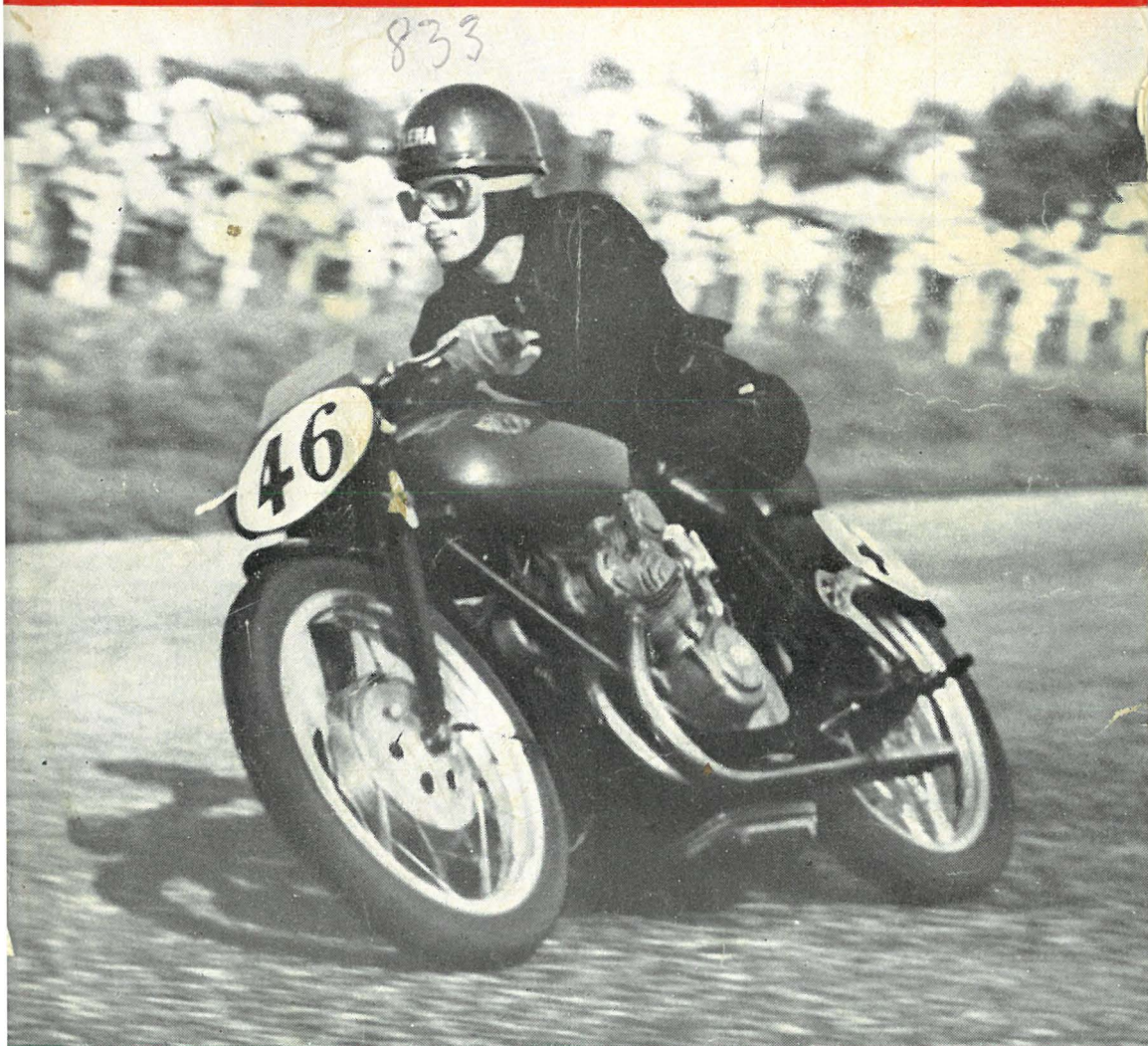


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKELSPORT



NR. 10

Verdensmesteren, Maselli, på sin Gilera i Nationernes Grand Prix, Monza.

OKTBR. 1950



Ø-K-O-N-O-M-I!

Mange Bilister er saa ivrige for at vride de sidste kostbare Draaber ud af Tankmandens Slange, — skønt det vilde være langt bedre Økonomi at ofre Tændrørene lidt Opmærksomhed. Det er jo nemlig en Kendsgerning, at 1 af hver 10 Liter Benzin let gaar uforbrændt gennem Motoren, dersom Tændrørene er defekte. Husk paa det — og skift saa i Tide til AC med den diamanthaarde Isolator.

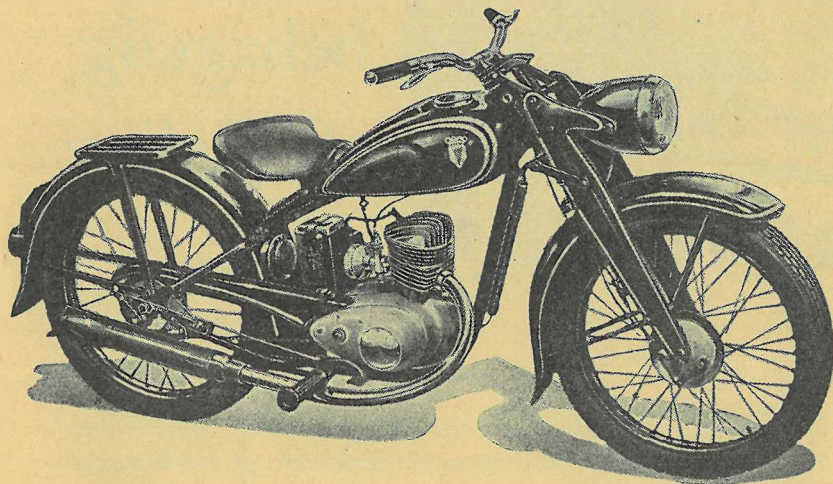


Verdens mest anvendte Tændrør til Lands, til Vands og i Luften!

DKW RT 125



En letvægter der fører de store traditioner videre. Kvalitet og hensigtsmæssig konstruktion har altid præget DKW maskinerne, der overalt i verden har vundet så mange begejstrede tilhængere. Efter store vanskeligheder med genopbygningen er DKW nu atter på markedet.

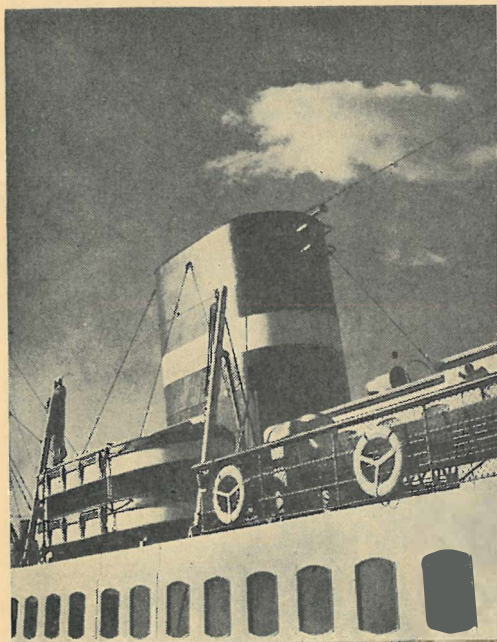


KR. 1665.00
Excl. oms. afgift
Kan leveres omg.

Lad os nævne nogle få kendsgerninger om denne maskine, og De vil kunne overbevise Dem om, at den er uden konkurrence. — 123 ccm totaktsmotor, 4,75 hk ved 5000 omdr./min. Styrestammen aflåst med yalenøgle. Fodgear med 3 hastigheder. Vandtæt værktøjskasse i benzintanken. Svingsattel. Kraftig lysanlæg med indbygget speedometer i lygten. Let aftagelige hjul. Forhjulsaaffjedring med selvdæmpende gummifjedre. Akkumulatoren ophængt i gummi. Letmetaltopstykke og Bing karburator. Tophastighed 75—80 km/t. Benzinförbrug 47,2 km pr. liter med to personer.

Import og montagefabrik:
BOHNSTEDT PETERSEN A/S
Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:
AUTOROPA A/S
Kr. Bernikowgade 2, København K
Central 12018 - 12846



En behagelig afveksling..

Når man har siddet ved rattet i nogen tid, er det alligevel rart at strække benene lidt. Og det er særlig rart på Statsbanernes færger og skibe.

Både på Storebæltsoverfarten og på ruten mellem Kalundborg og Aarhus står vognen godt beskyttet mod vind og vejr, og imens kan De træve en tur på promenadedækket i den friske søluft eller gøre Dem det behageligt i en af de komfortable saloner.

De kan vælge den korteste tur over Storebælt eller en lystsejls på små fem timer over Kattegat — i begge tilfælde vil De velopløgt sætte foden på speederen, når sejlsjaden er forbi.

DANSKE
STATSBANER



SKANDINAVISK MOTOR Journal

4. ÅRG.

15. OKTOBER 1950

NR. 10

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

Redaktion:
O. Ahlmann-Ohlsen
Mogens Damkier
(ansv.)

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 12,00
Løssalgpris kr. 1,25

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

Om retningsviserne	517
Æventyret om Bugatti	520
Verdensmesterskaberne	527
Sidevind og styrings- stabilitet	530
Skånc-løbet	532
Erindringer fra min racer- dagbog	535
BRM vinder på Goodwood	538
Studier fra Korsør	539
Vinterolie og luftfiltre, gode råd af mechanicus ..	540
Bilmesterskaberne på Fangel	543
Musik skal der til	546
Manx Grand Prix	551
Motorcyklemesterskaberne ..	554
En krumtapløs motor	561
Løbskalender	570

OM RETNINGSVISERNE

Allerede i årene inden krigen var der en del af de udenlandske bilfabriker, som forsynede deres personvognmodeller med andre typer af retningsvisere end de normalt anvendte, idet man enten havde indført faste, blinkende lys eller særlige signallamper, der kunne vise flere forskellige farver med hver sin betydning.

Derne udvikling er blevet fortsat efter krigen, idet først amerikanerne og senere en række europæiske fabriker har indført hver sit — mere eller mindre fantastiske — signal-system, som benyttes til overfor andre vejfarende at markere en påtænkt kursændring for køretøjet. De danske myndigheder har indtil videre ikke villet anerkende sådanne retningsvisere, idet man stadig kræver anvendelsen af den mekaniske type: en vinge, der — medens den er slået ud — viser rødt eller orangefarvet håde fremefter og bagud. Dette synspunkt er af mange blevet fortolket derhen, at

justitsministeriet og de motorsagkyndige som følge af en speciel reaktionær indstilling stiller sig hindrende i vejen for teknikkens fremskridt.

Vi for vort vedkommende må dog indrømme, at vi ikke finder det helt forkert, at man indtil videre på dette særlige område stiller sig en smule afventende overfor opfindelsernes mangfoldighed. Medvirkende hertil er den betragtning, at det væsentlige ved al signalgivning i trafikken er, at den såvidt muligt ikke er til at misforstå, hvilket i praksis vil sige, at de anvendte systemer med hensyn både til anbringelse og virkemåde ligger meget nær op ad hinanden. Enhver, der færdes i bytrafik her i landet, kender det irritationsmoment, som gør sig gældende, fordi lyskurverne i gadekryds ikke altid er anbragt på samme måde i forhold til krydsets midtpunkt. Den forvirring, som kan opstå ved denne — forholdsvis ubetydelige uregelmæssighed — er dog sikkert for intet

at regne imod den trafikvildrede, der vil opstå, hvis man giver los og tillader hver enkelt motor-kørende at benytte et retningsvisersystem efter eget forgodtbefindende. I en kritisk situation kan der meget vel opstå en forvirring eller en positiv misforståelse på grund af den ene førers ukendskab til den andens signalsystem, og en fejlmanøvre og måske et færdselsuheld kan blive følgen.

Forudsætningen for, at man kan gå over til et andet retningsvisersystem — f. eks. ved hjælp af blinklys, der ikke mindst af hensyn til driftsikkerheden rummer flere fordele — må derfor sikkert være, at de udenlandske bilfabriker efterhånden kan blive enige om en ensartet udførelsesform. Systemer, der betjener sig af flere farver, bør dog formentlig på forhånd være udelukket, for så vidt som de ikke så få rød-grøn farveblinde trafikanter, der allerede kører på vejene, udsættes for en hård belastning blot ved fortolkningen af lyskurvernes rødt-gult-gyønlige lys.

★

Hvad er hvad?

Ved at læse vort referat fra danmarksmesterskaberne for motorcykler vil man kunne konstatere, at solomaskinerne er delt op i to kategorier, nemlig sportsmaskiner og specialmaskiner. Man har øjensynlig gjort dette for at komme ud over den gamle diskussion om, hvad der er standardmaskiner, og hvad der må henregnes til specialmaskiner.

Da danmarksmesterska-

berne for nogle år siden blev kørt på Charlottenlund Traverbane, blev der protesteret mod Svend Åge Sørensen's deltagelse i standardklassen på en 250 ccm Excelsior Grand Prix model, men ud fra den dengang gældende opfattelse (der iøvrigt ikke er at finde i DMU's reglement) blev maskinen dømt til at være en standardmaskine, fordi enhver kunne købe en tilsvarende model efter et katalog. Efter denne doms afsigelse har man imidlertid erkendt, at der var noget, der ikke helt var som det burde være, idet der bogstaveligt talt findes katalog over alle fabriksbyggede motorcykler. AJS raceren, R 7, der udelukkende er konstrueret til landevejsløb, er således også en standardmaskine, og endvidere kan nævnes Norton Manxman og for den sags skyld alle Norton racerne med undtagelse af de maskiner, fabriksholdet benytter.

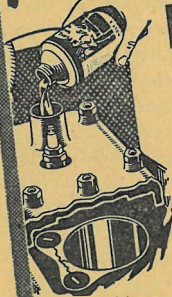
Det minder imidlertid om Erasmus Montanus' logiske (eller ulogiske) konklusioner, når man deler maskinerne op i racere og sportsmaskiner, fordi man lige så lidt vil benægte, at en Grand Prix racer er en sportsmaskine, som at en sten ikke kan svømme, men skal man se reelt på forudsætningerne for denne klassificering, vil man dog komme til det samme resultat, som når man betragter den gamle betegnelse, nemlig at regulære standardmaskiner skal konkurrere med maskiner, der udelukkende er konstrueret til sportslige formål.

Under de betingelser, der i dag bydes de aktive sportskørere, må den trufne afgørelse betegnes som urigtig, fordi de sportslige resultater i endnu højere grad, end det i forvejen er tilfældet, vil blive afhængige af den økonomiske indsats. Forudsætter man, at en af vore bedre standardkørere ikke alene havde råd til, men også mulighed for at skaffe f. eks. en 500 ccm Guzzi, der er en meget let maskine og derfor anvendelig til jordbanekørsel, her til landet, så vil det ganske simpelt sige, at han vinder hvert eneste løb, han deltagere i, forudsat at han ikke styrter ved et uheld.

Selvom 250 ccm klassen er den klasse, der er blevet tilført flest nye standardmaskiner efter krigen, var den også i år ret betydningssløs ved mesterskaberne på grund af den ringe deltagelse, og vi er vidende om, at flere ryttere har holdt sig tilbage fra at deltage i denne klasse, netop fordi de på forhånd var klar over, at de ikke kunne hamle op med Grand Prix maskinerne. Det vil derfor være ønskeligt, om standardklassen kunne bevares på et sundt og retfærdigt grundlag, således at en standardmaskine skal kunne opfylde den ene betingelse, at den kan indregistreres uden ændringer, i den form den forlader fabriken. Så vil det selvfølgelig komme an på rytternes køreevne og mekaniske dygtighed såvel som maskinernes konstruktion, og ikke på rytternes økonomiske indsats alene.

★

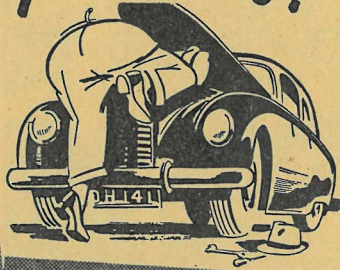
Hold er Deres problem?



REVNER
i cylindre
repareres
på 1/2 time

Afmontering er ikke nødvendig.
Ved påhældning af „WONDAR WELD“ bliver blokken tæt og modstandsdygtig overfor enhver vibration, varme og tryk.

HOLTS
Wondar Weld
LIQUID METALLIC COMPOUND



hurtig
tætning af
køleren

På 5 minutter kan Hæld RADWELD på køleren, den tætnes og gør den modstandsdygtig overfor høje temperaturer og vandtryk.

HOLTS
RADWELD

**UNDGÅ
RUST I
KØLEREN**



Hold kølesystemet rent og frij for al rust og ætsning.

Brug een gang årlig

HOLTS
**Radiator
INHIBITOR**



**Er køleren
forstoppet**

så rens den med
RAD-FLUSH

De undgår da overophedning, motorbankning og ventilskevthed m. m.

RAD-FLUSH

Over een mill. motorejere anvender HOLTS orig. produkter
— også De bør forlange det hos Deres reparatør.

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S

ÆVENTYRET

Af



Ettore Bugatti

For de mennesker, der dyrker det som en sport at klassificere deres medskabninger ved hjælp af en titel, der som en art åndelig mærkeseddel heftes på den pågældende, frembyder den nu afdøde franske bilkonstruktør Ettore Bugatti et vanskeligt problem, forsåvidt som hans virkefelter var utallige og hans mesterskab indenfor alle discipliner en fastslået kendsgerning. Denne mærkelige mand, som ikke ud fra noget synspunkt kunne passes ind i de autoriserede begavelsers kredse, stammede fra en af disse norditalienske familier, i hvilke den virilitet og det geni, som kenedtegnede renæssancens skabende ånder, synes at have fået lov til at overleve langt ind i en tid, der er tilbøjelig til at vurdere det uortodokse menneske med den yderste skepsis.

Ettore Bugatti blev født i Milano den 15. september 1881 som søn af den geniale maler, billedhugger, arkitekt og sølvsmed Carlo Bugatti. En ældre bror, Rembrandt Bugatti, var billedhugger ligesom faderen, og det var derfor en selvfølge, at også Ettore allerede i en alder af 12 år blev indskrevet ved kunstakademiet for at følge familiens glørværdige traditioner. Skæbnen ville det imidlertid anderledes.

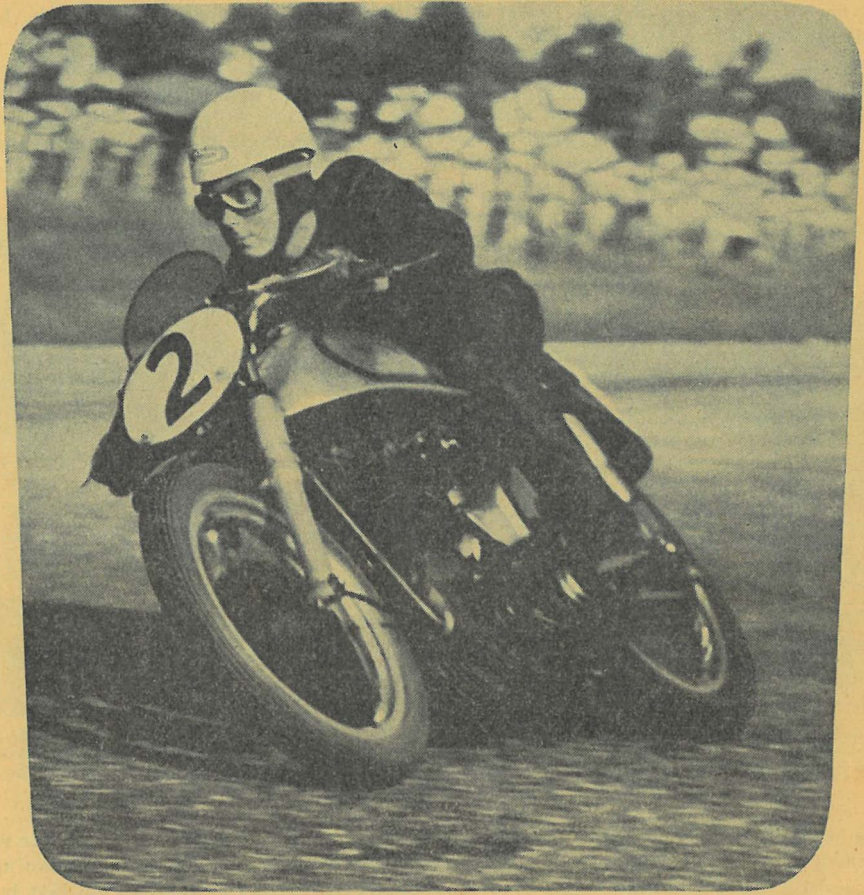
I begyndelsen af 90'erne viste de første

motorkøretøjer sig på Europa's gader og landeveje, og den unge Ettore følte — ligesom størstedelen af samtidens ungdom — sin fantasi sat i voldsomme svingninger ved de muligheder, som åbnede sig med hensyn til anvendelsen af de nye trafikmidler. Han henvendte sig omgående til sin fader og forlangte at komme i mekanikerlære. Resultatet blev selvfølgelig et afslag. Han henvendte sig igen med en ny og udvidet motivering og fik atter et afslag. Efter en uges fortsatte plagerier faldt faderen dog til føje og bifaldt, at sønnen — til trods for hensigtens grove og ukunstneriske karakter — fik ansættelse hos maskinfabrikkerne Prinetti & Stucchi.

Ettore var da 17 år gammel, og han begyndte med det samme at fuske på den måde, at han i sin fritid benyttede værkstedet til at fremstille en motor-tricycle med to motorer, med hvilken han i løbet af det følgende år deltog i 10 lokale motorløb, af hvilke han vandt de 8. Året efter blev det berømte løb fra Paris til Bordeaux udskrevet, og Ettore anmeldte sin deltagelse helt for egen regning, men deltagelsen blev stort set en skuffelse. Han lå som nr. 3 ved Poitiers, men ved kørslen til startstedet den følgende morgen kolliderede han med en hund og måtte udgå.

Ved tilbagekomsten til Milano begyndte han at bygge en væddeløbsvogn med fire motorer, men konstruktive vanskeligheder med gearskiftningen bevirkede, at han aldrig fik det ud af vognen, han havde ventet sig, og omtrent på samme tidspunkt meddelte firmaet, at nu måtte det være slut — han kunne ikke længere både passe sit arbejde og udnytte firmaet til tilfredsstillelsen af sine private fornøjelser.

Den unge Bugatti opsøgte da de to velhavende brødre Gulinelli og forelagde dem sine fuldstændige konstruktionstegninger til den første Bugatti-vogn med en topventilet motor på 3050 ccm og en egenvægt på kun 600 kg, og de to brødre blev med det samme så begejstrede for projektets sobre og gennemførte karakter, at de besluttede sig til at støtte den kun 18-årige



G. E. Duke, Norton, i Nationernes Grand Prix, Monza.

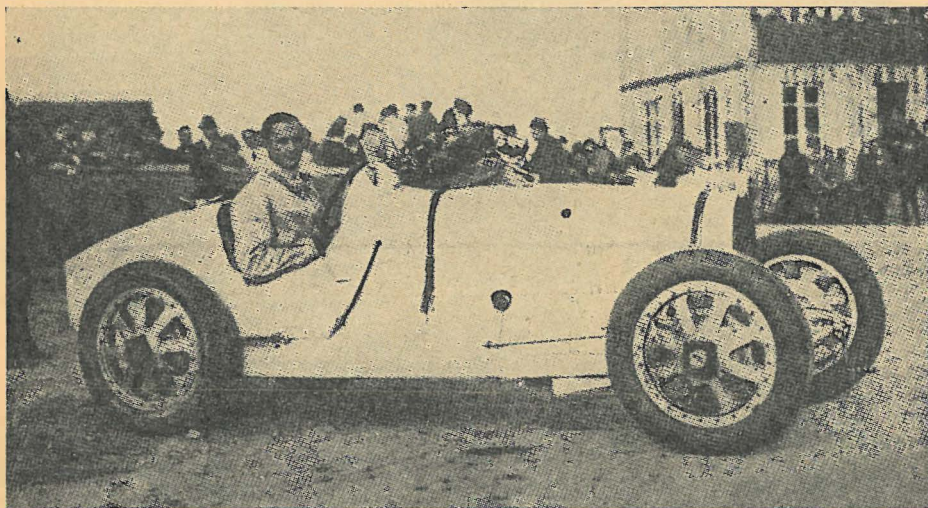
Motorcyklemotorer skal modstå kolossale belastninger både på stempler og lejer på grund af den store stempelhastighed og de høje omdrejningstal. Motorcyklemotorer er derfor mere end andre motorer afhængige af en olie, der giver sikker og effektiv smøring under alle forhold.
Derfor kører motorcykler bedre på NY MOBILOIL

VACUUM OIL COMPANY



cere uden kompressor, til trods for, at positionerne tillod indtil 2000 ccm, og anvendelsen af kompressor var tilladt. Bugatti var i lange tider en konsekvent modstander af at benytte kompressor, idet han mente, at han under alle omstændigheder i kraft af sine letvægtskonstruktioner ville

vandt med 113 km/t i gennemsnit, hele tiden hårdt trængt af Robert Benoist, der senere skulle blive Bugatti's bedste Grand Prix kører og hans salgsdirektør i Paris, og Rene Thomas, der begge startede i den nye 12-cylindrede, 2-liters Delage — ingen af de to kørere gennemførte den distance



Den berømte franske kører, Louis Chiron, i en 16 cylindret Bugatti. Motoren var en videreudvikling af Bugattis 16 cylindrede flyvemotor. Baghjulsophængningen bestod af kvartelliptiske bladfjedre, der var boltet til de bageste ender af chassisets vanger, således at fjedrenes krumning vendte frem og ned. Det er derfor typisk for en Bugatti, at den ikke synker ned i bagfjedrene ved kraftig acceleration.

være konkurrenterne overlegen. Hans slagvolumen-handicap bevirkede imidlertid, at han i dette tilfælde måtte nøjes med en tredieplads (ved Constantini), idet de to Alfa Romeo kørere Peri og Campari besatte de to første pladser; som et plaster på såret kørte Constantini dagens hurtigste omgang med 149 km/t i gennemsnit.

