

NR. 10 - 6. ÅRG.

OKTOBER 1952

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

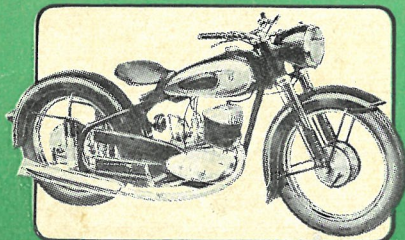


DKW



Model RT 250 paa 11-12 Hk med teleskopisk Af-
fjedring af begge Hjul og Indkapslet Bagkæde.

Wünsche blev overlegen Vinder i
Skåneloppet paa 350 ccm DKW
Enhver DKW opfylder de Forplig-
telser, det medfører at være
Verdens bedste To-Takter — et
Navn der garanterer Økonomi,
Driftssikkerhed, Kraft og Styrke.



Bohnstedt-Petersen A/S, Sundkrogs-gade 1-3, København Ø

-også den næste kilometer tæller...



Selvfølgelig bliver slitagen først rigtig mærkbar, når kilometertælleren kommer godt op i de femcifrede tal, men hver eneste kilometer slider på motor og lejer. Hvor højt kilometertælleren kan nå inden en hovedreparation bliver aktuel, afhænger først og fremmest af den olie man vælger. Lad motoren være beskyttet af MOBILOIL hver eneste kilometer, så vil De forstå hvad holdbarhed vil sige — men det er allerede nu det gælder.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



BSA



Vinderen af Sveriges
moto-cross Grand Prix,
John Avery på sin B.S.A.
Gold Star.

Der er altid en BSA til ethvert formål — mellem de 23 modeller kan De udvælge netop den maskine, der passer Dem, lige fra den lille »Bantam» med 125 ccm to-takt motor til den imponerende »Golden Flash» med 650 ccm twin-motor. Uanset hvilken model De vælger, er De altid sikker på at få en fremragende kvalitetsmotorcykel fra Englands største motorcyklefabrik.

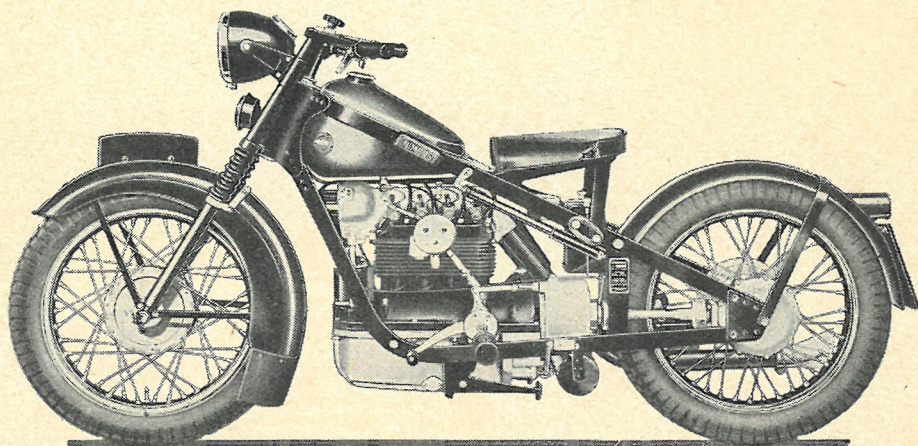
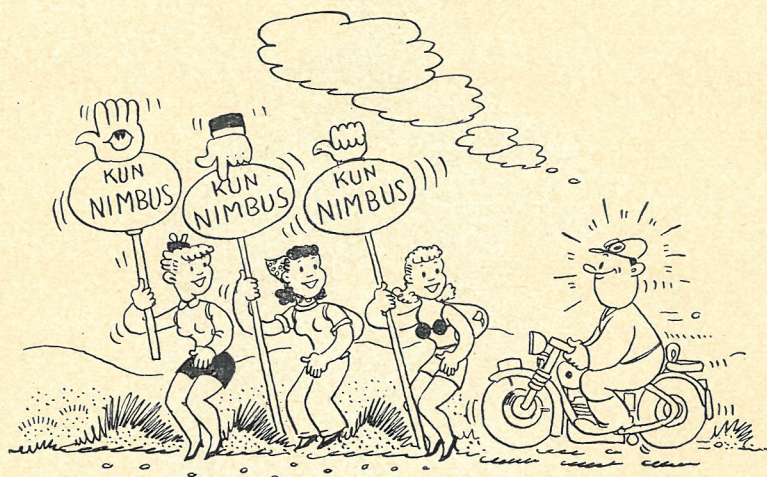
FORHANDLERE OVERALT I DANMARK

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen . Vesterbrogade 101 . København V . Vester 3187

SE VERDEN FRA EN NIMBUS



NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE

Aut. Forhandlere over hele Landet

A/S FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F . TELF. FASAN 5301

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

6. ARG.

15. OKTOBER 1952

NR. 10

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833
Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

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



Brooklands-minder . . .	518
Vi prøvefører NSU Lux	524
Bilisten Storm P. . . .	529
Skarpnäck	532
Husqvarna »281« . . .	536
Sporingskontrol for biler	540
Kaj's meriter	544
Grand Prix de Na- tion Monza	546
Mer' lys	550
Skæneloppet	556
Overliggende knast- aksel	559
Fra Bane og Vej	564
Jack Young verdens- mester	571
Månedens motorløb . .	572
Teknisk Brevkasse . . .	576
Danmarks mesterska- bet	578
Den norske mester- skabsserie	579
Løbskalender	580

Man skal ikke kaste med sten —

I Forenede Danske Motorejeres medlemsblad »Motor« fra den 27. september optages størsteparten af pladsen af artikler om det stadigt stigende antal færdselsuheld. Vicepolitiinspektør E. Groes-Petersen skriver således en artikel om færdselsulykkerne i august måned i Storkøbenhavn, en artikel der kommenteres af redaktør Eric Boesgaard, og endelig bringes Statistisk Departements foreløbige opgørelse af færdselsulykkerne i 1951. Eftersom redaktør Boesgaards artikel er kommentarer til vicepolitiinspektørens artikel, er der naturligvis en vis overensstemmelse mellem de to skribenter, men derudover kan man tillige konstatere, at de begge er enige om, at motorcyklerne bliver kørt uansvarligt, og redaktør Boesgaard henviser til så forfærdende tildragelser som »det er almindeligt at se motorcyklister krydse ud og ind

mellem anden færdsel med en hastighed på 80 og 90. Har man selv kørt motorcykle, gyser det i en, og man spørger sig selv: »Hvor tør de?« Man ser uvægerligt i ånden en motorcykle fare gennem trafikken med 80—90 km/t, men mon ikke dette er en mild overdrivelse af de faktiske forhold. Hvis en motorcyklist skal overhale en bil, er det kun naturligt, at han gør brug af sit store kraftoverskud og får overhalingen overstået så hurtigt som muligt, eftersom risikomomentet ved en overhaling er størst, medens de to køretøjer ligger side om side. Alt dette kan diskuteres endeløst, men lad os skære lige råt igennem det hele og se, hvad der er galt, og hvordan fejlen kan rettes.

Fejlen ligger først og fremmest hos myndighederne, det vil bl.a. sige hos vicepolitiinspektør Groes-Petersen, selvom vi ikke skal lægge så stort et an-

svar på hans skuldre alene. Der er nemlig mange om at dele dette ansvar, alt for mange. Motorloven er som bekendt stærkt forældet, af hvilken grund der i tidernes morgen blev nedsat et udvalg til at omarbejde loven, således at den blev up-to-date. Der er stadigvæk ikke sket noget positivt, bortset fra at justitsministeren nu vil forelægge et lovforslag, der giver fri hastighed og nye skærpede hovedvejsregler. Udover den egentlige motorlov findes der en række bestemmelser fra justitsministeriet, og disse bestemmelser stammer i reglen fra justitsministeriets automobiltekniske udvalg. Dette udvalg bestemmer også alt vedrørende motorcykler og motorcyklekørsel, og besynderligt forekommer det derfor, at man ikke finder motorcyklister i dette udvalg, der endda har talt personer, der ikke engang har kørekort til motorcykle. Det kan derfor ikke forbigå, at man i tidernes løb har set de mest mærkværdige afgørelser fra dette udvalg, og hele misèren må søges i den omstændighed, at bestemmelser vedrørende motorcykler og motorcyklekørsel udfærdiges af personer, der kun har et svagt periferisk kendskab til de *praktiske* forhold. En af motorlovens tåbeparagraffer, vi kan kalde den tåbeparagraf I, går ud på, at en motorcyklist skal række hånden op, når han bremser. Det er naturligvis ikke forbudt at forsyne motorcyklen med en stoplygte, men en sådan giver ingen juridisk gyldighed i det øjeblik, motorcykli-

sten bliver kørt ned bagfra. Selvom hans stoplygte klart og tydeligt har tilkendegivet, at han foretager en opbremsning, har han alligevel ikke — ifølge loven — givet behørigt tegn til denne manøvre, medmindre han samtidig har rakt armen op. Nu kunne vi godt lide at se medlemmerne af justitsministeriets automobiltekniske udvalg, hr. vicepolitiinspektør E. Groes-Petersen og samtlige de motorsagkyndige landet over be mande et tilsvarende antal motorcykler, køre disse med blot 60 km/t og foretage en pludselig og hård opbremsning, alt imedens de rækker en arm op. For det første ville det være meget interessant at se, hvor mange af de nævnte herrer der i det hele taget var i stand til at køre en motorcykle på forsvarlig måde, og dernæst ville det være interessant at se, hvor mange af de tiloversblevne, der kunne undgå at komme på skadestuen efter nævnte manøvre.

Tåbeparagraf 2 siger, at en motorcykle ikke må være forsynet med en racerpude som bagsæde, men at bagsædepassageren skal have et solidt håndtag at holde fast i. Bortset fra adskillige tusind overtrædelser af denne paragraf medfører dette forhold, at de fleste motorcyklister påmonterer et regulært højt bagsæde anbragt direkte over bagakslen. Fra et sådant højt bagsæde kan passageren når som helst tage magten fra føreren og dermed føre køretøjet ud i ulykker, der ville kunne undgås, såfremt føreren alene havde herredømmet over maskinen.

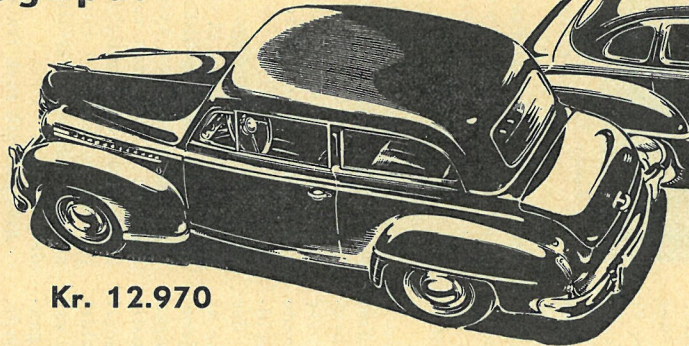
Er passageren derimod anbragt på en twin-sadel eller en racerpude, vil han ikke kunne tage magten fra føreren, men hele dette forhold vil senere blive behandlet i en særskilt artikel.

En fjernelse af disse to tåbeparagraffer ville sikkert medføre en betydelig nedgang i motorcykleulykkerne, og en yderligere nedgang ville uvægerligt sætte sit spor i de uhyggelige statistiker, såfremt køreprøverne virkelig blev *køreprøver* og ikke en eksamen i historisk teknik fra omkring 1920. Os bekendt har myndighederne ikke gjort indsigelse mod, at Københavns største køreskole omhyggeligt lærer sine elever, at forhjulsbremsen på en motorcykle er en nødbremse, som man helst skal undgå at røre, og man har i det hele taget det indtryk, at de motorsagkyndige lægger mindre vægt på selve kørslen end på tilstrækkelig armgymnastik med armen op og ud o. s. v. samt på opbremsningen af en forældet teori.

Gentagne gange hører man, at eleverne er dumpet, fordi »den motorsagkyndige lagde ruten om« eller valgte en anden rute end den, eleven havde gennemkørt utallige gange, og både elev og kørelærer følger sig lidt fornærmet over denne ændring i den motorsagkyndiges dispositioner. Det minder jo i nogen grad om en mellem-skoleelev, der kan overskættelsen af sin franskbog udenad uden dog at være i stand til at danne den mindste sætning på fransk ved egen hjælp. Vi vil her

Blad venligst frem til tide 522

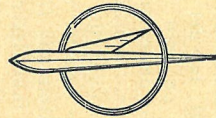
Det mest eftertragtede Vognpar



Kr. 12.970

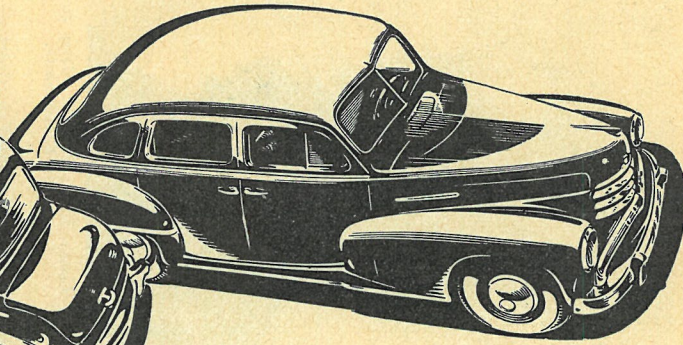
OPEL OLYMPIA

Almindelig kendt som den mest velskabte og rummelige blandt Vogne i denne Klasse, men ogsaa fortjent populær for sin gedigne og spillevende 46 HK Topventil Motor, som er forbavsende økonomisk. — Og saa er det en virkelig **Automobil**, fuldt moderne med Rat-Gear, Varmeapparat, 15" Ballondæk samt en herlig Kuffert, der kan **rumme** noget.



De faar mere for Pengene

i en General Motors Vogn



Kr. 19.220

OPEL KAPTJN

Beständig øverst paa Indregistreringslisten som den mest eftertragtede af alle! — Men den indfrier ogsaa alle forventninger, der kan stilles til en moderne Vogn i Retning af Kvalitet og Udstyr, Konstruktion og Ydeevne. Vil De opleve den ligefrem kildrende Glæde at køre og manøvrere en Kapitajn, saa prøv den hos en af vore autoriserede Forhandlere.

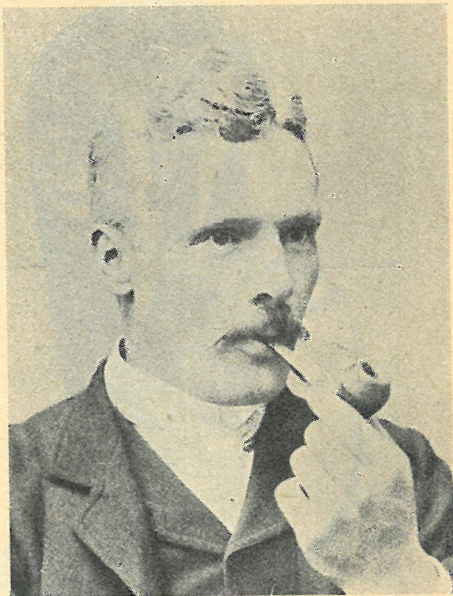
BROOKLANDS-MINDER

af
Collecteur

Motorsport og hygge har i almindelighed lidt svært ved at forenes, og selvom nogle landevejsbaner rummer megen landskabelig charme, er der vist ingen, der vil beskyldte regulære motorbaner som Indianapolis eller Monthl  ry — autodromer, som de kaldes i sportsreglementet, — for at være hyggelige, men *Brooklands* var hyggelig og mere end det.

Om det så var den særlige engelske måde at tage tingene på, der skabte hyggen, skal jeg lade være usagt; lad det være nok, at Brooklands havde en egen stemning, og minderne fra den berømte bane, den første motorbane i verden, er både mange og mangeartede. Personnavne, bilmærker, kendte og mindre kendte, melder sig i erindringen. En flimrende film af episoder fra en tid, der ikke ligger så langt tilbage — selvom der ikke er gået ret mange år, siden de var dagens begivenheder.

F  r at bringe en lille smule orden i denne mindekavalkade må det lige rides op, hvorledes Brooklandsbanen blev bygget og hvorfor. I automobilets barndomsår var Frankrig ubestrideligt det førende land indenfor bilindustrien. Dette skyldtes bl. a. en lemfældig lovgivning, der gjorde det muligt for franske fabrikker at prøvekøre nye modeller på landevejene, og de lange, lige, franske veje er ingen ringe pr  vebane. Den engelske bilindustri måtte derimod arbejde under de meget snævre grænser, som en aldeles forældet færdselslov satte, hvilket naturligvis var en stadig kilde til   rgrelse for de — ganske vist ret få — englændere, der troede, at mekaniske vogne havde en fremtid. Som bekendt er det ikke nok at ærgre sig, der må gøres noget, og en af de »rettroende«, *H. F. Locke King*, havde både den hellige overbevisning, det moralske mod og de fornødne midler til at bygge noget i det



H. F. Locke King, der fik ideen til, og som skabte Brooklands.

edwardianske England s   u  rt — for ikke at sige uanstændigt — som en v  ddel  bsbane for disse nymodens, forskr  kkelige biler.

Locke King og hans kone ejede en dejlig ejendom ved Weybridge i Surrey lidt syd for London, og i 1906 rykkede til naboernes udelte rædsel en h  r på to tusind arbejdere ind på Locke King's grund med gravemaskiner, tipvogne og alt det sædvanlige udstyr til store jord- og betonarbejder. Den l  ndlige idyl veg for arbejde i døgn drift, og et s  lsomt liv udfoldede sig i de b  lgebliskure, arbejderne »og lejlighedsvis en kvinde« — som det hedder i et samtidigt referat — levede i, indtil sundhedsmyndighederne insisterede på træbarakker. Det vides ikke, om dette arrangement også omfattede den bem  lde dame.

Arbejdet gik rask fra hånden, og i juni 1907 l   den kæmpemæssige arena færdig. På knapt ti måneder var der flyttet en halv million kubikmeter jord, blevet støbt utalte tons beton og ført endeløse forhandlinger om hævdvundne stier, der nu forsvandt. I kontante udgifter kostede

motorbanen Locke King henved fem millioner kroner. Det er vist ikke værd at tænke på, hvad det ville koste i dag at gennemføre et arbejde af den størrelse.

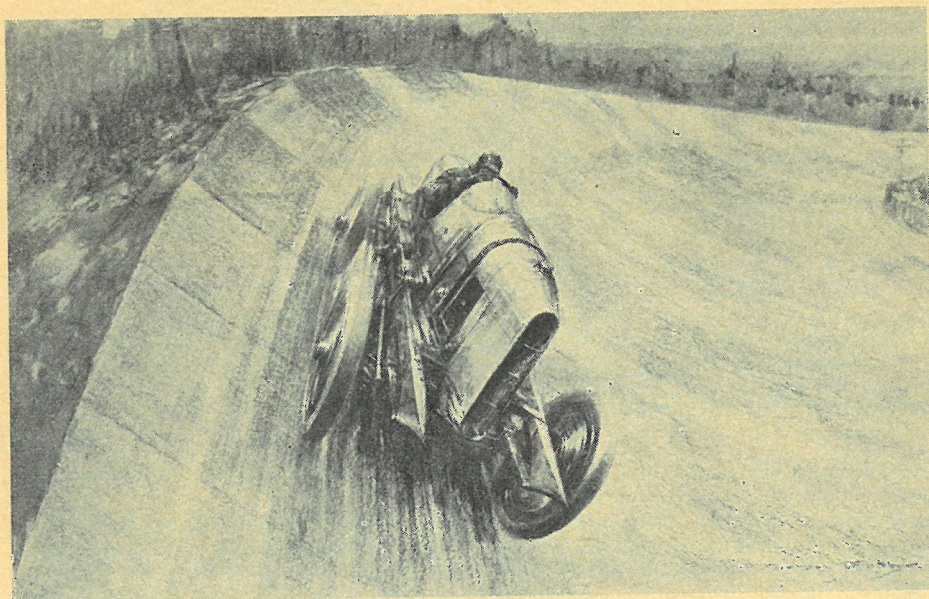
Den officielle indvielse fandt sted den 17. juni 1907. Alle betydende skikkelser i britisk bilsport var samlede til en informel frokost i det klubhus, hvor den ny-stiftede *Brooklands Automobile Racing Club* (BARC) havde hovedkvarter. Locke King holdt en prisværdig kort tale, takkede entreprenørerne og skænkede uden nogen form for ydre gestus sin million-gave til motorsporten i det håb, at han kunne gavne sit fædrelands bilindustri. Derpå gik selskabet ned til bilerne, og med Mrs. Locke ved rattet af en *Siddeley* i spidsen kørtes banen rundt i procession, men det var ikke muligt at modstå fristelsen til at prøve den nye bane for alvor, og den adstadige køretur blev stik imod alle planer til et veritabelt væddeløb.

Brooklands var til dels anlagt efter forbilledet fra de klassiske hestevæddeløbsbaner. En betonoval på 4,4 km dannede den egentlige bane, og fra den bøjede *Finishing Straight* af, så opløbskampen kom

til at stå ud for tribunerne. Banen var 30 meter bred overalt og så stærkt dosseret i svingene, at dens yderste rand var hævet knapt 10 meter.

Brooklands var projekteret og udført med megen dristighed, og det var derfor yderst passende, at det blev *S. F. Edge*, en af datidens mest forvovne kørere, der som den første benyttede sig af de muligheder, den nye bane bød på. Edge var nu ikke blot en modig og udholdende kører. Han var en stor reklamemager, og det blev betragtet som et af hans mange reklamefif, da han ved stiftelsesmødet i BARC reserverede Brooklands for at gøre et forsøg på at slå 24 timers rekorden, som tilhørte to amerikanske kørere, der havde kørt et døgn med 73.3 km/t. Edge publicerede tilmed vidt og bredt, at han agtede at køre alle 24 timer alene og med en engelsk mil i minutet — 60 miles i timen, 96 km/t.

Elleve dage efter åbningsprocessen krævede Edge ved mørkets frembrud op i førersædet på sin *Napier* (7.724 ccm, 127×127 mm, 60 hk) og startede på sit rekordforsøg. Banens omrids markeredes af 352



Ovenstående billede er en gengivelse af et Gordon-Crosby maleri til det engelske blad »The Autocar«, og det forestiller Percy Lambert i sin Talbot, da han på Brooklands i 1913 kørte med en gennemsnitshastighed på 100 miles i timen. De stærkt hævede sving muliggjorde disse hastigheder på en forholdsvis kort rundbane, og det var gigantiske vogne, der blev sat ind i kampen om de stadig stigende hastigheder. Den tekniske udvikling skyldes ikke mindst de erfaringer, man indhentede på Brooklands, og nutidens bilister står i stor taknemmelighedsgæld til datidens pionerer.

petroleums-flagermuselygter, der stod på betonen, og efterhånden som det blev nat, gjorde hele sceneriet et ganske uvirkeligt indtryk. Man kunne høre Edge's vogn — og de to andre Napier-vogne, der kørte med for at holde ham med selskab — men man så kun de store, tunge biler, når de passerede depotet.

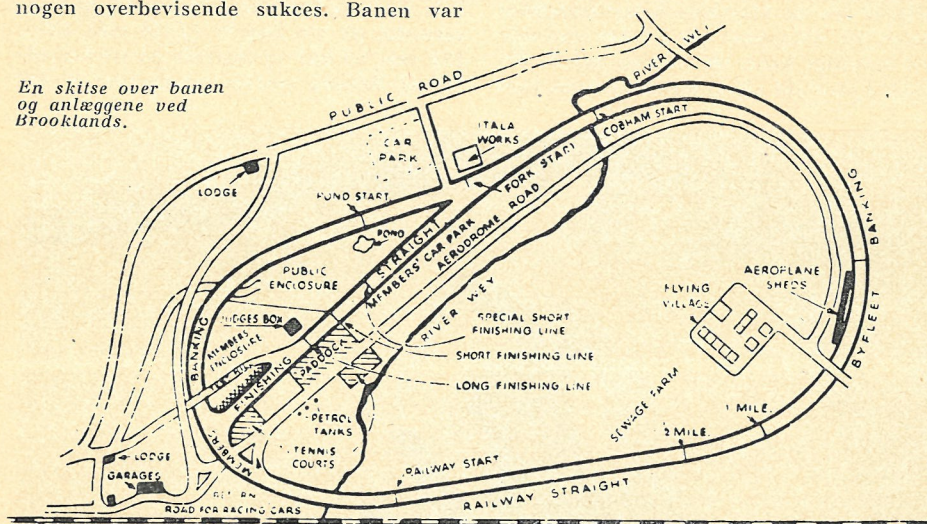
Time efter time kørte Edge banen rundt, utrættelig og med fuldstændig regelmæssighed, og da de 24 timer var gået, kunne *Ebblewhite*, Brooklands' tidtager fra første til sidste løb, meddele, at Edge havde præsteret, hvad læger og ingeniører i fælles anså for umuligt: at køre ene i et døgn med 60 miles i timen. Hans gennemsnitshastighed var ikke mindre end 106 km/t, og ialt hjemførte han 20 rekorder. 24 timers rekorden holdt i 18 år som verdensrekord og står den dag i dag som britisk rekord, så Brooklands fik en værdig indvielse.

Derimod var den første løbsdag ikke nogen overbevisende succes. Banen var

Under septemberstævnet kørte *Vincent Herman* en *Minerva*, og efter at have passeret mållinien prøvede han med alt for stærk fart på at svinge vognen op på den stejle *Members' Bankring*. Det var mere, end forhjulene kunne tage; de brød sammen, og da vognen slog rundt, blev *Herman* klemt til døde under den.

Det var uundgåeligt, at der før eller senere måtte ske en ulykke på Brooklands. »Motsport er farlig«, som det stod bag på billetterne til banen, »og De kommer her på egen risiko«. Men i 1907 troede man ikke rigtigt på risikoen. Det var helt andre problemer, der optog sindene, og man levede i traditionerne fra hesteløb. I dag virker det komplet fåbeligt at høre, at kørere på Brooklands op til 1914 var iført »farver« ganske som jockey'er. Den unge *Malcolm Campbell* kørte iført en lilla skjorte og grøn hue, og en anden kendt kører måtte vittterlig stille til start iført

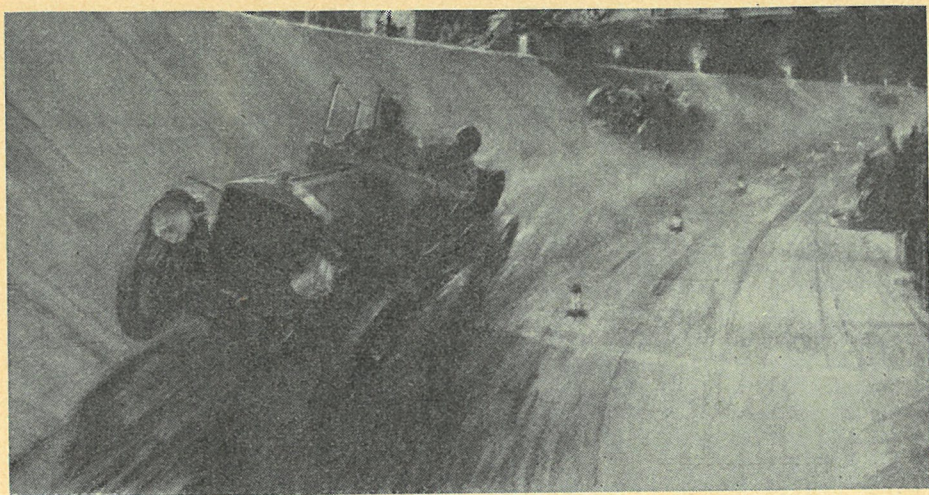
En skitse over banen og anlæggene ved Brooklands.



simpelthen så kolossal, at det ikke så ud, som om vognene kørte hurtigt, og arrangementerne var præget af manglende erfaring. Både publikum og pressen var ret uvenligt stemt, og selvom de følgende løbsdage i den første sæson var langt bedre tilrettelagt, varede det noget, inden Brooklands vandt tilbørlig anerkendelse, og det gavnede ikke banens omdømme, at der allerede i dens første sæson indtraf en ulykke med dødelig udgang.

en grøn bluse med lyserøde ærmer og en violet kasket!

En anden tradition fra hesteløbene var de private væddeløb — udfordringsløb — der kom i stand ved, at en tilstrækkelig stortalende kører holdt 1.000 pund på at kunne slå enhver, der ville køre om kap med ham over en eller anden distance. Edge strøede om sig med den slags udfordringer. De blev sjældent modtaget, men mand og mand imellem blev der talt



Der var en egen stemning over 24 timers løbene på Brooklands. Banen blev markeret ved små flagermuslygter, og acetylenlamper besørgede en spøgelsesagtig belysning. Dette billede viser S. F. Edge, der kører en Napier med over 90 km/i i 24 timer på Brooklands i 1907.

om dem med det resultat, at Brooklands blev kendt i stadig større kredse.

I årene op til første verdenskrig fik Brooklands sit egentlige ansigt, og de af »Ebby« Ebbelwhite trods megen modstand indførte handicapløb var en af grundene dertil. Da Ebby i 1908 forklarede den faste starter, major Caulfield, at den sædvanlige startmaskine (af hestetypen) ikke skulle bruges, men at han sammen med Ebby skulle starte bilerne een for een — stående foran den vogn, der skulle starte som den næste, blev den tapre major bleg ved tanken om at skulle hindre en tyvstart ved at opholde sig foran vognene. Han gennemførte med militær fatning den i hans øjne livsfarlige startmetode og marcherede derpå fra startstedet direkte op til klubbens bestyrelse og nedlagde sit hverv, der overgik til Ebby.

Denne første periode af Brooklands' historie var en lykkelig, ubekymret tid. Sport og forskning havde fået en vidunderlig tumleplads, som tidligt og silde blev brugt af biler, motorcykler og flyvemaskiner. Rundt om på flyvepladsen på banens rummelige inderkreds rejste der sig efterhånden en lille by af mærkelige skure, som beboedes af flyvningens pionerer, og der kunne skrives bøger om det sære liv, der udfoldedes i disse bræddehytter, og om de fantastiske eksperimenter, der fandt sted — men det vil føre for

vidt og lad det være nok at sige, at britisk flyvnings vugge stod på Brooklands.

Det vil også føre til en endeløs opremsning, om blot resultaterne i de mere betydende løb skulle nævnes for slet ikke at tale om den lange række rekorder, der blev sat på Brooklands, men een rekord var så fremragende, at den bør drages frem fra historiens brokkasse. Jeg tænker på *Percy Lambert's* timerekord fra 1913, da han som den første opnåede at køre 100 miles (160 km) på 60 minutter. Rekorden blev sat med en 4,5 liters *Talbot* (101,5×140 mm), der var udviklet på grundlag af fabrikens normale personvognsmodel. Den sideventilede motor var tunet til at give 130 hk ved 3.500 o./min. og var et meget fornemt stykke mekanik.

Motoren var dog ikke det eneste bemærkelsesværdige ved rekordvognen. På baggrund af senere tiders tekniske tendenser var det nok så interessant, at den var understyret med et — lidt ubehjælpsomt — strømliniekarosseri. Interessen for udforskningen af de aerodynamiske love var ved at vågne, og en hel del af de vogne, der kørte på Brooklands inden 1914, blev bygget med henblik på at nedsætte luftmodstanden.

Lambert's rekord fik ingen lang levetid. Hen på 1913-sæsonen forbedrede *Jules Goux* den med en *Peugeot* — omend med en lille margin — og i oktober blev

den sat endnu lidt i vejret af *Jean Chasagne* med en V-12 *Sunbeam*. Medens alt dette stod på, havde Talbot-fabriken bygget Lambert's vogn om, og den 28. oktober om morgenen startede »Pearly« Lambert på en rekordkørsel for at genvinde time-rekorden, og forsøget så ud til at ville lykkes. Det skulle dog gå anderledes. På 21. runde så man vognen forsvinde bag *Members' Hill* — bakken mellem opløbet og den mindste af de to buer, banen er delt i — men den kom ikke som sædvanligt til syne igen oppe på dosseringen. Ingen vil nogensinde få at vide, hvad der hændte, for ingen overværede den ulykke, der kostede Percy Lambert livet. Måske et sprængt dæk, måske en mekanisk defekt; det vil aldrig blive opklaret, for vognen var knust til ukendelighed.

Denne tragedie kastede en skygge over den følgende sæson, men andre og mere alvorlige skygger lå over Brooklands det år. Den internationale situation var spændt, og det kneb med at holde interessen for bilvæddeløb fangen. Alligevel arrangerede klubben troligt de sædvanlige løb, og de vante skikkelser var at se ved rattet. Det faste publikum svigtede heller ikke, men efterhånden som den politiske spænding nærmede sig bristepunktet, fik Brooklands et underligt præg af galgenhumor, en overflade af trods, der

skulle skjule frygten for det uafvendelige.

Den 3. august 1914 — Bank Holiday Meeting — bød på et righoldigt program, og trods krigsrygterne begyndte dagen som andre Brooklands-dage. Troppetog kørte ganske vist på dæmningen langs med *Railway Straight*, men man lod, som om man ikke så dem. I dagens løb svingede stemningen fra trods til resignation. Een for een meldte forskellige kørere forfald. »Jeg har lige fået besked om at melde mig til regimentet!« Publikum tyndede ud, og de fleste var mere optaget af avisernes ekstraudgaver end af løbene, som afvikledes programmæssigt. Det sidste var et sprinterløb, som *Nicholson* vandt med en *Hispano-Suica* — men det resultat er vist et af de mindst kendte i Brooklands' historie, for da var krigen erklæret. Frygten var blevet til vished.

