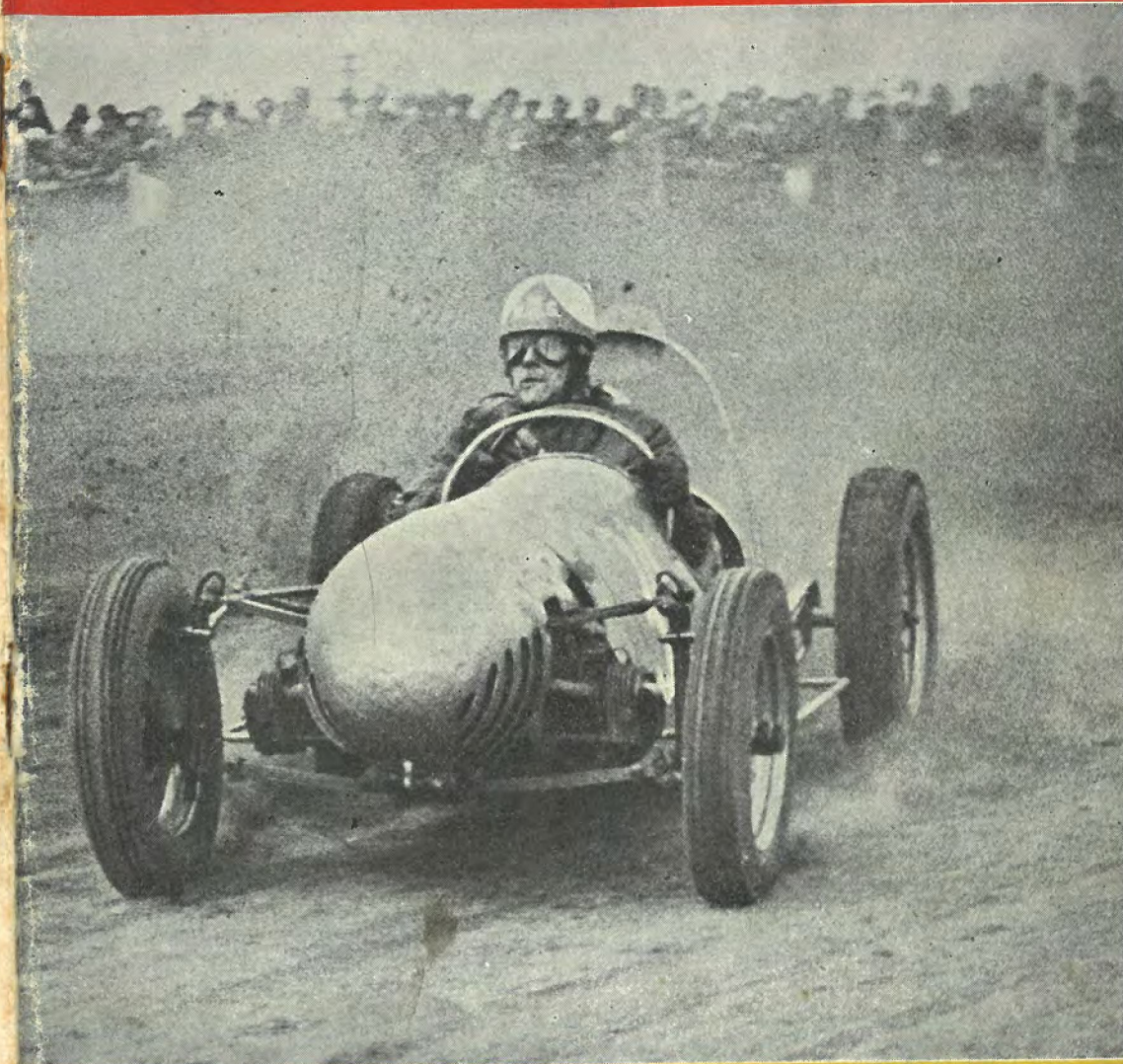


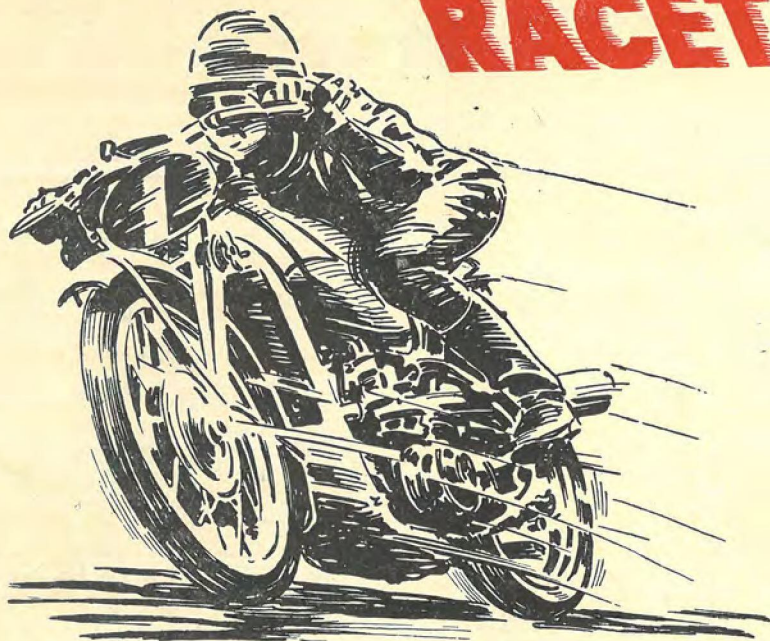
SKANDINAVISK  
**MOTOR**  
*Journal*



TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYCLESPORT \* AUGUST 1947



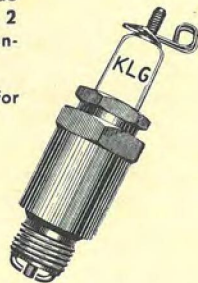
# VINDEREN AF T.T. RACET



PAA „Isle of Man“

K. L. G. Tændrør har, i Verdens fineste Motorløb paa Isle of Man, atter bevist deres høje Standard og enestaaende Ydeevne, idet de 3 første Pladser i Senior Race't og de 2 første Pladser i saavel Junior som Letvægts Race't blev vundet af Maskiner forsynet med K. L. G. Tændrør.

K. L. G. betyder større Kraft, Fart og Sikkerhed — ogsaa for Deres Køretøj.



# K.L.G.

CORUNDITE

Tændrør

...FAAS TIL ENHVER MOTOR

VILH. NELLEMAN A/S • KØBENHAVN • RANDERS



# SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Teknisk Tidsskrift for Automobil- og Motorcyklesport

REDAKTION OG EKSPEDITION: REVENTLOWSGADE 26 . KØBENHAVN V.  
TELEFON EVA 3827 . POSTGIRO 68833

Redaktør: Mogens H. Damkier

Forretningsfører Holger Nielsen

1947

August

1. Aarg.

## Danmarks største Bane indviet i Hobro

Foto: Viggo Mortensen — Forsiden: Oscar Madsens Tatra

Den 20. Juli blev Danmarks første 1000 Meter Bane indviet ved Hobro. Banen er blevet til paa Initiativ af 4 jyske Klubber, der havde lagt et meget stort Arbejde i saavel Banen som Arrangementet.

Banen blev erklæret aabnet af Automobilports Klubbens Sekretær, J. D. Ramsing, der i sin Tale bl. a. kom ind paa de Hindringer, som Staten lægger for Motorsporten, baade tekniske og ikke mindst økonomiske, idet den ublu Skat paa 60 pCt. opretholdes.

Om selve Banen og Indvielsesløbet kan siges baade godt og ondt. Banen er som sagt 1000 Meter med en Bredde paa 25 m paa Langsiderne og 35 m i Svingene, hvilket gør den fortræffelig til Billøb. Motorcykleløb mister ofte deres oprindelige Charme paa de store Baner, hvilket ogsaa var Tilfældet ved Hobro, hvor Rytterne kørte 3 Omgange, som afgjort var den ene for meget. Trods de mange startende Ryttere var Feltet for spredt i Opløbet, og man mistede for let Interessen for Løbene. Billøbene var til Gengæld, som de skulde være, hvilket ogsaa gjaldt Midgetløbet.

Hvad der var det værste ved Banen, var imidlertid Støvet. Rytterne kunde ikke se, hvor de kørte, og Tilskuerne blev ogsaa generet af de Støvskyer, der hvirvlede hen over Banen, men det blev taget med godt Humør fra alle Sider. Banen er heller ikke færdig, som Ledelsen ønsker den, men der er et

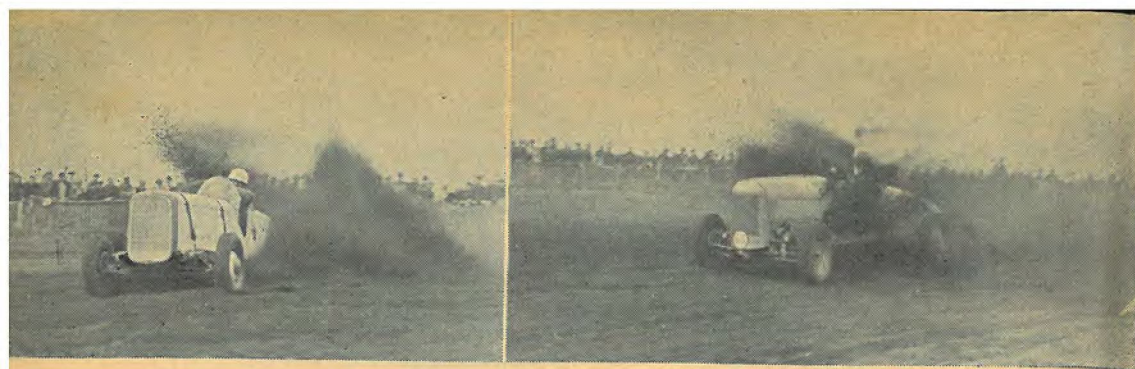
meget stort Arbejde tilbage, eftersom selve Banelegemet dækker et Areal paa over 25 000 Kvadratmeter, og hele Inderkredsen skal ogsaa kultiveres. Man kan kun tage Hatten af for de Folk, der tumler med dette store Projekt, men at de 60 pCt., som Staten lægger sin klamme, initiativdrøbende Haand paa, vil lægge store Hindringer i Vejen, er der ikke et Øjeblik Tvivl om, for den gode Vilje er ikke nok, der skal ogsaa Penge til, og mange Penge. Med sædvanlig Kortsynethed forstaar Staten ikke, at er Banerne daarlige paa Grund af manglende Midler, saa bliver Publikum trætte af at lade sig støve til, og Rytterne vil ikke ødelægge Materiellet paa dem, hvorefter der slet ikke kommer Penge i den altid slunkne Statskasse. Dermed være ikke sagt, at Banen i Hobro er daarlig, men den kræver baade Penge og Arbejde, for den er det, som baade dens »Fædre« og Publikum venter sig af den.

Standardløbene samlede ikke megen Interesse om sig trods de store Felter.

I Klasse A for Maskiner indtil 350 ccm startede 12 Ryttere, og den bedste Tid fik Axel Jensen, Triumph, der kørte 1. Heat i 2.37, medens andet Heat gik til L. Amstrup, Triumph i 2.40.2. Løbet blev vundet af Axel Jensen med Amstrup paa Andenpladsen. Klasse B over 350 ccm blev vundet af N. O. Jensen, Triumph, med Viggo Thomadsen, Norton, som Nr. 2.

Klasse C, Standard Expert, blev vun-





K. H. Sørensen, Mercury Special (til venstre) og Kronsberg, Opel Special (til højre)  
rejser vældige Støvskyer.

det af Knud Nielsen, der kom ind som Nr. 1 i begge Heat i Tiderne 2.28.8 og 2.26.2, Dagens hurtigste Tid. Handicap for Solo Motorcykler blev vundet af Eiler Svendsen, der startede paa Maallinien, og Robert Nellemann, der havde 30 Meters Tillæg, kom ind som Nr. 2.

Midget-Racerne var Dagens Favoritter. En ny Vogn paa Banen, Oskar Madsens Tatra, vakte Begejstring med sin smukke Konstruktion. Vognens Karosseri bestaar af en Container, ikke de firkantede, D. S. B. bruger, men en af den Slags, Englænderne kastede Vaaben ned i under Besættelsen. Han var lidt uheldig i det ene Heat, der

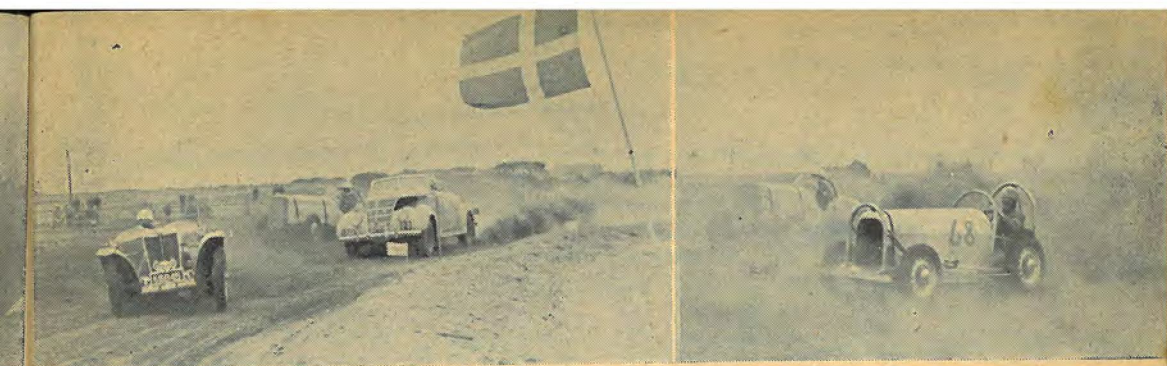
ganske vist gav ham en Konduitepræmie, men det forhindrede ham i at blive placeret. Løbet blev ret overraskende vundet af Ernst Mortensen, Fiat, der opnaaede Tiderne 3.09.4 og 3.06.6, med Henning Petersen paa Andenpladsen. Sølvsten Madsen kørte en større Vogn, der faktisk placerede ham foran de andre med Tiderne 2.56.0 og 3.02.3. Den hurtigste Tid blev opnaaet af Robert Nellemann med 2.54.0.

I Klassen for Automobiler under 2200 ccm havde man ventet det store Sus i en Match mellem Vilh. Nellemann og O. Heick, men desværre havde Nellemann faaet Maskinskade paa Vejen



En Sidevognskører er kommet ind paa Inderbanen og har fanget en Kontrol.  
Morsom Situation — undtagen for Kontrollen.





(Tv.) Heick fører foran K. H. Sørensen og Robert Nellemann.  
(Th.) Bachman og K. H. Sørensen Side om Side.