Til 1926 sæsonen måtte man nu i Molsheim overveje, om man skulle gå op med motorens slagvolumen, hvilket ville kræve en fuldstændig nykonstruktion, eller om man skulle krybe til korset og påbygge den eksisterende motor en Root's blæser. Man valgte det sidste.

Resultatet blev, at Bugatti for anden gang vandt Targa Florio — en succes, der forøvrigt gentog sig både i 1927 og 1928 — et særligt sydfransk Grand Prix på den helt igennem mislykkede Miramas bane nord for Marseille, og det europæiske Grand Prix, der dette år kørtes på en afspærret landevejsstrækning ved San Sebastian. Under dette sidste løb var Goux, der

selv, men måtte lejlighedsvis overlade rattet til reservekørere, fordi udblæsningsrørets placering i forhold til det lavt byggede førerhus bevirkede, at føreren langsomt blev stegt under kørslen.

Samme år købte den senere så berømte engelske rekordkører G. E. T. Eyston Constantini's private Monza-Bugatti, med hvilken han bl. a. vandt Boulogne-løbet. Det spanske Grand Prix, der også kørtes i San Sebastian, blev vundet af Constantini med Goux på andenpladsen, således at Bugatti her vandt en overbevisende sejr over både Delage og den 12-cylindrede Sunbeam, der kørtes af Seagrave.

I 1927 begyndte Bugatti så småt at indskrænke fabrikkens officielle repræsentation i de internationale billøb, men samtidig var der efterhånden kommet så mange Bugatti-racere ud på private hænder, at fabrikkens navn til stadighed figurerede på vinderlisterne overalt i Europa. Samme år satte Eyston på Montlhery banen ved Pa-

Blad venligst frem til side 567.

OM BUGATTI

Primus Motor

mand. I løbet af det følgende år byggedes vognen på et nyt værksted i Milano, idet Ettore selv forfærdigede alle støbemodeler og specialværktøjer og iøvrigt førte nøje tilsyn med hele arbejdets udførelse. Vognen havde ventiler, der let kunne udskiftes, batteritænding med induktionsrulle (ligesom den senere Ford model »T«), firetrins-gearkasse og kædetræk til bagakslen. Prøvekørslen, der overværedes af hele familien og de økonomisk interesserede, forløb ovenud godt; vognen løb lydløst og opnåede en hastighed af 65 km/t, hvilket blev anset for meget tilfredsstillende for et almindeligt brugskøretøj. Umiddelbart efter, at den første vogn var færdig, blev der dannet et selskab til udnyttelse af konstruktionen, og Ettore, der da var 19 år gammel, blev, til trods for, at han i virkeligheden ikke havde nogen ingeniørmæssig uddannelse, udnævnt til teknisk og administrerende di-

rektør for automobilfabriken Bugatti-Gulinelli i Milano. Hans fader måtte — da Ettore ikke selv efter gældende italiensk lov var myndig — underskrive hans ansettelseskontrakt med firmaet.

I 1901 viste Bugatti på den første automobiludstilling i Milano sin nyeste model, der indbragte ham en guldmedalje, og i 1902 blev hans firma overtaget af den fransk-tyske bilfabrik De Dietrich i Niederronn i Elsass. Her produceredes blandt andet en 4-cylindret racer, der blev anmeldt til det senere så berygtede løb Paris-Madrid, men dens deltagelse blev nægtet af maskinkontrollen med den begrundelse, at førersædets anbringelse gjorde vognen »uegnet til at færdes på vejene«; sædet var anbragt umiddelbart foran bagakslen og så lavt, at kun førerens hoved ragede op over motorhjelmens, medens det krævedes, at han mindst var anbragt så højt, at hans knæ kom i højde med motorhjelmens overkant.

Et par år efter overgik De Dietrich til anden produktionsvirksomhed, og Bugatti flyttede til Graffenstaden, hvor han i samarbejde med den franske bilfabrikant E. E. C. Mathis producerede en vogn, der solg-



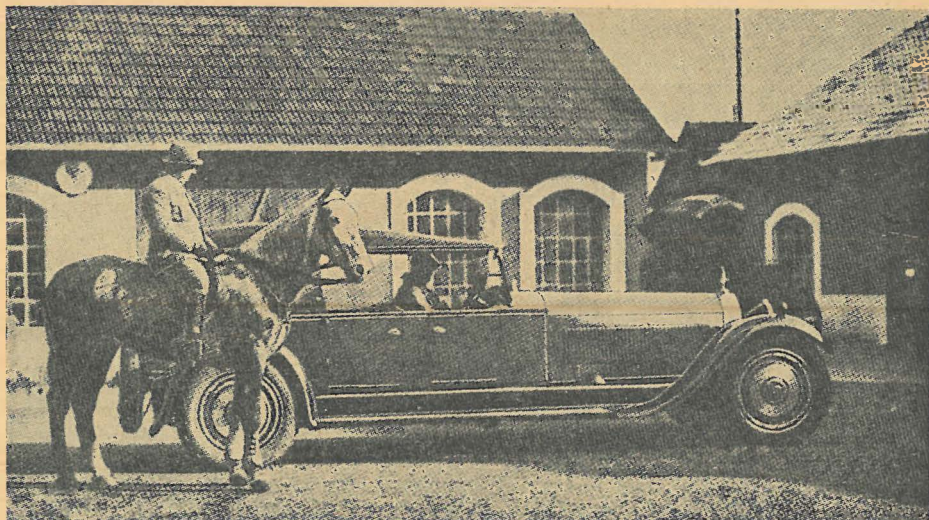
Targa Florio, det berømte biløb på Sicilien, har givet Bugatti mange sejre. Løbet var meget krævende på grund af de mange hårdlesving, bratte stigninger og de lange strækninger med dårlige veje. Bugatti lagde imidlertid stor vægt på vognens køreegenskaber, medens mange af konkurrenterne endnu betragtede motorernes slagvolumen som den altoverskyggende faktor.

tes under navnet Hermes, og i 1907 tiltrådte han som overingeniør for automobilafdelingen ved Deutz Gasmotoren Fabrik i Köln. Det meget administrative arbejde, der fulgte med denne stilling, gav ham imidlertid ikke tilstrækkelig tid til eksperimenter, og i 1909 købte han — med finansiel støtte af franskmanden De Vizcaya, hvis to sønner senere skulle blive berømte Bugatti kørere — den ejendom ved Molsheim i Elsass, som i den følgende menneskealder skulle blive oprindelsesstedet for de »rigtige« Bugatti vogne.

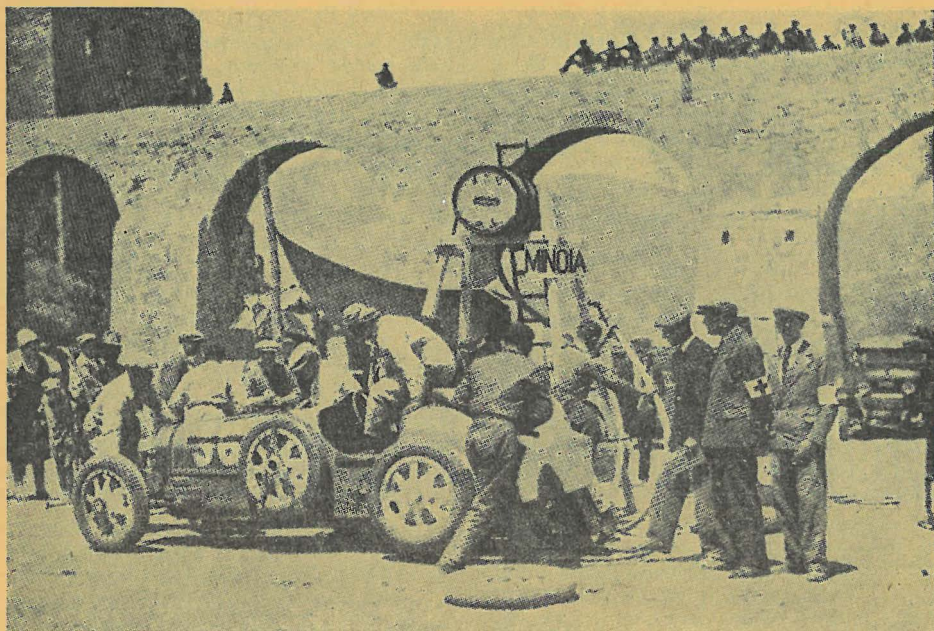
Den virksomhed, der efterhånden skabtes, har sikkert intet sidestykke i hele maskinteknikens historie. Det var ikke en fabrik med direktør, afdelingsledere, funktionærer og arbejdere, det var et »atelier«, i hvilket en række begejstrede elever arbejdede og lærte under mesterens inspirerende ledelse. I det store bygningskompleks, der efterhånden rejste sig, var der ingen adskillelse mellem produktionsvirksomheden og familien Bugatti's private bolig; man åbnede en dør og gik direkte fra salonen ud i værkstedet, herfra videre til en hal, der rummede en stor samling af broderen Rembrandt's arbejder, videre til støberiet og derfra til en rummelig

staldbygning, hvor »le patron« havde sine rideheste stående. Komplekset rummede drivhuse, vinterhaver, hundekennel og vintperseri med destillationsanstalt, hvor man selv fremstillede den Cognac, der var et ikke uvæsentligt led i den service, man i årenes løb ydede de tusinder af gæster og kunder, som ville se troldmanden fra Molsheim.

I juli 1911 kørtes for første gang et Grand Prix løb på den afspærrede landevejsstrækning ved Le Mans, der den dag i dag benyttes til det årlige 24-timers løb for sportsvogne. Medens konkurrenterne i Fiat, Excelsior, De Dietrich, Gabriel og Rolland-Polain alle kørte vogne med kæmpemotorer og en egenvægt på omkring 2000 kg, mødte Bugatti op med et køretøj, der med rette kan betegnes som verdens første midget racer. Vognen vejede kun 300 kg, og den havde en 4-cylindret motor på 1462 ccm. Føreren var Bugatti's gode ven og trofaste medarbejder gennem årene Ernest Friederich, som gennemførte løbet til en andenplads efter englænderen Anthony Heal. Den lille Bugatti kørte de 646 km uden at skifte ringe og uden, at føreren en eneste gang behøvede at skifte gear. Peugeot, der på daværende tidspunkt var



Ettore Bugatti på en af sine rideheste ved siden af en Bugatti „Royal“. Karosseriet er et standard Packard karosseri. Det var ikke enhver, der kunne gå ind og købe en „Royal“, uanset om de økonomiske forudsætninger var til stede, men hvis man efter et længere gæstophold hos Bugatti blev fundet værdig til at eje en sådan vogn, kunne man gøre sin bestilling. Det krævede dog store menneskelige og tekniske kvalifikationer. I baggrunden ses museet for Rembrandt Bugattis skulpturer.



Et vidunderligt billede af et depotstop, hvor de gamle romerske vandledninger med deres ophøjede ro danner kontrast til den febrilske travlhed om Bugatti raceren, der bliver tanket op og får skiftet hjul.

Frankrigs næststørste bilfabrik, købte udnyttelsesretten til konstruktionen og skabte på grundlag af Bugatti's baby-racer en let, 2-personers brugsvogn, som fremstilledes i store serier lige til den første verdenskrig.

Ved krigens udbrud måtte familien over hals og hoved flygte til Italien, hvor Bugatti prøvede at tilbyde regeringen sine tjenester — men uden held. Han tog derefter til Frankrig, hvor man med det samme bad ham konstruere en flyvemotor, der kunne hamle op med de fremragende Mercedes motorer, der anvendtes i de tyske maskiner. Konstruktionsarbejdet, der gennemførtes på et hotelværelse i Paris i løbet af 14 dage, resulterede i en motor med 8 cylindre på linie, som udviklede 250 hk. v. 1400 omdr./min., og så snart den officielle 50-timers prøve var overstået, blev produktionen overdraget den franske fabrik Delaunay Belleville og den italienske Diatto. I løbet af den næste måned konstruerede Bugatti en 16-cylindret flyvemotor på 500 hk (to 8-cylindrede motorer med fælles krumtaphus og tandhjulsforbindelse mellem de to krumtapskæder), og denne type vakte den amerikanske rege-

rings interesse i en sådan grad, at man med det samme overførte Bugatti og hele hans stab af medarbejdere til U.S.A. De to brødre Duesenberg, på hvis fabrik den nye motor blev bygget, var meget imponerede af konstruktionen og kopierede mange af dens enkeltheder, da de fremstillede deres racermotorer efter krigen, og samtidig erhvervede et amerikansk firma fremstillingsretten for Amerika og fortsatte med at bygge Bugatti's flyvemotor længe efter, at krigen var hørt op.

Krigen havde — i kraft af alle disse arbejder — givet Bugatti en betydelig indtægt, men hans udgifter havde også været store, således at han efter våbenstilstanden måtte lægge sig kraftigt i selen for at skaffe så mange penge, at han atter kunne overtage fabriken i Molsheim. Det lykkedes ham at sælge en række patenter til Crossley i England, til Diatto i Italien, til Rebag i Tyskland og til Panhard & Levassor i Frankrig, og i januar 1919 op tog han atter fabrikationen af motorer og vogne under sit eget navn.

I 1920 deltog tre vogne officielt for Bugatti i Voiturette Grand Prix på Le Mans. Disse tre vogne hørte til en serie på fem,

som — ved den pludselige afrejse fra Molsheim i 1914 — var blevet gravet ned og senere gravet op igen og sat i fuldgod stand. Løbets proposition foreskrev en egenvægt på 500 kg og et største slagvolumen på 1400 ccm. Vinder blev Friederich, som gennemkørte den 573 km lange distance med en gennemsnitshastighed af 92,7 km/t. De Vizcaya, der under løbets første trediedel lå som nr. 2, blev diskvalificeret, fordi Ettore Bugatti selv ved et ophold i depotet kom til at røre ved hans kølerprop — efter betingelserne måtte ingen anden end mekanikeren røre ved vognen under løbet.

I det følgende år var Bugatti handicappet af den kendsgerning, at han — på grund af de indskrænkede laboratorieforhold i Molsheim — stadig var henvist til at benytte sin model 13, der ganske vist var blevet boret op, således at den nu var på 1500 ccm, medens alle de øvrige fabriker — ifølge den da gældende Grand Prix-formel — kunne gå op til 3000 ccm. Ikke desto mindre havde han en enestående succes i det første italienske Grand Prix ved Brescia. Løbet blev vundet af Friederich med en gennemsnitshastighed af 115,8 km/t, og efter ham kom de tre Bugattikørere Viscaya, Braccioli og Marco. Denne vogntype, der senere blev solgt som type 23, opnåede en kolossal popularitet i hele Europa, og blandt de første, der sikrede sig et eksemplar, var den engelske racerfører og senere verdensrekordindehaver H. O. D. Seagrave.

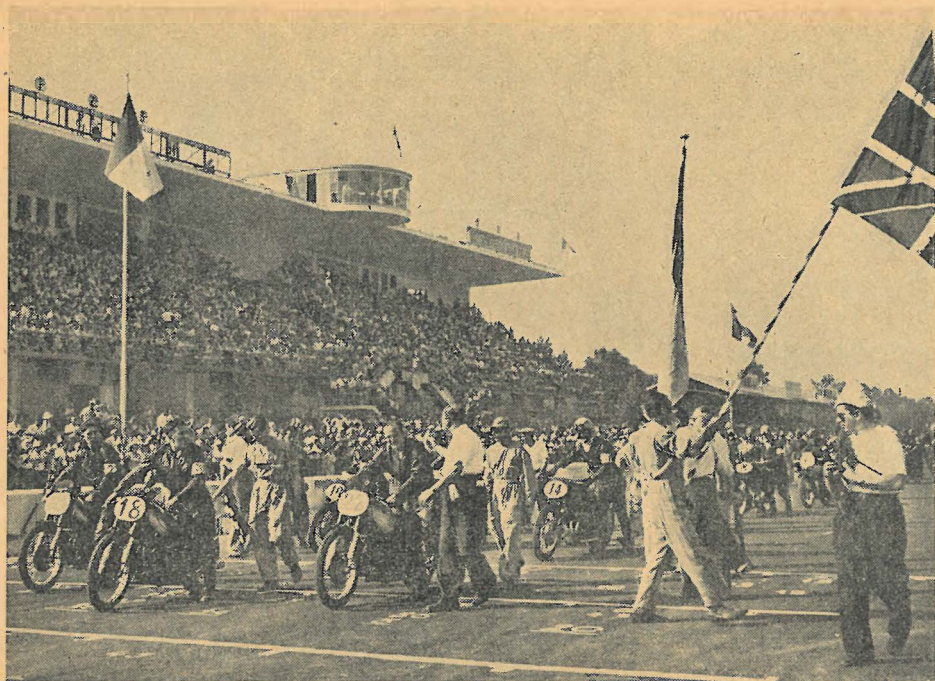
I 1921 gik alle de førende fabriker over til 8-cylindrede konstruktioner for at udnytte de fordele, som knytter sig til anvendelsen af en lav stempelhastighed og et stort samlet stempelareal. Bugatti, der allerede i 1913 havde været inde på at bygge en 8-cylindret motor, præsenterede på automobiludstillingen i Paris i 1921 en 8-cylindret rækkemotor, og i 1922 kom den første Bugatti med denne motor til start i det franske Grand Prix. Vognen var åbenbart endnu ikke færdigudviklet, for løbet blev vundet af Nazzaro i en Fiat — Viscaya blev ganske vist nr. 2, men han kom ind en time efter vinderen. Også i det følgende år skulle Bugatti opleve skuffelser, for såvidt som han sendte et hold til 500 miles løbet på Indianapolis, men ingen af hans vogne kunne gennemføre den krævede distance. Samme år kørtes det fran-

ske Grand Prix ved Tours, og vinder blev Seagrave på en 6-cylindret Sunbeam. Bugatti havde som den første fabrikant i verden anmeldt en række racere med udprægede strømliniekarosserier (luftmodstandskoefficient ca. 0,30), og disse vogne rummede mange af de konstruktive enkeltheder, der i de kommende år skulle blive karakteristiske for fabrikkens produktionsmodeller. Blandt andet var de forsynet med aluminiumhjul, der var støbt ud i et med bremsetromlen, hul rørformet foraksel og sammenboltet rulleleje-krumtapaksel. Med hensyn til valg af gummi havde man imidlertid begået den fejl, at man havde valgt en dæktype, som var forsynet med en meget svær slidbane — resultatet var, at motorens omdrejningstal under løbet måtte begrænses til 4400 omdr/min. i stedet for de forudsatte 5400 omdr/min.

I hele den følgende periode mellem de to krige deltog Bugatti i praktisk talt ethvert løb af betydning i Europa, men han havde mange vanskeligheder at kæmpe imod, fordi hans konkurrenter, der i mange tilfælde støttede sig til en stor personvogns- eller lastvognsproduktion og i flere tilfælde kunne glæde sig over statstilskud, kunne komme hurtigere frem med nykonstruktioner end den forholdsvis lille fabrik i Molsheim. I Italien producerede Alfa Romeo og Fiat fremragende racerkonstruktioner, ligesom Ferrari organiserede sit »team«, der i mange år beherskede alle de højst doterede Grand Prix løb. Samtidig organiserede den engelske fabrik Sunbeam et samarbejde med de franske Talbot og Darracq, således at en og samme vogntype, der var udviklet i et fælles forsøgslaboratorium, kunne starte snart under det ene navn og snart under det andet. I 1924 kørtes det franske Grand Prix ved Lyons, og også denne gang måtte Bugatti se sig slået af de store inden- og udenlandske fabriker. Først i 1925 begyndte hans store periode.

Dette år vandt italieneren Constantini det morderiske Targa Florio løb på Sicilien med en 8-cylindret vogn på 2000 ccm, og nogle uger senere vandt han først det franske Grand Prix for standardvogne og senere det regulære franske Grand Prix med en lignende vogn.

Ved det italienske Grand Prix, der kørtes på Monza banen, stillede Bugatti op med en række 8-cylindrede, 1,5-liters ra-



Det gigantiske tribuneanlæg ved Monza giver flere tusinde tilskuere et godt overblik over en stor del af den 6,27 km lange bane.

Verdensmesterskaberne blev afgjort ved nationernes grand prix

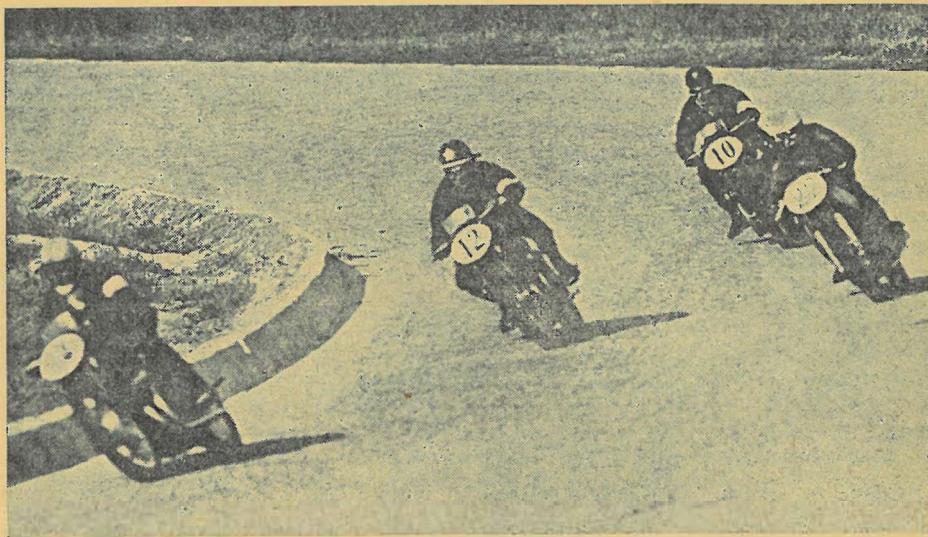
Duke, Norton, vandt 350 ccm og 500 ccm klassen, men Foster og Masetti blev mestre

Den 10. september blev verdensmesterskaberne i landevejsløb for motorcykler afgjort i Monza. Der var betydelig mere spænding om udfaldet i år, end det var tilfældet sidste år. I 500 ccm klassen havde Masetti ialt 23 points mod Duke's 19 og Graham's 17 points. For første gang siden 1938 blev der kørt i 350 ccm klassen, men her var Bob Foster sikker på at erobre titlen, uanset hvordan han placerede sig i løbet, fordi han allerede havde 30 points, medens hans nærmeste konkurrenter ikke kunne komme op på dette antal, selv ved at vinde løbet. I sidevognsklassen kunne der endnu blive kamp om titlen, selv om Eric Oliver var favorit med 16 points mod italieneren Frigerio's 12 points.

I 500 ccm klassen kæmpede Duke (Norton) sig frem til spidsen på de første 4 omgange, medens Bandirola og Masetti,

begge Gilera, kæmpede om andenpladsen. Italienerne lagde en stærk »forsvarskæde« foran de øvrige engelske ryttere, og der skete ikke væsentlige ændringer i feltet. Duke øgede stadig sit forspring, medens Artesiani (MV) rykkede op på tredjepladsen bag Masetti. På sidste omgang førte Duke med over 50 sekunder, men Masetti var sikker på andenpladsen, der gav ham tilstrækkelig højt pointstal til verdensmesterskabet. Duke gik i mål som vinder, men også han erobrer et mesterskab, nemlig fabrikmesterskabet, der dette år går til Norton i 500 ccm klassen, en position der yderligere blev udbygget, da Oliver vandt sidevognsløbet 2 minutter før hans nærmeste konkurrent, Frigerio, gik i mål.

Løbet for maskiner op til 350 ccm blev et af de hårdeste og mest spændende løb, man længe har set, for så vidt at den sam-



De let skrånende sving og de snorlige langsider tilfredsstiller italienernes krav til temperament og hastighed.

me rytter ikke førte løbet to omgange i træk, ligesom rækkefølgen i det øvrige felt skiftede ustandselig.

Bill Lomas, Velocette, havde en meget hurtig start og tog straks føringen, men allerede efter første omgang har Graham (AJS) overtaget føringen fulgt af Bob Foster (Velocette) og Lockett (Norton). Efter anden omgang ligger Lockett i spidsen, men der får han selvfølgelig ikke lov til at blive ret længe, og efter 3. omgang har Hinton (Norton) overtaget føringen foran Duke (Norton), Graham og Dale (Norton) og Lockett er nu rykket ned på femtepladsen. Dale går op på andenpladsen, og placeringerne skifter ustandselig i det øvrige felt. Graham kan ikke udholde synet af de to Norton'er i spidsen og overhaler derfor dem begge. Hver gang rytterne går ind på en ny omgang, er der en ny mand i

spidsen. Duke og Hinton kommer igen på Norton'erne, men Graham er lige i baghjulet på dem, fulgt som en skygge af Lockett. Da der kun mangler en omgang, afgøres den private Nortonduel til Hinton's fordel, medens Graham kiler sig imellem som en stærk nr. 2. Lockett udgår på denne omgang med en knækket bagkæde, der må ligge et eller andet sted på banen. Hinton og Graham kæmper en drabelig duel på den sidste omgang. Vil det blive en AJS- eller en Nortonsejr? Det bliver en Norton, der går først over mållinien, men det er bare Duke, der kører den. I sidste øjeblik finder han nogle skjulte hestekræfter, og med et sekunds forspring går han over mållinien foran Graham, der igen har vundet $\frac{2}{5}$ sekund fra Hinton. Kan man tænke sig mere jævnbyrdig kørsel efter 150 kilometers kørsel?

Duke vandt løbet med en gennemsnitshastighed på 153,17 km/t, medens han i 500 ccm klassen vandt med 164,66 km/t.

Verdensmestre for 1950 blev:

- 500 ccm: U. Masetti, Gilera.
- 350 ccm: Bob Foster, Velocette.
- 250 ccm: D. Ambrosini, Benelli.
- 125 ccm: B. Ruffo, Mondial.
- Sidevogne: E. Oliver, Norton.

Fabriksmesterskaber:

- 350 ccm: Velocette.
- 500 ccm: Norton.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS

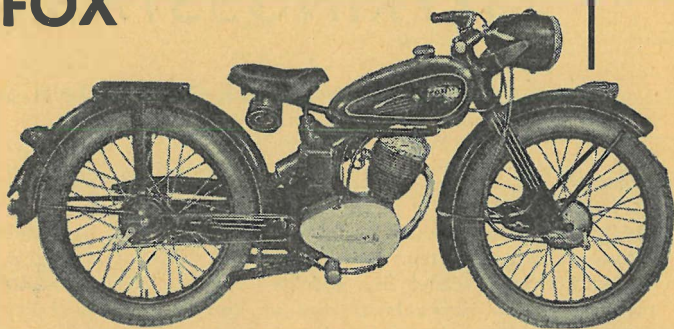
Randersvej 37

Tlf. 13 504

NSU

FOX

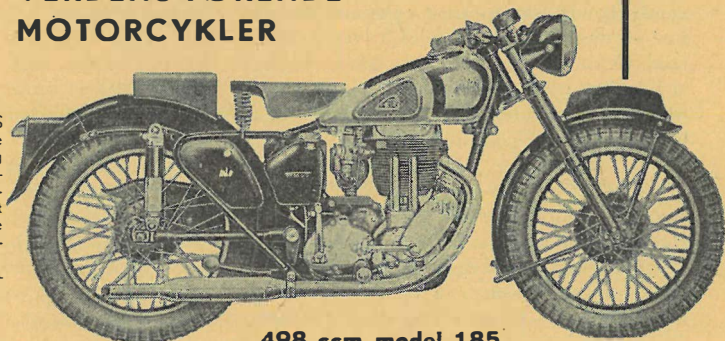
Den topventilede letvægter FOX yder mere end 60 hk pr. liter slagvolumen, er affjedret på begge hjul og kører 60 km pr. liter benzín. Den topvent. 250 ccm modeller af samme høje kvalitet, og er derfor den foretrukne motorcykle til al krævende transport. Begge maskiner fås på letvægtsindkøbstilladelse.



AJS

VERDENS FØRENDE MOTORCYKLER

De mange AJS modeller med de kraftige motorer og enestående køreegenskaber er uovertrufne i kvalitet og styrke fordi de mest moderne konstruktionsprinciper er taget i anvendelse.

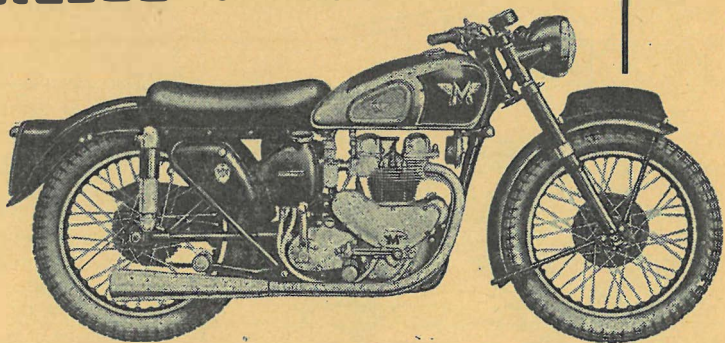


498 ccm model 185

MATCHLESS

SUPER CLUBMAN

Matchless modelerne svarer nøje i deres specifikationer til AJS, men de få ændringer giver et endnu større udvalg således, at der altid er en AJS eller MATCHLESS, der passer for den krævende motorcyklist.



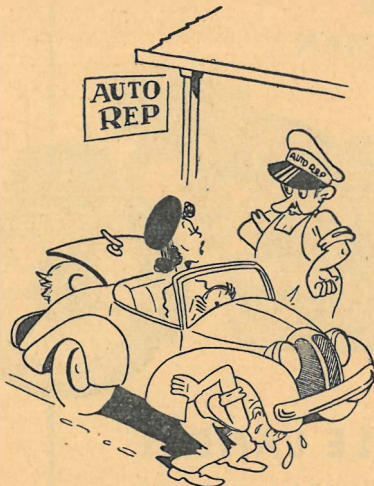
FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FRED. RASMUSSEN ODENSE

SIDEVIND OG STYRINGSSTABILITET

AF CIVILINGENIØR O. AHLMANN-OHLSEN

Enhver, der kører motorkøretøj, kender i mere eller mindre udpræget grad den indflydelse, som luftkræfterne udøver på køretøjet under farten. Når hastigheden sættes i vejret, vokser den direkte luftmodstand mod bevægelsen, som er den væsentligste årsag til, at brændselsforbruget målt i liter pr. 100 km stiger, når vi nærmer os køretøjets tophastighed. Men samtidig vil man — med voksende hastighed — også i stigende grad blive opmærksom på de luftkræfter, som har deres årsag i den omstændighed, at vindens retning kun sjældent falder sammen med køretøjets bevægelsesretning. Foruden det, vi normalt kalder luftmodstanden, må vi altså lejlighedsvis regne med en »luftmodstand« på tværs af bevægelsesretningen. Dette sidevindstryk vil — i hvert fald kun indirekte — have indflydelse på køretøjets accelerationsevne og brændselsforbrug, hvorimod dets virkning på køretøjets stabilitet under kørslen kan være meget betydelig.



Vil De være venlig at sætte nyt gummi på mit højre forhjul.

En kraftig sidevind vil naturligvis for det første have en virkning på vognen, der i visse henseender kan sammenlignes med den virkning, som opstår, når man kører gennem et sving, idet de ydre kræfter, der udefra påvirker køretøjet, under alle omstændigheder skal modsvares (det vil sige holdes i ligevægt) af friktionskræfter mellem hjulene og vejbanen på tværs af bevægelsesretningen. Man skal imidlertid op på meget høje hastigheder og meget store sidevindstryk, før vindkræfterne alene er i stand til at anfægte køretøjets stabilitet på den måde, at det — uden retningsændring — ligefrem skubbes på tværs hen over vejen. Sidevindens stabilitetsforstyrrende indflydelse beror derimod på et sammenspil mellem vindkræfterne og styretøjet, som her skal gøres til genstand for lidt nærmere omtale.

På figuren er vist en bil set fra oven, og der er indtegnet en stor pil, som ved sin størrelse og retning symboliserer et kraftigt sidevindstryk. Denne sidevindskraft holdes nu i ligevægt af fire små friktionskræfter, der virker på vognen i berøringspunkterne mellem de fire hjul og vejbanen.

Nu er styretøjet på de fleste vogne med baghjulstræk som bekendt indrettet på den måde, at styrebolten, omkring hvilken det enkelte forhjul drejer sig, sigter ned imod et punkt på vejbanen, der ligger en lille smule *foran* midtpunktet af berøringsfladen mellem hjulet og vejbanen. Ved et sådant arrangement tilsigter man at gøre styretøjet selvoprettende, idet der på det enkelte forhjul under kørslen opstår, hvad man kan kalde en »klaverhjulsvirkning«. Men den omstændighed, at omdrejningspunktet for det enkelte forhjul (målt nede på vejbanen) ikke falder sammen med berøringsfladens midtpunkt og dermed med angrebepunktet for friktionskraften på det pågældende hjul,

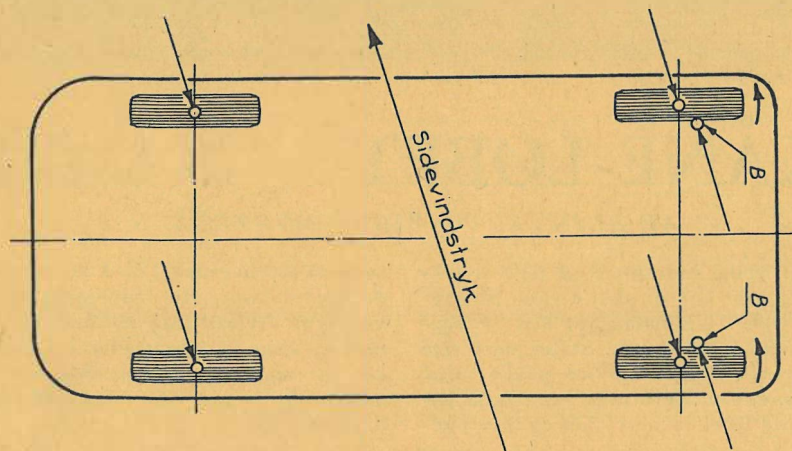
bevirker, at den viste friktionskraft vil søge at dreje forhjulet omkring styrebolten, og man ser umiddelbart af figuren, at denne udefra påtvungne styrefejl, der kun kan imødegås ved en korrigerende manøvre med rattet (hvis styretøjet da ikke er selvspærrende, hvilket er en sjældenhed i dag), for begge forhjuls vedkommende vil give sig udtryk i, at hjulene *styrer bort* fra vindens retning.

Sidevindens indflydelse på styretøjet og dermed på køretøjets kursstabilitet kan — især ved hurtig kørsel — få indflydelse på færdselssikkerheden navnlig i de tilfælde, hvor man kører fra læ ind i sidevind eller omvendt fra sidevind ind i læ.

men iøvrigt med tilsvarende færdselsmæssige konsekvenser som før.

Der findes enkelte vogne — især forhjulstrukne — ved hvilke den beskrevne virkning ikke gør sig gældende, idet styrebolten her er lodret, således at dens forlængelse rammer vejbanen i et punkt, der ligger lige i eller meget nær ved midtpunktet af berøringsfladen mellem hjul og vejbane. Styretøjet vil i sådanne tilfælde være fuldstændig eller meget nær uafhængigt af sidevindens virkning.

Ved motorcyklerne, hvor forhjulet i reglen har en langt kraftigere selvopretende virkning end ved et normalt automobil, vil sidevindens indflydelse på sty-

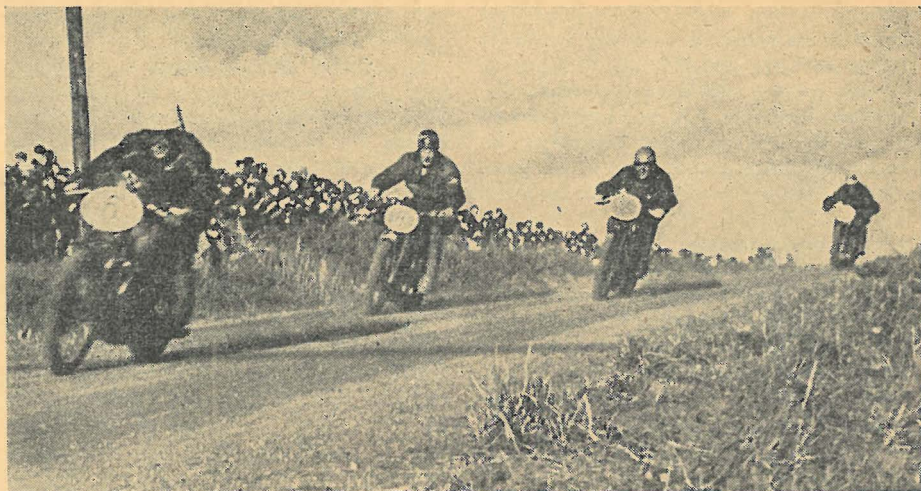


Skematisk fremstilling af et automobil, som under kørslen rammes af et sidevindstryk. Den resulterende sidevindskraft holdes i ligevægt af fire vandrette friktionskræfter mellem henholdsvis vognens fire hjul og vejbanen som vist på figuren. Styreboltene for de to forhjul peger nedad mod de to punkter B på vejbanen, som repræsenterer de to forhjuls faktiske omdrejningspunkter i styrebewælgelsen. Da der er en vis afstand mellem midtpunkterne for forhjulenes berøringsflade med vejbanen og punkterne B, vil der — på grund af den virkende sidevind — opstå en drejning af begge forhjul i pilens retning.

I det første tilfælde rammer sidevindskräfterne ofte køretøjet så pludseligt, at den fremkaldte styrefejl bort fra vindretningen når at gøre sig gældende, inden føreren når at udføre en korrigerende bevægelse. I så tilfælde vil vognen slå et slag til siden eller færdselsmæssigt udtryk: Køretøjet vil pludselig beslaglægge en større del af kørebanens bredde end normalt. Kører vi fra sidevind ind i læ, vil der ske det, at føreren ikke kan nå at ophæve sin korrigerende indflydelse på rattet, før den af sidevinden fremkaldte styrefejl er ophævet, og i så tilfælde vil vognen slå et slag *imod* vindretningen

ringen være tilsvarende stor, og hertil kommer, at sidevind har en indflydelse på førerens balanceproblem, som kan give sig udtryk i meget store momentane afvigelser fra den tilsigtede kurs på kørebanen.

Sidevindskräfterne repræsenterer — med de hastigheder, som i dag er almindelige indenfor den internationale bil- og motorcyklesport — et af førerens alvorligste problemer, idet de afvigelser fra den tilsigtede kurs, som opstår, på grund af pludseligt opstående tværkræfter på køretøjet, naturligvis bliver desto større, jo hurtigere der køres.



Allan Ljungstrand (6), der førte løbet, indtil han måtte udgå, foran Lennart Svensson og Jan Hedenström.

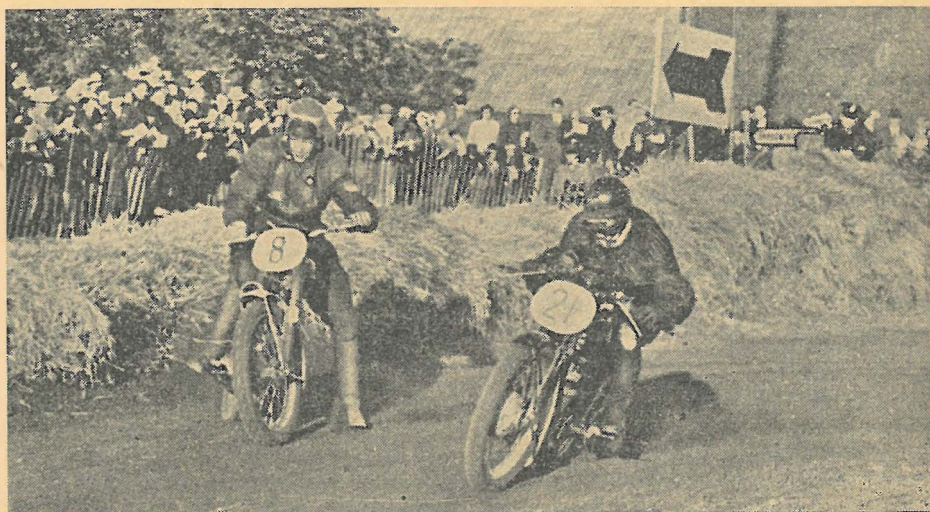
SKÅNE-LØBET

T. T. PÅ FEDTET
LER- OG GRUSVEJ

AF BLIX. FOTO: VIGGO MORTENSEN

Jeg vil ærligt indrømme, at jeg var lykkelig over kun at skulle være tilskuer til T.T. løbet i Kristianstad den 24. september. Og jeg tror nok, at jeg ville sige »undskyld ulejligheden« og pakke mine grejer sammen igen, hvis jeg havde tilmeldt mig til et landevejsløb og blev præ-

senteret for en grusvej med rullesten blandet med det specielle fedtede ler, som anvendes til fremstilling af landeveje i Sverige og visse afsides steder i Kongo. Nå, det gør man selvfølgelig ikke, men vær sikker på, at jeg ville tage den med en knusende ro.

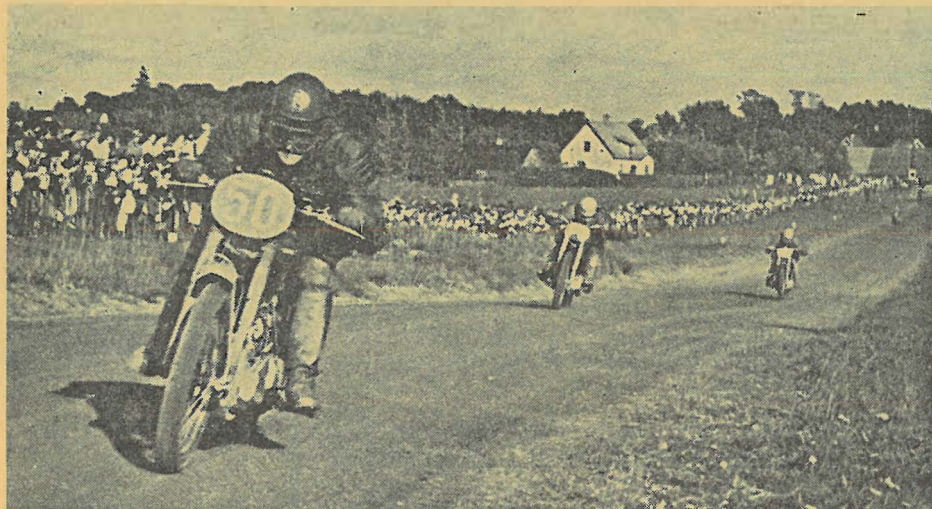


Lennart Svensson går på sin egen måde udenom Curt Ginman i svinget.

Fra Danmark deltog Svend Aage Sørensen og Poul Kalør på henholdsvis Norton og Ariel. Svend Aage Sørensen styrtede under træningen, af hvilken årsag han fik »jordskræk« for et bestemt sving. Det er nu heller ikke nogen let sag at køre jordbaneløb med en tung Grand Prix maskine, men svenskerne havde fundet en kombination af speedway og T.T. i deres stil, der ganske tog pusten fra så forhærdet en person som undertegnede, der har overværet T.T. løbet på Isle of Man, Hollands, Belgiens og Italiens Grand Prix samt deltaget i mange forskellige landevejsløb med mere

evne, der var afgørende. En Puch sport gik først i mål kørt af Henry Bohlin, og som nr. 2 kom Börje Svensson, NSU Fox, foran Jerker Ström, Velocette. Bohlin vandt med en gennemsnitshastighed på ca. 70 km/t.

Et juniorløb for maskiner indtil 500 ccm blev atter i år vundet af Lennart Andersson, Norton, med en gennemsnitshastighed på 89 km/t for de 15 omgange, men han gik kun knapt 7 sekunder før i mål end Stig Andersson, BSA. Der kørtes godt og behersket i dette løb, og der skete stadig forskydninger i feltet. Seniorløbet for maskiner indtil 500 ccm, der kørtes over 30



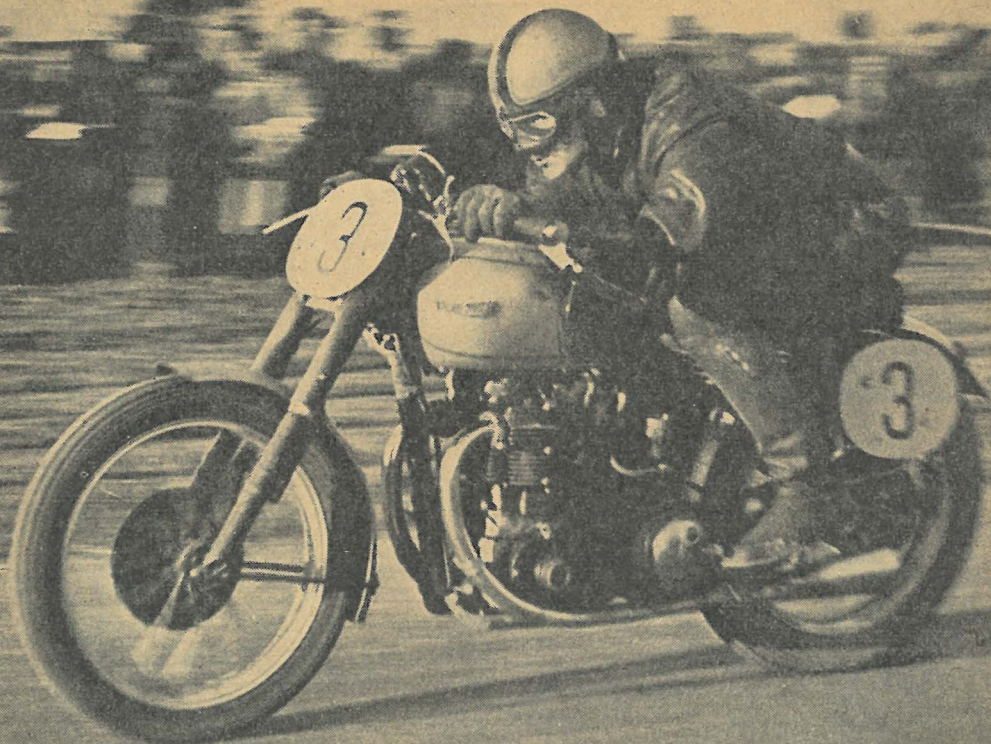
Selvom man kunne opnå gode hastigheder på de lige strækninger, krævede svingene en vis forsigtighed, men mange af de svenske ryttere ignorerede al forsigtighed med mere eller mindre drastiske resultater. Forrest i billedet ses Åke Persson, Ariel.

eller mindre hæder. Jeg har imidlertid aldrig tidligere set en landevejsrytter overhale en konkurrent ved at broad-side (med maskinen helt på tværs af køreretningen) forbi ham i et sving. Det gjorde Lennart Svensson på sin Ariel i Kristianstad. Og han gjorde det hver gang!

Dagens første løb var for maskiner indtil 175 ccm, og de konkurrerende maskiner repræsenterede et udvalg af Motobecane, Monark, NSU Fox, Puch og Velocette. Resultatet af dette løb var ret naturligt afhængigt af maskinernes hestekræfter, men kørefærdigheden og maskinernes køreegenskaber var af større betydning på denne bane, end f. eks. på Gardermoen, hvor det bogstaveligt talt var motorernes yde-

omgange, blev overlegent vundet af John Mårtensson, BSA, med en gennemsnitshastighed på ca. 94 km/t, og han var næsten et minut foran sin nærmeste konkurrent, Göte Bondeson, Ariel, da han gik i mål.

Dagens hovedløb var ekspertløbet i 350 og 500 ccm klasserne, der kørtes over 30 omgange. De store maskiner startede 20 sekunder før 350 ccm klassen, men inden længe var begge klasser blandet sammen. Allan Ljungstrand, Triumph GP, tog straks føringen, og han øgede stadig sit forspring. Ljungstrand kørte sikkert og stabilt, og hans maskine gik eminent godt, vel at mærke til den 24. omgang, hvor han måtte udgå. På det tidspunkt lå han mere end en halv baneomgang foran sin nærmeste



Den finske kører Pentti Sirkiä, der blev nr. 4 i ekspertklassen på sin Triumph Grand Prix. Disse maskiner er monteret med 2 karburatorer, og de har en fantastisk accelerationsevne.

konkurrent, Kuno Johansson, Triumph GP, der derefter overtog føringen resten af løbet. Svend Aage Sørensen kunne ikke rigtig lide svingene, men han holdt en sikker andenplads uden dog at kunne true vinderen.

