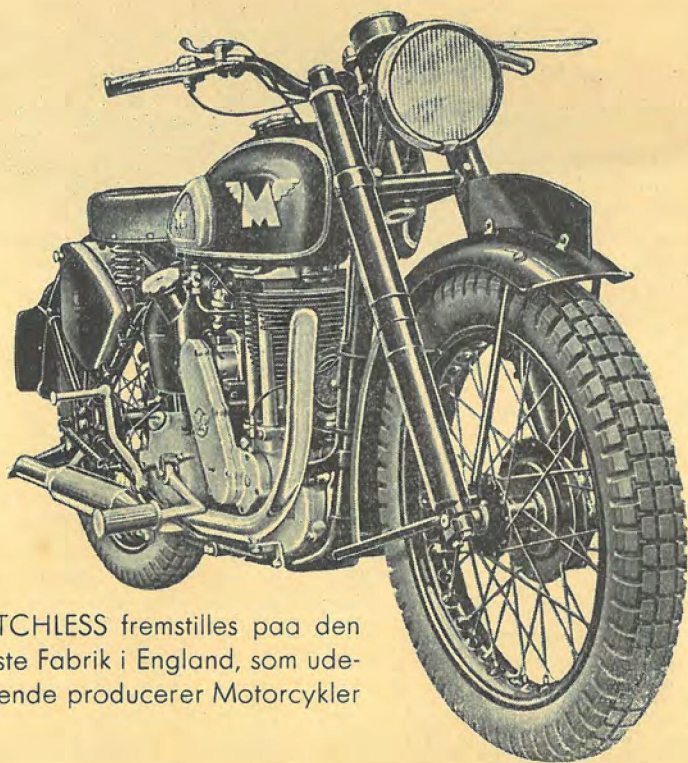


SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYKLESPORT ★ NOVBR. 1947



MATCHLESS fremstilles paa den
største Fabrik i England, som ude-
lukkende producerer Motorcykler

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE



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

November

1. Aarg.

Begrænset Frihed under ubegrænset Ansvar

Saa fik vi en ny Benzinordning, og da den er en Kendsgerning, er det for saa vidt ligegyldigt, hvad vi mener om den. Vi kan dog ikke afholde os fra en enkelt Kommentar: Indebærer den nye Ordning ikke en stor Risiko for unødvendig Kørsel indenfor den tilladte Zone, medens vigtig Kørsel over lange Afstande er umuliggjort? Mange af de Mennesker, der bor i Byernes Udkant, vil uden Tvivl bruge Vognen til at køre til deres Arbejde hver Dag — en Luksus den tidligere Rationering forbød, da hele Rationen vilde være gaaet til dette Formaal.

Vi har altsaa faaet begrænset Frihed, der indebærer et ubegrænset Ansvar. Det vil med andre Ord sige: Bruger vi løs af Benzinen, bliver den helt taget fra os igen — altsaa Klodser. Derfor maa vi til Stadighed huske paa, at Myndighederne ikke har lavet den nye Ordning for at genere os mest muligt i vor Bevægelsesfrihed, men søgt at finde et Kompromis, der skaffer os af med det upopulære Mærkesystem og dog hindrer et Benzinforbrug, der overskrider vor Købeevne i valutarisk Henseende.

Parolen for den nye Ordning maa derfor være at spare. Den Maade, man sparer mest paa, er ved at lade være med at køre — altsaa kører vi ikke over til Postkassen for at lægge et Brev i. Dernæst skal vi køre økonomisk. Vi ved jo allesammen, at netop vor Vogn eller Motorcykle accelererer bedst i hele Verden, derfor skal vi være glade for at vide det og gemme det som en Overraskelse for hele Verden til den Dag, vi har Raad til at køre, som det passer os, i Stedet for at demonstrere denne vort Køretøjs fantastiske Evne 52 Gange om Dagen, for det bruger for megen Benzin. Hastigheden holder vi nede, dels fordi vi sparer Benzin ved det, dels fordi vi ryger ud over Amtsgrænsen, hvis vi har for megen Fart paa. Selve Motoren justerer vi saaledes, at Økonomien er den alt bestemmende. Bruger Motoren megen Olie, bruger den ogsaa for megen Benzin. Vi retter Fejlen ved at sætte nye Stempelringe i eller ved en Hovedreparation. Altsaa — vi sparer.

Løvrigt har vi i dette Nummer lagt stærk Vægt paa det tekniske Stof, da Vintermaanederne skal bruges til at kæle for Køretøjet, faa nye Ideer til Forbedringer eller maaske bygge os en Midgetracer. God Arbejdslyst, og husk saa at det ogsaa kan være en Sport at spare.

Første Motor med direkte Benzinindsprøjtning

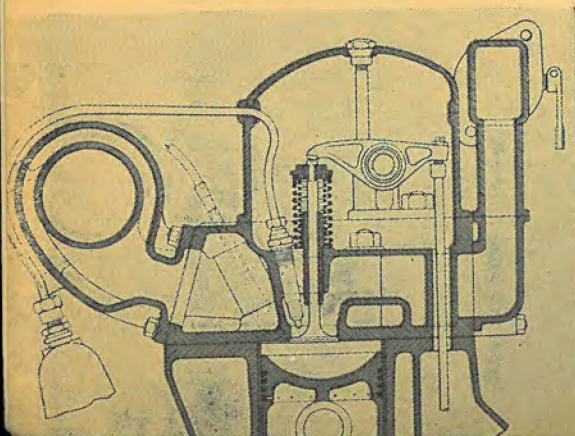
Af Civilingeniør JØRGEN RAMBØLL

Ved Benzinmotoren med Karburator blandes Benzindampen først med Luft i denne og suges derpaa gennem Indsugningsrøret ind i Cylinderen, hvor den komprimeres og antændes af Gnisten fra Tændrøret. Ved direkte Benzinindsprøjtning suges der kun Luft ind i Cylinderen gennem Indsugningsrøret, mens Benzinen sprøjtes ind gennem en Dyse og blander sig med Luften i Cylinderen. Derpaa sker Komprimeringen og Tændingen paa sædvanlig Maade.

Fordelene ved Anvendelse af direkte Benzinindsprøjtning er: Bedre Fordeling af Brændslet mellem de enkelte Cylinder og deraf følgende større Økonomi samt betydelig større volumetrisk Virkningsgrad og deraf følgende betydelig større Ydeevne end for en »Karburatormotor« med samme Dimensioner og samme Vægt. Navnlig den sidste Fordel har været bestemmende for dette Systems Anvendelse til Flyvmotorer, hvor det i særlig Grad gjaldt om at presse Ydeevnen i Vejret og samtidig holde Vægten nede.

Fornylig er den første Bilmotor med direkte Benzinindsprøjtning sat i Produktion af den engelske Fabrik Thornycroft, og paa Grundlag af de Oplysninger, der er fremkommet i den engelske Fagpresse, skal der i det følgende gives en kortfattet Beskrivelse af denne interessante Motor.

Fig. 1. Tværsnit gennem Topstykket.



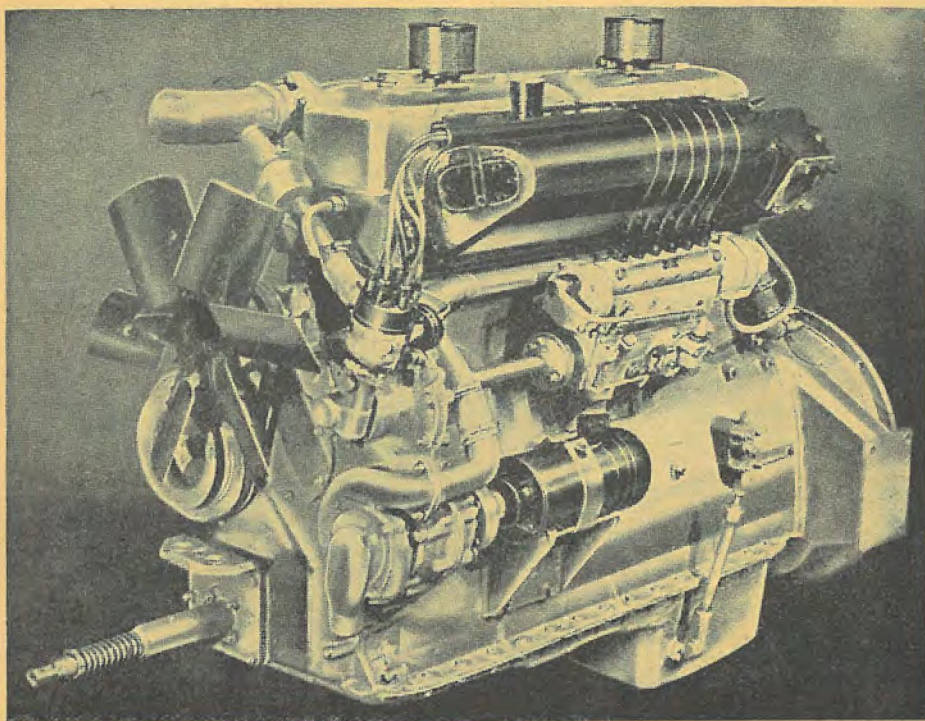
Thornycroft Motoren er konstrueret til Anvendelse i et Lastvogns- eller Buschassis, der fuldt lastet vejer 22000 kg. Den blev specielt konstrueret til Exportbrug, idet flere af Firmaets udenlandske Kunder havde ytret Ønske om en større Motor end den Dieselmotor paa 100 Bremshesterkræfter, som tidligere har været paamonteret dette Chassis.

Benzinmotoren yder 150 BHK ved 1900 O/M. Maximalt Vridningsmoment er 62 kgm ved 800 O/M. Dieselmotoren af samme Dimensioner og Vægt yder 100 BHK ved 1800 O/M og har et Vridningsmoment paa 47 kgm ved 1000 O/M.

Motoren er 6-cylindret med en Boring paa 105 mm og en Slaglængde paa 152 mm, hvilket giver et Cylinder-volumen paa 7880 cm³. Kompressionen er 6,92 : 1. Cylinderblok og Krumtap-hus er støbt i et af Støbejern legeret med Chrom. Der anvendes tørre centrifugalstøbte Cylinderforinger. Krumtapakslen hviler i 7 Hovedlejer. Lejerne er Hvidtmetslejer. Stemplerne er uopskaarne Aluminiumsstempler forsynet med 3 Kompressionsringe og 1 Olieskrabering.

Der anvendes Topventiler og todelt Topstykke. Kølevandet sprøjtes ved Hjælp af særlige Dyser mod Ventil-sæderne og Tændrørshullerne, saaledes at disse bliver meget effektivt kølet. Alle Motorens Hjelpeorganer drives fra Krumtapakslen ved Hjælp af en Rullekæde.

Paa Fig. 1 ses, hvorledes Indsprøjtningssdyserne er placeret i Topstykket. Benzinen sprøjtes ud omkring Indsugningsventilen, mens denne er aaben. Dyserne og Pumpen er nogenlunde af samme Type, som anvendes paa Dieselmotorer, men Indsprøjtningstiden og Indsprøjtningstrykket er forskellig fra Dieselmotoren. Trykket er 25 kg/cm², mens det ved en tilsva-



Den nye Thornycroft Motor med direkte Benzinindsprøjtning.

rende Dieselmotor vilde være ca. 125 kg/cm². Paa Fig. 3 er vist Diagrammet for Indsprøjtningen. Indsprøjtning af Benzin begynder 10 Grader efter Topunktet og varer 80 Grader af Indsugningsslaget ved Motorens Maximumsydelse.

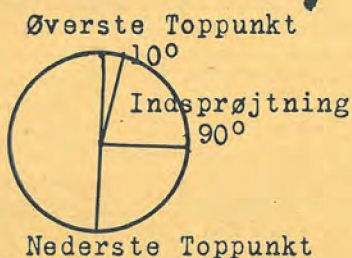


Fig. 2. Indsprøjtningssdiagram.