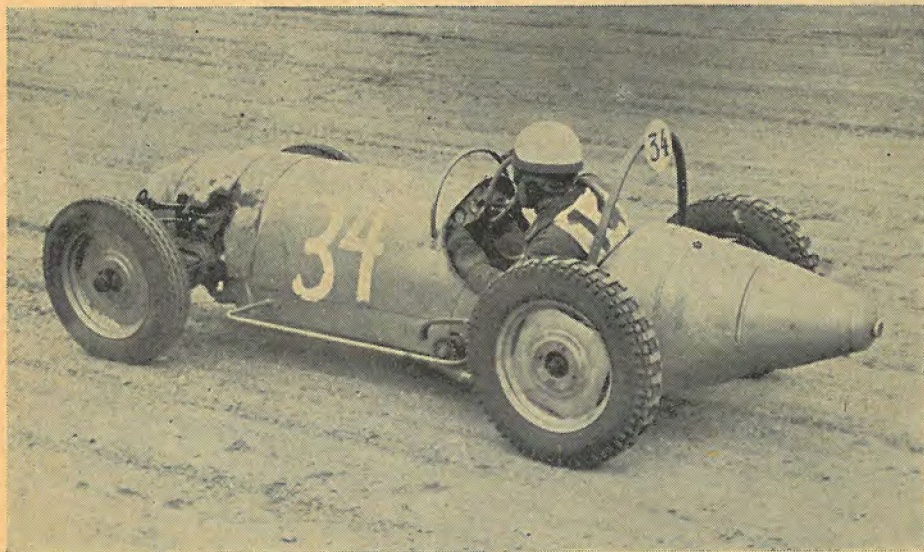
og startede ikke. Man fik alligevel et fint Løb med Heick, Torben Strand og Frede Andersen i Spidsen, alle i M. G. De kom ind i nævnte Rækkefølge, og Heick opnaaede den fine Tid af 2.53.1.

I Automobilklassen over 3300 ccm var det Ford, der dominerede. Man fik her et virkelig godt og spændende Løb, hvis første Heat overraskende blev vundet af en ældre Ford Sedan ført af Orla Rasmussen. Han maatte dog nøjes med Andenpladsen, efter at det samlede Pointtal blev gjort op. Vinder blev Robert Nellemann, Ford, og Trediepladsen besattes af Bachmann Pedersen, ligeledes Ford.

Det er sjældent, vi oplever et Løb mellem Specialvogne her i Landet,

men ogsaa dette kunde Hobro byde paa. Det blev K. H. Sørensen, der gik af med Sejren i sin Mercury-Special. Hans Tider var 2.45.0 og 2.51.9. Nr. 2 blev Hans Pahl i sin store Bugatti, der som bekendt vejer ikke mindre end 1800 kg. Hans Tider var 2.54.0 og 3.29.6. Som Nr. 3 kom P. Kronsberg i Opel Special, med Tiderne 3.00 og 3.01.6.

I Bil-Handicappet gik Heick af med Sejren igen, med Robert Nellemann paa Andenpladsen og K. H. Sørensen som Nr. 3. Dette Løb og Midget-Handicappet var Dagens bedste. Her blev Rækkefølgen: Ernst Mortensen (170 m), Henning Petersen (0) og Robert Nellemann (280 m). Disse Løb gav



Oskar Madsens Tatra vakte megen Beundring for sin smukke Konstruktion.



Publikum det, de vilde se, vekslende Placeringer, Motorer presset til det yderste og teknisk fin Kørsel.

Sidevognsløbene var ogsaa, som de skulde være, og her var en Overraskelse, idet den unge Sidevognskører Thorkild Sørensen viste saa erfarne Ryttere som Knud Mogensen og Karlo Jensen sit Baghjul, men allerede ved Aarets første Baneløb i Fredericia viste han, at han paa sin B. M. W. vilde blive en Rytter, man maatte regne med. Karlo Jensen besatte Andenpladsen,

og Knud Mogensen blev Nr. 3. I Handicapet maatte Thorkild Sørensen nøjes med Trediepladsen, som han dog besatte efter en blændende Kørsel, efter K. E. Jensen og Kr. Kristensen, Aalborg.

Selve Løbet var lidt lang Tid om at blive afviklet, der var for lange Pausser, hvor der ikke skete noget, men den Slags er kun Børnesygdomme, som selv et stort Barn paa 1000 Meter kan lide af. S. M. J. ønsker den nye Bane Held og Lykke.

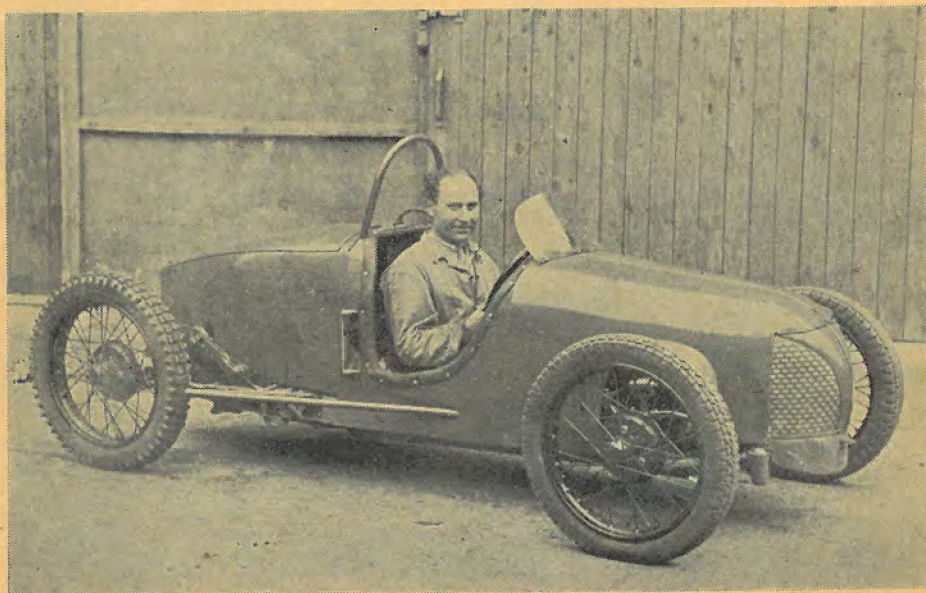
## DANSK MIDGETRACER *med 500 ccm J.A.P. Motor*

Foto: Viggo Mortensen.

I sidste Nummer gav vi en kort Om- tale af Kai Hansens Midget-Racer samt Løfter om en mere udførlig Beskrivelse i dette Nummer. I Mellem- tiden har Vognen vist, hvad den dur til, ved at vinde det første Løb, den deltog i.

I mangt og meget ligner den Cooper'en, som vi bragte en Tegning af i sidste Nummer. Til Vognens Chassis er benyttet Sidestykkerne fra et Fiat 500 Chassis, der er kortet af med 20

cm og gennemhullet for at spare Vægt. Disse Sidestykker er lagt tæt sammen og er forsynet med en ny Bagbro. I direkte Forlængelse af Sidestykkernes Bagende kommer Bagfjedrene, der ligeledes stammer fra en Fiat 500, men der er fjernet 2 Lag, og foruden at være rettet op, saaledes at de er helt lige, er de vendt en Omgang, hvorved de smaa Blade vender opad. Bagfjedrene er forstærket med hydrauliske Støddæmpere fra Fiat Simca samt e-

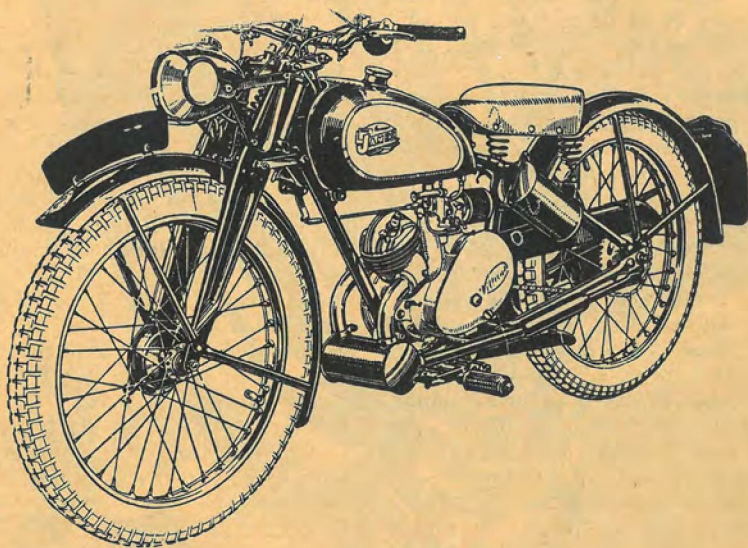


Kaj Hansen i sin Vogn. Læg Mærke til Kofangerne paa Siden.



# THE FAMOUS JAMES

ØKONOMISK OG DRIFTSIKKER



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

**FRED. RASMUSSEN**  
ODENSE















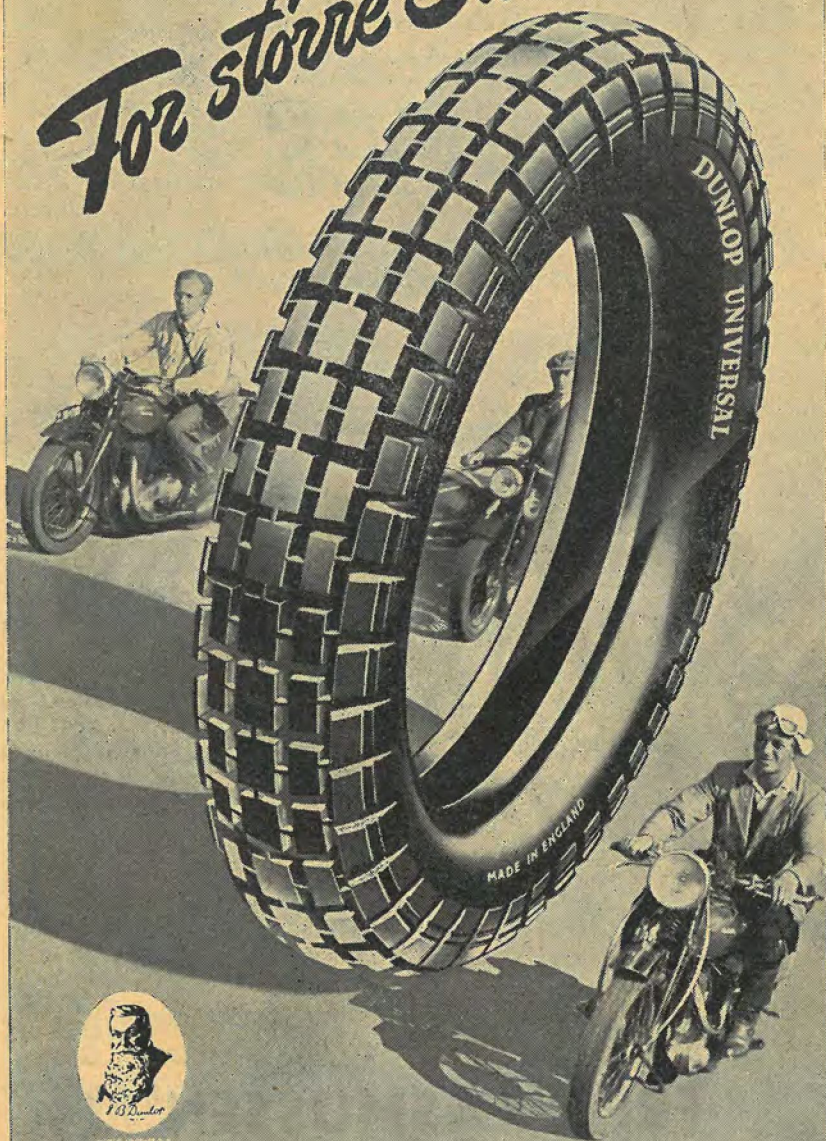








*For større Sikkerhed...*



**DUNLOP**



et Baghjul paa hans Vogn, da Forhullet havde en Vulkanisering og slog i Styretøjet, og nu var jeg jo beskidt alligevel! Med den Kraft og det Temperament, der var levnet mig, nægtede jeg at foretage den foreslaaede Ombytning, hvorefter Slagteren fjernede sig med en Bemærkning om den ufattelige Mangel paa Hjælpsomhed o. s. v.

Det er blot eet Eksempel, men jeg kunde nævne adskillige. En Bekendt til mig, der rejser i Butiksinventar, opnaaede et forbløffende Resultat ved at lægge Benene fra en Voksmannequin ind under Vognen og gemme sig selv i Groften.

Engang skulde jeg bruge en Kranvogn til at slæbe mig ind til et Værksted. Det var en kold og regnfuld Nat, og ikke et Hus fandtes i Nærheden. Jeg standsede en Vogn, der blev kørt af en ældre Dame, og bad samme Dame om at ringe til Falck, naar hun kom til den næste By, hvilket hun lovede. Jeg ventede i Evigheder, men gik henrykt ud paa Vejen, da jeg hørte en tung Vogn nærme sig. Det var Saltafaded med tilhørende Politi, der kom for at anholde »en Mandsperson, der havde stjaalet en Vogn og forulempede kvindelige Trafikanter«.

Dette er dog alt sammen til at bære, navnlig da man ikke har noget Krav paa sine Medmennesker. Betydeligt værre er det, naar man ikke behøver Hjælp, men ustandselig tilbydes Assistance. Jeg husker en stegende hed Sommerdag paa en jysk Landevej, hvor mine Medmennesker var ved at gøre mig vanvittig. Jeg følte mig i den Grad søvnig — og ikke uden Grund — saa det vilde være uforsvarligt at køre videre, hvorfor jeg lagde mig om paa Bagsædet for at faa en lille Lur. Alt hvad der kan køre, gaa og cykle paa en Landevej fandt det derefter umuligt at passere mig uden først at spørge, om der var noget i Vejen, og om der var noget, de kunde hjælpe mig med. I Begyndelsen svarede jeg pænt og høfligt, men efterhaanden tabte jeg Taalmodigheden, og de sidste venlige Sjæle truede med at rejse Injuriesag mod mig og noterede omhyggeligt Vognens Nummer.

En anden Gang var jeg paa Ferietur

med en Ven, der var Ejer af en den Gang ny Nash. Samme Nash var udstyret med en Anordning, hvorved Ryglænet i Forsæderne kunde lægges ned og i Forbindelse med Bagsædet give en udmærket Soveplads. En yderst smart Idé, der gav En et Hotelværelse, lige hvor man vilde. Den første Nat, vi tilbragte i denne Vogn, staa endnu lyslevende for mig i hele sin søvnløse Rædsel. Vi fandt et hyggeligt Sted i Hornbæk Plantage lige i Nærheden af Vandet. Alt var i Orden, vi gik til Ro og rullede Gardinerne ned. Den menneskelige Hjælpsomhed viste sig igen i sin uhyrlige 100 Procents Helhed. Hele Natten var der nogle, der bankede paa Ruderne for at høre, om der var noget galt, og om der var noget, de kunde hjælpe med. Vi fik ikke lukket et Øje.