Det store amfiteater tømtes, bilerne blev kørt til deres garager, og kørere og mekanikere skiltes, mange for aldrig at mødes igen. Brooklands blev under krigen stillet til luftvåbenets disposition af Locke King, og da det seks år senere påny blev muligt at køre på den gamle bane, var der sket en så umådelig teknisk udvikling, at et nyt kapitel i dens minderige historie kunne tage sin begyndelse.

Collecteur.

Man skal ikke kaste med sten —

fortsat fra side 516

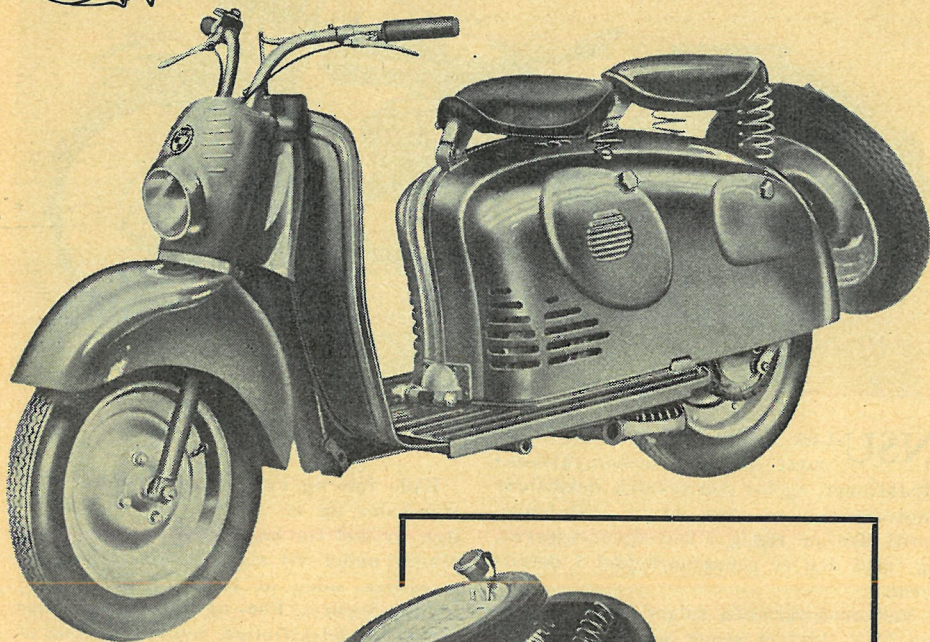
give et positivt forslag til en forbedret køreprøve for motorcyklister. Der er ikke noget at sige til, at de motorsagkyndige kvier sig ved at sætte sig op på nybegyndernes bagsæde og foretage en tur gennem byen, hvilket muligvis også vil kræve et større mandskab af motorsagkyndige, men da den hidtidige praksis gående ud på, at den motorsagkyndige vælger en forholdsvis kort rute, på hvilken han kan følge eleven hele vejen, ikke giver noget særligt

udtryk for elevens kørefærdighed, navnlig i betragtning af, at de udlagte ruter i reglen på forhånd er kendt, kunne man gå en anden vej, idet man udlagde en længere rute og opstillede et antal motorsagkyndige med passende mellemrum. Derefter forsynede man enten eleverne eller motorcyklerne med et synligt nummer og lod dem gennemkøre ruten, der altså ikke på forhånd var kendt af eleverne. De motorsagkyndige kunne så opnotere eventuelle fejl, og en senere sammenlagt bedømmelse ville så afgøre, om eleven havde bestået eller ikke. Dertil burde så komme en fuld-

stændig revideret og tids-svarende teori, der gik ud på at påpege de *virkelige* faremomenter ved motorcyklekørsel, i stedet for den hidtidige gennemgang af forældede forhjulsophængninger og lignende. Det ville være ønskeligt, om myndighederne foretog sig noget aktivt for at nedbringe motorcykleulykkerne i stedet for blot at offentliggøre den månedlige statistik over uheldene. Den evige råben op om motorcyklisternes hasarderede racerløb vil ikke i længden kunne dække over den kendsgerning, at myndighederne har svigtet deres ansvar på et afgørende punkt.



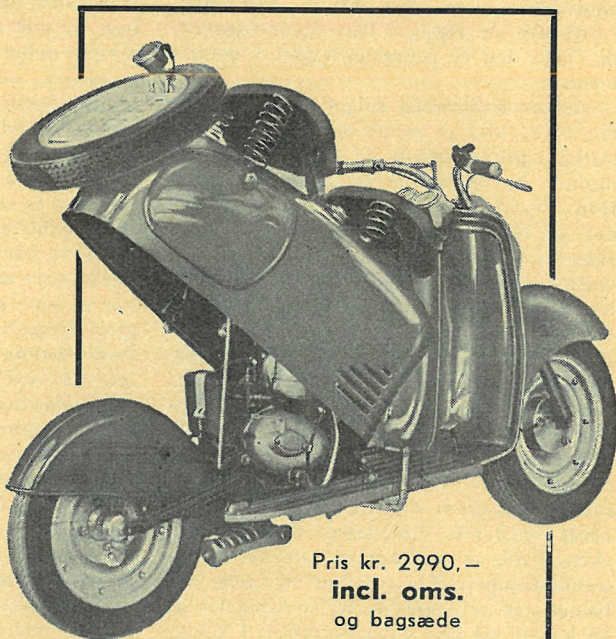
NU er den her!



**Scooteren der er
lige stabil i by som på
landevej**

Puch scooteren er resultatet af årelange eksperimenter, og den kraftige, smukke maskine yder køreren beskyttelse mod snavs og stænk og er samtidig konstrueret således, at kørslen er lige stabil i bytrafikken som ved god hastighed på landevejen. Prøv selv Puch-scooteren, og De vil blive overbevist om, at den er bedre end nogen anden.

12" hjul, forhjulet er affjedret med teleskopgaffel og baghjulet tosidigt monteret i svinggaffel, tilstrækkelig akselafstand og fuldt elektrisk udstyr er fordele, der sætter Puch i særklasse.



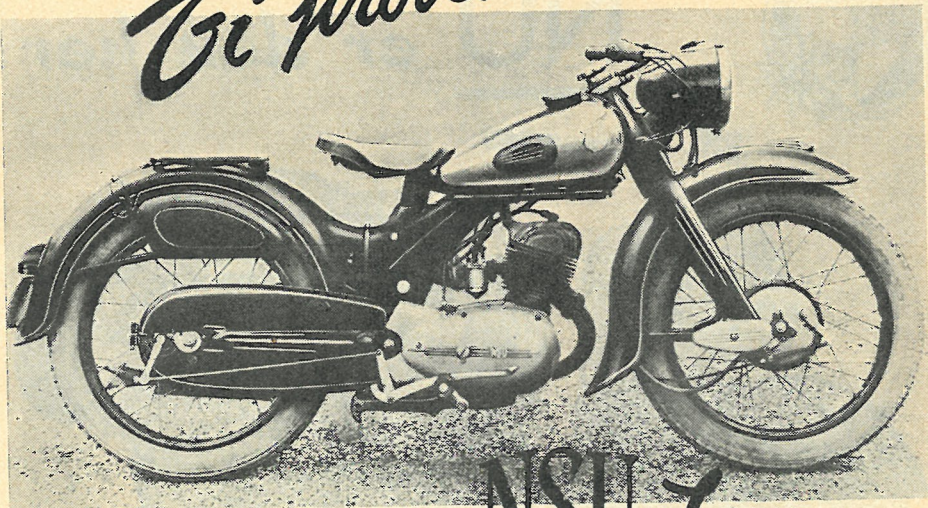
Pris kr. 2990,-
incl. oms.
og bagsæde

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S
TELEFON SUNDBY 9201

Vi prøvekører



NSU Lux

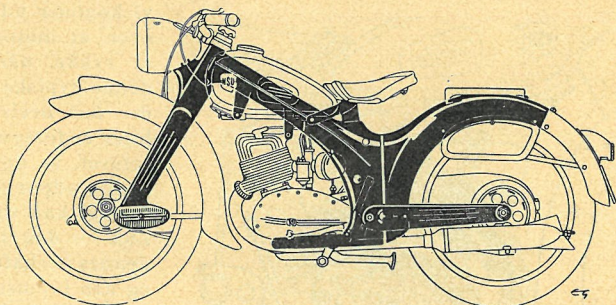
NSU-Lux fremtræder som en af de mest moderne motorcyklekonstruktioner, og for den teknisk indstillede motorcyklist er den uhyre tiltalende, fordi den er rigtig i hovedprincipperne, og fordi den er gennemarbejdet i detaljerne.

Stelkonstruktionen følger den nye linie fra NSU, idet et svært centralrør, fremstillet i presset plade og svejset sammen, danner den egentlige bærende konstruktion. Fortil bærer centralrøret kronhovedet, og bagtil danner det en del af bagskærmen. Omtrent på midten bærer centralrøret en gaffelformet konsol, på hvilken motoren er anbragt, og i midterpartiet er baghjulets svinggaffel hængslet, medens de fjedrende og dæmpende elementer er gemt inde i selve centralrøret. Baghjulet er som sagt ophængt i en svinggaffel, der er i fast forbindelse med en lodret stående aktiveringsarm for affjedringssystemet. To kraftige skruefjedre er indskudt mellem en fast konsol i centralrøret og denne vinkelarm. Under de to skruefjedre er anbragt en hydraulisk teleskopdæmper. Forhjulet er ligeledes ophængt i en svinggaffel, der er hængslet til en konsol på den stive forgaffel. I svinggafflens forreste ende er forakslen anbragt, og midterpartiet af svinggafflen aktiverer to skruefjedre, der er indkapslet i selve forgafflen. En hydraulisk teleskopstøddæmper er anbragt inden i hver fjeder.

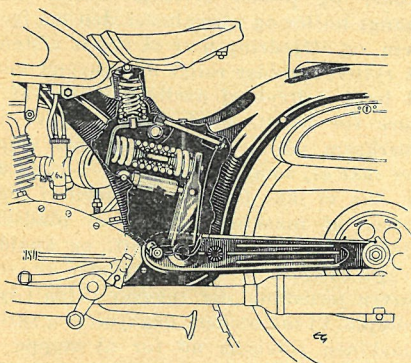
Både for- og baghjul er monteret med stikaksler og er således hurtigt aftagelige, hvilket for baghjulets vedkommende blandt andet vil sige, at hjulet kan afmonteres, uden at kæde og bremseindstilling berøres. For- og baghjul er tillige indbyrdes udskiftelige, hvilket navnlig er af betydning, når man ønsker at slide et fordæk af på baghjulet. Som bekendt bruger man to til tre bagdæk, hver gang man skal udskifte et fordæk, men da det i nogen grad går ud over tryghedsfornemmelsen at køre med et fordæk, der ganske vist har en pæn slidbane, men til gengæld har gjort tjeneste i flere år, vil man altid med fordel kunne slide et fordæk af på baghjulet. På NSU-Lux behøver man ikke at skifte dækkene på de to hjul, men blot at bytte hjulene om. Sadlen er ophængt efter en særlig geometri, der bevirker at affjedringsbevægelsen svarer til den bevægelse, sadlen ville få, såfremt den var eetpunktsophængt i nærheden af kronhovedet. For rytteren betyder dette ikke alene en god affjedring, men tillige at skuldrene under affjedringsbevægelsen til stadighed har samme afstand fra styrets håndtag, og man mærker derfor ikke nogen »ruskende« fornemmelse under affjedringen. Sadel-fjedrene, der består af to skruefjedre, er indkapslet i selve centralrøret.

Motoren er en vendeskyllet to-takt mo-

Centralrørsstellet og gaflerne på NSU Lux. Som det ses, bærer centralrøret foruden en konsol, på hvilken motoren hviler, medens centralrøret fortsætter bagud og danner en del af bagskærmen. Læg mærke til forgaflen, der ligger på linie med kronhovedet, således at man ikke får den store svingende masse foran styrestammen, som det er kendt fra teleskop- og gittergafler.



tor med en enkelt udblæsningsport. Bemærk sesværdig er letmetaltopstykkets meget store køleribber, i hvilke tændrøret helt forsvinder. For at undgå svingninger i cylinderens køleribber er disse

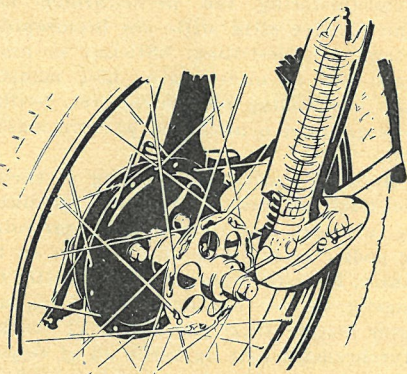


Baghjulsaffjedringen på NSU Lux er udformet som en svinggaffel, der gennem en vinkelarm aktiverer en dobbelt skrueffeder, medens en hydraulisk dæmper er indskudt under fjederen.

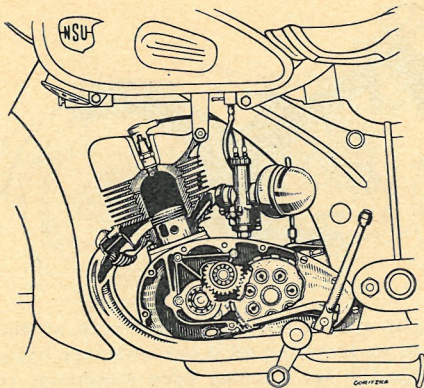
bagtil støbt sammen med små klodser, hvilket tjener det formål at fjerne mekanisk støj, der ellers forplanter sig som gennem en forstærker i køleribberne. Motor og gearkasse er bygget sammen i et fælles letmetalhus. Krumtapakslen bærer et skråtskåret tandhjul, der gennem et løstgående mellemhjul overfører kraften til koblingen, der ligeledes bærer et skråtskåret tandhjul. Den udgående gearkasse-aksel bærer et kædehjul, og kraften fra gearkassen til baghjulet overføres på traditionel måde ved hjælp af en kæde, der ganske vist er fuldkommen indkapslet i en lukket oliebadskædekasse. Når bagkæden skal justeres, sker dette ved at dreje to ekscentriske skiver, en anbragt på hvert gaffelben, og ved hjælp af en skala-inddeling kan man uden eftermåling indstille de to ekscentriske indstillingsskiver i nøj-

agtig samme stilling. Dette sikrer, at man ved en justering altid kan anbringe hjulet nøjagtig lige i stellet uden vanskelige eftermålinger.

Det elektriske system består af en svinghjulsdynamo og batteritænding. Akkumulatoren er indkapslet i en værktøjskasse-lignende kasse på bagskærmen og er fuldstændig gummiophængt, således at den er skånet mod rystelser. Tændingsnøglen er anbragt i forlygten og tjener tillige som kontaktarm for parkeringslys og langt lys. Når denne kontaktarm (eller tændingsnøgle) fjernes, kan en lille klap skydes hen over nøglehullet, således at der ikke løber regnvand ind i lygtehuset. I forlygten er speedometeret tillige indbygget, og en indstillingsskrue på lygtekransen kan hæve og sænke reflektoren en smule, således at man under kørslen kan indstille lyset. Dette har navnlig betydning ved bjergkørsel, hvor man under langvarige stigninger er nødt til at hæve lyskeglen



Forhjulet er ophængt i en svinggaffel, der i sin bageste ende er hængslet til en konsol på forgaflen og i sin forreste ende bærer forhjulsakslen, medens gafflen på midten aktiverer skruefjedrene, der er indkapslet i forgaffelbenene. Inden i skruefjedrene er monteret hydrauliske støddæmpere.



Et snit gennem NSU Lux motoren. Som det ses, overføres kraften fra motorens krumtap-aksel til koblingen over et løstgående mellemhjul.

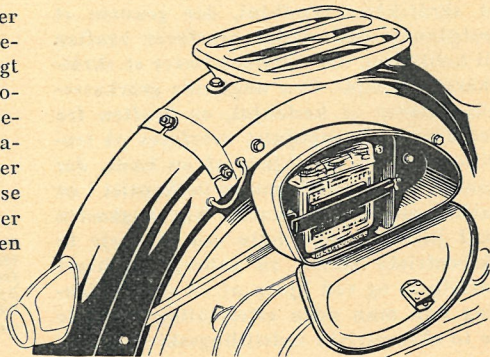
en smule, medens man under nedstigningerne må sænke lyset tilsvarende, samt når en bagsædepassager tynger maskinen ned.

Bremserne er veldimensionerede og meget effektive. Forhjulsbremsen er forsynet med en række køleribber, der hurtigt afleder den opståede varme, og samtidig tjener disse cirkulære køleribber som forstærkning af bremsetromlen. Baghjulsbremsen har dobbelt indstilling, idet der foruden den sædvanlige justeringsskrue mellem trækstang og bremsearm tillige findes en indstillingsskrue mellem bremsepedal og en lodretstående arm, der aktiverer trækstangen. Uanset den egentlige bremsejustering ved bremsearmen kan man således altid stille sin bremsepedal i samme hvilestilling. NSU-Lux er monteret med et midterstativ, blot mangler man et håndtag på centralrøret, hvilket ville gøre det nemmere at parkere maskinen.

Motoren starter, første gang vi træder kickstarteren ned, og vi giver øjeblikkelig fuld luft, hvorefter motoren går roligt og godt i betragtning af, at det er en to-takter. Kørestillingen er overordentlig behagelig, og motoren, der yder 8,6 hk, reagerer meget villigt på gassen. Vi slækker styrebremsen helt og kører ud af Odense by for at se, hvordan maskinen opfører sig på såvel gode som dårlige veje. Inden

Akkumulatoren er fuldstændig gummi-ophængt og anbragt i en tætlukkende kasse. På den modsatte side af skærmen er anbragt en tilsvarende kasse til værktøj og lignende.

vi kommer ud af byen, bliver vi dog klar over, at motoren har en tilbøjelighed til at rykke, når den er ubelastet. Det er denne typiske egenskab hos en to-takter, der har bevirket, at næsten alle to-takt biler er forsynet med friløb. Vi har senere erfaret, at den maskine, vi kørte, havde særlig udprægede tendenser i den retning. Iøvrigt kan man kun sige godt om NSU-Lux — den ligger godt på vejen uanset dennes beskaffenhed, den accelererer godt, og den bremser godt. Uden for Odense by drejer vi ned ad en bivej mod Fraugde for at se, hvordan maskinen ligger på en dårlig grusvej. Vi sidder så småt og kommer til det resultat, at ingen vej kan være for dårlig til denne maskine, der har en sikker og præcis styring, uanset hvor mange huller og ujævnheder den må igennem, og affjedringen er så tilpas afstemt, at rytteren sidder roligt og bekvemt uden at have indtryk af dårlig vej eller af at køre for hårdt. Pludselig bliver vi opmærksom på et eller andet med vejen, der ikke er, som det skal være — hvad det er, kan vi ikke finde ud af, men vi tager farten af maskinen. Vi bliver pludselig klar over, hvad der er galt, og knalder begge bremsen i, da vi opdager en stor rusten jernstang, der spærrer vejen i lygteøjde. Vi må blokere baghjulet og skride maskinen sidelæns ud for at stoppe op inden den brutale afspærring, men det lykkes. Dette »sabotageforsøg« kunne minde om en ualmindelig grov drenge-streg, men det viser sig, at en landmand i ramme alvor tillader sig at afspærre en offentlig vej på denne måde, medens han jager sine køer ind fra marken. Der er ikke noget at sige til, at han lader køerne spærre den hele vej, medens de et par gange om dagen går fra marken op



til gården, den slags må man finde sig i, når man bor i et landbrugsland, men at afspærre vejen på nævnte måde kunne i visse henseender tyde på, at Danmark er berettiget til at få hjælp som underudviklet land. Vi lader et par stille bemærkninger falde om det forkastelige i at spærre en vej på denne måde, uden at vi dog gør os håb om, at det har hjulpet. Vi fandt dog ud af, at Lux'ens bremses er effektive og stabile under bogstavelig talt alle manøvrer. Senere prøvede vi på hovedvej 1 at foretage kraftige opbremsninger fra høje hastigheder, og i alle tilfælde stod maskinen med en minimal bremselængde og uden tegn til udskridning. Vi følte på forhjulsbremsen for at se, hvor varm den blev, og brændte fingrene rigtig godt på køleribberne, men få sekunder efter var bremsetromlen atter afkølet.

Som det fremgår af accelerationskurven, er maskinens accelerationssevne yderst tilfredsstillende, og en marchhastighed på 80 km/t vil vi anse for passende. Betragter man forbrugskurven, bliver man ikke imponeret, men dertil skal vi bemærke, at den maskine, vi prøvekørte, ikke var afrenset for kul, hvorfor forbrugskurven må anses som gældende for maksimalt forbrug ved alle hastigheder.

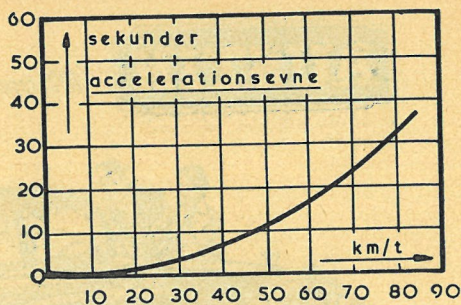
Hvad der særlig begejstrede os under prøvekørslen var den måde, maskinen lå på i et ujævnt sving. Uanset huller og sving, lå maskinen så støt som kørte den på skinner. Tophastigheden målte vi til 85 km/t i oprejst stilling og 90 km/t i foroverhøjet stilling.

SPECIFIKATIONER:

Fabrikant: NSU Werke, Tyskland.
Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 62 mm, slaglængde: 66 mm, slagvolumen: 198 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt 8,6 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,33 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 1:21,63, 2. gear 1:13,89, 3. gear 1:9,65, 4. gear 1:6,86. Gearkasse til baghjul: Kæde



Accelerationskurven for NSU Lux er bemærkelsesværdig god, men ovenstående kurve må ikke betragtes som maksimum, eftersom motoren ikke var renset for kul.

i lukket oliebad. Dækstørrelse: 3,00 × 19".

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 11,5 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter.

Elektrisk anlæg: Tænding: Batteri. Ladestyring: Lampe.

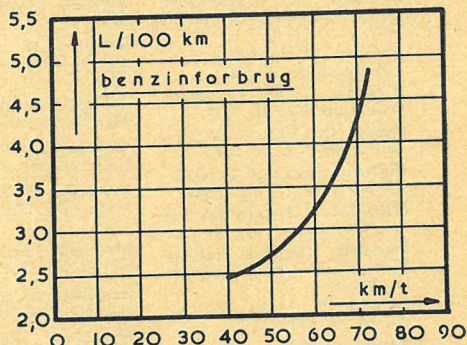
Udstyr: Pumpe, værktøj og bagagebærer.

Dimensioner: Akselafstand: 1304 mm, styrets bredde: 675 mm. Egenvægt: 135 kg.

Tophastighed: 85 km/t.

Særlige bemærkninger: Garanteret som sidevogsmaskine af fabrikken.

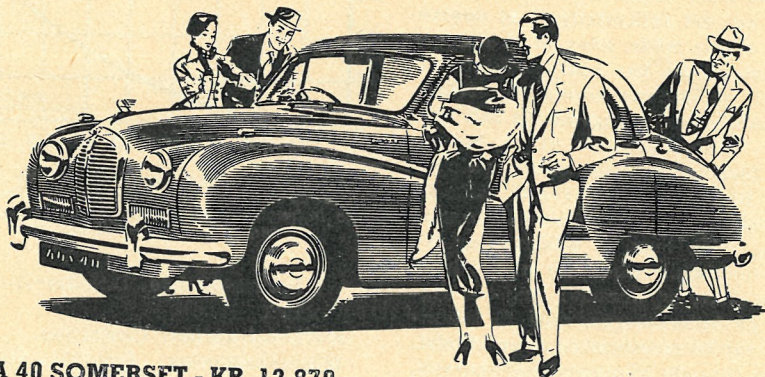
Pris incl. omsætning: kr. 3.340,—, excl. omsætning: kr. 2.600,—.



Det ovenfor viste benzinforbrug må betragtes som et maksimum, eftersom en kulrensning af motoren sikkert vil forbedre værdierne betydeligt. Når motoren ikke er renset, er det udelukkende for ikke at give et falsk billede af gennemsnitsmaskinens forbrug.

AUSTIN

"10% mere plads. 42 hk. 12 km pr. liter"



A 40 SOMERSET - KR. 12.870.-

Inclusive omsætningsafgift og leveringsomkostninger samt varmeapparat og air-condition, med soltag kr. 180 ekstra. Omgående levering. — Lad os eller vore forhandlere assistere ved ansøgning om købstilladelse.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S

Odense tlf. 172 — København C. 10862-63 — Aarhus 8200 — Aalborg 1198 — Esbjerg 2223

Forhandlere over hele landet:

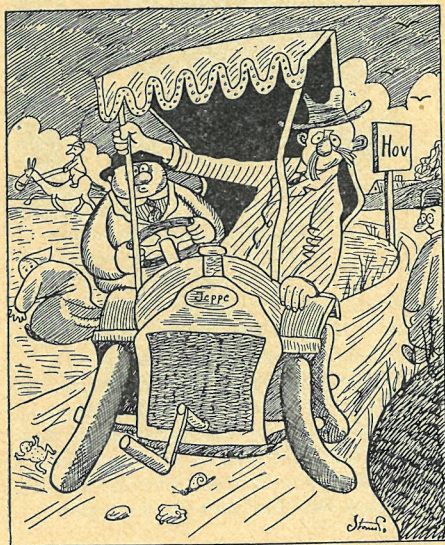
- | | | |
|---|---|---|
| Aabenraa: Auto-Compagniet, H. P. Hanssensgade 6, telef. 3464. | København: O. Holm Jensen A/S, Finsensvej 11, telefon Godthaab 8696. | Skagen: C. Brink Christensen, Chr. den X's Vej 53, tlf. 633. |
| Brønderslev: Frode Jensen, Algade 14, tlf. 92. | Køge: Einar Christensen, Københavnsvvej 72-74, tlf. 837. | Skanderborg: R. H. Rasmussen, Vestergade, tlf. 745. |
| Graasten: P. Chr. Lausen, Kliplev, tlf. 8628. | Langeland: Gunnar Olsen, Humle, tlf. 45. | Skelskør: Chr. Frederiksen, Sorøvej 29, tlf. 150. |
| Grenaa: Autocentralen, Aagade 3, tlf. 306. | Nakskov: L. H. Hoffmann, Østergade 7, tlf. 702. | Skive: Thorsten Pedersen, Østertorv 16, tlf. 82. |
| Haderslev: Alfr. Nielsen A/S, Sønderbro 26, tlf. 22682. | Nykøbing F.: Boesen & Rasmussen, Slotsgade 72, telf. 1201. | Slagelse: N. Juul Kjær, Sorøvej 41, tlf. 1167. |
| Helsingør: E. Christensen, Frederiksborgvej 28, telefon 283. | Næstved: E. G. Christensen, Kindhestegade 2, telf. 1466. | Svendborg: Oscar Pedersen, Vestergade 11, tlf. 1133. |
| Herning: Midtjydsk Automobilforretning, tlf. 821. | Odense: S. Bjødstrup, Sønderbro 44, tlf. 8585. | Sæby: Sæby Automobilforretning, Aalborgvej 3, telef. 355. |
| Hjørring: Børge Berthelsen, Østergade 34, tlf. 1437. | Odense: M. P. Kronsberg, Rugaardsvej 148, tlf. 5122. | Sønderborg: I/S B. P. Auto Service, Aabenraaavej 1, tlf. 3951. |
| Hobro: Østergaard & Lundhøj, Nyvej 18, tlf. 743. | Randers: »A/S Søjberg-Strommen«, Ny Grenaaavej, telef. 2532. | Thisted: Bdr. Rysgaard, Vestergade 71, tlf. 717. |
| Holbæk: Jørgen H. Forsberg, Ringstedvej 17, tlf. 1987. | Ringsted: Jørg. Nielsen, Køgevej, tlf. 1059. | Tønder: Martin P. Asmussen, Nordre Landevej, tlf. 419 y. |
| Holstebro: P. Nygaard & Søner, Herningvej 38, tlf. 1110. | Roskilde: Carl Petersen, Ringstedgade 42, tlf. 2125. | Varde: Ole Jessen, Sønderbro 2, tlf. 672. |
| Horsens: Østjydsk Automobillager, H. Guldbergsgade, tlf. 2750. | Silkeborg: Automobilforretningen »Vulcan«, Borgergade 109, tlf. 633. | Vejle: O. Holm Jensen A/S, Horsensvej 2, tlf. 471. |
| Jyderup: H. Bache, Holbækvej 48, tlf. 100. | | Viborg: Vilh. Thomsen, Trekronervej 4, tlf. 1501. |
| Kolding: Vagn Jacobsen, Vejlevej 114, tlf. 2157. | | Vordingborg: Carl M. Friis, Københavnsvej 5, tlf. 225. |

BILISTEN Storm P.



I anledning af 70 årsdagen for Storm Petersens fødsel den 19. september 1952 har Dansk Esso A/S udsendt en lille bog, der skildrer Storm P. som bilist, og gennem kunstnerens egne vidunderlige tegninger får man et indtryk af hans forhold til biler i al almindelighed, til benzin, olie og ikke mindst til de mennesker, der har med disse dele at gøre.

★

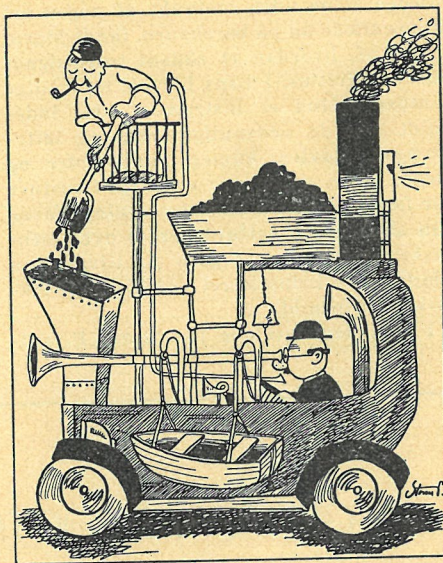


Benzinen bliver billigere nu
Ja - men afgiften bliver større.
Nå - så bli'r den nok dyrere!

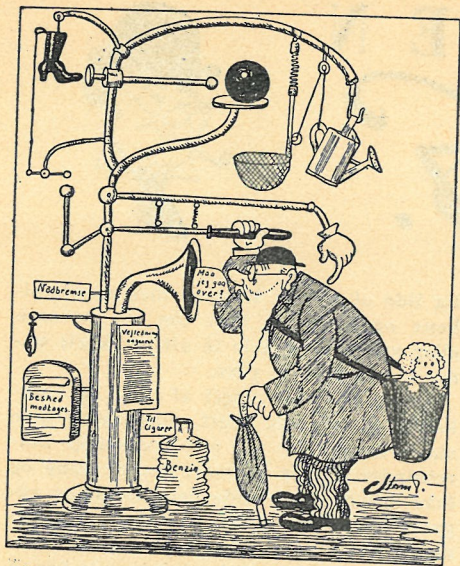
Storm P. var bilist om en hals, og allerede medens hestedroskerne trillede rundt i København, kørte Storm P. fro og glad afsted i sin funklende ny, men stærkt larmende bil. Storm P. var imidlertid trofast overfor såvel sine medmennesker som overfor de ting, han holdt af. Storm P.'s vogn »Casimir« blev ikke udskiftet med nye vidunderkøretøjer, han kunne nem-

lig lide at være i kontakt med »mekaniken« og brød sig ikke om, at motoren eller andre ædle dele lå altfor skjult under et strømliniet ydre.

Storm P. holdt meget af biler og »mekanik« i det hele taget, men ifølge hele sin livsanskuelse var alle mekaniske indretninger til for at more menneskene og ikke for at slavebinde dem. Sindrige apparater, der havde den gudsjammerlig kedelige funktion at aflaste menneskene for at tænke, havde kun hans interesse for så vidt, at de var velegnede til at satirisere over i barokke stregtegninger. Når der således var tale om at fremstille trafiksignaler, der bedre kunne sikre fodgængerne,



KULFYRET AUTOMOBIL - MARINEMODEL! Automobil navnlig beregnet for forhenstående skibs-kaptajner. For tiden kan det ikke anvendes, grundet paa kulmangel, men det er ganske pudsigt bare at sidde i det og kikke ud over vandet.
Bor man ikke ved kysten, kan man jo nøjes med at sidde hjemme og kikke ud over sodavandet.

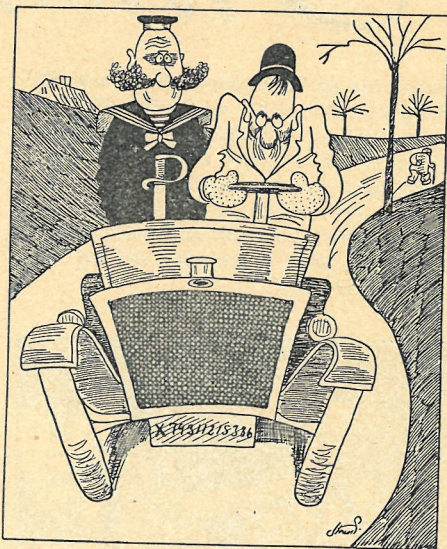


SIKRING AF FÆRDELSEVERGANG - Man fatter om håndtaget - spørger i tragten, om »man må gå over«- derefter trykker man ned på håndtaget, som straks virker på støvlen, der øjeblikkelig puffer kuglen i nettet og derved lader vandkanden få hunden til at bjæffe - thi som man alt ved - hundens klogskab er ofte større end menneskets.

således at de uden omtanke af nogen art kunne træde ud på kørebanen, fandt Storm P. ud af, hvordan et sådant trafiksignal burde indrettes. I hans bizarre og frodige fantasi opstod et instrument, der indeholdt alle de sædvanlige træk- og løftestænger, støvler, kugler, vandkander og meget mere, og da den elskelige kunstner var færdig med sin barokke tegning, havde han skabt en pragtfuld parodi over menneskenes evne til at gøre sig tilværelsen endnu mere kompliceret ved hjælp af tekniske hjælpemidler.