Indsprøjtningssumpen er en C. A. V.-Pumpe. Reguleringen sker ved at ændre den virksomme Del af Stempelslaget, og der findes en Pumpe for hver

Cylinder. I Indsugningsrøret er som ved en almindelig Benzinmotor anbragt et Spjæld, som betjenes af Speederen. Med dette Spjæld kan Undertrykket i Indsugningsrøret ændres. Dette Undertryk virker paa en Membran, der igen betjener Kontrolstangen til Pumpen og saaledes ændrer Pumpeslagets effektive Længde. Naar Spjældet er næsten lukket, sprøjtes der kun Benzin ind i en lille Del af Indsugningsslaget, men efterhaanden som Spjældet aabnes, finder Indsprøjtningen Sted over en større og større Del af Slaget, indtil 80 pCt., naar Motoren yder sin fulde Kraft — 150 BHK ved 1900 O/M.

Ved direkte Benzinindsprøjtning har man ikke som ved Karburatordrift Brug for store Lufthastigheder i Indsugningsrøret. Dette er ved Anvendelse af Karburator nødvendigt for, at Benzinen ikke skal slaa sig ned paa Indsugningsrørets indvendige Flader. Endvidere er det ikke nødvendigt at

arrangere Forvarmning af Indsugningsrøret, idet Blandingen af Benzin og Luft først sker i Cylindren. Indsugningsrøret kan derfor konstrueres saaledes, at man udelukkende lægger Vægt paa at opnaa den bedst mulige Fordeling af Luften til de enkelte Cylindre. Luften tages ind udenfor Motorhjelmen, og Udstødningsrøret er vandkølet for at nedsætte Temperaturen under Motorhjelmen og saaledes formindske Faren for Fordampning i Brændselssystemets Dele og deraf følgende Motorstop.

Thornychoft Fabrikkerne har gjort Forsøg med 2 Stk. 22 t Chassiser, hvoraf det ene var forsynet med den nye Motor og det andet med den normale Dieselmotor. Hvad Hastighed, Acceleration og Overvindelse af Stigninger angaar var Benzinmotoren Dieselmotoren langt overlegen. Desuden arbejdede den nærmest lydløs i Sammenligning med den støjende Dieselmotor.

Begge Vognene blev prøvet paa en Bakke, som var 2,25 km og havde en Stigning paa 1 : 27 i Gennemsnit og en maximal Stigning paa 1 : 8,4. Denne Bakke kørte Chassiset med Benzinmotoren op ad paa 6,1 Minutter, mens det tog 9,78 Minutter for Dieselchassiset. Paa flad Vej prøvedes Accelerationen gennem Gearene. Det tog Benzinvoغن 0,4 Minutter at naa 32 km

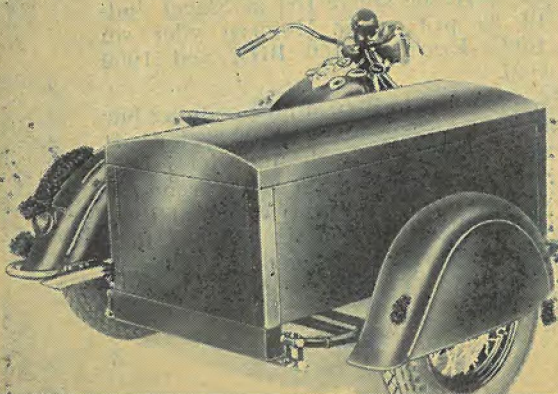
i Timen og 0,98 Minutter for Dieselvognen.

Brændselsforbruget blev maalt ved Kørsel over en Strækning paa 20 km og viste sig at være 2,2 km pr. l Benzin. Udtrykkes Forbruget i Antal ton km pr. l, bliver det 48,5. Det tilsvarende Tal for Dieselmotoren bliver 64. For en Benzinmotor med Karburator er Antal ton km pr. l ca. 35.

Det vil saaledes ses, at Benzinmotoren med direkte Benzinindsprøjtning er mere økonomisk i Drift end Benzinmotoren med Karburator, men staar tilbage for Dieselmotoren, hvad Økonomi angaar. Der vil dog være mange Anvendelsesomraader, hvor Motorens Fordele fremfor Dieselmotoren vil veje mere end det større Brændselsforbrug. Den større Accelerationsevne bevirker, at Transporterne kan foregaa hurtigere, hvilket særlig vil faa Betydning i Lande, hvor der ikke er Hastighedsbegrænsning. Der er et Omraade, hvor den nye Motor vil byde betydelige Fordele fremfor Dieselmotoren, og det er til Busdrift. Her betyder stor Accelerationsevne overordentlig meget, og lige saa vigtigt er det, at Benzinmotoren er betydelig mindre støjende og rystende end Dieselmotoren, som kan være ret ubehagelig for Passagererne i saa Henseende. Der vil derfor særlig være Grund til at følge den nye Motors Anvendelse paa dette Omrade med Interesse.

KLOG VALUTAPOLITIK

Amerikanerne er gaaet stærkt ind for de store Sidevogne til Varetransport. Saaledes monteres Indian Motorcyklerne med en Kassevogn, der laster 450—500 kg.



Da et saadant Køretøj koster betydeligt mindre end en lille Varevogn, var der Grund til, at Myndighederne bevilgede Valuta til en Del store Motorcykler, da man derved kunde stille flere Køretøjer til Raadighed for det samme Beløb i Dollars. Adskillige mindre Varevogne bliver langt fra udnyttet, idet de faktisk er for store til Formaålet.

De amerikanske Fabrikker fremstiller ogsaa Sidevognsmaskiner som »Trehjulere«, hvor Maskinen ligger midt for en Bagaksel med Differential, hvorover Varekassen saa er bygget. Disse Modeller kan endvidere kobles bag en Vogn, hvad der imidlertid har mindre praktisk Betydning for danske Forhold.



No Sir,

Det er ikke Lampen.

det er Batteriet.

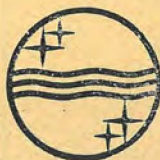
Det er ærgerligt, naar Batteriet svigter, for det sker altid paa et meget ubelejligt Tidspunkt. Det koster Tid, og det koster Penge at faa et nyt.

Undgaa alle disse Ubehageligheder. Anskaf Dem en PHILIPS Lade-Ensretter. Den holder Batteriet i Topform, saa De altid har rigelig Strøm. Ensretteren kræver ingen Pasning og kan tilsluttes overalt, hvor der er Vekselstrøm.

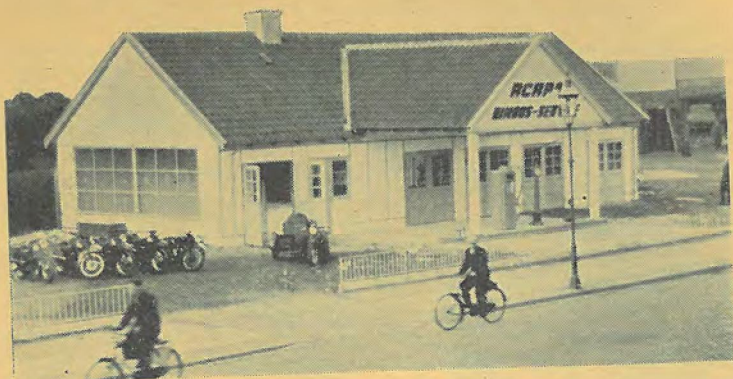


PHILIPS

Lade-
ENSRETTERE



INDUSTRIAFDELINGEN · KRYSTALGADE 15, K.



NIMBUS-SERVICE
HEIMDALSGADE 27 - ÆGIR 891
SPECIALVÆRKSTED FOR NIMBUS

ACAP

AUT. NIMBUSFORHANDLER FOR STORKØBENHAVN

UDSTILLING - KONTOR - LAGER

BLEGDAMSVEJ 32
CENTRAL 8545
NORA 9596

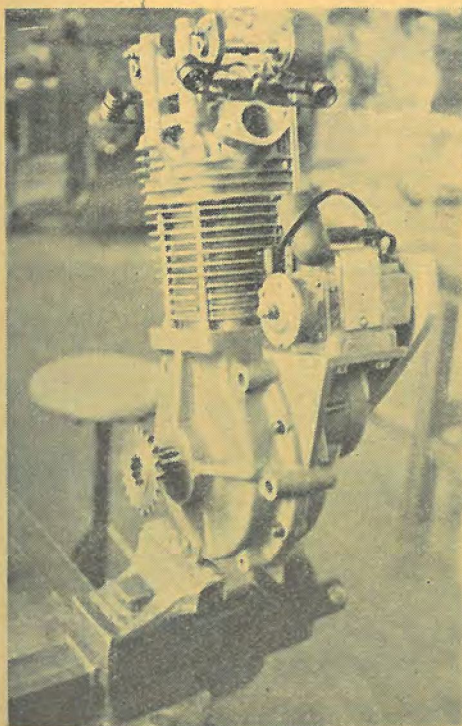
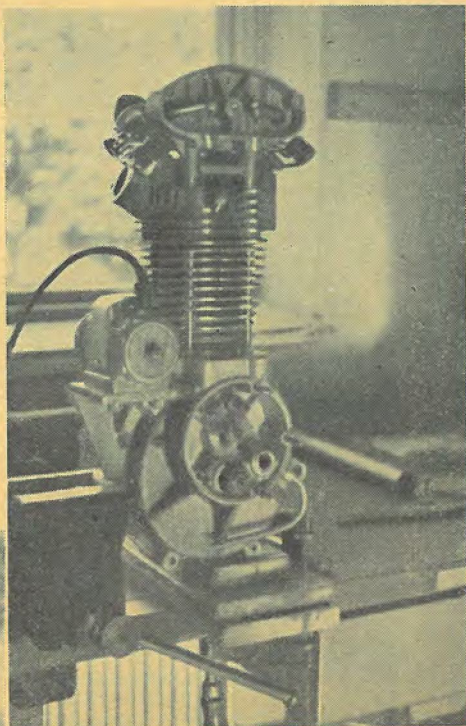


S.R.M. - SVENSK RACER MOTOR

Fot. BELU

Det er tydeligt, at Racermateriellet i de nordiske Lande ikke er det allerbedste nu efter Krigen. Ved sidste nordiske Mesterskaber kunde det se ud til, at Nordmændene var bedst kørende, og dette har Svenskerne tolket som en Kendsgerning, der maatte raades Bod paa — i det mindste 2 Svenskere i første Omgang, nemlig Folke Mannerstedt og Gunnar Hagstrøm, der har konstrueret en Racermotor: SRM.

Der er imidlertid et langt Spring fra en gennemarbejdet Tegning og til et fuldt færdigt Produkt. SRM er tilsyneladende blevet mødt med Skepsis fra de ledende Folk inden for Svensk Motor Klub, men de to Konstruktører har haft en uvurderlig Hjælp i en Flok Drenge i Alderen fra 13 til 15



S.R.M. Den første Motor er færdig.

Aar. Disse Drenge er Eleverne i Spånga yrkesskola, en Slags Teknisk Skole, hvor Drengene oplæres i Brugen af Værktøj og Værktøjsmaskiner foruden at undergaa en teoretisk Uddannelse om Motorer. Og hvad kan være mere fængslende for Drenge i denne Alder end at beskæftige sig med Racermotorer? Med Liv og Lyst er de gaaet ind for »Sagen« under Ledelse af Skolens to Lærere, Ing. Allan Eriksson og Eskil Allerstig.

Trods al Skepsis og Bedreviden er Motoren blevet færdig, og Bertil Carlsson viste, at den duede paa Solvalla den 26. Oktober.