Resultatet blev:

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1. Kuno Johansson, Triumph, | 43.11,0 |
| 2. Svend Aage Sørensen, Norton, | 44.15,7 |
| 3. Gustav Johansson, BSA, | 44.24,9 |
| 4. Pentti Sirkiä, Triumph, | 45.20,7 |
| 5. Poul Kalør, Ariel, | 47.25,0 |

Kuno Johanssons vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 95,2 km/t. I 350 ccm klassen skaffede Kurt Ginman, Velocette, Finland en overlegen sejr. Han førte løbet fra start til mål og var kun truet nogle få gange. Ginman's gaskabel satte sig fast i begyndelsen af løbet, og dette medførte, at han styrtede i et af de bratte sving. Han var dog hurtigt på benene igen og fuldførte løbet som overlegen vinder.

Konkurrencen om andenpladsen var imidlertid hård. Det var Bertil Andersson, Olli Riekkki og Ragnar Sunnqvist, alle AJS, der ikke kunne blive enige om placeringen, men da Sunnqvist fik vanskeligheder med koblingen på 11. omgang, måtte han se sig overhalet af konkurrenterne.

Resultatet blev:

- | | |
|-------------------------------------|---------|
| 1. Curt Ginman, Finland, Velocette, | 46.29,2 |
| 2. Bertil Andersson, Sverige, AJS, | 47.24,3 |
| 3. Olli Riekkki, Finland, AJS, | 47.32,8 |
| 4. Ragnar Sunnqvist, AJS, Sverige, | 47.40,1 |

Curt Ginman's vindertid svarer til 89 km/t.

Banen er både morsom og krævende, men sålænge den ikke kan give kørerne fast grund under fødderne, vil den heller ikke give anledning til virkelig stilren landevejskørsel, og når alt kommer til alt, er det netop det, vi trænger mest til i de skandinaviske lande.

Redaktøren af *The T.T. Special*,
G. S. DAVISON,
har skrevet denne beretning til S M J



Erindringer fra min Racerdagbog

Umiddelbart efter den sidste krig blev der i den grad lagt vægt på de forskellige motorcyklefabrikaters resultater i betydende løb, at en fabriks udviklings- og salgsmuligheder ligefrem afgang af dens racermaskiners indsats. Jeg kørte den gang for en lille fabrik, Levis, der var i stærk fremdrift efter sine gode sportslige resultater. I 1920 blev Junior T.T. vundet på en Levis, kørt af R. O. Clark; det følgende år blev en Levis nr. 2 i det samme løb, og i 1922 vandt jeg på en Levis det første letvægtsløb i det berømte T.T. Alle disse maskiner var totaktere, og de beviste tillige deres styrke ved at vinde så forskelligartede løb som det franske og belgiske Grand Prix samt det internationale seksdages trial. Levis klarede sig således pænt i den hårde efterkrigs konkurrence, i hvilken mange små firmaer bukkede under.

I de år rasede krigen mellem to- og firetaktere på sit højeste. Man var på Levis-fabriken klar over, at enten kunne man sove tornerosesøvn på sine laurbær, eller også måtte man fortsætte med at køre race. Den første udvej ville blive ensbetydende med en stille og ubemærket død, men på den anden side var firetakterne blevet hurtigere og mere pålidelige de sidste år, hvorfor en fortsat konkurrence ville betyde nye konstruktioner af de to-taktede Levis. Man valgte at fortsætte kampen, og jeg var stadig midt i den.

I begyndelsen af vinteren 1922 tog Bob Newey, der var fabrikkens konstruktør, sit tænksomme ansigt frem, hvilket i reglen betød, at der skulle ske et eller andet. Han havde egenhændigt tegnet den maskine,

på hvilken jeg vandt årets letvægt T.T., men han var klar over, at samme maskine repræsenterede højdepunktet af, hvad en almindelig totakter kunne præstere. Nå, helt højdepunktet var det nu ikke, eftersom han det følgende år blev klar over, at han kunne konstruere en maskine, der var lige så pålidelig og en lille smule hurtigere — det var blot lidt for sent, han kom i tanker om det. Bobs tænksomme rynker i panden var imidlertid blevet fremkaldt af de stadig større hastigheder, som firetakterne præsterede, og han var klar over, at vore maskiner ikke kunne konkurrere i det lange løb, med mindre der blev gjort noget drastisk. Da vi en dag i december 1922 sad i hans lille lysthus af et kontor og spiste frokost, medens mulighederne for den kommende sæson blev drøftet, afslørede han sine planer. Han var ved at bygge en to-takter med kompressor til mig, og jeg skulle køre den første gang i 1923 T.T.!

Selvfølger var jeg straks fyr og flamme. En kompressormaskine for 20 år siden! Efter at jeg med lethed havde vundet løbet i 1922 med en ganske almindelig maskine, måtte en kompressormaskine være sikker vinder i 1923. Bob Newey konstruerede ud fra sin intuition og uden brug af regnestok og prøuebænk, men han var altid sikker på, at hans idéer var rigtige, og han havde da heller ikke taget fejl endnu. Alt så rosenrødt ud.

Langsomt men sikkert kom den kompressormonterede Levis til verden. Af frygt for, at nogen skulle komme på sporet af vor genistreg, kaldte vi den slet og ret »Lille Roger«. Ordet kompressor var bandlyst fra vore tanker og ord. De firmaer, der skulle fremstille forskellige dele til

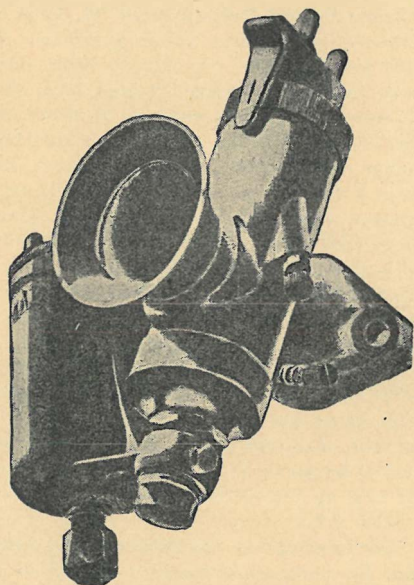
DE VERDENSBÆRØMTE

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 & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

»Lille Roger«, fik aldrig at vide, hvordan maskinen skulle være — de afleverede blot, hvad vi havde bestilt, og lagde iøvrigt ikke skjul på, at de anså os for sindssyge. Men »Lille Roger«s hemmelighed blev bevaret, endda til dette øjeblik — for så vidt, at der aldrig har været anledning til at afsløre den før. De har således sikkert aldrig kunnet læse noget om denne maskine, og jeg skal derfor oplyse Dem om, at det var en almindelig to-takter med 62,5 mm boring og 82 mm slag, men i krumtappen var en ladepumpe med 55 mm boring og 50 mm slag.

»Den vil ikke give dig så meget større tophastighed«, fortalte Bob mig, »men den vil få en gevaldig accelerationsevne«.

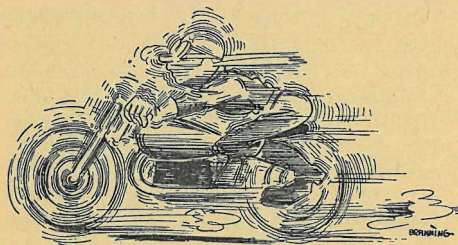
Mere sande ord er aldrig kommet over hans læber. »Lille Roger«s tophastighed var kun 7-8 km/t højere end de gamle modeller, men dens accelerationsevne gjorde det ligefrem til et problem, hvordan man skulle blive hængende på maskinen, når man åbnede for gassen.

»Lille Roger« var færdig i begyndelsen af maj, og med behørigt udstationerede vagtposter (til at følge politiets bevægelser) afprøvede jeg maskinen på en velgnet vejstrækning. »Lille Roger« gik 106 km/t, medens de tidligere modeller havde en maksimumhastighed på 100 km/t, men til gengæld var accelerationen så voldsom, at jeg ikke mindes at have været ude for noget tilsvarende. Men »Lille Roger« led af en betydelig fejl, og måske var denne fejl en af årsagerne til, at min livsbane kom over på et andet spor. Ligesom accelerationen var af en hidtil ubekendt størrelsesorden, var også vibrationerne af et omfang, der var hinsides al menneskelig fatteevne!

Når R. E. Pugh, Levis' prøvemester, beklagede sig over vibrationer i en maskine, affærdigede jeg ham i reglen med at sige, at det var noget vrøvl, og at det var ham, der var lavet af for bløde materialer, samt beviste, at vibrationerne ikke rørte mig en fjer. Da jeg derfor kom tilbage fra den første prøve og kort og godt meddelte, at vibrationerne var uudholdelige, rejste hårene sig på Pugh's hoved. Og skriv op, at der var vibrationer i »Lille Roger«! Som den bibelske fred var de udenfor fatteevne. Ved at køre to gange 1½ km sled jeg håndfladerne og tommelfingrene ud af et par splinternye handsker, og når jeg klam-

rede mig til styret, var det som at holde på elektroderne af et induktionsapparat med 20.000 volt. Jeg havde på fornemmelsen, at det ville blive et skrappt T.T.

Jeg kørte hjem og aflagde rapport til Bob. Han var klar over, at når jeg beklagede mig over vibrationer, så var det ikke almindelige vibrationer. Som et lyn var han klar over, at »Lille Roger« var en mis-



„— og skriv op at der var vibrationer i Lille Roger“.

forståelse, men som sædvanlig tændte han en cigaret, inden han skulle tage stilling til et spørgsmål, og da han med den største sindsro havde fået ild, sagde han: »Vi burde have afbalanceret ladepumpen, Dave, men det er sådan en lille tingest, at jeg ikke mente, det ville have nogen betydning. Nu er det for sent, men du må hellere prøve den af på banen.«

Pugh og jeg tog derefter til Brooklands, hvor vi i løbet af forbløffende kort tid knækkede 5 stel. »Lille Roger« ødelagde et stel på ca. 5 km. Jeg ringede til Bob og fortalte ham, hvordan landet lå. »Det er udmærket, Dave,« sagde han, »jeg fortsætter med din anden maskine.«

Da vi kom hjem, begravede vi »Lille Roger« under nogle presenninger langt inde i Levis' allerhelligste racerafdeling.

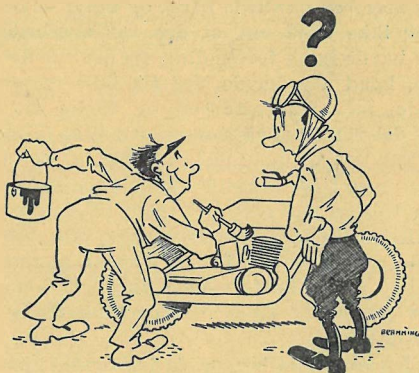
Derefter kommer vi til historien om den sorte lak — den anden af de to ting, der kunne have ændret mit liv, og for den sags skyld også om, hvorfor det ville have ændret noget som helst.

Efter tragedien med »Lille Roger« tog vi alle til Isle of Man, d. v. s. alle med undtagelse af Bob Newey, der arbejdede som en vild med min anden maskine. Den blev imidlertid ikke færdig i rette tid, hvorfor jeg måtte køre på en træningsmaskine, der lige akkurat skaffede mig en Replica. Da den rigtige 1923-model blev færdig, viste

det sig, at den var langt bedre end sidste års vinder, og jeg vandt det franske Grand Prix og blev nr. 2 i det belgiske, men det betød så lidt i forhold til T.T. løbet, hvor vi ikke havde gjort os gældende. Det efterår begyndte direktionen igen at diskutere, om vi skulle køre race, eller vi skulle holde op, men da der kom meddelelse om, at man det følgende år ville køre et løb for maskiner op til 175 ccm i det afgørende T.T., besluttede man sig til at fortsætte, fordi denne klasse var som skabt for os.

Bob gik atter i gang med det konstruktive arbejde, og han tegnede en nydelig lille maskine med en almindelig, treportet motor. Kompressionsforholdet var betydelig højere end på de tidligere modeller, og medens vi før havde brugt aluminiumscylindre med støbejernsforinger, mente Bob, at det eneste materiale, der kunne aflede varmen tilstrækkeligt fra den højkomprimerede motor, var kobber. Cylinder og køleribber blev derefter fremstillet i dette metal, og maskinen kom selvfølgelig aldrig til at hedde andet end kobberkedlen.

Og det var vel nok en maskine! Som de fleste andre Levis-racere var den først færdig få dage inden selve løbet, men allerede da jeg kørte den første træningsom-



„Jeg kan klare det hele på to minutter,“ sagde han.

gang på kobberkedlen, blev jeg klar over, at jeg havde løbet i min hule hånd, forudsat jeg ikke styrtede. I 250 ccm klassen skulle Phil Pike køre en af vore 250 ccm modeller, men han følte sig ikke særlig godt tilpas, da jeg fulgte ham som en skygge under træningen på min langt min-

dre maskine, men jeg forskåned ham dog for at fortælle ham, at jeg kun kørte for godt og vel halv gas. Jeg blev hurtigt klar over, at jeg havde den hurtigste maskine på banen, og jeg følte mig så sejrssikker som aldrig før. Jeg begyndte allerede at lægge planer for tiden efter løbet, og besluttede mig til at overtale direktionen til at optage mig i firmaet. Med de resultater, jeg til dato havde opnået, og med endnu en T.T. sejr ville mit navn sikkert pynte blandt direktionens medlemmer — mente jeg. Under alle omstændigheder ville jeg kunne gøre god gavn, fordi jeg både var aktiv kører og motorjournalist. For mig var sagen klar, men det kom til at gå som konen med æggene.

Jeg havde tidligere omtalt mit ønske om at blive optaget i firmaet for direktør Butterfield, men han havde hverken sagt ja eller nej, og jeg havde på fornemmelsen, at mit resultat i årets T.T. ville blive afgørende.

Vi startede 17 ryttere i en samlet start, og som et lyn var jeg i spidsen for feltet. For hvert minut øgede jeg mit forspring, jeg var sikker vinder . . .

Og så begyndte der at ske noget. Ved Braddan begyndte motoren at banke, og ved Union Mills blev jeg overhalet af 3 ryttere. Kobberkedlen gik stadig ned i fart, og motoren dunkede hårdt og tungt — der var ikke tvivl om, at den var overhedet og havde falsk fortænding. Og det var netop, hvad den havde. Jeg fik ikke motorstop, men fuldførte som en dårlig nr. 4 — det var alt. Bob Newey mente, at fejlen måtte søges i den omstændighed, at kølingen var tilstrækkelig under træningen i de tidlige morgentimer, men at den var utilstrækkelig under løbet, der blev kørt midt på dagen. Vi kunne ikke nå at rette fejlen inden det franske Grand Prix, hvorfor jeg måtte nøjes med en tredieplads i dette løb.

Jeg var i sort humør, da jeg vendte hjem til fabriken, og jeg blev nærmest ondskabsfuld, da Bob med et stort smil fortalte mig, at han havde fundet ud af, hvad der var i vejen. »Jeg kan klare det hele på to minutter,« sagde han og greb en bøtte med sort cylinderlak. I løbet af et øjeblik var kobberkedlens cylinder malet sort. »Det var det hele,« sagde Bob, »vi har bare ikke tænkt på, at selvom poleret kobber er en god varmeleder, kan det ikke

slippe af med varmen igen, medens malet kobber leder varmen lige så godt, som det slipper af med den.« Han havde ret. Vi prøvede at lægge to lige store stykker kobber ind i en ovn og opvarme dem til samme temperatur. Det ene stykke var malet sort, det andet var blankt. Da kobberstykkerne blev taget ud til afkøling, viste det sig, at det blanke stykke holdt varmen i en time, medens det sortlakerede stykke var iskoldt på 10 minutter.

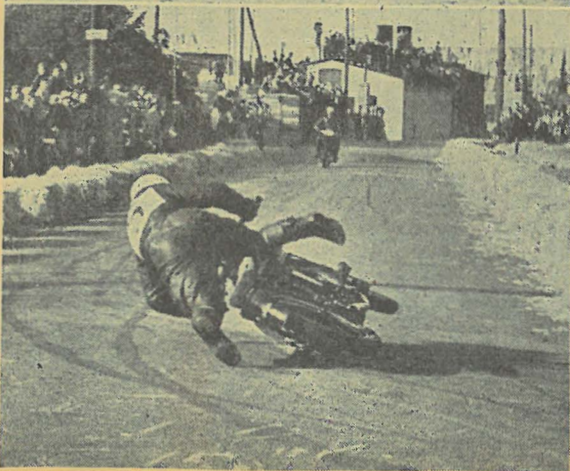
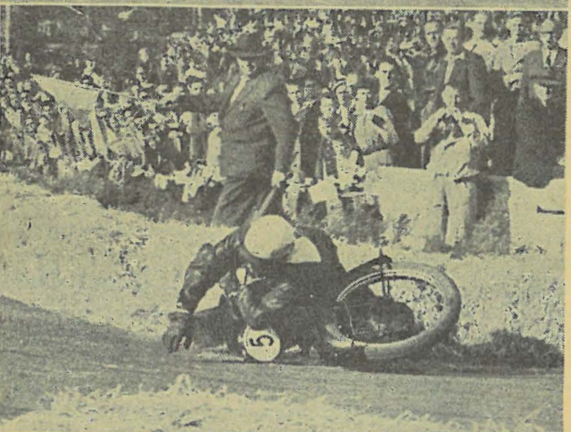
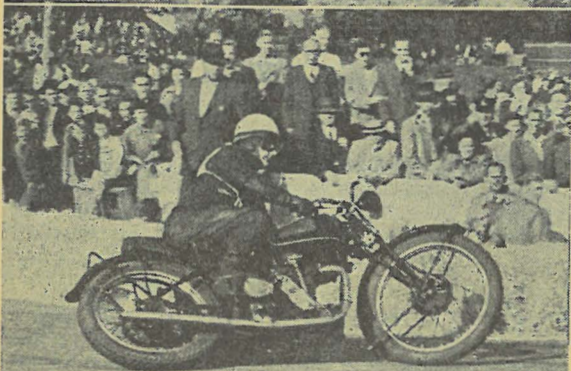
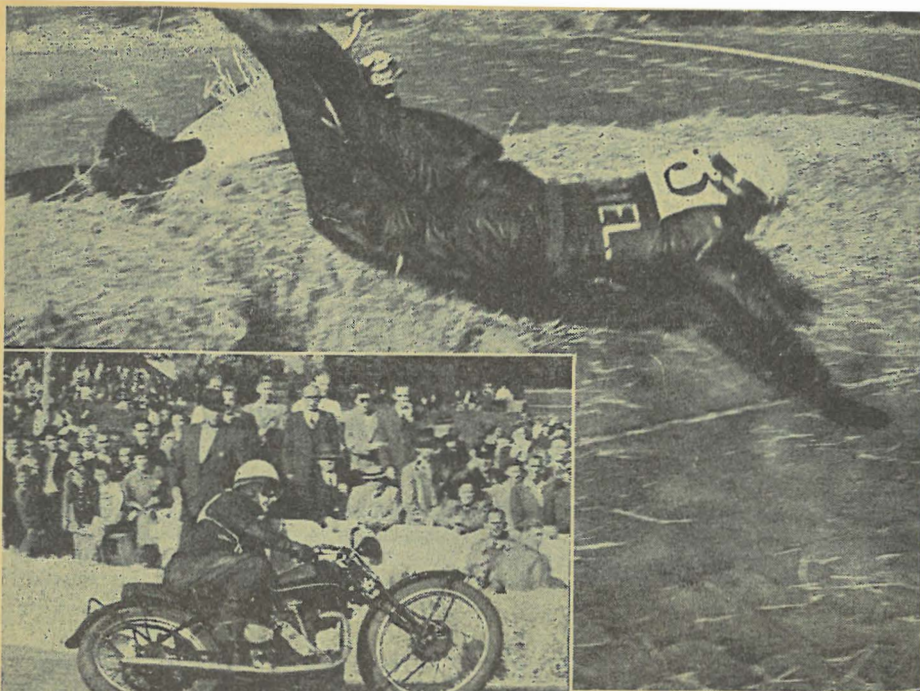
Jeg tog derefter til det belgiske Grand Prix, i hvilket jeg vandt 175 ccm klassen næsten en halv time før min nærmeste konkurrent gik i mål, og med den samme maskine blev jeg nr. 3 i 250 ccm klassen. Men det var for sent, det afgørende T.T. var tabt.

Jeg blev journalist, og Levis fabriken fortsatte med at fremstille nogle få, men glimrende små maskiner. En smule sort cylinderlak, og det hele kunne have været anderledes.

B. R. M.

vinder lokalt løb på Goodwood

Efter indløbne oplysninger kørtes der den 30. september på Goodwood banen i England et løb om Woodcote Cup for vogne indtil 1500 ccm med kompressor. Der deltog en lang række engelske ERA og Maserati kørere og endvidere Reg. Parnell, der kørte den første af de nye og meget omdiskuterede BRM. Vognen gennemførte dette sit debutløb uden mekanisk sammenbrud, og Parnell sikrede sig med letted en førsteplads. Ved vurderingen af dette resultat må man imidlertid bemærke, at dagens hurtigste omgang kørtes med 131,9 km/t i gennemsnit — til sammenligning tjener, at Dryden's vindertid under F 3 (midget) løbene på den samme bane den 27. maj i år var 124,8 km/t. BRM skylder os således stadig beviset for, at de efterhånden 4 millioner kr., der til dato er ofret på projektet, ikke er givet forgæves ud.



STUDIER

fra KORSØR

Der skete en del styrt under løbet i Korsør, og Einar Andersen tegnede sig for de tre. Vor fotograf har fanget ham i tre forskellige situationer på det samme sted. Vi vil her påpege en særlig omstændighed, der gør sig gældende, når man kører landevejsløb på en standardmaskine, og det er vægtfordelingen på henholdsvis for- og baghjul. Almindeligvis er en standardmaskines vægt fordelt med 40 % på forhjulet og 60 % på baghjulet, vel at mærke når rytteren sidder almindeligt i sadlen. Flytter rytteren sig ud på bagskærmen, vil han samtidig frembringe en meget mærkbar vægtforskydning, idet han næsten anbringer hele sin egen vægt lodret over baghjulet, og den forholdsvis lave vægt på forhjulet giver en mere eller mindre ustabil styring, der naturligvis bliver meget mærkbar ved kørsel op ad bakker, hvor der kommer en yderligere vægtforskydning mod baghjulet. Man kan i nogen grad modvirke den ustabile styring ved at forminske forgasflens vinkel (d. v. s. at gasflen bliver mere skråtstillet), men dette vil igen bevirke vanskelig styring ved lave hastigheder.

De samme forhold gør sig gældende med bagsæder. De reglementerede bagsæder er anbragt højt og langt tilbage, hvorved styringen vanskeliggøres i en sådan grad, at passagereren kan tage magten fra føreren, medens de ulovlige skæmpuder (uden håndtag) er anbragt således, at passagereren sidder lavt og lige bag føreren, hvorfor han tvinges til at følge maskinens naturlige bevægelser, samtidig med at vægtfordelingen er rimelig. Så klogt har de vise fædre gjort det, og der sker og vil stadig ske ulykker af denne grund.

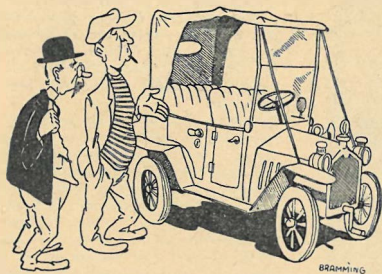
VINTEROLIE OG LUFTFILTRE

Hvis dette års sommervejr skal være toneangivende for vort kommende klima, kan man næsten forudsige, at olieselskaberne kan spare sig den ulejlighed at have sommerolie på lager. Men trods alt har vi vel alle fulgt kalenderen mere end temperaturen og pligtskyldigt hældt en sværere olie i motoren, dengang bøgen sprang ud. Det er mærkeligt nok, men de fleste bilister er dødsensangst for at køre med »for tynd« olie, og de fleste motor-kørende er overbevist om, at den tynde olie ikke vil smøre motoren tilstrækkeligt, hvis blot det er lidt mildt i vejret. Lad mig prøve at mane denne frygt i jorden een gang for alle ved følgende logiske for-svar for den tynde olie: For det første er der kun små 5 måneder, hvor man ikke behøver at fyre i kakkelovnen i dette land, og der bliver således godt 7 måneder tilbage, i hvilke temperaturen berettiger til mere eller mindre lange underbukser, og mere eller mindre tynd olie i motoren. For det andet er oliekvaliteterne nu blevet forbedret så meget, at sværhedsgraden ikke ændrer sig væsentligt ved stigende temperaturer. For det tredje er alle nogen-lunde moderne vogne forsynet med en termostat til regulering af motorens drifts-temperatur, der derfor er næsten ens som-mer og vinter, medens bundkaret i den kolde tid kan blive nedkølet ret betydeligt. For det fjerde skal man køre konstant i indtil en time, før en motor er gennem-

varm. For motorcyklerne stiller sagen sig lidt anderledes, for så vidt som disse er luftkølede. Køleribbernes størrelse og ma-teriale er af en sådan beskaffenhed, at man ikke kan overhede motoren, så længe man kører med normal fart. De fleste motor-cyklemotorer smøres efter tørsump-prin-cippet, hvilket vil sige, at olietanken sid-der separat, hvorfor olien bliver nedkølet, når det er koldt. Der er derfor grund til, at motorcyklisterne omhyggeligt følger årstidernes skiftende temperaturer og fyl-der en passende olie på maskinen, men man må erindre, at ustandselig bykørsel dagen igennem kan medføre meget høj driftstemperatur selv i køligt vejr.

Hvad enten man kører bil eller motor-cykle, er det nu på tide at få vinterolien på, således at motorerne kan blive smurt tilstrækkeligt, og hvis efteråret skulle vise sig at blive mildt, er der ikke spor i vejen for, at motorcyklisterne kan gå en gylden mellemvej og mixe en blanding, de finder passende.

Medens vi nu er i kontakt med hinan-den, er der en ting, jeg gerne vil minde Dem om. Det er Deres luftfilter, hvis et sådant da er monteret på Deres karburator. For at sige det kort og brutalt, så er luftfilteret til for at opsamle støv og an-dre fremmedlegemer, således at disse for-hindres i at komme ind i motoren, hvor de giver anledning til slitage, og samme luftfilter er ikke tænkt som en prop, der nedsætter motorens effekt. De fleste filtre får lov til at sidde i årevis uden at blive aftaget og rensset, og resultatet er, at de ikke alene bliver overflødige, fordi de ikke længere er i stand til at rense den indsu-gede luft, men de nedsætter samtidig mo-torens fyldningsgrad på grund af det til-stoppende snavs, og samtidig sættes ben-zinforbruget op, fordi filteret virker som choker. Tag filteret af, vask det ud i ben-zin og lad det tørre. Læg det derefter i tyk olie, og lad det efter en times tid dryppe af, inden det atter monteres på karburato-ren. Hvis De selv er så ufølsom, at De ikke kan mærke forskellen, så vær sikker på, at Deres motor kan.



Kobberlygter, min herre, — kobberlygter —
hvor går De hen i dag og får en vogn med kobberlygter?

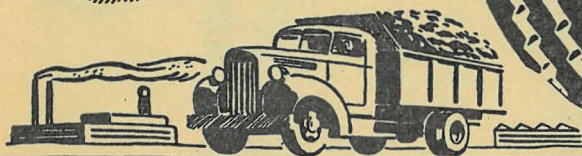
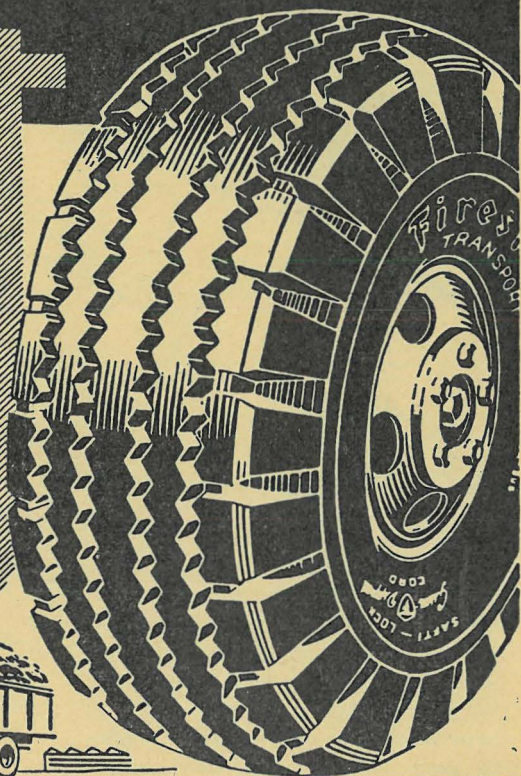
TIL AL TRANSPORT

Firestone

flest kilometer pr. krone!

Faktiske regnskaber fra firmaer, hvis last- og varevogne er forsynet med Firestone dæk, beviser, at disse dæk er uden lige, når det gælder økonomisk, langvarig og sikker kørsel.

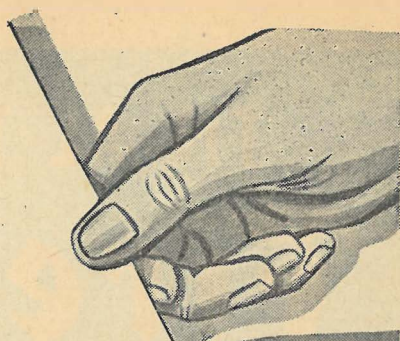
Firestone last- og varevognsdæk er i en særklasse, fordi de er resultatet af årtiers erfaring og af millioner af kilometers strålende præstationer. Forlang Firestone dæk.



SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

København — Odense

INDKØBSTILLADELSE
til en bedre vogn



- en REDEX-kur
forbedrer Deres vogn

— det er ikke en mirakelkur, vi forestår Dem, men en gennemprøvet specialbehandling. Nedenstående kontroltal forklarer virkningen bedre end mange ord.

	FØR REDEX-KUR:	EFTER REDEX-KUR:
ACCELERATION fra 20-60 km/t i højeste gear	18.9 sek.	15.9 sek.
BENZINFORBRUG	7.8 km pr. liter	8.5 km pr. liter

Disse tal er gennemsnitsresultater af ca. 40 tilfældigt udvalgte REDeX-kure, foretaget landet over.

Hvad er
REDeX?

REDeX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser olieangene for slam, forhindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. v. REDeX nedsætter motorens friktion og forlænger motordelenes levetid. Med REDeX kan De rense Deres motor, uden at den behøver at adskilles, og give den nye kræfter og forøge acceleration og tophastighed. Systematisk anvendelse af REDeX i olie og benzin giver den højeste effektivitet i smøring af alle bevægelige dele i motor, gearkasse og differentiale.

Dunk med målebæger til anbringelse under motorhjelmen



Dunk med teleskopisk tud



F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør

Polititorvet . København V . Central 1722

INDHENT NÆRMERE OPLYSNINGER OM REDeX HOS DERES AUTOREPARATØR

BILMESTERSKABERNE

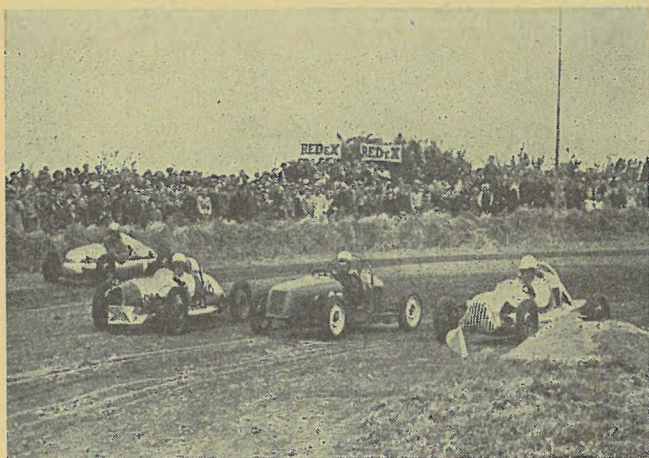
PÅ FANGEL

Refereret af civilingeniør O. AHLMANN-OHLSSEN

Den 17. september kørte Dansk Automobilsports Union sæsonens sidste danmarksmesterskaber, og begivenheden var henlagt til Fangel banen syd for Odense, hvor Sports Motorklubben Odin stod for arrangementet. Fynboerne er jo ikke forvent med gode billøb, og der mødte da også godt en halv snes tusinde tilskuere,

lerner køres over 5000 m, men banen i Fangel er kun 600 m lang, således at der måtte køres 8 omgange + 200 m, hvilket — da mållinien naturligvis skulle ligge umiddelbart ud for midten af den ene langside — medførte, at starten fandt sted lige før opløbssvinget. Det siger sig selv, at en sådan ordning ikke er særlig heldig

Starten til et af F-3 klassens heat. I inderbanen Robert Nellemann, der i dag så afgjort er Danmarks hurtigste midgekører. Umiddelbart efter den her viste situation gjorde Amelung, der ligger som nr. to på inderbanen, en gigantisk anstrengelse for at slippe forbi, men han blev trængt ud i hegnet og måtte opgive den videre kamp om førstepladsen.



som var kendelig fornøjet med den sport, de fik at se.

Banen i Fangel er principielt ikke velegnet til billøb — dels er den for smal, og dels er overfladen — især i svingene — så ujævn, at det betyder et væsentligt handicap for de vogne, der ikke har en meget lang akselafstand og en meget kraftig dæmpning af fjedrene. Vi under så gerne de fynske klubber, at de har fået en bane, de kan kalde deres egen, og vi forstår, at de er glade for den, men vi vil alligevel stille os tvivlende overfor, om det er klogt af unionen at gå med til, at man henlægger en række danmarksmesterskaber, der uvilkårlig påkalder hele landets opmærksomhed, til denne bane.

Danmarksmesterskaber skal efter reg-

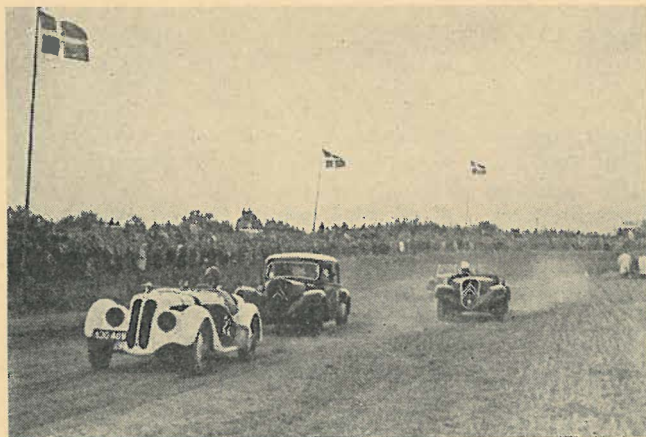
ud fra et sportsligt og sikkerhedsmæssigt synspunkt.

Danmarksmesterskaberne kørtes indenfor alle slagvolumenklasser i 2 indledende heats og 1 slutheat. I klassen for vogne indtil 750 ccm var der dog flere afbud, og resultatet blev, at man sprang de indledende heats over og gik lige til slutheatet, der vandtes af Torben Strand i en Fiat 500/C (station car) i tiden 6.26,9 svarende til 46,5 km/t, og nr. 2 blev Lisberg Jørgensen, Odense, i tiden 6.28,0. Arne Larsen, København, der startede i fin stil med sin 2-personers DKW, gik ud kort efter starten — årsag: Et næsten mikroskopisk hår i hovedstrålerøret.

I klassen for vogne indtil 1100 ccm stod kampen i første række mellem Jens P.

Rasmussen i Morris, Vilhelm Nellemann i en M.G. type TC med ombygget Morris-10 motor, Aage Friis (Wartenberg) i sin Fiat 1100 special og Kurt Christensen i Morris med Fiat 1100 motor. Nellemann's motor havde slået et leje i stykker på

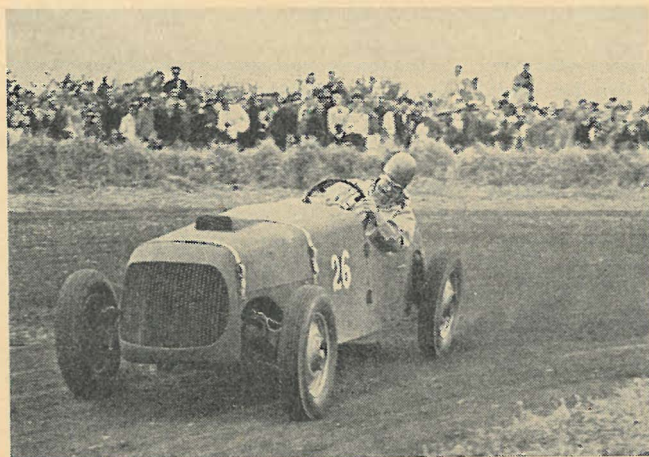
Kostbare sekunder gik tabt, og da han endelig kom i gang, var han næsten 200 m bag efter feltet, der førtes af Kurt Christensen. I 5. omgang var det sket med Vilh. Nellemann's motor — han trillede ind på grønsværen og udgik, medens Aage



En situation fra løbet for vogne indtil 2000 ccm. Forrest Frede Andersen, BMW 327, efter ham Carl Lynenskjold i en lukket Citroën Berline 11, der var tunet aldeles fantastisk godt, ved siden af den nye kører Jørgen Egede Søgaard i en åben Citroën.

vejen til Odense dagen før og var blevet repareret i løbet af natten, så han var på forhånd klar over, at hans deltagelse i høj grad var et chancen spil. Han vandt dog sit indledende heat og gik til finalen sammen med Aage Friis, Kurt Christensen og Jens P. Rasmussen. Ved starten i dette afgørende heat skete så en af dagens dramatiske episoder: De fire vogne stod på linie, og ved starterens signal skød de tre af dem frem, men Aage Friis blev stående på startlinien. Hans motor var gået i stå.

Friis fortsatte sin blændende men håbløse jagt for at indhente sit handicap i starten. Således blev Kurt Christensen danmarksmester i tiden 5.24,8 med Aage Friis på andenpladsen i tiden 5.29,8. — Efter løbet nedlagde Aage Friis protest overfor dommerne, idet han hævdede, at starteren havde stået i vejen for hans vogn i det kritiske øjeblik, da flaget faldt. De nærmere omstændigheder tydede dog ikke på, at dette havde været tilfældet, og protesten blev ikke taget til følge.

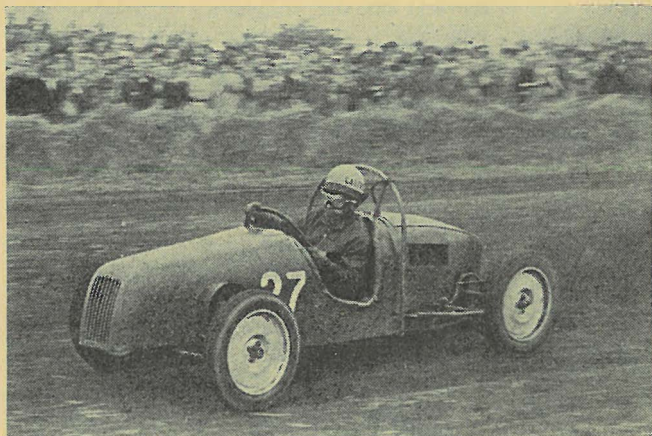


Viggo Jensen, Borup, startede i sin nye 2000 ccm sportsvogn, des 170 chassis og forsynet des 170C chassis og forsynet med en 4-cyl., topventilet Stoweer-motor. Da han endnu ikke havde nået at få bygget skærme på vognen, måtte han starte i specialvognklassen, hvor han selvfølgelig var håbløst handicappet i konkurrencen med de langt større motorer.

I klassen for vogne indtil 2000 ccm blev danmarksmesteren Frede Andersen i BMW i tiden 5.03.6, nr. 2 blev Carl Lynenskjold, Citroën (Berline 11), i tiden 5.14.8. Lynenskjold havde hos en del tilskuere vakt store forhåbninger ved at vinde sit indledende heat, men naturligvis havde han ingen chance overfor den lynhurtige BMW. En ny mand i automobilsporten, Jørgen Egede Søgård i en 2-personers Citroën, blev nr. 3, medens Peter Skarring — til skuffelse for mange — kom sidst i

cial. Carl Amelung, der kørte i Kaj Hansens gamle vogn, forsøgte tappert at byde den hurtige Randers-kører en kamp, hvilket gav anledning til flere dramatiske episoder, men han var håbløst handicappet ved vognens alder og mekaniske underlegenhed. Der kørtes kun over fem omgange i hvert heat, og Robert Nellemanns sammenlagte tid for dem alle blev 5.15.5, medens Amelung måtte være tilfreds med 5.34.6.

Det bedste indtryk af Fangel-banens



Amelung gjorde i Kai Hansens gamle F-3, racer en tapper indsats i kampen mod det langt nyere materiel. I kampens hede knækkede han en af de længdestivere, der lokaliserer bagakslen i forhold til chassisrammen, men det lykkedes ham dog at gennemføre det afsluttende heat uden uheld.

mål med en tilsyneladende særdeles veltrimmet BMW.

Endelig kørtes der om mesterskabet med specialbyggede vogne indtil 4500 ccm. Her koncentrerede interessen sig naturligvis om Robert Nellemanns nye Allard med optunet Ford V-8 motor — det er en vogn, der er præget af en fremragende håndværksmæssig udførelse og fortræffelige køreegenskaber. Robert Nellemann vandt da også — til trods for at køretøjet faktisk var en fuld 2-personers sportsvogn efter det internationale reglement — med lethed både sit indledende heat og det afsluttende heat og dermed mesterskabet i tiden 4.41.3. Nr. 2 blev Sv. E. Kronsbjerg, Odense, i sin velkendte Opel Kaptajn special i tiden 5.01.2 og nr. 3 Arnold Jensen, Roskilde, i Ford V-8 special.

Foruden mesterskabsløbene kørtes der to indledende heats og et slutheat for F 3 (Midget) racere, og også her dominerede Robert Nellemann med sin hurtige spe-

kvalitet får man ved at sammenligne de opnåede tider med tiderne fra sidste års danmarksmesterskaber på Amager Travbane. Kurt Christensen blev sidste års mester over de 5000 m i tiden 3.30.0 — i år brugte han 5.24.8, hvilket vil sige, at gennemsnitshastigheden på Fangel lå ca. 35 pct. under sidste års hastighed. Tilsvarende vandt Morian sidste år mesterskabet i specialvognklassen i tiden 3.06.2 imod Robert Nellemanns vindertid på Fangel: 4.41.3. Disse tal viser med al ønskelig tydelighed, at henlæggelsen af løbene til den fynske bane var et sportsligt fejlgreb, for såvidt som hastigheden trods alt må være den afgørende faktor i al banesport.

HUSK AT FORNY

Deres Abonnement

på

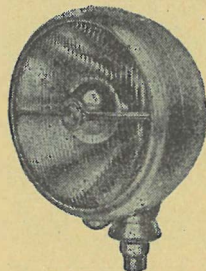
Skandinavisk Motor Journal

mekaniske støjsendere fra Laura's travlt hamrende motor og lige så flittigt arbejdende differentiale. Jonas sagde ikke mange ord på vej til Korsør. Først da vi kørte ind i færgebyen, klarede hans ansigt op, og med en hemmelighedsfuld, triumferende mine kørte han ind til et autoværksted for et øjeblik senere at fortsætte mod færgelejet med en nævelfuld kondensatorer på bagsædet. »Vi sætter dem på, når vi er kommet ombord på færgen«, forklarede han. Med tarmene skrigende af sult arbejdede vi med at sætte kondensatorerne på dynamoen, og da der ikke var nogen af os, der vidste, hvor kondensatoren skulle indskydes på dynamoens ledninger, satte vi for en sikkerheds skyld en kondensator på hver pol. Da det var lidt ubekvemt at komme til under motorhjælmen, havde vi taget dynamoen ud, og vi manglede i virkeligheden blot at sætte den i igen samt at montere ventilatorremmen, da de bagved holdende bilister på forskellig måde ytrede ønske om at køre fra borde.

Med et betydeligt forøget ordforråd be fandt vi os på vejen til Lillebæltsbroen, da Jonas med vold og eder fik fremryllet en ildelydende kammermusik udsat for fløjte og et halvt savværk. Den elektriske støj var steget til en hidtil ubekendt størrelsesorden, og da Jonas ville forsøge at overdøve motorlarmen, blev resultatet et overdådigt fyrværkeri af disharmoniske lyde, som han tilsyneladende nød. Det ene nummer afløste det andet — knirkende, jævnende kammermusik tilsat et støjorgie uden sidestykke.

»Jonas«, sagde jeg »når jeg nu ytrer ønske om at komme ind på den nærmeste kro for at få noget mad, så beder jeg dig opfatte det som et ubønhørligt krav, der ikke tåler modsigelse af nogen art.« Jonas var meget forstående, og et øjeblik efter gik vi ind ad døren til en kro, samtidig med at en liflig duft af æggekage strømmede ud. I krostuen gik radioen pænt og støjfrit med det samme program, vi lige havde hørt i vognen. Vi skovlede æggekage i os, og da vi kom til kaffen, bemærkede Jonas, at han ikke brød sig om musik på restauranter samt, at han i øvrigt ikke kunne fordrage kammermusik. Havde det været for 10 år siden, ville jeg have opfordret ham til at gå med udenfor et øjeblik, nu nøjedes jeg med at give ham inderligt ret.

SFT700S



FT67

LUCAS

tågelyster

fås forchromede i størrelser passende til enhver vogn. De er så solidt og omhyggeligt konstruerede, at de kan modstå al slags vejr. Alle LUCAS tågelyster lyser bredt og kraftigt med en halvcirkelformet stråle, der ikke blænder modgående trafik og er fri for generende lysreflekser.



Repræsentant for Danmark:

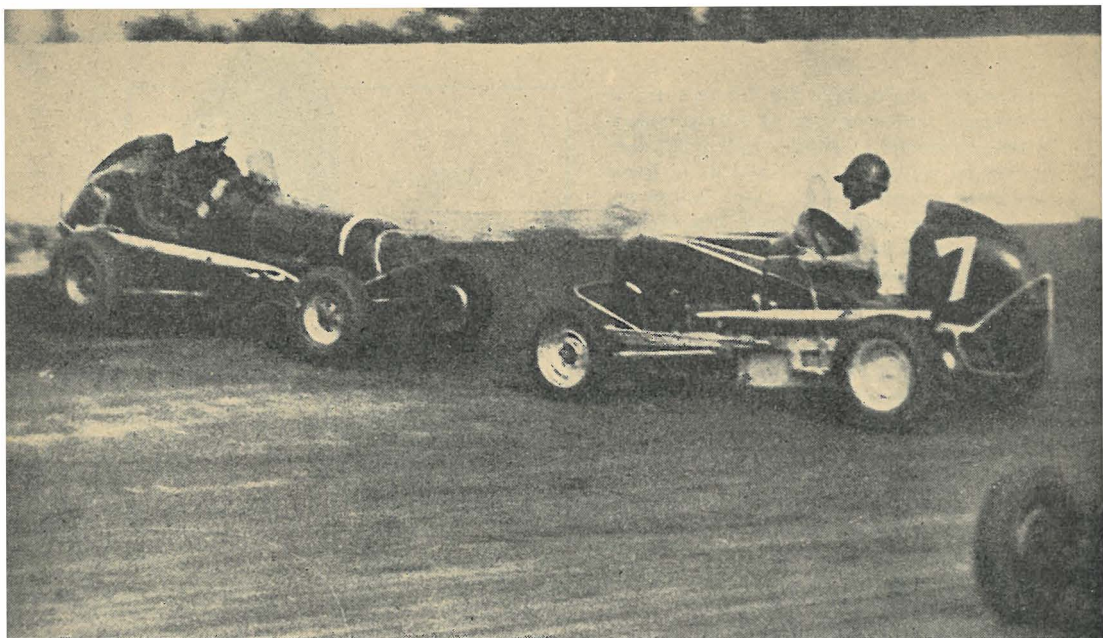
AXEL KETNER

Nørrevold 9. K. C. 4195-6819

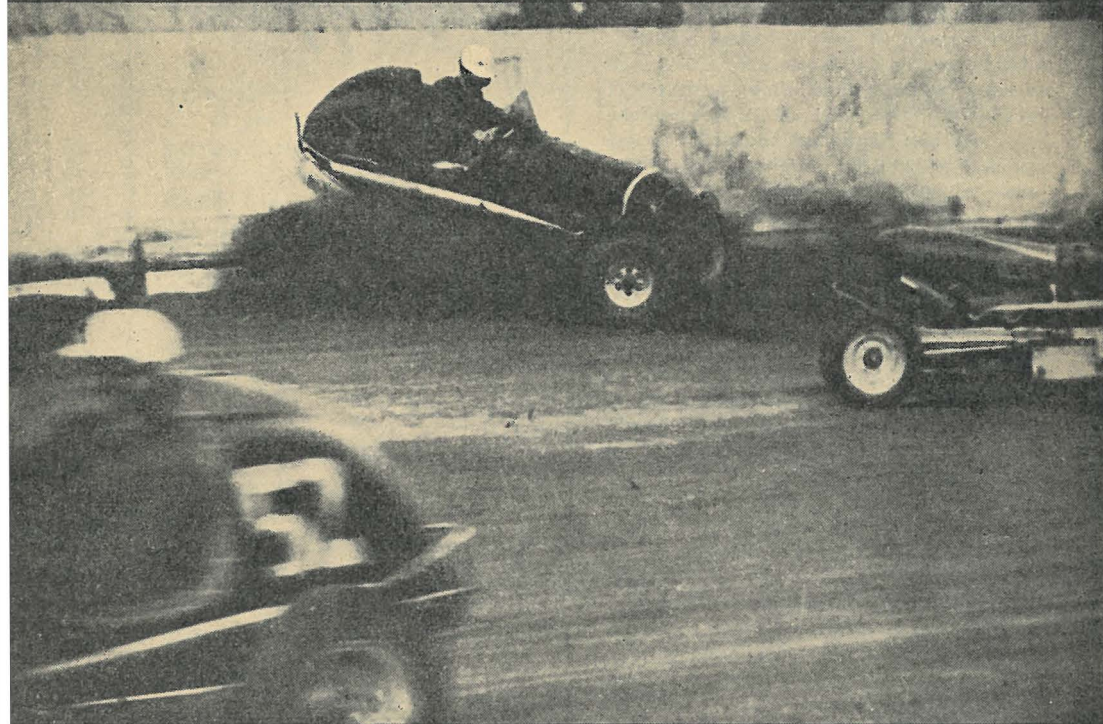
Servicedepoter:

Århus: 9510 — — Odense: 472

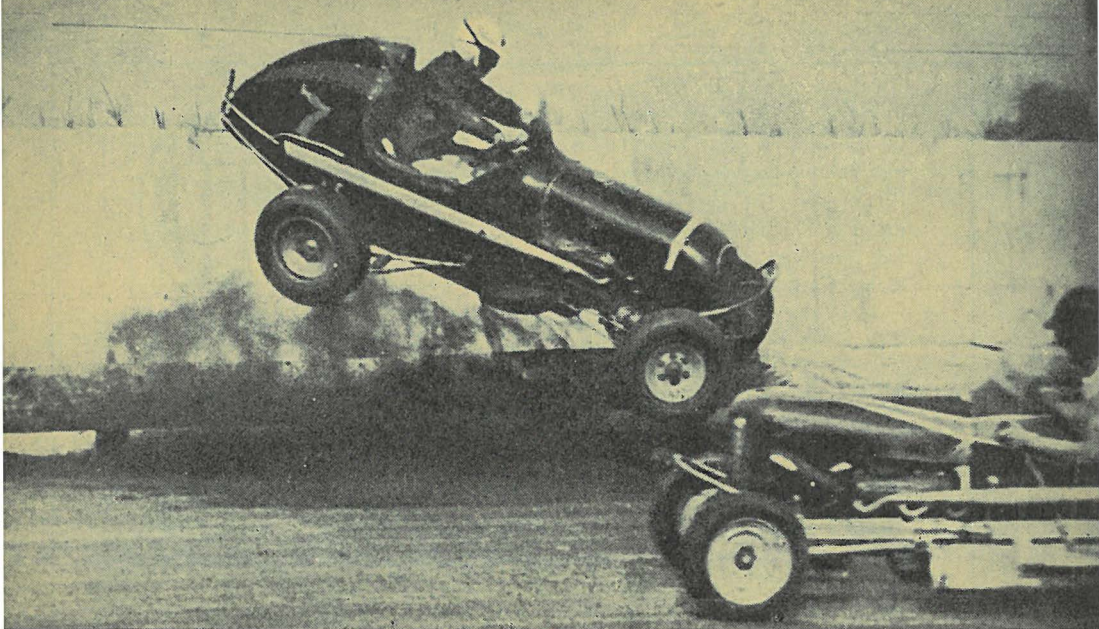
Ålborg: 4901 — — Åbenrå: 3663



1) Under et midget-race i USA viste det sig, at 7 var et uheldigt nummer. I en vogn forsynet med et gult syvtal kørte Shorty Landis og passede sine egne interesser, da en anden vogn med et hvidt syvtal greb forstyrrende ind.



2) Shorty's vogn blev vendt i den gale retning, hvorved den ramte barrieren, og samtidig begyndte den et smukt og elegant hop op i luften, medens fredsforstyrrenen begynder at rette sin vogn op.



3) Det viste sig at Shorty's vogn havde mere end en tilbøjelighed til at lette, den begynder at flyve baglæns ud over barrieren, medens synderen skamløst nok belaver sig på at forlade valpladsen.

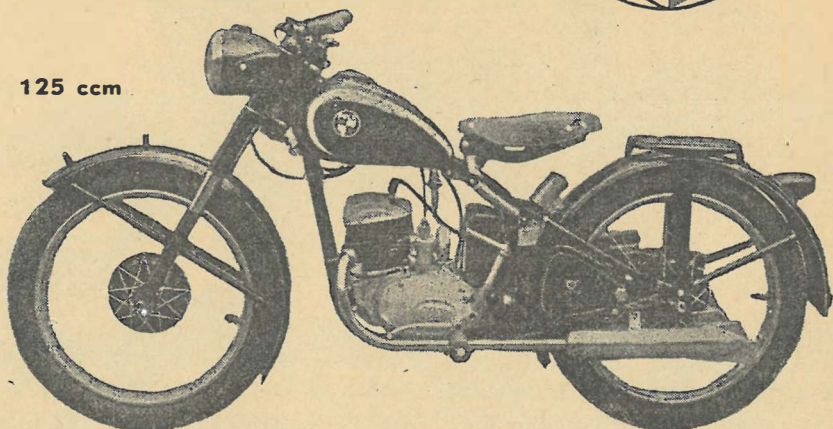


4) Med en dybt beklagende gestus forsvinder Shorty og hans vogn ned i graven bag barrieren. Vi giver Shorty ret. Det er en meningsløs måde at behandle et ordentligt menneske på.

Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og adskillige sejre i krævende løb har skabt respekt om denne maskine. PUCH har sidst vist sin styrke og driftssikkerhed ved at gennemføre turen Stockholm-Monte Carlo med sidevogn 107 timer.



125 ccm

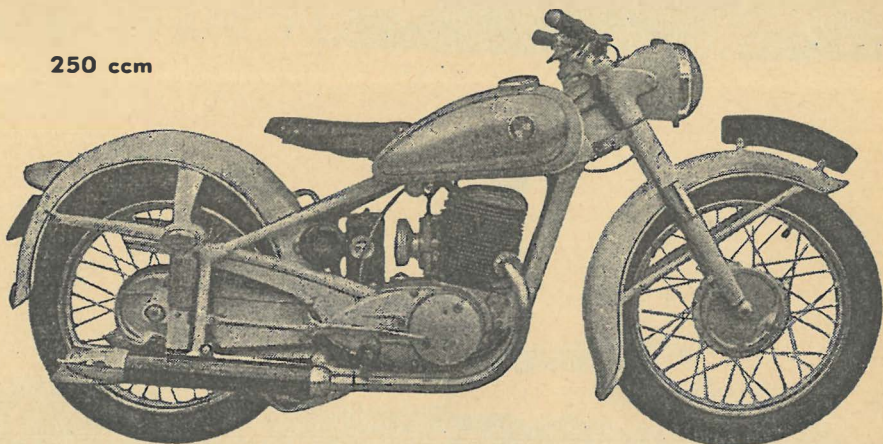


Kraft-acceleration-komfort

tre egenskaber der er overbevisende fremherskende ved de nye PUCH-modeller. Den dobbelt-stemplede motor har bestået sin prøve gennem 25 år, og de nye modeller viser, at denne konstruktion er blevet yderligere forbedret. PUCH-

motorerne yder i dag mere end nogen anden totakts motor. Selve maskinen er forud for sin tid i opbygning og udstyr. Sadlen er eet-punkt op-hængt, hvilket giver en behagelig afjedring, selv under maskinens voldsomme acceleration. God økonomi er tillige en egenskab, der har gjort PUCH populær overalt, hvor man har lejlighed til at beundre de smukke maskiner.

250 ccm



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

O. E. ANDERSEN . ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S.
TLF. SUNDBY 9201

MANX GRAND PRIX

NYE REKORDER OG DEN GAMLE ENTUSIASME PRÆGEDE ÅRETS STØRSTE AMATØRLØB

Manx Grand Prix, der køres på den berømte T.T. bane på Isle of Man, må sikkert betegnes som verdens største, rent sportslige motorcykleløb, idet der hverken er professionelle eller merkantile interesser bag arrangementet. Til Junior Manx, der blev kørt den 12. september, var tilmeldt 109 ryttere, hvoraf 96 kom til start. Både vinderen og nummer to slog den gamle løbsrekord, som blev sat sidste år af W. McCandless.

I det sidste kvarter inden starten herskede der en temmelig broget forvirring akkompagneret af højttalerne, hvorigenem speakeren dels bragte meddelelser til rytterne, dels holdt publikum orienteret om de forestående begivenheder. Det blev således meddelt, at Donald Crossly havde en benzintank i overstyrrelse på sin AJS 7R, hvorfor man måtte antage, at han ville forsøge at gennemføre løbet uden optankning. Typisk for dette løb er, at man ikke tager de ydre former så højtideligt, blot man kan opnå en høj sportslig standard. Medens speakeren oplæste den meget betydningsfulde vejrmelding, foer H. J. Cronan forvirret rundt efter sin lærredsvest, hvorpå rytternummeret stod. Da al eftersøgning viste sig forgæves, blev nummeret simpelthen malet på ryggen af ham. Speakeren har en meddelelse til D. Langton, der har maskinskade på sin Norton: Hvis han kan nå at reparere sin maskine inden starten afsluttes, må han få lov at starte som sidste mand. Ligesom i T.T. løbet startes rytterne enkeltvis med 10 sek. mellemrum, hvilket vil sige, at der går 18 min. 10 sek., fra første til sidste mand er startet. Til orientering for publikum meddeles det, at R. M. Lucas, der har haft stelbrud under træningen, har lånt en gammel Velocette blot for at kunne køre med. Speakeren forklarer, at rytter og maskine er lige gamle, nemlig 22 år, og man må forvente, at maskinen skal tankes op for hver omgang. Jo, der er sportsånd i dette løb! På første omgang tager P. Romaine (Norton) føringen fulgt af 2 AJS'er kørt af D.

G. Crossly og H. Sherry. Allerede på første omgang er der mange maskinskader, og tilsyneladende er også Crossly udgået, men det viser sig, at man kun har glemt at rapportere ham ved Ramsay. Efter anden omgang fører Romaine stadigvæk med et forspring på 47 sek., og Crossly holder andenpladsen, medens H. J. Cox (Velocette) nu ligger 3 sek. foran Sherry. Efter denne omgang kører Lucas med sin aldrende Velocette til depot for at tanke op, idet det viser sig, at maskinen lige akkurat kan klare to omgange på en tankfuld. På fjerde omgang overtager Crossly føringen, som han holder løbet ud. Han er dog hele tiden stærkt forfulgt af Romaine, der fuldfører kun 24 sek. efter vinderen. Crossly gennemførte virkelig løbet non-stop, medens Romaine måtte i depot for at tanke op. Crosslys vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 132,87 km/t.

Resultatlisten ser således ud:

1. D. G. Crossly (AJS)	2.44.30,6
2. P. Romaine (Norton)	2.44.55,0
3. Julian (Velocette)	2.55.10,0
4. D. Bogie (Velocette)	2.56.01,4
5. A. K. Howth (AJS)	2.56.17,0
6. J. F. Jackson (Velocette)	2.56.21,0

Senior Manx — d. v. s. løbet for maskiner indtil 500 ccm — blev kørt den 14. september, og ret typisk for dette løb var en stor del af de deltagende maskiner kun på 350 ccm. Manx Grand Prix er den strenge forskole til T.T. løbet, og man kører med på, hvad man har, selvom man ikke har skyggen af en chance for at vinde eller placere sig.

Ialt startede 84 maskiner, fordelt med 48 Norton, 19 AJS, 7 Velocette, 5 BSA og 5 Triumph. Ikke mindre end 36 af maskinerne er på 350 ccm eller deromkring, og af disse er de 8 Norton, 2 BSA og alle AJS og Velocette.

Nortons fabrikskører nr. 1, G. E. Duke, startede løbet ved at lade flaget falde for første mand, Peter Romaine, Norton. Ro-

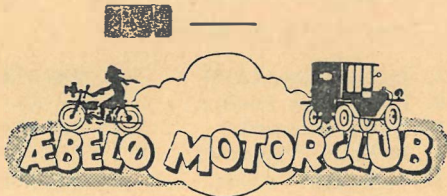
maine førte efter første omgang, og han holdt stillingen løbet ud. Mere bemærkelsesværdigt var det, at M. Featherstone, Norton, lå som nr. 2 løbet igennem, eftersom det var første gang, han deltog i Manx Grand Prix. Selvom han startede som nr. 49, lå han allerede som nr. 9 på banen efter første omgang. Der er ikke tvivl om, at de to navne Romaine og Featherstone vil komme til at figurere på de internationale Grand Prix baner.

Norton besatte ret selvfølgelig de 15 første pladser, medens en BSA kom ind som nr. 16. I alt gennemførte 63 ryttere, og det er ret interessant at bemærke, at gennemsnitshastigheden for seniorklassen kun lå en ubetydelighed over resultaterne i junior.

Resultaterne for de første 6 ryttere blev:

1. P. Romaine	2.41.30
2. M. Featherstone	2.44,5
3. H. Clark	2.47.31,6
4. D. E. Bennett	2.48.15
5. J. M. Crow	2.48.55
6. E. Andrew	2.49.19

Som ovenfor nævnt kørte alle disse ryttere Norton. Romaines vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 135,35 km/t.



Hr. red.!

Det er længe siden, De har hørt fra mig, hvilket ikke er uden grund, eftersom størsteparten af øens mandlige befolkning har været bortrejst i betydelig længere tid end ventet, jeg selv inclusive. Vi havde nemlig alle bestemt os til at overvære T. T. løbet på Isle of Man, og vi fik også arrangementet en udmærket fællesrejse. Nu blev det hele imidlertid lidt forceret, fordi vi var af den opfattelse, at øen Man lå i Kanalen. Rejseplanerne undergik derfor en væsentlig forandring, da vi stod med håret ned ad nakken i Dover. Nå, vi kom da frem til den berømte bane, men sig mig, er den ikke lidt vel lang? Vi var da alle enige om, at den er svær at overskue. Det var også lidt vanskeligt at finde ud af,

hvad der skete, bortset fra, at der fattede en kører forbi en gang imellem. Isenkræmmer Kleinjern insisterede på, at han ville have lov at køre banen en gang igennem, og selvom man nægtede ham tilladelse til dette, tilbød løbsledelsen ham meget elskværdigt, at han kunne sidde bag på maskinen hos en marshal, der så ville vise ham ruten. Vi har imidlertid ikke fået hans rapport om banens beskaffenhed endnu, men dr. Tønnesen mener, at han vil være kommet sig så meget af sit nervechok, at han i det mindste vil kunne tale om en uges tid.

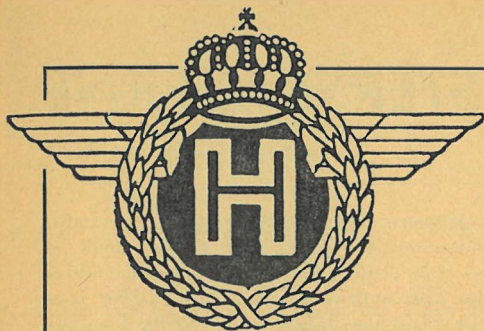
Vi påtænker nu selv at lave et T. T. her på øen, men vi vil lave en langt mere overskuelig bane. Æbelø T. T. kan vel være lige så fint som Isle of Man, det lyder bare altid bedre på engelsk, men når alt kommer til alt, så er det jo ikke andet end Manø. Jeg skal i et senere brev gøre rede for dette løb, vi skal bare have klare linier først.

Vor hjemrejse blev imidlertid lidt kompliceret, og det var ene og alene Kofhods skyld. Kofhod er lyrisk, jeg ved ikke, om det er, fordi han går og synger på bornholmsk, men han elsker at udtale sig i lyriske vendinger. Så går den idiot ind i rejsebureauet og bestiller 14 billetter til flyvemaskinen, »der som et flyvende tæppe vil føre os til vort elskede Danmarks hovedstad«. Sådan sagde han ordret oversat fra cockney-engelsk til ekspedienten. Han fik billetterne, og en tidlig morgen steg vi ind i maskinen, der i løbet af nogle få timer skulle bringe os hjem. Og ta' mig fanden, om ikke det var Reykjavik, de satte os af i! Vi vil til nød tilgive englænderen, der ikke kendte Danmarks hovedstad, men det varer et stykke tid, før vi vil tale til Kofhod.

Som De vil forstå, forsinkede det vor hjemrejse en del, da luftfartsselskabet ikke kunne se, at vi havde grund til at beklage os, eftersom vi havde billetter til Reykjavik og var blevet bragt til Reykjavik. Jeg skal lige sluttelig bemærke, at vi kom hjem på dæksplads. De vil snart høre fra mig igen, da jeg ikke kan tro, at Kofhod kan krydse mine planer for den nærmeste fremtid.

Deres ærbødige

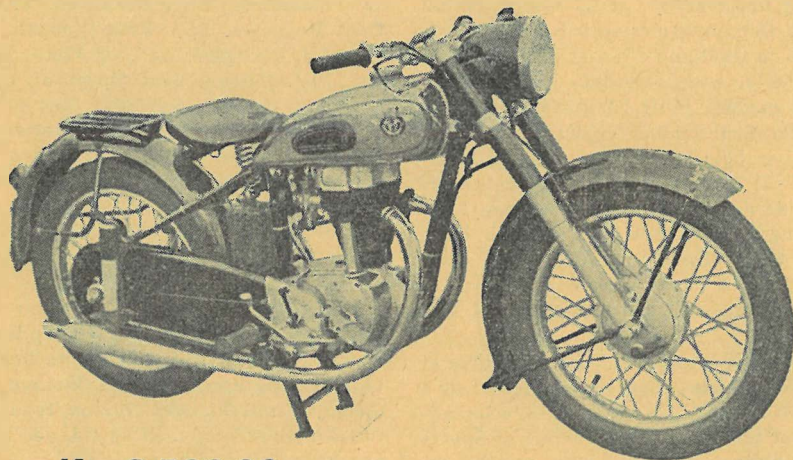
Ljusholmer
(Fyrmester).



den tyske
kvalitetsmotorcykle

HOREX „Regina“

bygget af motorfolk
til motorfolk



Kr. 3.580,00

(excl. omsætningsafgift)

- ★ 350 ccm.
- ★ topventilet
- ★ 2-portet
- ★ telescoforgaffel
- ★ fodgear m. hælpedal
- ★ lukket bagkædekasse
- ★ gennemgående bremsetromler
- ★ lysanlæg 45/60 watt
- ★ belyst speedometer
- ★ frigearkontrollys og
- ★ ladekontrollys indb. i forlygten

HOREX MOTOR IMPORT

Toldbodvej 14

*BYen 7317

København K

MOTORCYKLEMESTERSKABERNE

Refereret af M. DAMKIER

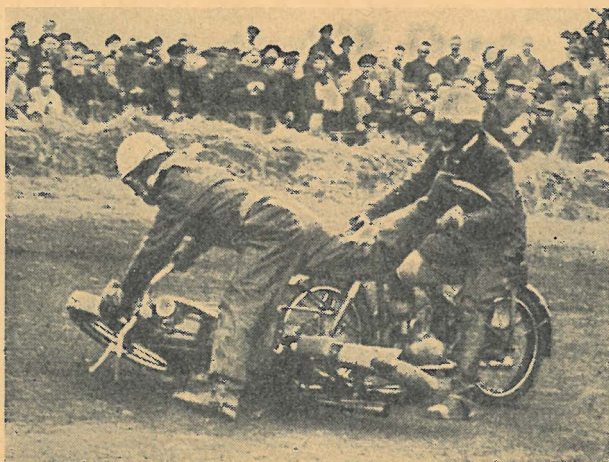
Danmarksmesterskaberne for motorcykler kørtes den 1. oktober på Fangel motorbane med Sports Motorklubben Odin som arrangør. Banen var bedre, end den så ud til ved en overfladisk betragtning, men det kan ikke bortforklares, at der var en del huller på langsiderne, samt at svingene meget hurtigt blev kørt op. Det er egentlig ubegribeligt, at så vigtigt et løb som et Danmarksmesterskab ikke bliver kørt på en travbane eller en anden tip-top bane. Det er endvidere ikke helt klarlagt, om det skyldes Fangel-banens beskaffenhed eller den omstændighed, at rytterne ikke bliver betalt for at køre mesterskabsløbene, at alle de bedste specialkørere brillerede ved deres fraværelse, men i betragtning af, at overskudet kommer Danmarks Motor Union tilgode, synes disse kørere ikke at have meget tilovers for deres organisation, hvad grunden end kan være.

Mesterskabsløbene fik i flere tilfælde et andet forløb, end man havde ventet, og i flere tilfælde gav løbene stof til eftertanke. Først skal det dog bemærkes, at Sports Motorklubben Odin skal have ros for arrangementets afvikling. Starterne gik hurtigt fra hånden, hvilket også var påkrævet, eftersom der var tilmeldt ikke færre end 80 ryttere.

Klassen for sportsmotorcykler indtil 350 ccm blev kørt i 3 indledende heats og — som også i alle de øvrige løb — blev der kørt over 5 omgange. I det tredje heat var rytterne meget jævnbyrdige, og da alle 7 mand samtidig gik ind i opløbssvinget, styrtede Henry Vorre og Langkjær Kristensen. I slutheatet startede Ib Nielsen, Matchless, Eiler Svendsen, Triumph, Bent Mogensen, BSA, Erik Vincentz, Velocette, H. Bechgård, AJS, og Victor Simonson, BSA. Selvom Bent Mogensen og Erik Vincentz måtte udgå, blev der alligevel kamp om mesterskabet. Ib Nielsen førte løbet, men han var hårdt trængt af Eiler Bechgaard, og udfaldet var usikkert til de sidste meter. Ib Nielsen blev danmarksmester i 350 ccm klassen ved at køre i tiden 2.51.5, medens H. Bechgård fik noteret 2.51.7 og Eiler Svendsen 2.51.8.

Mesterskabsløbet for sportsmotorcykler indtil 500 ccm blev kørt i 2 indledende heats og et slutheat. Det første heat blev vundet overlegent af Åge Iversen, BSA, medens Knud Nielsen, Norton, tegnede sig for det andet heat med en tid, der lå 3 sekunder under Åge Iversens tid.

I slutheatet startede Knud Nielsen, Åge Iversen, Leif Hirsborg, Ariel, John Helfelt, Ariel, Ernst Østerlund, Triumph, og Ejvind Hansen, BSA. Resultatet af dette løb



Jens Nielsen styrter og Erhardt Fisker kan ikke undgå en påkørsel. Begge ryttere styrtede, medens John Hansen blev mester i 200 ccm klassen.

PÅ FANGEL MOTORBANE ★ ★

Foto: VIGGO MORTENSEN

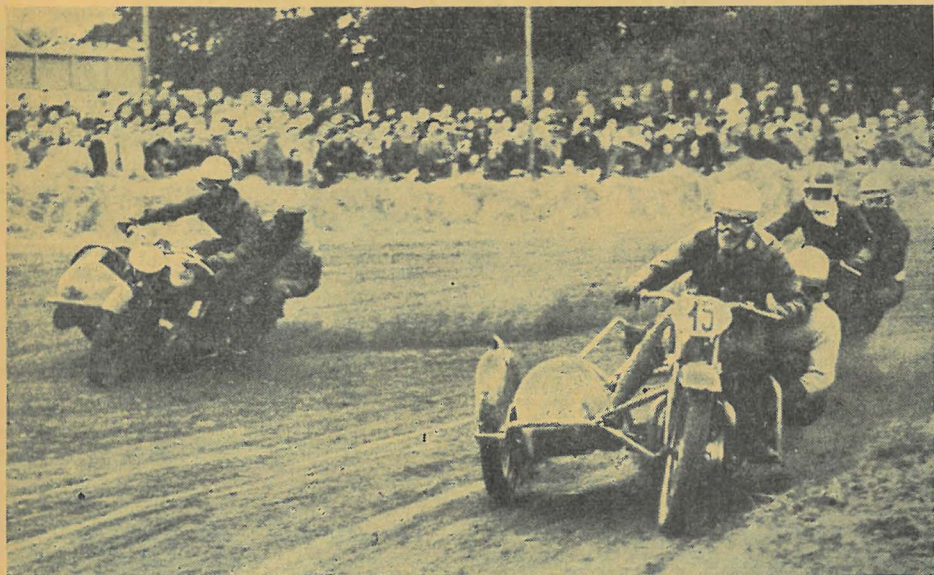
fik et noget andet udfald end ventet, idet det blev en drabelig kamp mellem Åge Iversen og Eivind Hansen. På forhånd havde de fleste tippet Knud Nielsen som vinder, ikke alene fordi han er en hurtig rytter, men også fordi denne bane i særlig grad skulle ligge for hans stemme. Åge Iversen tog straks føringen, men han var hårdt presset gennem alle 5 omgange, og hele feltet lå meget samlet. Eivind Hansen prøvede flere gange at overhale, men Åge Iversen holdt sin inderbane og først i opløbssvinget på sidste omgang så det ud, som om det skulle lykkes Eivind Hansen at gå forbi. Side om side racede de to ryttere mod mål, og det var umuligt at se noget om resultatet, før Åge Iversen gik over mållinien med en lille meters forspring. Åge Iversen vandt danmarksmesterskabet i tiden 2.39,8, Eivind Hansen fik noteret 2.39,9, som nr. 3 kom Ernst Østerlund i 2.41,6, og nr. 4 blev Knud Nielsen i 2.41,7.

De 3 indledende heats i specialklassen var ret interesselige, mest bemærkelses-

værdigt var det at finde Sigurd Nielsen med en 2-cylindret Douglas for-and-aft i dette selskab. Først i slutheatet blev der kamp om titlen, og her startede Svend Nissen, Uno Jensen, Lindegård Petersen, Jørgen Nielsen, Oluf Elsberg og Niels E. Nielsen. Kampen kom til at stå mellem Svend Nissen og Lindegård Petersen, der placerede sig som henholdsvis nr. 1 og 2 med tiderne 2.28,8 og 2.29,0, medens Jørgen Nielsen besatte tredjepladsen i 2.33,8.

For første gang kørte man om mesterskabet for maskiner op til 200 ccm. I dette løb, der afgjort i eet heat, blev det en ikke uventet Puch-sejr, men da Erhart Fisker og Jens Nielsen, begge Puch, ikke kunne blive enige om, hvem der skulle besætte andenpladsen, resulterede deres duel i, at de begge styrtede og måtte udgå. Johs. Hansen blev mester i tiden 3.09,0, og Erik Krog, James, blev nr. 2 i 3.21,4.

Mesterskabet for sportsmotorcykler indtil 250 ccm blev ikke som ventet vundet af Svend Åge Sørensen på den berømte Excelsior, men derimod af Erik Vincentz på



Der var kun ringe deltagelse i sidevognsklassen, men der blev kort hårdt i slutheatene.

en langt ældre maskine af samme mærke. Vincentz blev mester i tiden 2.59.0, medens Svend Åge Sørensen fik noteret 2.59.3 efter en hård kamp.

Sidevognsmaskinerne indtil 600 ccm kørte først 3 ret uinteressante indledende heats. I slutheatet startede Johs. Hansen, BMW, Rasmus Kornum, Triumph, Kresten Krestensen, Norton, og Axel V. Hansen, Ariel JAP. Johs. Hansen vandt ret overlegen i tiden 2.50.0 og blev derved mester for anden gang den dag. Rasmus Kornum besatte andenpladsen i tiden 2.52.8.

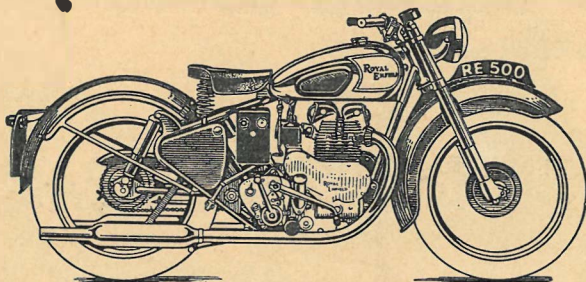
I den store sidevognsklasse blev der kørt hårdt i det første af de indledende heat, medens det andet heat virkede lidt paradisk. I dette startede kun to maskiner, nemlig Thorkild Sørensen, HRD, og Søren Juul, Nimbus. Det siger sig selv, at en maskine på over 60 hk vil være temmelig overlegen i sammenligning med en maskine på 22 hk, når vægten stort set er den samme. Selvom Thorkild Sørensen tog den med ro i starten, kom han alligevel godt og vel en halv baneomgang foran

Juul, inden løbet var forbi. I det andet heat blev feltet ret hurtigt spredt til alt held for Helmer Albrechtsens sidevognsmand, der faldt af på anden omgang. Albrechtsen fortsatte og tog sidevognsmanden på igen, da han kom tilbage på tredje omgang for at fuldføre løbet som nr. 2. Det var selvfølgelig en god præstation, eftersom det ingenlunde er lettere at køre uden sidevognsmand, men bortset herfra skal en sidevognsmand naturligvis følge med under hele løbet — efter det internationale reglement. Løbsledelsen begik imidlertid en stor fejl ved at opgive Albrechtsens placering og tid for senere at udelukke ham fra slutheatet. Dette medførte en livlig diskussion i dommertårnet, da køreren protesterede mod denne afgørelse, og det hjalp ikke, da man konstaterede, at der overhovedet ikke står noget om sidevognskørsel i DMU's reglement. Det var naturligvis rigtigt, når dommerne udelukkede Albrechtsen fra slutheatet, men dette bortforklarer ikke, at man faktisk først anerkendte hans kørsel ved at

5 GULDMEDELLER

ROYAL ENFIELD

For tredje år i træk var ROYAL ENFIELD på det sejrende engelske hold i det internationale seksdages trial, der blev kørt i dagene fra den 18. til den 23. september. ROYAL ENFIELD's „350 Bullet“ modeller vandt endvidere 5 guldmedaller i dette krævende løb, der strakte sig over 2090 km på smalle og vanskelige bjergstier. Såvel disse krævende prøver over stok og sten og gennem mudder og vand som top hastighedsprøven klarede ROYAL ENFIELD uden at miste points, og beviste derved sin enestående kvalitet.



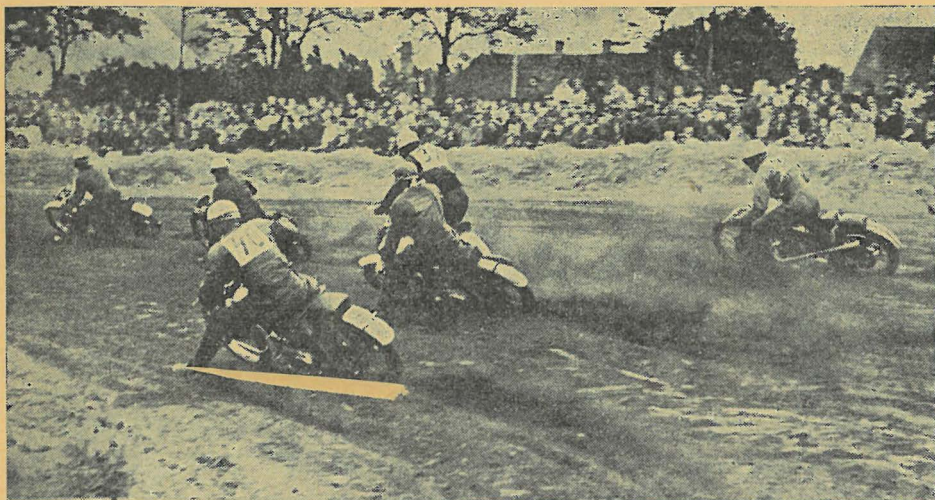
Nærmeste forhandler opgives af:

øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S
København K. . C. 9846

vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Århus . Tlf. 14.100



Fangelbanen var langt fra let, og absolut ikke velegnet til et mesterskabsløb. Det ene sving er tilmed meget skarpt. Øverst ses en situation fra slutheatet i 500 ccm-klassen og nederst kæmpes der i ekspertklassen.

opgive tid og placering. Vi håber, at denne lille episode vil give anledning til en gennemgribende og hårdt tiltrængt revision af reglementet.

Slutheatet blev vundet af Carlo Sejr Jensen, HRD, efter en drabelig dyst med Thorkild Sørensen, HRD. Tiderne blev henholdsvis 2.39.5 og 2.39.7. Det var et morsomt løb, fordi maskinerne tilsyneladende var lige hurtige, og kørerne havde heller ikke meget at lade hinanden høre.

De nybakte danmarksmestre kørte til sidst en æresrunde, hvorefter hele forsam-

lingen blev svalet af i en væskeægte tor-denbyge.

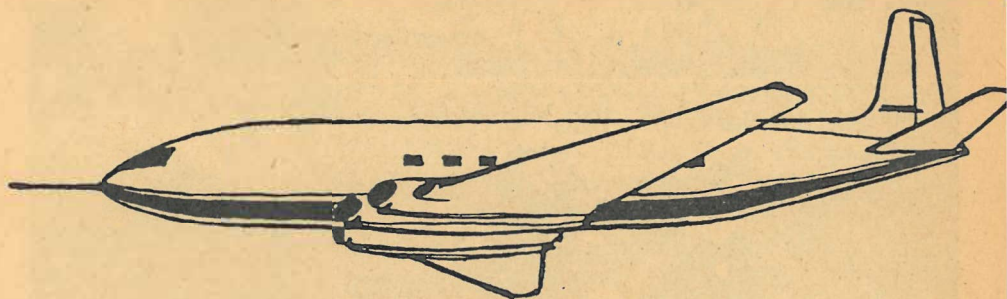
Bestil den nu:

Kr. 8,75

MOTORCYKLE HÅNDBOGEN

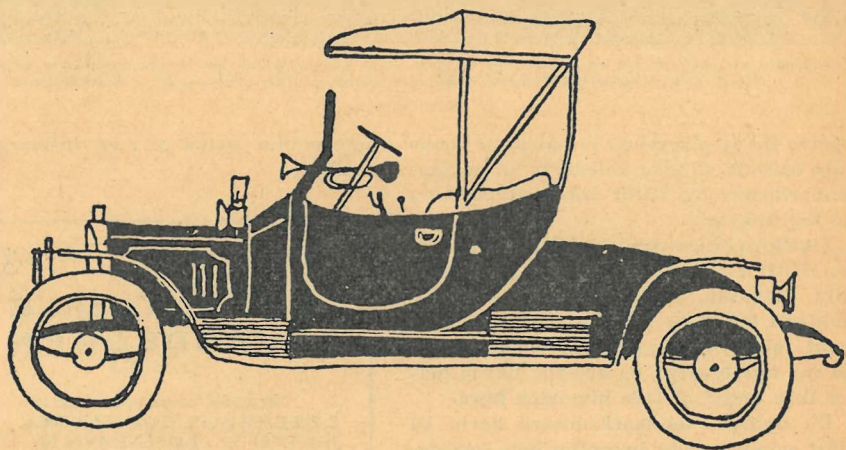
(2. UDG.)

forsendes overalt pr. efterkrav
LØSEKRUGS BOGHANDEL
JAGTVEJ 59 . KØBENHAVN N



Gennem de sidste 50 år har Shell haft en ledende rolle i udviklingen og forbedringen af forbrændingsmotorer til lands og til vands og i luften. Shell-forskning har også sin store andel i fuldkommengørelsen af den moderne reaktionsmotor. Fra "vognen uden hest" af i går til "Cometen" af i dag gælder det

de kan stole på



FÆRDSSELSPROPAGANDAEN

OG DENS RESULTATER



Enhver, der interesserer sig for færdselsforholdene her i landet, vil sikkert have bemærket, at der i de senere år gennem Justitsministeriets Udvalg for større Færdselssikkerhed har været foretaget en række propaganda-fremstød i den hensigt at gribe direkte ind overfor visse faktorer, som efter udvalgets skøn må anses for at være umiddelbar årsag til en væsentlig del af de — iøvrigt alt for mange — færdselsuheld, som i årets løb skammer det samlede trafikbillede på de danske gader og veje.

Vi har her i bladet aldrig søgt at dølge vor skepsis med hensyn til værdien af færdselspropaganda i al almindelighed. Den gængse erfaring går sikkert ud på, at et propagandafremstød kun virker netop i de dage, i hvilke den egentlige indsats gøres, og måske i nogle få dage derefter — i løbet af en uge eller fjorten dage er virkningen forduftet, og det er ikke engang sikkert, at fortsatte bestræbelser vil bære frugt forsåvidt som det publikum, der skal påvirkes, efterhånden vil blive sløvet ved for megen tale om det samme emne.

At vi ikke står alene med denne opfattelse, turde sikkert fremgå af den kendsgerning, at hverken Justitsministeriet eller forsikringselskaberne, som hver på sin måde er direkte interesseret i en nedbringelse af ulykkestallene, finder sig foranlediget til at yde færdselspropagandaen en økonomisk støtte af et sådant omfang, at de nødvendige udgifter alene herved vil være dækket. Udvalget må — under indtryk af denne situation — søge økonomisk støtte andetsteds — først og fremmest hos firmaer, der direkte eller indirekte har tilknytning til motorbranchen. De uheldige konsekvenser heraf har allerede — i forbindelse med udvalgets seneste fremstød — været genstand for så indgående kommentering i dagspressen, at en yderligere omtale vil være overflødig.

Det afgørende er efter vor opfattelse imidlertid hverken udvalgets arbejdsform eller den måde, på hvilken det skaffer midlerne til sin virksomhed. Det centrale i sagen forekommer os at være spørgsmålet om, hvorvidt færdselspropaganda i den form, under hvilken den i øjeblikket praktiseres, overhovedet er pengene værd, og i forbindelse hermed vil det sikkert være af værdi at overveje, om man ikke ved anvendelsen af andre — måske knap så populære — midler kan opnå ganske anderledes effektive resultater.

Det er naturligvis det behageligste for publikum at blive overøst med venlige og farvestrålende anmodninger, som enhver kan efterleve eller lade hånt om, alt efter forgodtbefindende, men det afgørende i denne sag er ikke publikums bekvemmelighed — måske snarere tværtimod — forsåvidt som den gnidningsfri afvikling af trafikken under alle forhold netop kræver, at hver enkelt trafikant gør sig den yderste umage med sin færden. Den lejlighedsvis, propagandamæssige indskærpen af nogle enkelte tilfældigt valgte påbud, som plukkes ud af den gældende færdselslovgivning, kan aldrig blive udtryk for andet end en tilnærmelsesproces, hvis resultater på forhånd er henvist til petitessernes skyggeland. Selv den anvendelse af politiets højttalervogne, som for tiden praktiseres i København, og ved hvilken man på særlig udsatte steder retter henvendelse direkte til den enkelte trafikant, lider under den værdiforringende omstændighed, at virkningen er begrænset til øjeblikket — den enkelte, der forsynder sig, får ganske vist et hip med på vejen, men han får ikke den pædagogisk begrundede *forklaring* af forsyndelsens art og omfang, som vil kunne bidrage til at forhindre en gentagelse.

Mange har overfor mig hævdet, at det ikke er trafikanterne, der er noget i vejen med — de skyder ansvaret for de mange

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

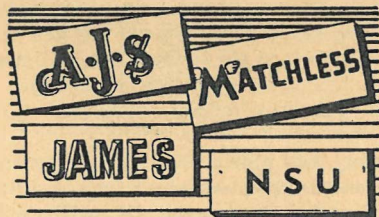
Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Brædegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

færdselsforseelser over på selve trafikens organisation og fremhæver, at vildledende skiltning og signalgivning, mangelfuld afmærkning, uhensigtsmæssig linieføring, begrænsede oversigtsforhold og en mængde forhold af lignende art i forbindelse med en uklar færdselslovgivning og domspraksis skaber forudsætningerne for de mange færdselsuheld, der sker. Man kan ikke uden videre afvise en sådan argumentation, men det må være tilladt at gøre opmærksom på, at samtlige de rent tekniske forhold — herunder også alt, hvad der angår motorkøretøjernes indretning og virkemåde — som danner forudsætningen for trafikens afvikling, er underkastet en stadig udvikling, således at man aldrig — selv under forudsætning af den bedste vilje hos de regulerende myndigheder — vil kunne opnå fuldstændig ensartede trafikforudsætninger overalt i landet. Forholdet er i praksis det, at den enkelte trafikant — hvad enten han bryder sig om det eller ej — må indrette sig efter forholdene, *som de er*. Alt for mange færdselsuheld skyldes sikkert, at den enkelte — i en egoistisk betonet trang til selv at komme frem — prøver at sætte sig ud over de foreliggende trafikale muligheder.

Sandheden er nok den, at langt de fleste trafikanter simpelthen ikke er *dygtige nok*, når det gælder om at færdes på gader og veje, og konsekvensen af denne mistanke må da blive, at kun en gennemført og pædagogisk rigtig tilrettelagt *undervisning* af samtlige trafikanter — det vil i praksis sige næsten hele landets befolkning — på effektiv måde vil kunne virke forbedrende på den nuværende færdselssituation. Automobilisterne og motorcyklisterne får allerede nu ved forberedelsen til køreprøven en sådan — iøvrigt i mange henseender højst nødtørftig — undervisning, og i mange skoler landet over undervises børnene — til dels i samarbejde med politiet — i praktisk færdselslære.

Længere end til at give hver enkelt en engangsundervisning i færdselslære kommer man nok aldrig. Bestræbelserne må da gå ud på at give barnet denne belæring på så tidlig et stadium som muligt og at gøre denne undervisning så slående rigtig, at erindringen om den holder for resten af livet.

*

EN KRUMTAPLØS MOTOR

Af civilingeniør O. Ahlmann-Olsen

De automobiler, vi kender og benytter i dag, er naturligvis underkastet en stadig udvikling, der tager sigte på at opnå en stadig større hestekraft pr. liter slagvolumen, en forbedret udnyttelse af det

Mange opfindere og konstruktører har i tidens løb gjort en betydelig indsats for at finde frem til nye mekaniske arrangementer, der kan erstatte krumtapmekanismen, og som samtidig besidder sundere

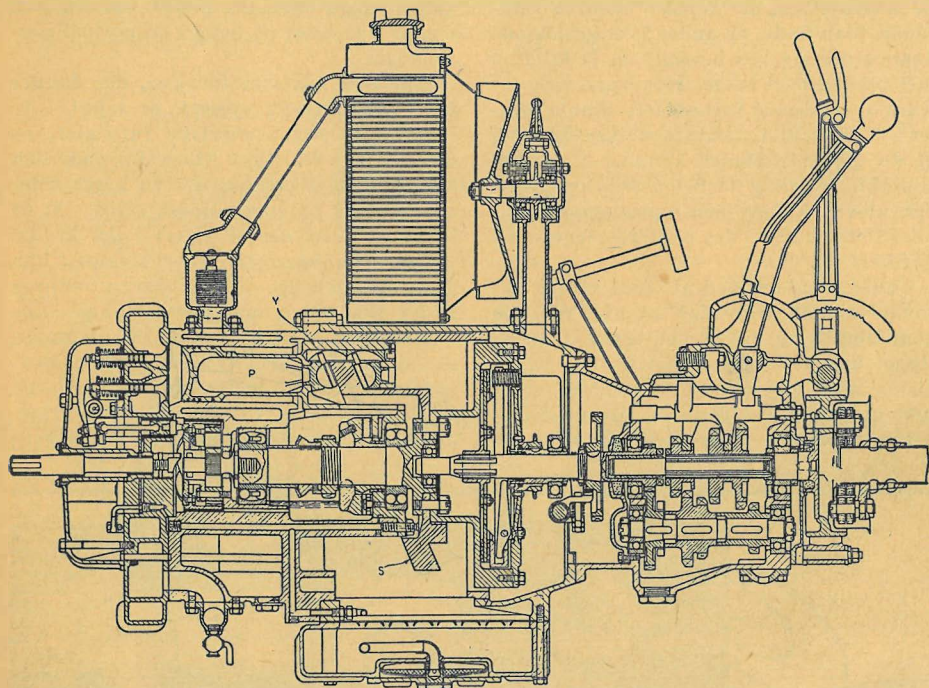


Fig. 1. Længdesnit gennem den krumtapløse motor. De fem cylindre ligger udenom og parallelt med motorakslen, og hvert enkelt stempel har ved hjælp af to Michell-glideklodser, der er lejet i krydshovedet Y, fat omkring den glatpolerede slagskive S, der tilsyneladende under motorens rotation udfører en „tumlende“ bevægelse, således at stemplets frem- og tilbagegående bevægelse omsættes til en drejning af motorakslen. Topventilerne styres fra en fælles, langsomt gående knastring, der trækkes gennem en tandhjulsvueksling på 1 : 4 fra motorakslens forreste (venstre) ende.

anvendte motorbrændsel, en lavere egenvægt af hele maskineriet, en mere vibrationsfri gang af motoren og en forøget levetid af samtlige aggregatets elementer. Fælles for dem alle er det imidlertid, at de stadig ved omsættelsen af stemplets frem- og tilbagegående bevægelse til en omdrejende bevægelse af motorakslen benytter den klassiske plejlstangs- og krumtapmekanisme, som — i forbindelse med de anvendte stempelkonstruktioner — på forhånd er dømt til at give anledning til betydelige friktionstab i maskineriet.

mekaniske egenskaber end denne — et faktum, man kan danne sig et begreb om ved at foretage strejftog i den internationale patendlitteratur, som især rummer et betydeligt antal kurvebanemotorer af indbyrdes vidt forskellige særpræg. Den mest gennemtænkte og lovende af dem alle er dog den specielle krumtapløse motor, der er konstrueret, gennemprøvet og færdigudviklet af den berømte australske ingeniør A. G. M. Michell, og som skal omtales nærmere her.


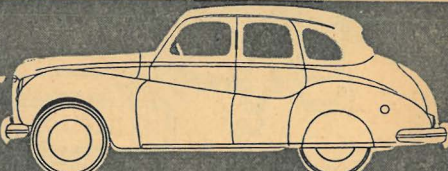
Michell's oprindelige indsats indenfor

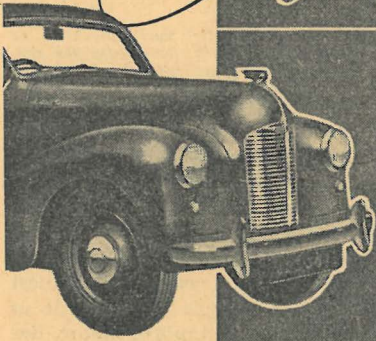
maskinteknikken er hans omfattende teoretiske arbejder indenfor den hydrodynamiske smøringsteori — et stykke forskningsarbejde, der satte praktisk frugt i udviklingen af Michell-tryklejet, som lige siden den første verdenskrig har fundet udstrakt anvendelse i skibsbygningen ved overføringen af skruens drivende tryk til selve skibets skrog. Michell benytter i sit trykleje som kraftoverførende elementer en række frit indstillelige, højglanspolerede glideklodser, der trykker mod en roterende, plan flade, og under hver glideklods danner der sig ved bevægelsen et kileformet olielag med meget stor bæreevne, således at man med forholdsvis simple midler i det enkelte tilfælde kan sikre sig mod, at de glidende flader kommer i direkte kontakt, samtidig med, at friktionstabt, der alene skyldes den indre gnidning i oliefilmen, kan holdes nede på meget lave værdier.

Under arbejdet med at finde videre anvendelsesmuligheder for sit nye trykleje kom Michell nu ind på den tanke, at princippet kunne bruges til en simpel mekanisme med høj mekanisk virkningsgrad, som omsætter en frem- og tilbagegående bevægelse til en omdrejende, idet man an-


bringer tryklejets roterende skive *skråt* på motorakslen, således at den under den omdrejende bevægelse vil udføre en »tumlen-
de« bevægelse. Anbringer man nu de enkelte cylindre parallelt med motorakslen, og lader man hvert enkelt stempel have fat omkring den således »tumlende« *slagskive* ved hjælp af et par Michell-klodser, vil man få en mekanisme, der erstatter og i mekanisk henseende overgår den gængse krumtapmekanisme. På fig. 1 er vist et snit gennem Michell's motor, således som den er udformet til brug i en normal personvogn.

Den lige, korte motoraksel, der danner hele maskineriets ryggrad, er lejret i to (selvindstillelige) sfæriske rullelejer, og den bærer i sin højre (bageste) ende den skråtstillede slagskive, der på begge sider er slebet og højglanspoleret, således at de to glideklodser, der er lejret i det krydshoved, som hører til hvert stempel, kan gribe fat om begge sider af skiven. Motoren er 5-cylindret, og man ser derfor på snittegningen kun det øverste af de 5 stempler, der alle er anbragt i cylindre, hvis midterakse er parallel med motorakslen — en byggemåde, som rent bortset fra drivmekanismens egenskaber giver en meget kon-



A. 40 DEVON — Den er rummelig og kraftig — udstyret med 40 HK. topventilet motor, hydro-mekaniske bremses og uafhængig affjedrede forhjul, soltag, varmeapparat og dugtjerner. Den har lige sat 36 nye hastighedsrekorder for standard-udstyrede vogne.