I sine dagbogsblade tog Storm P. stil-

ling til alle problemer vedrørende biler og bilkørsel, og selv i den trøstesløse opklødningsperiode under krigen var Storm P. i stand til at kalde på smilet, når han konstruerede de mest eventyrlige generatorvogne, og efter krigen fandt han de mest fantastiske anvendelser for den knap til-målte benzinration.



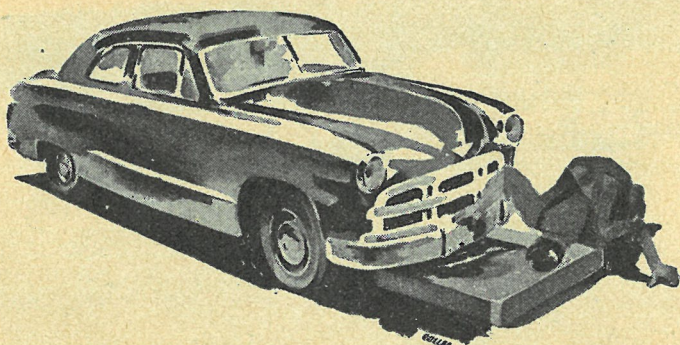
- Hvorfor hedder det egentlig hovedvej?
- Jo - der kan man køre efter sit eget ho'de - på bivejene skal man tænke sig om.

Gennem årene har Storm P. ladet Dansk Esso A S have en forret til alle tegninger, der omhandlede biler, benzin og olie, og det er disse tegninger, man nu har fundet anvendelse for i den lille fødselsdagsbog, der på 70 årsdagen for kunstnerens fødsel blev uddelt til Esso kunderne rundt om i landet på selskabets servicestationer. Heldig den, der har fået et eksemplar.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Kongelysvej 14 - Telf. Gentofte 1850

Olien skal skiftes i tide



- det samme gælder dækkene!

Vær lige så omhyggelig med dækkene, som De er med olien. Vent ikke, til dækkene er slidt ned, men få i tide nye, robuste, *sikre* Firestone dæk.

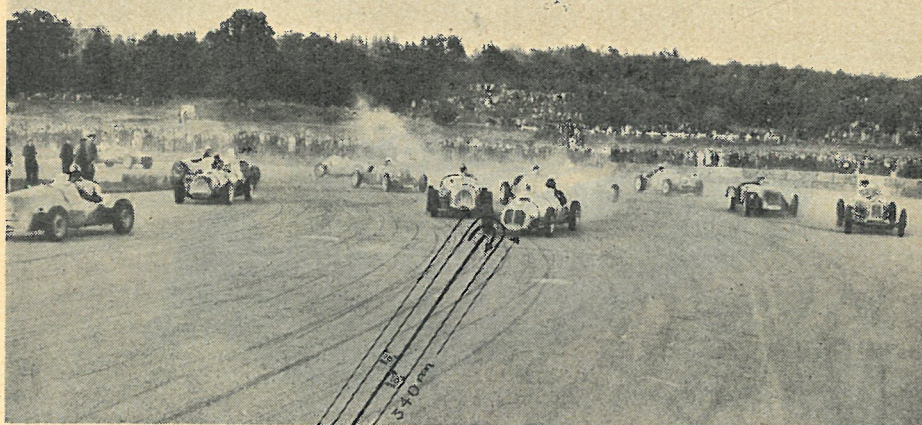
Det skåner vognen og giver Dem tryghed ved rattet ... og så giver Firestone jo flest kilometer pr. krone.



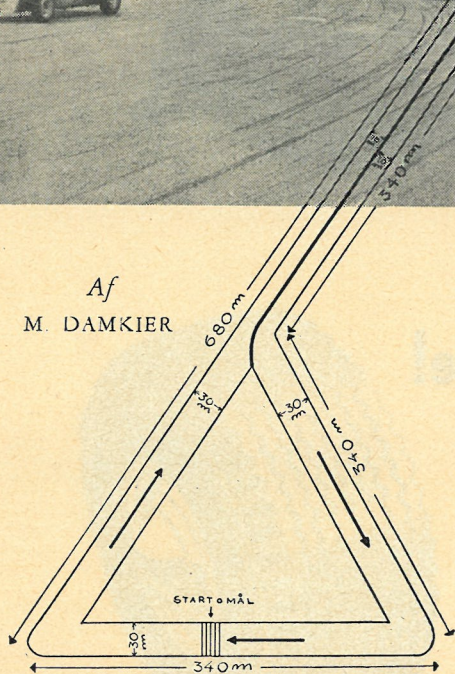
KØR PÅ **NYE**
Firestone
DÆK og SLANGER

Generalrepræsentation for Danmark: SKANDINAVISK MOTOR CO A/S

SKARPNÄCK



Af
M. DAMKIER



Søndag den 14. september kørtes Skarpnäck-Loppet arrangeret af Vendelsö Motorklub i samarbejde med Aftontidningen. Banen, der tidligere har været anvendt til Stockholms Grand Prix, var i år blevet afkortet en del således, at publikum havde bedre oversigt over den.

I F 3-klassen kørtes tre indledende heats over 5 omgange, og de femten bedste tider gav adgang til finalen. I det 1. heat tog englænderen Rodney Y. Nuckey (Cooper) straks føringen fulgt af hollænderen Pim Richardson, og disse to kørere fortsatte som en sikker nr. 1 og 2 til mål. Finnen

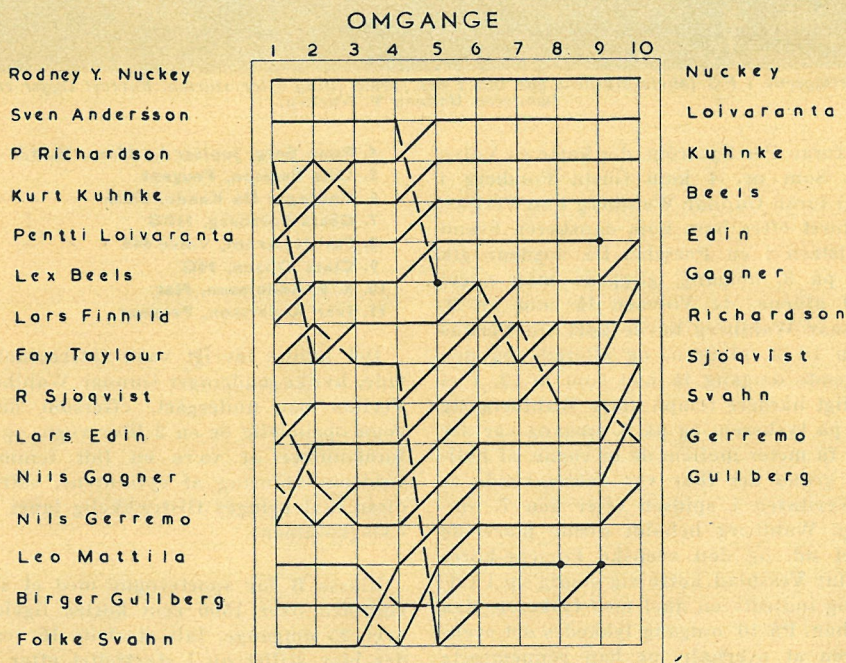
Leo Mattila (Cooper), der lå som nr. 5, da vognene gik ind på 2. omgang, kørte sig op, og allerede på den følgende omgang lå han som nr. 3 — en placering han holdt resten af løbet. I det andet indledende heat stillede kun 6 af de 10 tilmeldte kørere til start. Den ene af disse kørere var imidlertid en kvinde, nemlig den irske Cooper-kører Fay Taylor, hvilket på forhånd gav løbet et vist sensationspræg. Finnen Pentti Loivaranta (Elhoo) tog føringen fulgt af tyskeren Kuhnke (Cooper) foran svenskeren Birger Gullberg (Cooper), men der udviklede sig snart en hård duel mellem tyskeren og finnen med det resultat, at Kuhnke overhalede og overtog føringen på 3. omgang. Loivaranta pressede imidlertid sin tyske konkurrent hårdt, og da vognene gik over mållinien, var der kun 2/10 sek. forskel. Fay Taylor lå som nr. 5 efter første omgang, men på den følgende runde overhalede hun Nils Gagner og lå således på 4. pladsen indtil 4. omgang, på hvilken Birger Gullberg faldt tilbage i feltet, hvorefter den irske dame rykkede op som nr. 3. På sidste omgang blev hun imidlertid overhalet af Nils Gagner igen, men i det sidste sving før målet kom Gagner lidt for langt ud i periferien, og Fay Taylor benyttede sig øjeblikkelig af denne situation, gik indenom, accelererede voldsomt

op og nåede lige at slå sin svenske konkurrent på mållinien, således at hun gennemførte som nr. 3.

I det 3. indledende heat fik Robert Nelsemann en god start, men allerede i det første sving gav han sin vogn for megen gas, således at den kom til at stå på tværs af banen, og han kom derved bagest i feltet. Hollænderen Lex Beels lå i spidsen på de tre første omgange fulgt af Nils Gerremo, der holdt andenpladsen på de to første omgange, men senere måtte se sig overhalet af Sven Andersson i Swebe. Finnen Lars Finnilä, der havde ligget på 5. pladsen de første to omgange, kørte sig på 3. omgang op som nummer 3, og på de følgende omgange gik han op på 2. plad-

ranta, der lå som nr. 5 efter første omgang, kørte sig op på 4. pladsen den følgende omgang for atter at rykke en plads op på 3. omgang. På 5. omgang kørte han sig frem til 2. pladsen, som han beholdt resten af løbet. I hans baghjul fulgte Kurt Kuhnke, der gennemførte som nr. 3 foran hollænderen Lex Beels. Forskydningerne under løbet fremgår iøvrigt bedst af hestående grafiske fremstilling. Resultaterne blev:

1. Rodney Y. Nuckey, England, Cooper, 10.56,4
2. Pentti Loivaranta, Finland, Elhoo, 11.01,0
3. Kurt Kuhnke, Tyskland, Cooper, 11.03,2
4. Lex Beels, Holland, Beels, 11.03,5
5. Lars Edin, Sverige, Effyh, 11.54,4
6. Nils Gagner, Sverige, Effyh, 11.55,8

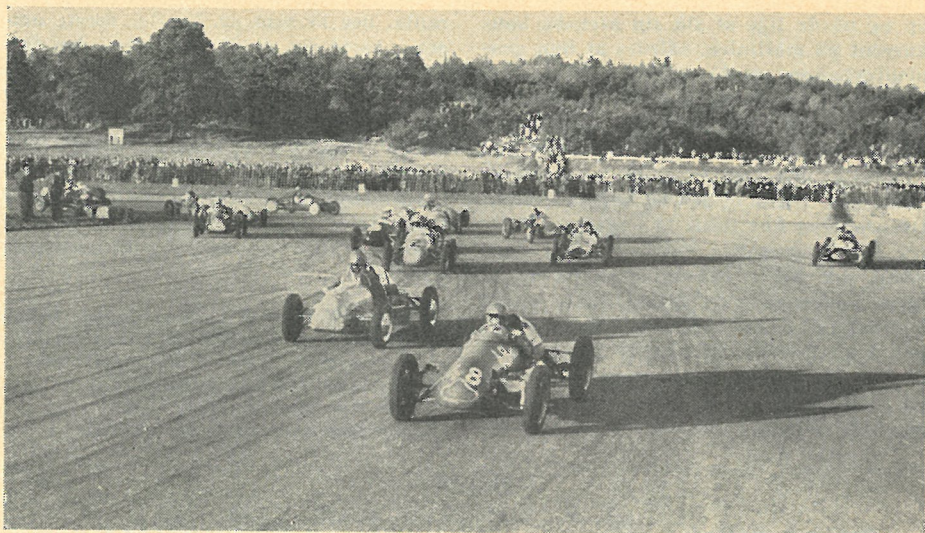


En grafisk fremstilling af F 3 løbet på Skarpnäck.

sen, som han beholdt til mål, medens Beels måtte lade sig nøje med en 3. plads, da Sven Andersson overtog føringen på 4. omgang.

I slutheatet tog englænderen Nuckey straks føringen fulgt af Sven Andersson, men Nuckey var ikke truet et eneste øjeblik under løbet. I fuldstændig sikker stil gik han gennem svingene og øgede sit forspring omgang for omgang. Pentti Loiva-

I løbet over 25 omgange for sportsvogne med et slagvolumen indtil 1500 ccm kom der til at stå hårde kampe mellem de 19 konkurrenter. Tyskeren Max Nathan tog straks føringen i sin Porsche, og da vognene gik ind på anden omgang, var rækkefølgen ret bemærkelsesværdig. Nathan førte stadigvæk i Porschen, hvilket i og for sig ikke kunne vække større opsigt, men som nr. 2 lå Stig Gruen i en Peugeot



Deltagerne i F3 løbets slutheat går ind i det første sving efter starten. Forrest ligger englænderen Rodney Y. Nuckey.

203 foran Per Nyström, der kørte en Volvo 444. Som nr. 4 kom Gösta Forsberg i HRG foran Gunnar Wahlberg i en Veritas, og først efter ham kom danskeren Svend Edelsteen i en Porsche. Da vognene gik ind på 3. omgang, glippede man noget med øjnene, da Volvoen lå som nr. 2. Gunnar Wahlberg havde kørt sin Veritas frem til 3. pladsen, og allerede på den følgende omgang lå han som nr. 2. I et stadigt hårdere tempo kørte Wahlberg sig ind på tyskeren, og på 6. omgang var der kun få meter mellem de to vogne, af hvilken grund det ikke var overraskende at se Veritasen i spidsen efter den 7. omgang. Wahlberg beholdt denne placering løbet ud, og den svenske Porsche-kører Arthur Vessblad kørte sig stadig op i feltet og indledte en duel med tyskeren Max Nathan. På 10. omgang lykkedes det svenskeren at overhale, og han gennemførte således løbet som nr. 2 fulgt af Max Nathan, der lå på en sikker 3. plads.

Rune Berg, der kørte en Jupiter Le Mans, kørte sig op i feltet og sluttede som nr. 4, og det var kun disse første kørere, der gennemførte de 25 omgange. Resten af deltagerne var en omgang bagefter og blev flaget af, da vinderen gik i mål. Resultaterne blev:

1. Gunnar Wahlberg, Veritas, 29.52,0
2. Arthur Vessblad, Porsche, 30.03,5
3. Max Nathan, Porsche, 30.16,4

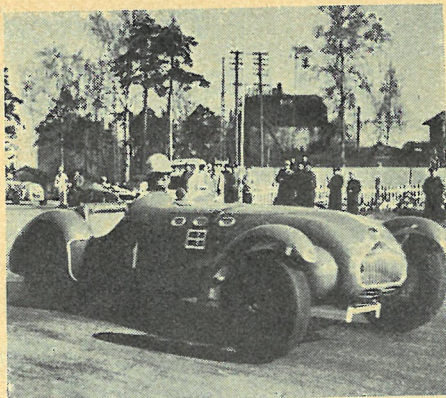
4. Rune Berg, Jupiter Le Mans, 30.51,5
5. Oile Persson, Peugeot
6. Georges De Kando, Siata
7. Gösta Forsberg, HRG
8. Per Nyström, Volvo 444
9. Claes Olsson, MG
10. K. E. Andersson, Fiat
11. Ivar Andersson, Peugeot

Det kunne iøvrigt være interessant at vide, hvilke ændringer Gunnar Wahlbergs Veritas har undergået, eftersom denne vogn oprindelig er en 2 liter vogn, og det forekommer at være en lidt temmelig voldsom opforing af cylindrene, såfremt disse skal bringes tilstrækkelig langt ned i slagvolumen.

Klasse B for sportsvogne med et slagvolumen over 1500 ccm kørtes ligeledes over 25 omgange. Ialt startede 15 vogne, der blev stillet op i startfeltet efter den orden, de havde i programmet. Robert Nellemann kom således til at holde i første række, hvilket naturligvis var en fordel i starten. Det var da også Nellemann's Allard, der skød først ind i svinget efter startlinien, og da vognene gik ind på 2. omgang, førte Nellemann stadig, endda med et godt forspring. Nellemann øgede sit forspring omgang for omgang, og allerede på 4. omgang havde han et forspring på 15 sekunder foran sin nærmeste konkurrent, Oscar Swahn, der kørte en Jaguar

XK 120. Som nr. 3 lå Lars Edin med en anden Jaguar XK 120, og denne rækkefølge beholdt de tre kørere hele løbet igennem. Da feltet gik ind på 8. omgang, havde Nellemann et forspring på 27,5 sekunder, og det var tydeligt, at Nellemanns føring ikke alene skyldtes den gode start, eftersom han snart begyndte at overhale sine konkurrenter bagest i feltet. Det spændende ved dette løb opstod på de sidste omgange, da Nellemann begyndte at jage Swahn, der lå på andenpladsen. Efter 24 omgange lå Nellemann kun et sekund efter Swahn — men sidstnævnte lå vel at mærke en omgang efter Nellemann. På sin sidste omgang lykkedes det virkelig danskeren at overhale Swahn, og han blev således den eneste kører, der gennemførte de 25 omgange, eftersom resten af feltet blev flaget af, da Robert Nellemann gik over målstregen. Den eneste tid, der blev opgivet, blev således også Nellemanns, han kørte i tiden 27.59,2. Iøvrigt bemærkede man den anden Allard, der blev kørt af B. H. Lundberg, men denne havde en ualmindelig dårlig svingteknik, og gang på gang havde han utilstrækkeligt herredømme over vognen i svingene. Hvad der forundrede os meget var, at så erfaren en kører som Raymond Sjöqvist, der kørte en Citroën Sport, kørte med nedrullet vindue og armen ud af vinduet. Dette må betegnes som utidlig luksus, eftersom det nedrullede vindue sluger adskillige af motorens hestekræfter, rent bortset fra, at det er en højst besynderlig måde at køre vogn på i et løb.

I specialvognsklassen startede 15 vogne, men allerede efter første omgang måtte finnen Leo Mattila udgå. Umiddelbart inden løbet skulle starte, stod Mattilas vogn adskilt, idet han havde sprængt to stempler. Det lykkedes dog at skaffe to nye stempler frem, montere dem og få vognen frem til startlinien, men allerede efter første omgang stod store røgskyer ud af den, og han måtte køre ud i ryttergården igen. Gunnar Olsson tog føringen i sin »Go on I« fulgt af nordmanden Jac Stousland i Ford Special. På 2. omgang blev nordmanden imidlertid overhalet af Erik Lundgren i en anden Ford Special, og denne holdt sin plads indtil den 5. omgang, da Stousland overtog føringen fulgt af Gunnar Olsson, medens Erik Lundgren rykkede ned på 3. pladsen. Lundgren og



Et billede af Robert Nellemann i sin Allard taget på Djurgården i Helsingfors.

Gunnar Olsson havde derefter en kort, men heftig duel, der resulterede i, at Lundgren atter rykkede op på 2. pladsen, som han beholdt indtil 13. omgang. På dette tidspunkt skød Gunnar Carlsson pludselig frem i feltet og lagde sig på 3. pladsen, en placering som han forbedrede til andenpladsen på den følgende omgang. Carlssons vogn er iøvrigt Hinswerks gamle Ford Special. Efter en voldsom strid overtog Gunnar Carlsson føringen foran Erik Lundgren og Jac Stousland, og i denne rækkefølge, men i tæt klump fortsatte køberne til mål. Resultatet blev:

1. Gunnar Carlsson, Ford Special, 26.49,4
2. Erik Lundgren, Ford EL-Special, 26.51,8
3. Jack Stousland, Norge, Ford Special, 26.53,8
4. Valdemar Stener, Ferrari, 27.43,9
5. Åke Johnsson, BJS Special, 27.44,8
6. Erik Carlsson, Ford Special, 27.47,7

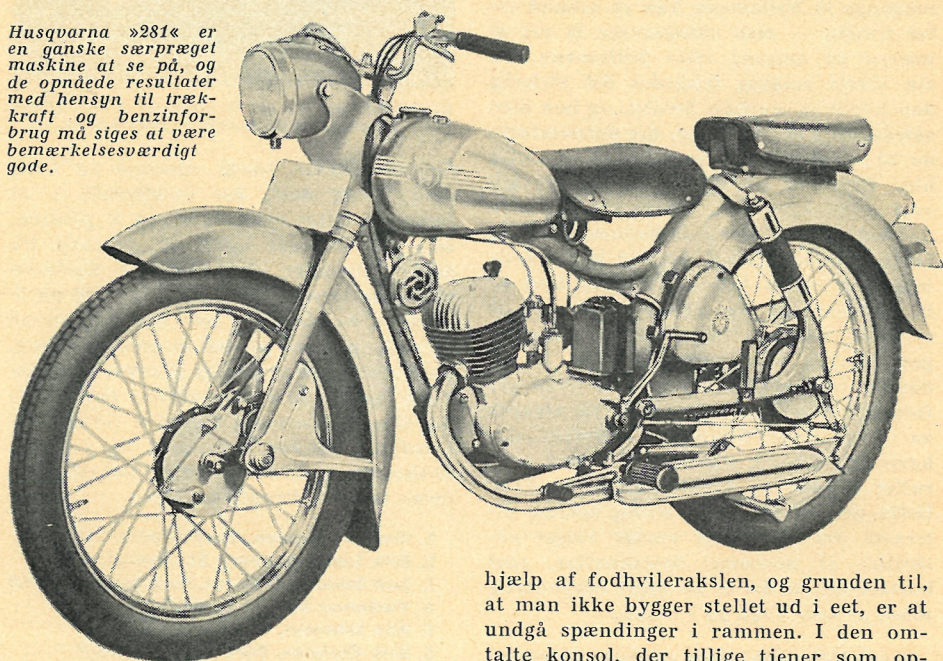
Arrangementet var ikke særlig godt tilrettelagt, og programmet virkede altfor langtrukket. Den første start, det første indledende heat i F 3 klassen, gik kl. 13.40, og dette heat blev afviklet på godt 5 minutter, men ikke destomindre var klokken godt og vel 14.00, inden starten til det næste heat gik.

Endelig udnyttede man ikke de altfor lange pauser til at opgive tiderne, og det skete således, at et nyt løb blev startet, inden man havde fået tiderne for det foregående løb, og en enkelt gang blev disse tider oplæst af speakeren, medens vognene holdt klar med dundrende motorer til næste heat. Den slags kan i hvert fald undgås.

Der er betydelige nyheder i **HUSQVARNA "281"**

Under modelbetegnelsen »281« har Husqvarna netop sendt en ny maskine på markedet, en motorcykle, der er ret opsigtsvækkende i sin konstruktion, og om hvilken man på forhånd vil kunne slutte sig til ret eksceptionelle køreegenskaber.

Husqvarna »281« er en ganske særpræget maskine at se på, og de opnåede resultater med hensyn til trækraft og benzinforgbrug må siges at være bemærkelsesværdigt gode.



Da vi for næsten et år siden så prototypen til denne model på fabriken, lagde vi mærke til det særprægede stel, men således som maskinen fremtræder i dag, må man sige, at forgaffelkonstruktionen er nok så revolutionerende. På vej fra Skarpnäckloppet kiggede vi ind på fabriken for at beskue det nye vidunder, og her er vore indtryk:

Stelkonstruktionen er udformet på en måde, der ikke alene giver stor styrke, men tillige er yderst hensigtsmæssig ved indbygningen af de forskellige elementer, hvilket bidrager til at give maskinen smukke og enkle linier. Fra krontrochvedet går de to traditionelle stelrør — eet under tanken og eet foran samt under moto-

ren. Det øverste af disse stelrør er svejst fast til et profileret rør, der har form som en del af bagskærmen, medens det underste rør er boltet til en konsol, der er svejst på den nederset del af »bagskærmen«. Denne sammenboltning foretages ved

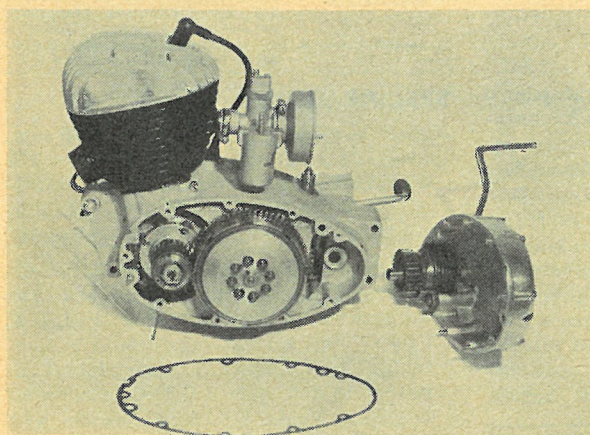
hjælp af fodhvilerskælen, og grunden til, at man ikke bygger stellet ud i eet, er at undgå spændinger i rammen. I den omtalte konsol, der tillige tjener som op-hæng for motoren, er baggaflen lejret umiddelbart i nærheden af gearkasseakslens placering, således at ændringer i kældens spænding undgås så vidt muligt. Mellem det profilerede bagskærmsrør og svinggaflen er indskudt to fjederelementer, der består af skruefjedre med samme diameter på de midterste vindinger og aftagende diameter mod fjedrenes ender. Disse skruefjedre er indkapslet i en stram gummimuffe, der virker som støddæmper.

Forhjulet er ligesom de foregående modeller ophængt i en svinggaffel affjedret ved hjælp af gummibånd således, at der bliver tale om den mindst mulige uaffjedrede vægt. Forgafflen, der bærer denne svinggaffel, er udformet på en sådan måde, at den må betegnes som sensationel

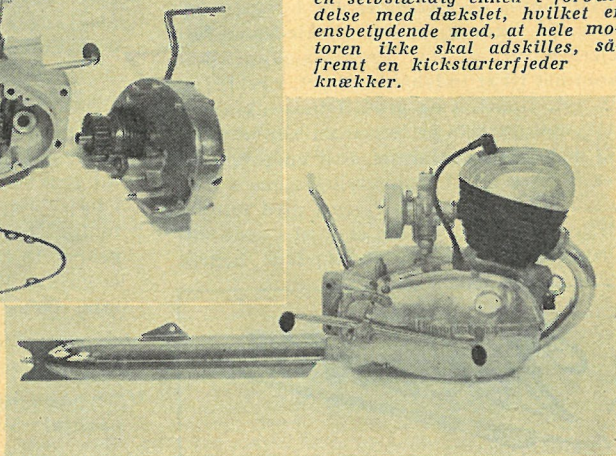
for en motorcykle, idet den er konstrueret ud fra samme principper som en almindelig cyklegaffel. Medens en almindelig motorcyklegaffel — uanset hvilken konstruktion der er tale om bortset fra NSU — ved hjælp af forbindelsesstykker er monteret til styreakslen både under og over kronhovedet, er forgaflen på model 281 kun fæstnet til styreakslen under kronhovedet. Når dette har kunnet lade sig gøre, skyldes det dels en særlig konstruktion af forgaflen, dels en meget kraftig dimensionering af kronhovedet, lejerne og styreakslen. Formålet med denne forgaffelkon-

tersom præmien på tyveriforsikringen nedsættes med omkring 50 pct., når maskinen er forsynet med en sådan lås.

Den nye to-takt motor er på 175 ccm, og den udvikler 7—7,5 hk ved 5000 omdr./min. Prototypen havde en noget større effekt, og dennes motor var således i stand til at give maskinen en tophastighed på 106 km/t, men man valgte at sætte effekten lidt ned for derved at forbedre økonomien. Resultatet er blevet i højeste grad tilfredsstillende, idet seriemaskinen har en tophastighed på 90 km/t og et forbrug, der svarer til 40 km pr. liter ved 60 km/t.



Det samlede motoraggregat set fra den modsatte side. Læg mærke til T. T. pedalen til gearskifte samt indikatoren, der viser, hvilket gear maskinen står i. Rent bortset fra den udmærkede konstruktion er motoren usædvanlig smukt udført.



På billedet tilvenstre ses kraftoverføringen mellem krumtapaksel og kobling. Trækket sker som vist ved hjælp af tandhjul uden brug af mellemhjul. Det fremgår endvidere af billedet, at kickstarteraggregatet udgør en selvstændig enhed i forbindelse med dækslet, hvilket er ensbetydende med, at hele motoren ikke skal adskilles, såfremt en kickstarterfjeder knækker.

struktion er at bringe forgaffelbenene så tæt på linie med kronhovedet som muligt, således at den svingende masse foran kronhovedet bliver så lille som mulig. Gaffelbenene ligger da også kun 15 mm foran styreakslen, hvilket på forhånd spår om en yderst let styring også ved lave hastigheder. Eftersom man kan give forhjulet et ret stort efterløb og dog bibeholde den lette styring ved lave hastigheder, opnår man tillige, at styringen bliver meget stabil ved maksimalhastighed. I kronhovedet er indbygget en styrlås, der låser forgaflen i en yderstilling, hvilken metode man må anse for at være det bedste værn mod tyveri. For de svenske motorcyklister er denne styrlås af særlig betydning, ef-

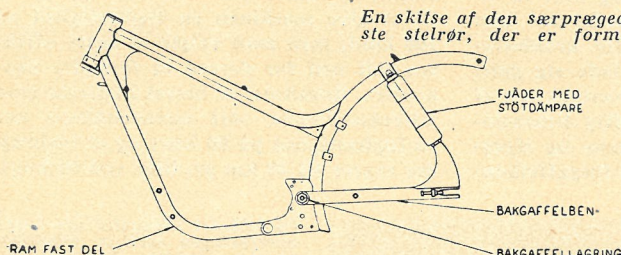
Det elektriske anlæg består af en Bosch svinghjulsmagnet med lysspoler til direkte strømtilførsel til lygterne og ladespole til akkumulatoren, som er strømkilde for horn og parkeringslys.

Motoren er sammenbygget med gearkassen, der har tre hastigheder med fodskifte efter »positiv-stop« systemet. Gearpedalen er udformet som en såkaldt T. T.-pedal, idet man træder på pedalens bageste halvdel i stedet for at skulle løfte den forreste del, når man skifter op gennem gearene. Kraftoverføringen mellem motor og kobling sker ved hjælp af tandhjul, og koblingen er udformet som en flerpladekobling i oliebad.

Sadlen er et-punkt ophængt, og i mod-

sætning til 120 ccm modellen er benzin-tanken forsynet med to benzinhaner, således at man har en reservebeholdning at tære på. Maskinen er iøvrigt forsynet med stoplys, og endvidere skal det nævnes, at værktøjsskassens låg lukkes ned-

på ingen måde kan skylpe ud, når dækslet er på. Disse små detaljer i forbindelse med maskinens konstruktion, ydeevne og økonomi giver indtryk af en virkelig gennearbejdet motorcyklekonstruktion.



En skitse af den særprægede stelkonstruktion. Det bageste stælrør, der er formet som en del af bagskærmen, er et lukket stælrør, der er valset i profil. Svinggafflens affjedrings- og dæmpnings-system kræver overhovedet ingen pasning, eftersom ingen dele glider mod hinanden, og dæmpningen foregår ved hjælp af det stramt tilpassede gummihylster, i hvilket fjederen er indkapslet. De fjedrende elementer er endvidere anbragt således, at de ligger naturligt i forhold til stødretningen.

efter og tjener således som værktøjsskabsbord ved eventuelle reparationer som karburatorrensning og lignende, der i reglen udføres på landevejen. Der er således en fair chance for, at ens værktøjsskabsmappe ikke kommer til at indeholde 50 pct. værktøj og 50 pct. småsten og grus. I benzintankens påfyldningsstuds er indsat en simmerring, og dækslet er udformet som en prop, der let presses ned i simmerringen, men ikke uden videre lader sig fjerne, med mindre dette er ønsket. Formålet med denne anordning er, at den olieblandede benzin

SPECIFIKATIONER

Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 61,5 mm, slagvolumen: 175 ccm. Kompressionsforhold: 6,3:1, maksimal motoreffekt: 7—7,5 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 1:18,8, 2. gear 1:10,4, 3. gear 1:7,2. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$ 5/16", ruller 8,51 mm. Dækstørrelse: 3,00-19".

Stelkonstruktion: Svejset ramme af runde og profilerede rør.

Hjulophængning: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Bremser: For 140 mm diameter, 20 mm brede, bag 150 mm diameter, 25 mm brede.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch. Tænding: Magnet.

Udstyr: Pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand 1310 mm. Sadelhøjde: 520 mm over centrum på fodhvilerne. Fri højde fra jorden: 170 mm, styrets bredde: 655 mm. Egenvægt: 115 kg med benzin.

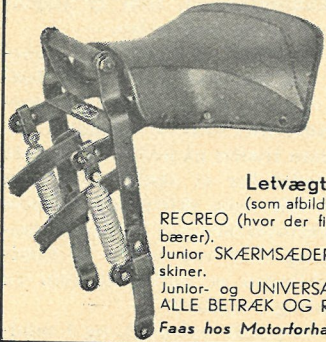
Benzinforbrug: 2,5 liter pr. 100 km.