Et saa stort Foretagende som at bygge en Motor kan altsaa lade sig gøre, blot det er de rigtige Folk, der kommer til. Men for at være »de rigtige Folk« maa man have den Energi, der skal til for at overvinde den

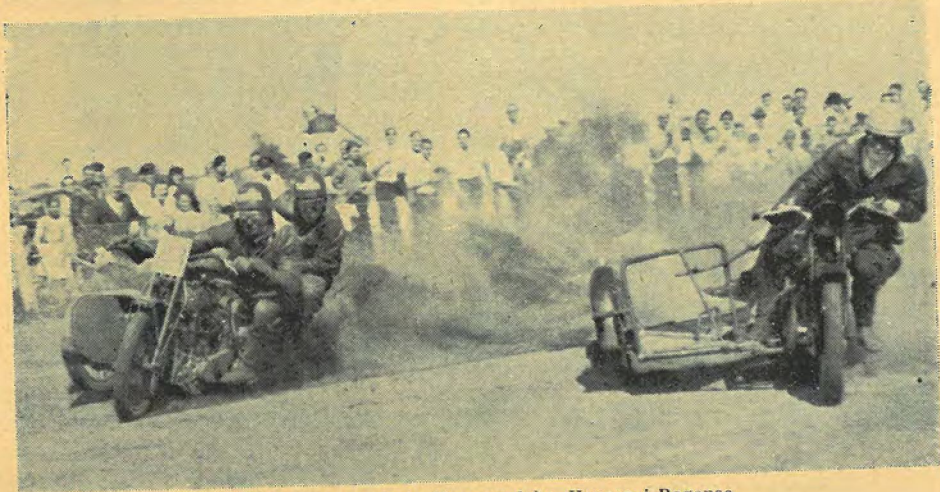


De ungdommelige Bygmestre samlet om det stolte Resultat.

Mængde Vanskeligheder, Opgaven byder paa. Folk, der har »Det kan ikke nytte« som Valgsprog, er paa Forhaand sat ud af Spillet.

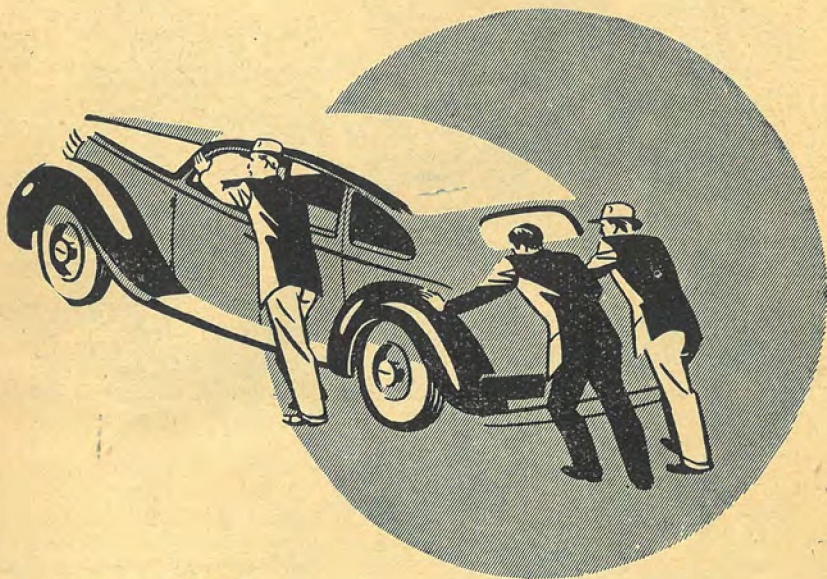
Danmark er vel længst tilbage, hvad Materiel angaar takket være vor herostratisk berømte Handelspolitik, Valutapukkel m. m., hvorfor Tanken om en dansk Racermotor er uhyre fristen-

de. Svenskerne er nu saa langt frejme, at de kan sætte Motoren i en lille Serie, hvilket skulde afhjælpe det største Savn. Der er ikke Tvivl om, at vi kan lave en Motor, Spørgsmaalet er blot, om de »rigtige Folk« findes. Vi mener at kende dem og vil forelægge dem Sagen, Tiden vil saa vise, om det bringer noget Resultat.



Fra Sommerens Løb. Skov og Johs. Hansen i Bogense.

VIL DEN IKKE STARTE?



En hyppig Aarsag til
denne Gêne er Und-
ladelse af at skifte til Vinterolie.
Paafyld ESSOLUBE Vinterolie nu!

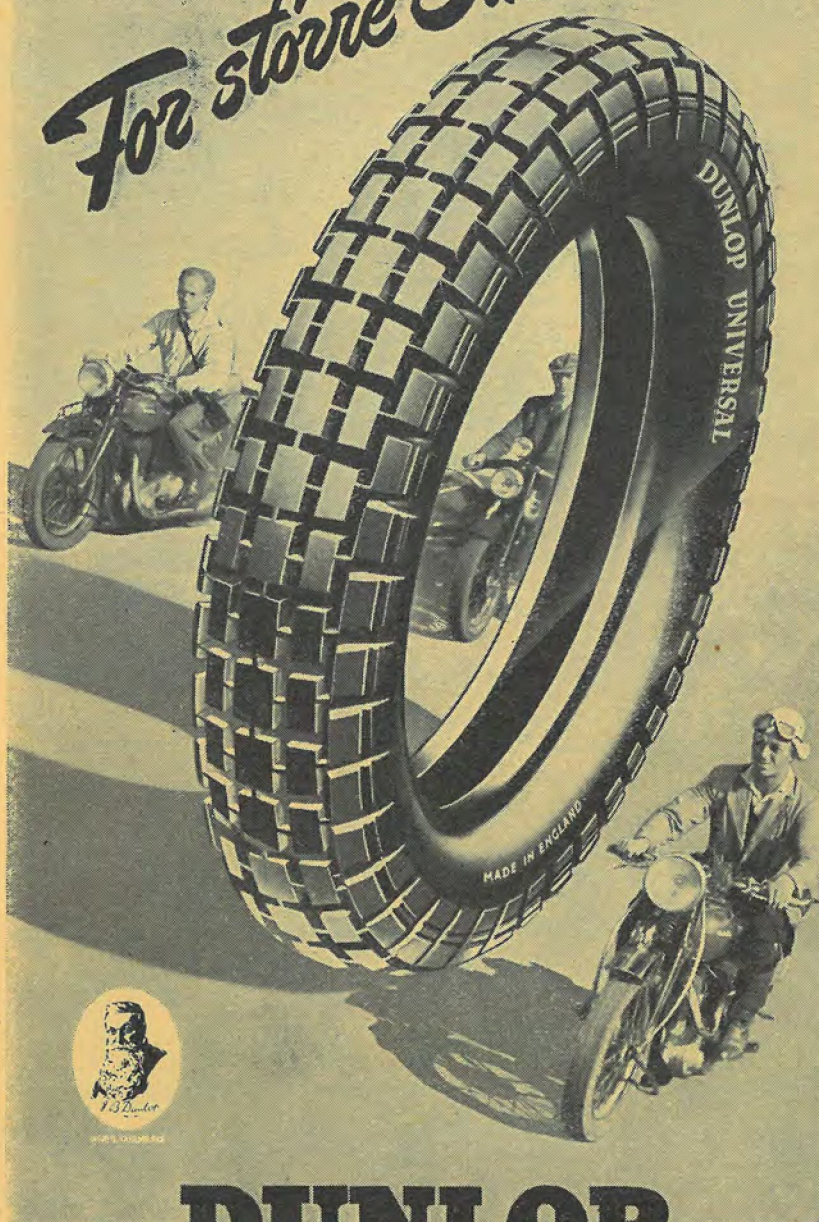
Essolube

VINTEROLIE

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



For større Sikkerhed...



DUNLOP

MIDGET-RACERNE I.

Lidt om de første Byggeplaner

Af Civilingeniør O. AHLMANN-OHLSÉN

Enhver, der paatænker at bygge en Midget Racer, vil allerede paa Arbejdets indledende Stadier blive stillet overfor en lang Række Problemer, der kræver grundig Overvejelse, hvis det endelige Resultat skal blive godt. Lige gyldig om man er Motorfagmand eller blot interesseret Amatør, er man jo i Almindelighed kun indstillet paa at arbejde med eksisterende, fabrikskonstruerede Køretøjer, der naturligvis kan underkastes Smaaforbedringer, men som i det store og hele ikke kan ændres i deres Opbygning. Midget Konstruktøren derimod skal selv tage Stilling til Indretningen af samtlige Køretøjets Elementer og til deres rette indbyrdes Sammenspil og kommer derved ud for en tilsyneladende uendelig Vrimmel af Muligheder, ud af hvilke han skal vælge netop den, der giver det bedste sportslige Resultat.

Med de Indskrænkninger, man naturligt maa paalægge sig i et Tidskrift, skal jeg i det følgende forsøge at give en kort Oversigt over Midget Teknikkens Grundbegreber.

Vognens Hoveddimensioner.

Da der her i Landet endnu ikke findes et autoritativt Reglement for Indretningen af Midget Racere, er vi indtil videre henvist til de Retningslinier, der følges i andre Lande. Til Orientering skal anføres følgende:

Akselafstanden skal ligge imellem de to Grænseværdier 1670 mm og 2030 mm.

Sporvidden skal ligge imellem Værdierne 1070 mm og 1170 mm.

Vognens Totallængde maa ikke overstige 2700 mm.

Vognens Egenvægt incl. Gummi, men excl. Vand, Olie og Motorbrændsel maa ikke overstige 430 kg.

Indenfor disse Rammer kan Konstruktøren nu boltre sig, omtrent som han vil. Bevægelsesfriheden begrænses dog straks noget, idet der under alle Omstændigheder skal være tilstræk-

kelig Plads til Føreren i Vognen. Paa Fig. 1 er det rent skematisk vist, hvor megen Plads man under alle Omstændigheder bør regne med paa Førersædet; Erfaringen viser, at det vil være uklog Politik at knibe paa de anførte Maal.

Dertil kommer den lave Egenvægt paa 430 kg, der af mange Midget Konstruktorer anses for en meget generende Restriktion. Inden man begynder Bygningen af Vognen, er det en absolut Nødvendighed, at man laver en Arbejdstegning, der viser den nøjagtige Placering af de enkelte Elementer, og en Vægtfortegnelse, i hvilken man indfører Vægten af de forskellige Dele, efterhaanden som de anskaffes. Hvis man forsømmer at gøre sig denne Ulejlighed, løber man en alvorlig Risiko for at spille baade Tid og Penge til ingen Nytte. Ved Hjælp af Arbejdstegningen kan man endvidere beregne, hvorledes Vægten af de enkelte Elementer fordeler sig paa Vognens For- og Bagaksel, idet man benytter den Regel, at Vægten fordeles sig paa Akslerne i omvendt Forhold til Afstanden fra Akslerne. Et Eksempel:

En Midget Racer har en Akselafstand paa 2000 mm, og Benzintanken, der vejer 16 kg tom, ligger 500 mm foran Bagakslen. Da Afstanden til Bagakslen er $\frac{1}{4}$ af Akselafstanden, og Afstanden til Forakslen $\frac{3}{4}$ af Akselafstanden, vil $\frac{1}{4}$ af Tankens Vægt, altsaa 4 kg, falde paa Forakslen, og Resten, altsaa 12 kg, paa Bagakslen. De saaledes beregnede Bidrag til de resulterende Akseltryk opføres ogsaa i Vægttabellen, idet man ogsaa maa sikre sig, at de resulterende Akseltryk incl. Fører, Vand, Olie og Motorbrændsel (altsaa for Vognen, naar den kører) har en passende Størrelse. Som en almindelig Regel kan det siges, at Vognens Bagakseltryk bør ligge imellem 45 og 55 pCt. af Vognens samlede Vægt.

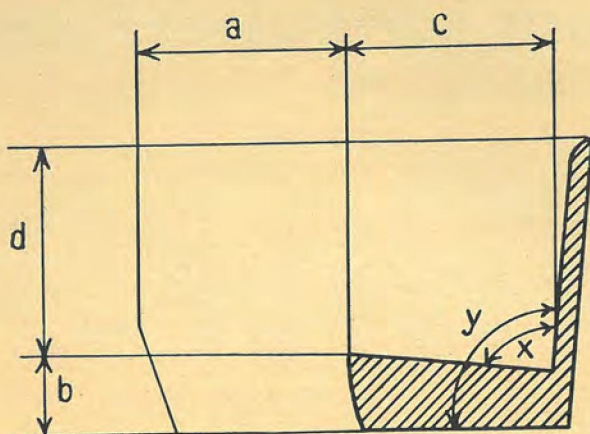


Fig. 1.

- | | | | |
|----|----------|---------------------------|------------|
| 1) | $a+b+c$ | skal være mindst lig med: | 1100 mm |
| 2) | a | » | » : 300 mm |
| 3) | b | » | » : 150 mm |
| 4) | c | » | » : 400 mm |
| 5) | d | » | » : 400 mm |
| 6) | Vinkel x | » | » : 90° |
| 7) | — y | » | » : 90° |

Hjul og Gummi.

Der anvendes Fælgdiametre lige fra 8" og op til 19" og Dækbredder op til 5,50" (maaske mere). Ønsket om at spare Vægt tilskynder til Brugen af meget smaa Fælgdiametre. Det er dog et Spørgsmaal, om det er klogt at gaa under 12" paa de forholdsvis bløde danske Baner. 4,50 og 5,00/16 vil sikkert i mange Tilfælde være meget anvendelige Dimensioner. — De bedste Hjul er sikkert Pladehjul af Letmetal. Ved Traadhjul er Egerne tilbøjelige til at strække sig under det store Sidetryk.

Chassisramme.

Det nemmeste er selvfølgelig at benytte en Chassisramme fra en lille Personvogn; dette kan være vægtmæssigt forsvarligt, naar der samtidig anvendes et forholdsvis let Motoraggregat. Der findes imidlertid ingen Personvogne, hvis Akselafstand er mindre end eller lig med 2030 mm; derimod er der en Del Vognmodeller, hvis Sporvidde ligger under 1170 mm, f. Eks. Austin 7, Fiat 500, engelske og tyske Personvogne af de smaa 4-cylindrede Typer af Fabrikat Ford samt

Morris 8 og M. G. af Typerne Midget og Magnette. Hvis man benytter en forhaandenværende Chassisramme, vil det derfor altid blive nødvendigt at forkorte denne.

Det mest rationelle er imidlertid at opbygge en speciel Chassisramme, der netop passer til den enkelte Midget Racer, vel at mærke, hvis Konstruktionen er teknisk korrekt, saaledes at den giver Maksimum af Styrke og Stivhed for en given Vægt. Det kan ikke anbefales at benytte de velkendte U-Profiler til Vanger og Traverser, da disse Former kun har ringe Vridningsstivhed (Krydsafstivning af Rammen er vægtmæssigt uøkonomisk). Opmærksomheden vender sig derfor mod to andre Former for den bærende Konstruktion. Den første er en Rumkonstruktion, svejset op som et Gitter af Rør a la Cisitalia. Den anden Form for Chassisramme er bygget op af to forholdsvis store, tyndvæggede Rør som Vanger, der forbindes med to eller tre Traverser af det samme eller en noget mindre Rørprofil. Som et Eksempel kan det anføres, at et ovalt Rør paa Højkant, med en Profilhøjde paa 200 mm og en Bredde paa 100

mm, fremstillet af 1,25 mm Plade, vil være et udmærket Emne til Vanger og Traverser til enhver Midget Racer med Egenvægt 430 kg eller derunder. Ved Anvendelse af saadanne store, tyndvæggede Rør foreligger der endvidere den Mulighed, at man kan benytte selve Chassisrammen eller en Del deraf som Brændselsbeholder. Det førnævnte Vangeprofil af Rør vejer ikke mere end 4,2 kg/m. — Det bemærkes, at man under ingen Omstændigheder bør anvende Træ som Konstruktionsmateriale i de af Vognens Dele, der har Betydning for Kørselens Sikkerhed; dette gælder ogsaa Chassisrammen.

Hjulophængning og Affjedring.

For Midget Racere, der skal køre paa meget jævne Baner spiller Affjedringen ikke nogen synderlig Rolle, men saa snart Banen er kørt op, kan det ofte være afgørende for en Vogns Placering, at Affjedringen af alle fire Hjul er korrekt udformet og i Orden.

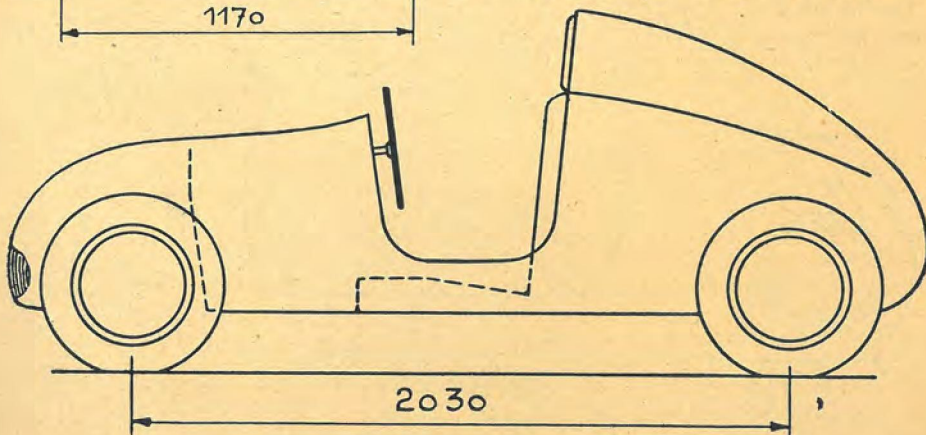
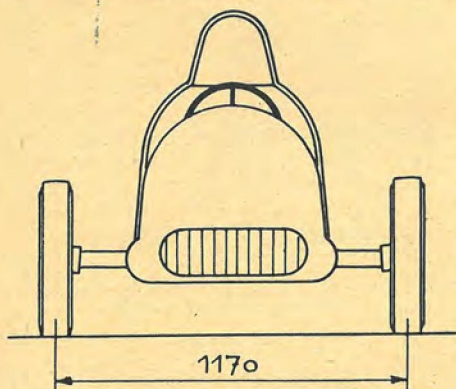


Fig. 2. Et Udkast til en ren Midget Racer.

Hvis man benytter et forkortet Personvognschassis, vil det i de fleste Tilfælde være naturligt at bevare det originale Aksel- og Fjederarrangement. Ved Ophbygningen af en speciel Chassisramme, hvor man er mere frit stillet, bør man have Opmærksomheden henvendt paa Akslernes Bevægelighed i Forhold til Chassisrammen paa tværs af Vognens Længderetning. En stiv Lokalisering af Hjulene i Forhold til Rammen er en Nødvendighed under Hensyn til de store Sidetryk, der opstaar under Kørsel i Kurver. Man maa dog sørge for, at denne Tværstivhed ikke gaar ud over Hjulenes og Rammens gensidige lodrette Bevægelighed.

Ved Ophængningen af Forhjulene kan anbefales et komplet Fortøj fra en tysk Folkevogn; det har stor Styrke og Stivhed i Forhold til Egenvægten; den eneste Ulempe er, at Sporvidden maa afkortes noget ved Afkortning af saavel de to Rørtraverser som de tilhørende Torsionsstænger. Til Gengæld er Styrehuset saaledes indrettet, at det let kan flyttes hen paa Midten.

Den mest stabile Ophængning af Baghjulene sker sikkert ved Hjælp af Pendulaksler, saaledes som de kendes fra f. Eks. Mercedes Benz Personautomobiler.

Der er en almindelig Tilbøjelighed blandt Konstruktorerne til at gøre Fjedrene for stive; Motiveringen er som Regel den, at man er bange for, at Vognen skal krænge for meget i

Sving. Det er imidlertid ikke alene Fjedrenes Stivhed, der afgør, hvor meget Vognen krænger. Hvis de vandrette Kræfter, der under Kørselen opstaar paa tværs af Vognens Længderetning, føres over fra Hjulene til Chassisrammen i et Punkt, der ligger hævet over Hjulmidte, vil Vognens Krængningsakse gaa igennem dette Punkt, og vi kan faktisk efter Behag formindske eller helt ophæve Krængningen ved at hæve dette Punkt. Som en Illustration kan henvises til Baghjulaffjedringen i de forhjulstrukne DKW, hvor de vandrette Tværkræfter føres over til Vognen igennem en meget højtliggende Tværfjeder.

Som et Maal for, hvor blød man bør konstruere sin Affjedring, kan det anføres, at den affjedrede Del af Vognen skal sætte sig 5—7 cm paa Fjedrene, naar den bærer sin fulde Belastning (Vand, Olie, Brændsel og Fører).

Erfaringen fra den forløbne Sæson synes at vise, at Anvendelsen af Støddæmpere i Forbindelse med en vel-

konstrueret Affjedring er en afsolut Nødvendighed. Man kan enten bruge en Friktionsstøddæmper, der er driftsikker og let at justere, eller en hydraulisk, der bør være overdimensioneret under Hensyn til det store Affjedringsarbejde. Som en Retningslinje kan man sige, at Dæmperen bør tages fra en Vogn med en Egenvægt paa 800—900 kg.

Bremser.

Midget Racere, der skal benyttes til Race paa Jord- eller Slaggebane, behøver kun at være forsynet med en Haandbremse, der virker paa Baghjulene. Af Hensyn til de danske Motorbaners endnu stærkt varierende og ofte noget improviserede Karakter kan det imidlertid stærkt anbefales kun at bygge Midget Vogne med Firehjulsbremser. Iøvrigt giver Bremserne ikke megen Anledning til Spekulationer i Praksis, fordi man ved Valg af Aksel allerede har bundet sig til de forhaandenværende Bremser, der som Regel vil være overdimensionerede og derfor driftsikke under alle Forhold. Firehjulsbremsen bør naturligvis altid bygges som Fodbremse.

Almindelige Bemærkninger.

Førerrummet bør være lukket ned imod Kørebanen bortset fra de Udskæringer, der er nødvendige for Gennemføringen af Kontrolorganerne. Førersædets Bredde maalt langs med Hyndens bageste Kant bør ikke være under 400 mm. Husk at gøre Udskæ-

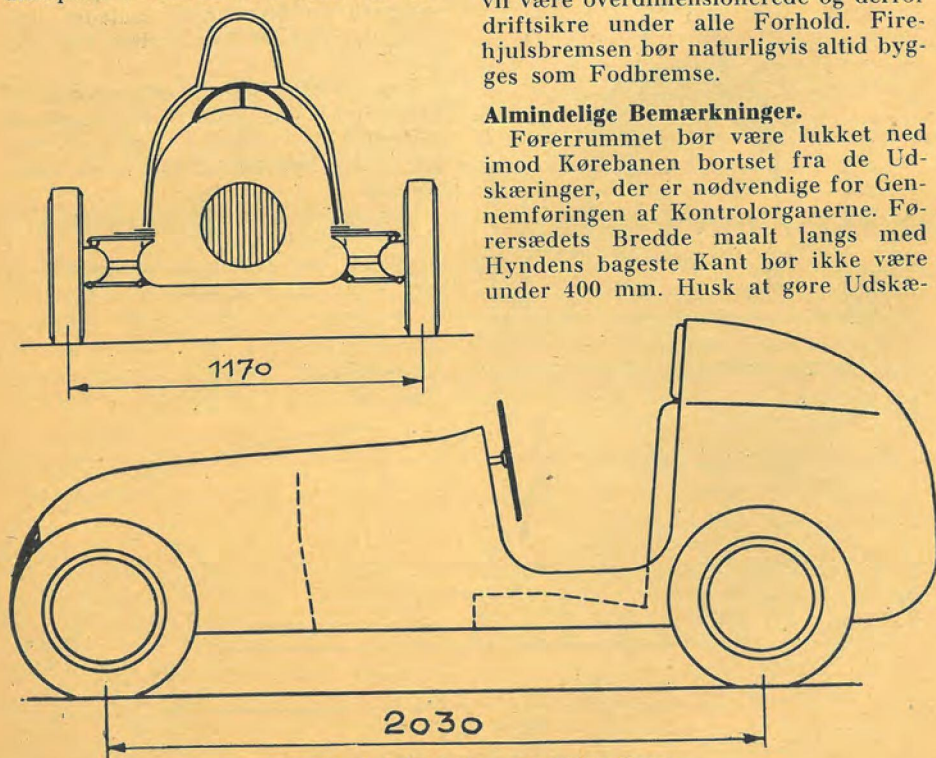


Fig. 2 B. Et Udkast til en ren Midget Racer.