Naar man som jeg har været uheldig med sine Erfaringer, beslutter man gerne at være anderledes selv, men ogsaa dette har ført til pinlige Ubehageligheder. Jeg husker en Dag i Foraaret, da jeg var paa Vej til Ribe. Inde i Vejkanten holdt en Vogn med aaben Kølerhjelm, og en Mandsperson stod bøjet over Motoren i haabløs Vildrede med dens Indretning og svigtende Virkeevne. Jeg standsede og tilbød min Hjælp, men blev modtaget af en Skyllé Eder og Forbandelser, som man ellers kun venter af en mexikansk Papegøje. Jeg slog Manden ud i eet Slag, rensede hans Benzinrør, stablede ham ind i Vognen og kørte min Vej, men fra den Dag besluttede jeg kun at tilbyde min Assistance, naar jeg bliver opfordret til det, men saa vil jeg ogsaa altid være parat med en hjælpende Haand. Gid andre vilde gøre det samme.

### *Hovedreparationer*

af alle Mærker udføres paa 5—10 Dage  
paa eget Specialværksted.

### *Ombytningsmotorer*

leveres ilagt fra Morgen til Aften.

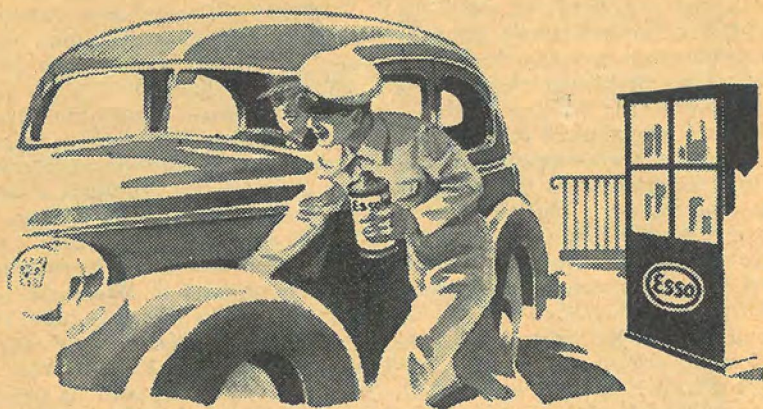
### **Johnsson Motor Company A/S**

Lyngby Hovedgade 76  
Tlf. Lyngby 3550









## RIGTIG SMØRING FORLÆNGER VOGNENS LEVETID

Spørgsmaalet om rigtig Smøring, der er af saa afgørende Betydning for Deres Vogns Levetid, løser ESSOLUBE MOTOR OIL for Dem.

I ESSOLUBE faar De den helt rigtige Olie til en hvilken som helst Vogn — Sommer og Vinter. De vil faa en Smøreolie af den af Automobilfabrikanten foreskrevne Sværhedsgrad (Viscositet) og i en uovertruffen Kvalitet.

ESSOLUBE vil beskytte Vognens Motor, faa den til at arbejde bedre og billigere og bidrage til at forlænge dens Levetid.

Forinden den rene ESSOLUBE Olie paafyldes bør De lade Motoren arbejde et Par Minutter med ESSO's specielle Skylleolie, saa eventuelt Snavs renses ud.

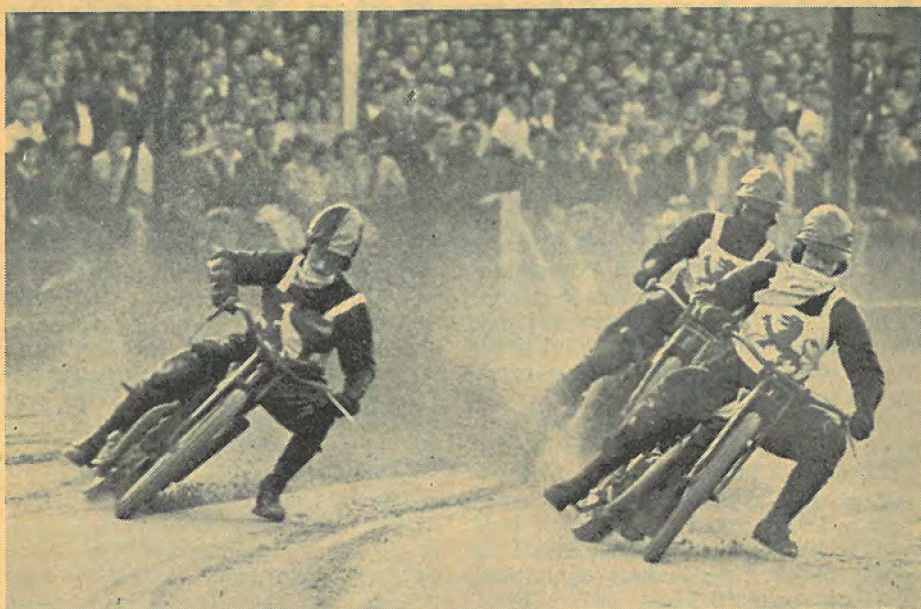
Tegnet paa Kvalitet



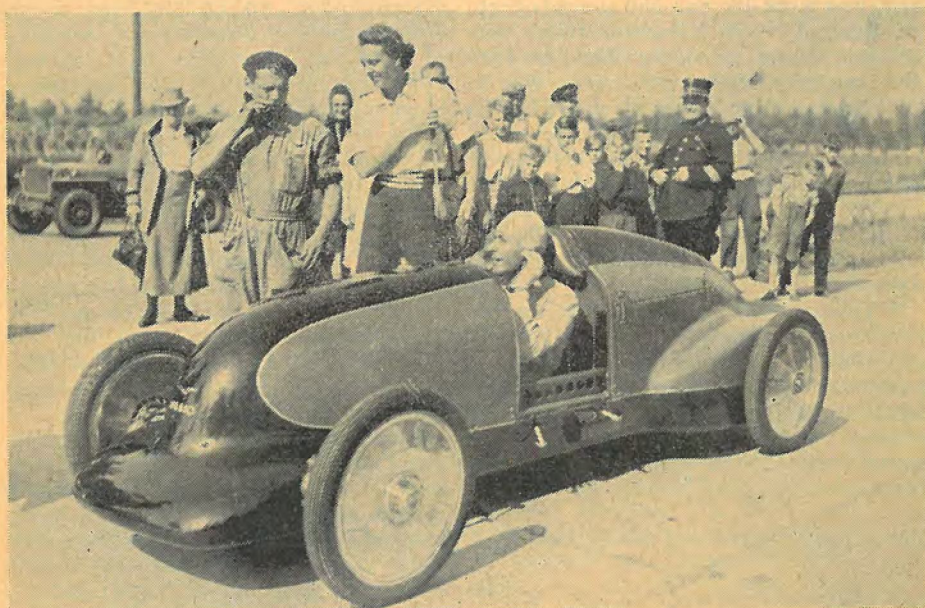
Symbolet paa Service

**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**





Landskamp mellem England og Australien, hvor England vandt med 58 Points mod Australiens 50. Matchen fandt Sted paa West Ham den 29. Juli, og Billedet viser Bill Longley, Australien, til venstre og Brødrene Parker, Wembley, paa Inderbanen.



Belgien. Verdensrekord for Automobiler slaaet ved Ostende. Italieneren Grev Lurani ses her i sin »Nibbio« med 250 ccm Guzzi, der satte Rekord i 350 ccm-Klassen. — Hans Fart blev for en mile 165,625 km/Tm og for en Kilometer 169,172 km/Tm.



# Nogle karakteristiske Størrelser for Forbrændingsmotorer

Af Civilingeniør JØRGEN RAMBØLL

Naar man skal angive, hvor stor en Forbrændingsmotor eller anden Kraftmaskine er, opgiver man i Almindelighed, hvor stort et Arbejde den paa-gældende Maskine kan yde pr. Sekund. Dette kaldes ogsaa Maskinens Effekt. Maaleenheden for Effekt er normalt Hestekræfter.

Betegnelsen Hestekraft er sandsynligvis først anvendt af James Watt i 1775, da han søgte en Enhed til Maaling af det Arbejde, hans nye Dampmaskine var i Stand til at udføre. Han udførte Forsøg med kraftige Heste og fandt, hvilket Arbejde disse var i Stand til at udføre pr. Sekund. Til den Størrelse, som han kom til, lagde han 50 Procent, maaske for at man ikke skulde kunne sige, at han bedømte sin Maskines Evner for gunstigt. Den Enhed, han kom til, var 550 pounds feet pr. Sekund = 76 Kilogram Meter pr. Sekund. Dette er stadig Værdien for den engelske Hestekraft, mens den i Metersystemet er blevet afrundet til 75 kgm pr. Sekund. Virker en Motor med 1 Hestekrafts (forkortet HK.s) Effekt en Time, udfører den et Arbejde paa  $75 \times 3600 = 270.000$  kgm. Dette Arbejde kaldes for en Hestekrafttime (HKT) og anvendes ofte som Enhed for udført Arbejde.

I Tidens Løb er der kommet andre Hestekraftbetegnelser frem end den oprindelige Watt'ske Hestekraft. Saaledes har den engelske Beskatning af Motorkøretøjer indtil for nylig været baseret paa den saakaldte Skattehestekraft. Denne er defineret ved Formlen:

$$\frac{\text{Antal Cylindre} \times \text{Boringen}^2}{2,5}$$

hvor Boringen maales i engelske Tommer (inches).

Det Antal Hestekræfter, som en Mo-

tor faar efter denne Formel, er udelukkende et Udtryk for Motorens Størrelse, men ikke for dens Ydeevne. Da kun Cylinderdiameteren — Boringen — indgaar, men ikke Slaglængden, skal man altsaa for at faa et lille Antal Hestekræfter og deraf følgende lille Skat tilstræbe at holde Boringens Størrelse saa lille som muligt. For at faa det tilstrækkelige Slagvolumen, maa Slaglængden derpaa gøres saa meget større. De fleste engelske Personvognsmotorer er derfor karakteriseret ved, at de har en forholdsvis lille Boring og stor Slaglængde. Den store Slaglængde giver dog større Stempelhastighed og deraf følgende større Cylinderlid. Sammensætningen lille Boring og stor Slaglængde er derfor mindre heldig, og det synes, som om de engelske Myndigheder nu endelig har indset dette og ændret Skattelovene, saaledes at man for Fremtiden kan forvente Motorer med større Boring og kortere Slaglængder fra de engelske Fabrikker.

En Motorcykels Størrelse angives i Almindelighed ved dens Motors Cylinderdiameter, og man har i nogle Tilfælde set for Eksempel en 500 ccm Motorcykel betegnet som en 5 HK Motorcykel og analogt en 350 ccm Cykel som en 3,5 HK Motorcykel. Det vil ses, at heller ikke i dette Tilfælde har Betegnelsen HK noget at gøre med den Wattske Enhed, men bruges udelukkende som Betegnelse for Cylinderdiameterens Størrelse.

Naar man ønsker at maale en Motors Effekt udtrykt ved Wattske Hestekræfter, kan Maalingen udføres paa to principielt forskellige Maader. Enten kan man maale det Arbejde, som Motoren udfører, ved at afbremse denne, eller man kan maale Trykforløbet i Cylinderen under Motorens Gang. Anvendes den sidstnævnte Maade, monterer man en saakaldt Indikator paa Motoren. Denne er en Slags skrivende



Trykmaaler, som giver et Diagram, der viser, hvorledes Trykket er i Cylindren svarende til enhver Stilling af Stemplet. Ved at udmaale den Kurve, som er optegnet, kan man beregne, hvor stor Effekt der udvikles i Cylindren og saaledes finde Motorens indicerede Hestekræfter (IHK). Det Tal, som angiver Motorens IHK, er altid større end det Tal, som angiver Motorens Hestekræfter fundet ved et Opbrensningsforsøg, idet der opstaar et vist Tab ved Friktion i Motorens Indre.

I Almindelighed bruger man dog at afbremse Motoren, naar man ønsker at finde, hvor mange Hestekræfter den har. I Fig. 1 er skematisk vist, hvorledes en Afbremssning kan foregaa. Omkring Motorens Svinghjul er lagt et Bremsebaand, og i Baandets ene Ende kan hænges Lodder. Den anden Ende af Baandet er fastgjort til Fundamentet, idet der dog er indskudt en Fjeder vægt. Motoren startes nu og faar Lov at køre, indtil den er tilpas varm. Derpaa indstilles den til at gaa med det Antal Omdrejninger, hvorved man ønsker at maale Hestekraften. Der lægges nu Lodder paa, indtil Motoren gaar jævnt uden hverken at mindske eller forøge sit Omdrejningstal.

Er der lagt  $F$  kg paa Baandets frie Ende, og Fjeder vægts Udslag er  $f$  kg, er Størrelsen af  $F \div f$  kg et Udtryk for, hvor stort et Arbejde Motoren yder. Kaldes Omdrejningstallet pr. Minut  $n$  og Svinghjulets Diameter ud-

trykt i Meter for  $D$ , finder man, at Arbejdet, der udføres pr. Minut er =  $\text{Kraften} \times \text{Vejen}$ .

Kraften er  $F \div f$  kg, og Vejen er  $D \times n \times \pi$ , hvor  $D \times \pi$  er Svinghjulets Omkreds ( $\pi = \text{ca. } 3,14$ ). Man faar følgende for det udførte Arbejde pr. Minut:

$$A = (F \div f) \times D \times n \times \pi$$

Ønsker man at finde Arbejdet pr. Sekund, maa man dividere med 60 og finder

$$A = \frac{(F \div f) \times D \times n \times \pi}{60} \text{ kgm}$$

Arbejdet er nu udtrykt i kgm, og for at faa det udtrykt i Hestekraft maa man dividere med 75, idet en Hestekraft netop er 75 kgm pr. Sekund. Man faar da Motorens Hestekræfter =

$$\frac{(F \div f) \times D \times n \times \pi}{60 \times 75} \text{ BHK}$$

I Virkeligheden udføres Afbremssningen ikke med saa simple Apparater som angivet paa Figuren, men Principet er det samme. Bremseklodserne eller Bremsebaandet bliver ved Afbremssningen saa varme, at det er nødvendigt at afkøle dem med Vand. I Stedet for en Afbremssning med Bremsetromle og Bremseklodser kan man lade Bremsningen foregaa i en saakaldt Vandhvirvelbremse, hvor en Rotor med Vinger drives af Motoren og slynger Vand mod nogle faststaaende Vinger. Den almindeligst anvendte Prøvemethode er dog nu at lade Motoren drive en elektrisk Dynamo og derpaa maale Spænding og Strømstyrke. Naar man kender de indre Tab i Dynamo, kan Hestekraften beregnes, idet  $736 \text{ Watt} = 1 \text{ Hestekraft}$ .

De forskellige Fabrikker prøver deres Motorer paa forskellige Maader. Saaledes er det efter Krigen blevet almindeligt, at de amerikanske Bilfabrikker afprøver Motorerne paa en Prøvebænk, paa hvilken Motoren anbringes, efter at først Dynamo, Vandpumpe, Ventilator, Ventilatorrem, Kø-

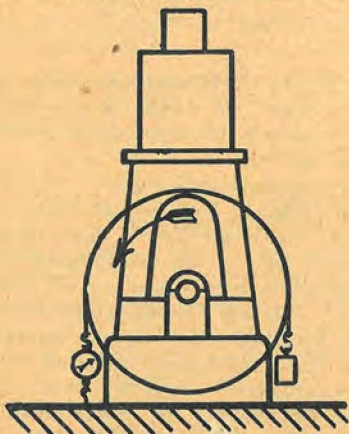


Fig. 1



ler og Udstødningsrør er fjernet. Motoren køles af Vand, der cirkuleres ved Hjælp af elektrisk drevet Pumpe, og Udstødningssystemet er ikke forsynet med Lyddæmper. Det Hestekrafttal, man faar ved denne Prøve, kaldes »gross horsepower«, og det er dette Tal, som anvendes i alle Kataloger og Annoncer, naar det skal angives, hvor stor Motorens Ydelse er. Europæiske Fabrikker prøver derimod i Almindelighed Motorerne med alt Tilbehør paa (»net horsepower«) og vil følgelig for samme Motor finde et mindre Hestekrafttal end ved den amerikanske Prøvemethode. Dette bør tages i Betragtning, naar man ønsker at sammenligne en europæisk og en amerikansk Vogn. Som et Eksempel kan anføres, at en amerikansk Motor paa 104 »gross horsepower« ved at blive prøvet paa den europæiske Maade viste sig at have 87 Hestekræfter.

Som før omtalt skete Afbremningen af Motoren ved et bestemt Omdrejningstal. Foretager man Prøven ved et andet Omdrejningstal, vil man ogsaa finde, at Motoren yder et andet Antal Hestekræfter. Laver man tilstrækkelig mange Hestekraftmaalinger ved forskellige Omdrejningstal, kan man

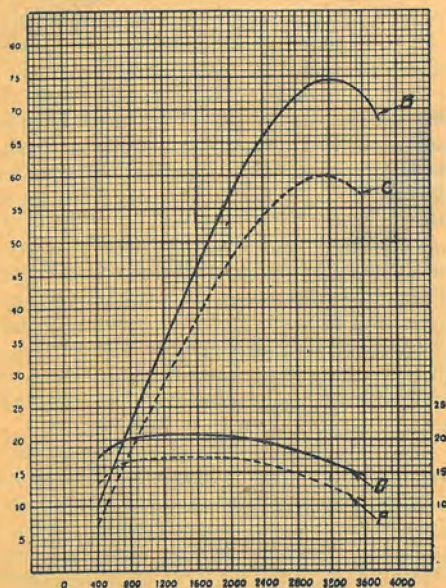


Fig. 2

optegne en Kurve A som vist i Fig. 2. Denne angiver Forholdet mellem Hestekraft og Krumtapakslens Omdrejninger pr. Minut og kaldes for Motorens Hestekraftkurve. Det vil ses, at Hestekraften stiger med Omdrejningstallet indtil et vist Punkt for derefter langsomt at synke.

Denne Kurve kan for forskellige Motorer have noget forskellig Form, men for alle Forbrændingsmotorer gælder, at Hestekraften ændrer sig med Omdrejningstallet paa den angivne Maade. En Motors Hestekrafttal maa derfor altid angives sammen med Omdrejningstallet, hvorved Ydelsen er maalt. I Almindelighed angives den største Hestekraft og det Omdrejningstal, hvorved denne udvikles, ligger ved moderne Motorer paa omtrent følgende Værdier:

|                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| Lastvognsmotorer              | 2800—3600 O/M |
| Store Personvognsmotorer      | 3600—4000 O/M |
| Smaa Personvognsmotorer       | 3800—4600 O/M |
| Specialmotorer (Racermotorer) | 6000—8000 O/M |

Naar man kender Hestekraften og Omdrejningstallet, kan man beregne Motorens Vridningsmoment. Dette er defineret som det Arbejde, der udføres pr. Omdrejning, og Sammenhængen mellem Hestekraften og Vridningsmomentet er givet ved Formlen:

$$M_v = \frac{B \times 75 \times 60}{n}$$

hvor  $M_v$  er Vridningsmomentet udtrykt i kgm, B Antal Bremshesterkræfter og n Krumtapakslens Omdrejningstal pr. Minut.

Vridningsmomentkurven C er optegnet paa Fig. 2. Det ses, at Momentet har sin maksimale Værdi liggende ved et meget lavere Omdrejningstal end Hestekraften. Kører man op ad Bakke med en Bil, og Stigningsmodstanden stadig forøges, vil Motoren naturligt falde i Omdrejningstal, men saa længe Omdrejningerne holdes over den Værdi, der svarer til Maksimum af Vridningsmoment, vil Arbejdet pr.



Omdrejning stadig være det samme, og der vil ikke være nogen Grund til at skifte Gear. Falder Omdrejningstallet derimod under denne Værdi, bliver en Gearskiftning nødvendig. Det er Konstruktørens Opgave med en given Motor at konstruere sin Gearkasse saaledes, at Motoren vedblivende kan køres i det gunstigste Omdrejningsinterval, nemlig mellem det Antal Omdrejninger, der svarer til Vridningsmomentets Maksimalværdi, og det Antal, der svarer til Hestekræfternes Maksimalværdi. Omsætningsforholdene i Gearkassen maa vælges saaledes, at de enkelte Omraader »overlapper« hinanden saa meget, at man ved en Skiftning stadig bliver i det gunstige Omdrejningsinterval.

Værdien af Omdrejningstallet svarende til en maksimal Værdi af  $M_v$  varierer med de forskellige Typer Motorer. For en Lastvogsmotor skal dette helst ligge mellem 1000 og 1500 O/M, medens det for de fleste Motorer, der er bygget til Personvognsbrug, ligger nær ved 2000 O/M. En Personvogsmotor egner sig derfor ikke til Anvendelse i en Lastvogn, idet den kræver langt flere Gearskiftninger end en Motor, som er konstrueret saaledes, at Vridningsmomentet beholder sin Værdi selv ved forholdsvis lave Omdrejningstal.

Kurverne for Hestekraftens og Vridningsmomentets Variation med Omdrejningstallet er de karakteristiske Kurver, ved hvis Hjælp man kan bedømme, hvortil man kan anvende en forelagt Motor. En Kurve, som ogsaa er af stor Værdi ved Bedømmelsen af Motoren, er den, som angiver Sammenhængen mellem det specifikke Brændselsforbrug og Omdrejningstallet.

Det specifikke Brændselsforbrug maales i Antal forbrugt g Brændsel pr. Hestekrafttime. Er Motorens Bremsehestekraft B, dens Omdrejningstal n og Brændselsforbruget S g ved en Times Kørsel paa Omdrejningstallet n, er det specifikke Brændselsforbrug  $S_n$  defineret ved Formlen:

$$S_n = \frac{S}{B}$$

Hvis Motoren er rigtigt konstrueret, bør det mindste Benzinforbrug være ved et Omdrejningstal, der ligger noget over det Antal Omdrejninger, som falder sammen med det største Vridningsmoment og samtidig svarer til Vognens normale Marchhastighed, saaledes at naar Vognen trækker bedst, sker dette med mindst muligt Forbrug af Brændsel.

Endelig er det af Interesse ved Bedømmelsen af en Motor at kende den gennemsnitlige Stempelhastighed — Middelstempelhastigheden.

Denne udtrykkes ved Formlen:

$$c = \frac{s \times n}{30}$$

hvor c er Middelstempelhastigheden, s Slaglængden og n Omdrejningstallet pr. Minut af Krumtapakslen.

Det vil ses, at Middelstempelhastigheden er ligefrem proportional med Slaglængden. Da en stor Stempelhastighed medfører desto større Slid paa Stempel og Cylinder, bør Slaglængden altsaa ikke være for lang. Endvidere medfører høje Stempelhastigheder, at Indsugningshastigheden og dermed Indsugningsundertrykket formindskes, hvad der igen giver en daarligere Fyldning i Moteren og deraf følgende mindre Antal Hestekræfter.

Undersøger man derimod, hvorledes Slaglængdens Indflydelse er paa den saakaldte Litereffekt — hvilket vil sige Antal Hestekræfter pr. l Cylindervolumen, finder man, at med en given Stempelhastighed er Litereffekten omvendt proportional med Slaglængden, saaledes at jo større Slaglængden er, des flere Hestekræfter kan man med samme Stempelhastighed faa frem pr. Liter Cylindervolumen. Denne Omstændighed forklarer, hvorfor den mindre hurtiggaaende Motor foretrækkes paa alle Omraader, hvor man ønsker højest mulige Effekt pr. l Cylindervolumen, eller med andre Ord en Motor som vejer og fylder mindst muligt. Til Gengæld faar man saa i de fleste Tilfælde mere støjende Gang og kortere Levetid, end om man havde valgt en større, mere langsomtgaende Motor.



# TO NYE MOTORCYKLER

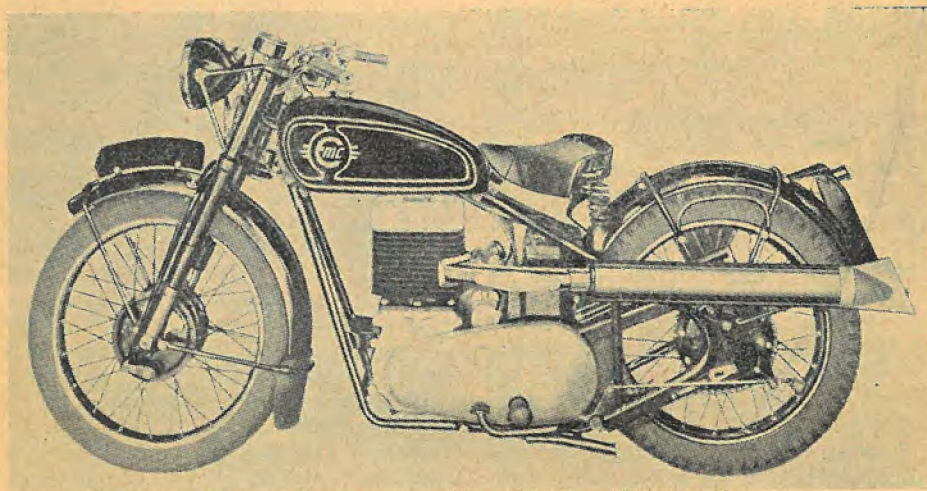
## NY MODEL AF EHRLICH OG C. Z.

En meget interessant Sportsmaskine, den nye EHRLICH, er nu kommet paa Markedet i England, men hvornaar den kommer her til Landet, maa Regeringen vide.

Motoren er meget interessant i Konstruktionen, den minder meget om D. K. W.-Racermotor, idet der er to Cylindre med samme Forbrændingskammer og gaffelformet Plejlstang. Ehr-

varierte Aabningens Placering. Naar Cylinderen deles, kan man lade det ene Stempel dirigere Indsugningen og det andet Udblæsning. Man opnaar omtrent de samme Fordele, som firetakts Motoren er i Besiddelse af, men uden Knaster, Ventiler og Stødstænger.

Motorens Topstykke er udført i Letmetal og er aftageligt. Specifikationer-



Den nye Ehrlich er særpræget ved sine smukke, enkle Linier.

lich har tidligere fremstillet Motorer efter samme Princip, men dette er den første egentlige Standardmaskine med dette to-Takts System.

Formaålet med at dele Cylindren i to Cylindre med samme Forbrændingskammer er at opnaa en »Overlap« — et engelsk Udtryk for den Tid eller den Vinkel, hvor baade Indsugningsventilen og Udblæsningsventilen er aaben. I firetakts Motoren kan man omtrent efter Behag indstille Knasterne og derved regulere Gasstrømmen, men paa totakts Motoren, hvor Stempellet samtidig skal virke som Ventil, er det begrænset, hvor meget man kan

ne er iøvrigt: Dual-Stempel, 2 Cylindre med fælles Forbrændingskammer, luftkølet. Smøresystem med Duplexpumpe, der fører Olien direkte frem til Cylindervæggen og Plejlstangslejet, Boring 50 mm, Slag 88 mm, Kubikindhold 346 ccm, Kompressionsforhold 6,6:1. 18 BHK ved 4000 Omdrejninger/Minuttet. Maximum Fart 115 km/Tm. Burman Gearkasse med 4 Hastigheder, B. T. H. Racermagnet, Lucas Dynamo, Amal Karburator med 1 1/8" Boring.

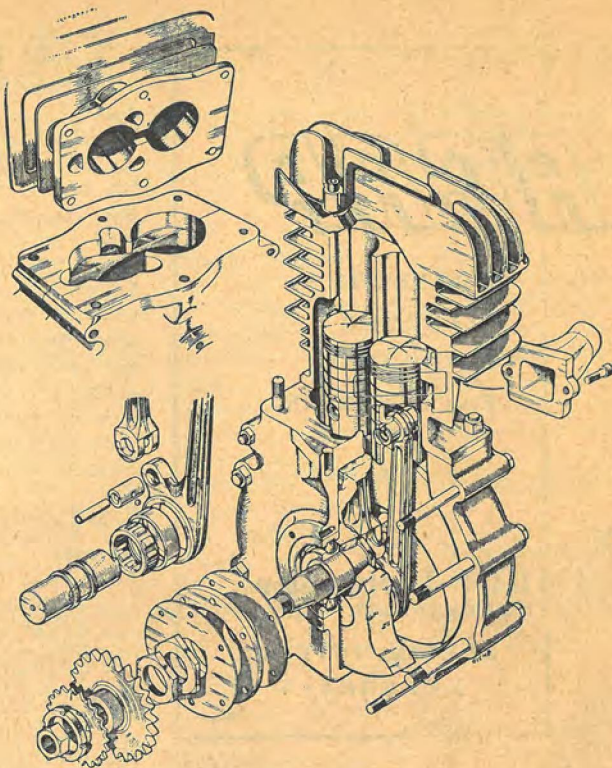
\*

125 ccm C. Z. Motorcyklen er en Ener, i den er alle de store Maskiners



Den interessante Konstruktion i Ehrlich Motoren, der i mangt og meget minder om D. K. W. Raceren, der tillige var forsynet med en Lade-pumpe eller Kompressor. — Plejlstangen er gaffelgrenaet, og den ene Gren er ledforbundet til Plejstangslejet.

(Med Tilladelse af  
»Motor Cycling«).