Tophastighed: Ca. 90 km/t.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

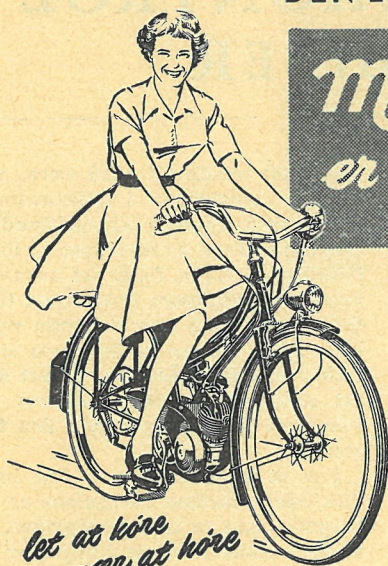
ILFORD Super-Vippesæde — for Langfart



Letvægtsmodel

(som afbildet) til Fredspris
RECRO (hvor der findes Bagagebærer).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.
Junior- og UNIVERSAL Fodhviler.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE
Faaes hos Motorforhandlerne

DEN LYDLØSE



Mobylette
er den rette!

**Mobylette
gør livet lettere
... med den
har De altid
medvind!**

Til arbejde eller fornøjelse kan De ikke ønske Dem en bedre ven end Mobylette. Altid parat, altid i vigør, altid i orden transporterer den Dem hurtigt, let og billigt omkring i by og på land.

Læg vel mærke til, at det ikke er en almindelig cykle forsynet med påhængsmotor, men at Mobylette er et specielt konstrueret motorkøretøj i letvægtklassen med lavt på stellet monteret motor. Derfor kører den ikke blot sikrere og bedre, men den ser også godt ud — lav, harmonisk og moderne i linierne. Mobylette går sin sejrsgang verden over i kraft af sit udseende, sin geniale konstruktion, sin pålidelighed og sin billighed i anskaffelse og drift.

— **og det allerbedste**

Mobylette kan købes uden købstilladelse eller overpris og må køres med bilkørekort, af 16-årige eller med lettere opnåeligt kørekort, og det er endda lykkedes os at nedsætte prisen (excl. afg. og lev. til KR. **990.-** Se Mobylette hos en af vore forhandlere eller hos os — vi anviser gerne den nærmeste. Et begrænset antal forhandlere antages i distrikter, hvor Mobylette endnu ikke er tilstrækkeligt repræsenteret.

Verden over kører flere hundrede tusinde på mobylette.

Det er en kendsgerning, at de internationale fagblade verden over har hævet Mobylette til skyerne i vendinger som: „Men Mobylette er kongen“, „Et lille vidunder“, „Den bedste“ etc. Unge og gamle, damer og herrer, er lige begejstrede for den smukke, bekvemme og støjfri Mobylette, der er så let at køre ved hjælp af blot et enkelt drejeligt håndtag. Og den er smukkere nu end nogensinde og stadigvæk lige så god.

Mobylettes kraftoverføring er verdensberømt. Kilerem/kæde og anordning til frakobling af motoren, der er patenteret, bl. a. derfor er Mobylette også uden konkurrence i teknisk henseende.

KNUD MADSEN

Generalrepræsentant og fabrikant for Danmark
Toldbodvej 7 - København K. - Telf. Byen 9280

SPORINGSKONTROL FOR BILER

Af Primus Motor

Den del af bilens styretøj, som tjener til at bestemme de to forhjuls indbyrdes stilling i drejningsbevægelsen omkring styrebolten, og som består af de to svingarme og en (gennemgående eller ledet) styreforbindelsesstang, kan — hvis den ikke er i orden — afstedkomme forskellige vanskeligheder.

Det er en kendt sag, at de to forhjul — når vognen kører ligeud — skal være praktisk talt parallelle (bortset fra den nødvendige spidsning — se artiklen: Indstilling af fortøj i SMJ, august 1952, side 430), men når vognen kører gennem et sving, skal det ene hjul dreje sig mere end det andet — ellers kan man nemlig ikke opnå, at forlængelserne af de to forhjulssvingaksler skærer hinanden på bagakslens forlængelse, hvilket er forudsætningen for, at alle fire hjul udfører en ren *rulningsbevægelse* på vejen. Denne forskel i drejningsvinklen for forhjulene iværksætter man i praksis på den måde, at svingarmene og forbindelsesstangen i forbindelse med den rette linie, som forbinder de to styrebolte, danner et trapez. Når forhjulene drejes, deformeres dette trapez, idet forbindelsesstangen nu ikke længere er parallel med forbindelseslinien mellem styreboltene. Samtidig drejer den svingarm, som er i fast forbindelse med det forhjul, som befinder sig på vognens inderside i svinget, sig mere end den modstående svingarm.

Princippet i denne forbindelse mellem de to forhjul, der karakteriseres som vognens *styregeometri*, giver ikke nogen eksakt opfyldelse af den stillede fordring til drejningen af hjulene. Forlængelserne af forhjulenes svingaksler, der ved ethvert styreudslag skulle skære hinanden på bagakslens forlængelse, skærer i virkeligheden i de fleste stillinger hinanden lidt ved siden af bagaksel linien, men afvigelsen er normalt ikke så stor, at den har mærkbar indflydelse på styresikkerheden og forhjulenes gummiforbrug. Forudsætningen for, at styretøjet fungerer tilfredsstillende,

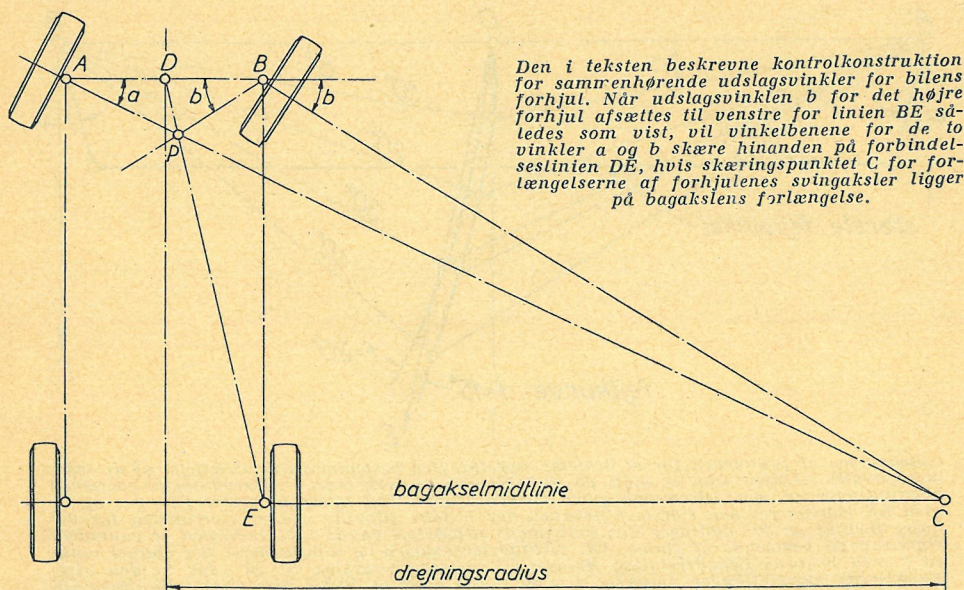
vil imidlertid altid være, at styretøjet er konstrueret i nøje overensstemmelse med vognens akselafstand og afstanden mellem styreboltene. Er dette ikke tilfældet — f. eks. fordi det anvendte styretøj i virkeligheden er beregnet til en anden vogn — må man forvente vanskeligheder. Det samme gælder, hvis styretøjet f. eks. efter en påkørsel er blevet deformet således, at vinklen mellem hjul og svingarm ikke længere har den korrekte størrelse.

For at kontrollere, om den indbyrdes forbindelse mellem forhjulene er i orden, benytter man to små drejeplaner, der anbringes under hver sit forhjul og således, at viseren står ud for gradbuens nulmærke, når det pågældende forhjul står lige ud. Man drejer nu lidt ad gangen på rattet, f. eks. således at det ene forhjul flyttes i vinkelintervaller af ca. 10°, og i hver ny stilling af forhjulene noterer man sig de sammenhørende vinkeludslag på de to drejeplaner. For nu at konstatere, om de sammenhørende værdier, man på denne måde har fået opført i en lille tabel, nu også giver tilfredsstillende sporingsforhold for det foreliggende køretøj, benytter man sig af den konstruktion, som er vist på hosstående figur.

Man kan selvfølgelig, hvis man har et stykke papir, der er stort nok (men så skal det sandelig også være stort) tegne et rids af vognen i f. eks. 1/10 størrelse og herpå indtegne de sammenhørende vinkeludslag for de to forhjuls svingaksler for at konstatere, om skæringspunktet C mellem deres forlængelser skærer hinanden i nærheden af bagakslens forlængelse. En sådan fremgangsmåde er imidlertid ikke praktisk, så heldigvis kan kontrollen udføres på anden måde (og på et stykke papir af normal størrelse). Det viser sig nemlig, at hvis de to svingakselforlængelser skærer hinanden i punktet C på bagakslens forlængelse, så vil skæringspunktet P ligge på den viste forbindelseslinie DE, der ligger indenfor vognens understøt-

ningsflade. Lige så godt som at rette sig efter punktet C 's beliggenhed i forhold til bagakselforlængelsen kan man altså slutte sig til konstruktionens forsvarlighed ud fra beliggenheden af punktet P i forhold til forbindelseslinien DE .

indrettet, at de to svingarmes centerafstand (deres længde på diagrammet) er lig med 15 pct. af afstanden AB , og den enkelte svingarm danner en vinkel på 15° med hjulets retning (vinklen f på figuren). Vi afsætter nu de ved forsøget på



Den i teksten beskrevne kontrolkonstruktion for sammenhørende udslagsvinkler for bilens forhjul. Når udslagsvinklen b for det højre forhjul afsættes til venstre for linien BE således som vist, vil vinkelbenene for de to vinkler a og b skære hinanden på forbindestseinien DE, hvis skæringspunktet C for forlængelserne af forhjulets svingaksler ligger på bagakslens forlængelse.

Skæringspunktet P fremkommer ved, at man på normal måde i det enkelte tilfælde (altså for det enkelte styreudslag) afsætter drejningsvinklen α for venstre forhjul, medens drejningsvinklen β for højre forhjul afsættes som vist *nedad* fra forbindelseslinien AB mellem de to styrebolte. Punkterne A og B , der betegner styreboltens midtpunkter, er i virkeligheden skæringspunkterne mellem styreboltens forlængelser nedad og vejbanen — disse punkter må man derfor bestemme, før man kan tegne diagrammet op. Afstanden AB vil i reglen være lig med forhjulenes sporvidde minus 40—80 mm. Punktet E på bagakslen findes da ved at trække en linie gennem B parallelt med køretøjets midtlinie.

I praksis tegner man bedst diagrammet op i $1/5$ af naturlig størrelse — hvis papiret ikke er stort nok, kan retningen af linien *DE* bestemmes ud fra en skitse i $1/10$ størrelse. På den næste figur er vist et eksempel på metodens anvendelse.

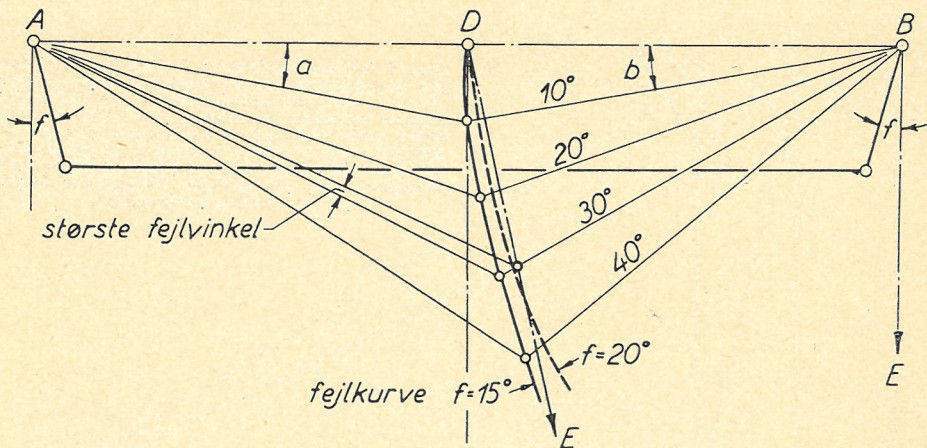
Det foreliggende styretøj er således

drejplanerne målte, sammenhørende værdier af vinklerne a og b , og gennem de således konstruerede skæringspunkter tegner man som vist på figuren en kurve (det er den, der er mærket: fejlkurve, $\phi = 15^\circ$). Ved hjælp af denne fejlkurve kan man nu for hvert enkelt udslag af det højre forhjul konstatere fejlvinklen for det venstre forhjul, idet afstanden mellem det faktisk konstaterede skæringspunkt og det ideale skæringspunkt med linie DE ved at der trækkes linier fra de to skæringspunkter til punktet A samtidig giver os fejlvinklen. På figuren er vist fejl-vinklen ved 30° udslag af det højre forhjul — det viser sig at være den største fejl-vinkel for det foreliggende styretøj, og den andrer $1,5^\circ$. Dette er netop det meste, man erfaringsmæssigt kan tillade, men iøvrigt viser det sig, at man — ved at ændre på svingarmsvinklen f i det foreliggende tilfælde vil kunne få en endnu bedre tilnærmelse. På figuren er punktet indtegnet styrefejlkurven for det tilfælde, at vi ændrer vinklen f til 20° . Det

ses umiddelbart, at den giver en bedre tilnærmelse til linien *DE* end den først optegnede styrefejlcurve.

I mange tilfælde indeholder servicehåndbogen for den pågældende vogn en

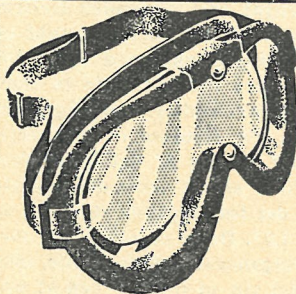
sammen med den i systemet i forvejen indeholdte styrefejl overskrider den tilladte styrefejl på $1,5^\circ$. I så tilfælde har man altså ingen anden mulighed end at foretage den her viste kontrolkonstruktion.



Optegningen af fejlkurven for et bestemt styretøj. Den bestemmes ved afsættelse af de sammenhørende værdier, som er målt på drejeplanerne i værkstedet — derved opstår en række skæringspunkter, som tilsammen giver kurvens form. Ved hjælp af styrefejlskurve og linien *DE* konstateres den største fejlvinkel, der i dette tilfælde ved et styreudslag for det højre forhjul på 30° andrager den maksimalt tilladte værdi $1,5^\circ$. Indtegnet er endvidere styretrapezet bestående af linien *AB*, forbindelsesstangen og svingarmene, der danner vinklen *f* med vognens længderetning. Ændrer vi svingarmsvinklen til 20° , får vi den viste punkterede styrefejlskurve (mærket $f = 20^\circ$), der giver en bedre tilnærmelse til linien *DE* end den først optegnede.

tabel over sammenhørende værdier for de to forhjuls styreudslag, og i så tilfælde er det selvfølgelig en let sag direkte at se, om der er overensstemmelse eller ej. Er der imidlertid ikke overensstemmelse, er det ikke muligt at vide, om den fra fabrikkens vinkelmål konstaterede afvigelse

Det siger sig selv, at man selvfølgelig foretager den beskrevne måling af sammenhørende udslagsvinkler for de to forhjul både ved drejning til højre og drejning til venstre, og at man konstruerer en fejlkurve for begge de to tilfælde. De to fejlkurver behøver ikke altid at være ens.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 14.-

sendes portofrit pr. efterkrav

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og

varmt pelsfor fra kr. 198.00

Oilskinsfrakker enkelte og med for fra - 39.15

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
til motorkørsel.

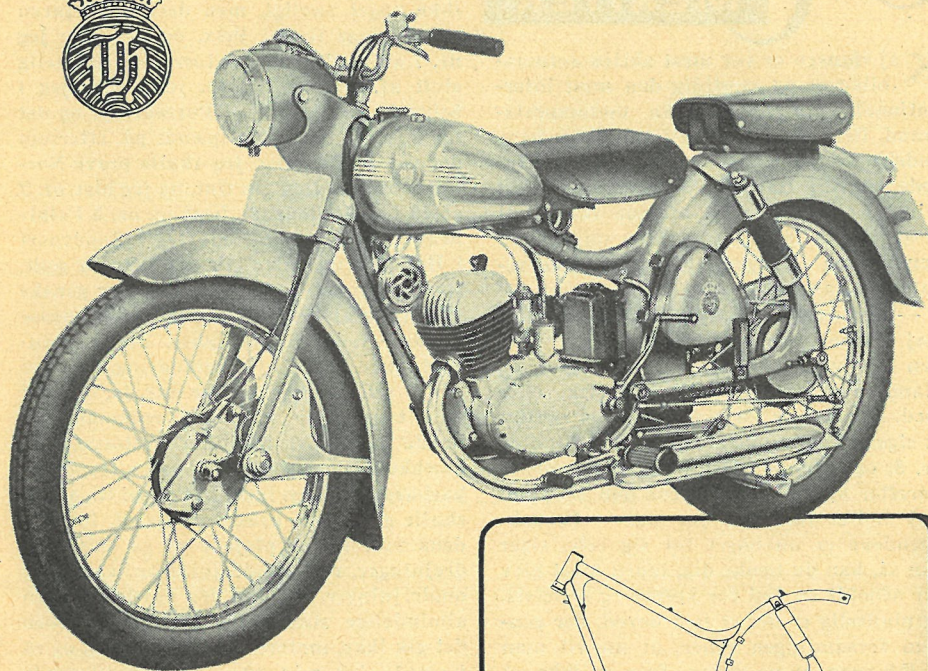
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. - 29.50

Nyrebelter prima kvalitet - 19.50

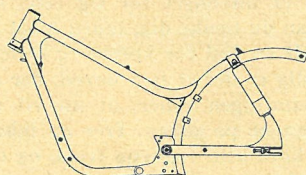
MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

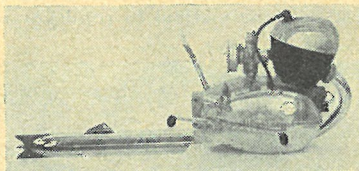
BOMSTÆRK og helt igennem ØKONOMISK



Husqvarna har med sin 1953 model på 175 ccm (model 281) skabt en revolutionerende konstruktion. Motoren yder 7,5 hk og kraften overføres ved hjælp af tandhjul til gearkassen, der har tre udvekslingsforhold og fodskifte med pedal af T.T.-typen. Begge hjul er affjedret efter svinggaffel-princippet og den nye stelkonstruktion er sensationel stærk. Model "281" er lettere at styre end noget andet tohjulet køretøj og ved fuld fart "ligger" den stabilt som en racer. Den kører 40 km pr. liter ved 60 km/t. Kvaliteten er verdenskendt, for på tanken står



Det velkonstruerede stel er af uhyre styrke, og baghjulsaffjedringen er uden sammenligning.



Det smukke, strømliniede motoraggregat repræsenterer den højeste udvikling indenfor to-takt motorerne.

Husqvarna

GENERALREPRÆSENTANTER:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S KBHVN. K

VILH. NELLEMAN A/S AARHUS

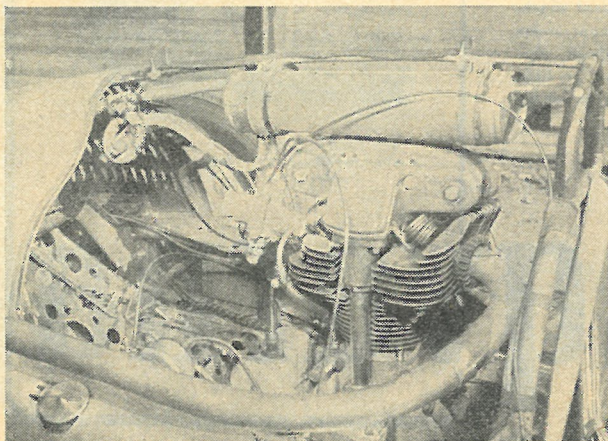
Kaj's

MERITER

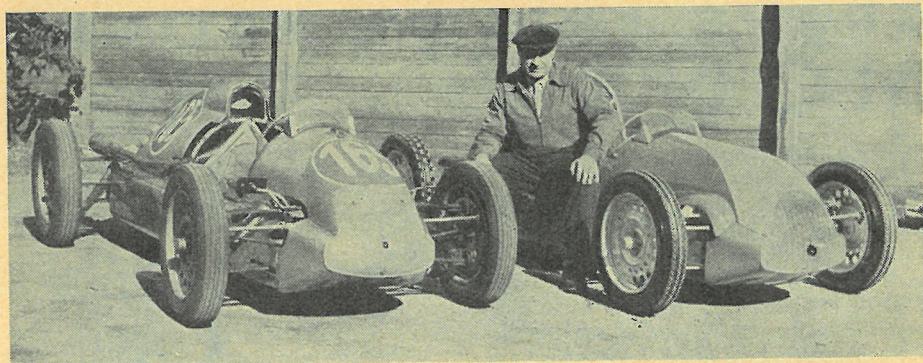
Kaj Hansen er vor mest aktive automobilkører og samtidig den mest internationalt prægede danske motorsportsmand. Det er lidt vanskeligt at følge hans bedrifter sæsonen igennem, og da vi erfarede, at Kaj Hansen var hjemme for at trimme sine vogne op, aflagde vi ham et besøg i værkstedet for at få en sludder om den næsten forbigangne sæson og de resultater, han havde opnået.

— Det første løb, jeg kørte, fortæller Kaj Hansen, var Luxemburg Grand Prix den 22. maj. Her startede 35 vogne, og blandt andet var hele den engelske elite med. Der er i og for sig ikke noget særligt at sige om dette løb, bortset fra at jeg blev nr. 8, og Stirling Moss blev iøvrigt nr. 6. Derefter kørte jeg i Amiens den 15. juni. Kaj smiler lunt hen for sig. — Fransk-mændene er nu noget for sig selv, siger han så, kan du tænke dig, inden løbet blev der afholdt en fest for kørere og officials, og pludselig er der et lyst hoved, der gennem forsamlingen råber, at nu vil man se F 3 vognene på gaden. Tror du ikke, at vi måtte køre alle vognene frem, og efter en god middag racede vi op og ned gennem byens gader, medens en politibetjent lyk-salig så til og dirigerede færdslen således, at vi fik fri bane mellem to rundskørsler.

Kunne du tænke dig, at man efter en bedre middag tog 30 F 3 racere ud på gaden her i København og kørte i vild flugt mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv. Sikken et hus der ville blive — og for resten ikke uden grund. Nå, i Amiens opnåede jeg ikke noget særligt, men derfra gik turen til Belgiens Grand Prix, og der blev jeg nr. 7 af 42, det var jeg forresten temmelig stolt af. Den 12. og 13. juli kørte jeg i Schweiz på banen ved Porrentruy, og det løb var jeg temmelig spændt på, eftersom det var første gang, jeg skulle prøve Norton-motoren. Den gik fint, og jeg blev nr. 2 af 49 i de indledende heat og nr. 5 i slut-heatet. Derefter startede jeg i Zandvoort i Holland, men der gik det ikke så godt, som det kunne have gået. Jeg blev ganske vist nr. 9 af 32, men jeg havde en masse tændrørsvrøvl under løbet. Den 31. august kørte jeg så i Grenzlandring, men det var et ret uheldigt løb for mig, ja, og i det hele taget. For mit eget vedkommende havde jeg vrøvl med karburatoren, den knækkede, og jeg måtte låne en standard-karburator fra en BSA. Det så ud til, at det skulle gå ganske usædvanlig godt, for medens min motor plejede at gå 6000 omdrejninger, viste omdrejningstælleren 6200 omdrejninger, efter at jeg havde fået den almindelige standardkarburator på, men det gik ikke, motoren blev for varm, og så hægtede jeg mig op i en foranliggende vogn så tæt på, som jeg overhovedet kunne. Du kan selv se på vognen, den er fuld af olie på snuden endnu fra den andens ud-blæsningsgas. Tja, hvad lå jeg bag ham — en lille meters penge vel. Nå, det gik slet



I Kaj Hansens selvkonstruerede vogn er nu indbygget en Norton Manx motor på 500 ccm. Læg mærke til den lille mellemtank til brændstof, der ligger over motoren, medens påfyldningsskutsen til de egentlige brændstoftanke ses i nederste hjørne til venstre. Fra gearkassen er der ført et bowdenkabel frem til instrumentbordet, på hvilket en gearindikator er anbragt. Kaj Hansen havde endvidere temperaturmåler, så længe han kørte med JAP-motoren, men en sådan har det vist sig umuligt at montere på Norton motoren på grund af tændrørets specielle placering.



Kaj Hansen med sine to vogne. Til venstre den nye Kieft-lignende vogn af Kaj Hansens egen konstruktion og til højre Effyhen, der er bedst egnet til jordbaneløb.

ikke, motoren blev alt for varm, fordi dy-sen var for lille, og jeg måtte udgå. Det var imidlertid kun en bagatel, jeg var ude for — som du sikkert så i de tyske blade, kørte en vogn ind mellem tilskuerne, og 3 blev dræbt. Det er nu også helt tossede afspærringsforhold, de har sydpå. Til-skuerne må næsten sætte sig, hvor de vil, og sker der noget med en vogn, kan det næsten ikke undgås, at den farer ud i til-skuermængden. Der holder jeg nu på, at de nordiske arrangementer er betydeligt bedre, for der er afspærringerne fosvar-lige, og der er i reglen store halmballer til at tage det første knald, hvis man kommer uden for banen.

Så kigger vi lidt på Kajs vogne. Effyh'en eksisterer selvfølgelig endnu, men det er hovedsagelig Kajs egen konstruktion, der må holde for til de store løb. Den minder meget om den nye engelske Kieft, idet fø-rersædet er blevet anbragt langt fremme, således at vægtfordelingen bliver ligeligt fordelt mellem for- og baghjul. Motoren er den omtalte Norton Manx, og vognen er iøvrigt opbygget som en rumgitterkon-struktion med forhjulene ophængt i to sæt triangelformede bladfjedre med telesko-piske støddæmpere. Der er naturligvis tandstangsstyring og hydrauliske bremsen med to hovedcylindre. Af sikkerhedshen-syn er brændstofbeholdningen delt op i fire tanke, således at hver enkelt tank kan udelukkes, hvis der sker lækage. De ligger som sidevanger helt nede i vognen. En me-kanisk benzinpumpe, der drives af bagaks-len, trykker benzinen fra tanken op i en lille beholder, der ligger over motoren, hvorfra benzinen så løber ned til karbura-torens svømmerhuse. Af hensyn til ben-

zinforsyningen til denne beholder er det nødvendigt at have en lille benzinpumpe inde i vognen, der kan betjenes af køre-ren, medens motoren går, inden vognen er kommet i gang. Det kan ske, at starten trækker ud, fordi en vogn er gået i stå eller af andre lignende årsager, og derfor er det nødvendigt, at Kaj Hansen kan pumpe benzin op med hånden, indtil vognen kom-mer i drift. Gearkassen er en almindelig Norton Manx gearkasse med positiv-stop, og bagakslen er forsynet med et special-bygget differentiale fra Friedrichshaven. Vi kaster os ud i en lang diskussion om karburatorer med skyllekamre og dob-belte svømmerhuse, for nu skal Kajs vogn gøres i stand til Avus-banen i Berlin.

Motor-lageret

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

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

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

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Købbyen og Fragtmændshallen
København V

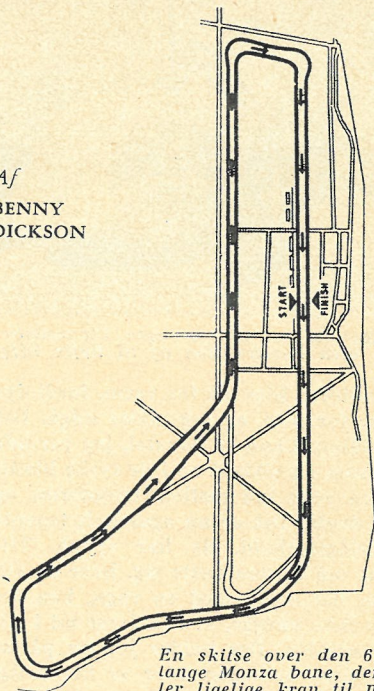
GRAND PRIX DE NATIONS MONZA

Det næstsidste af årets klassiske løb i mesterskabsrækken, Grand Prix de nations, blev kørt den 14. september på Monza uden for Milano. I modsætning til tidligere år, da dette løb har været en smeltende hed oplevelse, var himlen overskyet og temperaturen ideel for såvel motorer som vejbanen. Ifølge træningstiderne måtte konkurrencen blive, hvad man kalder et åbent løb. I 125 ccm klassen var det umuligt at spå nogen som helst vinder, eftersom 10 ryttere havde opnået omtrent de samme hastigheder, og det samme gjaldt forøvrigt de andre klasser med undtagelse af sidevognsklassen, hvor de fleste tippede Milani som vinder — hvilket iøvrigt senere viste sig at være urigtigt. Under træningen fik man for første gang lejlighed til officielt at se den 4-cylindrede Guzzi, der må betegnes som fremtidens T. T. maskine. De fire cylindre er anbragt i række i stallets længderetning som på en Nimbus, men for at komme udover det vanskelige kølingsproblem er motoren vædskekølet. Den er forsynet med to overliggende knastaksler, og karbureringen er man ligeledes kommet udover ved at montere maskinen med direkte benzinindsprøjtning for hver cylinder. På grund af et særpræget ventil-diagram er den nye Guzzi-racer monteret med 4 selvstændige udblæsningsrør. Såvel for- som baghjul er ophængt i svinggaffler, motoren er delvis indkapslet, og det er tydeligt, at man på alle måder har søgt at bringe luftmodstanden ned til et absolut minimum. Ved denne konstruktion er det navnlig anvendelsen af direkte benzinindsprøjtning, der må vække interesse i fagkredse.

125 ccm klassen

I dagens første løb kørte 18 deltagere deres maskiner frem til startlinien under entusiastiske hyldestråb fra tilskuerne, der i Italien navnlig har interesse i 125 ccm klassen. Deltagerne skulle køre 16 omgange på den 6,3 km vanskelige bane. Det var hovedsagelig de italienske mærker Mondial, Morini og MV, der dominerede feltet, men udenlandsk konkurrence var der dog, idet 3 NSU køre stillede til start.

Af
BENNY
DICKSON



En skitse over den 6,3 km lange Monza bane, der stiller ligelige krav til maskiner som køre.

Tre af MV-maskinerne blev iøvrigt kørt af englænderne Cecil Sandford, Bill Lomas og Les Graham. De tre NSU'er kunne ikke følge med i starten, medens Ubbiali (Mondial), Les Graham (MV) og Mendogni (Morini) skød frem i teten stærkt fulgt af G. Sala (MV), Zinzani (Morini) og Copeta (MV). På flere tidspunkter lå disse ryttere i så tæt samlet en klump, at der ikke var 20 meter mellem den første og den sidste, og placeringerne inden for klumpen skiftede ustandselig. Ubbiali førte således feltet på den 7. omgang, men allerede på næste runde lå han som nr. 6, selvom han kun var faldet få meter tilbage i feltet. Hvor skarp denne konkurrence i virkeligheden var, forstår man bedst af resultaterne, der blev:

1. E. Mendogni, Morini, 44.30,2 (123,2 km/t)
2. C. Ubbiali, Mondial, 44.30,5
3. R. L. Graham, MV, 44.30,8
4. L. Zinzani, Morini, 44.31,2
5. G. Sala, MV, 44.53,3
6. H. Luttenberger, NSU, 45.10,6

De fire første ryttere gik altså i mål indenfor 1 sekund.

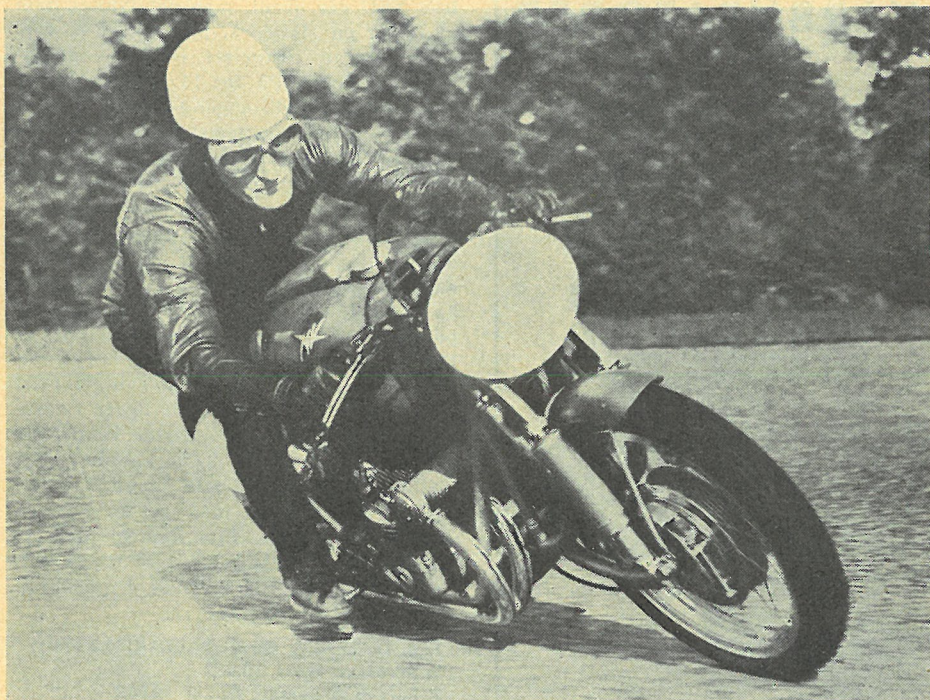
350 ccm klassen

Dagens andet løb, 350 ccm klassen, blev hovedsagelig domineret af de to engelske fabrikshold med Brett, Coleman og Sherry på de trevælede AJS'er og Amm, Armstrong og Kavanagh på Norton. Disse seks ryttere stod på linie i forreste række i startfeltet, og da starterens flag faldt, var Armstrong først af sted, men da rytterne gik ind på 2. omgang, havde Kavanagh overtaget føringen foran Armstrong,

1. W. R. Amm, Norton, 57.43,6 (152 km/t)
2. R. W. Colemann, AJS, 58.15,1
3. R. H. Sherry, AJS, 58.15,2
4. J. Brett, AJS, 58.58,4
5. A. Goffin, Norton, 23 omgange
6. R. Schnell, Horex, 23 omgange

250 ccm klassen

Kvartliter klassen blev naturligvis domineret af Guzzi, medens dette mærkes arvefjende, Benelli, ikke startede. Der var



Englenderen Les Graham, der på sin MV Agusta vandt 500 ccm klassen på Monza og dermed endelig fik bugt med sit konstante uheld. Les Graham er uden tvivl en af verdenselites bedste kørere, men et konstant uheld har forfulgt ham gennem flere sæsoner. Sidst vil det huskes, at han måtte udgå af Ulster Grand Prix, fordi hans bagskærm slæbte på dækket. På dette tidspunkt førte Graham løbet.

Sherry, Amm, Coleman og Brett. Alle rede på den følgende omgang så man Norton-trioen tæt samlet med Kavanagh i spidsen foran Amm og Armstrong, og de tre AJS-ryttere lå foran de private kørere. På 6. omgang styrtede Armstrong i svinget ved Lesmo, og på den følgende omgang overgik den samme skæbne hans mærkekammerat Kavanagh på det selvsamme sted. Norton-holdet blev således reduceret til en enkelt rytter, nemlig Ray Amm, der førte feltet med et godt forspring foran AJS-trioen. Resultatet blev:

et par Parillas, tyskeren Herman Gablenz på en Horex og Werner Hass og Colombo på den 2-cylindrede NSU. Løbet blev et af de mest spændende, man har set i denne sæson, idet Guzzierne på de første to omgange kørte processionskørsel i spidsen for det øvrige felt, men som et lyn fra en klar himmel virkede det, da Hass overtog føringen på den 3. omgang fulgt af Fergus Anderson, Montanari og Lorenzetti, alle på Guzzi. En voldsom duel udspillede derefter mellem Hass og Fergus Anderson, der skiftedes til at ligge i spidsen,

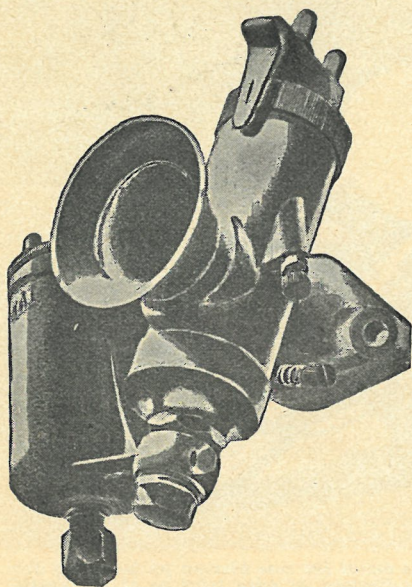
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangstræde 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

indtil Lorenzetti blandede sig i legen og overtog føringen på 6. omgang. Efter den 10. omgang ser det ud, som om Lorenzetti vil kunne beholde føringen, men han ligger kun små 25 meter foran Hass, der igen er hårdt presset af Montanari og Fergus Anderson. På den følgende omgang bliver Hass overhalet af Fergus Anderson, og på næste omgang igen må han også se Montanari slippe forbi, men de fire ryttere ligger stadig i en meget tæt klynge. Colombo's NSU går urent, men det lykkes ham at holde en sikker 5. plads med et forspring foran Francisci (Guzzi) og Gablenz på Horex. På den 14. omgang sætter Hass sensationel omgangsrekord ved at køre med en gennemsnitshastighed på 153 km/t, og derved rykker han frem på 2. pladsen for to omgange senere at overtage føringen igen. Det er indlysende, at både italieneren Lorenzetti og Fergus Anderson, der har den ære at køre en italiensk maskine, må stramme sig alvorligt an, hvis de vil undgå at blive myrdet af publikum. Begge disse ryttere overhaler Hass på den sidste omgang, og Lorenzetti fører ved udgangen af Lesmo svinget. I det sidste sving før målstregen ligger Lorenzetti og Hass dog side om side, og det ser ud, som om der skal blive komplet dødt løb. Det bliver imidlertid Lorenzetti, der går af med sejren, men det er kun en ringbredde, der adskiller ham fra den tyske konkurrent. Begge ryttere fik iøvrigt noteret samme tid, hvilket fremgår af nedenstående resultater:

1. E. Lorenzetti, Guzzi, 50.07,2 (150,8 km/t)
2. W. Hass, NSU, 50.07,2
3. Fergus Anderson, Guzzi, 50.08,2
4. A. Montanari, Guzzi, 50.18,1
5. R. Colombo, NSU, 51.29,1
6. B. Francisci, Guzzi, 52.16,6

I sidevognsløbet havde italieneren Merlo en kanonstart på sin 4-cylindrede Gilera, og han var ikke en eneste gang under hele løbet truet af sine konkurrenter, men øgede tværtimod sit forspring omgang for omgang. Derimod havde Cyrill Smith, Norton, og Alberto Milani, Gilera, en voldsom duel om andenpladsen, medens den gamle mester Oliver (Norton) tilsyneladende endnu ikke er kommet sig helt efter sit uheld og derfor måtte nøjes med en 4. plads. Smith og Milani skiftede gentagne gange placering, men på 13. omgang måtte italieneren gå i depot for at foretage nogle

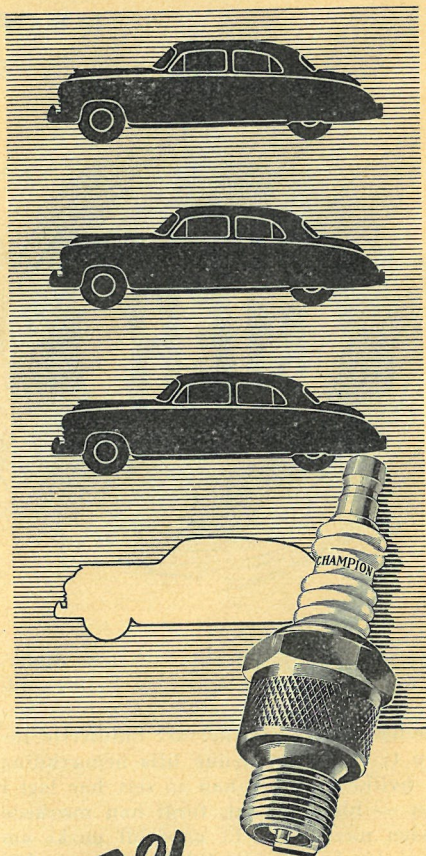
små justeringer, hvorefter Smith fik en sikker 2. plads. Samtidig måtte Oliver udgå med en knækket kæde, og det blev således Drion, Norton, der besatte 4. pladsen. Merlo vandt løbet, der gik over 16 omgange, i tiden 40.57,4, hvilket svarer til 147,8 km/t. På 2. pladsen kom Cyrill Smith, Norton, i tiden 41.55,2, og som nr. 3 Albert Milani, Gilera, 44.43,6. De øvrige ryttere gennemførte kun 15 omgange.

500 ccm klassen

Ud fra et teknisk synspunkt blev 500 ccm løbet overordentlig interessant, idet de 4-cylindrede MV og Gilera på afgørende måde kørte de een-cylindrede Nortons og de 2-cylindrede AJS agter ud. Kavanagh, der styrtede i 350 ccm klassen, følte sig ikke stærk nok til at starte i den store klasse, og Norton-holdet kom på denne måde til at mangle deres to stærkeste mænd, nemlig Kavanagh og Duke. Ialt startede 25 ryttere i denne klasse, og løbet skulle køres over 32 omgange. Foruden fabriksholdene fra MV og Gilera startede AJS-rytterne Brett, Coleman og Sherry på de 2-cylindrede AJS og Norton-rytterne Armstrong og Amm. Les Graham tog øjeblikkelig føringen på sin MV fulgt af Bandirola (MV) og Umberto Masetti (Gilera). Graham kørte i et forrygende tempo og satte omgangsrekorden op til 173,5 km/t på sin 3. omgang, og på sin 6. omgang forbedrede han yderligere rekorden til 174 km/t. For hvert minut øgede han sit forspring, og det så ud, som om Graham, der i motorkredse betegnes som den mest uheldige T. T. kører, endelig skulle få en revanche for alle sine uheld. I det mindste så det ud til, at Graham ville vise, at han i alt fald kunne køre sin maskine, og han var fuldstændig uden konkurrence hele løbet igennem. Derimod foregik der, som i de øvrige løb, en voldsom duel om 2. pladsen mellem Bandirola og Masetti, men snart kom Pagani og Colnago til med deres 4-cylindrede Gilera'er og englænderen Bill Lomas på MV., men på den 9. omgang måtte Bill Lomas udgå.

Da halvdelen af løbet var kørt, førte Graham med mere end 1 minut, d. v. s., at han lå en halv baneomgang foran sin nærmeste konkurrent — om dette var Masetti, Bandirola eller Pagani var imidlertid vanskeligt at afgøre, eftersom disse tre

Blad venligst frem til side 558



75%
af alle engelske
biler udstyres
allerede fra
fabriken med

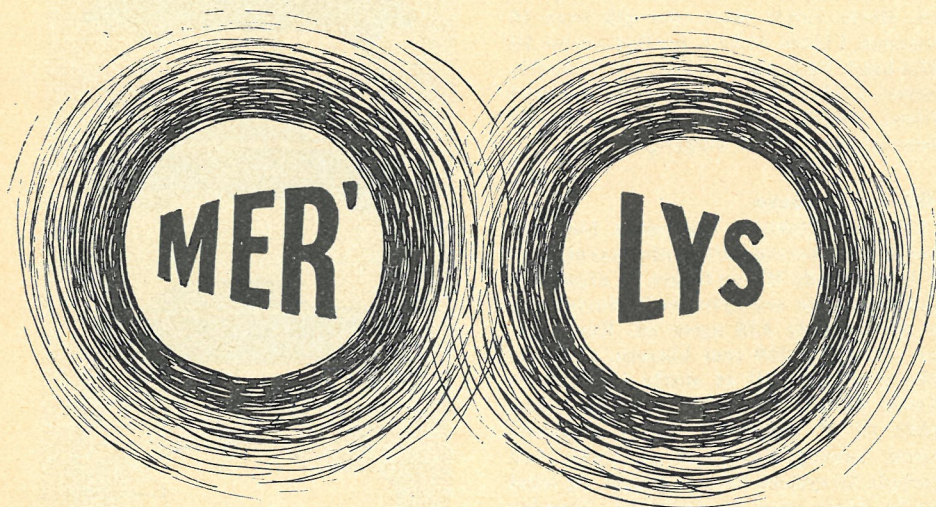
Champion
TÆNDRØR

FØRST I START — STØRST I FART

Bülow

MECANICUS

giver Dem nogle gode råd for at skaffe



På sit dødsleje udtalte den store digter, Goethe, ordene »Mere lys«, hvilken udtalelse man har fortolket på mange forskellige måder. Der hersker imidlertid ingen tvivl om, at denne lille bemærkning — hvilken mening han så selv har lagt i den — blev fremsat, fordi han mærkede døden nærme sig. Et uopfyldt ønske om mere lys kan imidlertid for de motorkørende blive årsagen til en brat afsluttet livsbane, og det vil derfor ikke være helt planløst at ofre et par timer på dette emne. Et par timer, sagde jeg, så det er altså ikke meningen, at De blot skal læse denne artikel igennem for derefter at sige: så blev jeg så klog — eller: det vidste jeg da godt i forvejen, men se også lysanlægget efter — for Deres egen skyld.

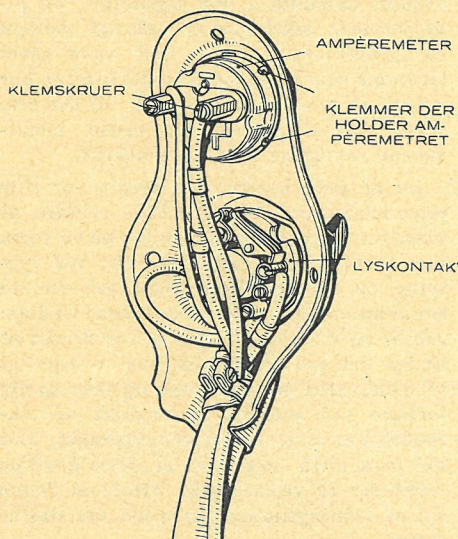
Hvor meget lys skal man have på sit køretøj? Loven stiller et minimumskrav, der er formuleret ved hjælp af henvisning til så besynderlige afprøvningsmetoder som at læse almindelig avistekst i en afstand af den dobbelte bremselængde foran vognen. Lovens minimumskrav til bremselængden er 56 m ved 60 km/t, og det vil altså sige, at »avislæsningen« skal foregå 112 m foran vognen. Men hvis køretøjet nu bremser på 20 meter fra 60 km/t, hvad så? Nå, motorloven er alligevel så forældet, at man ikke kan forlange noget større hensyn

til den. Når man skal besvare spørgsmålet om, hvor meget lys lygterne skal kunne præstere, må svaret derfor blive: Så meget som muligt. Dette skal betragtes som en strengere formulering end den nuværende lovs bestemmelser, idet man ganske simpelt må bedømme spørgsmålet ud fra den vinkel, at det er uansvarligt at køre med et lysanlæg, der ikke yder sit bedste, uanset hvad der er årsag til den nedsatte lysstyrke.

Ved en undersøgelse af lysnettet må man opdele dette på følgende måde: Leverandøren af strøm (dynamoen med tilhørende relæ og spændingsregulator), beholdningen af strøm (akkumulatoren), lygten og ledningsnettet med tilhørende kontakter. Hvis vi skal undersøge, om lygten giver maksimalt lys, eller hvis vi skal finde fejlen til nedsat lysstyrke, vil vi først slå ned i midten af systemet og undersøge, om akkumulatoren er fuldt opladet, og det vil altid være klogt at lade en fagmand undersøge batteriets tilstand med passende mellemrum, medens man selvfølgelig altid selv sørger for at fylde hver enkelt celle op med destilleret vand, således at pladerne netop er dækket af vædske. Nævnlige motorecyklisterne er tilbøjelige til at glemme dette. I denne artikel vil vi gå ud fra, at akkumulatoren er i or-

den og fuldt opladet, idet vi vil indskrænke os til at bemærke, at en eventuel mangel på dette punkt kan skyldes fejl i selve akkumulatoren, i spændingsregulatoren eller i dynamoen.

Næste punkt på listen er forbindelsen mellem ledningsnettet og akkumulatorens poler. Pluspolen er det ømme punkt, fordi der her vil danne sig korrosion, der ikke alene giver en dårlig forbindelse, men tillige gnaver ledningen over, således at plusledningen måske kommer ned på det halve af sit oprindelige tværsnit — og vi har så allerede et alvorligt spændingsfald i vort ledningsnet, d. v. s. at lampen ikke kan få tilstrækkelig strøm til maksimal ydelse. Vi har i tidens løb modtaget utallige forslag til akkumulatorforbindelser, der skulle nedsætte korrosionen, og vi har ud-



En typisk kontaktforbindelse, i dette tilfælde til en engelsk motorcykel. For at undgå opfløsning af ledningsenderne med deraf følgende mangler bør ledningsenderne fortrinnes, inden de monteres i klemmskruerne.

ført utallige eksperimenter uden nævneværdig gode resultater. Regelmæssig rensning synes at være den eneste løsning.

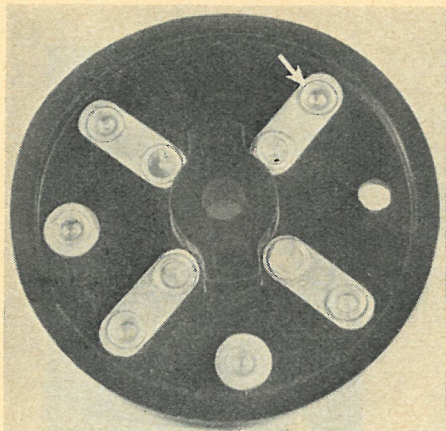
Minusledningen fra akkumulator til stel bør også efterses og forbindelserne bør med mellemrum renses. Ledningerne skal ses nøje efter for brud eller begyndende afskrabninger af isolationen. Såfremt ledningsnettet ikke er originalt, bør man undersøge, om de strømførende trådes tværsnit er tilstrækkelig stort, og hvis

*tryk
natkørsel*

opnår De bedst med Bosch forlygter. Såvel lysteknisk som mekanisk er de baseret på mange års forsøg og erfaringer. De giver det korrekte lys. Den aluminiumsbelagte reflektor bevarer sin overflade uforændret. Lygterne i særklasse.

BOSCH
FORLYGTER

Forlang dem hos
Deres autoreparatør



Bagsiden af en omskifterkontakt. Pilen viser de i teksten omtalte nitninger, der bør lukkes hermetisk med loddetin.

man udskifter ledningerne, bør man altid vælge et tværsnit, der er så stort som muligt, og dette gælder navnlig for hovedkablet, der fører fra akkumulatoren til lyskontakten, hvilket for bilernes vedkommende meget ofte sker via selvstarteren, eftersom kablet fra akkumulator til starter i forvejen må være meget kraftigt.

De forskellige ledninger forbindes til såvel kontakter som de forskellige strømforbrugende dele ved hjælp af klemskruer, og også her må man tage sig i agt. De blottede ledningsender viser ofte tilbøjelighed til at knække i de enkelte tråde, således at man ikke får udnyttet det fulde ledningstværsnit. Dette kan forebygges ved at forsinne ledningsenderne med loddetin, der dog kun må lægges på i et tyndt lag. Man gør dette bedst ved at smelte lidt loddetin i en lille digel, dyppe de blottede ender i loddevand og derefter dyppe dem i den smeltede tin.

Loddetin er i det hele taget udmærket til mange ting. Jeg foretrækker således at lodde ledningerne fast, hvilket uomtvisteligt giver den bedste forbindelse, men knækker en ledning på landevejen, er situationen ikke så gunstig. Bedst er det derfor at benytte klemskruerne og lodde ledningen fast i disse. Skulle det så ske, at en ledning knækker, er det ikke vanskeligt at fjerne lodningen og benytte klemskoene. I de fleste kontakter findes interne forbindelser, der består af flade metalbånd nittet sammen med kontaktpunkterne og klemskoene. Ved en sådan

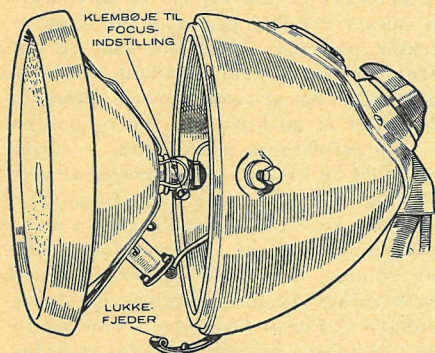
nitning opstår der oftest korrosion, der kan forårsage et betydeligt spændingsfald. Dette kan man undgå ved at holde luften borte fra nitningen ved hjælp af en lille klat loddetin, der helt dækker sammenføjnngen. Sådanne nitninger finder man iøvrigt også på relæer og spændingsregulatorer, hvor korrosionen kan blive så voldsom, at der opstår en betydelig varme på grund af modstanden i den dårlige forbindelse, der derved bliver yderligere forværret. Også disse nitninger bør derfor lukkes hermetisk med loddetin, en foranstaltning som allerede er foretaget på det elektriske udstyr af fabrikat C. A. V.

Kontaktpunkterne skal iøvrigt være rene og ligge stramt an mod hinanden på så stor en flade som muligt. I alle biler og i en lang række motorcykler er et sikrings-system indskudt i ledningsnettet. De pinolformede sikringer er anbragt mellem to fjederklemmer, der skal være såvel stramme som rene, og hvis sikringerne har siddet på plads i længere tid, vil det ofte være formålstjenligt at rense metal-skoene forsigtigt med en platinfil.

De af vore læsere, der fulgte vor lille præmiekonkurrence, vil tillige erindre, at man, for at opnå det bedste lys på en vogn, kan montere to lygterelæer tæt ved lygterne og føre kraftige ledninger direkte fra akkumulatoren (selvstarteren) til disse relæer og videre til lygterne for derved at undgå det spændingsfald, som uvægerligt vil finde sted på den lange og ikke særlig farbare vej gennem lyskontakt og sikringsboks samt afblændingskontakt, blot må man altid sørge for, at disse kraftige ledninger er velisolerede, eftersom denne del af ledningsnettet går uden om sikringerne.

Vi er derefter kommet til selve lygten, der som bekendt består af lygteshuset (for biler med lygter indbygget i skærmene udgøres dette oftest af skærmen), reflektoren og lampefatningerne. Ledningstilslutningerne har vi allerede omtalt, og den side af sagen må vi nu regne for værende i orden, men frem for alt må man erindre, at lamperne er indskudt i et kredsløb mellem de strømførende ledninger og *stellet*. Det er derfor af den allerstørste vigtighed, at stelforbindelsen er god, hvad den i reglen ikke er. Lad os prøve at følge kredsløbet i lygten: fra den strømførende ledning går strømmen gennem fatningens

pluspol, der er udformet som en bladfjeder, gennem lampens glødetråd og fra lampesoklen videre over i bajonetfatningen, der altså skal stelforbindes. I langt de fleste lygter sker stelforbindelsen ved, at lampefatningen er presset ind i reflektoren, der igen er monteret i lygtehuset, og såfremt der ikke netop er tale om indbyggede lygter, er lygtehuset monteret på en eller anden måde til stellet. Kan De se, hvor mange muligheder der er for en dårlig stelforbindelse? Tænk så på, at betingelsen for forbindelse er, at der ikke er maling på de enkelte samleflader, der

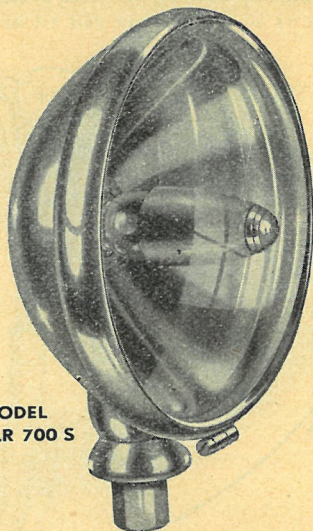


Et eksempel på stelforbindelsen i en motorcykellygte. Lampefatningen er indskudt i reflektoren, der via lygtekransen skal stelforbindes til lygtehuset, der igen er monteret til det egentlige stel ved hjælp af monterings-skruerne — altså store muligheder for dårlig stelforbindelse.

altså er stærkt udsat for rustdannelser. Selvfølgelig er en gennemgribende rensning af samlefladerne i reglen tilstrækkelig for at opnå en god stelforbindelse, men rustdannelserne kommer igen, og så kan man begynde forfra. Alle disse besværligheder kommer man ud over ved een gang for alle at fastlodde en svær ledning til lampesoklen eller til reflektorens bagside samt til stellet, så er man altid sikker på god stelforbindelse.

Lampestørrelsen er naturligvis af den største betydning, og selvom man i reglen kan gå ud fra, at de lamper, fabriken foreskriver, betegner et maksimum af lysstyrke, er dette dog ikke altid tilfældet. Navnlige er en række kontinentale motorcykler »født« med for små lamper, d. v. s. lamper på 25 watt, medens det elektriske anlæg sagtens kan trække en lampe på 35 watt. Derved bliver fabrikkerne i stand til at sælge maskinerne ca. 50 øre billigere

Den fenomenale LUCAS



MODEL
SLR 700 S

LANG-DISTANCE PROJEKTØR

— kaldet „Flammekasteren“ — har med normalt strømforbrug en lysstyrke på det seksdobbelte af almindelige lygter, nemlig 100.000 lys. I klart natmørke er rækkevidden 1000 m og i regn og dis ca. 300 m. Projektørens diameter: 180 mm. Pris: Kr. 135.00 (eksklusive montering).

**Deres forhandler kan
levere den omgående!**

Repr. for Danmark:



**VORDINGBORG. 6-8, Ø. TRIA 3131
NØRREVOLD 9, K. Central 4195-6819**

SERVICE DEPOTER:

ÅRHUS:
A/S Aarhus Ladestation
Fredensgade 32
tlf. 9511

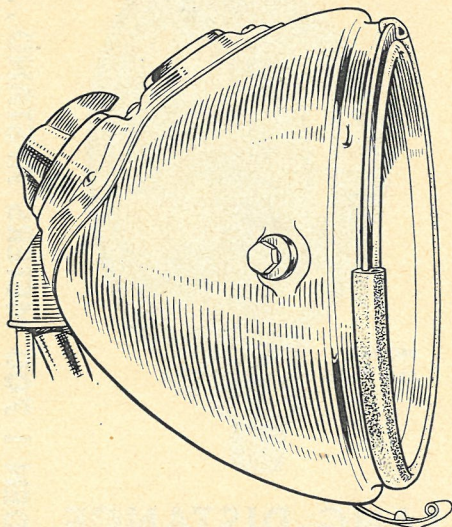
ÅLBORG:
Zima Auto Elektro
Vesterbro 85-87
tlf. 4901

ODENSE:
Axel Åkerman
Østergade 46
tlf. 472

ÅBENRÅ:
Sønderjysk Elektro
Lavgade 19
tlf. 3663

DE KAN LÆSE AVIS VED DEN I 700 METERS AFSTAND..

og samtidig påfører de hver enkelt kunde en merudgift på ca. kr. 5,00 til anskaffelsen af en større lampe. Hvor stor en lampe kan man da tillade sig at have? Ja, først må man vide, hvor meget dynamoen kan præstere, hvilket i reglen fremgår af instruktionsbøgerne, og er dette f. eks. 50 watt, må vi se, om vi har råd til at ud-

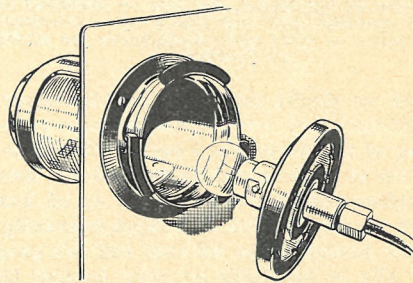


Når en sølvparabol er monteret på denne måde ved hjælp af en speciel gummipakning, må man ved fornyelser altid sørge for at få en original pakning, da denne er fremstillet af afsvovlet gummi. En tilskåret pakning af almindelig gummi vil hurtigt angribe reflektoren.

skifte forlygtens 25 watt lampe med en lampe på 35 watt. Foruden de 35 watt skal vi bruge 1,5 watt til baglygten og — hvis maskinen har batteritænding — ca. 12 watt til tændspolen, altså et forbrug på ialt 48,5 watt. Det kan altså lige akkurat lade sig gøre i dette tilfælde, men kommer man på grund af isede veje eller tåge ud for at måtte nedsætte hastigheden betydeligt, vil dynamoen ikke længere yde 50 watt, men måske kun 35 watt, medens strømforbruget er uforandret stort, og dette går naturligvis hårdt ud over akkumulatorens beholdning. Hvis man på forhånd ved, at man i tilfælde som dette med den nævnte belastning og ydeevne kommer til at køre lange strækninger med tændte lygter og med moderat hastighed, må man hellere nøjes med en lampe på 25 watt. Iøvrigt kan man i reglen lege

Hamlet med sine lamper, idet man lægger en lampe på håndfladen, ser på den med et sløvt, tragisk blik og siger: at lyse eller ikke lyse, det er spørgsmålet. Men når det gælder lamper, så er der trods alt mellemtoner, man ikke må overse. Er lampen sort og forbrændt, vil den nok kunne lyse, men ikke tilstrækkeligt, og samtidig bruger den uforholdsmæssig megen strøm. Den bør udskiftes.

Vigtigere end noget andet er reflektorens stand. Man kan have en nok så god og kraftigt lysende lampe i sin lygte, men er reflektoren mat, anløben eller rødlig, vil det være et pauvert lys at køre ved. I en snæver vending kan man pudse en reflektor op med sølvpudsecreme og vat, men resultatet bliver sjældent helt godt, og bedst er det at sende den til opforsølving eller at udskifte den. En ny parabol — som reflektoren også kaldes — koster fra 16 til 20 kroner, alt afhængig af størrelse og model, medens en opforsølving koster ca. kr. 10,00. For at undgå en masse korrespondance om, hvor opforsølving kan udføres, skal vi her henvise til Dansk Forsølvnings Anstalt, Solbjergvej 24, København F. For at forhindre sølvbelægningen i at anløbe må man tage følgende forholdsregler: Ved samling af lygten må man



Ved gennemgangen af ledningsnettet og det elektriske anlæg bør man ikke springe den lille, men meget vigtige baglygte over. Også her må man sørge for gode ledningstilslutninger samt god stelforbindelse, da baglygten som bekendt har en uhyre vigtig mission.

sørge for, at parabolen lukkes lufttæt, og man må ikke benytte uoriginale gummipakninger, eftersom gummi indeholder svovl, og dette angriber som bekendt sølv. En nyforsølvet reflektor er højglanspoleret, og man må derfor ikke tage på belægningen, eftersom aftørringen af et fingeraftryk vil ødelægge højglanspoleringen, og

MERE LYS

*det ønsker alle,
og derfor monterer
man først et*

DYMAX

SPÆNDINGSRELÆ

*der sørger for fuld kapacitet på
»Elektricitetsværket«*

FÅES OVERALT

FABRIKATION OG EN GROS:

DYNAMOTOR



det siger sig selv, at man aldrig må pudse på en nyforsølvet reflektor.

Endelig kommer vi til lygternes indstilling, og her vil vi anbefale vore læsere at se bort fra teoribøgernes eksperimenter med avislæsning o. s. v. for derimod at køre ind på et specialværksted, der har en beam-setter, og lade dette udføre indstillingen, så er man sikker på det bedst mulige lys under kørslen, og det var strengt taget det, der var meningen med denne artikel.

Lejligheden må dog ikke forpasses til at tale om lygtekultur. Uanset hvordan lygterne er indstillet, kan de dog ikke undgå at have en blændende virkning på den modgående trafik, hvilket kan få katastrofale følger. Blænd derfor ned i tide og nedsæt hastigheden, indtil De igen kan tænde det lange lys. Og husk så, at det er ganske unødvendigt at tænde større lys end parkeringslyset på oplyste gader og veje, eftersom man ikke ser bedre ved større lys, men derimod blænder den modgående færdsel.

DYMAX SPÆNDINGSRELÆ

til biler, motorcykler, traktorer og motorbåde.

Deres reparatør kan købe DYMAX hos sin sædvanlige grossist i Norge, Sverige, Finland og Danmark.

Hovedforhandler og eksportør:

SVEND  OLSEN

Halmtorvet 18 København V
Central 9063

SKÅNE- LOPPET

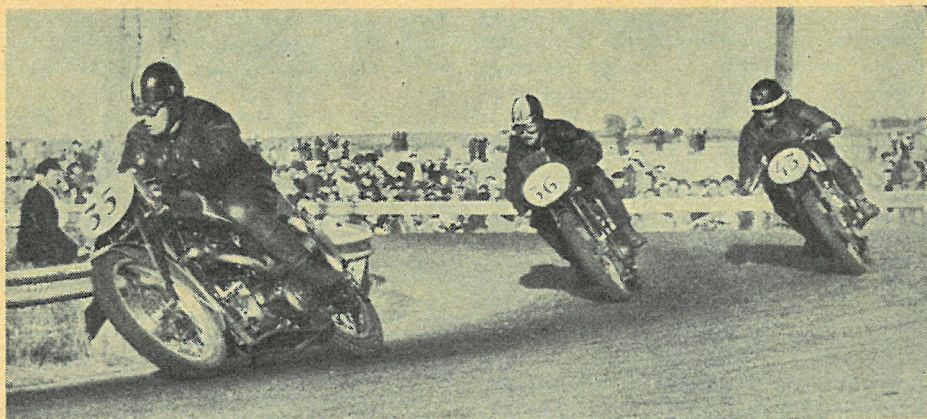
Den 14. september kørtes det tredje Skåne T. T., men denne gang på en ny bane ved Råbelöv. Medens Skarpnäckloppet på den samme dag kun kunne opvise små 15.000 tilskuere, kunne arrangørerne af motorcykleløbet ved Råbelöv glæde sig over et publikum på 50.000.

Der var ikke mindre end 24 udenlandske deltagere, og i 350 ccm klassen var tyskeren Siegfried Wünsche ikke uden grund favorit, medens new zeelænderen Kenneth Mudford var et mere ubeskrivet blad for de skandinaviske tilskuere. De to ryttere var øjensynlig nervøse for hinanden, hvilket resulterede i, at de begge tyvstartede og derved fik et tidstillæg på et minut.

Der var tilsyneladende overflod af kraft i tyskerens tre-cylindrede DKW, for på første omgang opnåede han et klart forspring. Allerede på den 13. omgang havde han indhentet sit strafminut, eftersom hans nærmeste konkurrent, Geoffrey Monty (GMS) lå 1 minut 10 sekunder efter. Efter Monty kom Mudford (AJS) og Richard Hollier (Norton), og da Mudford også på det tidspunkt var ved at indhente sit tillæg, kunne man regne »handicap'et« for afsluttet. Det var kun de tre første ryttere, der gennemførte de 20 omgange, medens de efterfølgende ryttere, der blev flaget af, da vinderen gik i mål, afsluttede deres 19. omgang. Den bedste svensker var Ove Lundell, der i slutningen af løbet lå på 6. plads, men da tyskeren Schön tilsyneladende havde presset sin Horex for meget og således faldt tilbage i feltet, da maskinen begyndte at gå urent, rykkede Lundell op på femte pladsen, som han dog ikke besatte uden kamp, eftersom Baltisberger (AJS) og Ranson (AJS) ligeledes havde visse planer om, hvem der skulle blive nr. 5.

1. Siegfried Wünsche, Tyskland, DKW, 1.03.02,4
2. Geoffrey Monty, England, GMS, 1.03.34,5
3. K. Mudford, New Zealand, AJS, 1.04.34,6
4. R. Hollier, New Zealand, Norton, 19 omg.
5. Ove Lundell, Velocette, 19 omg.
6. Hans Baltisberger, Tyskland, AJS, 19 omg.

I disse tider er inkluderet et minuts tillæg for Wünsche og Mudford.



Et fartfyldt billede fra 500 ccm klassen i T. T. løbet i Kristianstad. På billedet ses Dudley Ward og Phil Webb fra England foran Ken Mudford fra New Zealand.

De to new zeelændere Mudford og Hollier startede igen i 500 ccm klassen, denne gang med konkurrence fra vinderen af Djurgårdsløppet, Dudley-Ward, og endnu en englænder, Phil Webb. De svenske arvefjender Olle Nygren og Kuno Johansson fik også et par afgørende ord at sige ligesom Danmarks Svend Aage Sørensen, der fik forstærkning af Knud Nielsen. Sidste års vinder, franskmænden Houll, gjorde derimod en meget svag og kortvarig indsats.

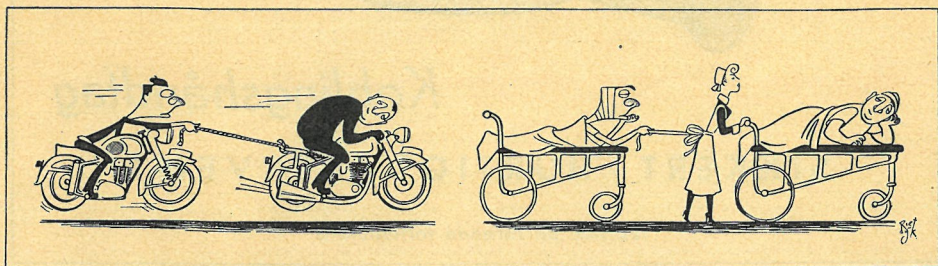
Inden den officielle start gik, begyndte Houll for sig selv og reddede sig således et minuts tillæg lige fra starten. Man fik dog ikke gentaget »handicap«-løbet fra 350 ccm klassen, eftersom franskmænden udgik allerede på sin første omgang. Phil Webb lå i spidsen for feltet foran Dudley-Ward, Mudford, Kuno Johansson og Olle Nygren, og derefter kom ret overraskende et forholdsvis nyt navn, nemlig F. A. Fä-

gerström. På 5. omgang overtog Dudley-Ward føringen, fordi Webb måtte foretage en justering. Webb kom imidlertid hurtigt igang igen, idet han kom på banen umiddelbart inden Johansson og Nygren ankom. Webb anlagde et hårdt tempo, og efter endnu to omgange overtog han føringen igen, medens Hollier ligeledes kørte sig bemærkelsesværdigt godt op i feltet. Webb's maskine gjorde imidlertid atter knuder, og til sidst måtte han udgå af løbet, hvorefter Dudley-Ward førte sikkert.

Bag englænderen udkæmpedes to dueller, den første mellem de to new zeelændere Mudford og Hollier og den anden mellem Kuno Johansson og Olle Nygren. Det vakte en del overraskelse at finde Knud Nielsen foran Svend Aage Sørensen, men i betragtning af, at banen bl. a. består af grusvej, der som bekendt ikke er Svend Aages livret, medens Knud Nielsen, der er stærk i såvel moto-cross som trial

MANFRED RØDHORN

Fra »Motor«, den Haag.



og speed-way, ikke i samme grad lod sig afskrække af belægningen, var denne placering måske ikke så opsigtsvækkende endda. Betydende var det imidlertid at se Knud Nielsen køre med åben skindjakke, og løbsledelsen fandt da også anledning til at kalde ham ind med det sorte flag for at give århusianeren lejlighed til at soignere sin påklædning lidt, hvilket kostede ham nogle pladser.

Mudford måtte i slutningen af løbet gå i depot for at fastgøre et løst udblæsningsrør, så også han måtte se sig rykket tilbage i feltet. Resultatet blev derefter:

1. A. J. Dudley-Ward, England, DWS, 1.17.04,5
2. R. Hollier, New Zealand, Norton, 1.17.44,5
3. Olle Nygren, Norton, 1.18.20,8
4. Kuno Johansson, Triumph, 1.18.51,9
5. H. Ransson, England, Norton, 1.19.35,5
6. Svend Aage Sørensen, Norton, 24 omg.

Knud Nielsen måtte nøjes med at blive nr. 9 på grund af sin uregelmæssige påklædning, men hans kørsel var der ikke noget i vejen med.

Over fem omgange kørtes et løb for maskiner indtil 175 ccm, og dette blev vundet af Jerker Ström, Velocette, med Henry

Bohlin, Puch Special, på andenpladsen — hvilket der ivotrigt næsten er tradition for. At denne sikkert i nær fremtid vil blive brudt, så man, da Kurt Nicklasson en overgang lå på andenpladsen på en Mondial, der imidlertid senere strejkede. Et 500 ccm juniorløb over 10 omgange var meget vellykket, og her vandt Valdemar Lundberg, Triumph, i tiden 32.31,2 efter at K. G. Folkesson, der førte løbet, styrtede på ottende omgang.

★

MONZA

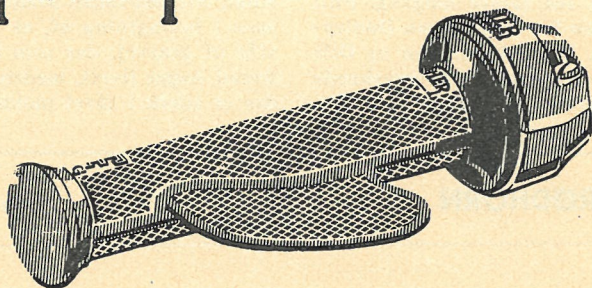
— fortsat fra side 549

ryttere ustandselig skiftede placering. På de sidste omgange lykkedes det imidlertid Masetti at få et lille forspring og dermed sikre sig 2. pladsen. Resultatet blev derefter:

1. R. L. Graham, MV, 1.10.40,3 (171 km/t)
2. U. Masetti, Gilera, 1.11.38,7
3. N. Pagani, Gilera, 1.11.39,3
4. C. Bandirola, MV, 1.11.41,3
5. G. Colnago, Gilera, 1.11.50,1
6. H. R. Armstrong, Norton, 1.12.36,4

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

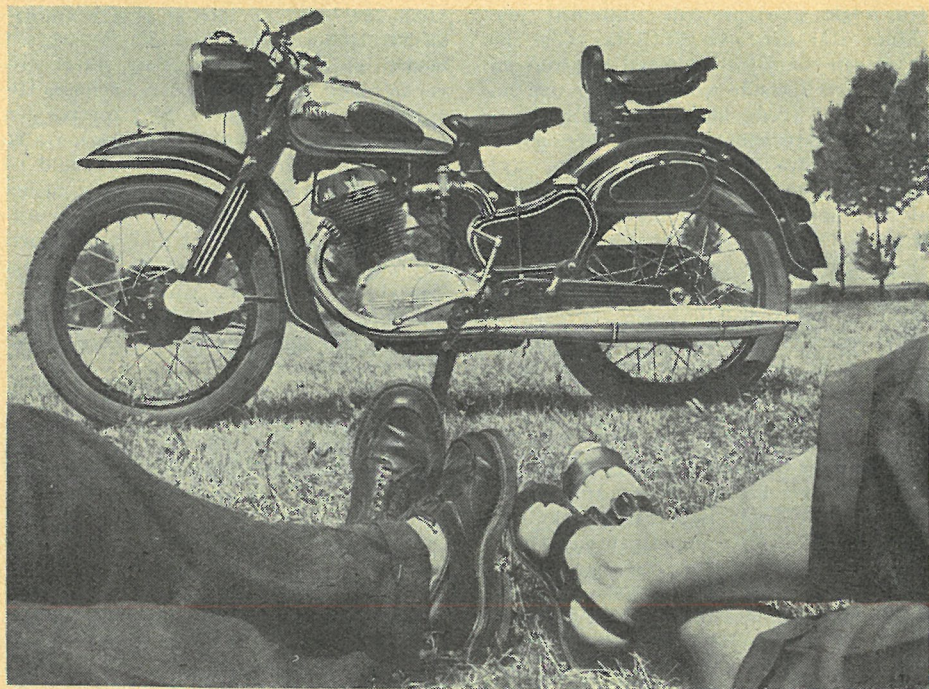
FISCHER



Koblingshåndtag

SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT

fås hos de førende forhandlere



Overliggende Knastaksel

uden kæder eller taktaksel

NY INTERESSANT NSU-MODEL PÅ 250 ccm

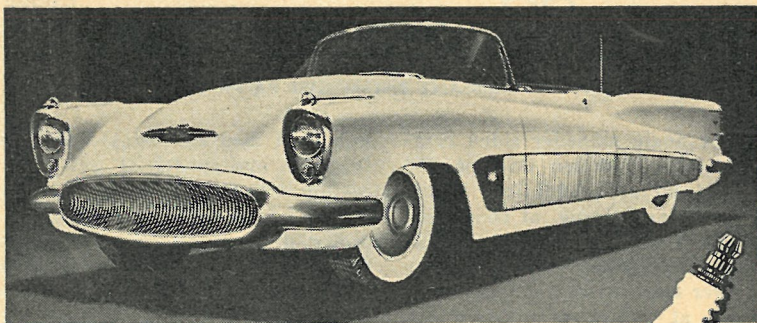
Da man for nogle måneder siden erfarede, at NSU-modellen OSL på 250 ccm var taget ud af produktion, kunne man så småt belave sig på, at en ny 250 ccm-model snart ville gå i produktion. At denne model ville følge NSU's nye linie var hævet over enhver tvivl, navnlig i betragtning af, at centralrørssrammen fra model Lux uden videre ville kunne anvendes i forbindelse med en kraftigere motor på 250 ccm. Af små bemærkninger fremsat af fabrikens teknikere mente vi at kunne fastslå, at den nye model på 250 ccm ville være identisk med Lux modellen, blot monteret med en ny motor. Spørgsmålet om motoren udløste på fabrikken, hvad man med et germansk udtryk kan kalde »begeistret hemmelighedsfuldhed«. Da fabrikens teknikere imidlertid tidligere i samtalens løb havde pointeret, at 200 ccm var det højeste, man

burde gå med en to-takt motor, var der følgende muligheder at gætte på: En to cylindret to-takt motor på 250 ccm (temmelig usandsynligt), en dobbelt »Fox« motor, d. v. s. en to-cylindret fire-takt motor. Det blev en een-cylindret fire-takt motor, fabrikken præsenterede den 9. september i Heillbron. I sur betragtning kunne man konstatere, at den nye model, der går under navnet Max, var et Lux-stel med en 250 ccm een-cylindret, fire-takt motor — en meget naturlig løsning, men ikke noget epokegørende. Der ville imidlertid ikke være grund til at gøre så store hemmeligheder af, at man fremstillede en almindelig fire-takt motor og puttede den i et eksisterende stel, hvis ikke der netop var noget særligt ved denne motor, — og det tør vi svagt antyde, at der er. For det første er en effekt på 15 hk ret sensationel for en standardmotor på 250 ccm, og bortset

fra nogle sportsprægede italienske maskiner står den nye NSU-Max som den kraftigste maskine i kvartliter klassen. At en overliggende knastaksel er den naturlige vej frem, kan ikke benægtes, og når de fleste motorcyklefabriker holder sig tilbage fra denne konstruktion, skyldes det, at en ventilmekanisme bestående af to vinkeldrev og en taktaksel mellem knastakslen og krumtapakslen er kostbar at fremstille og vanskelig at justere. En overliggende knastaksel med kædetræk er billigere at fremstille, men til gengæld bedst egnet til racermaskiner, ved hvilke udgiften til nye kæder er af underordnet betydning. En kæde har som bekendt en uheldig tilbøjelighed til at strække sig ved opstået slid under længere tids drift, og det er derfor tillige nødvendigt at montere en forholdsvis kraftig kædestrammer, der forringer motorens mekaniske virkningsgrad, d. v. s. at en sådan strammer sluger noget af motorens effekt. NSU har valgt en løsning, der for motorcyklekonstruktionernes vedkommende er helt ny. Krumtapakslens omdrejningstal nedsættes til det halve ved hjælp af tandhjul i udvekslingsforholdet 2:1. Det store tandhjul, der

altså går halvt så hurtigt som krumtapakslen, sidder på en aksel, der er forsynet med to ekscentrikskiver. Disse skiver driver to forbindelsesstænger, der gennem tilsvarende ekscentriker på knastakslen overfører den roterende bevægelse. De to sæt ekscentriker er forskudt i forhold til hinanden i en vinkel på 90°, således at det ene hold er i maksimal yderstilling, medens det andet hold er i dødpunkt. Bortset fra det spillerum, der er nødvendigt for, at ekscentrikerne kan dreje rundt i forbindelsesstængernes lejer, er der overhovedet ikke spillerum mellem taktakslen og knastakslen.

Såfremt man ikke tog sine forholdsregler, ville der opstå et uheldigt forhold i det øjeblik, forbindelsesstængerne på grund af varmen udvidede sig — der ville efter al sandsynlighed komme så voldsomme spændinger mellem taktakslen og knastakslen, at en roterende bevægelse næsten ville blive umuliggjort. Man har løst problemet ved at forankre hele vippearmshuset i en stålstang, der foruden tjener som leje for taktakslen og foroven som leje for knastakslen. Denne stålstang udvider sig i længderetningen nøj-

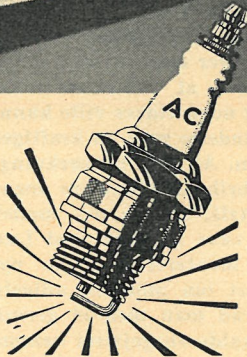


Valgt til Super-Modellen

AC Tændrøret vandt en ny Sejr, da det blev foretrukket til den Super-Motor paa 300 HK, som General Motors planlægger at anvende i Buick-Fremtidsvognen XP 300. Den patenterede Coralox-Isolator gjorde udslaget. XP-Motoren udvikler en voldsom Varme i Eksplisions-Kamrene, som ingen Isolator for Coralox har kunnet modstaa. — Der er typer for alle Motorer.

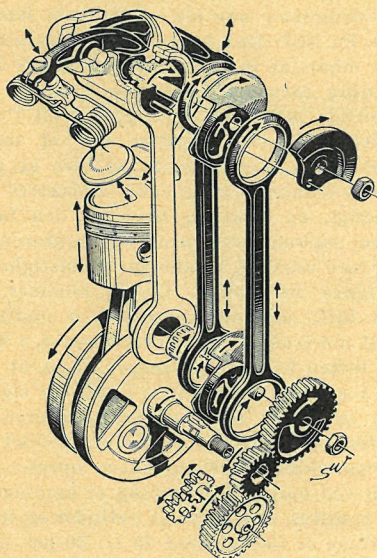
AC TÆNDRØR

sparer penge — øger kraften!



agtig lige så meget som forbindelsesstængerne, og der opstår på denne måde ingen spænding i ventilmekanismen.

Med dette system opnår man den mest præcise betjening af ventilerne, og man har tilmed den fordel, at ventilmekanismen



Ventilmekanismen i NSU Max. Medens dette system er helt nyt for motorcyklekonstruktionerne, er det dog kendt inden for bilindustrien, idet de gamle Bentley vogne havde en overliggende knastaksel, der blev drevet ved hjælp af tre sæt ekscentriker, se SMJ's januarnummer 1952. (Pilene angiver, hvilke masser der er roterende, og hvilke der er frem- og tilbagegående.)

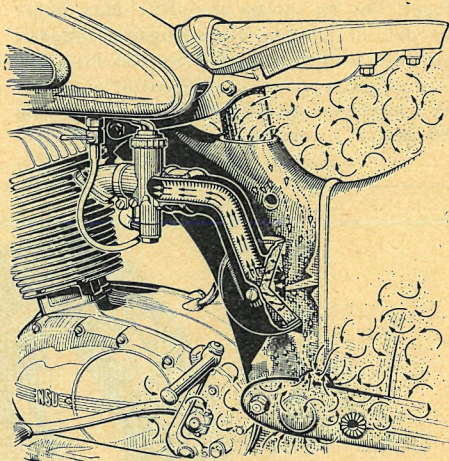
mens frem- og tilbagegående dele, d. v. s. den del af forbindelsesstængerne, der er frem- og tilbagegående, kan afbalanceres efter samme princip som en plejlstang. Da der tilmed ikke er andre spillerum i ventilmekanismen end den ubetydelige frigang, der nødvendigvis må være mellem vippearmen og ventilstammen, opnår man en yderst lydløs motorgang.

Denne form for ventilmekanisme er ikke meget dyrere at fremstille end en almindelig stødstangsmekanisme, og tilmed kræver den ikke efterjusteringer af nogen art. Sammenlignet med andre ventilmekanismer for overliggende knastaksler er dette system betydeligt billigere at fremstille, og medens f. eks. et tandhjulstræk kræver en meget omhyggelig og langvarig montering efter en større reparation,

kan den nye NSU-mekanisme, der går under betegnelsen »Super Max«, monteres af et hvilket som helst værksted, endda uden mulighed for fejltagelser.

En anden nyhed på NSU-Max er det ret omfattende luftfilter. Videnskabelige undersøgelser har vist, at det største slid i en motor forårsages af slibende fremmedpartikler, hovedsagelig støvpartikler, der trænger ind i motoren gennem indsugningssystemet. Anvendelsen af et effektivt luftfilter forlænger derfor en motors levetid betydeligt.

Hver gang en motorcyklemotor bruger en liter brændstof, kræves der ca. 12 kubikmeter luft til forbrændingen, og regner man med, at NSU-Max har et brændstofforbrug på 3,2 liter pr. 100 km, så suges der ca. 36 kubikmeter luft ind i motoren på denne strækning. På gode veje er støvindholdet ca. 1 milligram pr. kubikmeter luft, medens man let kommer op på den



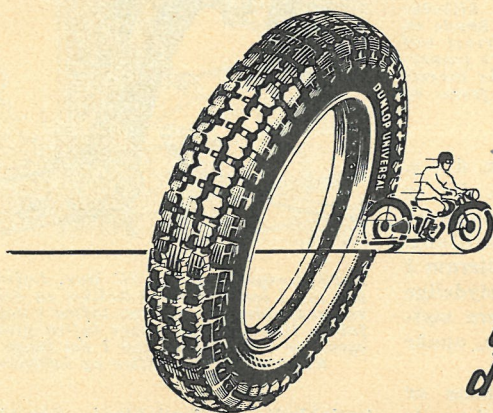
Luftfiltersystemet på NSU Max. Luften trækkes ind i centralrøret, i hvilket en del af støvet nedfælder sig, medens luften i nogen grad falder til ro. Derfra suges luften gennem det egentlige luftfilter og ind i det lange indsugningsrør mellem filter og karburator.

tredobbelte værdi på biveje. Går vi stadig ud fra Max-motoren, vil denne på 100 km sluge ca. 30 milligram støv, vel at mærke hvis den ikke var forsynet med et effektivt filter. Efter indgående forsøg har man fundet ud af, at et gram støv betyder det samme som en afslibning af cylinderen på 0.01 mm, og det vil igen sige, at kører man denne maskine uden luftfilter, vil der al-

lerede efter 30.000 km kørsel være slebet ca. 1/10 mm af cylindervæggen. Så snart der er tale om støvede grusveje, kan denne værdi let blive 5—10 gange så stor. Ifølge motorlaboratoriernes seneste undersøgelser er man tillige kommet til det resultat, at støvpartiklerne går i forbindelse med benzinen blyindhold og danner en temmelig solid bro mellem tænderenes elektroder.

Fordelen ved at anvende et luftfilter er derfor umiddelbart indlysende, men et almindeligt luftfilter er ikke så effektivt, som man kunne ønske sig. Grunden her-til er, at luftfilteret i almindelighed er monteret direkte på karburatorens ind-sugningsrør, hvor gennemstrømnings-hastigheden ikke alene er meget stor (på grund af den forholdsvis lille åbning), men tillige meget uregelmæssig. Man må erindre, at stempelhastigheden er mindst i nærheden af stemplets dødpunkt, og størst når stemplet bevæger sig midt i slaget. For en motor som NSU-Max betyder det, at gennemstrømningshastigheden ved fuldt omdrejningstal og ved fuld åbning af gasspjældet er 110 meter i sekun-det i begyndelsen af ind sugningstakten og 180 meter i sekundet, altså over 60 pct.

højere, midt i ind sugningstakten. Den store gennemstrømningshastighed tillader ikke støvet at nedfælde sig i tilstrækkelig mængde i filteret, og laboratorieforsøg vi-ser, at støvet hvirvles op medens gennem-strømningshastigheden er moderat, for at blive suget lige tværs gennem filteret, når luftstrømmen når sin maksimale hastig-hed. På NSU-Max løser man problemet på den måde, at man fra karburatorens ind-sugning fører et langt rør frem til det egentlige luftfilter, der ligger gemt i cen-tralrøret. Dette luftfilter har et meget stort ind sugningsområde, således at gen-nemstrømningshastigheden nedsættes be-tydeligt, og samtidig bevirker den lange kanal mellem filteret og karburamet, at de store udsving i ind sugningshastigheden udlignes betydeligt. Dertil kommer, at den luft, som skal ind suges i motoren, først må trækkes ind i centralrøret, i hvil-ket luften kommer så meget til ro, at stø-vet i udpræget grad kan nedfælde sig, og den luft, der når karburatorfilteret, er derfor allerede for en stor del befriet for støvpartikler. NSU-fabriken oplyser, at man ved omfattende forsøg er kommet til det resultat, at sliddet på cylinder og stem-pelringe er nedsat med 25 til 30 pct. efter



*De opnaar
bedre
Kørsel og
Økonomi
gennem
det nye*



DUNLOP

Universal

DUNLOP RUBBER CO. A/S Vennemindevej 30 Ø.

monteringen af det nye luftfilter, og ved anvendelsen af det her omtalte indsugningssystem. Specifikationerne på den nye Max er iøvrigt:

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 69 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 247 ccm, topventilet med overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 15 hk. Smøresystem: Våd sump.

Transmission: Motor til kobling: Tandhjul. Kobling: Tør flerplade-kobling. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,4 :1, 2. gear 10,3:1, 3. gear 9,1:1, 4. gear

6,45:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 3,25-19.

Stelkonstruktion: Centralrørsramme.

Hjulophængning: Forhjul: Svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 1,8 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter.

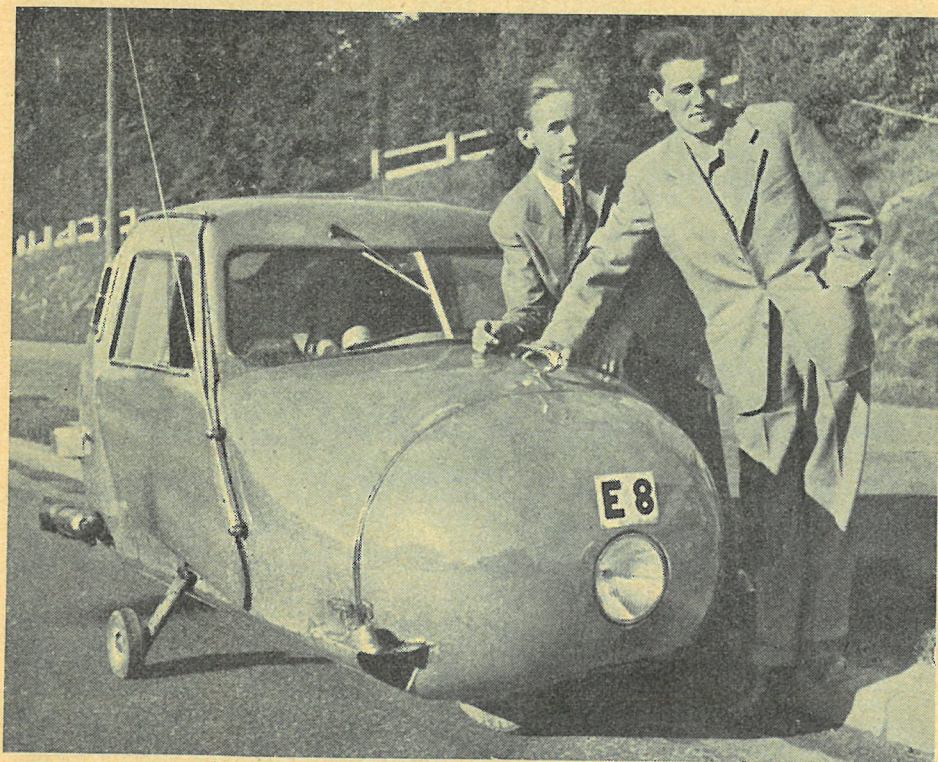
Elektrisk anlæg. Fabrikat: Bosch. Dynamo: 45 watt. Tænding: Batteri.

Egenvægt: 138 kg.

Benzinforbrug: 3,2 liter pr. 100 km (31 km pr. liter).

Tophastighed: 115 km/t.

Særlige bemærkninger: Garanteret til sidevogns kørsel.



LUKKET MOTORCYKLE

Da fotografen en tidlig søndag morgen mødte dette højst mærkeligt udseende køretøj, troede han, at det var en slags måneraket. Det var det dog ikke, men næsten lige så opsigtsvækkende. Det er en motorcykle-bil, der drives af en ombygget IXW 500-motor, som er placeret bagest til venstre i vognen, medens styret er placeret lige under vindspejlet i højre side. Såvel for- som baghjul er affjedret, og desuden er køretøjet forsynet med to små støtlehjul for at forebygge eventuelle styrt. Disse hjul bliver hævet fra vejbanen, når marchhastigheden på 85 km/t er nået. Brændstofforbruget må siges at være lille, eftersom ejeren opgiver dette til 5,5 l pr. 100 km ved 125 km/t. Køretøjet er hjemmebygget af en flyveingeniør og en elektriker og har kostet ca. 6000 kr.

FRA BANE OG VEJ

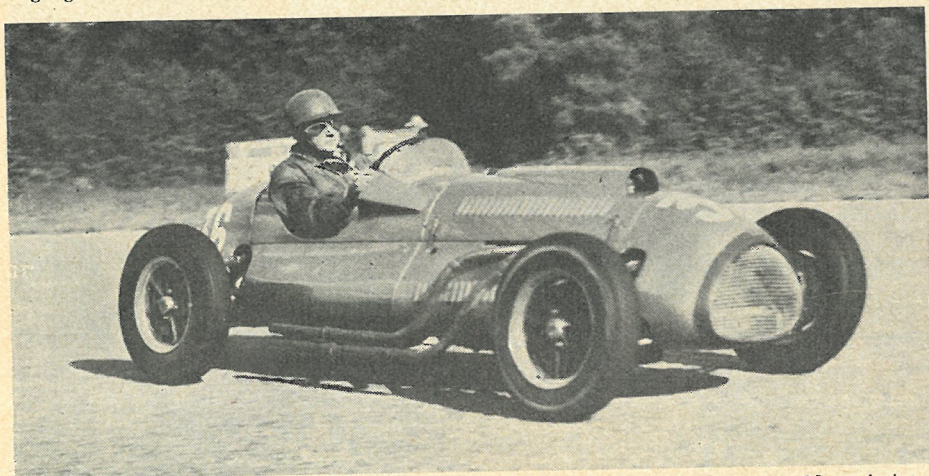
Af Observer

Det gik, som *Collecteur* spåede i sin artikel i SMJ's februarnummer i år: *Alberto Ascari* — blandt venner kaldet *Ciccio* — blev verdensmester og det så eftertrykkeligt, at han sluttede med mere end dobbelt så mange points (45) som nummer to, *Piero Taruffi*. Ingen andre af kandidaterne til titlen som årets bedste bilkører nåede op på tilnærmelsesvis et lignende pointtal, og Ascari's sejrliste er også enestående: Europas, Frankrigs, Englands, Tysklands, Hollands og nu senest Italiens Grand Prix, og i hvert af disse løb i tilgift hurtigste omgang.

Samtidigt har årets mester-mærke *Ferrari* opnået en aldeles dominerende stilling og dets skaber, *Enzo Ferrari* en mis-

ville true Ferrariholdet alvorligt, men truslen kom — ret uventet — fra Maserati'erne, og indtil 37. af løbets 80 runder førte Gonzales i et ganske forrygende tempo. Så måtte han til depotet for at fylde benzintanken op, hvilket kostede ham fire pladser, men Gonzales er en ufortrøden »fighter« og arbejdede sig målbevidst frem forbi Farina og Villoresi til andenpladsen bag Ascari, som vandt med 177.08 km/t for 504 km. Gonzales var kun 1 min. 1,8 sek. senere i mål, og knapt et minut derefter kom Villoresi tæt fulgt (14,2 sek.) af Farina — en finish, der fik tilskuerne til at gå amok.

Otte dage efter dette bråvallaslag på Monza møddes Ferrari-holdet igen med de så overraskende holdbare og hurtige Maserati'er i *Modena Grand Prix*. Ascari havde et af sine sjældne mekaniske uheld, hvorfor løbet blev en uforglemmelig tvekamp mellem Villoresi (Ferrari) og Gonzales (Maserati). Villoresi, der endnu havde overkroppen i bandage efter sit tra-



Eric Brandon i den nye Cooper Bristol, der har vist sig lovende i en lang række mindre løb. Billedet her er fra Monza, hvor Brandon blev nr. 13, syv omgange efter vinderen, Alberto Ascari. Fremfor alt har den nye Bristol vist sig at være meget stabil.

undelsesværdig position blandt de store konstruktørnavne i automobilhistorien.

Italien.

Som det sig hør og bør, blev det italienske Grand Prix, der kørtes den 7. september på Monza-banen, et af de mest mindeværdige løb i denne sæson. Mod den sejrsvante Ferrari-brigade: Ascari, Farina, Villoresi, Taruffi og Simon, stillede Gordini med Trintignant, Manzon og Behra, samt to nye, 6-cyl. to liters Maserati-vogne, kørt af Gonzales og Bonetto.

Monza er jo Europas hurtigste bane, og de små, rappe Gordini-vogne ventedes at

fikuheld i foråret, kørte med sin gamle virtuositet. Gonzales jog sin Maserati rundt med alt det brutale mod, han er i besiddelse af, og kom i spidsen, da der manglede ni omgange, men tre runder senere lykkedes det Villoresi, som er en dreven taktiker, at genvinde føringen, og han passerede mållinien 0,8 sekund før Gonzales. Vinderhastigheden på den ret langsomme bane var 124,2 km/t for 230 km.

Frankrig.

Den franske Grand Prix-serie på otte tre-timers løb er nu til ende. Det næstsidste løb blev kørt i *St. Gaudens* på Com-

mingesbanen, som i dagens højtidelige anledning var blevet lagt grundigt om. I sin nye skikkelse måler den kun 4,7 km mod tidligere 11 km. *Gordini*-vognene havde præsteret meget hurtige tider under træningen, og i startfeltet holdt to *Gordini*, ført af *Trintignant* og *Manzon* i første række ved siden af *Ascari's Ferrari*. I andet geled stod *Farina* (*Ferrari*) og *Behra* (*Gordini*).

Ascari's vogn måtte udgå med en styretøjsdefekt på første runde, hvorefter han overtog *André Simon's* — det er den skæbne, der så ofte overgår yngste mand i et hold — og derefter begyndte et betagende forfølgelsesløb. Den vordende verdensmester sparede sig sandelig ikke, og allerede efter tre runder lå han på fjerdepladsen. Samtidigt måtte *Farina*, som lå i spidsen, aflægge et besøg i depotet, hvorved *Manzon* kom frem på førstepladsen. Det var nu kun en kortvarig fornøjelse, en ventilfjeder kunne ikke holde, føringen overgik til *Trintignant*, som atter — i 21. runde — måtte vige for *Ascari*. Dermed var løbets afgørelse faldet, og *Ascari* fuldførte de tre timer med 138,7 km/t.

Sidste løb i serien blev kørt på *La Baule*-banen, en smal og snoet bane på kun 4,2 km. Løbet var atter en *Ferrari*-triumf, og selvom *Gordini*-holdet bed bravt fra sig,

besatte *Ferrari* de tre første pladser, og *Ascari* vandt med 123,7 km/t foran *Villoresi* og *Rosier*.