A. 70 HAMPSHIRE — Austin dækker navnet på Europas største automobillfabrik. A. 70 har en 70 HK. topventilet motor, ratgear, 3 persons forsæde og praktisk indbygget værktøjsbæke i bagklappen. Den leveres med soltag, varmeapparat og dugtjerner.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER AKTIESELSKAB

ODENSE TLF. 172 • KØBENHAVN C. 10.862-10.863 • AARHUS TLF. 8200 • AALBORG TLF. 1198 • ESBJERG TLF. 2223

centreret opbygning af selve motorblokken. Som man ser, er plejlstangen fuldstændig udeladt — stemplet, der foroven er udformet med en normal stempelkrone med tre tætningsringe og en olieskrabering fortsætter i et tyndvægget, rørformet stempeleskørt, der igen går over i et cylindrisk krydshoved, som bevæger sig frem og tilbage i en cylindrisk boring i motorblokken og i hvilken, de to glideklodser er lejret i to halvkugleformede skåle. Motoren er for-

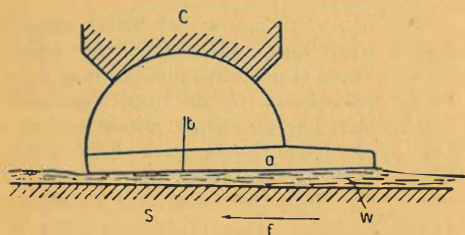
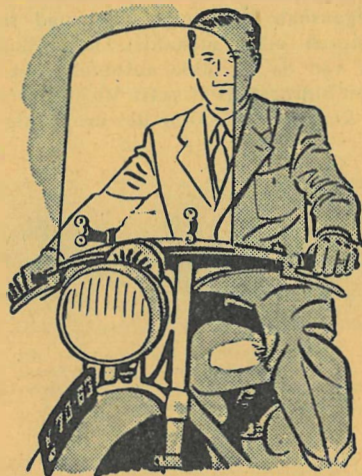


Fig. 2. Skematisk fremstilling af en Michell-glideklods i funktion. Det faste underlag S, der bevæger sig i retning af pilen f, symboliserer motorens slagskive, medens glideklodsen a, der er fremstillet ud i et med halvkuglen b, glider hen over oliefilmen W i samme skrå stilling som en hurtig motorbåd på vandet, idet der aldrig ved nogen optrædende belastning vil opstå nogen metal-lisk berøring mellem de glidende flader. Der er altså kun tale om ren vædskefriktion med deraf følgende små indre tab i maskinen.

synet med normale topventiler, der imidlertid trækkes fra motorakslens forreste ende gennem en planethjulsudveksling, og en langsomtgående knastring, hvis knaster betjener ventilerne for samtlige 5 cylindre. Motorakslen bærer i sin bageste ende et let svinghjul med en tør enkeltpladekobling, der fører effekten videre til en normal gearkasse. Trækket til oliepumpe og strømfordeler, som ikke er vist på figuren, er ført radiært ud gennem blokken fra det koniske tandhjul, som ses mellem motorakslens kuglelejer, og køleren er fastboltet direkte ovenpå blokken med ventilatortræk fra et lille kædehjul umiddelbart bag ved koblingen.

En af de mest karakteristiske egenskaber ved Michell's motor er dens fuldstændige frihed for motorvibrationer på grund af mangelfuld afbalancering af de frem- og tilbagegående dele. Ved en passende afstemning af slagskivens vægt i forhold til de frem- og tilbagegående masser er det nemlig muligt fuldstændig at undgå enhver svingende massevirkning udadtil — motoren er faktisk — uanset hvor hårdt den presses, og hvor hurtigt den roterer



SPLEEFA VINDSKÆRM AF SPLINTFRI PLEXIGLAS OGSÅ TIL SIDEVOGNE

Beskytter mod vind og vejr. Afprøvet ved 120 km/tim. Giver altid frit udsyn og kan påmonteres alle maskiner. Deres forhandler har modeller til enhver motorcykle.

Forhandlerne har den.

-er' undervognen
RUSTBESKYTTET?

Her har rusten gode vilkår. Stønt og fugtigt snævs fra vej-banen slår op om undervognen og er direkte årsag til uundværlige reparationer. Sprøjt i tide med

CALTEX
Rustproof compound

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, København K. C. 16816

— lige så »død« som en elmotor. Denne egenskab kan man ikke med noget kunstgreb eller mekanisk komplikation opnå ved de normale automobilmotorer, og den bidrager til at sætte Michell's motor i en klasse for sig, når det drejer sig om

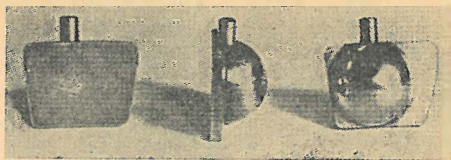


Fig. 3. De højglanspolerede Michell-klodser, der tjener til at overføre stemplets frem- og tilbagegående bevægelse til den skrånstillede slagkive, der er fastboltet på motoraksel.

at fremstille en motor, der byder passagererne et maksimum af komfort.

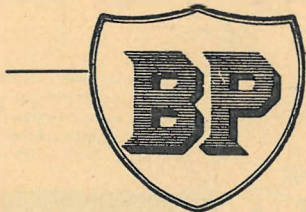
Forsøg med motoren har vist, at den — på grund af den anvendte drivmekanisme — har en mekanisk virkningsgrad på 90 pct., hvilket i hvert fald ligger 6—7 pct. over, hvad man kan regne med ved gængse automobilmotorer. Den koncentrerede bygge måde gør det meget let at afmontere topstykket og justere ventiler, ligesom samt-

lige motorens øvrige elementer er meget let tilgængelige. Den korte, gennemgående motoraksel, der erstatter automobilmotorens lange, forkrøbbede og derfor elastiske krumtapaksel, løser uden videre et af teknikens nuværende hovedpine-problemer, idet der under ingen omstændigheder kan opstå resonans mellem de frekvenser, der af brændtryks- og massekræfter påtvinges drivmekanismen og dennes egne, naturlige svingningstal, således at f. eks. vibrationsdæmperen er en overflødighed.

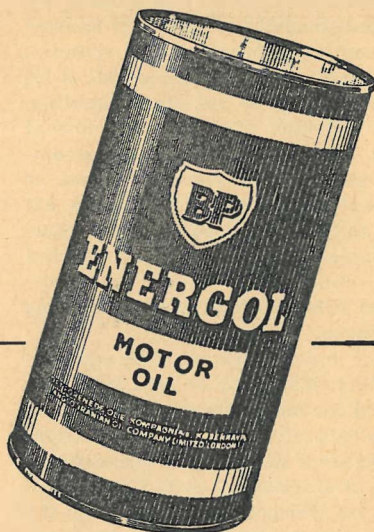
Den her viste motor har været underkastet meget indgående prøvekørsler i forbindelse med et personvognschassis af normal konstruktion, og de resultater, man har opnået, har på ethvert punkt bekræftet, at konstruktionen med hensyn til brændselsforbruget, lydløs gang, lav egenvægt og tilgængelighed af alle motorens dele ligger langt forud for de gængse krumtapmotorer, og man har herved i og for sig kun fået bekræftet de erfaringer, der allerede i forvejen er gjort med en lang række stationære motorer og luftkompressorer efter Michell's system, som er i brug bl. a. i Australien.

Her vil læseren selvfølgelig spørge: Hvil-

ENERGOL motorolie giver Deres motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



BP OLIE - KOMPAGNIET A/S

ken af de nye 1951-modeller bliver den første til at præsentere denne revolutionerende motorkonstruktion?

Åh ja, det må De undskylde — jeg har helt glemt at fortælle Dem, at den her viste motor er konstrueret i 1925, og siden har man ikke hørt meget til den. Dens fortrin er hævet over enhver tvivl, og dog er den gledet ud i det ubemærkedens hav, i hvilket så mange af teknikens fremskridt er gået til bunds.

Jamen, hvorfor?

Prøv at spørge de tusinder af kontorister, der verden over kalder sig automobilingeniører — eller spørg deres foresatte, direktørerne, for hvem automobilproduktionen kun er et middel til at holde en vekselpordefølge løbende — eller de tusinder af industrial designers, for hvem vognens mekaniske anlæg er et nødvendigt onde — eller de flødeskæggede reklamefolk og gallup-specialister, der har patent på at vide, hvad »folk vil have«.

Men lad være med at spørge mig. For jeg kender ingen grund, der kan kaldes fornuftig.

★



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.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok*.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

RECREO (hvor der findes Bagagebærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

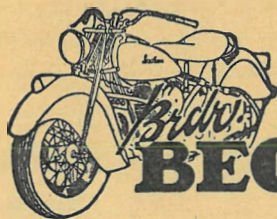
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

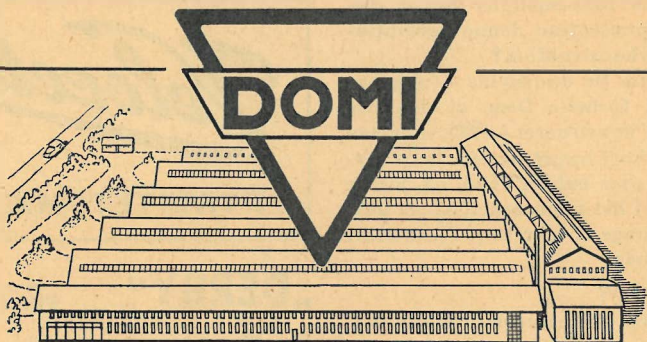
RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-førhandler



BECH

Tagensvej 101 . Taga 9926

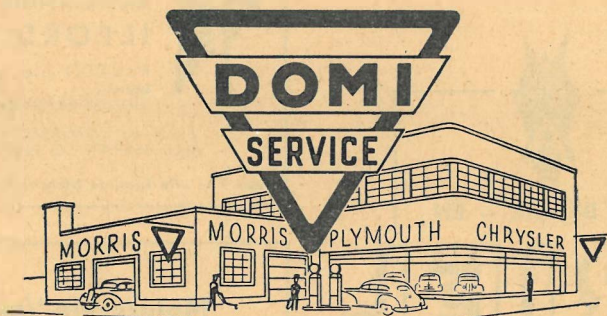


KØB GODT

— køb en DOMI bil. Både i personvogne og lastvogne til let og svær transport repræsenterer DOMI verdens førende mærker — bl. a.:

MORRIS - WOLSELEY - M.G. - RILEY - CHRYSLER - PLYMOUTH
HANSA - GOLIATH - personvogne

MORRIS-COMMERCIAL - FARGO - LEYLAND - BORGWARD
GOLIATH - vare- og lastvogne samt busser.



KØR GODT

Samtidig har De bag Dem den landsomfattende DOMI SERVICE. 129 DOMI forhandlere og service-stationer landet over er parat til at hjælpe Dem med specialuddannede mekanikere og de originale reservedele og specialværktøjer. Kør ind, hvor De ser DOMI skiltet, så sidder De altid trygt bag rattet.

DANSK OVERSØISK MOTOR-INDUSTRI A/S
København — Glostrup

ÆVENTYRET OM BUGATTI

(fortsat fra side 525)

ris verdensrekord i 1500 ccm klassen ved — med sin 8-cylindrede Bugatti — at køre 100 miles (160,9 km) med en gennemsnitshastighed af 186 km/t.

Året efter kom Bugatti frem med en 2-liters motor med kompressor, men samtidig havde verdenssituationen udviklet sig således, at antallet af internationale Grand Prix løb måtte indskrænkes stærkt. Der kørtes dog et Grand Prix i San Sebastian, som blev vundet af Chiron efterfulgt af Benoist — den sidste af de to for første gang i en Bugatti. I slutningen af sæsonen kørtes Europa's Grand Prix på Monza, og også dette løb blev vundet af Chiron. Året bød imidlertid på endnu et løb, der hævdede sig ud over det almindelige, og som senere skulle blive en fast institution, nemlig Monaco Grand Prix, der køres i Monte Carlo's snævre og stærkt stigende og faldende gader. Her så man for første gang en ung tysker, Rudolf Caracciola, der startede i sin egen Mercedes med kompressor og et slagvolumen på ikke mindre end 7 liter. Han manglede dog endnu megen af den erfaring og rutine, som senere skulle gøre ham til den fabelagtige Mercedes kører, og måtte nøjes med en tredieplads efter englænderen Williams og italieneren Bouliano, begge i 2,3-liters Bugatti med kompressor. I 1929 kørtes løbet igen, denne gang med det resultat, at Bugatti besatte de fem første pladser — vinder blev franskmanden Rene Dreyfus. Året efter vendte Caracciola tilbage til Monaco, men blev også denne gang slået — vinder blev Chiron i den nye 16-cylindrede Bugatti, hvis motor må betegnes som en direkte videreudvikling af den flyvemotor, der så dagens lys under den første verdenskrig.

I 1931 kørtes det franske Grand Prix som et 10-timers løb på Montlhery, og Chiron og italieneren Varzi sejrede med en gennemsnitshastighed af 126 km/t. Et par uger senere vandt Williams og Conelli med en lignende vogn et ganske tilsvarende løb ved Spa i Belgien med 132 km/t i gennemsnit.

Hermed syntes Bugatti's storhedstid imidlertid at være ved at rinde ud, og tyskerne og italienerne med henholdsvis Mercedes og Alfa Romeo i spidsen blev dominerende i den internationale Grand



FORHANDLER I

ÅRHUS

ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE

Sjællandsgade 25

SPLEEFA

vindskærme for Nimbus og engelske
cykler og sidevogne



Helgolandsgade 13, Kbh. V. C. 14361, Eva 6621

MOTORLAGERET

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 Fragtmandshallen
København V

Prix sport. I 1932 vandt Bugatti ikke et eneste internationalt løb, medens det i 1933 lykkedes Varzi i en 12-cylindret model at vinde Monaco Grand Prix foran Nuvolari i Alfa Romeo. Et enkelt comeback fik fabriken i Molsheim i 1936, da de to franske mesterkørere Wimille og Sommer vandt det franske Grand Prix (for sportsvogne) på Montlhery. I det hele taget måtte Bugatti nu søge til sportsvognsløbene for at hævde sin position. Således vandt Wimille og Benoist 24-timers løbet ved Le Mans både i 1937 og i 1939, og samtidig kastede man sin interesse på verdensrekorderne for vogne mellem 3 og 5 liter — en overgang havde fabriken alle hastighedsrekorder over distancerne 100—4000 km og for tidsrummene 1—24 timer — den hurtigste af disse var på 218 km/t.

Den tyske stats millionindsats og deraf følgende enestående stilling i den internationale Grand Prix sport efter 1933 gjorde det umuligt for individuelle fabrikanter som Bugatti at følge med. Den dynamiske konstruktør kastede sig i stedet med hele sin energi over andre arbejdsområder, og samtidig med at fabriken i Molsheim, der efterhånden beskæftigede 1200 mand, stadigvæk fremstillede de normale

produktionsmodeller, konstruerede Bugatti meget hurtige lyntog til de franske jernbaner og meget hurtige sports-motorbåde, der fandt god afsætning blandt den del af overklassen, som flokkedes ved de internationale badesteder. Også sejlsporten kastede han sig over, og på et værft ved Seinen i Paris byggedes mærkelige både med stålmaster og en rig helt efter mesterens eget hoved.

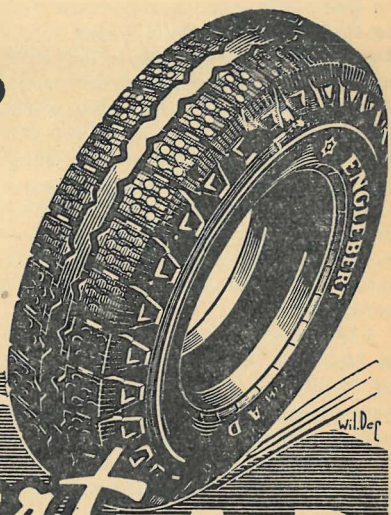
Den 11. august 1939 omkom Bugatti's bedste ven og medarbejder, sønnen Jean Bugatti, under en prøvekørsel ved Molsheim med en helt ny type racervogn, som man havde håbet skulle kunne genoprette fabriken prestige. Prøvebanen var et stykke af en offentlig vej, som for tilfældet var spærret af, men det lokale postbud, der senere viste sig at være stærkt beruset, brød gennem afspærringen og cyklede midt ad vejen lige mod Jean, der kom med en hastighed på over 200 km/t. Han undgik at ramme postbudet, men mistede kontrollen med vognen og blev dræbt, da den trillede rundt.

Bugatti's sidste leveår kom til at stå i den anden verdenskrigs tegn. Hele fabrikskomplekset i Molsheim blev overtaget af tyskerne og indrettet til fremstilling af

På alle veje i al slags
vejr er ENGLEBERT A.D
altid det fuldkommen
skridsikre dæk...



Englebert
A.D



amfibievogne. Selv måtte han flytte til Paris, hvor han indrettede sig et lille værksted, der senere flyttedes til Bordeaux. Efter englændernes heftige bombardementer af byen flyttede man atter tilbage til Paris. Her indrettedes i Avenue Hoche en tegnestue, som — foruden at den tjente som virkested for mesterens aldrig hvilende ån — blev en meget vigtig central i samarbejdet mellem englænderne og den franske modstandsbevægelse. En drivende kraft i dette arbejde var den tidligere kører Benoist, som umiddelbart inden befrielsen blev arresteret og henrettet af tyskerne.

Bugatti vendte aldrig tilbage til Molsheim. Efterkrigstidens almindelige forvirring og den franske administrations bureaukratiske finesser trak tiden i langdrag. Først i maj 1947 kunne Bugatti møde op i retten i Strassbourg og ved dom få tilkendt retten til sin egen fabrik. På hjemvejen fra dette retsmøde blev han syg, og den 27. august døde han i sit hjem i Paris. En af verdens største bilkonstruktører og langt den mest originale af dem alle var gået bort.

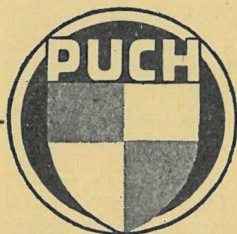
★

Ny udgave af
Motorcykle håndbogen

Efter at første-udgaven har været udsolgt i flere år, har SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL i disse dage udsendt MOTORCYKLE HÅNDBOGEN i dansk oversættelse. Bogen svarer nøje til den engelske MOTORCYCLING MANUAL, der i sit hjemland er kommet i 13 udgaver og i et

samlet oplag på 3 millioner eksemplarer. Den danske udgave er for fuldstændighedens skyld udvidet med »Teorien til kørekortet«, således som det forlanges til køreprøven her i landet.

Den første del af MOTORCYKLE HÅNDBOGEN omhandler de gængse motorkonstruktioner og de konstruktive problemer, der har foreligget til løsning i de forskellige tilfælde. Der gøres ligeledes rede for de materialer og metaller, der anvendes i motor-industrien, ligesom der gives en indgående forklaring af de forskellige stel- og gaffel-konstruktioner. Der lægges tydeligt nok stor vægt på, at læserne virkelig bibringes forståelse af motorens vigtige,



DA VI DELTOG

i Monte Carlo løbet var det først og fremmest for at få den størst mulige erfaring med den nye Puch 250 cc — en erfaring der nu kommer vore kunder til gode.

RASMUSSEN & CO.
WESTEND 15 EVA 953

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.
- Org. engelske T. T. styrthjælme**
- Nyrebælter** prima kvalitet - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

men også ømfindtlige hjælpe-organismer, tændings-systemet og karburatoren, inden man i næste afsnit går over til emner som fejlfinding, vedligeholdelse og reparation.

Enhver motorcyklist vil, hævdes det, let selv kunne vedligeholde og justere sin maskine, blot han følger den engelske hærs vedligeholdelses- og fejlfindings-tabeller, der gengives, og som på let forklarlig måde viser, hvilke steder man især skal være opmærksom på, hvilke fejl, der kan opstå, og hvordan disse fejl udbedres. Der skelnes skarpt imellem, hvad motorcyklisten selv kan påtage sig, og hvad man i egen interesse bør overlade til fagmanden. Karburator-justering og lignende er så grundigt beskrevet, at enhver motorkører uden besvær vil forstå, hvordan job'et bedst udføres. Diagrammer over de forskellige lysanlæg skulle ligeledes gøre det muligt for enhver motorcyklist enten at trække ny ledninger eller at finde og udbedre eventuelt forekommende brud eller kortslutninger.

Skulle man stå over for købet af en brugt motorcykle, vil det sikkert være én til megen gavn først at læse kapitlet i den ny udgave af MOTORCYKLE HÅNDBOGEN om dette emne, og for de motorcyklistere, der har været så heldige at kunne købe en ny maskine, vil afsnittet om tilkøring af denne have interesse, navnlig da de anvisninger, som her gives, og som er overordentlig vigtige for maskinens rette behandling i den første tid, på adskillige punkter adskiller sig fra den almindelige,

men forældede opfattelse af disse spørgsmål.

Bogen er forsynet med over 100 illustrationer og koster kr. 8,75.

LØBSKALENDER

Oktober.

- 22. Gentofte. — Baneløb.
- 28.—29. B.S.A. Klubben. — Trial.
- 29. Motorklubben »Vestfyn«. — Trial.

November.

- 5. Jysk mesterskabs-trial i Viborg.
- 12. Motorcykleklubben »Svendborg«. — Trial.
- Sundby Motor Klub. — Trial.

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, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forchromede styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.



FINDES DER EN BEDRE LETVÆGTER?

Spørg en af de mange JAWA-kørere

ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø

Lyngbyvej 36, Central 12 375



SAMLEFABRIK

Sejrogade 2-4, Kbh. Ø



Elo Sørensen →

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNOTOFTEGADE 100 · TAGA 4858

*Tuldkommen
sikker Natkørsel
med*

NOTEK

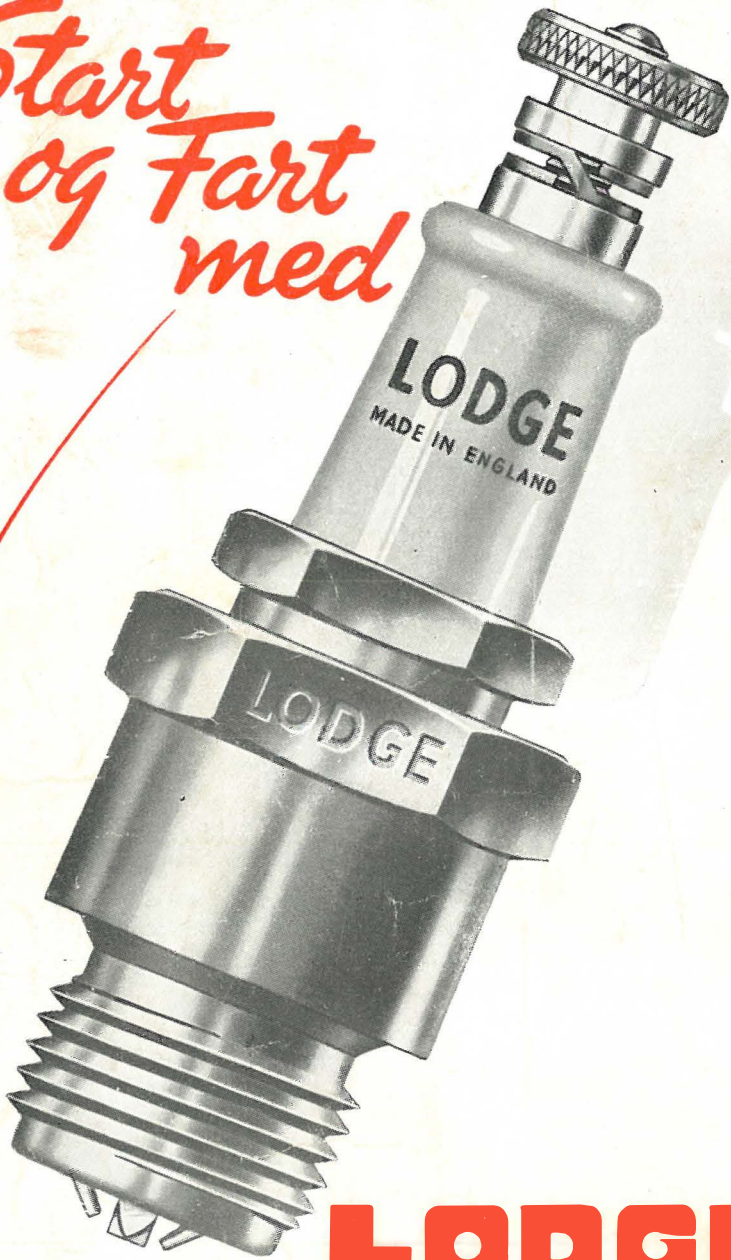


GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE

*Start
og Fart
med*



LODGE
tændrør

REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER, KØBENHAVN K.