Finesser og gode Egenskaber samlet i eet Hele, som netop gør denne Maskine til en Attraktion. Dens fuldstændig sammenbyggede og indkapslede Motor præger Maskinen, og i Forbindelse med Teleskopforgaflen gives den en Elegance og derigennem en fin, velafbalanceret og glidende Kørsel, som ingen anden Maskine i denne Størrelse kan præstere. At C. Z.'en er forsynet med Fodgear, automatisk Kobling og indbygget Speedometer nævnes i Forbigaaende, hvad der derimod særligt skal fremhæves er, at den er forsynet med to Udstødningsrør og specielt konstruerede lyddæmpende Lydpotter, som gør den fuldstændig lydløs — ogsaa ved Igangsætning. Her er præsteret et virkeligt Arbejde til Afhjælpning af den store Støjplage, som i mange Kredse har gjort Motorcyklen saa upopulær.

C. Z.'en kan spaaes en meget populær Plads paa det danske Marked, saavel hos de unge Nybegyndere, som netop kan dygtiggøre sig og faa for-

nøden Rutine i Motorcyklekørsel, før end de sætter sig op paa en stor Maskine, som hos Kontor- og Forretningsfolk, hvor C. Z.'en ved sin briljante Indkapsling kan tillade, at man kan køre i sit pæne Tøj, og sidst, men ikke mindst, hos Haandværkerne, som for det meste har langt til deres Arbejdspladser; specielt vil det være af stor Betydning for Bygningshaandværkerne at kunne erhverve sig et saadant Køretøj, da deres Arbejdspladser er meget varierende og ofte ligger baade 20 og 30 Kilometer fra deres Bopæl. Det vilde maaske ligefrem fremme Byggeriet, da det tit er Haandværkermestrene umuligt at skaffe den fornødne Arbejdskraft, naar Byggepladsen ligger for langt fra Haandværkernes Bopæl.

Prisen paa C. Z.'en vil ligge paa ca. 1.300.— excl. Omsætningsafgift, og kunde Omsætningsafgiften eventuelt nedsættes til den Skala, som anvendtes før Krigen paa disse smaa Brugsmaskiner, vilde det samtidig blive



# ACAP

**KØRESKOLE  
TILBEHØR  
SIDEVOGNS-  
KAROSSERIER**

**C. 8545**

AUTORISERET

**NIMBUS-Forhandler**  
FOR STOR-KØBENHAVN

**BLEGDAMSVEJ 32  
KØBENHAVN N**

## STYRTHJÆLME

original engelsk T. T.-Model

**Grøn Militæroilskinds-  
frakke ..... 29,50**

**Ridebenklæder**

berømt for Snit og Pas-  
form, prima Kvalitet

**Handsker, Hjælme, Brillor**

**Køretæpper,  
svær Kvalitet..... 22,50**

**Lammeskindssæder..... 19,50**

Varerne sendes overalt i Landet

**MOTOR DRESS  
BLAAGAARDSGADE 24  
TLF. NORA 2536**

økonomisk overskueligt for en almindelig Arbejder at anskaffe sig en saadan. En yderligere Billiggørelse af Maskinerne kunde sikkert fremmes, saafremt der kunde oprettes en Samlefabrik, eventuelt med Re-Eksport for Øje. Dels skulde vi i saa Fald ikke af med saa megen Valuta, dels sparede vi ca. 90 Øre pr. Kilo i Told, og dels kunde vi flytte en Del af Arbejdskraften fra det nuværende mindre rentable Istandgørelsesarbejde paa vor mere eller mindre opslidte Motorcyklepark over paa en saadan Nyproduktion, som jo ogsaa efter vor Forsyningsministers Ord vilde være absolut mere rentabelt.

## LØBSKALENDER

**August:**

17. Gentofte - Baneløb  
Skanderborg Motor Klub -  
Bakkeløb  
Esbjerg Motor Sport - Baneløb  
M. C. K. Svendborg - Baneløb  
Djursland Motor Sport -  
Bakkeløb
23. Gladsaxe - Baneløb
24. Nordjyllands Motor Sport -  
Bakkeløb  
Fyens Motor Sport - Baneløb  
Dan Nakskov - Baneløb  
Gladsaxe - Baneløb
31. Gentofte - Baneløb  
Hobro Motor Klub- Baneløb  
Brønderslev Motor Klub -  
Bakkeløb  
Herning Motor Sport -  
Baneløb  
Korsør og Omegns Motor Klub  
- Baneløb  
Bogense Motor Klub - Baneløb

**September**

6. Gladsaxe - Baneløb
7. Hjørring Motor Sport Baneløb  
Kolding Motor Klub - Baneløb  
Silkeborg Motor Sport -  
Bakkeløb  
Odin - Danmarks mesterskaber  
(Fangel)
14. Gentofte - Baneløb  
Randers Motor Sport -  
Bakkeløb  
Esbjerg Motor Sport - Baneløb  
M. C. K. Svendborg - Baneløb  
Dan Nakskov - Baneløb



# NORDISKE MESTERSKABER

De nordiske Mesterskaber blev indledet med Bakkeløbet i Sollefteå, hvor Nordmændene viste sig at være overlegne, for ikke at sige suveræne.

Der blev lagt for med Nationsholdene, og da de første Nordmænd startede, var det tydeligt, at deres Maskiner gik bedst. Det norske Hold opnaaede den bedste sammenlagte Tid, 163,23, fordelt saaledes: Leif Samsing 53.89, Kjell Bakke 54.26, Verner Lorentzen 55.08. Sverige kom paa Andenpladsen med 166.40, Danmark blev Nr. 3 med 183,86 og Finland Nr. 4 med 241.37.

Derefter kom de individuelle Mesterskaber paa Solomaskine, der indledtes med 350 ccm-Klassen. Stellan Strand, Sverige, kørte begge Gange paa nøjagtig samme Tid, 57.28, omtrent 2 Sekunder hurtigere end hans gamle Rekord fra 1939. Ogsaa Nordmanden Odd Samsing kom under den gamle Rekord i Tiden 57.92, hvilket placerede ham paa Andenpladsen. Som Nr. 3 kom atter en Svensker, den nye Stjerne Tage Nyholm, der opnaaede 58.36.

I 500 ccm Klassen kom ikke mindre end 4 Mand under Bartelssons Rekord fra 1939, der laa paa 54.43. Leif Samsing, Norge, blev nordisk Mester efter at have kørt Banen igennem to Gange i et forrygende Tempo. Hans Tid blev for første Omgang 53,89 og for anden Gang 53.24, hvilket blev ny Banerekord. Nordmanden Kjell Bakke kom ind som en fin Nr. 2 med Tiden 53.45, og Trediepladsen besattes af Svenskeren Börje Haag i 53.68 med Landsmanden Einar Sandin som Nr. 4 i Tiden 54.03. Werner Lorentzen, Norge, blev Nr. 5 med 55.08 — det var ikke opløftende for Danskerne i Sollefteå. Nordmændene havde ikke alene det bedste Materiel, men deres Kørsel viste en fremragende Teknik, der vidnede om lang Tids Træning, hvorimod det er yderst sjældent, at

man ser nogle af de danske Experter paa en Bakke.

I Sidevognsklassen blev Rolf Nilsson Mester i Tiden 65.56, som han opnaaede paa første Omgang. Da hans Tid blev daarligere paa anden Omgang, var det spændende, om nogle af de andre Ryttere kunde komme under hans første Tid. Gösta Sandberg forbedrede sin Tid til 66.50, hvilket altsaa ikke var tilstrækkeligt, og Rolf Nilsson blev Vinder.

Arrangementet klappede, som det skulde, hvilket Hæren i høj Grad bidrog til ved sin værdifulde Hjælp med Telefon og Radioservice.

## Det gik bedre paa Banen.

Selv om det danske Hold ikke just havde opnaaet store Ting ved Bakkemesterskabet, havde man dog Lov til at være lidt mere optimistisk med



Leif Samsing, Norge, efter Sejren.

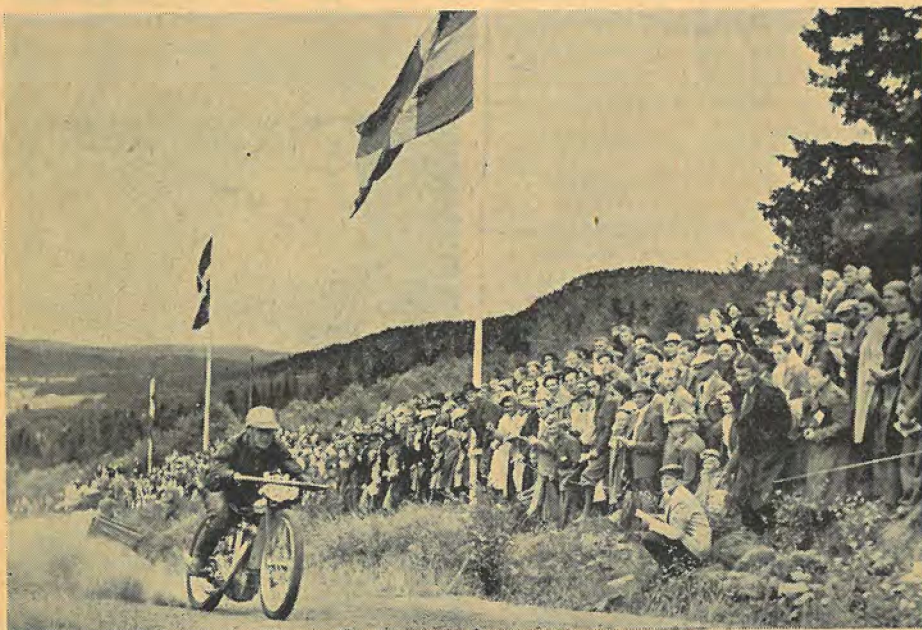


Hensyn til dets Præstationer paa Banen ved Umeå. Orla Knudsen er ingen Sinke, Bent Jensen kan bedst lide Jagten paa et Par Ryttere foran sig, og han har i alt Fald slaaet den tidligere Mester »Basse« Hveem paa Gentofte. Sv. Aage Sørensen skulde have sin Chance paa en 1000 m Bane, og Aage Andersen er en stabil Rytter, der har vist mange fine Præstationer. Endelig var der en af vore fine Sidevognskørere, David Axelsen, men det var lidt vanskeligt at forudsige hans Chancer, fordi han sommetider kører, saa man tager sig til Hovedet, fordi det er muligt at præstere det, han gør, men til andre Tider kører han ret »tamt« — om det saa er hans Humør eller Motorens Stand, der er det afgørende.

Det udvalgte Hold behøvede man ikke at være nervøs for, men hvordan vilde Materiellet klare sig — Nordmændene havde allerede vist, hvad deres Motorer kunde præstere, og der gaar Historier, som tilmed er sande, om, at de flyver til England efter original J. A. P.-Sprit.

At »Basse« er en Rytter af Format, er der ikke Tvivl om, og han blev ogsaa temmelig overlegen Vinder med den bedste Tid 2.53.5. Nr. 2, Bertil Carlsson, Sverige, opnaaede kun 3.01.7. Disse Tider, der blev opnaaet i første Heat, gav et lille Fingerpeg om den endelige Afgørelse. I samme Heat blev Svend Aage Sørensen Nr. 3 med Tiden 3.03.2. Ejnar Sandin, som vi ogsaa har haft Lejlighed til at se her i Landet, blev Vinder af andet Heat i Tiden 3.07.0 med Orla Knudsen paa Andenpladsen 6/10 Sek. senere, medens Gösta Lönnfors, Finland, fik noteret Tiden 3.27.9. Det siger sig selv ifølge Tiderne, at det var et fantastisk spændende Opløb mellem Sandin og Orla Knudsen.

Tredie Heat gik til Eskil Carlsson, som kørte Huskvarna H. V. A. i Tiden 3.05.7 med Verner Lorentzen, Norge, paa Andenpladsen i Tiden 3.06.2. Det lykkedes ikke Bent Jensen at fuldføre sin Jagt inden Maallinien, og han maatte nøjes med Trediepladsen i Tiden 3.10.1, og Finnen Lasse Reivonen kom ind som Nummer fire i Ti-



B. Haag, Sverige, midt paa Bakken.



den 3.28.0. I fjerde Heat fik Tord Larsson, Sverige, Motorstop kort efter Startlinien, og Wik Hansen, Norge, gik af med Sejren i Tiden 3.05.3 foran Aage Andersen, der kørte i Tiden 3.08.0. Finnen Valter Bergström gik ud af Løbet efter et Styrt i første Sving.

De næste to Heat var reserveret 350 ccm, og første Heat blev kørt af Svenskerne Guldberg, Jansson og Berglund. Birger Guldberg tyvstartede, men maatte trods dette nøjes med Trediepladsen i Tiden 3.27.2. Vinder blev K. I. Jansson i Tiden 3.17.25, Berglunds Tid var 3.25.9. Det andet Heat blev en drabelig Dyst mellem Stellan Strand og Nordmanden Odd Samsing, Samsing blev Vinder i Tiden 3.15.1 med Strand paa Andenpladsen i Tiden 3.18.4, dernæst kom 500 ccm Maskinerne igen, Charles Aronsson tog straks Føringen og øgede stadig Afstanden, men styrtede i tredje Omgang, og kun Finnen Ronpanen fuldførte Løbet i Tiden 3.13.0. Aronsson tog dog Revanche i sidste Heat, som han vandt overlegent i Tiden 3.04.7.

Sidevognsmatchen blev en Dyst mellem Sverige og Danmark. Sverige stillede med 3 Maskiner kørt af Gösta Sandberg, Rolf Nilsson og Tore Berendtz. Danmark var kun repræsenteret af David Axelson, men han var til alt Held ogsaa i den rigtige Form. Svenskerne havde en lille Fordel ved at have Sidevognen bespændt til Maskinens venstre Side, men Axelson blev alligevel den overlegne Vinder i Tiden 3.30.9, hvilket maa siges at være en fin Præstation. Nr. 2 blev Gösta Sandberg i Tiden 3.37.4, og Tore Berendtz opnaaede at faa en Løbetur med sin Sidevognsmand, da Maskinen satte sig i det sidste Sving før Maal. Ved fælles Hjælp fik de noteret Tiden 4.29.5.

Resultaterne blev:

Klasse B, 350 ccm (solo): 1. Odd Samsing, Norge, 3.14.3, 2. K. I. Jansson, Sverige, 3.17.5, 3. Stellan Strand, 3.18.4, 4. Gösta Lönnfors, Finland, 3.23.9, 5. Nils Andersson, Sverige, 3.25.8, 6. G. Berglund, Sverige, 3.25.9, 7. B. Gullberg, Sverige, 3.27.2. Klasse C, max. 500 ccm (solo): 1. Leif Hveem,

Norge, 2.53.5, 2. B. Carlsson, Sverige, 3.01.7, 3. Svend Aage Sørensen, Danmark, 3.03.2, 4. Eskil Carlsson, Sverige, 3.04.0, 5. Charles Aronsson, Sverige, 3.04.7, 6. H. Wiik-Hansen, Norge, 3.05.3, 7. Werner Lorentzen, Norge, 3.06.2, 8. Einar Sandin, Sverige, 3.07.0, 9. Orla Knudsen, Danmark, 3.07.6, 10. Aage Andersen, Danmark, 3.08.0. Klasse G, max. 1.200 ccm (Sidevogn): 1. D. Axelson, Danmark, 3.30.9, 2. Gösta Sandberg, Sverige, 3.37.4, 3. Tore Behrendz, Sverige, 4.09.5.