Det samlede resultat af de franske løb bliver herefter: *Pau*: *Ascari*; *Marseilles*: *Ascari*; *Monlhéry*: *Taruffi*; *Rheims*: *Behra* (*Gordini*); *Rouen*: *Ascari*; *Sables d'Olonne*: *Villoresi*; *Commings*: *Ascari*; *La Boule*: *Ascari*. En kende monotont, men for *Enzo Ferrari* en meget tilfredsstillende tingenes tilstand, og han har sikkert heller ikke været ked af at hente sig de 25 millioner francs, der var udsat i præmie — det bliver dog immerhen til 500.000 kroner.

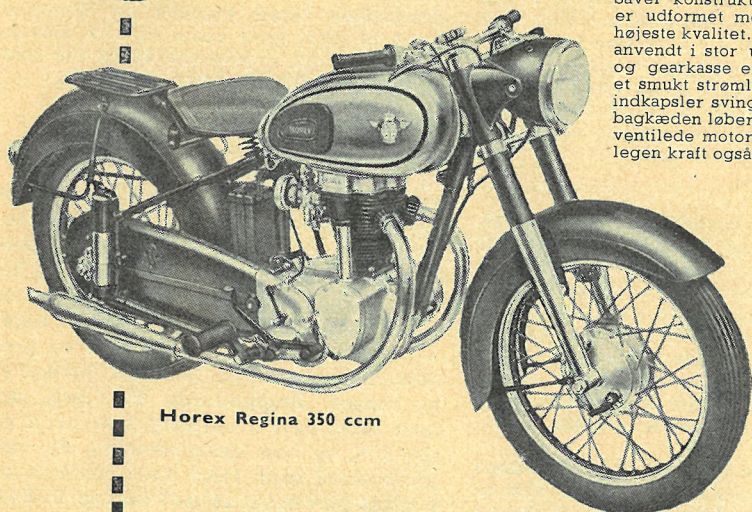
Holland.

I år talte det hollandske Grand Prix på *Zandvoort*-banen for første gang til verdensmesterskabet, og med forstemmende overlegenhed gik *Ferrari's* fabrikshold til opgaven. De tre fire-cylindrede, to liters *Ferrari'er* førte fra start til mål og kom ind i rækkefølgen: *Ascari* (130,5 km/t), *Farina* og *Villoresi*. Den eneste alvorlige modstand mod den italienske falanx blev ydet af *Mike Hawthorn*, der kørte en *Cooper-Bristol* ind på fjerdepladsen foran de to overlevende *Gordini*. F III-løbet blev vundet af *Stirling Moss* med en *Cooper* (120,9 km/t).



HOREX

— DEN MEST MODERNE ...

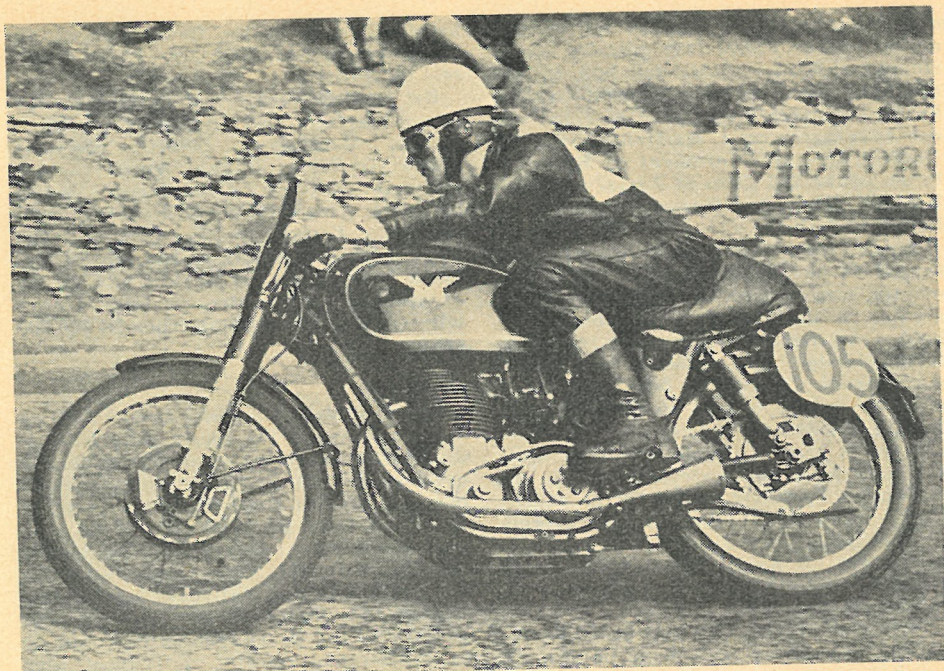


Horex Regina 350 ccm

Såvel konstruktion som udførelse er udformet med henblik på den højeste kvalitet. Smedet letmetal er anvendt i stor udstrækning, motor og gearkasse er bygget sammen i et smukt strømlinie-hus, der tillige indkapsler svinghjuls-dynamo'en, og bagkæden løber i oliebad. Den topventilede motor yder 18 hk - overlegen kraft også til sidevognskørsel

BYEN 7317

HOREX MOTORIMPORT - TOLDBODVEJ 14 - KØBENHAVN K



Vinderen af Manx Senior, D. K. Farrant, på sin Matchless/AJS. Farrant slog omgangsrekorden 4 gange under løbet og satte samtidig ny rekord for de 6 omgange. Vi kommer sikkert til at høre mere om den 23-årige rytter.

Belgien.

For en god snes år siden var det yderst moderne at køre regulære distanceløb på kryds og tværs gennem Europa. Kun et af disse løb — en mellemting mellem regulært væddeløb på åbne veje og et rally i stil med Monte Carlo — eksisterer i dag, og det er det årlige *Liège-Rom-Liège*, som skal køres med 60 km/t, og som fører over Alperne. Dette meget krævende løb — undskyld, rally — blev i år en smuk sejr for Porsche, som besatte 1., 3. og 4. pladsen; en Jaguar blev nummer to, og en Lancia kom ind som nummer fem.

England.

På Goodwood-banen blev der den 16. august kørt et ni timers sportsvognsløb med start klokken tre om eftermiddagen og afslutning ved midnat. Eksperimentet blev en succes, og efter et både spændende og afvekslende løb besatte kørerne Collins og Griffith førstepladsen med en Aston Martin DBIII (121,3 km/t) fulgt af amerikaneren Tom Cole, der kørte en Ferrari sammen med englænderen Graham Whitehead.

Sæsons sidste løbsdag på Goodwood bragte iøvrigt den sensation, at den så sørgeligt berømte BRM vandt to af dagens løb, og i det ene (Goodwood Trophy, 56

km) besatte mærket tilmed anden- og tredjepladsen (Gonzales, Parnell og Wharton). Vinderhastighed: 141 km/t; ny bannerekord: Parnell, 144,4 km/t. Det andet løb, Woodcote Cup, blev også vundet af Gonzales, men det lykkedes Farina at klemme en 4,5 liters Ferrari frem på andenpladsen foran Parnell og Wharton. Synd, at BRM først viser sig som »loven« nu, da det er uigenkaldeligt for sent, og Formel I ikke længere er i brug.

Manx Grand Prix.

Manx Grand Prix, der kørttes på nøjagtig den samme bane som det berømte T. T., blev i år en overvældende sejr for Associated Motorcycles. Dette løb har særlig interesse derved, at fabriksmaskiner og professionelle kørere ikke kan deltage, og det er således et rent amatørøpgør. I junior Grand Prix vandt den unge skotske kører A. McIntyre på en AJS 7R med en gennemsnitshastighed på 138 km/t, hvilket er ny rekord. Englænderen H. Clark, der førte løbet på 5½ omgang, blev nr. 2 på sin AJS, og han satte samtidig ny omgangsrekord med 140,6 km/t. Også 3. og 4. plads blev besat af AJS kørt af D. Farrant og D. Ennett.

Også i senior Manx Grand Prix blev der sat ny rekord, idet D. K. Farrant vandt med en gennemsnitshastighed på 142,8 km/t. Hans Matchless var lidt ud over det almindelige, idet det var en 2-cylindret 500 ccm motor, der var indbygget i et AJS 7R stel. Iøvrigt satte han til lige med denne maskine ny omgangsrekord, idet han kørte sin sidste omgang med 144,6 km/t. Vinderen af juniorløbet besatte ret bemærkelsesværdigt andenpladsen med sin 348 ccm AJS 7R, medens tredje- og fjerdepladsen blev besat af to Norton-kørere, nemlig P. A. Davey og H. Clark, medens femtepladsen blev besat af D. Ennett på 348 ccm AJS.

Det engelske moto-cross Grand Prix, der tæller til verdensmesterskabet i denne sportsgren, blev kørt på den krævende bane ved Nympsfield, der måler 4 km i omkreds. Der blev kørt med god hastighed over alle 10 omgange og Geoff Ward (498 ccm AJS), der førte da rytterne gik ind på 2. omgang, kørte sin første omgang på 3 min. 38 sek. Efter nogle få omgange blev Ward overhalet af B. Stonebridge (498 ccm Matchless) og P. Nex (499 ccm BSA) lå på tredjepladsen, da disse tre ryttere på afgørende måde kørte fra det øvrige felt. På 5. omgang styrtede

Ward, og måtte kort efter udgå, medens Stonebridge stadig øgede sit forspring, og han gik i mål næsten en halv omgang foran sin nærmeste konkurrent, Nex. Som nr. 3 kom englænderen D. Rickman, BSA, og på fjerdepladsen V. Leloup, F.N., foran E. Ekins, USA, der kørte Matchless.

Østrig.

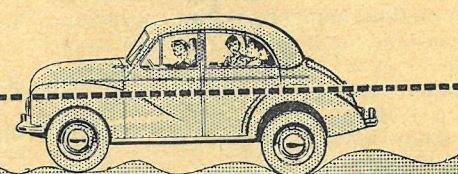
Det internationale 6-dages løb blev i år kørt over en godt 2000 km lang rute i Østrig. I ruten er inkluderet passager af høje, til dels sneklædte bjergpas, bjergveje med den bekendte tåge samt regulære trialetaper over klippeblokke og gennem mudrede vandløb. Stærke kontinentale hold var opstillet for at gøre et forsøg på at bryde den snart traditionelle engelske sejrstrække i det internationale 6-dages løb, og da S. B. Manns (Matchless) og P. H. Alves (Triumph) måtte udgå på henholdsvis den 2. og den 5. dag, var det indlysende, at englænderne måtte give afkald på sejren dette år. I modsætning til sidste års løb, der blev kørt i Norditalien i pragtfuldt vejr og skønne omgivelser, blev dette års ryttere og maskiner sat på en utrolig hård prøve, fordi den storslåede østrigske natur hovedsagelig blev gemt i regn og tåge.

mere **BEHAGELIGT** - mere **ROLIGT** - mere **SIKKERT**

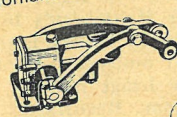
Originaludstyr i mere end 80% af alle nye engelske vogne. Fås til alle typer biler.

Giv vognen »køreelegance« — det skåner og giver længere levetid — også til DEM.

Deres forhandler har den!



med Armstrong støddæmpere



ARMSTRONG

HYDRAULISKE STØDDÆMPERE

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS



Det internationale 6-dages trial bød på endeløse strabadser. De smalle passager var navnlig vanskelige for sidevognskørerne, og her ses de to Zündappkørere Ernst og Sörgel på vej mod næste tidskontrol.

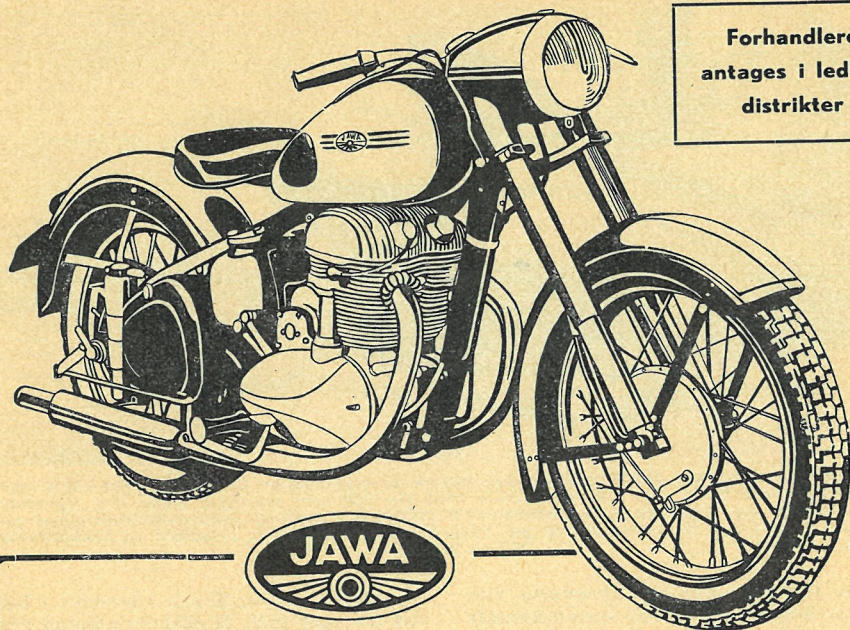
De tjekkiske Jawa og CZ hold, der ikke har deltaget i de sidste to år, vendte frygteligt tilbage og vandt begge løbets afdelinger, nemlig det internationale trophy og sølvpokalen. Sidstnævnte afdeling ville imidlertid utvivlsomt være blevet vundet af det tyske BMW-hold, hvis ikke en ganske usædvanlig fejl havde skaffet dette 60 strafpoints. De tre BMW-kørere havde gennemført de 6 dage anstrengende kørsel pointsfrit, men da rytterne stillede op til den afsluttende hastighedsprøve, der varer en time, kunne Hans Roth ikke starte sin maskine, og han fik således 60 strafpoints — et for hvert minut han var fraværende. Da holdet vendte tilbage til fabriken i München, viste det sig, at den ene udblæsningsventil var revnet — en ganske usædvanlig fejl, som man aldrig har set magen til på fabriken, hverken på almindelige standardmaskiner, trialmaskinerne eller på racerne. Det internationale trophy blev som omtalt vundet af Tjekkoslavakiet med 5 strafpoints, medens Østrig, der kom på andenpladsen, havde 600 strafpoints og England 700. Sverige kom derefter med 956, Tyskland

med 1407 og Italien med 2080. Sølvpokalen blev vundet af det tjekkoslovakiske B-hold, der mistede 12 points, medens Tyskland på andenpladsen havde 60 og Holland 62. Fabrikskonkurrencen blev vundet af Jawas A-hold med 9 strafpoints, og som nr. 2 kom CZ's A-hold med 12 foran BMW med 60 points. En interessant enkelthed ved dette års løb var, at BSA fabriken havde sendt tre kørere afsted på en pålidelighedsprøve gennem Europa, og i denne prøve indgik blandt andet det internationale 6-dages løb.

Rekordhjørnet.

Der har i de sidste uger været slidt ihærdigt på *Montlhéry's* betonoval. Først var et talstærkt fransk mandskab ude med en radikalt ombygget *Ford Vedette*, hvis motor var bragt ned til et slagvolumen af 1995 ccm. Resultatet af anstrengelserne blev to rekorder i klasse E (1,5—2 liter): 72 timer med 130,33 km/t og 10.000 km med 130,65 km/t; i begge tilfælde en forbedring på 6—8 km/t af de gamle rekorder.

Efter franskmændene tog et engelsk team fat med en standard Jaguar XK 120



Forhandlere
antages i ledige
distrikter



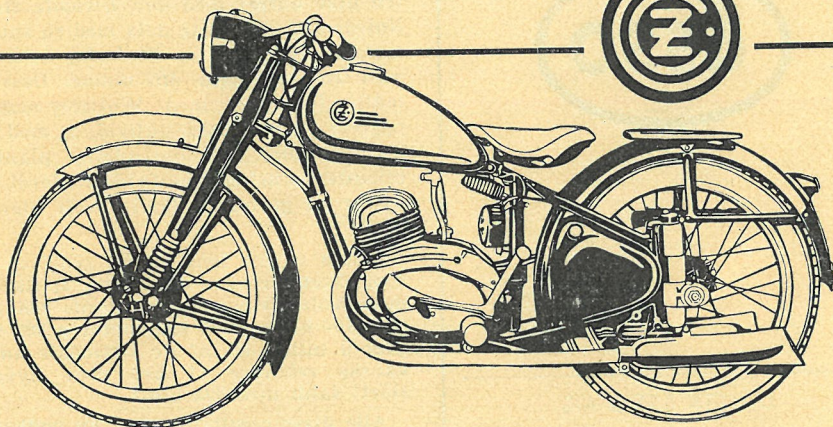
De vandt det internationale 6 dages løb

*Jawa og CZ opnåede i dette års Internationale seks dages trial
den mest overbevisende sejr man endnu har set i dette løb.*

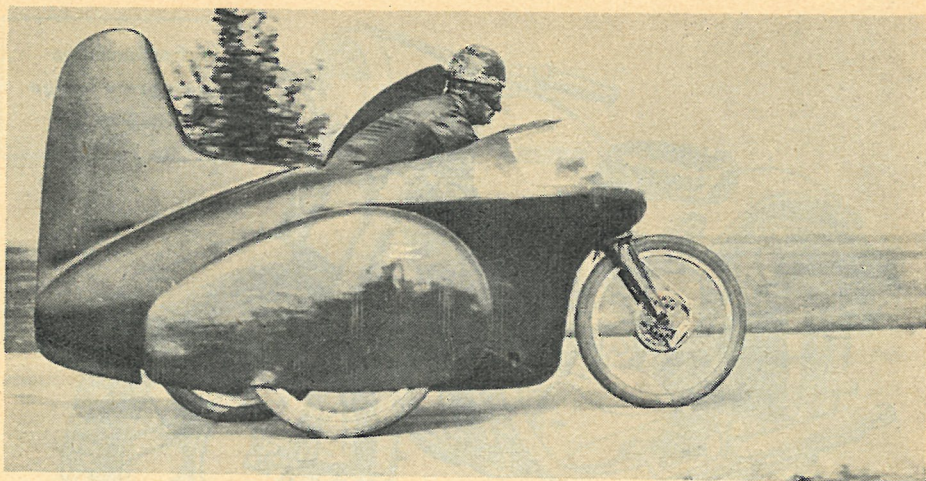
Jawa 500 ccm kr. 4250 excl. oms.	CZ 150 ccm kr. 2100 excl. oms.
» 350 » » 3300 » »	» 125 » » 1800 » »
» 250 » » 2900 » »	

Alle med fjedrende bagstel, indkapslet akkumulator, karburator og speedometer

Enkelte varekøretøjer til omgående levering



ERIK ORTH - LYNGBYVEJ 36 - KØBENHAVN Ø - CENTR. 12.375



På autobanen München Ingolstadt har den italienske Guzzi-kører Gino Cavanna sat 8 nye verdensrekorder i 350 ccm sidevognsglasse med sin 250 ccm maskine. Både den flyvende kilometer og den flyvende mile gennemkørte italieneren med en gennemsnitshastighed på 221 km/t. Det var Hermann Böhm på NSU, der havde de gamle rekorder på henholdsvis 217 og 216 km/t.

(lukket to-personers) og hjemførte fire verdensrekorder samt fem internationale rekorder i klasse C (3—5 liter). Den mest imponerende præstation var vel 72 timer med 169,8 km/t, men 10.000 km med 172,2 km/t er så sandelig heller ikke hverdagskørsel.

Desuden har en Simca »Aronde« i henved tre uger slidt Montlhéry's beton tynd med det resultat, at 27 klasserekorder, der tilhørte henholdsvis den hæderkronede »La Petite Rosalie« Citroën siden 1932—33 og en Austin A-40 Sports siden 1950, nu må bogføres på nyt navn. Rekordvognen tilbagelagde 50.000 km med 117,27 km/t.



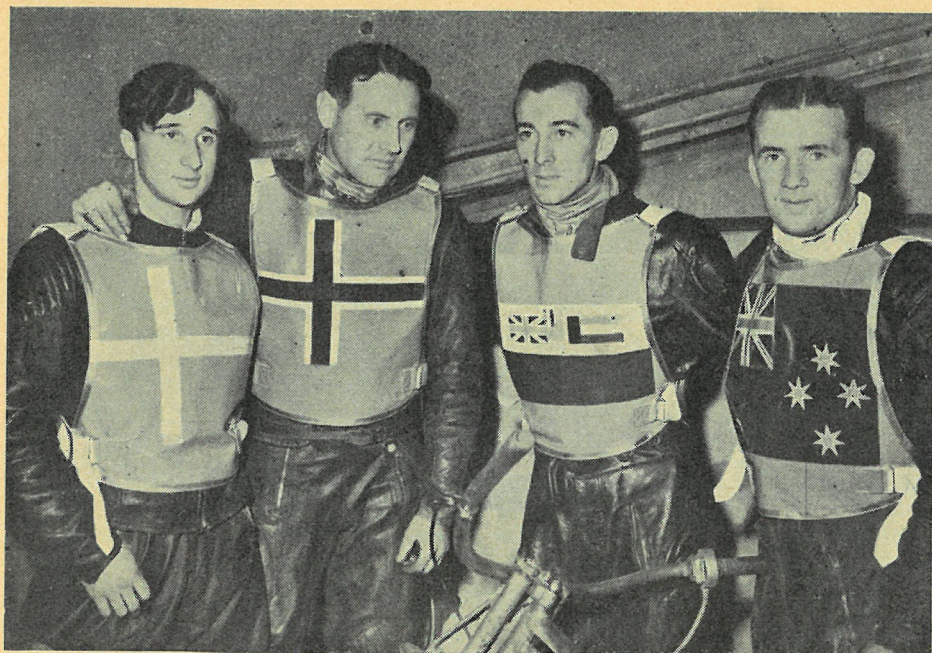
DANSK ESSO A/S

Mens alt dette stod på, var »Goldie« Gardner i gang på Salsø-banen ved Utah i U. S. A., og han aflivede ikke mindre end fem internationale klasserekorder og 16 amerikanske klasserekorder. Rekordkørslen blev udført med den berømte strøm-liniede MG, der kørte dels med en specialmotor, baseret på en Wolseley 6 80, dels med en 1250 ccm MG-motor. Desværre måtte forsøgene med Wolseley-motoren opgives efter et kørselsuheld, og med MG-motoren blev den oprindeligt planlagte rekordserie heller ikke fuldført, fordi saltbanen på grund af dårligt vejr blev for blød.

Listen er for lang til at gengive, men som eksempler kan det tjene, at Gardner med Wolseley-motoren opnåede 236 km/t over 100 km og med MG-motoren 302 km/t over 5 miles. En af de nationale amerikanske rekorder (1 km med flyvende start) faldt med 323 km/t.

Alle disse resultater skal nu godkendes officielt af FIA.

Observer.



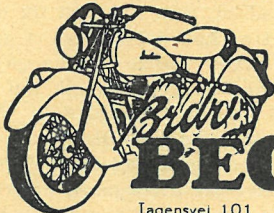
Jack Young blev for andet år i træk verdensmester på speedway og er således den første speedwaykører, der erobrer titlen to år i træk. Her ses nogle af de ryttere, der gjorde sig bemærket i finalen, nemlig den unge svensker Dan Forsberg, Basse Hveem, Oslo, Henry Long, Sydafrika, og Trevor Ridmond, New Zealand.

Jack Young blev verdensmester

Den 18. septbr. kørtes den sidste runde af verdensmesterskaberne i speedway på Wembley Station. Kun to ryttere fra skandinavien var med, nemlig Basse Hveem, Norge, og Dan Forsberg fra Sverige; sidstnævnte er kun 18 år og spås en meget stor fremtid indenfor denne gren af motorsporten. I sit første heat kørte Forsberg mod Jack Young, som han dog ikke kunne klare, men han holdt sig dog en halv snes meter bag den gamle verdensmester fra start til mål. I næste heat stillede svenskeren op mod Ronnie Moore, der var en af favoritterne, og Forsberg blev efter en voldsom kamp sejrherre. Ved tredje start blev det kun til en tredjeplads, Dick Bradley og Clotte var ham for stærke. I det næstsidsite heat kørte Dan Forsberg mod Bob Oakley og Fred Williams, og fik her inderbanen. Her var sejren sikker og han gik i mål foran Williams og Oakley, der henholdsvis besatte anden- og tredjepladsen. Og så kom sidste heat. Forsberg havde nu 9 points, og havde store chancer for en andenplads i det

samlede resultat, hvilket var en fin præstation, men det skulle ikke gå så godt. Meget hårdt trængt — eksperterne drøftede senere alvorligt, om han ikke var for hårdt trængt — af Jeff Lloyd, styrtede den unge svensker, der netop havde sejren i sigte. Nu blev det kun til en femteplads, som han endda måtte dele med A. Payne, Australien. Det endelige resultat blev: L. Jack Young 14 points, Fred Williams 13, Bob Oakley 12, Ronnie Moore 10, Dan Forsberg 9, A. Payne 9 og endelig Jeff Lloyd 8 points.

Motorcykle-Værksted
 Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
 RESERVEDELE OG UDSTYR
 Aut. Indian-forhandler



BECH
 Tagensvej 101 . Tåga 9926

Månedens motorløb

Redigeret af O'West

Landskampen mellem Danmark og Sverige den 7. september på Holbæk Speedway endte med en meget stor sejr til svenskerne, som vandt med 69 points mod vore 39. Kun een eneste gang lykkedes det en dansker at besætte førstepladsen. Det var Orla Knudsen, der i det 11. heat gik i mål en halv baneomgang foran Per Tage Svensson, Sverige. Af de 18 heat vandt svenskerne 13, og som ovenfor nævnt danskerne 1, medens de resterende 4 blev uafgjort. Ikke engang Kiehn Berthelsen, der var kommet flyvende fra England for at styrke det danske hold, kunne gøre meget for at rette situationen op. Svenskerne var for stærke. Især var Per Tage Svensson, Einar Lundqvist og Stig Pramberg meget suveræne, hvilket man forstår, når førstnævnte rytter besatte 5 førstepladser, medens de to sidstnævnte hver tegnede sig for 6 sejre. I 6. heat knækkede Kiehn Berthelsens kæde med det resultat, at han styrtede og uheldigvis lige foran den svenske reserve Rune Andersson, der resolut smed sin maskine og på den måde undgik påkørsel. Ingen af dem kom imidlertid noget til, og begge kunne stille op til næste start.

Den 7. september indviede Kolding Motor Klub sin nye bane, der har en længde af 340 m. Banen skulle gennemkøres 5 gange, og den bedste tid opnåede T. Chr. Larsen, København, idet han fik noteret 1.34,0 for sit rekordforsøg. Niels Blumensaaft brugte 1.35,0 til de 5 omgange, medens Hans Nielsen, Haderslev, der som bekendt kører sidevogn, fik tiden 1.40,5. Dagens bedste løb var uden tvivl ekspertklassen, der blev kørt over 4 heats. I 1. heat besatte Lindegaard Petersen, Kolding, førstepladsen, men i 2. heat fik han en dårlig start og kom til at ligge et godt stykke efter Axel Müller og Langkjær Christensen, men da rytterne gik ind på 4. omgang, lå han på andenpladsen efter Axel Müller, som han imidlertid havde vanskeligt ved at komme udenom. Først i opløbet lykkedes det Lindegaard Petersen ved en kraftanstrengelse at passere, og han

vandt således også 2. heat, og også i 3. heat besatte han efter en voldsom fight førstepladsen. Der var stor spænding at spore hos tilskuerne, da rytterne stillede op til 4. og sidste heat. Lindegaard Petersen havde 15 points, medens Axel Müller, der var hans nærmeste konkurrent, havde 12. At førstnævnte rytter har været meget opsat på at vinde er klart, og at der skulle køres til for at klare konkurrenterne var en kendsgerning, men ingen havde vist tænkt sig, at afgørelsen skulle ske på så voldsom en måde, som den gjorde. Ved indgangen til det første sving på anden omgang styrtede Lindegaard Petersen, idet en svejsning gik i stykker på maskinen, der faktisk knækkede midt over. Rytteren blev slynget op i luften, og han slog hovedet voldsomt mod banen. Atter blev han slynget i vejret for at blive kastet til jorden, hvor han blev liggende som livløs. Han blev omgående kørt på hospitalet, hvor man konstaterede en alvorlig hjerneystelse foruden et muligt kraniebrud. Heldigvis forlyder det dog, at han efter omstændighederne har det bedre. Iøvrigt blev Axel Müller således vinder med 17 points foran sin uheldige konkurrent, der fik 15. Der var optræk til flere alvorlige uheld, blandt andet i sidevognsklassen, hvor John Lindbergs sidevognsmand faldt af i et sving på grund af ujævnheder i banen. Han blev slæbt med et stykke, men gav så slip og blev liggende på banen, hvor han blev påkørt af en efterfølgende maskine. Næppe var det sket, før han påny var ved at blive ramt af en ny maskine, men han kom dog i sikkerhed, og bemærkelsesværdigt var det, at han slap uden en skramme. Resultaterne blev iøvrigt: Et australsk forfølgelsesløb vandt Ernst Østerlund, medens Gunnar Williams vandt et løb for uplacerede ryttere. I sportsklassen for 350 ccm maskiner var Søren Juhl sikker vinder.

Motorløbene den 11. september på den nye Amager bane fik et noget mat forløb, som udelukkende skyldtes manglende jævnbyrdighed mellem de forskellige ryttere. Det er jo klart, at man ikke kan sætte nybegyndere op mod ryttere, der har kørt i flere sæsoner, men her spiller de manglende træningsmuligheder for vore hjemlige speedway-kørere ind. Løbene var formet som »alles kamp mod alles» over 18 heats, og det endelige resultat viste en

overlegen sejr til Kiehn Berthelsen, der fik 12 points, efterfulgt af englænderen Pawson med 11, medens svenskeren Ragnar Nilsson og Leif Bech hver fik 3. Et styrt, der let kunne være blevet alvorligt, skete for Ejvind Petersen, da han blev »lukket inde«. Han blev slynget hen ad banen og blev liggende. Da meget kunne tyde på, at han var blevet kvæstet alvorligt, blev ambulancen tilkaldt, men det viste sig da, at rytteren var sluppet med et par småskrammer.

Den 14. september blev sæsonens sidste løb kørt på Næstved Speedway, og det blev en værdig afslutning. For første gang deltog sidevognskørere i løbene, der blev en succes, man fristes til at sige som sædvanlig. Der var både engelsk og svensk deltagelse, idet Bill Kitchen og Bill Longley forsvarede de engelske farver, medens Stig Svensson, Bertil Karlsson og Per Svensson repræsenterede Sverige. Desværre måtte Bill Kitchen senere udgå med motorstop, men han havde da nået at bevise, at han stadig er en stor rytter. Han vandt næsten alt, hvad han deltog i. Også Leif Bech kørte ganske udmærket. Han er gået kolossalt frem i denne sæson. Resultaterne blev: Ekspertmatch A vandt Bill Kitchen foran Bertil Karlsson og Kiehn Berthelsen, medens ekspertklasse B blev vundet af Bill Longley foran Leif Bech og Per Svensson. Også ekspertklasse C gik til en udlænding, idet Stig Svensson besatte førstepladsen foran Erik Vincents og Morian Hansen. En special-match blev vundet af Bue Jensen med Alfred Larsen på andenpladsen, standardmatchen gik til Poul Kalør, medens Erh. Fisker vandt Mogenstrup-løbet. Sidevognsløbet blev temmelig overlegent vundet af Hans Nielsen foran Egon Walther og Axel Vang Hansen. Endelig blev der kørt to udfordringsmatcher, hvor Bill Kitchen stillede op mod Leif Bech. Der blev kørt næsten dødt løb, men englænderen var dog en anelse foran. Derefter skulle Bill Kitchen igen køre mod Leif Bech, men hans maskine var da gået i stykker, og Bill Longley måtte træde i stedet. Denne gang vandt danskeren med en ringbredde. Tiden blev 1.23,7.

Den 14. september afholdt Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub årets sidste løb på Aabenraa stadion, og publikum blev vidne til en række gode løb. De kendte svenske ryttere, C. J. Hultmann og



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.

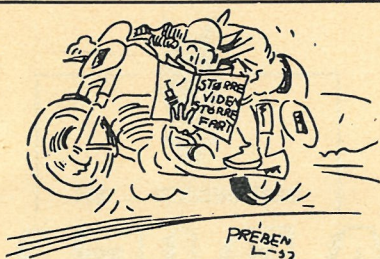
STEMPELRINGE

1200 forskellige
størrelser Stempel-
og Olieringe paa
Lager

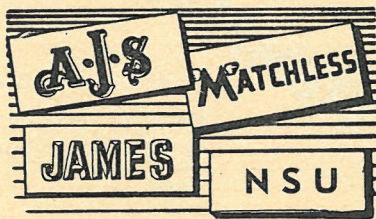
Københavns Cylinder Service

v/ Ove Jørgensen

Nørrebrogade 209-211
Ægir 851-2403
København N.



