K . CENTRAL 4195 - 6810

SERVICEDEPOTER: ÅRHUS 9511 . ODENSE 472 . ÅLBORG 4901 . ÅBENRA 3663

KØLERSPRIT

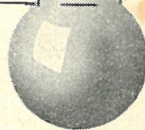
GØR MOTOREN FROSTSIKKER...

INDTIL



Ved vinterkørsel med automobiler og traktorer bør motor og køler i tide beskyttes ved anvendelse af kølersprit (denatureret sprit blandet med vand). Med den rigtige blanding vil kølersystemet være sikret selv i den strengeste kulde. Kølersprit er billig i brugen, uskadelig og let at anvende.

SPRIT	VAND	
20%	80%	÷ 7°
25%	75%	÷ 9°
30%	70%	÷ 12°
35%	65%	÷ 15°
40%	60%	÷ 19°



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER.