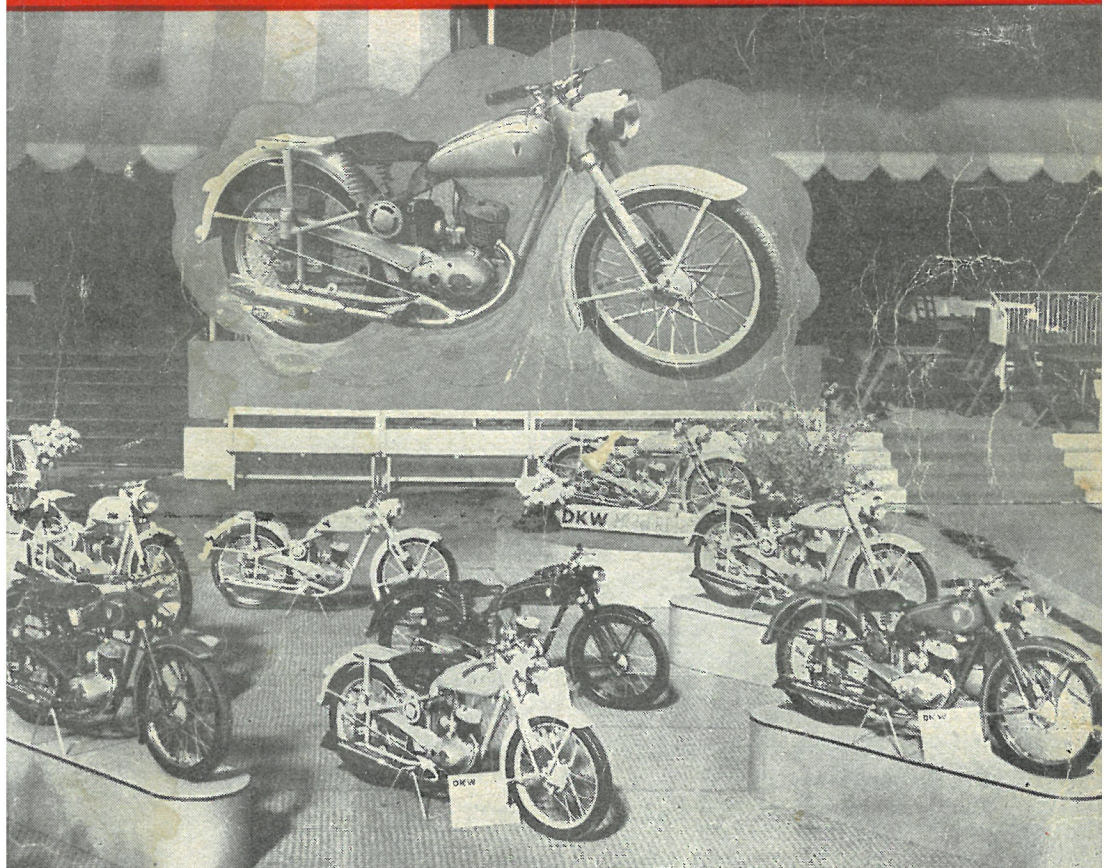


R. 5 - 5. ARG.

MAJ 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

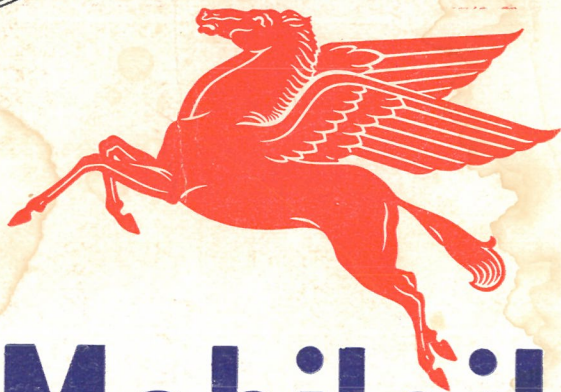
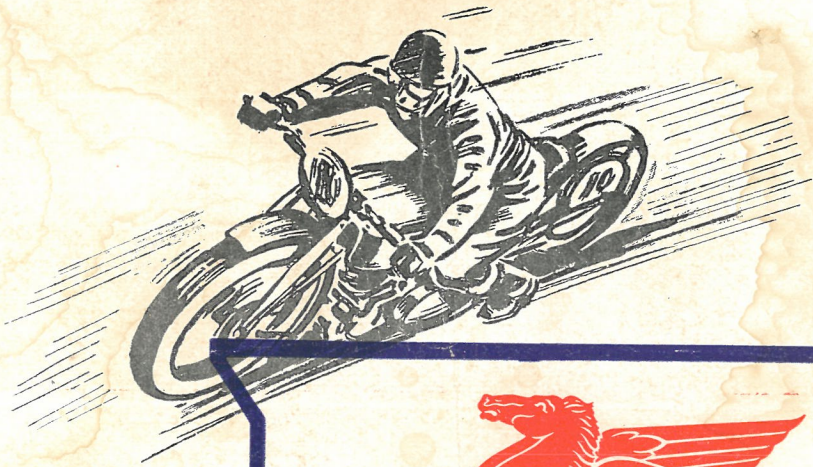
TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



DKW

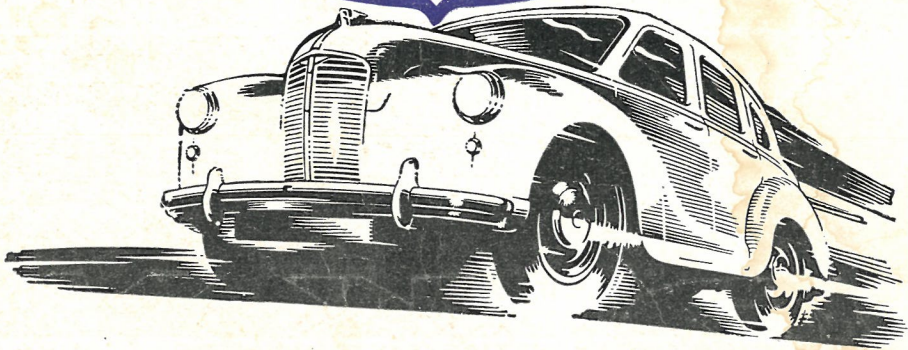
DKW — Verdens førende letvægter — vakte sensation paa udstillingen i Forum, fordi den trods teleskopisk affjedring paa begge hjul og mange andre tekniske fordele kan leveres til Kr. 1665,—

GENERALREPRÆSENTANT BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, SUNDKROGSGADE 3, KØBENHAVN Ø.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

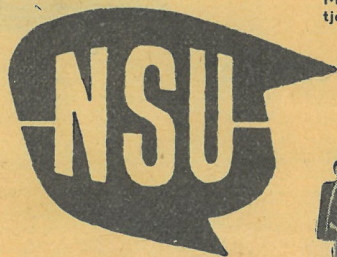


VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE



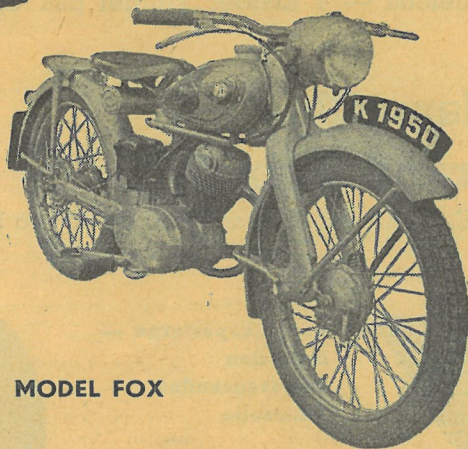
Ny Verdensrekord

Wilhelm Hertz har med
en 499 ccm NSU kørt
289,96 km/tm.



De enorme hastigheder, som blev opnået af NSU's rekordmaskiner er først og fremmest betinget af den gennemførte konstruktion og et enestående præcisionsarbejde, men disse egenskaber kendetegner hver eneste NSU der forlader Tysklands største motorcyklefabrik.

NSU Fox er også en lille rekordmaskine. Den er den mest økonomiske og driftsikre maskine i sin klasse. Model OSL på 250 ccm vil med sin kraftige motor tjene Dem pålideligt dag efter dag, år efter år.



MODEL FOX

GENERALREPRÆSENTANT:

FRED. RASMUSSEN . ODENSE . KØBENHAVN



Spaniens Grand Prix 1951

Barcelona — 4 Klasser vundet paa CASTROL

Marseilles Grand Prix 1951

G. E. DUKE vandt baade 350 og 500 cc Klassen — paa CASTROL

Følg Eksperterne —
brug den
»selvrensende«
Motorolie



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. MAJ 1951

NR. 5

Engelsk-svensk-finsk sejr i Djurgårdsløbet

Djurgårdsløbet havde i år 67.000 betalende tilskuere, og vejrguderne så som sædvanlig med mildhed på dette kæmpemæssige velgørenhedsarrangement. På den snart klassiske skandinaviske bane skete der betydningsfulde overraskelser, blandt andet måtte de sejrsvante finske motorcyklister se sig slået i begge klasser. I motorcykleløbene var Varg-Olle, alias Olle Nygren, Sverige, dagens mand ved først at vinde 350 ccm klassen for senere at vise sig som den rigtige sportsmand i den store klasse.

I 350 ccm klassen startede 20 ryttere, af hvilke kun 13 gennemførte. Blandt andet måtte den svenske veteran Ragnar Sundquist udgå på første omgang, og den finske favorit Curt Ginman måtte udgå efter de to første omgange. Englænderen Harry Bostock (Velocette) tog straks føringen fulgt af belgieren Leon Martin (Velocette) og Olle Nygren (AJS), men allerede på anden omgang passerede Martin og Nygren Bostock, og i denne rækkefølge kørte trio'en de første ni omgange i hårdt tempo, men Bostock kunne til sidst ikke holde farten, medens Nygren og Martin fulgtes som rytter og skygge. På 10. omgang måtte Bostock yderligere se sig overhalet af Bergström (AJS) og Riekkii (AJS), medens Nygren og Martin skiftevis førte løbet. Denne duel blev hårdere og hårdere, og på 17. omgang satte Nygren omgangsrekord i tiden 1.07,2, en ret imponerende tid på den vanskelige 2 km lange bane Björn Bergström halede ind på de to førende ryttere, men var dog ikke i stand til at true dem, og efter 20 omgange førte Nygren 1 sek. foran Martin. Belgieren indhentede dog hurtigt den svenske konkurrent, og de sidste 5 omgange blev en duel, man aldrig har set mage til på banen. Ikke mindre end 5 gange overhalede de to konkurrenter hinanden på den sidste omgang, og i et rasende tempo gennem S-kurverne lykkedes det svenskeren at overtage føringen, som han beholdt gennem den sidste bløde kurve til målet på langsiden, men han havde kun et halvt hjuls forspring foran belgieren. Resultatet blev:

1) Olle Nygren, AJS, 28.59,4; 2) Leon Martin, Velocette,

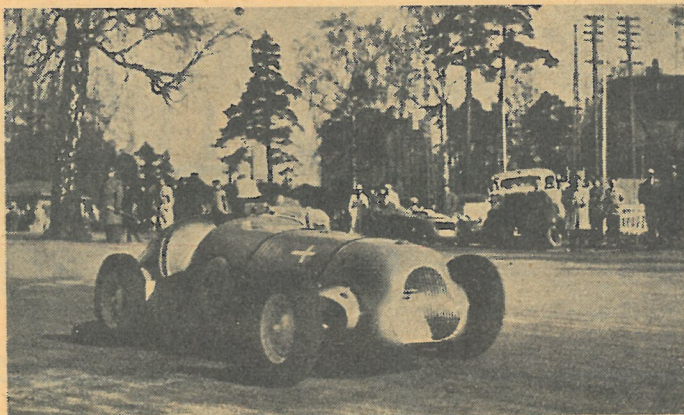
Redaktion og
ekspedition:
LI. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Dankier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

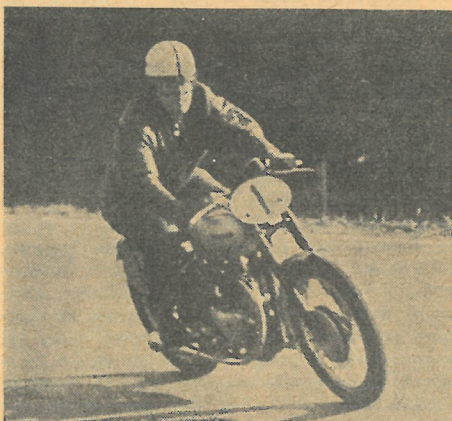
| | |
|---|-----|
| Engelsk-svensk-finsk sejr i Djurgårdsløbet | 231 |
| Gordon Bennett løbene | 234 |
| Selvgjort er velgjort To overraskende nye Mercedes-modeller | 244 |
| NSU sætter ny verdensrekord | 247 |
| Hvad Forum viste.. | 251 |
| Ferieturen forberedes | 263 |
| Lev livet lettere | 268 |
| Nye verdensrekorder | 269 |
| Teknik brevkasse.. | 270 |
| Fra månedens motorløb | 275 |
| Løbskalender | 276 |



Vinderen af specialvognsklassen Erik Lundgren, Sverige, i sin Ford. For bilstjerne er banen langt fra let, da den på sine steder er meget smal, således at overhalinger er vanskelige.

28.59,5; 3) B. Bergström, AJS, 29.18,2; 4) O. Riekkki, AJS, 29.26,2; 5) Ernie Thomas, Velocette, 29.29,5; 6) Harry Bostock, Velocette, 30.00,0.

Svend Aage Sørensen kom ind som nr. 12 i tiden 31.34,0. Både Martin og Nygren stillede op i 500 ccm klassen, og den spændende duel fra den lille klasse var lige ved at gentage sig, men begge ryttere var uheldige. Englænderen Dudley-Ward (DW-Special), Walther Bergström (Triumph) og Nygren (Triumph) fik den bedste start, medens den finske favorit Reine Lampinen fik en dårlig start således, at han kom over 100 meter bag det øvrige felt. Hans maskine ville ikke gå på de 3 første omgange, og da den endelig tændte rent, var det for sent for ham at gøre sig gældende. Dudley-Ward førte de 3 første omgange, men på næ-

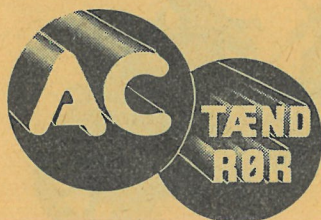
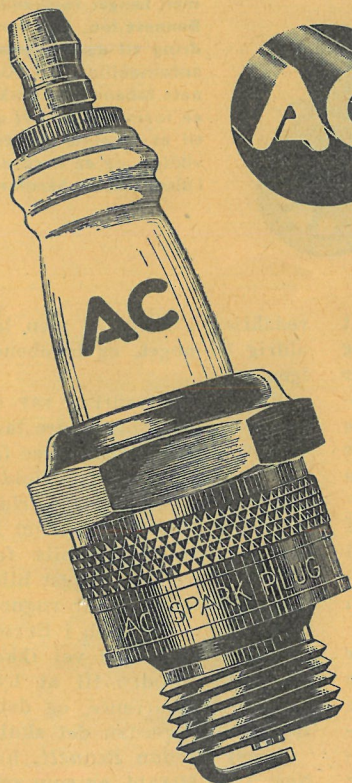


Den finske favorit Reine Lampinen fik en dårlig start, og hans maskine gik urent på de tre første omgange, men han kørte sig op i et rasende tempo.

ste omgang overtog Martin føringen for atter selv at blive overhalet af Nygren. Dudley-Ward og Bostock lå side om side på 3. pladsen fulgt af Kjell Backe. På 8. omgang førte Martin igen med Nygren lige i baghjulet, men på 12. omgang styrtede Martin i den såkaldte hårnålekurve, og for ikke at påkøre ham måtte Nygren smide sin maskine, en manøvre der slet ikke er så let at foretage på en asfaltbane. Nygren var dog omgående på benene igen og kom igang, inden nogen af konkurrenterne havde passeret ham, men han havde åbenbart tabt tråden, for på den følgende omgang blev han overhalet af Dudley-Ward, der beholdt føringen resten af løbet. Nygren optog imidlertid forfølgelsen, men på 20. omgang måtte han atter kaste sin maskine. Da han skulle overhale en rytter, der lå en omgang bagefter, begyndte samme rytters maskine at slingre voldsomt, fordi baghjulet begyndte at blokere, og svenskeren måtte atter ofre sig for at undgå en påkørsel. Nygren kom imidlertid på benene igen, og efter et kort besøg i depotet fortsatte han for til slut at gennemføre som nr. 12. Lampinen kæmpede som en løve for at køre sig op, og der er ikke tvivl om, at han havde vundet løbet, såfremt der blot havde været to omgange mere. Nu måtte han nøjes med at besætte andenpladsen foran Walther Bergström. Den eneste danske deltager Svend Aage Sørensen blev nr. 6 i dette løb, som han havde de største vanskeligheder med at fuldføre. Da han lå som nr. 4, var han klar til at overhale sine to nærmeste konkurrenter, men netop da begyndte hans maskine at sætte ud, og det var kun med nød og næppe, at han kunne bjærge sig hjem på sjettepladsen. Resultatet blev:

Blad venligst frem til side 274

SENSATIONELT **NYT** OM TÆNDRØR



leveres nu

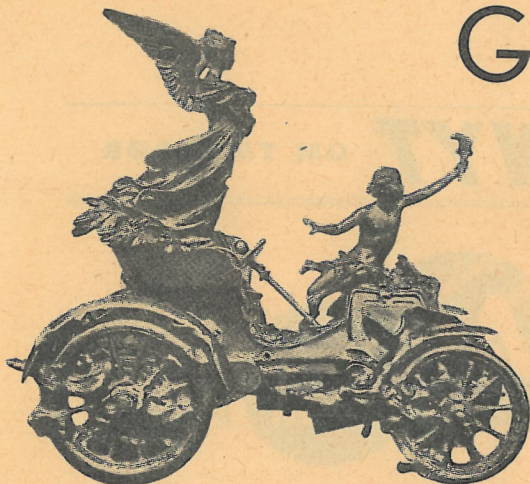
med **CORALOX** Isolator

Sammenlignet med
alle tidligere kendte
Tændrørs-Isolatorer
betyder dette:

- 10** Gange større El-Modstand ved høje Temperaturer
- 4** Gange større Varmeledningsevne
- 3** Gange større Styrke under Kompressionen
- 3** Gange større Brudstyrke ved mekaniske Paavirkninger

Det er kun AC, der har
PATENTERET **CORALOX** ISOLATOR

GORDON



Collecteur giver i dette og næste nr. en skildring af de berømte, men længst forsvundne Gordon Bennett løb, der var en udfordring til den suveræne franske automobilindustri. Gordon Bennetts løbene blev udskrevet efter en formel, der i høj grad bidrog til at fremme den tekniske udvikling, og de køreere, der deltog i disse løb, var hårdføre pionerer.

For nogen tid siden tog jeg mig for at bringe orden i det kaos af udklip og notater, der flød i et par af mine skuffer og skulle forestille et arkiv over automobilsportens historie. Det viste sig at være et meget større arbejde, end jeg havde troet, og der er meget lang vej igen. En aften begyndte jeg at rubricere det franske Grand Prix, hvis historie er noget af det mere indviklede, og da jeg var ved at komme helt på det rene med, hvorfor dette løb blev udskrevet, dukkede Gordon Bennetts løbene op.

Disse snart forglemte dystre fortjener at mindes, for de var skellet mellem de historiske løb fra by til by og de moderne løb over afspærrede landevejsbaner. Deres historie er en egen blanding af strålende sportspræstationer, fremragende tekniske udfoldelser og klubpolitik, dikteret af en god portion smålig, national jalousi mellem datidens bilproducerende lande.

Optakten til Gordon Bennett løbene var en udfordring fra den amerikanske konstruktør *Alexander Winton* til et løb fra Chicago til New York eller over 1.000 miles et hvilket som helst andet sted. Den berømte franske væddeløbskører *Fernand Charron* modtog udfordringen på betingelse af, at løbet kørtes i Frankrig og, at der blev kørt om 25.000 \$. I juni 1899 deponerede Winton 4.000 \$ hos avisen *New York Journal*, og Charron indbetalte samme sum til *New York Herald's*

redaktion i Paris — men løbet blev nu aldrig til noget, og beløbene gik tilbage igen.

Wintons udfordring var et udslag af den irritation, som andre landes bilindustri efterhånden følte over franskmændenes lovligt selvbevidste holdning. Selvom den franske industri ubestrideligt var den mest betydende, og selvom Frankrig var det moderne automobils fædreland, så blev der dog også bygget biler andre steder, og selvom franske vogne hidtil havde vundet alle væddeløb i Europa, behøvede denne overlegenhed vel ikke være evigt. Tiden var moden til at byde Frankrig virkelig konkurrence, og det var kun et spørgsmål, hvordan det skulle gøres.

James Gordon Bennett, hvis far ejede *New York Herald*, og som selv redigerede bladets europæiske udgave, tog tanken om det aflyste løb mellem Winton og Charron op igen, fordi han så en chance for at bringe den franske overlegenhed til ende, hvis der blev kørt et årligt løb efter regler, som stillede de deltagende lande lige uden hensyn til, hvor stor deres industri var. I november 1899 tilbød han den franske klub at udsætte en vandrepriemie, som de forskellige landes bilklubber skulle konkurrere om efter regler, der skulle opstilles af det franske sportsudvalg og godkendes af Gordon Bennett.

Den ærværdige franske klub slugte maddingen uden at mærke krogen, og det

BENNETT LØBENE

AF COLLECTEUR

følgende år, den 14. juni 1900 blev det første løb kørt om det ny trofæ — et ret overvældende og fantasifuldt billedhuggerarbejde i massivt sølv, forestillende en bil med en bevinget dame stående på bagsædet og fartens genius elegant hængslængt på motorhjelm. Efter propositionerne kunne hvert lands klub anmelde tre vogne — ikke flere — og hver en stump af vognene skulle være fremstillet i anmelderlandet. Vognene måtte ikke veje over 1.000 kg og ikke under 400 kg, og løbet skulle være mindst 500 km langt.

Premieren var ikke nogen større succes. Tyskland, Belgien og U. S. A. anmeldte hver en vogn for at bryde en lanse med tre franske *Panhard & Levassor* vogne, men løbet gik i fisk, da Winton, som kørte en vogn af eget fabrikat, gik ud efter 175 kilometers kørsel, og *Camille Jenatzy*, der repræsenterede Tyskland, blev holdt tilbage af alle mulige uheld. De franske kørere gik det ikke meget bed-

re, for *Réné de Knyff* måtte give op med gearkassen håbløst ude af funktion, *Léone Girardot* fik styringen ødelagt, og *Charron* bøjede bagakselen på sin vogn, så han også var ved at opgive, da han kom til Orléans. Mens han holdt der, nåede de *Knyff* frem og fortalte om konkurrenternes uheld, og så fik *Charron* hurtigt skaderne udbedret så meget, at han kunne nå frem til målet i *Lyon* som vinder efter at have tilbagelagt de 565 km fra *Paris* på 9 timer og 9 minutter, d.v.s. med 61,8 km i timen.

Efter denne eklatante fiasko var der ikke en sjæl, som regnede det nye løb for noget. Al virkelig betydning tillagdes kun de klassiske løb for datidens kæmpestore racervogne, der ikke var hængede af vægtgrænser eller lignende restriktioner, og *Gordon Bennett* løbet blev i 1901 kørt som et sekundært løb sammen med *Paris-Bordeaux* løbet, der var årets fornemste. Kun een fremmed vogn



Therry i en *Richard-Bractcr* i *Gordon Bennett* løbet i 1905 forfulgt af the hon. *G. S. Rolls* i *Wolseley*.

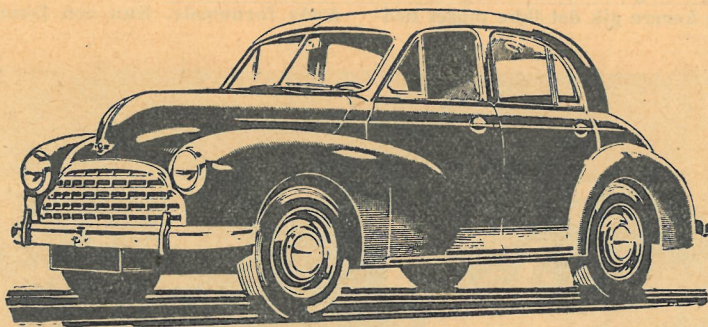
Når De har
set
spurgt
hørt
målt
og
regnet

vil De forstå, hvorfor
de fleste vælger

MORRIS

MINOR - MAJOR
OXFORD - SIX

NB. Ved De, at MORRIS priserne ab
fabrik ikke er forhøjet det sidste 1 $\frac{1}{2}$ år.



Nærmeste forhandler giver gerne alle oplysninger.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S



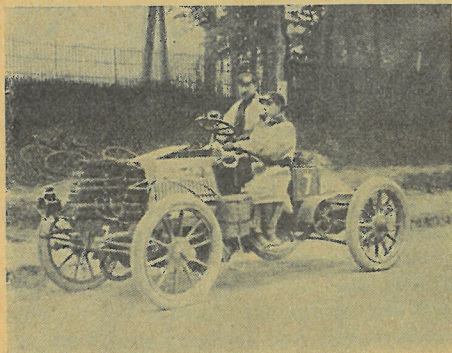
vovede at udfordre de sejrsvante franske mærker, og i Frankrig blev det betragtet som en tåbelig spøg, da »den gale« engländer, *S. F. Edge*, anmeldte en *Napier* til deltagelse. Edge kom ikke en gang til start, fordi der ikke dengang fandtes engelske dæk, som kunne holde til løbet, og da han måtte montere vognen med franske dæk, var han udelukket efter reglerne. Enden blev, at *Levegh* med en *Mors* og *Charron* og *Girardot* med to *Panhard* var de eneste konkurrenter om sølvtrøfæet, og da de andre gav op, behøvede *Girardot* kun at nå frem til *Bordeaux* for at vinde. Distancen var 555 km, tiden 8 timer, 51 minutter og 59 sekunder og gennemsnitsfarten 59,5 km/t.

Efter dette løb var den franske bilindustri ved at dø af grin, når nogen sagde *Gordon Bennett* løb, men *Edge*, som var helt usandsynligt stædig, svor på, at en dag skulle trøfæet føres til England, og i *Napier*fabriken i *Lambeth* (*London*) sled *Montague Napier* som et bæst med at fremstille en ny vogn til næste års løb.

I den franske klub trak de åbenlyst på smilebåndet, da der igen kom en anmeldelse fra *Edge*, og på værkstederne i *Lambeth* bandede de stygt for at få vognen færdig i tiden. Den 19. juni kom den på vejen og blev prøvet af — så meget der kunne nås, inden den skulle til Frankrig fem dage senere.

Beretningerne om den nye *Napiers* dage inden løbet kunne fylde en middeltyk bog, og de er typiske for enhver ny væddeløbsvogns dage inden det første løb. Den firecylindrede motor (127×127 mm) arbejdede fint, det nye drev med kardanaksel ligeledes — tidligere *Napier* vogne havde kædetræk — og humøret var højt, da *Edge*, hans fætter *Cecil* og *Napier* kørte afsted til *Folkstone* for at indskibe sig. Men så var det også forbi med munterheden. Da de nåede havnebyen, revnede topstykket. Et nyt blev i huj og hast bragt ned fra fabriken og monteret ombord på båden, og alt gik fint igen, da de startede mod *Paris*. Inden de kom frem, udstødte gearkassen dog med eet rædselsvækkende lyde, og det viste sig, at man havde glemt at hærde andet gear tandhullet. Så snart vognen nåede *Paris*, demonterede de gearkassen, pillede det bløde gearhjul ud — alle tænder var smukt højede — rettede det op og hærdede det, samlede gearkassen

og gjorde klar til at køre vognen til inspektion inden starten. I skyndingen og på grund af træthed havde de dog ikke samlet gearkassen korrekt, og bækgearet kunne ikke holdes i indgreb mere end et par sekunder. *Napier* stillede hurtigt diagnosen: et spærrestykke var blevet glemt i farten, og man kunne risikere at sætte vognen i to gear på een gang, hvis det ikke blev sat på plads. For anden gang på et døgn og uden søvn i to nætter begyndte *Edge* og *Napier* igen at demontere gearkassen, skille den ad, samle den igen og montere den påny. Der blev ikke talt meget under arbejdet!



Girardot i sin 7,4 liter Panhard, med hvilken han vandt Gordon Bennett løbet i 1901.

Da den sidste møtrik var spændt efter, var der kun et par timer til starten, og klokken tre om morgenen den 26. juni 1902 kørte *Edge* med sin fætter som mekaniker og observatør til starten i det tredje *Gordon Bennett* løb som eneste fremmede konkurrent til de *Knyff*, som kørte en *Panhard*, *Henri Fournier* (*Mors*) og *Charron*, der sad ved rattet i en af de nye *C. G. V.* vogne, som han selv havde været med til at konstruere i samarbejde med *Girardot* og *Voigt* — deraf det kryptiske navn.

Klokken halvfire blev *Girardot* sendt af sted fra *Champigny*, og med to minutters mellemrum kørte de andre fire deltagere af sted på den lange rejse mod *Innsbruck*, fulgt af de mange vogne, som kørte i løbet *Paris-Wien*. Allerede den første etape *Paris-Belfort* (408 km) satte *Fournier* og *Charron* ud af spillet med mekanisk uheld. De *Knyff* nåede frem på 7 timer og 11 minutter, og *Edge*, som havde haft en punktering, kom ind noget senere. For første gang i tre på hinanden følgende nætter fik *Edge* og hans fætter mulighed for at sove,

men kun i nogle timer inden løbet gik videre klokken tre (!) den følgende morgen. Vognene havde været indelåset om natten på en kaserneplads, og alle fire dæk på Napier'en var aldeles flade, da kørerne fik adgang til pladsen. Edge og hans fætter måtte udskifte slangerne, før de kunne starte, og tabte en del tid, men strækningen gennem Schweiz var neutraliseret på grund af de schweiziske love, og de ankom planmæssigt til Bregenz, hvorfra sidste etape skulle køres næste dag.

Igen var alle fire dæk flade om morgenen, igen skiftede de slangerne på alle fire hjul, og igen blev Edge forsinket i starten, men han var stædig med meget stort S og kørte af sted, alt hvad Napier'en kunne trække, efter de Knyff, som havde et vældigt forspring, og frem mod *Arlberg* passet, som det dengang blev anset for nærmest livsfarligt at passere.

Jeg ved ikke, om De kender *Arlbergvejen*, som stadig er en stor oplevelse, men i 1902 anførte den yderst pålidelige *Guide Taride*, »at *Arlberg* er så farlig at passere, at det ikke kan anbefales bilister eller cyklister at forsøge derpå«. Vejene var smallere end nu, dårligere profileret og belagt med grus og frem for alt et tykt lag støv, som væddeløbsvognene hvirvlede op til en komplet uigennemsigtig tåge. Edge har selv beskrevet kørselen op ad *Arlberg* som hårrejsende, og dette udtryk er vist helt dækkende. Om nedturen giver det kun en svag forestilling, for bremserne, der var belagt med læder, var forlængst holdt op at virke, og kun ved at gå ned gennem gearene og koble yderst forsigtigt til kunne han så nogenlunde holde vognen under kontrol. Bremserne var ikke den eneste bekymring. *Arlbergvejen* var den gang bygget med et vandret stykke omkring hver 50 meter, for at de heste, som trak vogne over passet, kunne hvile sig lidt, men i en væddeløbsvogn var det som at køre i fuld fart ned ad en kæmpemæssig trappe.

Da Napiervognen var over det sidste trappetrin, standsede Edge op for at se, hvor mange steder chassisrammen var brækket. Den var nu hel, men alle reservedele, donkraft og værktøj var rystet af ved de voldsomme bums, og kun reservedækkene, som var spændt fast, var med endnu, ellers var der ikke så meget som en pennekniv for hånden.

Mens Edge overvejede stillingen, stand-

sede en engelsk deltager i Paris-Wien løbet op og forklarede, at det var de Knyff's Panhard, der var brudt sammen på nedturen, og som de netop havde passeret uden at kunne se, hvem det var. Edge behøvede altså blot at nå frem til Innsbruck for at vinde løbet. Det store spørgsmål var nu, om chancen skulle tages for at køre den sidste strækning på de slidte dæk og så risikere, at de sidste slanger punkterede, eller om dækkene skulle skiftes — uden værktøj. Edge valgte det sidste, og i motorsportens annaler kendes vist ikke noget hårdere mekanikerjob end det, Edge og hans fætter udførte den dag ved foden af *Arlberg*. Dødtrette efter næsten tre dages kørsel skiftede de med de bare næver alle fire dæk. Vognen måtte skubbes frem og tilbage tomme for tomme, efterhånden som dækkene blev tvunget af fælgene og de nye sat på. Deres hænder var flået til blods, inden de var halvt færdige, men de blev ved — og nåede Innsbruck med en sammenlagt køretid af 10 timer 41 minutter og 58 sekunder for den strækning, der talte i løbet (51,6 km/t). Ingen andre fuldførte.

For den franske bilindustri kom det som et chok, at en engelsk vogn, som ingen i Frankrig havde taget alvorligt, havde hjemført Gordon Bennett trofæet, og der blev indgivet en latterlig protest, som blev underkendt. Den franske fagpresse søgte også at bagatellisere den engelske sejr — men den stod fast, og Gordon Bennett løbet blev årets mest betydende, for trofæet måtte og skulle tilbage. De franske fabriker tørstede efter revanche, og andre lande så, at det kunne lade sig gøre at slå franskmændene. James Gordon Bennett's ideer om nationernes kappestrid fik liv.

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok . . .

Søg Dig en Makker med Pandalok*.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

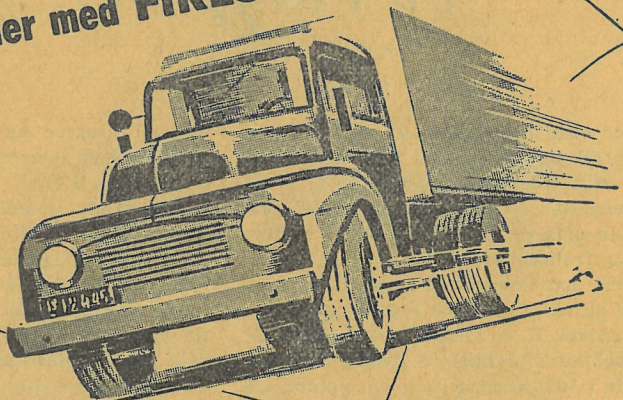
RECREO (hvor der findes Bagagebærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

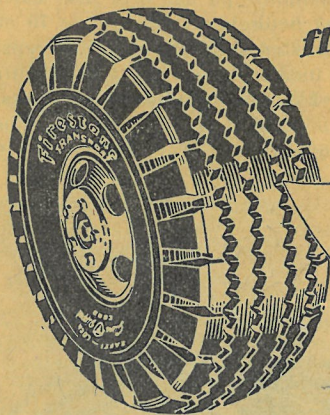
Faas hos alle førende Motorforhandlere

kører De med underskud
eller med **FIRESTONE**



flest kilometer

pr. krone...



På vognens udgiftskonto er autogummi en vigtig post - for på den kan der spares penge, hvis De bruger de rigtige dæk. Køb Firestone dæk, de giver flest kilometer pr. krone og er verdensberømte for sikkerhed

Firestone

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S, KØBENHAVN, ODESE

Selvgjort er velgjort

En mekaniker i Mørkøv bygger selv en motorcykle efter egen tegning. Selv motor og gearkasse har han selv fremstillet, og den færdige maskine må betegnes som en sund og fornuftig konstruktion

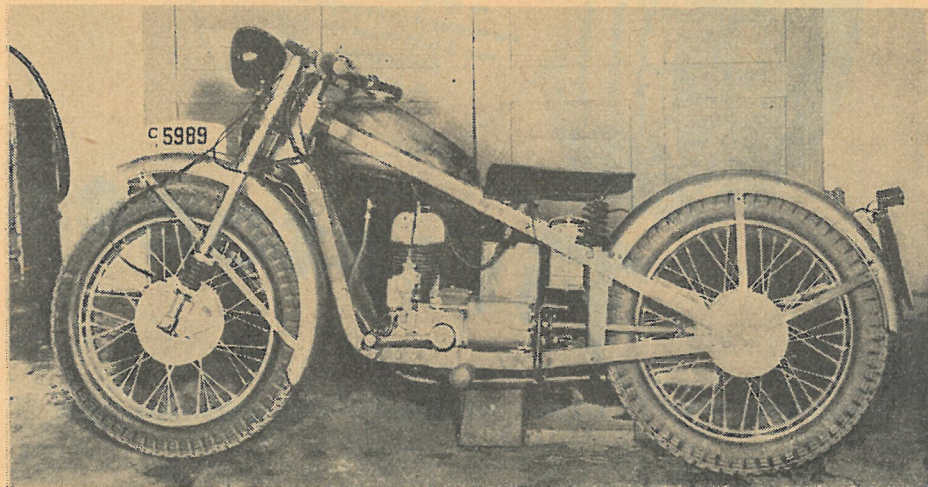
Det er altid interessant at se, hvad privatfolk og mekanikere kan få ud af at bygge en gammel motorcykle om, men det må nærmest betegnes som overvældende, når man erfarer, at en mekaniker i Mørkøv har fremstillet en motorcykle, og vel at mærke har fremstillet såvel motor som stel og gafler efter egne tegninger.

Mekaniker H. J. Pedersen i Mørkøv har nu gjort kunststykket to gange, idet han allerede i 1923 fremstillede en motorcykle med totaktsmotor, og denne maskine, der har haft en omskiftelig tilværelse, kører stadig uden tegn på større slitage.

Mekaniker Pedersens nye maskine må betegnes som en sund og fornuftig konstruktion, og man kan ikke på et eneste sted sige, at konstruktøren er sprunget over, hvor gærdet er lavest, idet han på

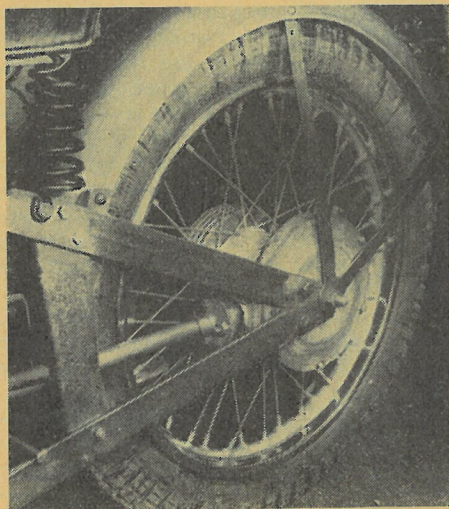
mange punkter kunne have fuldført arbejdet på en lettere måde, men på bekostning af kvaliteten.

Ved første, overfladiske betragtning ligner nykonstruktionen en Nimbus, idet stel, tank og styr har en umiskendelig lighed med Nimbus-konstruktionen, ligesom kardantværket leder tanken hen på den danske motorcykle. Der er imidlertid ikke tale om en omforandring af Nimbusdele, eftersom konstruktøren selv har fremstillet alle dele. Maskinen er forsynet med en to-taktsmotor på 250 ccm med boring og slag på henholdsvis 65 mm og 70 mm — altså næsten kvadratisk og i overensstemmelse med moderne konstruktionspraksis. Topstykke, krumtaphus og gearkasse er støbt i letmetal og cylinderen i støbejern. Træmodellerne, efter hvilke godset er



Et billede af maskinen set fra siden. Stellet er opbygget efter samme princip som på en Nimbus, men motoren er på 250 ccm og arbejder efter totaktsprincippet. Bortset fra det elektriske udstyr, skærmene og fælgene har mekaniker Pedersen fremstillet det hele selv.

støbt, er alle fremstillet af mekaniker Pedersen selv, medens et støberi naturligvis har fremstillet delene. Cylinderen har to skyllekanaler, der er forsat lidt for hinanden og med let opadbøjlet munding. Stempelkronen er flad, og stemplet, der har 2 kompressionsringe og en olieskraber, er monteret til plejlstangen i en fast pind, som kan dreje sig i plejlstangens bronzebøsning. Plejlstangslejet er udformet som et rulleleje, og den hærde krumtap, der ligger i stallets længderetning, består af to svinghjul, krumtapsølen og de to akselhalvdele. Krumtapsakslen er lejret i et kugleleje og en bronzebøsning i hver side, idet den forreste akselhalvdel er ført ud gennem krumtaphuset til afbryderkontakten og dynamoen, der er i direkte indgreb med krumtapsakslen, medens den bageste akselhalvdel er ført bagud gennem krumtaphuset. Den bageste bronzebøsning virker ikke alene som gastæt pakning, men fungerer tillige som trykleje for koblingen, der er udformet som en tør enkeltpladekobling. Dette system anvendte mekaniker Pedersen allerede på sin første model i 1923, og selvom denne maskine i sit bevægede liv har deltaget i 22 motorløb og iøvrigt har kørt dagligt siden den tid — bortset fra krigens mørke dage — har det vist sig, at det kombinerede tryk- og glideleje stadig fungerer upåklageligt uden tegn på slitage.

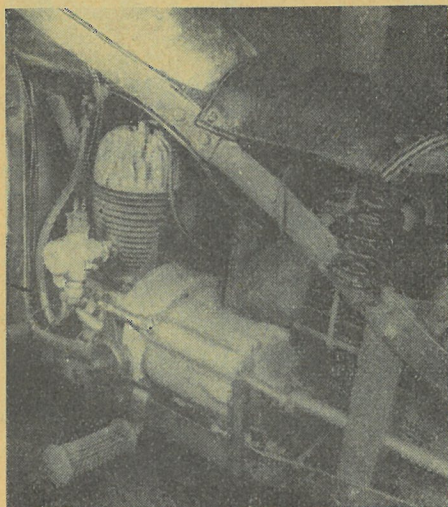


Kraften overføres ved hjælp af en kardanaksel til baghjulet. Også kronhjulshuset og navet er fremstillet af mekaniker Pedersen.

Krumtaphus og koblingshus er støbt ud i et, og gearkassen er boltet til koblingshuset. Gennem gearkassens hule hovedaksel går koblingens stødstang på nøjagtig samme måde som i en våd flerpladekobling af den type, der anvendes i de fleste motorecyklemodeller. Forlagsakslen er forbundet til kardanakslen ved hjælp af en hardyskive, og endnu en hardyskive er indskudt mellem kardanakslen og spids-hjulet. En kugle i henholdsvis gearkassen og bagtøjet centrerer kardanakslen således, at denne ikke slår, såfremt hardyskiverne bliver slidt. Gearkassen har 3 udvekslingsforhold og gearerne skiftes ved hjælp af en fodpedal og en positiv-stop skiftmekanisme. Konstruktøren har selv drejet alle tandhjul, men tænderne er stukket på en tandhjulsfabrik. Der er anvendt kuglelejer overalt i såvel gearkasse og bagtøj som hjullejer. Den totale udveksling i 3. gear er 6:1, og dækstørrelsen er 3,25×19.

Hjulene har gennemgående nav med indvendige, påboltede bremseskåle. Bremsbakkerne er fremstillet i slaglodet plade, og hele bremsemekanismen er indbyrdes udskiftelige på de to hjul.

Stellet er fremstillet af fladstål og er nittet til kronhovedet og svejset sammen ved bagakslen. Stellet består af 3 stykker, idet det øverste stel»rør« går fra bagaks-



Et nærbillede af motoren og gearkassen, der er boltet sammen. Konstruktøren har selv drejet tandhjulene, medens tænderne er blevet skåret på en tandhjulsfabrik.

len op omkring tanken og rundt om denne tilbage til baghjulets anden side, medens de to underste stelrør går fra baghjulet, under motoren og op til kronhovedet. Tanken er banket op i plade, og styret er ligeledes fremstillet i plade.

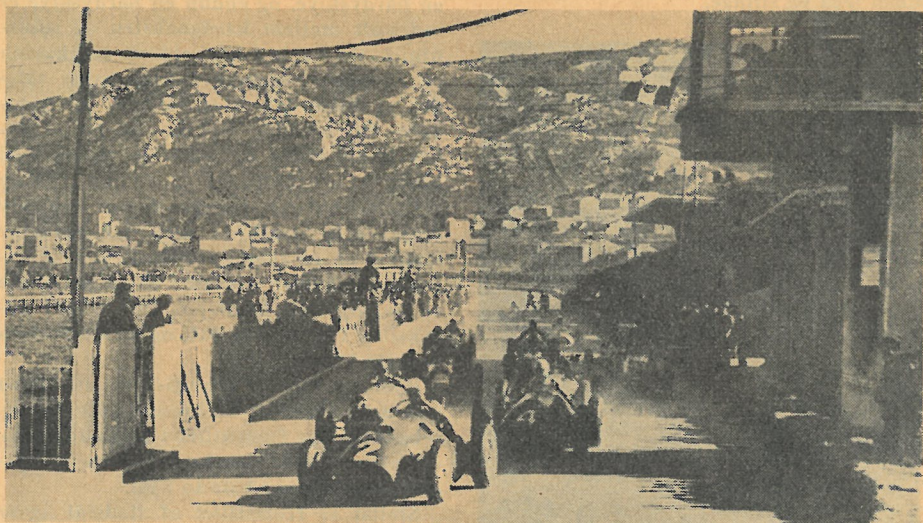
Forgaflen er fremstillet af sømløse stål-rør med to skruefjedre i hvert ben og med hydraulisk dæmpning. Dæmpningen viste sig imidlertid at være lidt for effektiv, og denne detalje er den eneste, der må ændres i hele konstruktionen.

Motorens smøresystem er særpræget, idet maskinen er forsynet med en separat olietank, fra hvilken olien ledes gennem en reguleringsventil til karburatorens ind-sugningsrør. Reguleringsventilen dirigeres fra et håndtag på styret, og man er således i stand til at regulere oliemængden uden hensyn til mængden af indsuget gas-blanding. Mere hensigtsmæssigt havde det vel været, om olietilførslen blev reguleret sammen med gashåndtaget således, at smøringen afpasses den øjeblikkelige motorbelastning.

Den dag, vi havde lejlighed til at bese maskinen, var den endnu ikke malet, og netop denne kendsgerning afslørede det fuldendt smukke og håndværksmæssigt

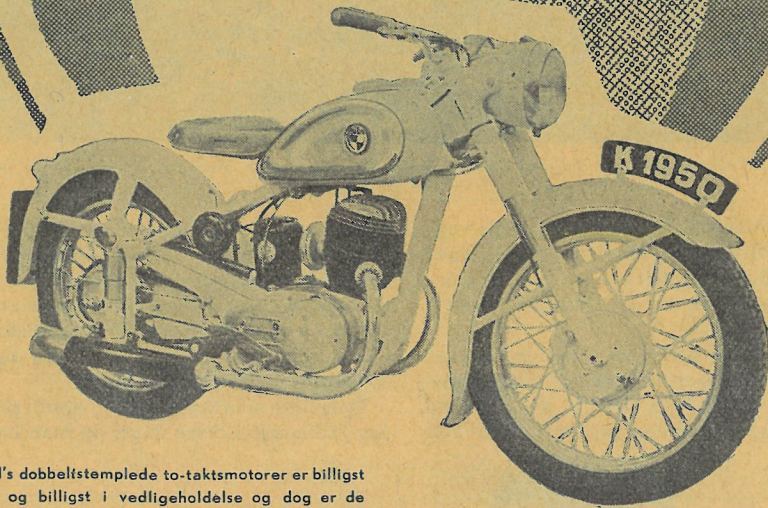
korrekte arbejde på såvel drejede og svej-sede dele som på pladearbejdet. Vi hørte motoren gå, og heller ikke på dette punkt er kritik berettiget, men desværre var maskinen endnu ikke kørt til, så en prøvetur ville kun have givet et forkert billede af motorens præstationsevne, navnlig når man tager i betragtning, at alle lejerne samt stemplet er passet meget hårdt til. Det ville imidlertid være interessant at se, hvordan accelerationsevne og benzinför-brug er i sammenligning med fabriksma-skinerne, men dette får vi måske lejlighed til senere.

Hvis det er muligt, vil mekaniker Peder-sen fremstille flere maskiner af denne type med salg for øje, men foreløbig skal »pro-totypen« gennem den lovmæssige papir-kværn på Teknologisk Institut, varedirek-toratet, toldvæsenet og de motorsagkyndi-ge, og det dermed forbundne arbejde og tidsspild vil sikkert overskygge de fire må-neders tegnearbejde og det år, som det har taget at bygge maskinen op. Vi vil imidler-tid ønske mekaniker H. J. Pedersen til lykke med det opnåede resultat, og selvom fremtidige vanskeligheder vil hindre en produktion, så er det ikke alle beskåret at kunne bygge en motorcykle.



Den 3. april kortes Grand Prix de Marseille, der blev vundet af Luigi Villorosi i en 2 liter Ferrari. Han tilbagelagde de 240 km med en gennemsnitshastighed på 115,537 km/tm. Franskmændene Maurice Trintignant i en Simca Gordini blev nr. 2, og nr. 3 blev englænderen Sterling Moss i en H.W.M. På billedet ses Villorosi forrest i feltet kort efter starten.

PUCH



PUCH's dobbeltstemplede to-taktsmotorer er billigst i drift og billigst i vedligeholdelse og dog er de kraftigst i hver sin klasse. Model 250 TF yder 12 hk og sportsmodellen på 125 ccm yder 7,5 hk — intet under at PUCH er det mest efterspurgte mærke.

GENERALREPRÆSENTANT I DANMARK:

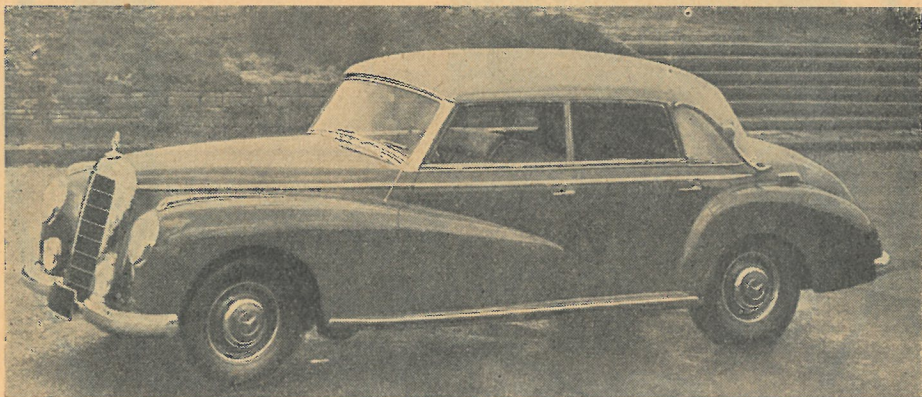
O. E. ANDERSEN

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

TO OVERRASKENDE NYE MERCEDÉS-MODELLER

Tilsyneladende har der altid bestået et skrigende misforhold mellem de motorer, der med enorme kraftudfoldelser bragte Mercedes fra sejr til sejr på de europæiske Grand Prix baner, og de motorer,

sportsligt indstillede kører ofte haft en følelse af en utilstrækkelig motor, måske netop fordi køreegenskaberne var langt forud for accelerationsevne og top hastighed. Bevares — man skal ikke rynke på



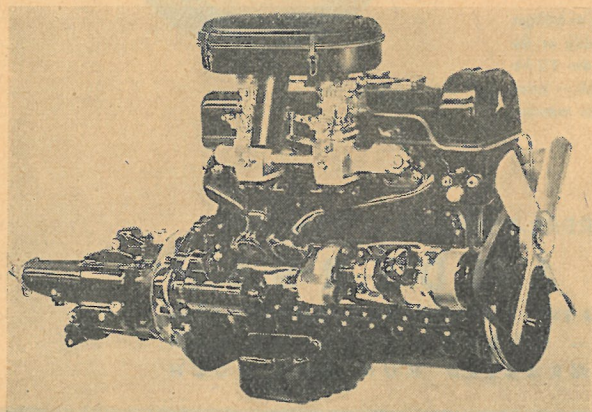
Mercedes „300“ har smukke, nye linier, men det originale Mercedes-præg er bibeholdt. Tophastigheden opgives til 155 km/t.

der er monteret i de mere dagligdags vogne, der triller ud fra Mercedes-fabrikernes samleband for at indtage en mindre glørværdig, men nok så arbejdsom stilling i samfundet.

Medens man utvivlsomt nyder godt af fabrikens »racererfaring«, når man kører en Mercedes 170 V, S eller D, der alle har fortræffelige køreegenskaber, har den

næsen af de økonomiske og stabile sideventilede motorer, de har selvfølgelig deres berettigelse, men når man holder af biler og holder af at køre biler, kan man ikke lade være med at undre sig over misforholdet mellem motor og chassis i de omtalte Mercedesmodeller.

Mercedes-mærket holder imidlertid 50 års jubilæum i disse dage, og man har til-



De nye sekscylindrede Mercedes-motorer har overliggende knastaksel og to karburatorer. Et thermostat-system bringer hurtigt motorolien op på arbejdstemperaturen efter en kold start. På såvel gearkassen som det faste differentiale er akslerne forlænget således, at kardanakslene er meget kort. Motorerne til model „300“ og model „220“ yder henholdsvis 115 hk og 80 hk.

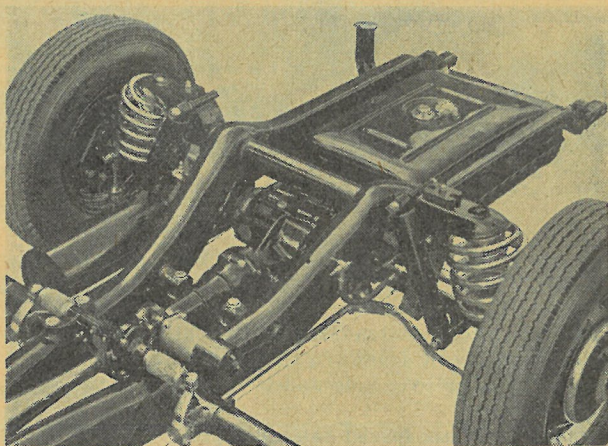
syneladende ønsket at fastslå, at det hærderkronede mærke ikke er blevet for gammelt til at forny sig. Den store overraskelse på automobiludstillingen i Frankfurt var at finde på Mercedes' stand, på hvilken man viste to splinternye modeller, begge med en sekscylinde topventilet motor med overliggende knastaksel. Model »300« med en 3-liters motor er en helt ny konstruktion, medens model »220« må betegnes som en videreudvikling af model 170 S. De gamle modeller 170 S, V og D forbliver dog stadig i produktion.

Model »300« er en vogn, der må henføres til den internationale luksusklasse. Karosseriet er indrettet til 5—6 personer og fremstilles både som sedan og cabrio-

gende oplysninger fremgår det, at styretøjet er selvjusterende og således fuldstændig frit for slør. Man skal også have opnået helt nye og uovertrufne affjedringsegenskaber, og som en interessant enkelthed skal det her nævnes, at et ekstra affjedringssystem kan bringes i funktion gennem en elektromotor, der dirigeres fra instrumentbrættet således, at man har samme affjedringskarakteristik, uanset om vognen kun belastes af føreren, eller om samtlige pladser er besat, og bagagerummet er fyldt. Bremsesystemet svarer til de høje hastigheder, og det skal således nævnes, at der er to ledende bremsesko på hvert forhjul.

For første gang i den tyske automobil-

Baghjulene på begge modeller er ophængt i pendulakser og affjedes ved hjælp af dobbelte skruefjedre med teleskopiske dæmpere. På model „300“ findes tillige det her viste supplerende affjedringssystem. En elektromotor, der dirigeres fra førersædet, kan indstille et par torsionsstænger i forskellige stillinger afhængigt af vognens belastning.

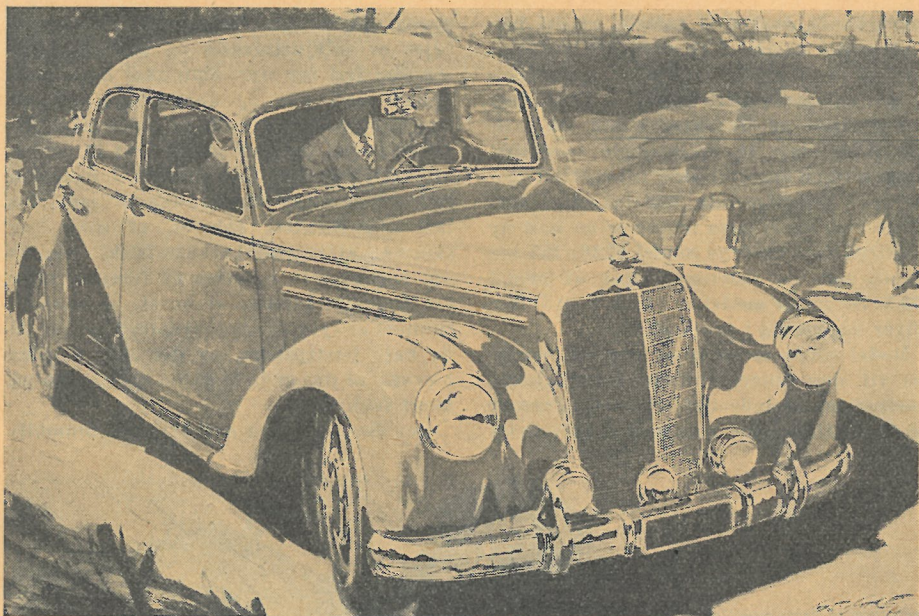


let med fire døre. Det traditionelle Mercedes-præg er bibeholdt på den bedste måde, samtidig med at man har valgt nye, men stadig stilrene linier.

Den sekscylinde 3-liter motor med overliggende knastaksel yder maksimalt 115 hk ved koblingsflangen og er i stand til at give vognen en tophastighed på 155 km/t. Gearkassen har fire hastigheder med syncromesh mellem alle fire gear, der skiftes ved hjælp af en gearstang på ratstammen. I de enkelte gear er maksimalhastigheden: 4. gear 155 km/t, 3. gear 110 km/t, 2. gear 72 km/t og 1. gear 52 km/t. Man kan derfor skønne, at der her er tale om et meget hurtigt køretøj, både hvad accelerationsevne og tophastighed angår. Det ville imidlertid ligne Mercedes meget dårligt, om ikke køreegenskaberne stod fuldt på højde med tophastigheden. Af de forelig-

industriens historie anvendes en seriefremstillet bagaksel med hypoidfortanding. Baghjulene er iøvrigt ophængt i pendulakser som på de øvrige modeller, og forhjulene er ophængt i parallelførte triangulære arme. Både for- og baghjul affjedres ved hjælp af skruefjedre, og affjedringsbevægelsen dæmpes af hydrauliske teleskopstøddæmpere.

Motoren, hvis nøjagtige slagvolumen er 2996 ccm, har boring 85 mm og slaglængde 88 mm. Kompressionsforholdet er 6,4:1. Motorens omdrejningstal ved 100 km/t er 3300 omdr./min., og ved dette omdrejningstal andrager stempelhastigheden 9,68 meter pr. sekund. Slidstyrken er yderligere forbedret ved anvendelse af hårdforromede stempelringe som øverste kompressionsring på hvert stempel, og samtidig kan motorolien ved hjælp af et



Model »220« minder meget om model 170 S, blot er lygterne indbygget i skærmene, og torpedoen er mere buet. Tophastigheden opgives til 137 km/t og benzinføbruget til 10,9 liter pr. 100 km. Begge de nye modeller er desværre endnu for dyre til vor hjemlige import.

termostatsystem hurtigt opvarmes af kølevandet. Dette system er af overordentlig stor betydning ved en kold start, og samtidig tjener termostatanordningen til at køle olien, såfremt denne ved hård belastning kommer op over kølevandets temperatur.

Model »300« har iøvrigt følgende specifikationer: Akselafstand 3050 mm, sporvidde for 1420 mm, bag 1505 mm, total-længde 4950 mm, totalbredde 1838 mm, vægt 1690 kg, dæk 7,10-15. Det elektriske anlæg har 12 volt spænding. Benzinføbruget opgives til 13,8 liter pr. 100 km. Benzintanken rummer 65 liter, kølesystemet 19,1 liter og oliesumpen 7,5 liter.

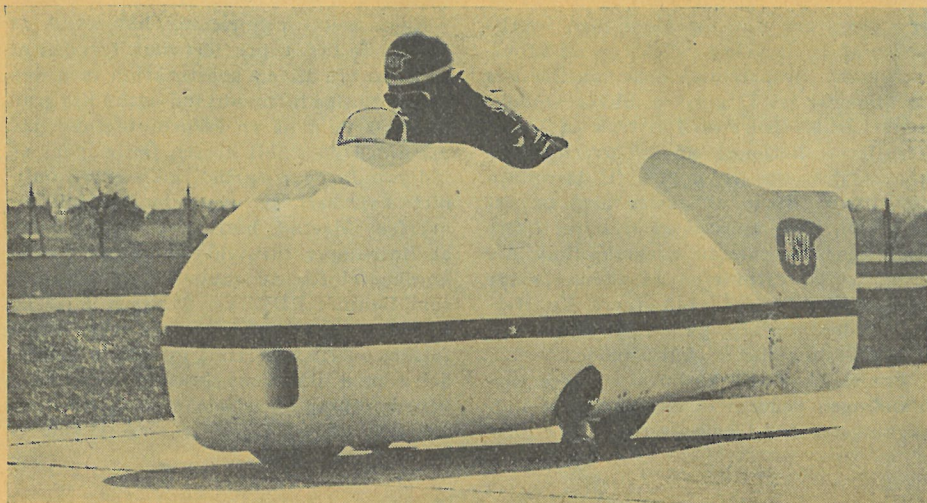
Model »220« er som omtalt en videreudvikling af type 170 S, men også forsynet

med en sekscylindret motor med overliggende knastaksel. Boringen er 80 mm, slaglængden 72,8 mm, kompressionsforholdet 6,5:1 og den nøjagtige slagvolumen 2195 ccm.

Ved 100 km/t andrager stempelhastigheden kun 8,42 m pr. sekund. Denne motor yder 80 hk og giver vognen en tophastighed på 137 km/t, og også 3. gear på denne model giver en tophastighed på 110 km/t. Den bageste del af karosseriet er den samme som på model 170 S, men torpedoen er længere og mere buet. Lygterne er indbygget i skærmene, og bremsesystemet er det samme som på model »300«. Model »220« har ratgear og er således indrettet til 5—6 personer. Specifikationerne er iøvrigt: akselafstand 2845 mm, sporvidde for 1315 mm, bag 1435 mm, dæk 6,40-15, egenvægt 1325 kg. Benzinføbruget opgives til 10,9 liter pr. 100 km.

På en forespørgsel om, hvornår vi får de nye modeller at se her i landet, svarer importøren, Bohnstedt-Petersen A/S, at begge modeller desværre er udenfor vor økonomiske rækkevidde — i alt fald så længe den nuværende importordning er gældende.





Wilhelm Hertz parat til start med NSU rekordmaskinen. Den ny rekord blev 289,96 km/t.

NSU sætter ny verdensrekord

*Wilhelm Hertz kørte 289,96 km/t
og slog Ernst Hennes 13 år gamle rekord*

Af M. DAMKIER

Den altoverskyggende motorbegivenhed — i såvel sportslig som teknisk henseende — i april måned var NSU fabrikkens erobring af en række verdensrekorder deriblandt den absolutte hastighedsrekord.

Fabriken har gennem lang tid arbejdet på dette projekt, idet man var klar over, at de to-cylindrede, kompressorforsynede NSU racere uden væsentlige ændringer kunne slå rekorden, når et velegnet strøm-liniekarosseri blev monteret.

Under udstillingen i Forum traf vi direktøren for NSU, dr. von Heydekampf, der fortalte os en del interessante enkeltheder om selve rekordkørslen, og de forudgående arbejder, men vi vil først se lidt på de motorer, der blev anvendt.

NSU's racermotorer på 499 ccm og 348 ccm er fuldkommen ens, bortset fra boring og slaglængde, der er mindre på 348 ccm modellen. Man anvender også samme kompressor på de to maskiner, blot er udvekslingsforholdet mellem motor og kompressor ændret således, at kompressorens om-

drejningstal er mindre på 348 ccm motoren, medens ladningstrykket er det samme for begge modelleres vedkommende.

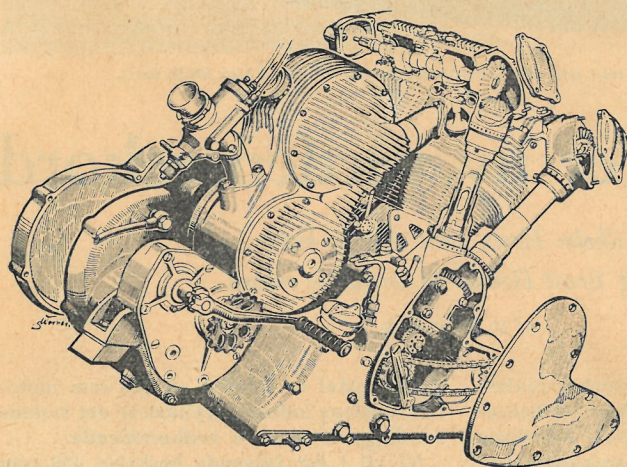
Vi vil i det følgende beskrive 499 ccm motoren, der har to cylindre anbragt side om side og lidt fremadhældende med boring 63 mm og slaglængde 80 mm. Man studser uvægerligt over den store slaglængde, men i en kompressormaskine skal der være en nøje afstemning mellem slaglængde, ventildiagram og kompressor. Det maksimale omdrejningstal er 8200 omdr./min., men motoren køres på omdrejningstal, der ligger under 7500 omdr./min., ved hvilket omdrejningstal stempelhastigheden andrager de kriminelle 20 meter pr. sekund. I sin oprindelige skikkelse yder denne motor 98 hk, men for at undgå den store stempelhastighed er rekordmaskinens motor ændret således, at effekten blev sat op til 110 hk uden forøgelse af omdrejningstallet.

Cylinderblokken er støbt i letmetal med mange og tynde køleribber, og topstykket

er støbt i ren duraluminium med ventil-sæder af en legering i elektron og krom-molybdæn. De natriumkølede ventiler har en diameter på 37 mm og lukkes af dobbelte hårnålefedre med et tryk på 75 kg. Ventilene betjenes af to overliggende knastaksler, der er koblet til krumtap-akslen ved hjælp af akser med to sæt kronhjul. Hver knastaksel er lejret i fire kuglelejer i et specielt knastakselhus, der er boltet til cylinderen på samme måde som de to-cylindrede AJS-racere. Knasterne træder direkte på ventilstammerne, hvis øverste ender er skålformede.

Fra en Amal TT karburator suges gasblandingen gennem et næsten lodret ind-sugningsrør ned i kompressoren, der rote-

Karosseriets udformning har været af afgørende betydning, idet man foruden at tage hensyn til en konstruktion med den lavest mulige luftmodstand også i høj grad har lagt vægt på en udformning, der gav maskinen en stabil kørsel. Dette lyder så indlysende og naturligt, men et strømli-niet karosseri er overordentlig følsomt overfor sidevind, hvilket var årsagen til, at Rosemeyer forulykkede under sin rekordkørsel for Autounion. Det karosseri, som Henne's BMW var forsynet med, da han slog verdensrekorden, var netop meget følsomt overfor sidevind, og dette i forbindelse med BMW's krumtap i stellets længderetning bevirkede, at maskinen under rekordkørslen gik fra side til side af



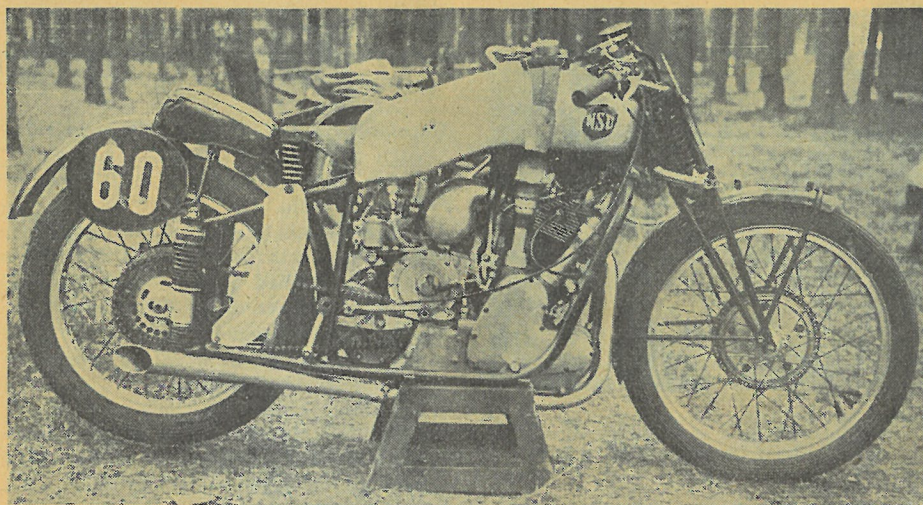
Den to-cylindrede NSU kompressor-motor, der yder 110 hk med et slag-volumen på 499 ccm. Motoren er støbt i elektron og duraluminium. Krumtaphuset indeholder tillige oliesumpen, og for at afkøle olien tilstrækkeligt er krumtaphuset udbygget såvel for- som bagtil. Oliens sættes under tryk af en dobbelt tandhjulspumpe. Kompressoren giver et ladetryk på 1,4 atm.

rer med 6000 omdr./min. ved maksimalt omdrejningstal på motoren. Ladetrykket er 1,4 at., og kompressionsforholdet er 6:1. Dr. von Heydekampf udtalte, at man med denne motorkonstruktion havde opnået en meget høj effekt ved alle omdrejningstal, en fordel der spiller en afgørende rolle i landevejssløbene, men er af mindre betydning for selve rekordkørslen.

Om rekordmaskinen fortæller dr. von Heydekampf, at det er nøjagtig den samme maskine, som man gennem flere sæsoner har anvendt i de tyske landevejssløb, blot har motoren undergået den nævnte tuning, og tanken er mindre på rekordmaskinen (den normale tank rummer af hensyn til det store forbrug 35 liter). Baghjulet er teleskopisk affjedret, medens forhjulet er ophængt i en parallelført gittergaffel.

vejbanen. NSU fabriken søgte assistance hos den højeste sagkundskab, og det færdige karosser blev afprøvet i en vindtunnel i Svejts.

Onsdag den 11. april var vejret endelig ideelt til en rekordkørsel, fortæller dr. von Heydekampf, det var næsten vindstille, da vi kl. 5.30 gjorde de sidste forberedelser, og den smule vind, der var, havde samme retning som autostradaen München—In-goldstadt. Maskinen blev kørt frem og varmet op af varmluftblæsere, tidtagerne fra F.I.M. var på plads, og Wilhelm Hertz satte sig til rette i den strømli-niede maskine. Mekanikerne skubbede den forsigtigt i gang, og kort efter forsvandt maskinen med et brøl. Karosseriet var rigtigt — maskinen kørte som på skinner hen ad banen. Nogle få minutter efter at den var forsvundet i det fjerne, dukkede den atter

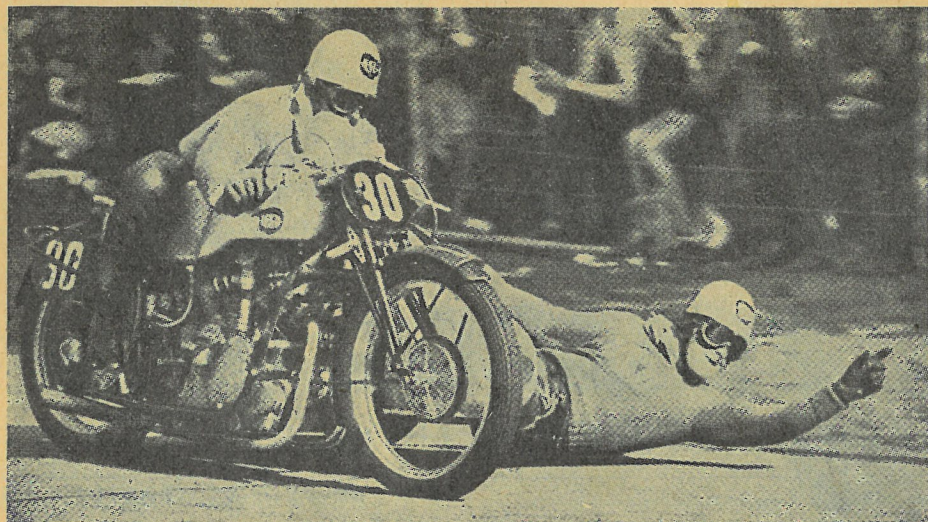


Således ser NSU raceren ud. Det er nøjagtigt den samme maskine, der er anvendt til rekordkørslen, blot med en mindre tank og med det strømliniede karosseri.

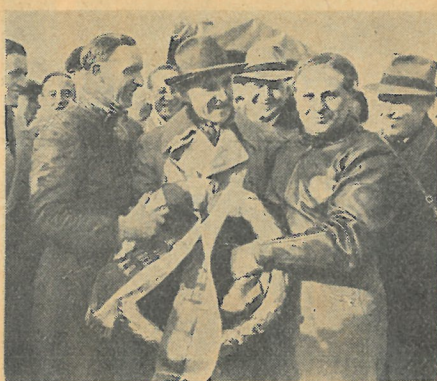
op på sin tur i den modgående retning. Motoren blev stoppet, og som en velmanøvreret båd, der glider til kajen, standsede rekordmaskinen ved sit udgangspunkt. Vi ventede i spænding på tidtagernes resultater, men der var ikke noget resultat. En defekt i ledningsnettet havde forhindret en officiel tidtagning, men efter den uofficielle tidtagning var rekorden slået — den

gjaldt bare ikke. De kan måske sætte Dem ind i vore følelser, fortsatte dr. von Heydekampf. Nye ledninger blev lagt, og hen under aften var man atter klar. Maskinerne blev varmet op, og netop som Hertz skulle indtage sin plads, begyndte regnen at strømme ned. Så udsatte vi forsøget.

Næste morgen klappede det hele, som det skulle, og Hertz satte ny verdensre-



Hermann Böhm er Tysklands populæreste og hurtigste sidevognskører. Hans højeste gennemsnitshastighed i et løb er 167 km/t, og hans tophastighed har været oppe på over 180 km/t. Under rekordkørslen var sidevognsmaskinen forsynet med en strømliniet hale og en halvkugleformet skærm på nummerpladens plads.



Ernst Henne, den tidligere rekordindehaver, var den første til at lykkes Hertz og Böhm. Her ses Hertz til venstre, Henne i midten og Böhm til højre.

kord. Kort efter skulle Böhm sætte ny rekord i sidevognsklassen, hvilket også lykkedes, men da han ville gøre endnu et forsøg for at forbedre den, satte motoren sig. Den følgende dag satte de samme ryttere rekord i 350 ccm-klassen.

Rekordlisten ser således ud:
Wilhelm Hertz, 499 ccm NSU, 289,96 km/t.
(Den gamle rekord: Ernst Henne, BMW, 279,503 km/t).

Hermann Böhm, 499 ccm NSU med sidevogn (og ballast) 202 km/t over en flyvende kilometer og 201 km/t over en flyvende mile.

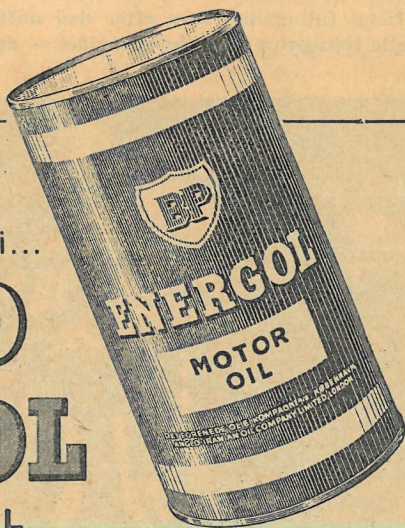
Foruden den absolutte verdensrekord nåede 350 ccm maskinen op på den imponerende hastighed af 278 km/t over den »flyvende kilometer« og 279 over en flyvende mile. Sidevogne indtil 360 ccm blev af Böhm forbedret til 185 km/t over såvel en kilometer som en mile.

Rekordmaskinen med 500 ccm motor vejede 270 kg, men med hensyn til luftmodstandskoefficienten har vi kun fået oplyst, at den ligger »betydelig under 0,3'', løse rygter fortæller fra »sædvanligvis velunderrettede kredse«, at tallet ligger omkring 0,18. Heller ikke vægtfordelingen på de to aksler har det været os muligt at opspore.

M. D.

Større motor-energi...

ERGO
ENERGOL
MOTOR OIL



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

HVAD FORUM VISTE



De modeller, der først og fremmest kunne gøre krav på opmærksomhed under udstillingen i Forum, var naturligvis de helt nye maskiner, som vi endnu ikke har haft lejlighed til at se her i landet, men de opmærksomme tilskuere kunne også konstatere små nyheder og forandringer på de allerede kendte mærker.

Vi har allerede i tidligere numre omtalt de forskellige fabrikers nyheder, og i den følgende oversigt over udstillingen i Forum vil vi derfor indskrænke os til en gennemgang af de egentlige nyheder.

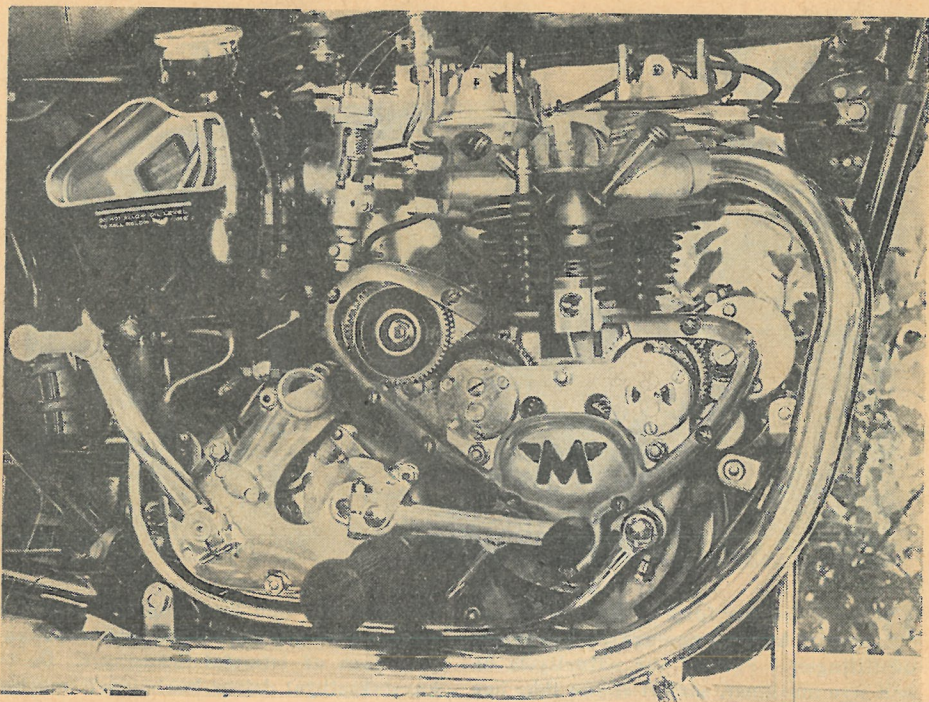
AJS og Matchless har forsåvidt allerede været omtalt, men det er de færreste, der har haft lejlighed til at betragte trialmodellerne, før de blev vist i Forum. Man kunne konstatere, at cylinderen var støbt i en letmetal legering, og at stellet var udformet således, at den frie højde fra jorden var størst mulig. Iøvrigt var der taget hensyn til en absolut »vandtæt« udformning af tændingsanlægget.

På samme stand vistes en gennemskåret, arbejdende Matchless, der på glimrende måde viste ventilarrangementet — en high camshaft konstruktion. Krumtappens tandhjul driver det centralt beliggende mellemhjul, fra hvilket den roterende bevægelse overføres til de to knastakselhjul. Dette arrangement i forbindelse med den korte slaglængde og deraf følgende lave cylinder bevirker, at stødstængerne bliver

meget korte. Den frem- og tilbagegående vægt bliver yderligere reduceret ved anvendelsen af letmetaltødstænger. De to knastakselhjul driver henholdsvis magnet og dynamo.

Også på Ariels stand kunne man ved hjælp af gennemskårne motorer se virkemåden i de to cylindrede og den firecylindrede model. Ikke mindst den sidste havde publikums interesse, og selve den udstillede model 4 G — eller 4 i kvadrat, som den populært kaldes — vakte megen beundring med sin store motorblok i poleret letmetal. Det er bemærkelsesværdigt, at denne maskine med sin egen vægt på 186 kg kun vejer ca. 16 kg mere end en almindelig en-cylindret 500 ccm model.

På udstillingen havde vi lejlighed til en samtale med Ariel-fabrikens salgschef, Mr. Tom Davies, der udtalte, at model 4 G havde en enestående succes i USA på grund af den fantastiske acceleration, den store marchhastighed og en tophastighed på omkring 160 km/t. Det var iøvrigt interessant, udtalte Mr. Davies, at statistikken viste, at der skete færre færdselsuheld med denne maskine, end med nogen anden, og han mente, at forklaringen måtte søges i den omstændighed, at model 4 G kommer hurtigt op på sin tophastighed, og de unge mennesker, der forlanger tophastighed af deres maskiner, behøver derfor ikke det store tilløb, der ofte kræver,



Den gennemskårne Matchless viste på en glimrende og anskuelig måde, hvordan hele motoren arbejder.

at de holder gassen på, indtil det er for sent at lukke. Denne teori lyder slet ikke usandsynlig, og under alle omstændigheder anser vi det for mere livsfarligt at køre på en knallert uden ekstra bremses, end det er at køre på en stor maskine — hvorvidt denne teori så holder stik, vil kun fremtiden vise.

BMW viste sine to berømte modeller på 250 ccm og 500 ccm, og midt under udstillingen ankom to gennemskårne BMW-motorer, der viste den interessante konstruktion. En del læsere mente, at det var forkert, når vi opgav det samme benzinforbrug for de to BMW modeller, men efter de tyske vejprøver at dømme, har maskinerne samme benzinforbrug ved 60 km/t, hvilket slet ikke er usandsynligt, da den nykonstruerede to-cylindrede model er overraskende økonomisk. Det turde derimod være lidt ved siden af, når et dagblad meddeler, at udstillingens sensation er de nye BMW-modeller, »der nu kommer med kardanaksel«.

BSA viste et imponerende antal modeller, og den grundige tilskuer kunne be-

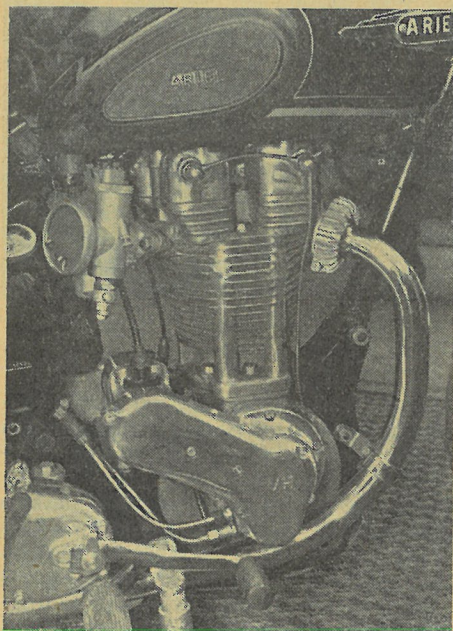
mærke, at BSA er den første engelske fabrik, der bolter gearkassen på de store maskiners krumtaphus, hvilket er gjort på Golden Flash og Star Twin. Der er måske enkelte af vore læsere, der vil bringe *Sunbeam* i erindring, men dette mærke tilhører også BSA familien. Sunbeams to-cylindrede rækkemotor med overliggende knastaksel er fremstillet i ét med gearkassen og med kobling direkte på krumtapakslen, medens de to omtalte BSA modeller har kædetræk mellem krumtapaksel og kobling.

Den nye 150 ccm CZ med baghjulsaf-fjedring blev for første gang præsenteret for det danske publikum. Den svenske *Monark* med CZ motor bød ikke på revolutionerende nyheder, men den gennemprøvede smukke motor i forbindelse med svenskerne store erfaring i fremstilling af lette motorcykler lover godt. Om den svenske fabrik rent prismæssigt kan konkurrere med tjekkerne er dog tvivlsomt.

Den nye danske *DISA* blev beundret af mange mennesker, og flere af de udenlandske repræsentanter udtalte deres anerken-

delse af konstruktionen. Prototypen af fabrikkens egen motor var vist på udstillingen, men da patentsagerne i forbindelse med denne bemærkelsesværdige nykonstruktion endnu ikke er afsluttet, kan vi ikke på nuværende tidspunkt bringe oplysninger om maskinen, der har samme stel som model 100 V blot med affjedret baghjul.

En bemærkelsesværdig lille italiensk maskine er den topventilede *Ducati* på 60

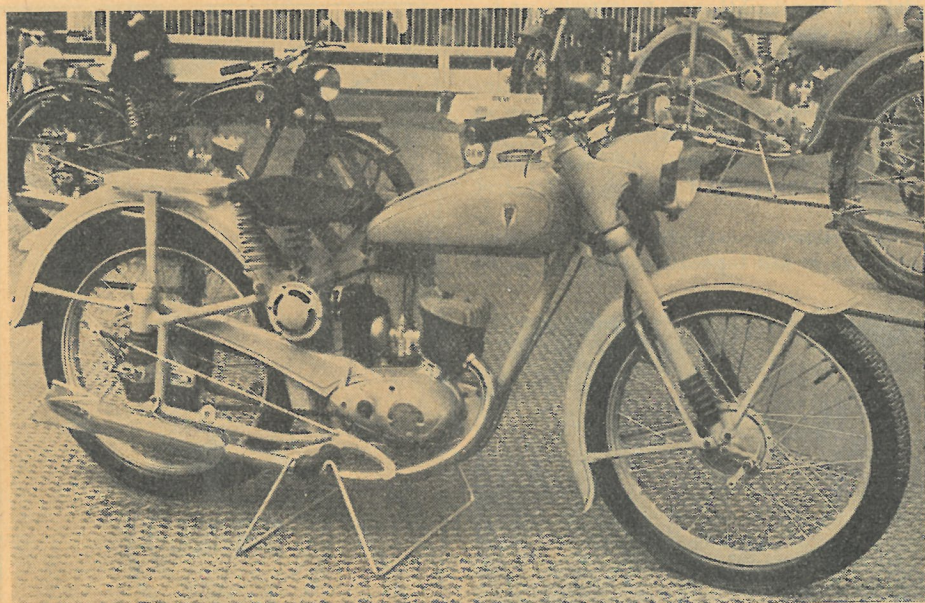


Cylindren på Ariel's Competition Hunter er støbt i letmetal, og også stødstangernes tunneler er indstøbt i blokken.

ccm. Denne lille maskine er udstyret fuldstændig som en stor motorcykle med teleskopforgaffel, baghjulsaffjedring ved hjælp af svinggaffel, kickstarter og fodgear med tre hastigheder. Stellet er udformet som kombineret plade- og rørstel, idet forreste stelrør er erstattet af benskærme, der tillige danner motorophænget. På denne måde kommer cylinderen til at sidde i en vindtunnel. Motoreffekten er $2\frac{1}{4}$ hk ved 4500 omdr./min., og egenvægten andrager 45 kg. Tophastigheden opgives til 60 km/t, og benzinforbruget er 1 liter pr. 70 km. Prisen er incl. omsætning ca. kr. 2100,—, og den lille italiener vil derfor

SHELL

Erfaring gi'r Shell-tillid



Den nye DKW på 123 ccm har teleskopisk affjedring på begge hjul. Værktøjet opbevares i et vandtæt rum i benzintanken.

næppe kunne hævde sig i konkurrencen.

DKW viste sine to nye modeller på henholdsvis 125 ccm og 200 ccm. Den lille maskine er nu forsynet med teleskopisk baghjulaffjedring og teleskopforgaffel, medens den store maskine har stift stel og teleskopforgaffel. På den sidstnævnte model kunne man bemærke en lille nyhed i motorstrukturen, idet en aftagelig renselem gjorde skyllekanalen tilgængelig. Formålet med at anbringe et dæksel i denne kanal er ikke umiddelbart indlysende, eftersom der aldrig afsættes sod eller kul på dette sted, men selve dækslets bagside har en profil, der dirigerer gasstrømmen,

og man er således kommet ud over et vanskeligt og kostbart støbearbejde på en fiks måde. Begge DKW modeller har værktøjsrum i benzintanken.

Douglas er endnu en sjælden maskine her i landet, og mange havde for første gang lejlighed til at betragte den særprægede konstruktion. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel, der aktiverer to kraftige skruefjedre, medens baghjulet, der ligeledes er ophængt i en svinggaffel, affjedres ved hjælp af torsionsstænger indkapslet i de underste stelrør. Denne stelkonstruktion er ganske fortræffelig, men man begriber ikke englændernes konservatisme, når de stadig anvender kædetræk, også på denne maskine, der med sin boksermotor giver en ganske naturlig grund til at anvende kardanaxsel.

Husqvarnas nye forhjulsophængning i svinggaffel med gummibånd som fjedrende element virkede meget interessant i al sin enkelhed. Den uaffjedrede vægt er den lavest mulige, så længe affjedringen ikke lægges i selve navet.

Den helt nye Jawa med en tocylindret motor med overliggende knastaksel ankom midt under udstillingen og vakte øjeblikkelig stor interesse. De retningslinier, Jawa

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

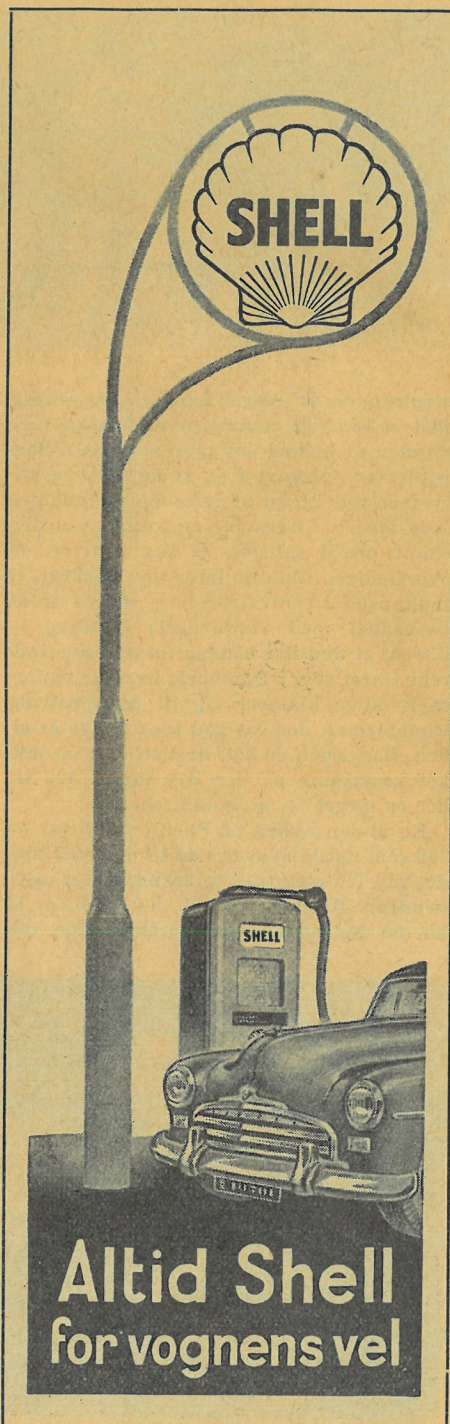
Tlf. 13 504

hidtil har fulgt i sin stelopbygning, er bevaret i denne 500 ccm model, men motoren indgår som en del af den bærende konstruktion, og stellet er kun lukket under motoren ved hjælp af en smal skinne. Olie-tanken er anbragt lige bag motoren og er sammenbygget med et luftfilter, til hvilket karburatorens indsugningsrør er ført tilbage. Motorens maksimaleffekt er 26 hk ved 5500 omdr./min. Boringen er 65 mm, slaglængde 73,6 mm. Tophastigheden opgives til ca. 135 km/t og benzinförbruget til ca. 3,5 liter pr. 100 km. Egenvægten er 176 kg. Prisen inclusive omsætningsafgift er kr. 5860,—.

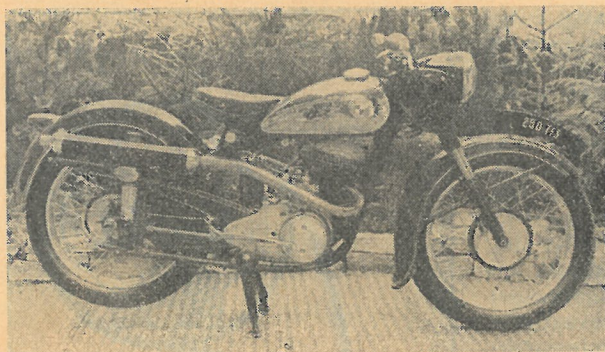
Mars er et nyt mærke på det danske marked. Model Stella 150 er monteret med en 148 ccm Sachs motor, der giver en maksimaleffekt på 6,5 hk ved 5000 omdr./min. Motorens letmetaltopstykke og krumtap-hus er ligesom karburatoren højglanspolet, hvilket giver maskinen et luksuspræget udseende. Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet i en svinggaffel. En skruefjeder er indskudt mellem akkumulatorkonsollen og svinggafflen. Denne hjulophængning bevirker, at det er umuligt at føre bagsæde, eftersom såvel bagskærmen som baggafflen følger hjulets bevægelse. En meget interessant enkelthed på denne model er sadlens ophængning, der er så tæt ved idealet som overhovedet muligt. Sadelpinden er højet frem under det øverste stelrør og er fastgjort ved hjælp af en svingtap til kronhovedet. Sadlen svinger således om et punkt, der ligger tæt ved styret, og dette bevirker, at rytteren med en normal kørestilling under affjedringsbevægelsen stadig vil have sine skuldre i samme afstand fra styret, d. v. s. at det ikke er nødvendigt hele tiden at bøje og strække armene på grund af affjedringen.

Peugeot, der også kendes under navnet Aiglou, havde fornyet sig ved hjælp af teleskopisk affjedring på begge hjul. På denne maskine er anbragt nogle små benskjold, der lige beskytter fødderne mod stænket fra vejbanen. Det er i grunden ufatteligt, at ikke alle motorcyklister benytter sådanne skjold i vort sjaskvåde klima.

Puch præsenterede to nyheder. Model 125 SL er en videreudvikling af »Sporten«, idet motoren med to karburatorer er bibeholdt, men den nye model har 4 udvekslingsforhold i gearkassen. Stelkon-

An illustration for a Shell advertisement. At the top, a large Shell logo (a scallop shell with the word 'SHELL' inside) is mounted on a tall, thin, curved metal post. Below the post, a vintage car is parked at a gas station. The gas station has a sign that says 'SHELL'. The car is a dark color with a light-colored grille and headlights. The background is a plain, light color. At the bottom of the illustration, there is a dark rectangular box containing the text 'Altid Shell for vognens vel' in white, bold, sans-serif font.

**Altid Shell
for vognens vel**



Den store udgave af Puch's sportsmodel er en meget interessant konstruktion med to karburatorer og to tændrør. Motoren er som på standardmodellen en dobbeltstemplet to-taktsmotor. Modellen er ikke i seriefabrikation og fremstilles kun til aktive sportskørere. Den maskine, der vist på udstillingen, skal køres af Erhard Fisker i den kommende sæson.

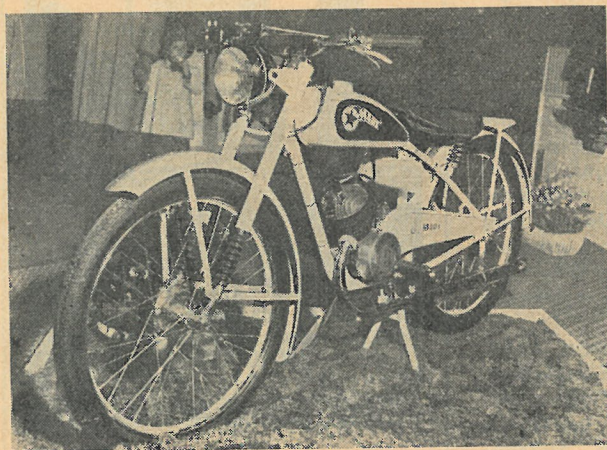
struktionen er meget bemærkelsesværdig, idet et kraftigt centralrør og bagskærmen danner en helhed (se april side 210). Baghjulet er ophængt i en svinggaffel og affjedret ved hjælp af teleskopisk indkapslede fjedre. Skærmene er formet i en bestemt profil således, at skærmstivere er overflødige. Akkumulator og værktøj er indkapslet i centralrøret, og sadlen er en twinsadel med »indbygget« håndtag — d. v. s. at den har chance for at blive indregistreret selv i Danmark, hvor de motorsagkyndige klammer sig til de konstruktionsformer, der var god tone for 20 år siden. Bagkæden er helt beskyttet af en lukket kædekasse på den nye model 125 SL, der er meget let at holde ren.

En anden nyhed på Puch's stand var en 250 ccm maskine svarende til den gule model 250 TF, men med to karburatorer og to tændrør. Denne maskine, der yder ca. 15 hk, er dog en speciel sportsmaskine, der

kun fremstillet i få eksemplarer til brug for fabrikkens ryttere. Den udstillede maskine, der har oplagte udblæsningsrør, skal køres af Erhard Fisker i den kommende sæson.

Royal Enfield viste sin nye 250 ccm model »S 51«, der er fremstillet for at imødegå det stigende krav om lette maskiner, men eftersom model S 51 efter den nugældende ordning i Danmark ikke kan fås på letvægtstilladelse, har denne nyhed hovedsagelig interesse for vore læsere i Norge og Sverige.

Blandt de nye Triumph modeller var det først og fremmest den nye Tiger 100, der havde interesse, eftersom denne model har gennemgået store forandringer i motorstrukturen. Cylinderblokken er som tidligere omtalt fremstillet i letmetal, og kølearealet er væsentligt forøget. Det er denne model, der ved hjælp af et tilbehørsæt kan tunes om til en Grand Prix model.



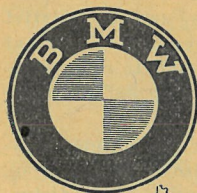
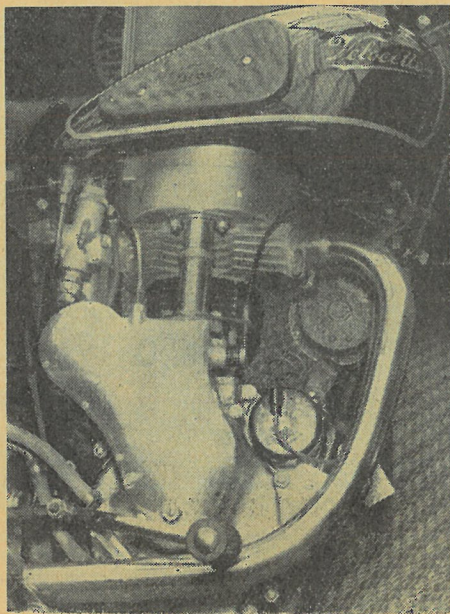
Mars er en overordentlig tiltalende lille letvægt. Den er tillige forsynet med cyklepedaler og kan næsten konkurrere med knallerterne i anskaffelsespris — men der skal indkøbstilladelse til.

De nye Triumphmodeller var næsten alle forsynet med de nye bagagebærere på tanken, en idé som den tyske Triumph fabrik også har taget op på sine TWN modeller.

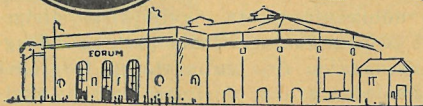
Velocette viste sin nye scooterlignende letvægter model LE 200, der afløser model LE, hvis slagvolumen var 150 ccm. Når denne maskine, der er konstrueret til det store publikum, ikke har fået større udbredelse her i landet, må det skyldes, at der kræves »stor« tilladelse til indkøbet. Model MAC på 350 ccm kom for første gang i mange år med en nyhed, idet topstykket og ventilbox er støbt ud i eet i en letmetallegering. Det er bogstavelig talt første gang siden 1935, at der har været foretaget ændringer i selve motorkonstruktionen, og dog har motoren været up to date, omend slaglængden synes lidt lang i forhold til moderne konstruktionspraksis.

Zündapp blev vist i tre modeller, nem-

Den nye *Velocette* motor har letmetaltopstykke sammenstøbt med ventilhuset.

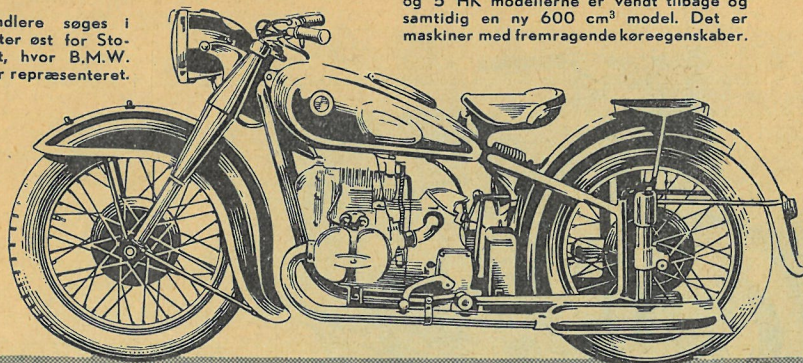


SÅ DE DEN I FORUM



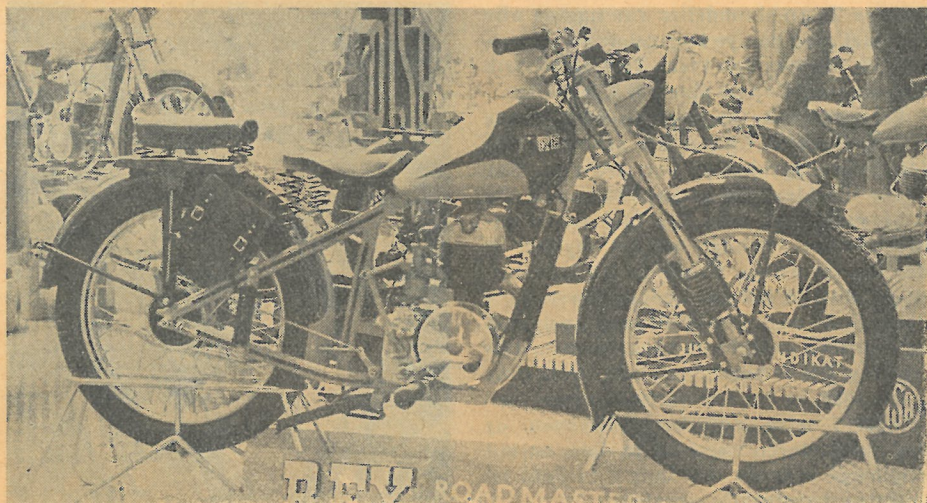
Forhandlere søges i distrikter øst for Storbælt, hvor B.M.W. ikke er repræsenteret.

Hvis De ikke i Forum fik lejlighed til at hilse på Deres gamle bekendt fra før krigen - B.M.W. - bør De indhente det forsømte hos een af vore aut. forhandlere. Både 2 $\frac{1}{2}$ og 5 HK modellerne er vendt tilbage og samtidig en ny 600 cm³ model. Det er maskiner med fremragende køreegenskaber.



SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

ØSTERBROGADE 135 - CENTRAL 8411

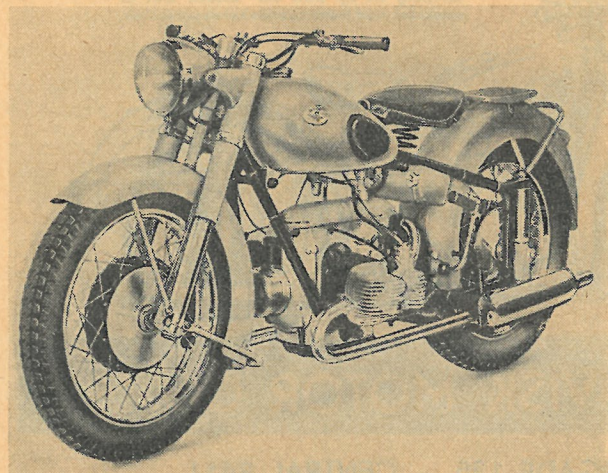


Rex er en af de mange letvægtede med Villiers motor, men stelopbygningen er ret særpræget. Stellet er fremstillet af jirkantede stålror og baggafflen af skinner med U-profil.

lig den store to-cylindrede KS 601 på 600 ccm, DB 201 med en 200 ccm totaksmotor og håndgear og DB 202 med den samme motor, men med fodgear af ny konstruktion. KS 601 er den Zündapp, vi kender fra gamle dage. Boksermotoren er sammenbygget med gearkassen, og kraften overføres til baghjulet ved hjælp af en kardanaxsel. Gearkonstruktionen er ret særpræget, idet man i stedet for tandhjul har valgt at anvende kæder mellem de to aksler. Model KS 601 er iøvrigt berømt for sin lydløse gang. På de nye maskiner kunne

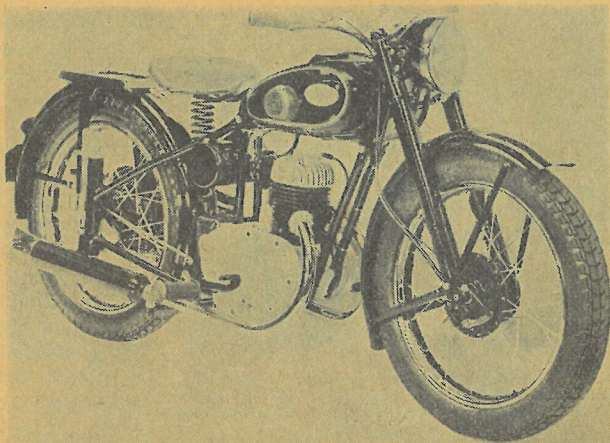
man bemærke, at forgafflen har undergået væsentlige ændringer, idet den hydrauliske støddæmperanordning er blevet flyttet uden for selve gaffelgrenene således, at der nu er indskudt en enkelt teleskopstøddæmper mellem skærmen og gafflens faste overdel.

De to to-taktsmodeller har en meget interessant motor med fire skylleporte og to udblæsningsporte. Skylleluften dirigeres gennem åbninger i stemplet, og indsugningskanalen fra karburatoren forgrener sig således, at den omslutter den ene skyl-



Den store Zündapp på 600 ccm var en af udstillingens smukkeste og mest gennemarbejdede modeller. På den nye model er den hydrauliske støddæmper flyttet udenfor teleskopgafflens ben, idet en enkelt teleskopstøddæmper er indskudt mellem skærmen og forgafflens øverste del.

Zündapp model DB 202 har en 200 ccm totaktsmotor sammenbygget med gearkassen. Svingsadlen er affjedret ved hjælp af en enkelt skrueffjeder, og begge hjul har teleskopaffjedring. Det er en meget kraftig og veludstyret lille maskine med gode køreegenskaber og med god trækraft også ved de lavere omdrejningstal.



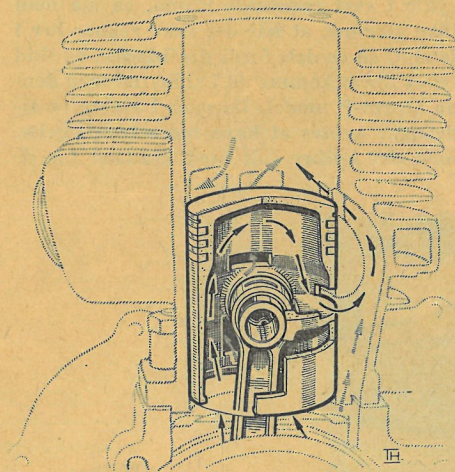
lekanal og på denne måde bidrager til at forhindre skylleluften i at blive for stærkt opvarmet. Af praktisk erfaring har vi konstateret, at denne motor går usædvanlig godt og har god trækraft allerede ved de lave omdrejningstal. Gearkassen er meget særpræget i sin konstruktion, idet de fire tandhjul på forlagsakslen sidder løst på denne, men ved hjælp af en kobling på selve akslen kan hvert enkelt hjul låses fast. Samtlige tandhjul på hoved- og forlagsaksel er således i konstant indgreb.

En overraskelse på udstillingen var en

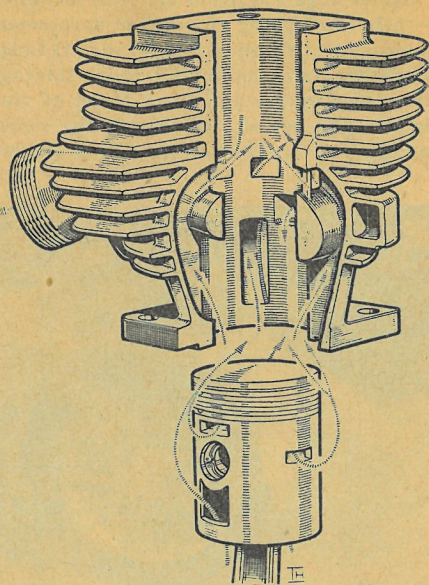
maskine, der kunne købes uden indkøbstilladelse, fordi motoren kun er på 50 ccm. Det er den danskbyggede Erla, der bygges på licens efter tysk konstruktion. Motoren importeres fra Tyskland, men de øvrige dele fremstilles her i landet. Gearkassen har tre udvekslingsforhold, og gearerne skiftes ved hjælp af et drejhåndtag på styrets venstre side.

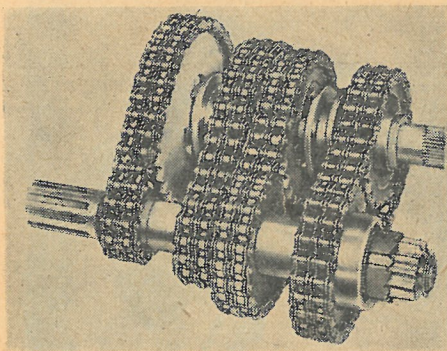
Sidevognene.

Udstillingen i Forum viste, at de danske sidevognsfabrikanter udmærket kan hæv-



Princippet i Zündapp's totaktsmotor giver en meget effektiv skylling af cylinderen. Der er fire indblæsningsporte og to udblæsningsporte.





Den to-cylindrede Zündapp har en særpræget gearkasse, idet der anvendes kæder og kædehjul i stedet for tandhjul. Dette system medvirker i høj grad til at nedsætte den mekaniske støj.

de sig i konkurrencen med udlandet. Acap A/S viste udstillingens smukkeste sidevogn, der tilmed må anses som den mest hensigtsmæssige til mindre maskiner. Liniernerne i det sportsprægede karosseri er meget smukke og pladsforholdene udmærkede. Denne sidevogn kommer imidlertid ikke i produktion med det samme. Acap's Jet-model med fast vindskærm samt sidestykker og overtræk er for øjeblikket meget efterspurgt, og et ikke ubetydeligt antal af denne model eksporteres til Sverige. Prisen på denne sidevogn er kr. 550,00, og understellet koster kr. 645,—.

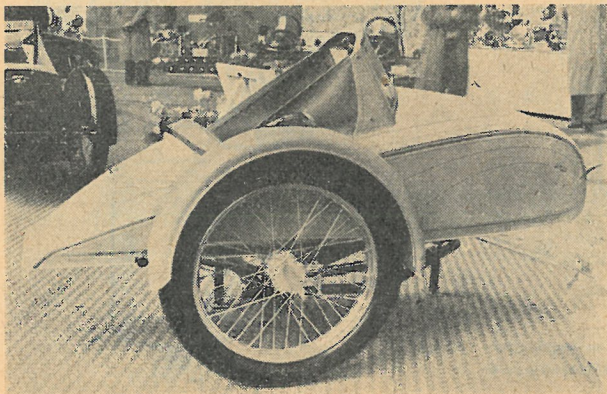
Svend Aage Engstrøm viste tre modeller — alle kraftige og rummelige karosserer, velegnede til familiekøretøjer og til langtursbrug. I modsætning til andre sidevogne er pladerne svejset til et skelet af vinkeljern således, at man opnår den størst mulige modstandsevne i tilfælde af påkør-

sel eller lignende. Priserne er: Sportsmodellen kr. 625,—, Politimodellen kr. 590,— og turistmodellen kr. 635,—. På sidstnævnte model kan en overbygning af plexiglas monteres for kr. 375,— ekstra. Denne overbygning er særdeles hensigtsmæssig, når man skal have børn med, idet passagererne er helt beskyttet mod træk og vind. På udstillingen viste Engstrøm en sidevogn helt af plexiglas.

Steib viste Model S 500 til kraftige maskiner og model LS 200 for mindre maskiner. Model S 500 har udvendigt tilgængeligt og aflåseligt bagagerum, affjedret hjul og lukket skærm. Prisen opgives til kr. 950,— inclusive understel. Model LS 200 svarer ret nøje til de danske sidevogne i konstruktion og udstyr, men prisen er en del lavere, idet den opgives til kr. 650,— inclusive understel. Priserne ser meget besnærende ud, men da der for tiden ikke gives valuta til sidevogne, er en Steib stadig udenfor rækkevidde.

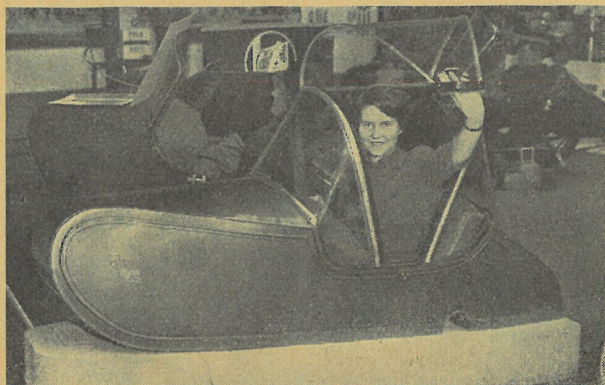
Scootterne.

Vespa og Lambretta er allerede indgående beskrevet her i bladet, blot skal vi nævne, at Lambretta nu kan levere sin lukkede model, der er smuk og slank i liniernerne. Samme mærke præsenterede en model med lukket overbygning, men selvom det virker tillokkende med en »lukket« motorcykle i vort regnfulde klima, så må man ikke glemme, at når det ikke regner her i landet, så er det, fordi det blæser, og Gud fri os for at komme ud i sidevind med denne Storm-P model. De små Lambretta sidevogne syntes at have mere berettigelse, men det kniber lidt med pladsen for de



Den nye Acap letvægtsidevogn er usædvanlig smuk i liniernerne. Det varer dog noget, inden denne model kommer i produktion, og når seriefremstillingen begynder, vil der samtidig blive fremstillet et lavere stel.

Svend Aage Engstrøm viste denne sidevogn med en overbygning af plexiglas. En sidevogn fremstillet helt af plexiglas blev også vist på udstillingen, og man kunne se det skelet, pladerne er bygget over på Engstrøms sidevogne.



langbenede. Sidevognshjulet er affjedret ved hjælp af teleskopisk indkapslede skruefjedre.

Sitta er en smuk lille maskine, der har bevaret en del af motorcyklens konstruktionsprincipper. Forhjulet er således ophængt i en teleskopforgaffel, og Ilo motoren, der er sammenbygget med gearkassen, trækker gennem en kæde til baghjulet. Stellet består af en dobbelt rørramme, på hvilken »karosseriet« er monteret. Benskjoldet går helt op til styret, og på den udstillede model var styret yderligere monteret med en vindskærm.

Den franske scooter Bernardet er mon-

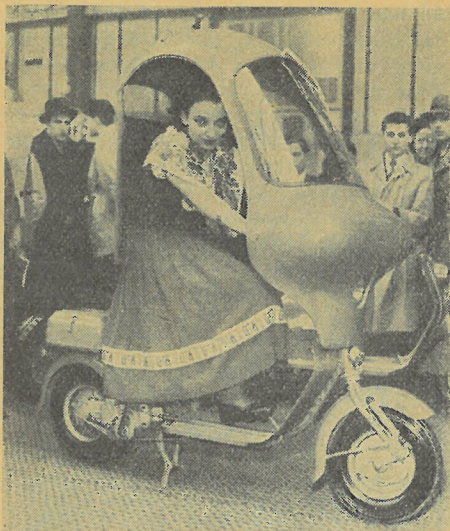
teret med en 250 ccm Ydral motor med blæser. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel. I modsætning til de fleste andre scootere skiftes gearret ved hjælp af en dobbelt



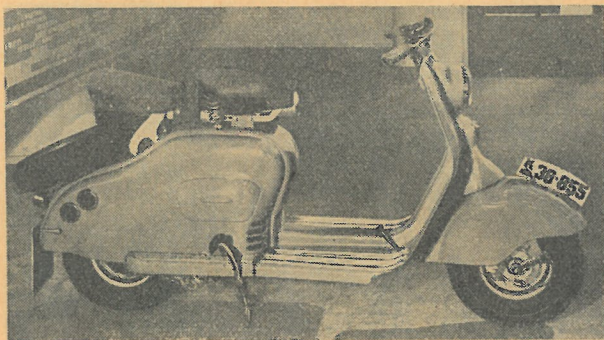
Den danske scooter er ikke helt almindelig hverken i udseende eller opbygning, men der er mange gode idéer i konstruktionen.

fodpedal og ikke med drejehåndtag. Speedometer og ur er indbygget i et lille instrumentbord bag skjoldet. Sadlen er udformet som en twinsadel med håndtag i siden, og vindskærm leveres som standardudstyr.

Den danske scooter DK ser lidt bombastisk ud ved første betragtning. Der er imidlertid mange gode og nye ideer i konstruktionen. Det skal således nævnes, at der her er tale om en selv bærende konstruktion, idet motor og baghjul er monteret direkte i karosseripladen. Baghjuls-



En Lambretta med overbygning må betragtes som noget af et kuriosum. Vi vil gerne vide, hvad der sker, når man har sidevind fra venstre i et højresving. Rejser den sig op, eller lægger den sig ned?



Den lukkede Lambretta har rene linier og virker som et tiltalende lille køretøj. Utallige mennesker har spurgt os om „disse scootere er gode“. Ja, de er gode, men man skal ikke forveksle dem med en firehjulet sedan.

bremserne er hydraulisk og forhjulsbremsen mekanisk. Motoren er af fabrikatet Ilo og er anbragt i karosseriet således, at den faktisk befinder sig i en vindtunnel.

Tilbehøret.

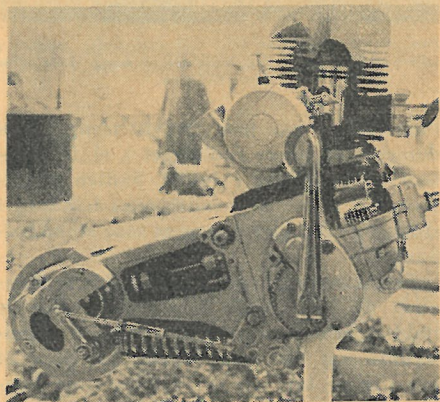
Tilbehørsfirmaerne var ikke særlig rigtigt repræsenteret, men til vor overraskelse fandt vi på odensefirmaet Elano's stand de berømte italienske Dellorto karburatorer til konkurrencedygtige priser. Priserne på de italienske maskiner og reservedele ligger ellers ret højt i forhold til de engelske og tyske priser, men her er åbenbart en undtagelse. Dellorto karburatorerne fremstilles i en mængde typer svarende til alle motorcyklemærker, og udførelsen tyder på en enestående kvalitet. Gasspjældet er fremstillet i en messinglegering, og luftspjældet styres i hele sin omkreds af en udskæring i gasspjældets bund. En del af typerne er udført som RN modeller (remote needle), d. v. s. at nålen er

anbragt udenfor det egentlige blandingskammer således, at den indstrømmende luft ikke møder nogen hindring. Også T. T. karburatorer med selvstændigt svømmerhus findes i denne serie, og der er ikke tvivl om, at mange sportkørere vil få glæde af disse fine karburatorer.

Lucas viste de nyeste modeller i lygter, bl. a. en forlygte med parkeringslygten anbragt under selve lygtehuset således, at reflektoren ikke brydes af parkeringslampen.

Firmaet Bonzo udstillede en motorcykle opbygget udelukkende af forskellige reservedele til alle mulige fabrikater.

På Nellemann & Drewsens stand vistes en ny vindskærm af plastic. Den er kuppelformet med farve i den øverste halvdel. Vi har haft lejlighed til at prøve denne skærm i praksis, og det viste sig, at den tjente sit egentlige formål, at beskytte øjnene mod vinden, men farven var på de første eksemplarer ført for langt ned således, at også den nærmeste kørebane sås gennem det farvede stykke. Dette bevirker, at man let kan overse retningsvisere og stoplygter. Fabrikanten har imidlertid været opmærksom på dette forhold, og på de seriefremstillede skærme er kun himlen afdækket af det farvede stykke.



En „opskåret“ Lambretta motor viser tillige transmissionssystemet med kardanakslen.

MIDGET-RACER TIL SALG

En af Danmarks hurtigste midget-racere med ny JAP. motor, kædehjul, værktøj, tilbehør og en tohjulet transportvogn sælges for kun kr. 7000,-.

CARL AMELUNG, GRAABYNKEVEJ 3
BRØNSHØJ, TELEFON BELLA 3917

FERIETUREN FORBEREDES

Af
Benny Dickson

Meningen med at holde ferie består først og fremmest i at koble af og gøre sig uafhængig af tid og sted. Ideen med et sommerhus er udmærket, fordi man selv bestemmer, hvornår man skal stå op, hvornår man skal spise, og om man i det hele taget gider at gå i seng. Men bedst af alt er det at rejse med eget køretøj uafhængig af togtider og faste ruter, og har man i forvejen et køretøj, hvad skal så afholde En fra at udvide sine horisonter for et forholdsvis beskedent beløb? Men dette køretøj — hvadenten det er en bil eller motorcykle — skal være i tip top stand således, at man undgår de mere eller mindre humørnedbrydende ærgrelser.

Mine herrer! Er De klar over, at et motorkøretøj er noget af et vidunder? Man kan bogstavelig talt samle alle de dermed forbundne ærgrelser og besværligheder sammen og lade dem dukke op på et tidspunkt, da det passer En selv. I stedet for at køre dag efter dag og lade de forskellige fejl dukke op efterhånden, kan man ved et ordentligt eftersyn fjerne alle fejl på en gang.

Eftersynet af en bil består imidlertid i andet end at gå rundt om den og sparke på alle fire hjul for derved at konstatere, om der er luft i — ja, for man kan nemlig kun konstatere, at der er luft i ringene, men ikke hvor meget der er. Nå, bortset fra denne ironiske bemærkning begyn-

der vi eftersynet, for nu skal vi ud at rejse — langt bort fra de vante enemærker og den lokale mekaniker, der er villig til at give lidt kredit, når det kniber.

Motoren skal selvfølgelig være både driftsikker og økonomisk. Vi må gå ud fra, at den er i nogenlunde god mekanisk forfatning og ikke trænger til større reparationer. Olien bør udskiftes umiddelbart inden starten, men nogle dage inden afrejsen skal man rense og justere karburatoren, stille ventilerne og tændingen og efterse tændrørene. Efterse ventillatorremmen og udskift den, hvis den er flosset eller på anden måde er defekt. Afmonter og rens karburatorens luftfilter og gennemvåd det med svær olie, inden det atter monteres. Det elektriske anlæg bør have et grundigt eftersyn. Undersøg først om dynamoen lader tilstrækkeligt, hvilket amperemeteret viser. Er vognen kun forsynet med kontrollampe, bør man lade et specialværksted måle dynamoen efter. Under alle omstændigheder vil det være klogt at dreje ind på et specialværksted og få akkumulatoren efterset. Kontroller derefter at dynamoens kul ikke er slidt for langt ned, samt at kullene sidder letbevægelige i kulholderne og at fjedrene giver et passende tryk. Undersøg dernæst at alle ledninger er forsvarligt monteret, og at isolationen er hel overalt. Og alle lamper skal naturligvis kunne lyse.

Selve vognen og transmissionssystemet

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

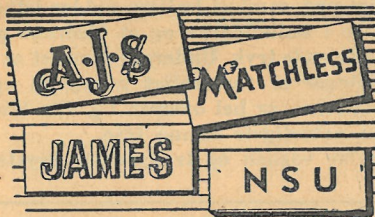
- Ridebenklæder** berømt for snit og pasform
- Læderveste** amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 198,00**
- Oilskinsfrakker** enkelte og med for fra ... - **39,15**
- Gummifrakker** sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.
- Org. engelske T. T. styrthjelme**
- Nyrebælter** prima kvalitet - **20,00**



MOTOR DRESS BLÅGÅRDSDGADE 24
TELEFON NORA 2536



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

bør ikke glemmes. En grundig rengøring vil sikkert have en forfriskende virkning inden vognen gennemsmøres. Hvis smøremidlerne i gearkasse og differentiale ikke er blevet udskiftet for nylig, kan vi lige så godt ordne den side af sagen med det samme. Bremserne skal efterses og eventuelt justeres; såfremt vognen har hydrauliske bremser, må man huske at fylde den dertil indrettede beholder op med bremsevædske. Tænk så lige lidt på bremsebelægningen. Hvornår er der lagt ny belægning på? Er De i tvivl om belægningens tilstand, så ryk hellere et hjul af og se den efter. Hvis De ikke selv kan klare denne lille opgave, så lad Deres mekaniker gøre det. Husk at det kan virke meget anstrengende at køre i Alperne uden bremser. Hold så op med at gå og sparke på de dæk, men se dem rigtigt efter. Er der godt med slidbane på, og er der ingen revner i siderne, så er alt i orden. Og reservehjulet — er det i orden? Det skal være et godt dæk og ikke en gammel las, der eksploderer med et triumferende knald 2 minutter efter, at man har skiftet hjul. Så løsner vi møtrikerne på hvert hjul og skruer dem straks efter til igen, blot for at sikre os, at alle hjul virkelig er aftagelige, samt at gevindet er i orden.

Alt dette er naturligvis kun et rent rutineeftersyn, som burde finde sted med jævne mellemrum, men gør det det? Når man skal rejse i udlandet, er det for de fleste menneskers vedkommende et begrænset beløb, man har til rådighed i udenlandsk valuta, og efter at stavnsbåndsskatten på rejsevaluta er kommet til, må man være yderlig påpasselig med de udgifter, man ikke har direkte fornøjelse af. Hvis det endelig skulle ske, at en italiensk mekaniker har sat et nyt dynamokul i Deres vogn og forlanger en lille formue svarende til ca. halvdelen af deres fædrende arv for arbejdet, så læg det beløb, som De finder passende, antag et distrait blik og se ud i det fjerne, medens han skriger op. De vil sikkert ikke forstå, hvad han siger, men til Deres orientering kan jeg give Dem recepten: Først påberåber han sig det store arbejde og den lange læretid, som hans fattige mor har måttet bekoste på ham, den mest begavede af hendes 12 faderløse børn, derefter vil han foreholde Dem den livsfarlige situation, De ville have befundet Dem i uden hans

hjælp, for derefter at henvise til italienernes store andel i den allierede sejr over Hitler, og dette vil han bruge som springbræt til en lang redegørelse om, at den slags metoder, som De anvender overfor ham, ikke burde finde sted blandt brødre-folk, og at politiet egentlig burde underrettes. Når han nævner politiet, vender De hovedet mod den talende og gestikulerende person og hæver øjenbrynene en anelse, hvorefter han stryger pengene til sig med en træt bevægelse, alt medens han mumler noget om sin armod og sin store familie. Når De har sat Dem ind i vognen, vil han med iver og venskabelige gebærder forsøge at sælge Dem en dåse pudsecreme, og hvis De afslår dette tilbud, vil De uden vanskelighed lære en del italienske eder.

Med hensyn til værktøj skal De selvfølgelig have et komplet skiftesæt til hjulene, d. v. s. donkraft og nøgle. En skrue-trækker, skiftenøgler, isolerbånd og en montørtang vil kunne komplettere samlingen. Af reservedele bør følgende medbringes: Et komplet sæt sikringer, 1 stk. forlygtelampe, 1 stk. baglygtelampe og 1 stk. stoplygtelampe samt en eller to pinollamper til afviserne. Et godt stykke reserveledning og gummistempler til såvel hoved- som hjulcylindre i det hydrauliske bremsesystem — disse stempler skal nemlig altid skaffes fra klodens modsatte ende, hvis de går i stykker — og redaktøren siger, at det vigtigste af alt er, at De har læst »Min bil og jeg«, inden De starter. En lommelygte med et nyt batteri anser jeg som en uundværlig genstand på langture.

★

For motorcyklisternes vedkommende er der selvsagt andre ting at gøre, selvom retningslinierne er de samme. Vi går stadig ud fra, at motoren er i god mekanisk stand. Men også her skal karburatoren renses og justeres, tændingen skal indstilles og kontaktpunkterne skal efterses. Figaretaktmotorerne skal have ventilerne indstillet, hvis man ikke vil gøre sig den ulejlighed at slibe dem ved samme lejlighed. Hele maskinen bør gøres omhyggeligt ren og alle skruer skal efterspændes. Motor og gearkasse skal have frisk olie og maskinen skal gennemsmøres. Det vil være fornuftigt ved denne lejlighed at afmontere hjulene og efterse bremsebe-



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.

NIMBUS

Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

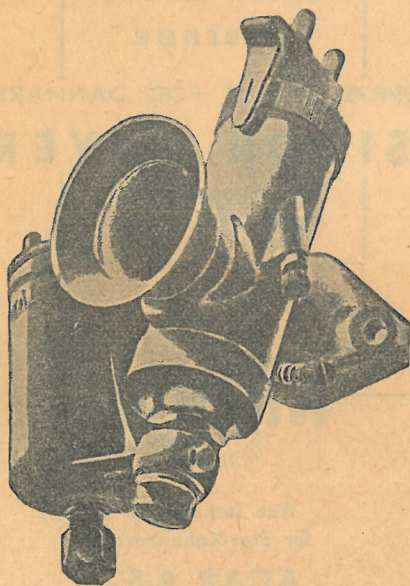
DE VERDENSBERØMTE

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

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 14100

lægningen samt pakke hjullejerne i rent fedt, inden de atter monteres og justeres. Kæder og kædehjul skal efterses og kæderne skal justeres, hvis de ikke skal udskiftes. Hvis kædehjulenes tænder er blevet slidt spidse, bør de udskiftes omgående. Ligesom for bilernes vedkommende bør det elektriske udstyr have et grundigt eftersyn. Lad et specialværksted undersøge akkumulatoren og eventuelt dynamoens ydeevne. Undersøg om samtlige ledninger er forsvarligt monteret og at isolationen er hel overalt. Hvis motoren har magnet-tænding, undersøg da om magneten giver en kraftig, blå gnist, når højspændingskablets uisolerede ende holdes et par millimeter fra cylinderblokken, samtidig med at motoren drejes rundt ved hjælp af kickstarteren. Er gnisten svag, bør magneten undersøges på et specialværksted. Sørg for at alle Bowden-kabler er hele og smør dem godt.

Alt dette er selvfølgelig også rutinearbejde, men det er ubetinget nødvendigt, at man udfører det, inden man begiver sig ud på langfart. Det sædvanlige værktøj med isolerbånd o. s. v. skal selvfølgelig medbringes. Af reservedele bør man medbringe følgende: Et rent tænderør indpakket i staniol og lagt i æske således, at der ikke kan komme snavs op i det. En strålespids (dyse) af det rigtige nummer, ligeledes indpakket og beskyttet. Man kan komme ud for ondsksfulde små partikler, der kiler sig fast, så de hverken er til at få frem eller tilbage, og i sådanne tilfælde er det morsomt at kunne narre fjenden ved at sætte en helt anden dyse i.

Elektriske lamper kan være lidt vanskeligere at medbringe på en motorcykle, men et spotlight vil ikke alene være til stor nytte, når man skal se efter vejskilte i mørket, det er desuden en udmærket reserve-lygte, hvis forlygten skulle svigte. Man kan derimod uden vanskelighed medbringe sikringer, men sørg for at de ikke ligger og rasler rundt. Opbevar dem i en gammel tænderørsæske eller lignende og pak dem i vat eller silkepapir.

Samleled til kæderne og et færdigmonteret Bowdenkabel er fornuftige reservedele at medbringe, og de fylder tillige ikke meget. Jeg vil derimod ikke anbefale et større reservedelslager bestående af ventiler, ventilfjedre o. s. v., da erfaringen viser, at det altid er noget helt andet, man

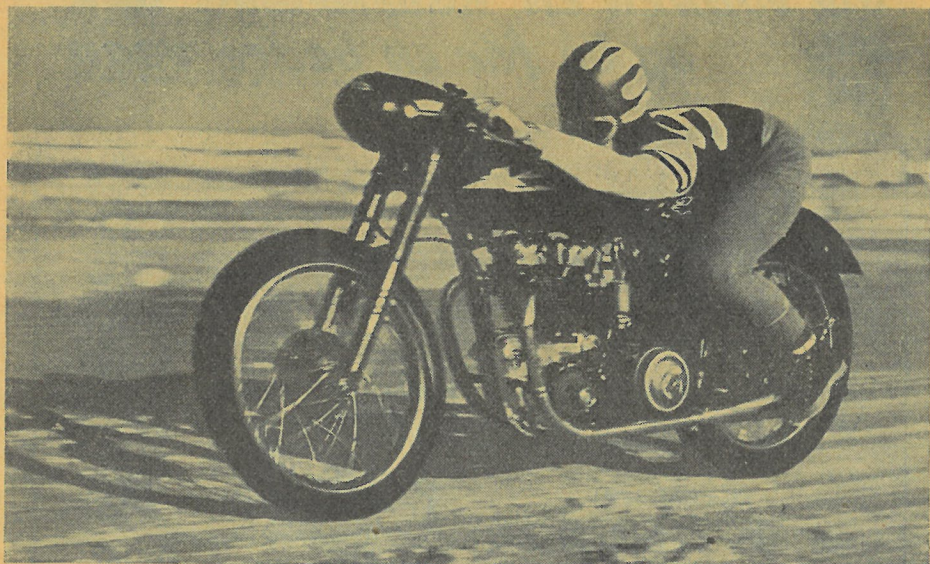
får brug for. Bevares, hvis De tænker på at køre til Sydafrika, så tag bare lidt rigeligt med.

Et af de største problemer for motorcyklisterne er bagagens anbringelse. Først og sidst bør det være en gylden regel, at man ikke skal medbringe mere end absolut nødvendigt. Dernæst skal man pakke tøj, toiletartikler o. s. v. på en hensigtsmæssig og pladsbesparende måde, eftersom det er bagagens rumfang mere end dens vægt, der kan give anledning til hovedbrud. I god tid må man være klar over bagagens omfang for derefter at anbringe den så hensigtsmæssig som muligt. En sidevogn er naturligvis en stor hjælp, og det er faktisk utroligt, hvor meget der kan stoppes ned i en sidevogn. Sadeltasker lider af een væsentlig mangel — de rummer for lidt, men til gengæld har de den fordel at være anbragt langt nede således, at deres vægt ikke indvirker på maskinens balance. Sadeltasker på forhjulet og bagage på styret vil jeg på det bestemteste fraråde, fordi det giver for tung styring, og hvis det sker, at bagagen slider sig løs, kan det ligefrem blive katastrofalt. En stor bagage taske på tanken er imidlertid en god idé, blot skal man sørge for, at køreren kan bevæge arme og ben uhindret.

Overalt, hvor man spænder bagage på, bør man sørge for et mellemlæg af svampegummi, da lakeringen ellers vil blive ødelagt. Sadeltaskerne og disses remme må således ikke på noget sted direkte berøre maskinen, og de skal spændes så stramt, at de bevæger sig det mindst mulige under kørslen. Undgå skuldertasker og rygsække, da det er meget trættende at køre med en oppakning af denne art.

Hvilke papirer skal man have med?

Hvis man agter sig til udlandet, kan man selvfølgelig ikke undgå de forskellige mere eller mindre offentlige kontorer med dertil hørende papirsystemer. Af personlige papirer skal man først og fremmest have et pas, som det lokale politi udsteder. Man skal medbringe sin dåbsattest og eventuelt vielsesattest samt et fotografi. Man må regne med op til en uges ventetid fra ansøgningens aflevering til passets udlevering. Såfremt man agter sig til Tyskland, Østrig, Spanien eller Portugal, skal man have visum på det pågældende lands konsulat eller lade et rejsebureau sørge for dette betydningsfulde stempel i passet. Er man medlem af KDAK eller FDM, kan man trygt overlade samme ansøgning til den lokale afdeling. Så-



Det er ikke hensigtsmæssigt at køre ferietur på denne måde. Man får set for lidt og bliver alt for udmattet. Nå, det er nu også et billede af Bobby Turner, der med sin Thunderbird sætter ny amerikansk rekord på Daytona. Han kørte 208 km/tm. over 1 mile.

fremt man blot skal køre igennem Tyskland uden længere ophold, skal man være i besiddelse af et transitvisum.

Foruden sit pas og eventuelt visum skal man hos det lokale politi have internationalt førerbevis og internationalt motorcertificat, og til dette brug skal man medbringe sit kørekort og køretøjets politiattest samt et pasfoto. Endvidere bør man udvide sin forsikring således, at den

gælder for rejser i udlandet, og dette ordner man selvfølgelig med sit forsikrings-selskab, idet man opgiver rejsens varighed og mål. Er rejsens mål England, skal forsikringen være udvidet til at gælde kørsel i England. Det samlede papirværk bliver altså for rejser i Skandinavien: Pas og køretøjets politiattest. For rejser udenfor Skandinavien: Pas (eventuelt viseret) og under alle omstændigheder med tysk tran-

Blad venligst frem til side 273

LEV LIVET LETTERE

Det er yderst sjældent, vi skriver om præparater, pudsemidler og lignende, men når vi finder noget, der er virkelig godt, er vi ikke bange for at lade vor viden gå videre. I dette tilfælde er det i højere grad vor afsky for manuelt arbejde, der gør det til en pligt for os at meddele ligesindede en nyhed, som kan spare mange timers anstrengende arbejde.

Car-plate er et nyt vokspræparat, som blot påsmøres det renvaskede køretøj for efter 10 minutters tørretid ved en let afpudsning at give lakken en strålende og

holdbar glans. Vi har prøvet det på såvel bil som motorcykle og er yderst tilfreds med resultatet, samtidig med at vi har sparet en masse tid og en mængde kræfter, som vi har anvendt til behageligere og mere opløftende opgaver end at pudse vogn.

★

I Cadillac 1951 modellerne startes motoren nu ved, at man blot drejer tændingsnøglen en kvart omgang. Føreren bag Cadillac rattet har nu hverken koblingspedal, gearstang eller startkontakt at betjene.

GIV VOGNEN EN REDEX-KUR og De får en bedre vogn



HER ER BEVISTET:

Kuren består bl. a. i, at man hælder REDEX i indsugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret. Kompression og trækraft øges, benzinforsøget falder etc. REDEX-kuren omfatter også bevisførelse for de opnåede forbedringer. Nedenfor ses resultaterne fra en REDEX-kur på en CHEVROLET 85/1939, kørt 96.000 km.

KOMPRESION:

| | | | | | | |
|----------------|----|----|----|----|----|----|
| Cyl. nr. . . . | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Før REDEX . . | 65 | 63 | 72 | 55 | 67 | 70 |
| Efter REDEX . | 92 | 90 | 92 | 95 | 90 | 93 |

lbs. pr. kv.

BENZINFORBRUG:

| | |
|-------------------|--------------------|
| Før REDEX | 6,2 k/l ved 50 k/t |
| Efter REDEX . . . | 7,9 k/l ved 50 k/t |

Enrepræsentation for Danmark:



F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør

POLITORVET, Kbh. V. Central 1722

TRÆKKRAFT:

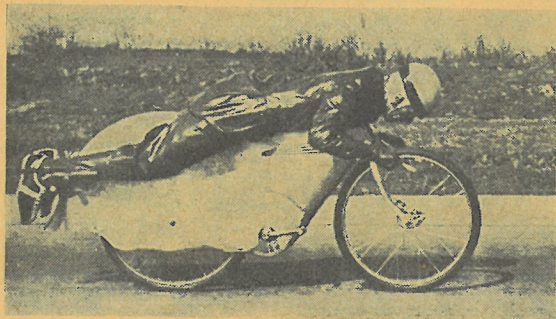
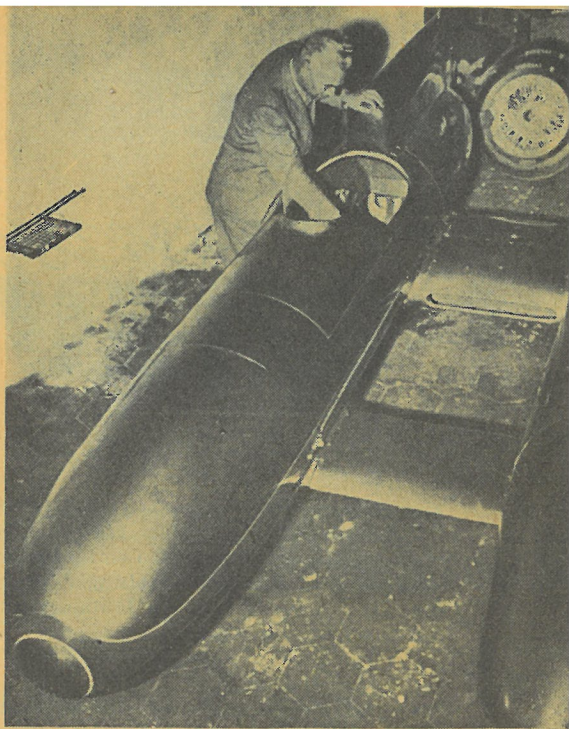
| | |
|-----------------|-------------------|
| Før REDEX . . . | 150 kg ved 40 k/t |
| Efter REDEX . . | 185 kg ved 40 k/t |

(målt på rullefelt)

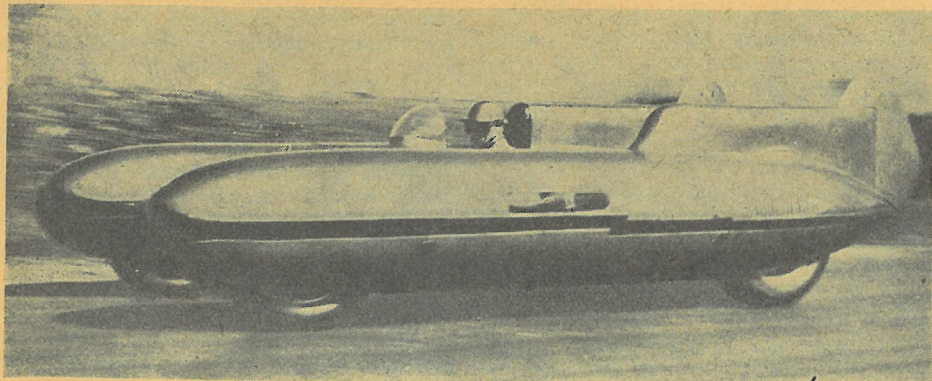
Fås hos autoforhandlere og mekanikere landet over

Nye verdensrekorder

Pietro Taruffi har atter sat ny rekord med en dobbelt-torpedovogn. Den her viste vogn er monteret med en 2 liters Maserati-motor. På den berømte Via Appia udenfor Rom satte han ny rekord ved at køre 302,5 km/tm. over 1 km. Den gamle rekord, der var sat af Goldie Gardner, var på 274 km/tm. På billedet til højre ses Taruffi under de sidste forberedelser inden rekordforsøget. Kørerer sidder i den ene torpedo, medens motoren er monteret i den anden. Gennem de små midterplaner går akslerne og styretøjets forbindelsesstang. I det bageste plan er der tillige indbygget en køler.



På billedet til venstre ses Georg Dötterweiss, som har indstiftet en verdensrekord for „knallerter“, eller helt nøjagtigt for motorer under 50 ccm. Med en Victoria påhængsmotor opnåede han med det her viste køretøj og i den viste stilling at køre ikke mindre end 78,7 km/tm., en ret imponerende fart for en motor på 38 ccm.



Herover ses Taruffi under rekordkørslen på Via Appia.



teknisk BREVKASSE

De bedes venligst oplyse mig om følgende spørgsmål: Kan man køre til udlandet (Tyskland og Svejts) i en lånt eller lejet bil, eller skal ejeren selv med, eller skal der evt. medbringes en fuldmagt fra ejeren på, at man har lånt vognen?

S. F. J., Hjallese.

Man kan køre til udlandet i en lånt, men ikke i en lejet vogn. Kører man til udlandet i en lånt vogn, behøver ejeren ikke at være med, men såvel ejers som brugers navn skal indføres i carnet de passage, som udstedes af K.D.A.K.

Da jeg netop lige har bestilt en Panther model 65 de Luxe, tillader jeg mig at forespørge, om det på nogen måde kan lade sig gøre at sætte fjedrende bagstel på en sådan? Samtidig udbedes dens top-hastighed og benzinförbrug.

Da jeg aldrig har haft motorcykle før og ikke er glad for al for megen spektakel, ville jeg gerne vide, om der er nogen mulighed for at få den mere støjfri. Til slut endnu et spørgsmål: Kan den tåle en gang imellem at trække en let sidevogn? Hvilken bagsadel, der fås i handelen, er den mest lavtliggende?

A.-H., Odense.

Der er nogle italienske bagstel med afjedring på vej, de skal blot først godkendes af Teknologisk Institut. Disse bagstel skulle kunne monteres på de fleste motorcykler. Vi skal her i bladet give meddelelse, såsnart der foreligger noget positivt i denne sag. Benzinförbruget svarer til ca. 32 kilometers kørsel pr. liter, og tophastigheden er ca. 105 km/t. De laveste

og bedste bagsæder er skærmpuderne, men disse er ulovlige her i landet, fordi de ikke er forsynet med håndtag.

Den omtalte Panther model 65 kan godt trække en let sidevogn, men en lille nedgearing er tilrådelig. Det bliver vanskeligt at gøre den mere støjfri.

Vil De være venlig at svare mig på følgende spørgsmål i Teknisk Brevkasse:

1. Det drejer sig om ventiloversigten i »Større viden, større fart« på side 101 og 102. Er det i forhold til øverste eller nederste dødpunktstilling, at ventiltiderne er angivet som f.eks. 1930 AJS Camshaft, inds. åbner 40° (er det 40° før top eller 40° efter bund?) og inds. lukker 63° (er det 63° før top eller 63° efter bund?) og tilsvarende for udblæsningsventilerne.

2. I bogen På 2 hjul af »Basse« Hveem forekommer det, at en kører bliver afsløret med for undervægtig »Stegge«. Hvad betyder »Stegge«?

3. Hvorfor afholdes der ikke i lighed med Norge mesterskaber for både kortbane og langbane herhjemme?

4. I Større viden, større fart er der et sted tale om JAP-sprit og PMS 2. Er det brændstoffer, der fås færdigblandet?

En holder af SMJ.

Ad 1. Med hensyn til ventilernes lukke- og åbnetider opgives disse altid på følgende måde: Indsugning åbner før top og lukker efter bund. Udblæsning åbner før bund og lukker efter top.

Ad 2. I »Basse« Hveems bog hentydes til en mindre heldig idrætsbegivenhed i Norge, idet en svensk idrætsmand under nogle konkurrencer i hammerkast brugte en hammer (Stegge), der var lettere end den foreskrevne vægt.

Ad. 3. Grunden til at vi ikke kører danmarksmesterskaber på såvel kort- som langbane må antagelig skyldes det lille antal 1000 m baner, der er tilgængelige for motorsporten.

Ad. 4. JAP-sprit og PMS 2 er specielle brændstofblandinger, der fås færdigblandet i England.

Undertegnede abonnent takker for Deres interessante blad og beder S.M.J. om muligt hjælpe mig med følgende: Hvordan er den rigtige fremgangsmåde ved indstilling af karburatoren på 500 ccm Indian militærmodel, årgang 1944?

Hvorledes finder man ud af, om benzinen står i den rigtige højde i svømmerhuset?

Når jeg ved kørsel ned ad bakke med ovennævnte motor lukker for gassen, vil der ofte fremkomme knald i lyd-potten, hvad kan dette skyldes, og hvorledes afhjælpes denne fejl?

Hvilket kompressionsforhold har »Indian« 500 ccm militærmodel, og hvilket glødetal skal tændrørene have?

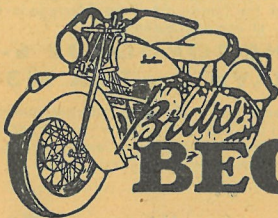
J. M., Sønderup.

Når karburatoren i en Indian skal stilles, må man først drage omsorg for, at svømmeren står i den rigtige stilling, d.v.s. nøjagtig vandret (svømmeren er hængslet i den ene side). Derefter indstilles tomgang på luftskruen til den bageste dyse, og man finder den stilling, i hvilken motoren går hurtigst. Derefter indstiller man gasspjældet på den forreste indstillingskrue, idet man finder den stilling, der giver langsomst motoromgang. Når motoren går så langsomt, at den begynder at gå urent, drejer man to til tre takker tilbage. Hvis en rigtig karburatorindstilling ikke bringer knaldene i lyd-potten til ophør, må fejlen sikkert skyldes utætte ventiler. Det rigtige tændrør til Indian militærmodel fra 1944 på 500 ccm er K.L.G. F50 eller et tilsvarende rør af et andet fabrikat.

Vi er flere her, som læser Deres udmærkede blad med interesse, og nu beder vi Dem afgøre en sag, der ikke alene er af teknisk interesse, men også et vædde-

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 . Taga 9926



Selvfølgelig er det vigtigt,

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

RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953

Først og størst med alt til den kære rok

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian Akkumulatore, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lyd-potter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forchromede styr 1" og 7/8".



Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede specialforretning

Griffenfeldts-gade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav.

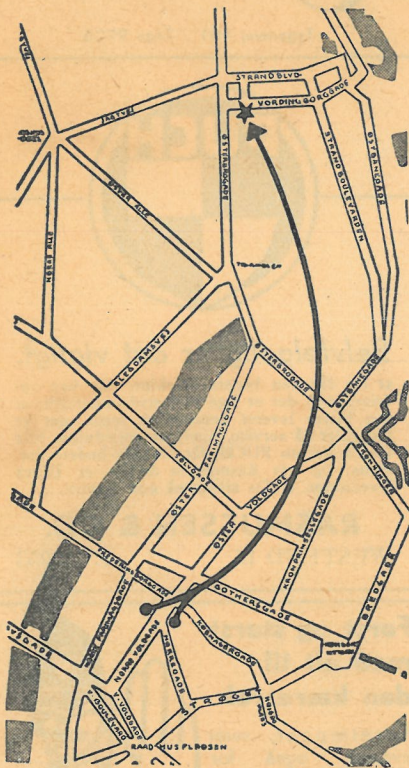
LUCAS

NY ADRESSE

Vi har nu flyttet vort hovedkontor, hovedlager, værksteder og fabrik fra Nørrevold 9 og Nørregade 40 til vor nye ejendom

**VORDINGBORGGADE 6-8
KØBENHAVN Ø - TRIA 3131***

Vor gamle adresse Nørrevold 9 er indrettet som motorcykle-afdeling med tilknyttet værksted og bibeholdes iøvrigt som city-depot, hvor gængse autoelektriske og diesel-reservedele stadig kan hentes.



REPRESENTANT FOR:
JOSEPH LUCAS LTD.
C.A.V. LTD.
GIRLING LTD.
LODGE PLUGS LIMITED
JOHN WILKES AND SON

KETNER
AXEL KETNER - KØBENHAVN

mål. Vi har set i SMJ, at Velocette model LE har boksermotor, og at cylindrene er forskudt lidt i forhold til hinanden. I MOTORCYKLE-HÅNDBOGEN's 4. kapitel, side 29, under afbalanceringsproblemer er der efter vort skøn tale om en 2-cylindret boksermotor, og at det er nødvendigt at forskyde cylindrene lidt i forhold til hinanden, hvorfor der opstår en svag vridning i krumtapakslen. Dette fremgår af linierne 18 til 23 incl., og da sagens kerne netop drejer sig om disse seks linier, beder vi Dem venligst afgøre striden. Jeg mener personligt, at BMW's motorcyklemotor ikke er forskudt i cylindrene, men hvis dette alligevel er tilfældet, må der jo være 4 knaster på knastakslen, hvorimod man kunne nøjes med to knaster, hvis cylindrene lå parallelt. Set på baggrund af den store tekniske viden, motorkonstruktørerne er i besiddelse af i dag, kan vi ikke forstå nødvendigheden af at forskyde cylindrene i forhold til hinanden. Vi beder Dem derfor tilsende os en tegning af BMW's plejlstangs- og krumtapsmekanisme eller eventuelt en redegørelse over, hvorfor det ikke kan lade sig gøre at placere cylindrene overfor hinanden.

E. J., Dolmer pr. Grenaa.

Vi skal gerne afgøre den lille stridighed, omend vi ikke er i stand til at sende Dem en tegning for øjeblikket. På næsten alle boksermotorer og under alle omstændigheder på Velocette model LE og på BMW er de to cylindere forskudt i forhold til hinanden, således at plejlstængerne kan gå på hver sin søle. Teoretisk set kan cylindrene godt lægges lige overfor hinanden, således at plejlstængerne arbejder på samme søle, idet man gør det ene plejlstangsleje gaffelformet, men dette bevirker, at det ene stempel er i bund, når det andet er i top. Boksermotorens gode afbalanceringsmuligheder beror i første række på den omstændighed, at man kan få stemplerne til at gå mod og fra hinanden. Den eneste mulighed for at få stemplerne til at bevæge sig på denne måde er derfor, at lade plejlstængerne arbejde på hver sin bugtning af krumtapsakslen, og dette medfører igen, at det er nødvendigt at forskyde cylindrene lidt i forhold til hinanden. På BMW bliver ventilerne betjent af fire knaster på samme knastaksel.

Ferieturen forberedes

fortsat fra side 268

sitivism, hvis man skal over grænsen ved Kruså), køretøjets politiattest forsynet med internationalt motorcertifikat, kørekort og internationalt førerbevis samt forsikringspolice. Og endelig skal man hos KDAK eller FDM have udstedt et carnet de passage, der skal medbringes overalt på turen. Endvidere skal vognen være forsynet med DK-plade — glem endelig ikke den.

Til slut vil jeg give læserne et par gode råd med på vejen. Opbevar samtlige papirer i en lomme, der kan lukkes med en klap eller en lynlås. Anbring aldrig papirer eller penge i bagagen. For motorcyklisternes vedkommende er det godt at opbevare papirerne i en lille plastik- eller voksdugsmappe inden i lommen. Det kan ske, at man bliver mere eller mindre gennemblødt, og samtlige papirer kan meget hurtigt antage form af en solid tørv, fra hvis indre der siver lidt blæk. Præsenter en sådan tørv for en fransk embedsmand, og De skal bare se løjer! Medbring Deres rejsevaluta i rejsechecks, som indløses i banker eller på større hoteller. Sørg for at have kontanter til benzin og til regningen på landevejskroer og lignende mindre steder, hvor erfaringen viser, at man er meget utilbøjelig til at betragte rejsechecks som lovligt betalingsmiddel. Selvom vognen eller motorcyklen overnatter i en aflåst garage, bør al bagagen fjernes og tages med på værelset — det kan være besværligt, men det er desværre nødvendigt. Bilisterne bør aflåse vognen, men lade det tomme bagagerum stå åbent således, at eventuelle svage sjæle ikke behøver at bryde låsen op for at konstatere en komplet mangel på indhold. Før krigen var jeg så heldig at komme med på et engelsk »fabrikshold«, der skulle køre langtur på continentet, for at afprøve forskel-

lige forbedringer på de nye modeller. Vor evigt pessimistiske værkfører, der bar øgenavnet »Below the level« (under strengen), eftersom dette var hans stående bemærkning til de nyheder, historier og oplagte løgne, vi fortalte ham, og til det arbejde, vi udførte, gav os det råd, at vi altid skulle tage bagagen med os og aldrig fjerne os længere fra maskinerne, end at vi kunne nå dem i to spring. »Husk,« sagde han, »i Sydeuropa ernærer halvdelen af befolkningen sig af tyveri — og den anden halvdel vil sikkert dø af sult inden længe.« Slet så pessimistisk som »Below the level« skal man ikke være, men til hans ære og oprejsning skal det dog bemærkes, at en af de få gange, vi ikke fulgte hans råd, forsvandt et par sadeltasker sporløst.

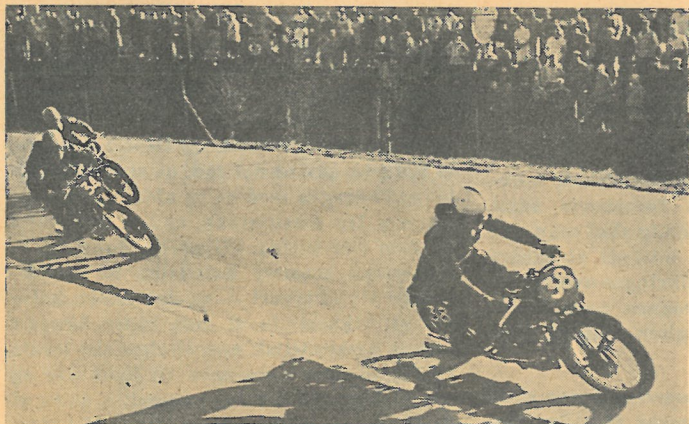
Med hensyn til selve kørslen vil jeg gerne indflette følgende bemærkninger. Hvis man rejser efter en bestemt plan, fordi man vil se ganske bestemte ting forskellige steder, skal man holde en støt fart uden for mange ophold. Skal man tilbagelægge f. eks. 600 km indenfor 10—12 timer, skal man ikke gøre holdt mere end to højst tre gange, hvilket vil kræve en støt fart af 70—75 km/t på landevejen. Jeg personlig foretrækker imidlertid at rejse på en helt anden måde, der sikkert vil forekomme de fleste planløs og hasarderet. Når jeg kører hjemme fra, har jeg så nogenlunde idé om, hvor jeg vil hen, og jeg har sikret mig visa til alle sandsynlige og et par usandsynlige lande. Og så kører jeg nøjagtig, hvor det passer mig, og hvordan det passer mig. Og jeg slår mig ned på de steder, jeg synes om og bliver der nøjagtig lige så længe, det passer mig. Kort sagt, jeg er ikke spor interesseret i at komme hjem med en rekordliste over kørte kilometre, antal besøgte museer og seværdigheder o. s. v., jeg er interesseret i at have det dejligt, og om det er i Ribe, Cairo, Helsingfors eller Casablanca, det er mig så rystende ligegyldigt. Ferie skal være ro, ligevægt, sol og frisk luft og ikke et kapløb med tiden om at nå det hele.



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 4888



Vinderen af specialvognsklassen Erik Lundgren, Sverige, i sin Ford. For bilerne er banen langt fra let, da den på sine steder er meget smal, således at overhalinger er vanskelige.

Djurgårdsløbet

fortsat fra side 232

1) A. J. Dudley-Ward, D. W. Special, 29.01,5; 2) R. Lampinen, Triumph, 29.10,5; 3) W. Bergström, Triumph, 29.40,6; 4) Kjell Backe, Norton, 29.42,6; 5) Kuno Johansson, Triumph, 30.17,7; 6. Sv. Aa. Sørensen, Norton, 30.29,4.

Stort mandefald i midget-klassen.

Bilerne i F3 klassen kørte et løb, der havde en lovende start, i hvilken finnerne Lincoln, Geitel og Finilä havde en drabelig dyst, men de to sidste kørere måtte udgå, og af de 14 startende vogne kørte kun 4 i mål. Lincoln tog straks føringen fulgt af Finilä og Geitel, men på 5. omgang lå Geitel som nr. 2, og efter Finilä kom Svensson, Hollming, Roberts Nellemann og Folke Swahn, og i denne rækkefølge kørtes halvdelen af løbet. Efter 15. omgang førte Lincoln 4,3 sek. foran

Geitel, der havde over 30 sek. forspring for sin nærmeste konkurrent. På 20. omgang havde Geitel kørt sig ind på Lincoln, og der var nu kun 2 sek. mellem vognene. Da de to kørere gik ind på næstsidste omgang lå Geitel lige i Lincolns baghjul, men netop da fik han motorstop og måtte udgå. Lincoln kunne derefter gå i mål som klar vinder efterfulgt af Hollming, som rullede over mållinien med stoppet motor. Nr. 3 blev Folke Swahn og Ranta blev nr. 4.

I sportsvognsklassen tog Bergström (Jaguar) straks føringen, men på 5. omgang blev han overhalet af S. P. J. Kainänen (Jaguar), og han holdt føringen resten af løbet uden et eneste øjeblik at være truet. A. Wallenius (Allard) overhalede Bergström på 16. omgang, og den sidste del af løbet formede sig nærmest som en procession. Robert Nellemann udgik allerede på 1. omgang, da han fløj ud af banen i det store sving inden langsiden. Netop dette sving kræver, at vognen er nedgearet således, at man kan få spin på baghjulene for på den måde at få størst hastighed i selve svinget, og samtidig have fuld acceleration ved langsiden begyndelse. Da Nellemann skulle geare ned, svigtede 2. gearet, og han sejlede ud af kurven. Resultatet af dette løb blev:

1) S. P. J. Kainänen, Jaguar, 30.35,4; 2) A. Wallenius, Allard, 30.43,2; 3) W. Bergström, Jaguar, 30.47,3; 4) Oscar Swahn, Jaguar, 31.26,2; 5) H. Hallman, Allard, 31.28,3.

Specialvognsklassen, der ellers altid byder på spændende og hård kørsel, fik et noget mat forløb. Kørerne fik forholdsvis hurtigt ordnet sig i en naturlig rækkefølge, og da Erik Lundgren, der førte løbet på 6. omgang, blev overhalet af Gunnar Karlsson, så det ud, som om løbet

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

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

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

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmanshallen
København V

faktisk var afgjort, men på 16. omgang fik Karlsson maskinskade, og på samme omgang måtte Gunnar Wahlberg udgå. Derefter kunne Gunnar Lundgren gå i mål som sikker vinder foran Saloranta. Resultatet blev:

1) Erik Lundgren, Ford, 29.35,2; 2) E. Saloranta, Ford, 29.54,9; 3) John Kvarnström, Hudson, 30.05,9; 4) U. Lamminen, Ford, 32.36,8.

Arrangementet klappede som sædvanlig præcist og godt, og Djurgårdsløbet kan stadig hævde sig som skandinaviens bedste arrangement.

Fra månedens motorløb

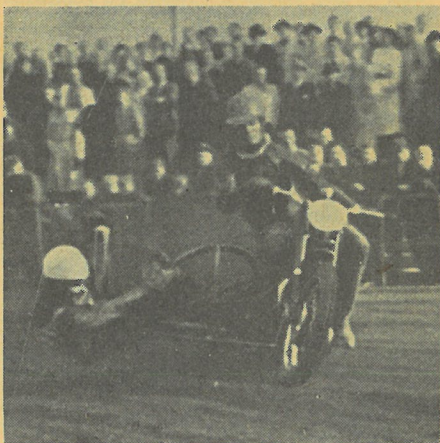
Den 22. april kørtes på Gladsaxe Speedway en match mellem hollandske og danske ryttere. Hollænderne viste kun glimtvis, hvad de duede til, men ramtes iøvrigt af gentagne maskinskader. Hollænderen van Kroeze opnåede dagens hurtigste tid 1.20,6, og Morian Hansen var dagens mest populære rytter med sin glimrende svingteknik. Morian er den hurtigste danske rytter i svingene, fordi han kører sin maskine rundt uden at bringe den i et overdådigt broadside. Det danske hold vandt med 42 points mod hollændernes 30 points. Ermax-løbet blev vundet af H. Verhof foran Aage Andersen. Letvægtsklassen blev vundet af Kiehn Berthelsen, Puch, foran Erhard Fisker. Junior Standard blev vundet af Alfred Larsen i tiden 1.40,3.

Den 22. april kørtes et bakk løb ved Moesgaard Strand arrangeret af Aarhus Motor Sport. Bakken var meget vanskelig og endte i et regulært springbræt efter mållinien. Mange ryttere sprang af maskinen højt op i luften, og flere ryttere styrtede her efter at have passeret mållinien. Dagens hurtigste rytter var Knud Nielsen, Norton, der vandt klassen over 350 ccm i dagens bedste tid 28,7 foran Poul Kalør, Ariel, der kørte på 30,1. Letvægterne var også med, og i 125 ccm klassen vandt Willy Baach i 34,7, medens sidevognsklassen blev vundet af Hans Nielsen, der kørte på 34 sek.

Næstved motorbane havde fuldt hus til sæsonens første løb den 29. april. Det var også et fint program, arrangørerne kunne byde på, og Basse Hveem og englænderen Bob Oakley gav hinanden en god kamp. Englænderen satte iøvrigt ny banerekord i tiden 1.15,4. Orla Knudsen og Kiehn Berthelsen var hinanden meget jævnbyrdige og gav publikum det ene spændende onløb efter det andet, men de kunne ikke rigtig følge med de udenlandske gæster. Standardklassen, der desværre efterhånden er forsvundet fra de københavnske baner, blev i alle 3 heat vundet af svenskeren Stig Lindahl, der tilsyneladende tyvstartede i sidste heat.

Junior Special blev vundet af Næstveds egen mand Wincenz, der tilsyneladende er kommet godt med i denne sæson. En udfordringsmatch mellem Basse Hveem og Bob Oakley blev vundet af englænderen i tiden 1.18,7, 3/10 sek. foran nordmanden. Kiehn Berthelsen vandt både pokalløbet og det blandede handicap.

Den 29. april tog hollænderne revanche over danskerne på Esbjerg motorstadion. Det danske hold, der bestod af Aage Andersen, K. Lindegaard Petersen, Svend Nissen, Uno Jensen og Bent Jensen, opnåede kun 12 points mod hollændernes 24. Van der Vreugde og Aage Andersen kørte begge på dagens bedste tid 1,26. I en specialmatch vandt Aage Andersen som eneste dansker mod de 3 hurtigste hollændere Co Boef, van der Vreugde og Jonker. Det bedste løb var standardløbet, som Knud Nielsen vandt overlegen.



Co Boef og Verhof giver opvisning i sidevognskørsel på Esbjerg Stadion.

Den 3. maj kørtes et baneløb på motorbanen ved Bygholm arrangeret af Horsens Automobil og Motor Klub. I seniorklassen for maskiner på 500 ccm var der mange overraskelser. Danmarks mestrene Knud Nielsen, Norton, og Ib Nielsen, Matchless, kæmpede de første omgange bravt om førstepladsen, men måtte i opløbssvinget på sidste omgang se sig slået af Ejvind Hansen, der på sin AJS drønedede sejr sikkert i mål i tiden 1,50. Senior 350 ccm blev vundet af Børge Petersen, Aarhus, i tiden 2,02, og senior-sidevogn blev vundet af Jøhs. Hansen, Odense, der kørte sin BMW i mål i tiden 2.02,9. Dagens hurtigste tid blev iøvrigt opnået af Ejvind Petersen, København, der blev noteret for 1,43.



FINDES DER EN BEDRE
LETVÆGTER?

Spørg en af de mange JAWA-kørere

ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø

Lyngbyvej 36, Central 12 375



SAMLEFABRIK

Sejrgade 2-4, Kbh. Ø

Med en holdmatch mellem Danmark og Sverige åbnede Gentoftebanen sæsonen den 3. maj. Det svenske hold vandt en kneben sejr, idet de opnåede 37 points mod danskernes 35. Svenskerne var iøvrigt en del handicappet, da de på grund af et togheld måtte efterlade en del af deres maskiner og så klare sig med nogle enkelte, de fik fremsendt med rutebil. I et specielt heat vandt Kiehn Berthelsen over en så dreven kører som Eskild Carlsson, Sverige, og opnåede samtidig dagens hurtigste tid 1.29.4. Tornax-løbet blev vundet af Leif Bech, Moto-becane, der hermed sikrede sig Hardy-Hirsborg pokal. Sejren blev taget hjem i tiden 1.53.5 foran Puch-kørerne Kiehn Berthelsen og Erhardt Fisker. Sidevognsløbene blev vundet af Hans Jacobsen foran Axel Vang Hansen. Et handicap gik til svenskeren Arve Nilsson med Uno Jensen som nr. 2. Banen er iøvrigt umulig til sidevognsløb.

Den 6. maj kørtes et baneløb på Aabenraa Stadion med deltagelse af både norske og svenske ryttere. Der blev kørt en række gode løb, og dagens bedste tid gik til Aage Andersen, der klarede de fire omgange i tiden 1.24.6. Samme rytter vandt ekspertklasse A foran Jørgen Petersen, og i ekspertklasse B gik sejren til Leif Bech med Reidar H. Jensen, Norge, på andenpladsen. Seniorklassen blev vundet af Aage Iversen med broderen Holger Iversen som nr. 2. Sejren i en skandinavisk match mellem bedste danske, norske og svenske kørere gik til Leif Bech, der vandt i tiden 1.25.5 med Reidar H. Jensen, Norge, og C. J. Hultmann, Sverige, på henholdsvis anden- og tredjepladsen. I Lucas-løbet vandt Kaj Larsen.

Odense Speedway åbnede sæsonen den 6. maj med en række gode løb. Der var udenlandske gæster til premieren, idet Edvin Frederiksen, Norge, og Göte Brester, Sverige, deltog, og medens førstnævnte flere gange viste strålende kørsel, skuffede svenskeren en del. I standardklassen stod der en hård dyst mellem Poul Kalør og Robert Rasmussen, der endte med sejr til sidstnævnte, og i standard B dominerede Johs. Mygind. I ekspertklasse A vandt Kiehn Berthelsen foran Morian Hansen, Edvin Frederiksen og Göte Brester.

Den 6. maj havde Viborg Motor Klub arrangeret en lang række løb med international deltagelse på banen i Løvel, og der blev sat ikke mindre end 4 nye banerekorder. Publikum fik straks en forsmag på, hvad de kunne vente sig, idet Bill Kitchen, England, satte svenskeren Gösta Zandersholms banerekord på 1.25,4 ned til 1.19,1. Basse Hveem slog imidlertid straks denne rekord ved at køre de fire omgange i tiden 1.18,1. I senior-standard 500 ccm blev den gamle rekord på 1.32,4 bragt ned til 1.28,8 af Henry Vorre, men Knud Nielsen slog denne ved at køre i tiden 1.24,6. Løbene blev iøvrigt domineret af Basse Hveem og svenskeren Torsten Karlsson, medens Bill Kitchen var trængt noget i baggrunden. Da svenskeren fik maskinskade, forsøgte Orla Knudsen at slå Basse Hveem, men måtte nøjes med andenpladsen. Senior special blev vundet af Ejvind Petersen

med 15 points foran Henry Kjærgaard, der fik 12 points. Også i dette løb var Knud Nielsen suveræn på sin 500 ccm Norton, og en anden Norton-kører Arne Svendsen besatte førstepladsen i 350 ccm klassen. I sidevognsklassen vandt Kresten Krestensen foran Rasmus Kornum og Carlo Sejr Jensen — det er altid en fornøjelse at se disse kørere på banen. Midgetræct blev vundet af Kaj Hansen foran C. Amelung og Axel Hansen.

★

LØBSKALENDER

Maj:

| | | |
|-------------------------------|------------|----|
| 20. Hem Odde | Baneløb | mc |
| Frederiksborg Amts Motorklub | Moto-cross | mc |
| Hjørring Motor Sport | Baneløb | mc |
| Haderslev Motor Sport | Baneløb | mc |
| Sports Motor Klubben Dan | Baneløb | mc |
| 27. Holbæk & Omegns Motorklub | Baneløb | mc |
| Vejle og Omegns Motorklub | Baneløb | mc |
| Aalborg Motor Klub (N.M.S.) | Baneløb | mc |
| Motorklubben Vestfyn | Baneløb | mc |
| 31. Gladsaxe | Baneløb | mc |

Juni:

| | | |
|--|--------------|----|
| 3. Nordvestsjællands Motorklub | Baneløb | mc |
| Nimbus Klubben Aalborg | Baneløb | mc |
| Silkeborg Motor Sport | Baneløb | mc |
| Fyens Motor Sport | Baneløb | mc |
| Esbjerg Motor Sport | Baneløb | mc |
| 5. Herning Motor Sport | Baneløb | mc |
| 10. Holbæk & Omegns Motorklub | Baneløb | mc |
| Vejle og Omegns Motorklub | Baneløb | mc |
| Jydsk Automobil Sport og Randers Motor Sport (Jydsk Motorbane) | Baneløb a+mc | |
| 14. Gladsaxe | Baneløb | mc |

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

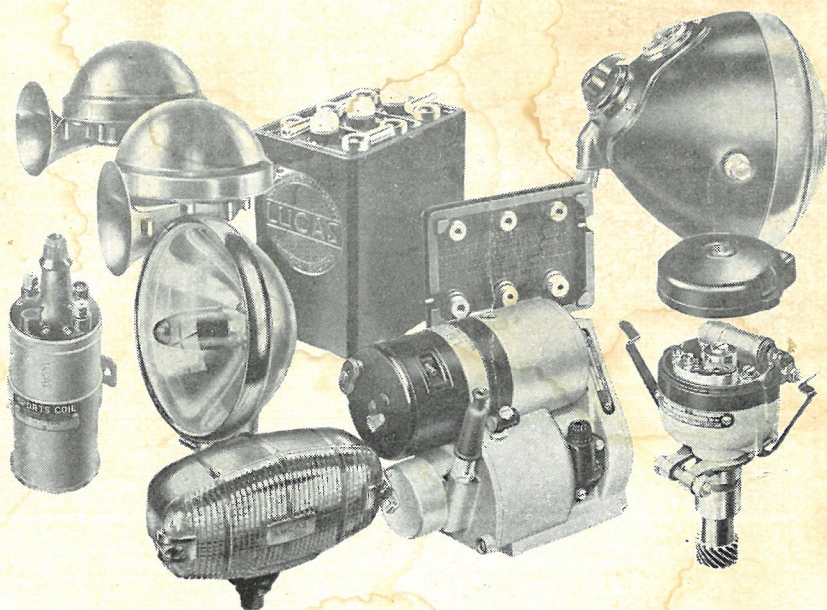
Tag til SCRAMBLE

i Vinderød ved Frederiksværk

SØNDAG DEN 20. MAJ, KL. 14 30

FREDERIKSBORG AMTS MOTORKLUB

"King of the Road"



LUCAS

elektriske Kvalitets-udstyr

LUCAS elektriske start- og lysanlæg er standardmonteret på hovedparten af alle engelske vogne og motorcykler - et godt bevis på de fortrinlige driftsegenskaber, der har gjort LUCAS navnet verdensberømt! LUCAS elektriske anlæg og udstyr omfatter bl. a. afvisere, baglygter, batterier, dynamoer, forlygter, horn, magdynoer, nummerpladelygter, relaiser, sidelygter, startere, tændspoler, tågelygter og viskere.



REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER



KØBENHAVN

Servicedepoter: ÅRHUS: 9511

ODENSE: 472

ÅLBORG: 4901

ÅBENRÅ: 3663

WICHMANDSGADE 11 ODENSE

1/3 DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

BLUE seal