Større Viden - Større Fart
kr. 8,75
Skandinavisk Motor Journal



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

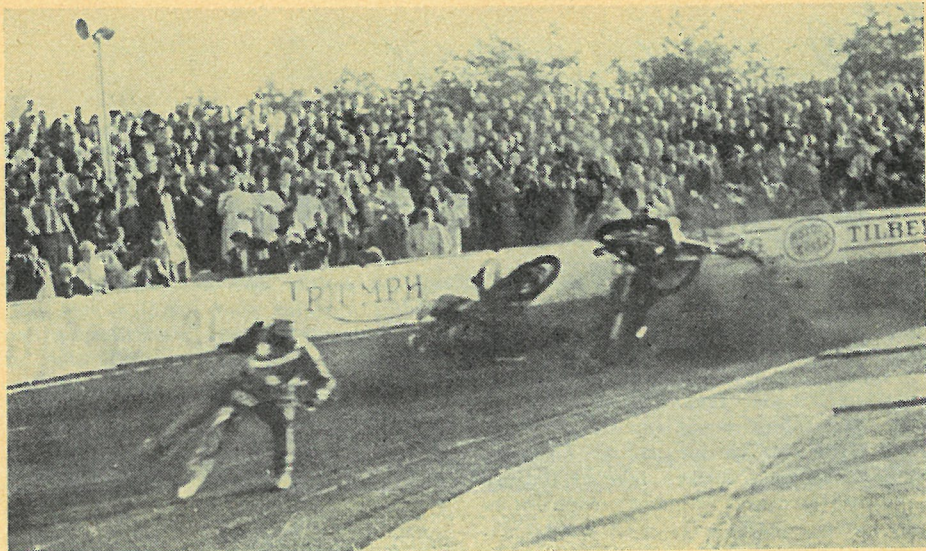
FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

Ragge Nilsson, samt de heller ikke ukendte tyske køreere Dammeyer og Ringel var til stede og satte præg på stævnet. Uheldene var få, og ingen var alvorlige. Børge Mørck var to gange i Jorden med sin maskine, og mest kedeligt var det, da han styrtede i Lucas-løbet, netop som han havde fået erobret en sikker førerposition. Ekspertklassen vandt Hultmann med 14 points foran Orla Knudsen, der fik 11. Standardklassen blev vundet overlegent af Børge Mørck, idet han fik 12 points mod Ejvind Hansens 6. I standardklasse B besatte Ernst Østerlund førstepladsen, ligesom han også vandt Lucas-løbet og standard-handicap. Som sædvanlig kunne de tyske ryttere ikke gøre sig gældende, det er stadig materiellet, der svigter.

Motorklubbernes Banefond har glæde af den nye bane på Amager Travbane. Selvom det ikke er de store navne, der kører, får man alligevel noget for pengene, og løbene den 18. september fik et udmærket forløb. Rytterne var jævnbyrdige, og derfor var løbene gode og spændende. Især satte sidevognsløbene som altid stemningen i vejret. Hans Jacobsen kæmpede en vældig dyst med Axel Vang Hansen, og de to sidevognsmænd havde meget travlt med at holde maskinerne på banen. Morian styrtede, men sin gamle »falde«-teknik har han ikke glemt. Trods sine utallige styrt har han dog kun een eneste gang været ramt alvorligt, og da brækkede han »kun« armen. Jeg husker engang på Roskildevvej, hvor Morian var blevet hængende i en af madrasserne, og maskinen kurede videre hen ad banen. Han løb efter den, op på den, i sadlen og ravede i mål som vinder. Dengang var det tider.

I ekspertklassen var der ikke mindre end 3 ryttere, der havde samme pointantal, nemlig Leif Hirsborg, Ragnar Nilsson og Jørgen Petersen. Hans Jacobsen, der vandt de to sidste afdelinger af sidevognsløbene, og i første afdeling kørte dødt løb med Axel Vang Hansen, fik iøvrigt dagens bedste tid i sidevognsklassen, idet han fik noteret 1.24,3 og således satte banerekorden ned med ikke mindre end 5 sekunder. Ekspertklasse B havde faktisk to sejrherre, idet Erh. Fisker og Kaj Larsen hver fik 8 points. Leif Bech vandt et pokalløb, medens Hultmann, Sverige, sejrede i en ekstra-match.



Gang på gang må man undre sig over, hvor godt rytterne slipper fra de mere dramatiske episoder på en speedway. At Erhardt Fisker slap fra sit dramatiske styrt med en forstuvet hånd og en ganske ubetydelig rift på næsen virker som noget af et mirakel. Her har SMJ's fotograf, Viggo Mortensen, fanget en anden dramatisk situation, hvor ryttere, maskiner og slagger er blandet i vild forvirring.

Løbene på Gladsaxe Speedway den 21. september blev præget af et grimt styrt, der gik ud over Erhard Fisker, som måtte bringes på hospitalet med en flænge i ansigtet. Det skete i et af de indledende heat, hvor Fisker lå klart i spidsen. Da han ved udgangen af det første sving gav gas, skred maskinen på den regntunge og fedtede bane, og han kørte lige mod en hegnsstolpe med fuld gas. Fisker og maskine blev slynget i luften for øjnene af de forfærdede tilskuere, og han blev kastet en snes meter frem for at havne i nettet, men han slap som nævnt forholdsvis billigt. Maskinen var derimod ikke meget værd. Fisker blev kørt på hospitalet, og ingen havde selvfølgelig ventet at se ham mere den dag, men efter en halv times forløb kom han bleg, men fattet med et hefteplaster over såret; han ville se resten af løbene. Orla Knudsen kørte iøvrigt glimrende og fik noteret så fin en tid som 1.18, kun 6/10 sek. fra banerekorden. Også Gladsaxe-løbets slutheat vandt han, men først efter en omstart. Først vandt en svensk rytter, Ragnar Nilsson, men starten havde været mislykket, og publikum protesterede vildt. To af rytterne kørte deres maskiner ind til siden og ville ikke køre videre. Der blev derfor kørt om, og

Orla Knudsen vandt derefter. Af resultaterne skal nævnes: Crackrace A Ragnar Nilsson og Crackrace B Leif Bech. Sidevognsløbene blev begge vundet af John Lindberg, og standardløbet vandt Poul Hansen. Flying Match A og B med de uplacerede ryttere fra Gladsaxe-løbet blev vundet af henholdsvis C. J. Hultmann, Sverige, og Robert Kastebo. Endelig gik stjernematch I og II til henholdsvis Leif Bech og Morian Hansen. Der var iøvrigt kun få tilskuere, da vejret var meget blæsende og regnen styrtede ned.

Moto-cross løbene på barren ved Ny Mølle den 21. september blev en ren mudderpantomime. Det var kun meget få ryttere, der fik lov til at køre alle omgange igennem uden at måtte ned i pløret. I slutheatet for sidevogne var der således ikke mindre end 4 af de 5 startende ryttere, der blev hængende rundt omkring i æltet. På de værste steder havde løbsledelsen sørget for, at der blev kastet halm, men det hjalp kun lidt. Ejvind Hansen var så ubetinget dagens bedste rytter, men Jacob Lynegaard truede ham alvorligt flere gange. Dette ses bedst af resultatet i slutheatet for seniorer, hvor Lynegaard kom ind som nr. 2 kun 4/10 sek. efter Ejvind Hansen. Han var da også den eneste

Blad venligst frem til side 578

Teknisk **BREVKASSE**

Det var vel ikke muligt, De kunne bringe en artikel om, hvordan man tuner en »Nimbus«, model 1952. Ligeledes vil jeg være Dem taknemmelig, om De ville vise accelerationskurven for samme maskine. Agter »Nimbus«-fabriken ikke at indføre baghjulsaffjedring? Hvorfor har maskinen ikke firetrinsgearkasse? »Entusiasten«.

Man vil ikke få nævneværdig glæde af at tune en Nimbus, eftersom motoren ikke kan tåle væsentlig højere varmebelastning, end den er udsat for med den nuværende maksimaleffekt. Man kan måske nedsætte stempelfriktionen lidt, og man kan polere indsugnings- og udblæsningskanaler og i øvrigt bringe maskinen op til en 100 % fin stand. Josef Koch's maskine var ikke tunet i den forstand, men kun trimmet meget fint, og den ydede 26 hk. Det vil være vanskeligt at montere en Nimbus med baghjulsaffjedring, eftersom en sådan ændring vil kræve en ny stelkonstruktion. Man er selvfølgelig klar over fordelene ved såvel baghjulsaffjedring som 4-trins gearkasse på fabriken, og når Nimbus stadig har uaffjedret baghjul og 3-trins gearkasse, er det hovedsagelig af prismæssige grunde.

Undertegnede, der har tænkt sig at opbygge en motorcykle med 200 ccm Villiers motor, vil gerne have at vide, om der skal særlig tilladelse til, eller om der skal betales omsætningsafgift.

P. S., Auning.

Hvis man opbygger en motorcykle af nye og brugte dele, skal man hos Direktoratet for Vareforsyning have en indregistreringstilladelse. For at kunne få denne tilladelse må man kunne vise en samleattest, der klart viser, hvilke dele der er

nye, og hvilke dele der er brugte. Den færdige maskine skal sammen med indregistreringstilladelsen fremstilles for den motorsagkyndige, og det er muligt, at denne forlanger, at maskinen skal undersøges på Teknologisk Institut. Der skal betales omsætningsafgift efter vurdering.

Jeg har en 250 ccm motorcykle af ældre årgang, og jeg kan hverken skaffe reservedele til motoren eller oplysninger om den. Jeg mener, at jeg kan få motoren kasseret således, at jeg kan få tilladelse til at købe en ny, men nu vil jeg gerne vide, om der skal betales yderligere omsætningsafgift. O. E., Sorø.

Forudsat at der er betalt omsætningsafgift af motorcyklen skal man ikke yderligere betale omsætningsafgift ved udskiftning af motoren.

Jeg lagde for nogen tid siden mærke til, at min karburator var utæt mellem svømmerhuset og svømmerhusets dæksel. Når jeg tippede karburatoren, flød benzinen ikke alene ud af det lille overløbs hul, men tillige ud mellem dækslet og svømmerhuset. Jeg skar derefter en pakning til og lagde ovenpå svømmerhuset, men nu hugger maskinen voldsomt og går urent ved ca. 50 km/t. Kan det have noget med pakningen at gøre?

A. R., Skive.

Den urene motorgang har i højeste grad noget med pakningen at gøre. Det lille hul i dækslet, De kalder et overløbshul, er slet og ret et lufthul, der skal sikre, at der hverken bliver under- eller overtryk i svømmerhuset. Det er fuldkommen ligegyldigt, om svømmerhuset er utæt ved dækslet, forudsat at der ikke er tale om store åbninger. Når De lægger en pakning mellem svømmerhuset og dets dæksel, sker der følgende: Svømmer-

huset, der er i fast forbindelse med blandekammeret, og svømmeren er indrettet således, at den holder konstant benzinhøjde i strålerøret. Når pakningen bliver lagt imellem, hæves svømmerens ventilsæde, der er anbragt i blandekammerets dæksel, og svømmeren vil derfor lukke senere for benzintilførslen. Dette vil igen sige, at svømmerstanden stiger, og benzinstanden i blandekammeret stiger tilsvarende i henhold til den fysiske lov om to forbundne kar. Den hævede svømmerstand vil medføre en for fed blanding af gassen, og dette vil navnlig blive mærkbart ved bestemte hastigheder.

Jeg har lagt mærke til, at hver gang jeg slipper den venstre side af styret på min motorcykle, medens jeg kører, begynder koblingsgrebet at vibrere stærkt. Så snart jeg atter sætter hånden på styret, holder vibrationerne op. Er det nogen fejl, og hvor ligger eventuelt fejlen?

I. R., Herning.

Man kan ikke kalde det nogen direkte fejl, det er ganske simpelt vibrationerne, der forplanter sig ud til styret, og normalt, når man holder på styret, dæmper man vibrationerne med armene, men så snart man slipper styret, har vibrationerne frit spil og forplanter sig til koblingshåndtaget. Forholdet er iøvrigt ganske uden betydning.

Lyset på min motorcykle har i lang tid været meget dårligt. Jeg har prøvet at sætte en stærkere pære i, men det hjælper kun ganske lidt. Jeg har nu lagt mærke til, at reflektoren er ret angrebet, skønt den lige er blevet forsolvet. Er der noget at gøre ved det? Kan man beskytte en opforsolvet reflektor på en eller anden måde? Jeg har hørt så meget om, at man ikke må pudse den. Sker der noget ved det?

O. N., København V.

Hvis reflektoren er angrebet, vil det ganske naturligt nedsætte lysstyrken betydeligt. Man kan ikke beskytte en forsolvet reflektor på effektiv måde, det eneste, man kan gøre, er at sørge for, at alle åbninger er pakket tæt, f. eks. ved lygteglasset, eventuelt ved speedometerkablet o. s. v. således, at luftens fugtighed ikke har frit spil. Undertiden kan man med held pudse en gammel reflektor, men det afhænger i no-

gen grad af belægningen. De nye aluminiumsbelagte reflektorer kan under ingen omstændigheder pudses, og flere andre reflektorer har den kedelige egenskab, at sølvbelægningen forsvinder, så snart man prøver at pudse på dem. Vi har imidlertid i flere tilfælde med held pudset en sølvbelagt reflektor med sølvpudsecreme. Først må man imidlertid fjerne alle løse støvpartikler helst ved at blæse reflektoren ren med trykluft eller ved forsigtigt at puste det væk. Man må kun anvende sølvpudsecreme og kun indgnide dette med et stykke vat, ligesom man også skal bruge vat til at polere efter med. Er lyset dårligt, bør man samtidig efterse kontakter og ledninger og sørge for, at alle forbindelser er gode.

MOTORCYKLE- REPARATIONER

Alle motorcyklisters uundværlige håndbog

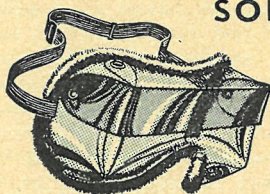
kr. 9,75

Skandinavisk Motor Journal

MOTORBRILLE m. stilbar SOLSKÆRM

mønsterbeskyttet

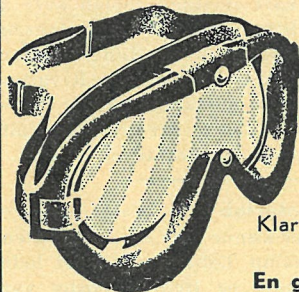
— også ideel
til natkørsel



Fremstillet af
brandsikker
plasticrude m.
chenillekant

og med plads til alm. brillestel

AMRK. MOTORBRILLER



med blød
smidig
gummikant

Udskiftelig
plastikrude

Klar eller farvet

En gros:

Harry Petersens Eftf.
Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361

Danmarksmesterskabet

*Leif Bech blev vinder på god kørsel,
sikker stil og en god maskine*

I modsætning til tidligere år blev Danmarksmesterskaberne i denne sæson skåret ned til kun at omfatte specialcykler. I overværelse af ca. 6000 tilskuere kørtes dette mesterskab søndag den 5. oktober på Odense Speedway. Mesterskabsløbet omfattede ikke mindre end 20 starter med ialt 16 deltagere, således at alle kom til at køre mod alle. Allerede da første halvdel af løbene var afviklet, blev man klar over, at kampen om mesterskabet ville komme til at stå mellem Leif Bech og Orla Knudsen. Leif Bech havde i første heat slået Kiehn Berthelsen, og Orla Knudsen vandt 12 heat hårdt presset af Kiehn. Orla Knudsen og Leif Bech kom således til at stå lige med hver 9 points, medens Kiehn Berthelsen havde 7 points. Da rytterne stillede op til 16. start, var der stor spænding, da de to favoritter her skulle mødes i en afgørende duel. Den lille, energiske Leif Bech lagde sig straks i spidsen, og trods gentagne forsøg lykkedes det ikke Orla Knudsen at komme forbi, og Leif Bech kunne således køre i mål som danmarksmester med 15 points mod Orla Knudsens 14 points. Iøvrigt var banen usædvanlig dårlig og hullet, idet den megen regn om natten og om formiddagen havde gjort banen blød og æltet, men ikke destomindre blev løbene afviklet præcist og uden uheld. Resultatet af danmarksmesterskabet blev: Danmarksmester: Leif Bech 15 points, nr. 2 Orla Knudsen 14 p., nr. 3 Kiehn Berthelsen 13 p., nr. 4 Erh. Fisker 11 p., nr. 5 Jørgen Petersen 9 p., nr. 6 Bue Jensen 9 p., nr. 7 Eivind Petersen 8 p. Iøvrigt blev der kørt et sidevognsløb over 3 heat, og dette blev vundet af Hans Hansen foran Egon Walther. Sven Knudsen blev nr. 3, og Willy Baasch blev nr. 4. Resultatet af danmarksmesterskabet var en overraskelse for tilskuerne, der hyldede Leif Bech stærkt for hans præstation.

Månedens motorløb

fortsat fra side 575

seniorkører, der kunne give Ejvind Hansen en ordentlig kamp. Løbene var i det hele taget udmærkede, og Henrik Vosny var suveræn i letvægtsklassen, medens sidevognskøreren Vang Poulsen også viste fin kørsel. Knud Nielsen, der kørte igen efter

sit uheld på banen ved Esbjerg, var tydeligvis ikke rigtig med endnu, og man så kun glimtvis den fine kørsel, han plejer at præstere.

I juniorklassen førte Bent Christiansen fra start til 25 meter før mål, da hans maskine strejkede. Rytteren gav sig ikke tid til at forsøge på at starte igen, men sprang af cyklen og trak den mod mål. Ti meter før dette var nået, overhalede Frantz Christiansen ham, men Bent Christiansen nåede dog at få maskinen over målstregen som nr. 2, kun 19 sekunder efter vinderen, der kørte de 10 omgange på 17.38,0. Det var trist, at vejrguderne svigtede helt og totalt, for det var virkelig fine løb, det fåtallige publikum fik at se.

Den 28. september kørtes årets sidste løb på Holbæk Speedway, og der var som sædvanligt engageret en række udenlandske kørere. Jack Parker fra England havde sendt afbud på grund af sygdom, og i stedet startede Freddie Williams, der for nylig besatte andenpladsen i verdensmesterskabsrunden. Desuden deltog svenskerne Olle Nygreen og den fænomenale unge Dan Forsberg. Sidstnævnte startede iøvrigt med et rekordforsøg, men han var dog ikke i stand til at slå Basse Hveems rekord på 1.13,5, idet han kun opnåede 1.15,3. Leif Bech bliver stadig bedre, og han besatte da også førstepladsen i Holbæk-løbets slutheat med Erh. Fisker på andenpladsen. Senior standard vandt Johs. Mygind overlegent foran Eiv. Hansen og Norton Hansen. I det internationale ekspertrace måtte Williams udgå med en knækket plejlstang, hvorfor han i de senere løb måtte køre på Kitchens maskine. Iøvrigt vandt Nygreen denne match på 3 omgange i tiden 0.58,5. I crack-race A, der blev kørt med flyvende start, blev Nygreen vinder, medens crack-race B gik til Kaj Larsen. Standard handicap blev overlegent vundet af Børge Mørck i tiden 1.30,5. Han havde endda størst tillæg, 40 meter. I dagens match deltog fire ryttere, der blev fordelt over banen med lige store mellemrum. Hver gang en rytter blev overhalet, udgik han, og det højeste antal omgange var 10. Eivind Hansen udgik, og Norton Hansen styrtede i et sving og måtte også udgå. Tilbage blev Mygind, der kørte de 10 omgange, og han blev vinder i tiden 3.38,2, medens Børge Mørck, der også fuldførte, fik noteret 3.41,0. Junior standard blev vundet af Chr. Schmidt.

Den norske mesterskabsserie

Af BJØRN MATHISEN

I stedet for som ved tidligere norgesmesterskap, og plukke ut 16 kjørere og avvikle stevnet over en dag, har speedwaykomiteen i år erklært mesterskapet for åpent. Årets NM ble ifølge de nye regler kjørt med tre innledende omganger, semifinale og finale. På bakgrunn av de kjørte innledende omganger kan man konstatere at en overveiende del av kjørerne lider under mangel av trening og instruksjon. N. M. K.s planlagte serieprogram er heller ikke, etter to års diskusjoner, kommet lenger enn till papiret, hvorfor kjørerne framdeles må se bort fra hva denne ville bety i så henseende.

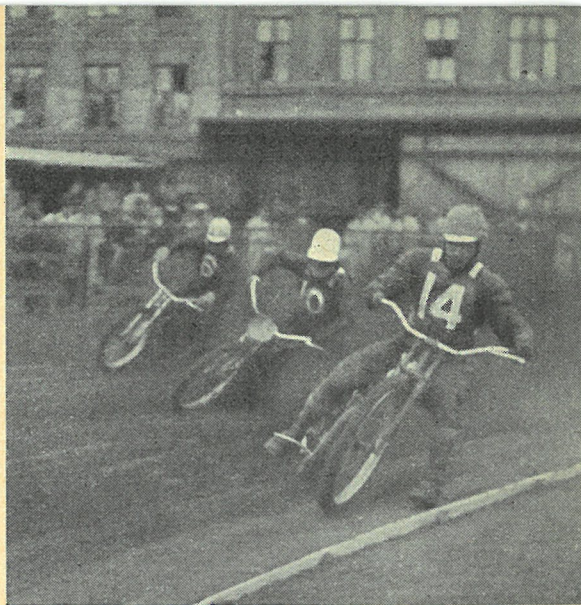
Første innledende omgang ble kjørt på Dælenengen Speedway, hvor Edvin Fredriksen helt overraskende slo Henry Andersen. Fredriksen imponerte særlig med en dristig kurveteknikk. Forøvrig hadde Werner Lorenzen og Walter Wollan begge en stor dag med henholdsvis 13 og 12 poeng. Som vanlig viste banen seg å være i vanskeligste laget for de nyere kjørerne som for størsteparten ikke fikk vist sitt virkelige jeg.

Resultat: Edvin Fredriksen 15 p. Henry Andersen 14 p. Werner Lorentzen 13 p. Walter Wollan 12 p. Gunnar Hilsen 10 p. Olgar Törholen 8 p. Arne Kristiansen 8 p. Aage W. Jensen 6 p.

Innledningsrunden på Orkla Speedway ble et underholdende stevne, avviklet i vanlig god regi. Dessverre var banen våt og tung etter foregående døgns vedvarende regn, noe som innvirket til flere kjedebrydd og velter. Et slikt uhell berøvet publikum storoppkjøret Gjølmesli—Ness. Ness sørget for fullt hus, mens Rolf Westerberg gjennom Gjølmeslis uhell gikk inn på annen plass med 13 poeng. Gjølmesli ble forøvrig, med tiden 1.21.7, dagens hurtigste kjører.

Resultat: Rolf Ness 15 p. Rolf Westerberg 13 p. Sverre Gjølmesli 12 p. Gunnar Hemsæter 11 p. Erling Simonsen 10 p. Odd Johansen 10 p. Bernhard Bergersen 7 p.

1. runde av NM på Hamar ble som ventet fullstendig dominert av Basse Hveem. Han vant samtlige av sine heat i oppvis-



Fra VM runden i Oslo. Fra venstre ses finnen Yrja Heikilä og hans landsmand Helminen, medens Kiehn Berthelsen ligger på inderbane. Det er morsomt at tenke på, at der blev klaget over støjlagen fra den forholdsvis frit beliggende Gentofte Speedway, medens man i Oslo kan køre lige op af beboelseskareer.

ningsstil, og var opp til en halv runde foran sine konkurrenter i mål. I sin første kjøring tangerte han Henry Andersens banerekord på 1.26.4, klemte til for fullt i neste med tiden 1.24.6. Forøvrig bød stevnet på flere lyspunkter, hvor man spesielt la merke til Hamar-kjöreren Erling Cae.

Resultat: Basse Hveem 15 p. Erik Storm Larsen 13 p. Th. Andreassen 12 p. Sigmund Odnæs 11 p. Erling Cae 10 p. Rolf Solberg 9 p. Erling Hansen 9 p. Reidar Kristoffersen 7 p. Karl Andreassen 7 p. Oddvar Gundersgaard 7 p.

Finale — NM

Det måtte ekstraheat til for å kåre årets norgesmester i speedway. Etter siste heat lå Basse Hveem og Harry Andersen likt med 14 poeng hver. Egentlig speedwayreglene burde Hveem med sin heatseier over Andersen vært kåret som mester, men arrangören hadde tidligere meddelt at omkjöring ville finne sted om noen ryttere sto likt i poeng. Det kan kritiseres arrangören at man uten videre skyver de av speedwaykomiteens vedtatte regler tilside, uten i større grad reflektere over hva dette kunne innvirke for den enkelte kjører. Nå avgjorde Basse selv diskusjonen ved å ta hjem også ekstraheatet og dermed sitt 14. norgesmesterskap.

Tross vedvarende regn hadde det lykkes arrangören å sette banen i god stand, selv om Trondheims stadion i sin nåværende skikkelse aldri vil være direkte egnet till speedway.

Basse kjørte bedre en noengang, og kun det tilfelle at tanken gikk tom kunne ha berøvet ham mesterskapet. Etter pen ledelse på Storm Larsen oppgav motoren ånden 75 meter fra mål, hvorpå Larsen berget heatseiren. I like stor grad som Hveem dominerte Henry Andersen sine heat. Foran siste heat var stillingen at Andersen med fire seire hadde 12 poeng mot Hveems 11. Heatet — Hveem, Andersen, Gjølmesli, Ness — ble stevnets store klimaks. Hveem kunne ingen true, mens Ness i et forsøk på å gå utenom Andersen skar ut og for inn i en betongvegg foran tilskuertribunen. Etterfølgende Gjølmesli klarte ikke å komme forbi å kjørte inn i vraket av Ness sykkel. Begge rytterne ble båret av banen, dog uten skader av alvorlig art.

Reidar Kristoffersen imponerte med sin kjøring. 3 heatseire, 2 annen plasser og tredje plass sammenlagt i årets fornemste speedwaystevne. Stort sett kan man forövrig slå fast at den gamle garde fram-

deles holder de yngre krefter fra livet. Werner Lorentzen, Th. Andreassen og Storm-Larsen viste alle sikker og rutinert kjørsel. Derimot bör neste års mesterskap bringe endringer i resultatlisten, noe også de tidligere omganger i mesterskapet bekreftet.

Premielisten: 1) og Norgesmester Leif Basse Hveem 14 p. 2) Henry Andersen 14 p. 3) Reidar Kristoffersen 13 p. 4) Sverre Gjølmesli 12 p. 5) Werner Lorentzen 10 p. 5) Th. Andreassen 10 p. 5) Erik Storm-Larsen 10 p. 8) Rolf Ness 6 p. 9) Edvin Fredriksen 5 p. 11) Erling Simonsen 4 p. 11) Odd Johansen 4 p. 13) Magne Flåten 3 p. 14) Gunnar Hilsen 2 p. 15) Olgar Törholen 1 p. 15) Karl Andreassen 1 p.

LØBSKALENDER

Oktober:

- 26. Aarhus Motor Klub — Trial
- Sundby Motor Klub — Trial
- Motorcykle-Klubben Svendborg — Trial

November:

- 2. Motorklubben Vestfyn — Trial
- Sports Motor Klubben København — Trial
- 9. Sports Motorklubben Odin — Trial
- Frederiksborg Amts Motorklub — Trial
- 16. Jyllands Motor Sportsunion (Jyske trial-mesterskaber) — Trial

VERDENSMESTER

Igen i aar erobredes et verdensmesterskab paa Avon-dæk — det bedste bevis paa fremragende kvalitet og styrke — en garanti for Deres sikkerhed.

Forlang Avon hos
Deres forhandler

AVON

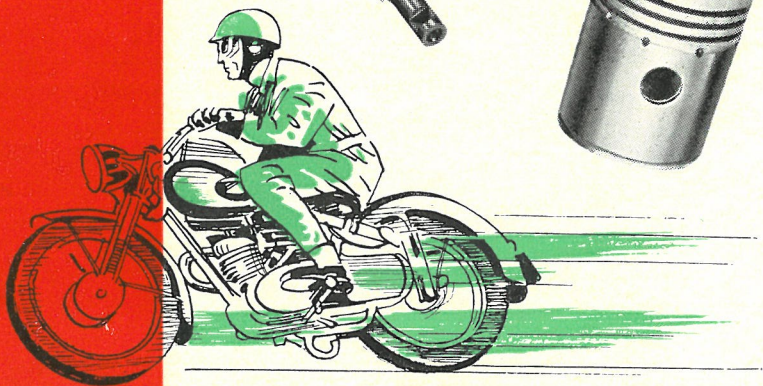
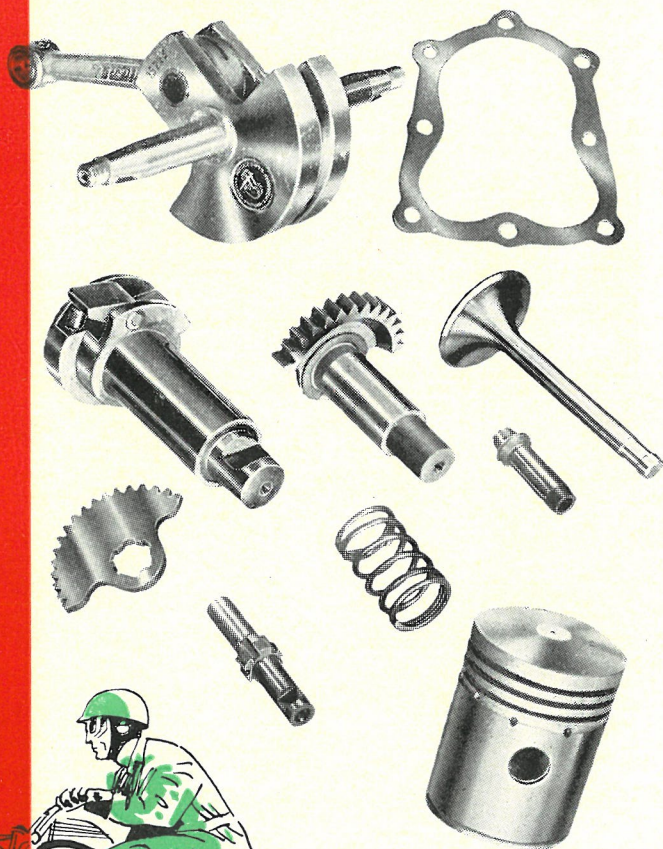
DET FØRENDE DÆK

Motorcykle-reservedele og tilbehør en gros

Fra lager kan le-
veres reserve-
dele til alle gang-
bare mærker og
årgange.

Specielt:
BLUE - SEAL
stempler

En gros afdeling
for autoreserve-
dele og tilbehør.

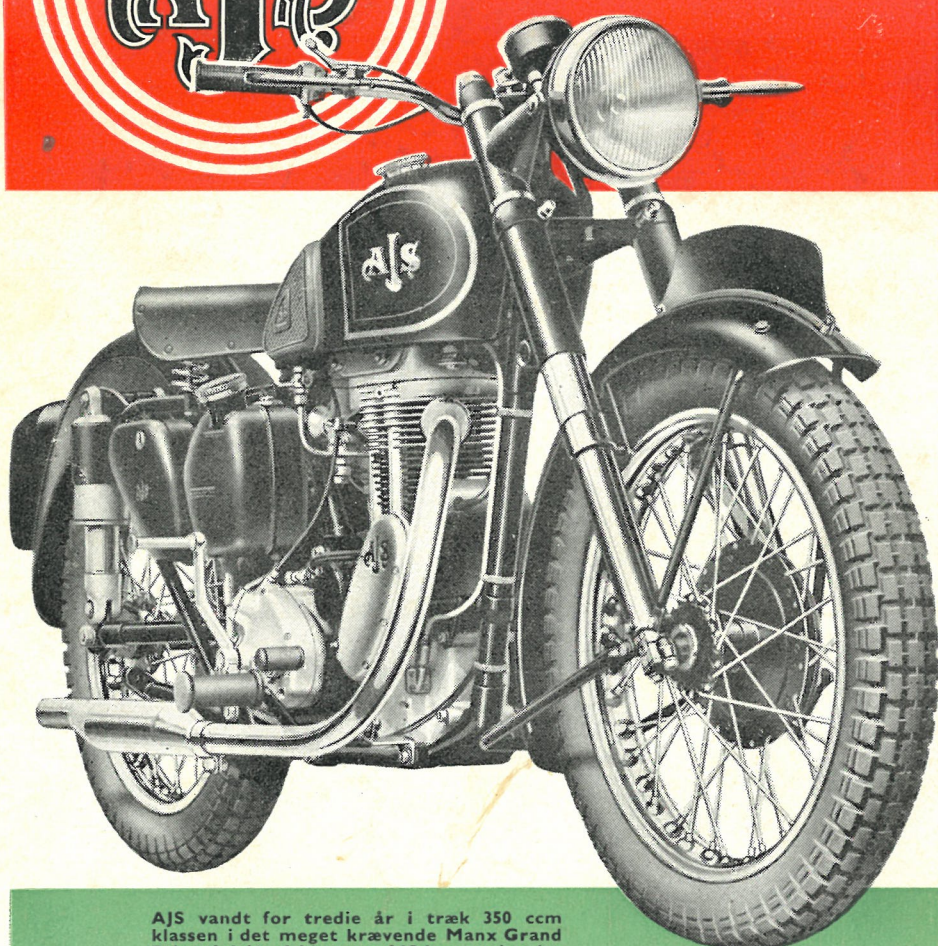


A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE TELEFON 1497

Det førende en gros firma
i reservedele og tilbehør til motorcykler



Når De vælger en AJS, får De ikke alene den maskine, der har de bedste køreegenskaber, men den enestående kvalitet sikrer Dem tillige på alle måder — også økonomisk!



AJS vandt for tredje år i træk 350 ccm klassen i det meget krævende Manx Grand Prix på Isle of Man, og AJS besatte iøvrigt de fire første pladser. Dette løb følges med den største interesse verden over, fordi „fabriksracere“ og professionelle kørere ikke har adgang til dette løb.

FRED. RASMUSSEN

ODENSE

KØBENHAVN