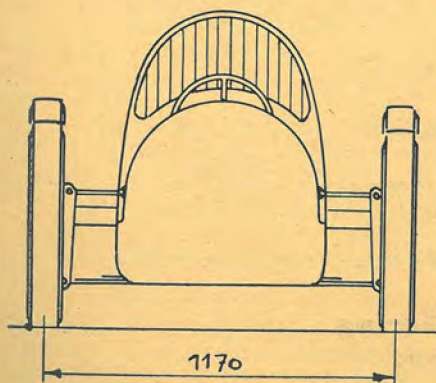
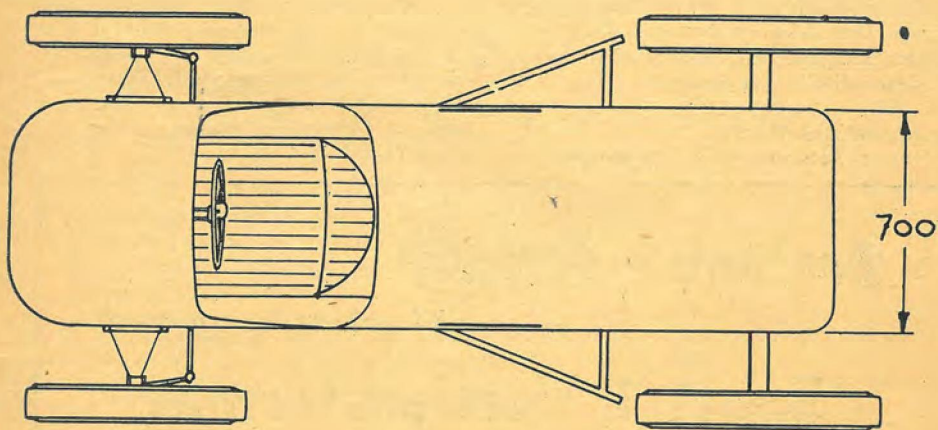
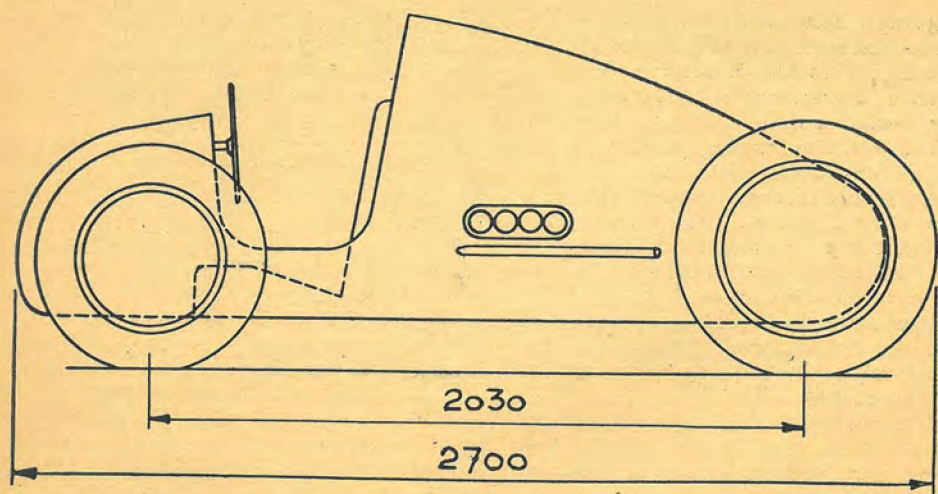


Fig. 3.

Kombinationsracer beregnet for en 60 HK Ford V 8 Motor. Af Hensyn til Vægtfordelingen paa For- og Bagaksel er Førersædet anbragt langt fremme, da Motoren er tænkt lagt bag i Vognen.

rngerne i Karosseriet saa store, at Føreren bekvemt kan komme ud og ind. I mange Tilfælde vil det være klogt at polstre Førerrummet indvendigt ud for Førerens Knæ.

Bag ved Førersædet bør der monteres en stiv Bøjle, der f. Eks. kan indgaa i Karosserikonstruktionen, og som beskytter Førerens Hoved i Tilfælde af Væltning. Afstanden fra Sædehynde til Bøjleens øverste Punkt kan passende sættes til 850 mm. Endvidere skal der af sikkerhedsmæssige Grunde findes en Brandvæg af Staalplade eller Aluminiumsplade imellem Føreren og Motorrummet.

Benzintanken skal ligge vel beskyttet i Vognen, saaledes at den ikke kan gøres utæt ved en Paakørsel eller lignende.

Fastspænding af Føreren under Kørselen er et af de Punkter, om hvilke der endnu ikke er opnaaet Enighed; Afgørelsen bør dog sikkert overlades til den enkeltes eget Skøn.

Kombinations Racere.

Under Arbejdet med Bygningen af

Midget Racere frembyder der sig uvilkaarligt den fristende Tanke, om det ikke skulde være muligt at bygge en Racer, der overholder Maalene for Midget Racere, men som samtidig kunde anvendes i Konkurrence med langt større Vogne, hvor den i Kraft af sin lave Egenvægt vil have en betydelig Fordel.

Paa Fig. 3 er vist en saadan Racer af Forfatterens Konstruktion. Den overholder Maalene baade udvendigt og indvendigt og er forsynet med 60 HK Ford V 8 Motor. En saadan Vogn maa naturligvis være indrettet til Brugen af mindst to forskellige Gearforhold i Bagtøjet, eet til korte Banerace (Tophastighed 130 km/T) og et andet til Distanceløb (Tophastighed 175 km/T). Endvidere maa Differentialet være saaledes indrettet, at det efter Behag kan sættes ud af Funktion. Dette sidste, der gælder alle Midget Racere, skyldes Hensynet til Isbaneløb, hvor Anvendelsen af Differentiale er absolut nødvendig, medens man ved Jord- og Slaggebaneløb maa foretrække en fast Bagaksel.

Den bedste Julegave

til enhver Sportsmand

Sport i Verdensformat

Det store internationale Standardværk. 1 Bind er nu afsluttet og kan købes særskilt.

- Indhold:**
1. Automobilsport.
 2. Fodbold.
 3. Hestesport.
 4. Cyklesport.
 5. Tennis og Badminton.
 6. Motorsport.

Pris **45 Kr.** leveret i Hæfter - **58 Kr.** indb. i komp. Hellærredsbind

A/s Bremers Forlag
at 1946, Odense.

1948-MODELLER

Hvad nyt kan de engelske Fabrikker byde paa i 1948? Gennemgribende Nyheder maa man ikke vente at finde, men Forbedringer er der selvfølgelig stadig. Bogstavelig talt alle Fabrikker er nu gaaet over til Telescopforgaffel. VELOCETTE kommer saaledes nu med denne Affjedring, men andet nyt om dette Mærke har vi ikke kunnet opspore.

Hvad der sikkert vil interessere de danske Motorcyklister mest, er, om der i det hele taget kommer nye Maskiner til Landet. Vi ved det ikke, og os bekendt er der ingen, der ved det. I Varedirektoratet ved de overhovedet ikke noget om noget.

Royal Enfield

Vi har fra Enfield Fabrikkerne faaet Meddelelse om, at de hidtidige Modeller R. E. 125 cc. 2-Takt og G 350 cc. o. h. v. de Luxe forbliver uændrede. Begge disse Typer nyder Verdensry paa Grund af deres gode Køreegenskaber og Driftsikkerhed. Udseendet er for begge Modellers Vedkommende blevet smukkere ved, at der nu er flere forkromede Dele, ligesom der i det hele taget er gjort meget for at gøre Udseendet saa fuldendt som muligt.

Fabrikationen af Model J. 500 cc. o. h. v. de Luxe vil fortsætte i dens nuværende Form indtil 1. December 1947, paa hvilket Tidspunkt den vil blive afløst af Model J. 2., som vil faa to-portet Cylinderhoved og 2 Udblæsningsrør. Udstyret med et 2-portet Hoved vil denne Models Udseende ikke alene forbedres, men det vil ogsaa forøge Kraften med ca. 3 h. h. p.

Ariel

Ariels 1948-Program foreligger nu og byder paa 7 Modeller i Størrelser fra 350 cc. til 1000 cc.

Øverst paa Listen over Modellerne staar den 4-cylindrede Model 4 G. med et Cylindervolumen paa 1000 cc. Efter Krigen har denne Model, populært kaldet »Fire i Kvadrat«, været eksporteret i Tusindvis til U. S. A., hvor den har vundet enorm Popularitet. Denne Maskine er ikke nogen Racermotorcykle, men er konstrueret med Sik-

kerhed og behagelig Kørsel paa større Hastigheder for Øje. Med normale Stempler ligger dens Tophastighed paa ca. 150 km/T., og dens Acceleration er forbløffende: paa 10 Sekunder accelererer den fra 0 til 100 km.s Fart i Timen. Med Højkompressionsstempler kan den »tunes« op til en Tophastighed paa ca. 200 km/T.

Efter over 3 Aars Gennemprøvning er den med Spænding ventede 2-cyl. Ariel, 500 cc., nu sat i Serieproduktion og vil, naar vor Valutasituation engang tillader det, sikkert blive en af Motorcyklisternes Yndlinge ogsaa i Danmark.

De øvrige 5 Modeller er alle 1-cylindrede og gode, gamle Bekendte. Med Undtagelse af den sideventilede 600 cc. Model V. B. er de topventilede. Den mindste og billigste er Luxusmodellen N. G. 350 cc., dens Storebroder er Model V. G. 500 cc.

De to populære Red Huntere: Model V. H. paa 500 cc. og N. H. paa 350 cc. kender enhver Motorcyklist, de har i en lang Aarrække fejret store Triumfer paa Baner og Trials Verden over.

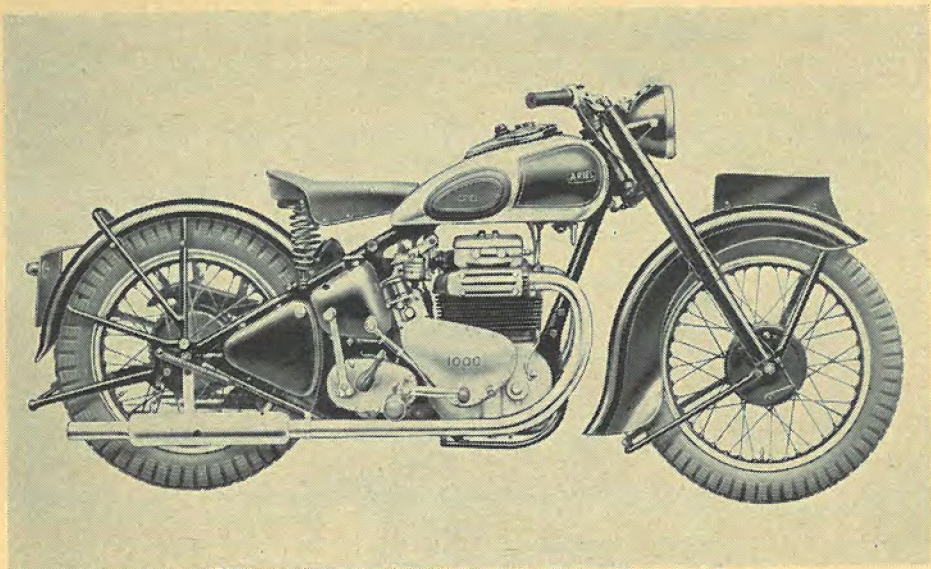
Model V. B. er sideventilet og har et Cylindervolumen paa 600 cc. Paa Grund af sin usædvanlige Sikkerhed er den en ideel Sidevognsmaskine.

Ariels patenterede, fjedrende Bagstel kan nu atter faas som Ekstraudstyr. De vanskelige Produktionsforhold i England bevirker dog, at det endnu kun kan faas til den 4-cylindrede, den 2-Cylindrede og Red Hunter Modellen V. H. Saa snart Forholdene tillader det, vil det ogsaa kunne faas til de øvrige Modeller.

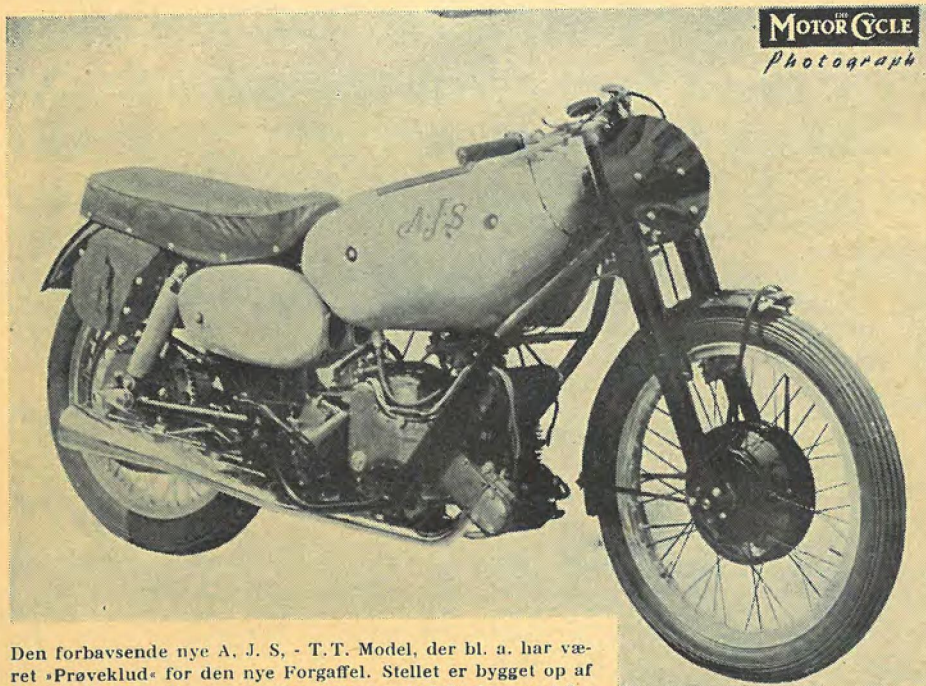
Samtlige Ariel Modeller er forsynet med Ariels patenterede Teleskopforgaffel.

A. J. S. og Matchless

Der er 2 A. J. S.-Modeller og 2 Matchless-Modeller paa 1948 Programmet, nemlig en 350 cc. og en 500 cc. af hvert Mærke foruden Trialmodeller, der vil blive fabrikeret i stærkt begrænset Omfang. Alle Motorerne er enkeltportede, topventilede, og den egentlige Forskel mellem de to Fabri-



Ariel »Fire i Kvadrat«, der er beregnet til behagelig Kørsel med stor Hastighed, er blevet meget populær i Amerika.



MOTOR CYCLE
Photograph

Den forbavsende nye A. J. S. - T.T. Model, der bl. a. har været »Prøveklud« for den nye Forgaffel. Stellet er bygget op af ovale Rør. Motoren er to-cylindret og oprindelig beregnet for Kompressor. Nærm. Enkeltheder er Fabrikens Hemmelighed.

kater er Placeringen af Magneten, der ligger foran Motoren paa A. J. S. og bag Cylinderen paa Matchless.

Modellerne i 350 cc.-Klassen maaler helt nøjagtigt 347 cc. med en Boring paa 69 mm og Slag 93 mm. 500 cc.-Klassen maaler 498 cc. med 82,5 mm Boring og 93 mm Slag. Bortset fra en mere robust, sammenbygget Oliepumpe har Motorerne ikke undergaaet nogen Forandring.

De fleste Forandringer er foretaget med en Forskønnelse for Øje. Saaledes er Styret anbragt indstilleligt i en Aluminiumskasse, der danner en Trekant mellem Styrehovedet og Toppen af Benene paa Forgaflen. Herpaa er Speedometret tillige anbragt saaledes, at det ikke dækker for Amperemetret, der er indbygget i Forlygten.

En væsentlig Forandring er sket med den kendte Teledraulic Forgaffel. Den er gjort betydelig enklere, uden at dette er gaaet ud over Effektiviteten. Selve Gaflen star i en ny Vinkel, saaledes at der er baade nyt »Spor« og ny »Vinkel« i Styringen. Der er ikke anbragt nogen Styredæmper, da den nye Konstruktion giver absolut rigtig Styring ved saavel høj Fart som ganske langsom Kørsel, hvilket Fabrikken har lagt stor Vægt paa, da man meget logisk mener, at det er af lige saa stor Betydning, at man har det fulde Herredømme over Maskinen, naar Trafikken tvinger En til at køre ganske langsomt.

Bremserne er gjort større og mere effektive. Der er foretaget smaa Forandringer, der giver Maskinen et smukkere Udseende, uden dog at betyde noget i teknisk Henseende.



MOTORCYKLE- VÆRKSTED

SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN · RUDGE

RESERVEDELE og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Taa 9926



Nu Komma Nix med Velofix..

Med Velofix Polish bli'r Bilpoleringen en ren Svir. Fedt og Snavs, Ridser og Skrammer forsvinder som Dug for Solen.

Og saa varer det tilmed længere, før De skal til det igen — VELOFIX Polish giver Bilen en Højglans-Overflade, der sky'r baade Støv, Vand og Snavs.



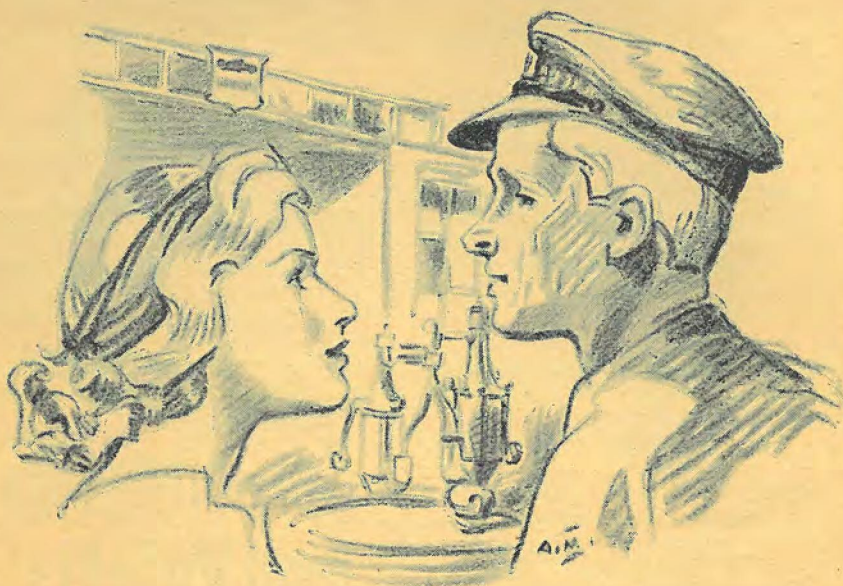
★ VELOFIX er ogsaa ideet til Møbler
Prøv engang!

VELOFIX

POLISH

- hurtigere og mere holdbar!

Slø's Lak- og Farvefabrikker
KØBENHAVN S.



Skal Gearet gaa tungt i koldt Vejr? ☐ JA ☐ NEJ

Tungt Gearskifte mærkes først, naar det bliver rigtig koldt, men det forsvinder, naar Gearkassen smøres korrekt. Der findes specielle *Mobilube*-Typer til Vintersmøring af Gearkasse og Differentiale og specielle *Mobiloil* Smøremidler til hvert af de mange andre udsatte Steder paa Vognen. Lad Vognen rigtig gennemsmøre, saa modstaar den Vinterens haarde Slid, og husk at skifte Motorolien for hver 1500 km.

SKIFT TIL MOBIL OIL ARCTIC



VACUUM OIL COMPANY
SMØREOLIESPECIALISTER



Varedirektoratet og Færdselsulykkerne

Papirkurvene i Varedirektoratet er Skyld i Død og Lemlæstelse

Som et Led i Politiets utrættelige Propaganda for større Færdselssikkerhed holdt Vice-Politiinspektør Groes Petersen den 20. Oktober i Aar et Radioforedrag, der indeholdt visse Bemærkninger, hvis Perspektiv i høj Grad fortjener at udvides. Skønt Vice-Politiinspektøren lagde Hovedansvaret for talrige Færdselsforseelser paa Motorkørere, er der i og for sig intet at indvende mod hans Argumentation, blot er det nødvendigt i noget skarper Grad at fremhæve Aarsagerne til de Færdselsforseelser, Motorkørere — baade Lastbilchauffører og Private — gør sig skyldige i, og paa det store Flertal af Motorkøreres Vegne melde Skud forbi, naar det drejer sig om Ansvar.

For Ansaret for henvend en Trediedel af vore Dages Færdselsulykker ligger hos Varedirektoratet!

Vice-Politiinspektøren gjorde opmærksom paa, at i en By som København registreredes der i eet Aar blandt langt talrigere Færdselsforseelser ca. 6000 Tilfælde, som resulterede i større eller mindre Ulykker. Af disse, fortsatte Vice-Politiinspektøren, viste ca. 5000 sig at være begaaet af Motorkørere, medens kun ca. 1000 skyldtes Cyklister.

Ved første Øjekast ser dette jo meget ålvorligt ud, men en nærmere Analyse viser, at mere end en Trediedel af Ulykkerne skyldes hasarderet Forbikørsel bagfra, foretaget af Biliister og Motorcyklister, endnu en Trediedel skyldes Vigepligtsforseelser, medens den sidste Trediedel skyldes Varedirektoratet!

Vice-Politiinspektøren udtrykker det med behørigt Hensyn til de bevilgede Myndigheder, men selv i hans afsløbne Form er Forholdet ikke til at tage fejl af. I Omtalen af Ansaret for den sidste Trediedel af Færdselsulykkerne hedder det nemlig:

»... Blandt disse andre figurerer en bestemt Gruppe, som det er nødvendigt at hæfte Opmærksomheden sær-

ligt ved. Det er alle de defekte, gamle Køretøjer, navnlig Lastmotorvognene. Man kan maaske sige, at de er et nødvendigt eller uundgaeligt Barn af Tiden. Den valutamæssige Situation efter Krigen har som bekendt været en saadan, at det Antal Vogne, man har kunnet indføre, har været meget begrænset, og Antallet har ikke »fulgt Trop« med det Kvantum Benzin eller anden Form for Drivkraft, der har været for Haanden. Resultatet heraf er naturligvis, at mange af de Vogne, vi har, i Virkeligheden er for gamle og udslidte. Jeg tager ikke i Betænkning at sige, at en meget stor Procentdel »vilde dumpe«, hvis de igen skulde fremstilles til Godkendelse for de motorsagkyndige. Situationen gøres imidlertid endnu langt mere uholdbar derved, at de gamle og defekte Køretøjer har meget vanskeligt ved at kunne blive repareret. Reserve dele eksisterer der ikke nok af, og Ventetiden ved Reparationer er meget lang, saa det paa Forhaand afskrækker en Vognmand eller anden Bilejer fra overhovedet at sende den defekte Vogn paa Værksted. Resultatet er, at vi rundt om paa Gader og Veje har Vogne, som er til overordentlig stor Fare for vor Trafiksikkerhed.

Denne Udtalelse viser med tilstrækkelig Klarhed, at vore valutabevilgede Myndigheder — in casu: Varedirektoratet — paa to Maader har paa-draet sig et overordentligt Ansvar for Færdselsulykkerne:

1. Ved at forhindre Vognparkens rettidige Fornyelse,

2. Ved at forhindre rettidig Reparation af den bestaaende Vognpark gennem Afslag paa Ansøgninger om Valutatildelinger til Indførsel af de fornødne Reserve dele, navnlig til Bremses, Styretøj og Lygter.

Det kan maaske hævdes, at den valutamæssige Situation forhindrede en virkelig Fornyelse af Vognparken, skønt dette selvfølgelig maa ses i den større Sammenhæng. Kipling skrev en-

gang kort og godt, at »Civilisation er Trafik«, og det er i hvert Fald givet, at enhver Kriseplan, Nødhjælpsplan, Import- og Eksportplan maa falde til Jorden, hvis de dertil fornødne Kommunikationsmidler savnes.

Det kan derfor ikke bebrejdes den motorkørende Del af Samfundet, at den efter fattig Evne og med det forhaandenværende Materiel har søgt at yde sit Bidrag til Trafikken, der er en Forudsætning for den økonomiske Genrejsning, men det kan i allerhøjeste Grad bebrejdes Varedirektoratet, at dets Valutapolitik er saa kortsynet, at den ikke blot forhindrer Vognparkens Fornyelse, men ogsaa dens Vedligeholdelse.

Der behøves ingen særlig Skarpsindighed for at indse, i hvilken Grad defekte Bremseanordninger og Styregrejer kan bidrage til Færdselsulykernes Stigning, og det turde være indlysende selv for Varedirektoratet, at de fornødne Reservedele til strengt paakrævede Reparationer ufortøvet maa fremskaffes.

Med Hensyn til Lygteføringen sagde Vice-Politiinspektøren følgende:

»Med Bilernes Lygteføring er det — som jeg sagde før — helt galt fat. Det gælder Forlygter saavel som Bag- og Stoplygter, og det gælder Afviservingerne. Det er Politiets Pligt at paatale disse Overtrædelser, men det er sin Sag for os f. Eks. at forhindre en Lastbil i at køre, naar Chaufføren eller Vognmanden hævder, at det er umuligt for ham at faa Reservedele, og naar han saa samtidig gør gældende, at saa og saa store økonomiske Interesser staar paa Spil. Jeg er bange for, at hele dette Problem med den defekte Lygteføring vil blive meget ubehageligt aktuelt i den mørke Tid, vi nu gaar i Møde«.

Politiinspektøren sluttede med en Appel til Varedirektoratet, der lød:

»For saa vidt angaar Anskaffelse af nyt Lygtemateriel eller andre Reservedele, der er nødvendige til Køretøjerne, ved jeg ingen anden Udvej, end at der rettes en indtrængende Appel til vore valutabevilgende Myndigheder i Haab om, at de vil se med Velvilje og Forstaaelse paa Forholdet. Paa Forhaand er jeg ikke tilbøjelig til at

tro, at der bliver Tale om særlig store Valutabeløb, naar vi her til Landet skal indkøbe disse bestemte Artikler, som for Trafiksikkerheden er saa afgørende nødvendige«.

Vice-Politiinspektøren spagfærdige Henstilling virker for os lidt haabløs, naar man tager i Betragtning, at de bevilgende Myndigheder hidtil ikke har vist nogensomhelst Evne til at tage Hensyn til en øjeblikkelig Situation og dens Krav. Med den ægte Kontoraands Afsondrethed fra Virkelighedens Verden haaber man i Vognmagergade, at »det gaar nok«. Og imedens maa Landets Motorkørende staa for Skud, lirke sig frem — indtil man f. Eks. for Dækkenes Vedkommende er naaet saa vidt, at de gamle Dæk er saa defekte, at Slidbaner overhovedet ikke kan lægges paa dem.

Samtidigt virker det lidt bittert at skulle minde om, at netop disse valutabevilgende Myndigheder sammen med Nationalbanken var ansvarlige for, at det amerikanske Tilbud om »War-stocks« til en latterlig billig Penge (og som omfattede baade Dæk af fineste Kvalitet og andre Reservedele) blev syltet, til andre havde snappede det op og solgte ud af Lagrene med fra fire- til tidobbelte Fortjeneste.

Maaske burde man i hvert enkelt Tilfælde, hvor en Færdselsulykke kan føres tilbage til manglende Reservedele, Lygter eller Dæk, inddrage Varedirektoratet i alle Retsforfølgelsens Faser, Erstatningsansvar, Bødestraf o. s. v. Det er jo muligt, at en saadan Fremgangsmaade vilde virke inciterende paa 1. Ekspeditionskontor, hvor Kontorchef A. Lorenzen sover Tornerosesøvn paa sine herostratisk vundne Laurbær fra dengang, han var Frugthandelens strenge Mentor.

Motorcykle- Haandbogen

Kr. 7,50

sendes overalt pr. Efterkrav

H. L. Løsekrugs Boghandel

Jagtvej 59, København N.

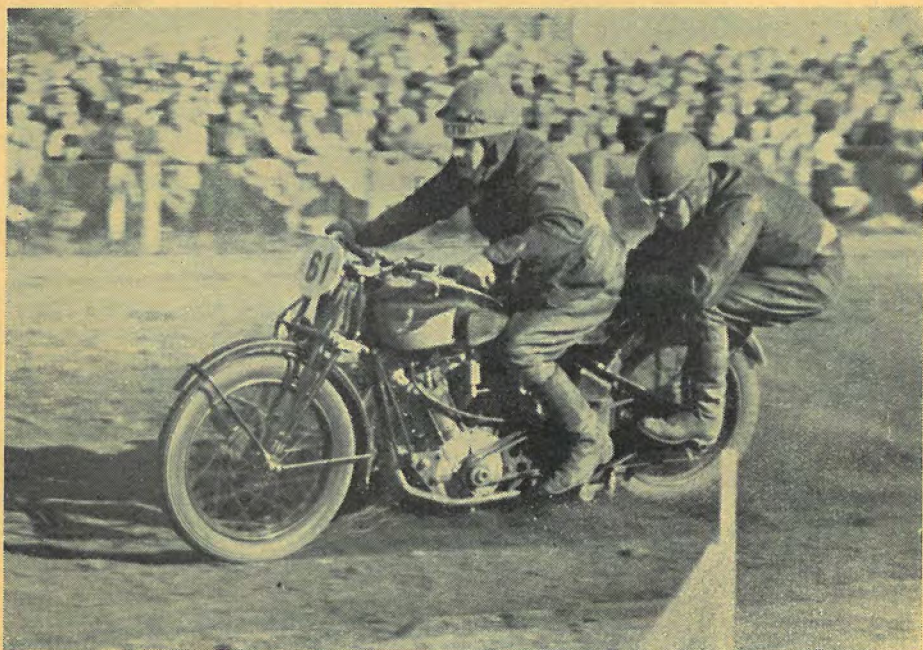


Regelmæssigt Eftersyn betaler sig

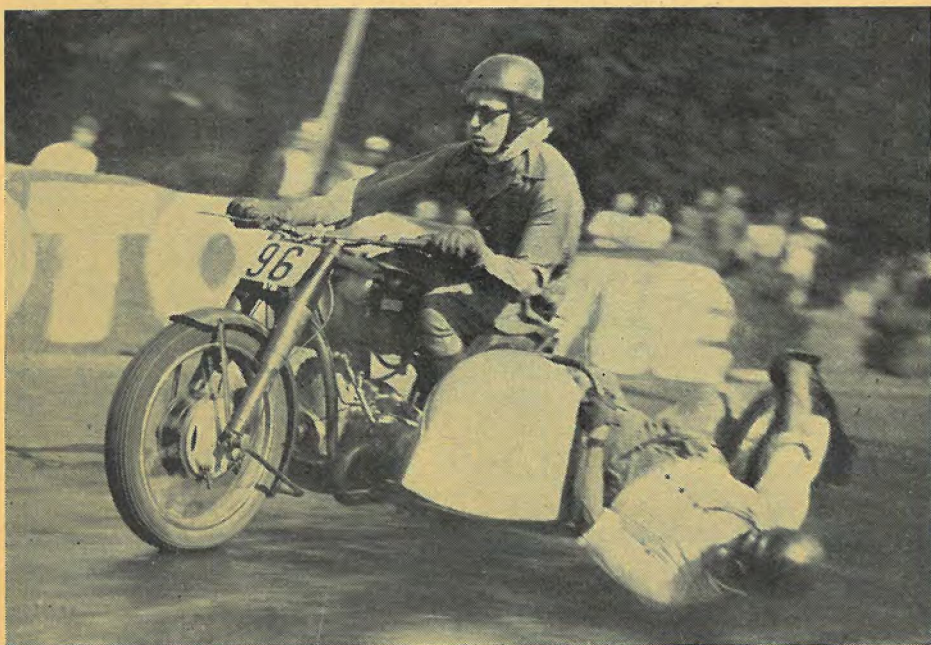
Det betaler sig rent økonomisk, og det betaler sig i Form af Tryghed. Det er godt at køre, naar Vognen har været efterset af Fagfolk og eventuelle Mangler afhjulpet. Overalt er Fordforhandlere til Deres Disposition.



FORD MOTOR COMPANY A/s, KØBENHAVN SV.



David Axelson paa sin Dania-J.A.P. Billedet er fra Danmarksmesterskabet i Fangel.



Efter 24 Timers Konkurrence vinder Sofoux Sidevognsklassen for 1000 ccm. Efter at have tilbage-
lagt 1857 km, svarende til en Gennemsnitsfart paa 77,413 km/Tm.



Firestone betyder Sikkerhed og Holdbarhed

husk dette, naar Salget bliver frit...

Hvert eneste større amerikansk Automobil-Væddeløb i Fjor blev vundet af Vogne med Firestone Autodæk! Det er Firestone's Sikkerhed og Holdbarhed, som gør, at alle de førende Væddeløbskørere vælger netop dette Dæk. Lad disse Eksperters Valg vejlede Dem.

Firestone Dæk er de bedste, fordi

- 1) Firestone er fremstillet af de mest moderne Materialer og efter de nyeste Konstruktionsprincipper.
- 2) Firestone's Kvalitet er baseret paa et Afprøvningssystem, der udsætter Dækket for et Slid svarende til 8000 miles Kørsel i Døgnet Aaret rundt.
- 3) Firestone udkonkurrerer Gang paa Gang alle andre Dæk ved de store Væddeløb og Prøver.

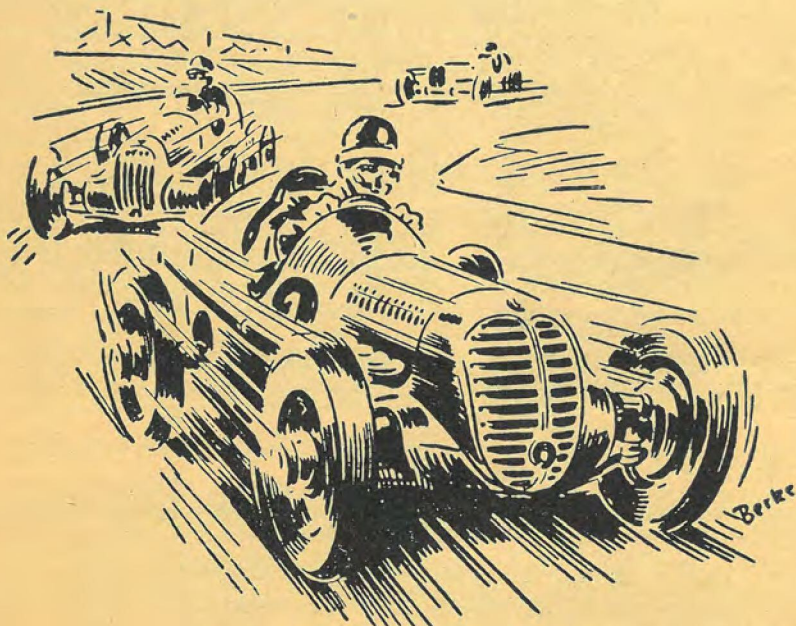


Firestone

Flest Kilometer pr. Krone

Generalrepræsentation for Danmark:
Skandinavisk Motor Co. A/S, København — Odense.

KRAFT, FART OG SIKKERHED



K. L. G. Tændrør har i de mest betydende
Motorløb Verden over bevist deres høje Stan-
dard og enestående Ydeevne



K.L.G.

CORUNDITE

Tændrør

...FAAS TIL ENHVER MOTOR

VILH. NELLEMAN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

Nogle Tal fra den nye Verdensrekord

Kølesystem med 290 Liter Is — Gearskiftning ved 386 km/Tm

Den nye Hastighedsrekord, som Mr. Cobb satte, er officielt maalt til 394.196 miles i Timen (= ca. 634 km i Timen) over den afmaalte mile og 393.825 miles i Timen (= ca. 633 km i Timen) over den afmaalte Kilometer. Under Kontrol af American Automobile Association er disse officielle Hastighedstal blevet udregnet som Middeltal af to Løb, foretaget over Banen i modsatte Retninger indenfor en Time. I Virkeligheden havde den specialbyggede strømlinieformede Racer med dens Dekorationer af flyvende røde Heste og amerikanske og engelske Flag paa sit skinnende Aluminiumskarosseri været oppe paa en Hastighed af 403 miles i Timen (= 648 km i Timen) over den afmaalte mile i Retningen: Syd-Nord, medens dens Fører lod den løbe langs den 30 Centimeter brede sorte Streg, som hele Vejen markerede Retningen for 14 miles Løbet.