Æbelø Motorclub afholder den 25. ds. ekstraordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden: Mistillidsvotum til Formanden, Valg af ny Formand, Valg af ny Bestyrelse, Nedsættelse af Kontingentet og fuldstændig Ændring af Lovene samt Vedtagelse af en Protest om alt til Regeringen.

Det meddeles, at Aarsagen til at Københavns mindre Sidegader er i saa slet Forfatning er den, at Vejarbejderne ikke maa foretage Reparationer af Skaderne, da deres Fagforening efter Besigtigelse af Vejene har fundet disse Reparationsarbejder henhørende til Grubearbejdernes Fagforening, da Risikoen for at komme til Skade i de opstaaede Huller er for stor for Folk uden Kendskab til Minearbejde. Hvor faar vi Folk med Sagkundskab fra?

Fyrmester Ljusholmer har under et Besøg i København forespurgt Prisdirektoratet, om en Fortjeneste paa 60 Procent var lovlig uden Arbejde og Risiko. Efter at Direktoratet havde benægtet dette, henviste Fyrmesteren til Statens Afgift paa 60 Procent af Indkomsten ved Motorløb, hvorefter han blev tiltalt for at genere Embedsmænd i Funktion.

Vognstyrrer Charles Redlight, Københavns Sporveje, har i Æbelø Motorclub holdt et belærende Foredrag med Titlen: Rødt Lys ingen Hindring.



# DRAMATISKE LØB

## PAA HEM ODDE

Foto: Fieler, Aarhus.

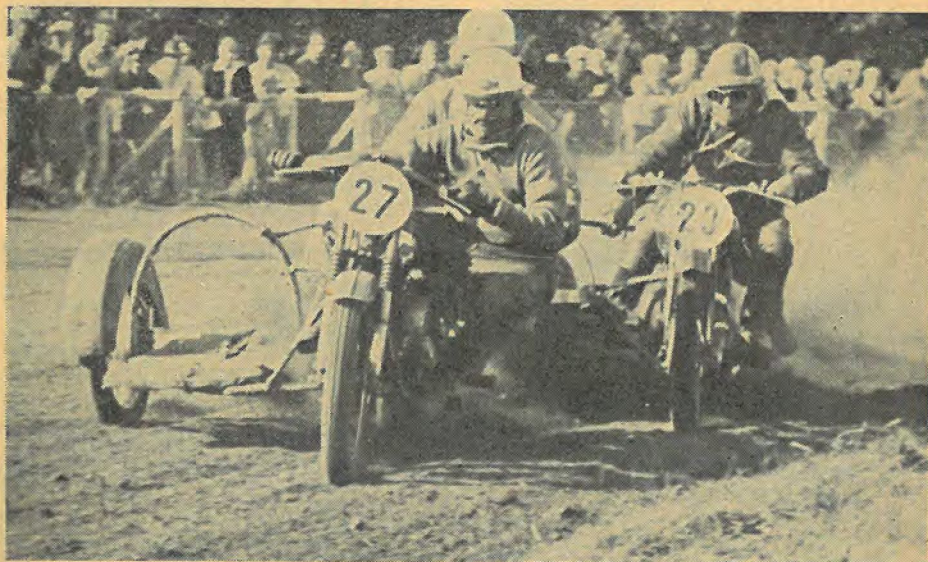
I indviede Kredse havde man med stor Spænding imødeset Midget-Racet paa Hem Odde, hvor Kaj Hansens Vogn med J. A. P.-Sprinter Motor skulde have sin Ilddaab. Den fikse, lille Vogn og dens Fører blev straks populære paa Banen.

I første Afdeling havde Kaj Hansen lidt Vrovl med et Tændrør, men i de sidste Omgange viste Vognen, hvad den duede til. Kaj Hansen og Robert Nellemann gav hinanden en god Match tæt fulgt af Henning Petersen og Ernst Mortensen. De to sidstnævnte kom ud for et mindre Uheld i den ene Afdeling, idet Henning Petersens Vogn kom paa tværs af Banen og blev torpederet af Ernst Mortensen, der var ude af Stand til at afværge en Paakørsel. Begge Vogne blev trykket ind i Hegnet, men hverken Førere eller Vogne kom noget til. Kaj Hansen og Nellemann havde lige Pointstal, men da Nellemann havde 1/10 Sek. hurtigere Tid, blev han erklæret for Vinder —

i første Omgang. Der blev imidlertid protesteret stærkt fra Tilskuernes Side, fordi Nellemann i den ene Afdeling havde været inden for Flagene, der afmærker Inderbanen. Dette blev senere konstateret som rigtigt, hvorfor Kaj Hansen vandt Midget Racet.

Dagens Motorcykle-Sensation var den svenske Expertkører Rune Larsson, der indledede med at sætte Banerekorden ned til 1.15.0. I de følgende Løb viste han, at han ogsaa er »kurrencydygtig« ved at vinde Expertløbet i Tiden 1.18.6 med Nordmanden Storm Larsen paa Andenpladsen i Tiden 1.19.2. Bent Jensen havde en lidt uheldig Dag, dels var han handicpet af et daarligt Ben, og dels havde han et Styrt. Hans Tid i Slutheatet var 1.19.8 foran Aage Jacobsen 1.20.0 og Aage Andersen 1.22.8. Det var et Løb med Spænding og Dramatik.

I Sidevognsklassen vandt Josef Koch en kneben Sejr foran Knud Mogensen. Josef Koch kørte ualmindelig fint, og



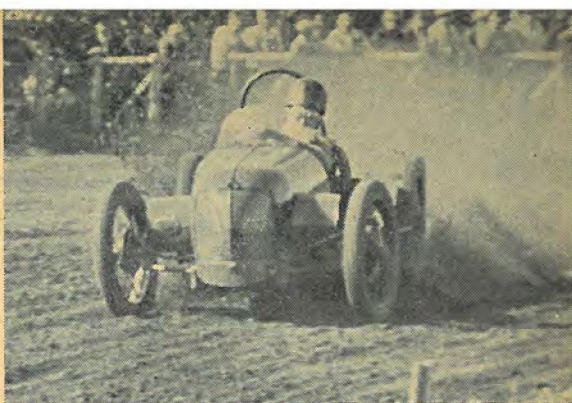
Josef Koch gaar udenom Knud Mogensen. Hem Odde 27. Juli.



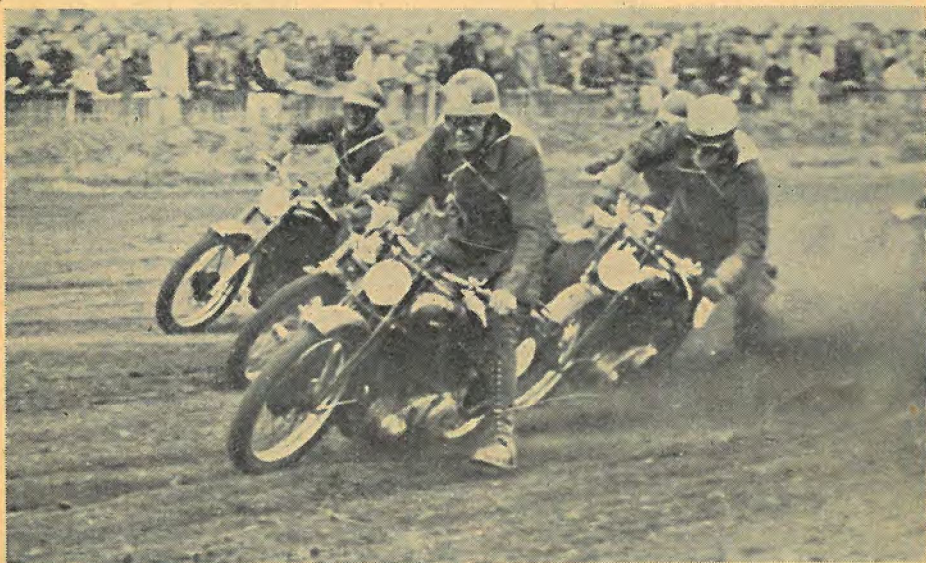
man kan roligt sige, at det var en Lektion i Sidevognskørsel. Knud Mogensen tog straks Føringer, og Josef Koch lagde sig lige i hans Baghjul de første 3 Omgange for paa sidste Omgang at trække paa sine store Kraftreserver og gaa uden om Knud Mogensen.

Kaj Holck Mogensen satte ny Bane-rekord for Standardmaskiner ved at køre i Tiden 1.22.0, men trods dette maatte han se Knud Nielsen vinde Senior Standard i Tiden 1.22.9, medens han selv opnaaede Tiden 1.25.4. Willy Andersen kom ind som Nr. 3 i 1.27.0 foran Axel Nielsen 1.27.1.

Junior blev vundet af Børge Petersen, 1.37.7 foran Aage Ravn, 1.38.6.



Kaj Hansen i sin J. A. P.-Midget.

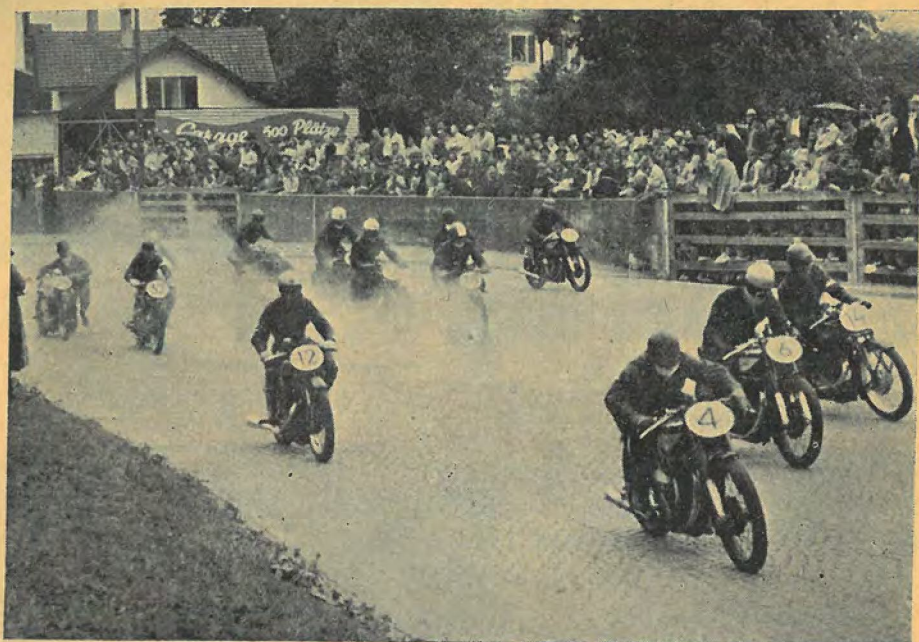


Mossøracet blev vundet af C. O. Jensen i Tiden 1.22.4, Ove Frederiksen kom ind som Nr. 2 1.25.8, N. V. Jensen 1.29.3. Expert-Handicapet blev ligeledes vundet af C. O. Jensen, der havde 80 m Tillæg, Aage Andersen kom ind som Nr. 2 med 115 m Tillæg, og Storm Larsen, der havde 110 m, besatte Trediepladsen. I Sidevognshandicap blev Placeringerne omtrent som Opstillingen paa Banen, og Vinder blev Svend Jensen, der startede paa Maallinien, hans Tid var 1.34.2. Kresten Krestensen havde 15 Meters Tillæg, Carlo Jensen 20 Meter ligesom Knud Mogensen.

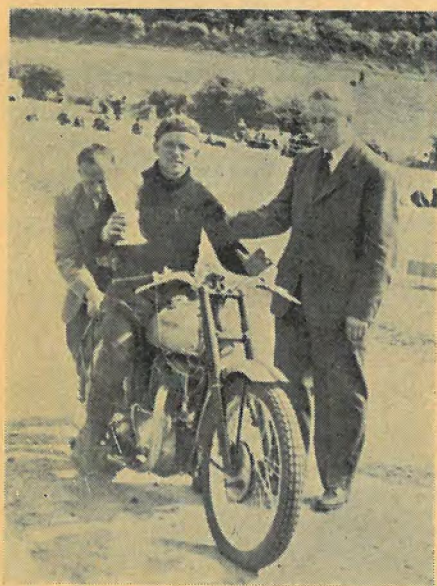
Svenskeren Rune Larsson i en kraftigt Broad-side.







Fra Starten i Swiss Grand Prix ved Bern.



Kaj H. Mogensen faar overrakt Pokalen i Haderslev. Fot. Fieler.



En amerikansk Politisoldat i fuld Mundering. Billedet er fra den »forbudte Zone« i Tyskland.



# KORT NYT

## Monte Carlo Løb igen

Det 19. Monte Carlo Løb vil ifølge den internationale Løbskalender blive afholdt i Dagene fra den 20. til den 26. Januar.

De gamle Ruter vil ikke længere kunne følges paa Grund af den Uorden, afdøde Adolf har skabt i Europa. Der vil derimod blive lavet en »Rundbane« paa 3200 km med Start og Maal i Monte Carlo samt nogle Stikbaner, saaledes at Køerne ikke først skal til Monte Carlo. De skandinaviske Køere vil saaledes kunne vælge mellem Oslo og Stockholm som Startsted, og den videre Rute vil gaa over København, Odense, Grænsen for at blive tilsluttet Rundbanen ved Hamborg.

Da den almindelige Forsikring træder ud af Kræft, naar man kører Konkurrence, vil der af »International Sporting Club«, Monaco, blive tegnet Ansvarsforsikring for samtlige Vogne.

## Nye Regler for Sidevognsløb?

Der kan i nær Fremtid ventes Forbud mod, at Sidevognsmænd under et Løb forlader »den normalt indtagede Stilling i en Sidevogn«. Forbudet kommer fra F. I. C. M., men om dette kun kommer til at gælde for Landevejsløb, kan endnu ikke siges.



### Ønsker De egen Bil eller Motorcykle til sin Tid?

Vi løser Pengespørgsmaalet for Dem  
gennem Opsparing i Sparekasse og  
senere Financiering

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET  
FOR NYE MOTOREJERE  
KOMMANDITSKAB**

V. Voldgade 96 - Kbh. V. - Ctr. 6119



**GIRLING**

BREMSE OG STØDDÆMPERE

**LUCAS**

ELEKTRISK Udstyr

**C.A.V.**

DIESEL-TILBUD - ELEKTRISK Udstyr

Vort Firma repræsenterer ovenstaaende engelske Fabrikker i Danmark og yder komplet Special-Service for disse verdenskendte Mærker, der omfatter Standard-udstyr paa saa godt som samtlige britiske Personbiler, Motorcykler og Lastvogne, Traktorer samt Marine- og stationære Motorer.

## AXEL KETNER

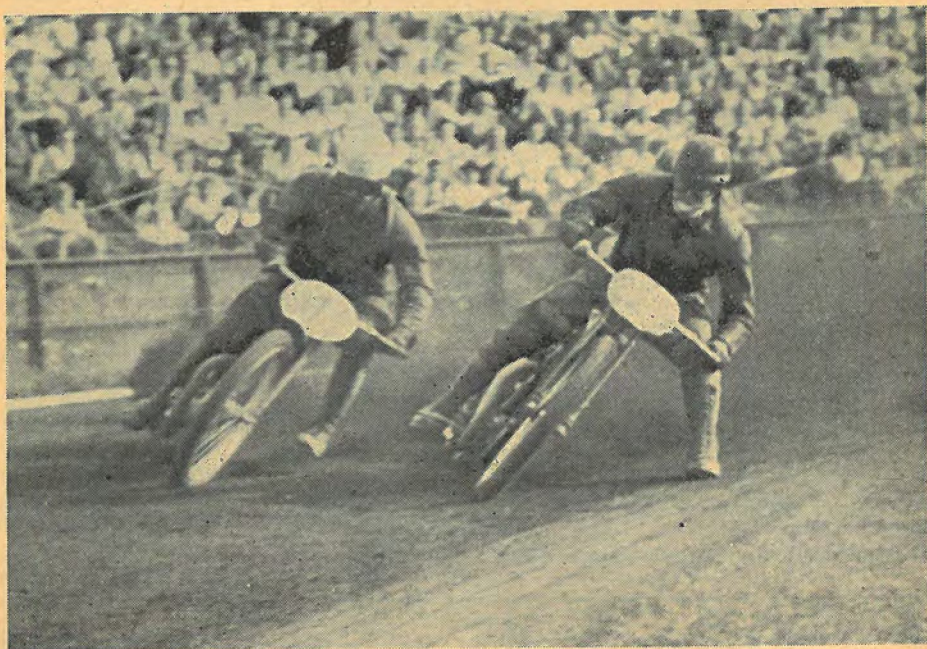
SERVICE-AFDELING  
Nørregade 40 . C. 9279

KONTOR OG LAGEREKSPEDITION  
Nørrevold 9 . C. 4195 - 6819

**KØBENHAVN K.**



# „KUMLA“ SÆTTER NY REKORD



»Kumla« (tv.) og Henry Andersen paa Gentofte. (Fot. Mortensen).

Svenskeren Evert Fransson, ogsaa kaldet »Kumla«, er en lille morsom Mand. Han kommer til Danmark en Gang om Aaret, sætter ny Rekord og tager smilende og elskværdig hjem igen. Denne Gang tog han Livet af Henry Andersens Banerekord paa Gentofte, ved at sætte den ned fra 1.28.0 til 1.26.2 for 4 Omgange med flyvende Start. Under Løbet startede han i seks Heat, som han vandt — jo vist kan »Kumla« køre. Den eneste Dansker, der kunde byde ham Kamp, var Aage Jacobsen, da Orla Knudsen, Bent Jensen og Aage Andersen var i Sverige for at deltage i de nordiske Banemesterskaber. — Aage Jacobsen gjorde en fin Indsats, men Svenskeren var ham for stærk. Hvis Aage Jacobsen vilde træne sit sydfynske Legeme lidt mere, saa har vi i ham en Rytter af Format, for hans Teknik er der ikke noget i Vejen med, men efter de

første 2 Omgange har han simpelthen ikke Kræfter nok.

Sutheatet i Gentofteløbet blev en lille nordisk Konkurrence mellem Henry Andersen, Norge, »Kumla« og Lindholm, Sverige og Aage Jacobsen forsvarede de hjemlige Farver. Paa første Omgang saa det ud til at blive en fin Match mellem Henry Andersen og »Kumla«, men Nordmanden skædede hurtigt bagud. »Kumla« vandt i Tiden 1.32.6 medens Henry Andersen paa Andenpladsen fik noteret 1.36.9.

Expert-Matchen havde det rigtige Tempo ligefra Starten, men ogsaa her var »Kumla« urørlig. I andet Heat tog Henry Andersen Føringen og i et forrygende Tempo gik det ned over Langsiden med Svenskeren lige i Baghjulet. Det saa virkelig ud til at Nordmanden endelig skulde faa Held til at vise »Kumla« Baghjulet, men Svenskeren gik pludselig uden om og vandt



Vinder af over 20 T.T. Løb.



I Konkurrence og paa Landevej er **NORTON** i Særklasse . . . . hver eneste Maskine, der bygges er af den høje Kvalitet, som har bragt **NORTON** i Spidsen, hvor-somhelst Motorfolk mødes i Konkurrence.

— Er det da overraskende, at **NORTON** kaldes

DEN UOVERTRUFNE

**Norton**

GENERALREPRÆSENTANTER: NELLEMAN & DREWSSEN - KØBENHAVN K.



*Ældste Specialforretning i*  
**MOTORCYKLEDELE**



St. Regnegade 5 . C. 14361 . Kbh. K.

**Auto- og Motorcycle-  
 Tilbehør**

**Svend Olsen**  
 Halmtorvet 13  
 Central 90 63  
 København V.

*Er De ude med Krogen*

efter en rigtig Mekaniker,  
 saa gaa til Fisker, hvor De  
 faar den rigtige Service til  
 den rigtige Pris

**6 MANDS BETJENING**

**VESTRE AUTO SERVICE**  
 v/ ERHARDT FISKER

Tøndergade 20 . Telefon Eva 8738

igen. Han fik saaledes 12 Points, hans Landsmand, Linholm fik 7 og Henry Andersen 6.

Jægersborgløbet blev vundet af Leif Hirsborg i Tiden 1.40.0, han var dog en Overgang truet af Einar Andersen, der imidlertid mistede sine Chancer ved at komme ind paa Inderbanen, hvor Officials fløj som Høns for Livet. Han fik dog ikke Ram paa nogen, hvilket sikkert har skuffet en Del af Tilskuerne.

Noget Nyt paa Programmet var der ogsaa, Parløb hvor Rytterne var sammensat efter tidligere præsterede Tider, saaledes at de sammenlagte Tider for Rytterne to og to skulde være jævnbrydige. Vinderparret blev Leif Hirsborg—Holger Hansen.

Specialløb i B-Klassen blev som sædvanlig vundet af Irving Irving, der fik noteret Tiden 1.33.6 i Slutheatet, hvilket skulde berettigede ham til at rykke op i A-Klassen, hvor denne Tid ogsaa kan anses for fin.

## **DRAMATIK PAA FANGEL**

Under Løbene den 3. August kom det til en uheldig og dramatisk Episode under Sidevognsløbet for Seniorer. Deltagerne var Knud E. Mogensen, Johs. Hansen og Svend Knudsen, Navne, der paa Forhaand garanterede en spændende Match. Svend Knudsen og Knud Mogensen kom sammen ned ad Langsiden og ind i Svinget, og at der skulde ske noget Uheld af nogen Art syntes udelukket, da der var rigtig Plads imellem Maskinerne, men pludselig krydsede Knud Mogensen Banen, hvilket resulterede i, at Svend Knudsens Maskine slog en Kolbøtte. Det saa baade grimt og farligt ud og Harmen over Knud Mogensens Kørsel var stor paa Tilskuerpladserne. Dommerne fandt ogsaa at Knud Mogensen havde kørt unfair, da intet kunde berettigede ham til at foretage den Manøvre, der var Aarsag til Uheldet, hvorfor han blev udelukket fra at deltage i de resterende Løb.



Svend Nissen bukker for Publikum  
paa Fangel 3/8. (Fot. Fieler).

Svend Knudsen vandt med sin B. M. W. med den bedste Tid 2.25.6, 8 Points, Nummer 2 blev Johs. Hansen, Ariel, med 6 Points, hans bedste Tid var 2.30.5.

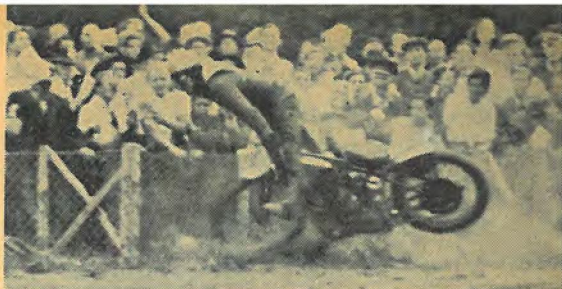
I Sololøbene var det Helge Kamuk, der blev Dagens Mand. Med sin Triumph vandt han Standard Solo, der kørtes med Pointberegning i 3 Afdelinger. Han opnaaede efter en fin og maalbevidst Kørsel 18 Points og hans bedste Tid blev noteret til 2.09.7. Nr. 2 blev Kaj Holck Mogensen, ligeledes Triumph, med 15 Points og Trediepladsen besattes af Svend Schmidt, B. S. A., 12 Points. Pokallobet blev ogsaa vundet af Helge Kamuk.

I Speciallobet savnede man forskellige Herrer, der kørte Mesterskabs-tävlingar i Sverige, hvorfor Sv. Nissen var ret suveræn paa sin J. A. P. Han vandt alle 3 Afdelinger, hvilket han scorede 18 Points paa, hans bedste Tid var 2.10.3. Peter Nielsen, Slagelse kom paa Andenpladsen med 14 Points og Sv. Aage Rasmussen, der kørte Triumph fik 13 Points.

Junior Sidevogne gik noget mod de gængse Regler. Naar et Løb køres i 3 Afdelinger, kan man i Reglen regne med at Farten er størst i det første Heat, for derefter at aftage. Juniorerne i Fangel dannede en Undtagelse ved at sætte Farten op for hvert Heat. Bent Bruun Larsen, Indian gik af med Sejren med 12 Points og bogstaveligt talt med R. Vedsted Hansen i Baghjul-let hver Gang. Vedsted Hansen fik 9 Points.

Junior Solo vandtes af Ove Hansen, Norton med 18 Points, Ejner Carlsen, Norton blev Nr. 2 med 15 Points og paa Trediepladsen kom N. C. Jacobsen med 12 Points.

I Sluthandicapet mellem Standard og Special vandt Helge Kamuk sin 3. Sejr ved at køre i Tiden 2.15.4 med et Tillæg paa 140 Meter. Svend Nissen hvade et Tillæg paa 130 Meter og han kom ind som Nr. 2 i Tiden 2.17.2, 1/10 Sek. foran Kaj Holck Mogensen, der havde 100 Meters Tillæg.



I Sidevongshandicapet fik Svend Knudsen 90 Meters Tillæg, men han vandt i Tiden 2.26.4 foran Vedsted Hansen, der havde 35 Meter og kørte i Tiden 2.35.3. Nr. 3 blev Lion Hansen, der startede paa Maallinien, hans Tid blev 2.39.4.

## Midget-Racer

Alle tilhørende Dele med ny J.A.P.-Sprinter-Motor sælges til Samling af en Midget-Racer af samme Model som den her i Bladet omtalte.

## Bugatti-Chassis

fortrinligt egnet til Jordbaneracer, 1500 ccm topventilet Motor (3 Ventiler i hver Cylinder) i meget fin Stand, sælges uden Gummi.

## Kaj Hansen

Værkstedet

Bregnerødgade 6, Kbh. N.

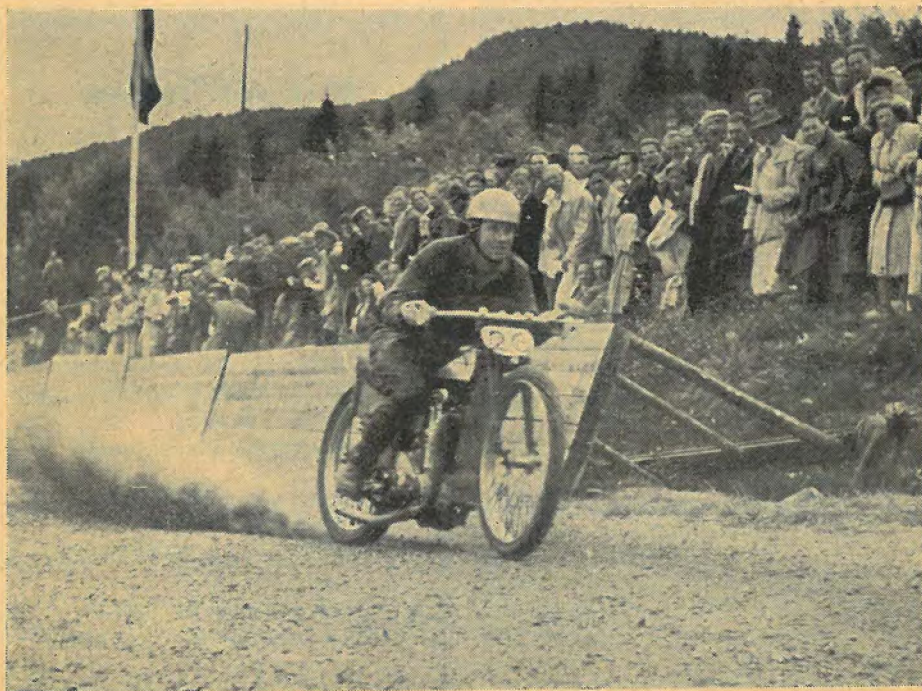


# FRA DE NORDISKE MESTERSKABER

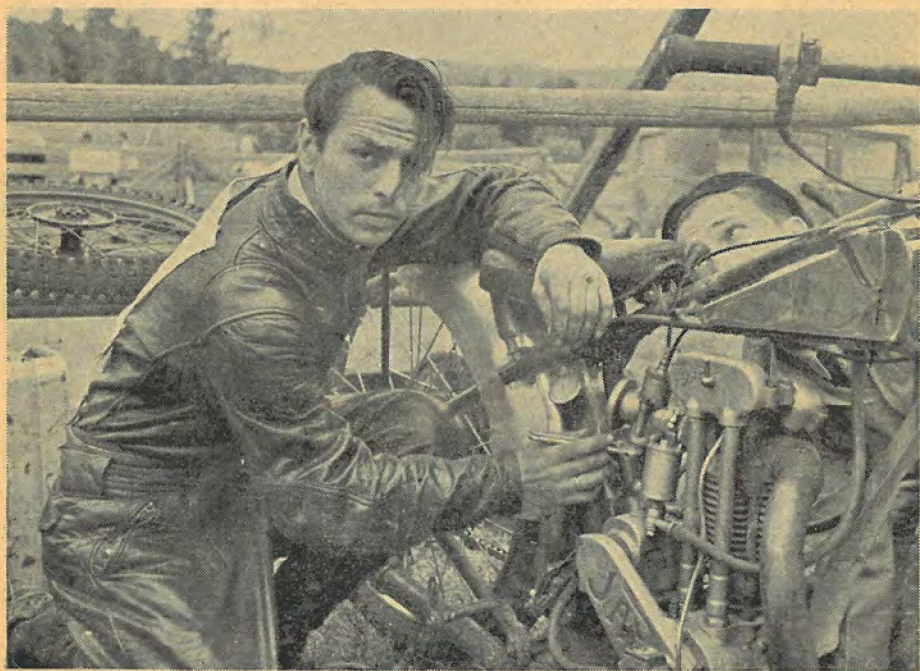
BELU FOTO, Stockholm - Privat for S.M.J.

Til højre ses den nordiske Mester, Leif »Basse« Hveem, inden han kører ind paa Banen, og herunder Bakkemesteren, Leiv Samsing, i det sejrende Løb.

Øverst paa modstaaende Side: Orla Knudsen for fuld Fart op gennem Bakken. Nederst: Orla Knudsen ser bekymret ud, Karburatoren laver Knuder.



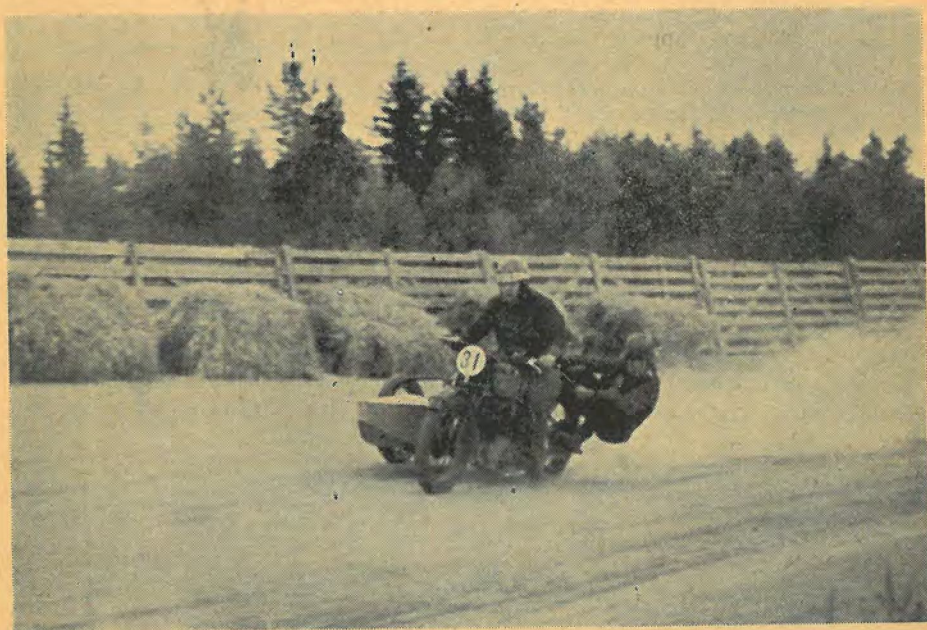








Sv. Aage Sørensen paa Vej op gennem Bakken.



David Axelson uden Konkurrence.



## DEN STORE RUNDKØRSEL

Kan man ikke betegne Situationen i Dag for den store Rundkørsel?

Manglen paa Reservedele er ved at sætte en stor Del af Vognparken ud af Spillet og Færdselssikkerheden er en Saga blot, naar man ser paa de Dæk Danmarks Vogne er forsynet med.

Store Vulkaniseringer, der slaar i Styretøjet, hvis det er Forhjulene det er galt med, eller som faar en Vogn til hoppe som en Skade, dersom Svingsten sidder paa et Bagdæk. For Motorcyklisternes Vedkommende kan Situationen kun betegnes som livsfarlig. Mange Dæk kan simpelthen ikke taale at faa Slidbane paalagt og de glatte Dæk er farlige i Trafikken, fordi baade Bremse- og Styreevne bliver betydeligt nedsat. Kan det forsvares at Staten sparer Valuta paa Bekostning af Menneskeliv?

Dækkene er ikke det eneste Punkt man kan sætte Fingeren paa. Manglen paa Reservedele er meget betydelig, men her kan Manglerne ofte afhjælpes ved at fremstille Dele, eller tilpasse uoriginale »Stumper«. Dette er ikke alene en ekstra økonomisk Byrde, der paalægges de motorkørende, det er ogsaa Spild af Tid, der kunde have været anvendt paa en mere fordelagtig Maade — ogsaa rent valutamæssigt set. Vi kan give et Eksempel. Redaktionens højt elskede Vogn »Ophelia« kørte et Stykke Tid med Bagakslens Støddæmpere ude af Funktion, men da Vognen efterhaanden blev for livsfarlig at køre med, blev vi nødt til at tilpasse et Par Støddæmpere, da de originale ikke var til at fremskaffe. Det var 4 Timers Arbejde med elektrisk Svejsning og det hele. Havde de originale Støddæmpere været til at skaffe, var der blevet sparet mere end 13 Timer i Arbejdstid, foruden Elektricitet til elektrisk Svejsning og Gas til almindelig Svejsning. Dette er endda ikke noget graverende Eksempel, der maa ofte anvendes langt mere Tid for at fremstille en

## MOTORLAGERET

*Specialforretning i*

**MOTORCYKLEDELE  
TILBEHØR-UDSTYR**

**Cylinderslibning**

*Fabrikation af*

**Tandhjul og Krumtaplejer  
m. m.**

**Elektromek. Værksted**

Forlang Lagerliste

**HALMTORVET 46**

vis a vis Kedbyen og Fragtmændshallen

**KØBENHAVN V**



**DEN BEDSTE - EN**

# ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede

350 - 1000 cm<sup>3</sup>

**RESERVEDELE**

**TILBEHØR**

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

## ISIDOR MEYER

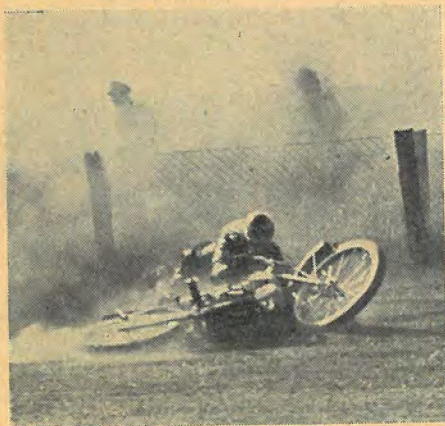
St. Kongensgade 67

C. 11956 - København K.





Den nye Steib Sidevogn, hvorfra der laves een om Dagen.



N. V. Jensen styrter i Bogense. (Fot. Fieler).



Kaj Hansen efter Sejren i Midget-Racet paa Hem Odde.

## Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælter — brede Kr. 5.50. —

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**  
Københavnsbedstassorterede Specialforretning  
Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911  
Provinsordrer kun pr. Efterkrav

## KØB — SALG — BYTTE

Ønsker De en 1. Kls reel Behandling, da henvend Dem til os. — Det betaler sig! Samtidig erindrer vi Dem om vore anerkendte Værksteder for **Ducolakering, Motor-, Karosseri-, Plade- samt Sadelmagerarbejde.**

**H. S. HANSEN, Automobiler**  
Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.



**BRO**  
**CENTURIO**  
Auto Polish  
Auto Vox

**M. BRO KEM. TEKN. FABRIK**  
KØBENHAVN F.



Bagatel, der ikke koster mange Øre i Valuta.

Hvad mener De om Benzinprisen? De 5 Øre af Skatten paa Benzin stammer fra en »midlertidig Ordning for at afhjælpe Landbrugskrisen« i 1932. Nu søger man at ophæve Benzinrationeringen for Lastvognskørsel, men samtidig burde Benzinprisen sættes ned, da Transportomkostningerne er alt for store. Disse Omkostninger er ogsaa sat i Vejret paa Grund af de dyre Reparationer, og da Transport før eller senere indgaar i enhver Varekalkulation, skal dette Forhold nok vise sig at paavirke Pristallet.

Og saa er der endelig selve Vognparken. Det er en Kendsgerning, at en Mand, der har Brug for en Vogn ikke kan faa sit Ønske opfyldt. Han kan ikke gaa ind og købe en ny Vogn, men kan han faa en brugt? Kun til Sortbørspris. Det er en Kendsgerning, at mange Vogne i Dag er paa »gale Hænder«, d. v. s. at de ejes af Folk, der egentlig ikke har Brug for en Vogn,

men paa den anden Side heller ikke vil sælge den til Maksimalprisen, fordi denne ikke staar i et rimeligt Forhold til de Værdier, man kan erhverve sig for Pengene, og sælge den sort er for risikabelt. Hvis blot Maksimalprisen blev ophævet, skulde det nok vise sig, at der kom en Del brugte Vogne paa Markedet, og hvor utroligt det end lyder, saa er der virkelig forskellige Job i 1947, der er baseret paa Brugen af en Vogn eller Motorcykle.

Medens vi er ved Motorcyklerne, saa vilde en forøget Import og Produktion paa dette Omraade tjene sig selv ind igen paa kort Tid, da hele Arbejdstempoet i det søvnige Danmark vilde blive sat i Vejret.

Og endelig: Er det ikke den store Rundkørsel, naar man stadig ikke maa køre paa Motorcykle paa Strandvejen, selv om der ikke findes et Menneske, der kender Aarsagen til dette Forbud. Tiden til at være beskeden synes at være udløbet, nu maa der stilles Krav.

# SCHIBBYE

TOLDBODVEJ 14

Til Automobilrejser husk:

## GLOBE-AUTO-RADIO

|                                 |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| 4 $\frac{1}{2}$ Rørs Super      | 6 Volt Kr. 450  |
| med 2 Bølgeomraader             | 12 Volt Kr. 475 |
| (eksklusiv Røraftgift Kr. 9,45) |                 |

Den lille Radio med den store Ydeevne  
Kan indsættes i enhver Vogn

DK Plader - Bagagebærer for Tagmontage  
Magnetiske Haandlamper - Donkrafte - Slæbe-Wire  
Askebægere - Pejle- og Flagstænger etc.

Telefon Byen 2693

# TILBEHØR



## Sport i Verdensformat

Kun faa af os opnaar vel at opleve Sporten i Verdensformat, og derfor er det ikke uden Interesse, at man tager et Værk i Haanden, som har paataget sig den store Opgave at skildre Sporten under saa vid en Horisont.

Forventningerne maa være store, og glad bliver man derfor, naar man konstaterer den Aand og Grundighed, som præger hele Værkets Tilrettelæggelse og Udformning.

Indenfor alle Sportsgrene er det vore bedste og mest sagkyndige Penne, som har staaet for Stoffet, og da hvert Hæfte i de fleste Tilfælde sammen med et righoldigt Billedmateriale danner et samlet Hele af de enkelte Sportsarter, bliver det et værdifuldt Aktiv for den, som sætter Pris paa at eje et Værk af denne Art, livfuldt og populært som det er skrevet.

Hæfternes Antal vil blive ca. 20, og ved Afslutningen vil der medfølge 3 smukke Bind til Brug for Indbinding. Værket afsluttes med et Dobbelt hæfte med Tekst og Billedreportage fra de olympiske Lege i London 1948.

Ikke uden Interesse for Motorsports-folket er det, at baade Automobilspporten og Motorcyklesporten bliver behandlet paa en endog meget fremtrædende Maade. Allerede det første Hæfte omhandler saaledes Automobilspporten skrevet af den anerkendt dygtige Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen, og indrømmes maa det, at Stoffet absolut ikke er kedeligt. Hertil kommer, at Hæftet er illustreret med aktuelt Billedstof.

Selvom Hæftet, saaledes som Titlen angiver, i det store og hele har Bud til Sporten i Verdensformat, er der dog blevet Plads til et Afsnit om de

bedste skandinaviske Resultater paa dette Omraade, herunder ogsaa Danmark, og det skal ikke forbavse os, om Sekretæren i Automobil Sports Klubben, Hr. Jens D. Ramsing, som vi finder blandt de ansvarlige i Redaktionsudvalget, har givet sin Viden fra sig her.

Som Hæfte Nr. 3 kommer allerede Motorcyklesporten levendegjort af vor historisk mest sagkyndige Pen, Generalsekretær Vald. Hoffmeyer i D. M. U.

En saadan Anerkendelse af Motorsporten i Forbindelse med et Værk om Sport i Almindelighed har vi ikke tidligere været stillet overfor. Bremers Forlag af 1946 i Odense er Udgiveren.

### Atelier **FIELER** AARHUS

Har de bedste Billeder fra  
Motorløbene

*Skriv til os eller se selv i vort Arkiv*

**NØRREGADE 8-10**  
Telf. 2279

### Hvad med VENTILERNE?

Mon det ikke vil være gavnligt for Deres Motor og Deres Økonomi, hvis en Specialist gik Ventilerne efter.

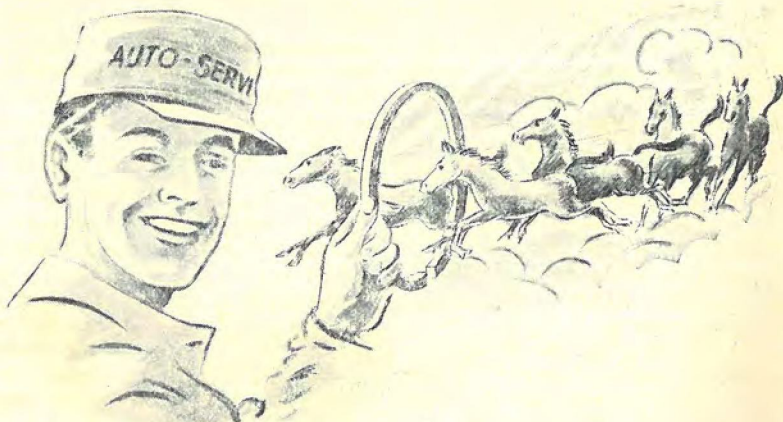
Akkumulatoren trænger sikkert ogsaa til et Eftersyn.

**LAUERVIG PETERSEN**  
Værksted og Ladestation  
Nygaardsvej 4 - Ryvang 6519



**VACUUM OIL COMPANY**  
SMØREOLIESPECIALISTER





## Nye Hestekræfter

til gamle Motorer — gennem CORDS STEMPELRINGE. — Er Deres Motor begyndt at vise Tegn paa Alderdom? Er den ved at miste sine Kræfter? Er den slidt i sit Hjerte — Cylindrene — saa lyt til den Mekanikers Raad, som anbefaler en Montering af CORDS Stempelringe!

CORDS Stempelringe genopretter straks den fulde Kompression i Cylindrene. Det er det sikreste Middel til at opnaa størst mulig Olie- og Benzinbesparelse! Motoren bliver ung paany. Dens fulde Trækkraft vender tilbage! CORDS Stempelringe leveres i alle Størrelser — til alle Motortyper — og anbefales af Fagmænd!

Forlang  
**CORDS**  
hos Deres  
Reparatør.



*Cords*  
**STEMPELRINGE**

Generalrepræsentant:

**VILH. NELLEMANN** A/S - KØBENHAVN - RANDERS





*-det er Gnisten  
der gør det...*

# CHAMPION

TÆNDRØR

*Billow*