Den tidligere Verdensrekord over 1 mile var 368,9 miles i Timen (= ca. 594 km i Timen), og Rekorden over 1 km var 369,7 miles i Timen (= ca. 595 km i Timen), begge sat af Mr. Cobb i Bonneville i 1939, da han og saa kørte Railton Mobil Special Racer. Mr. Cobb er Indehaver af alle Verdensrekorder for Kørsel paa Landjorden fra 1 km op til 10 miles.

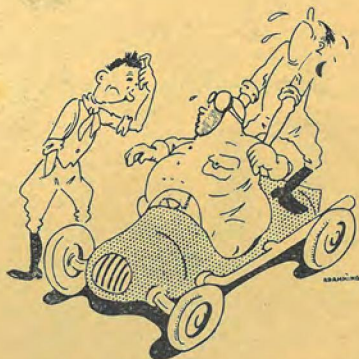
»100.000 Dollars Vognen« brugte Brændstof af en speciel Blanding, fremstillet af General Petroleum Corporations Ingeniører, men den blev smurt med den sædvanlige Type Gargoyle Mobiloil BB, som kan købes overalt i Verden (undtagen Rusland) og af nøjagtig samme Kvalitet, iøvrigt købt ved en vilkaarlig Tankstation af American Automobile Associations Folk. Efter hver Prøve blev Vognens Motorer adskilt og undersøgt for at kontrolere Effektiviteten af Smøremidlerne under de enorme Hastigheder. Vacuum Oil Co.s Ingeniører bi-

stod ved hvert Løb og assisterede ved Kontrolundersøgelserne.

Railton Mobil Special Vognen har to 12 Cyl. supercharged Motorer op-hængt paa hver Side af Chassishjælken i Midten af Vognen. Den forreste Motor driver Baghjulene, og Motoren bag i Vognen driver Forhjulene for at opnaa den maksimale Vedhængningskraft til Banen. Motorerne har hver sin Gearkasse og arbejder uafhængigt af hinanden. Der er tre Fremad-Gear — men ingen Bak-Gear.

Kølesystemet bestaar af en 290 Liter Tank, i hvilken der fyldes Is før hvert Løb, og en 55 Liter Smørelietank paa-fyldt Gargoyle Mobiloil BB, der skal hjælpe med til at aflede Varmen.

Cobbs Førersæde er anbragt foran Forhjulsakslen for at give ham den størst mulige Udsigt. Først naaer han er paa Plads bag Rattet, anbringes det 180 kg tunge Karosseri paa Chassiset og lukker ham inde. Gearskiftet fra første til andet Gear foretages ved en Hastighed paa 140 miles i Timen (= ca. 225 km i Timen), og fra andet til højeste Gear ved 240 miles i Timen (= ca. 386 km i Timen).

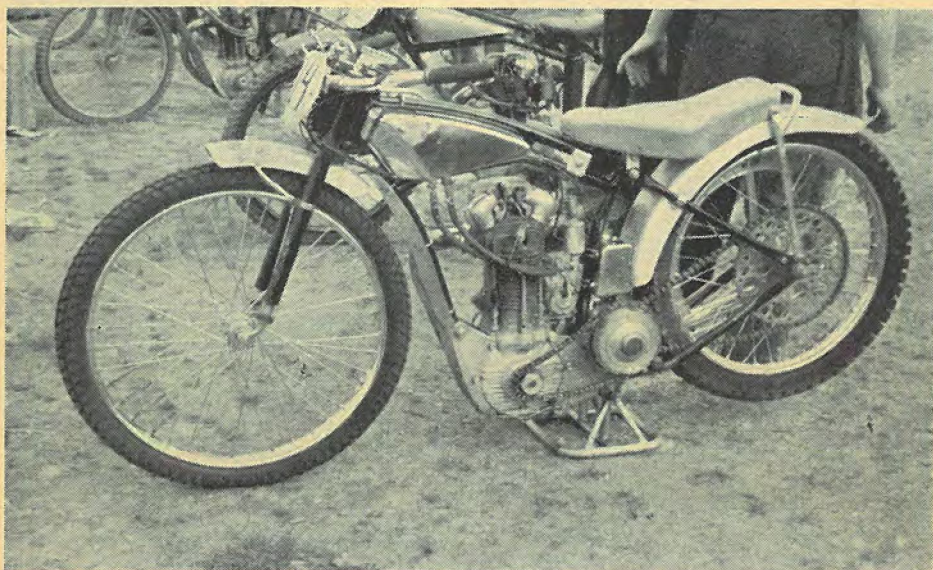


— Ærlig talt, »Basse«, jeg er ikke sikker paa, at Midget-Race er det rigtige for dig.

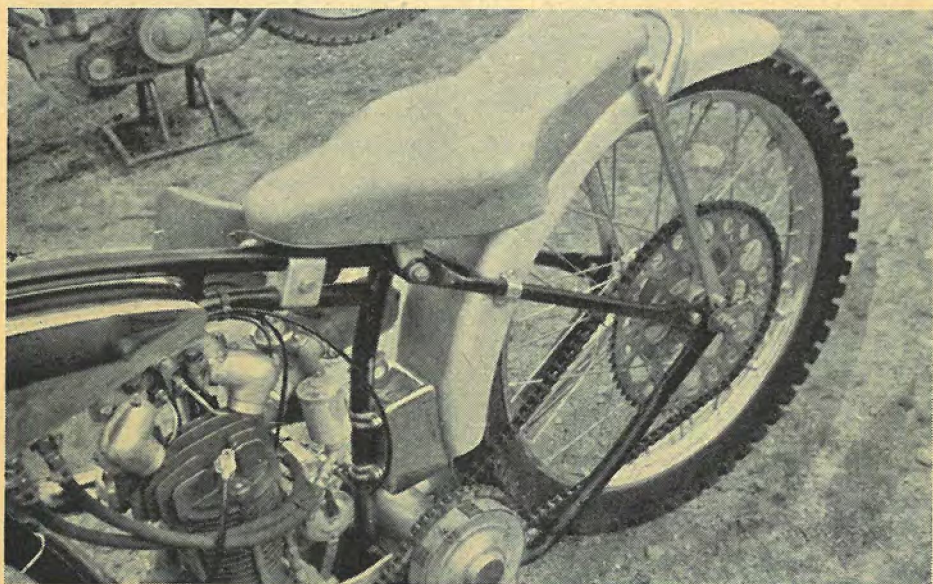
EUROPAS FINESTE SPRINTER

Fot. Belu, Stockholm.

-- og Verdens yngste Solokører



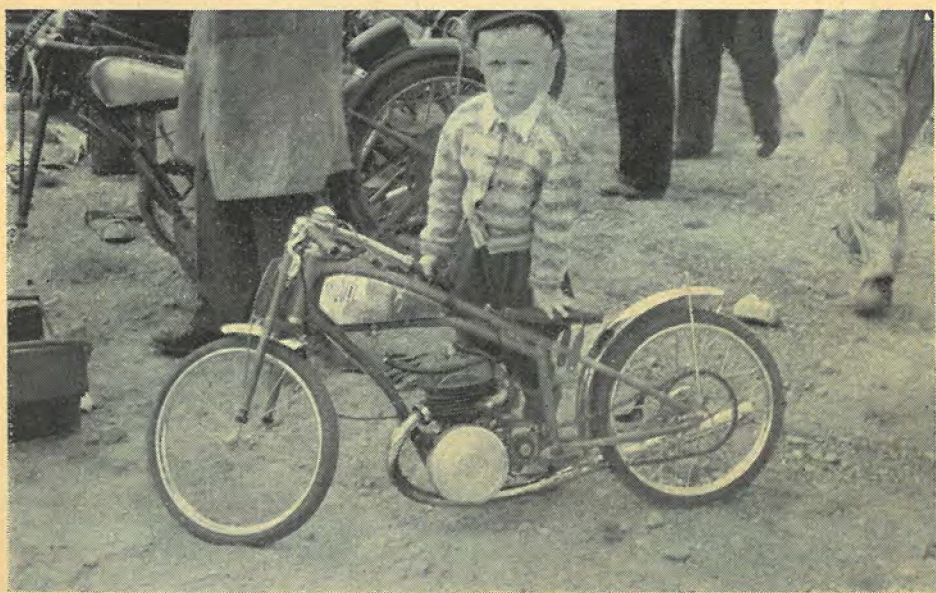
Einar Lindqvist har bygget en meget elegant Sprinter forsynet med en J.A.P. 500 ccm Motor. Maskinen er specialbygget indtil mindste Detaille og uhyre nøjagtigt udført.



Sadlen bestaar af overtrukket Svampegummi. Stellet er forholdsvis langt. Læg f. Eks. Mærke til Olieanken, der ligger foran Bagskærmen.



Enkle Linier. Ogsaa Tanken og Forgæflen er specielt bygget til denne Maskine.



Her er Verdens yngste Solorytter! Det er den fireaarige Leif Ekberg, Søn af den svenske Kører, Stig Ekberg. Leif kører en 'MD-Special' (Motor Detaljer, Linköping), der er bygget af Linus Eriks-son. Motoren er paa 98 ccm, og Udblæsningsrøret, der gaar ud paa venstre Side, er lagt under Stellet og ud paa højre Side. Leif faar sin Licens hos Børneværnet! — Se Billederne næste Side.



Ekberg og —



— Lindqvist i Fart.

Ældste Specialforretning i
MOTORCYKLEDELE



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

Ulster stadig hurtigste Grand Prix

En Gennemgang af Sæsonens internationale Motorcykle Væddeløb viser, at de fire vigtigste internationale Begivenheder i Europa alle er vundet med en Gennemsnitsfart af over 130 km i Timen paa Trods af Handicapet ved at køre med almindelig Benzin.

Det hurtigste af de fire Løb var Ulster Grand Prix, der blev vundet af A. J. Bell, Norton, med en Gennemsnitsfart af 146 km i Timen. Det næsthurtigste Løb, det belgiske Grand Prix blev vundet af den kendte T.T. Kører H. L. Daniell, ogsaa paa Norton med en Gennemsnitsfart af 142,9 km i Timen. Man maa sige, at Bell og Daniell i denne Sæson har delt Æren pænt imellem sig, for Bell vandt det hollandske T.T. med en Gennemsnitsfart af 135,2 km i Timen og Daniell det engelske Senior T.T. med en Gennemsnitsfart af 132,5 km i Timen.

Foruden de ovennævnte Løb har Norton ogsaa vundet baade 350 cc og 500 cc Klasserne i Clubman T.T. et og Manx Grand Prix, der begge kørtes paa den berømte T.T. Strækning paa Øen Man.

Zonerne

Paa samtlige B.P.s Service Stationer og større Benzinanlæg er ophængt et Danmarkskort, der anskueliggør Forsyningsministeriets Fortegnelse (i Kortets højre Hjørne) over Kørselsomraaderne gældende for de enkelte Indregistreringssteders Biler, saavel Personmotorkøretøjer som Lastmotorkøretøjer over og under 3000 kg Bruttovægt.

Hvert Indregistreringsomraade er paa Kortet mærket med det Bogstav, hvorunder Biler inden for det Omraade er indregistreret, saaledes at man nemt ved at se paa Fortegnelsen kan blive klar over, hvor man maa køre.

Alle Hoved- og Amtsveje er vist paa Kortet ligesom alle større Byer, og for at Bilisten, naar han kører paa Vejen, kan blive klar over, hvortil Grænsen gaar, er alle Byer paa begge Sider af Grænserne taget med paa Kortet.

Det Danske Petroleums Aktieselskab har paataget sig det ikke alt for taknemmelige Hverv at fortolke Forsyningsministeriets nye Benzinordning for Bilisterne. Man har gjort det gennem en fiks lille Folder, der indeholder et Kort, som viser, hvor Bilister fra de forskellige Indregistreringsamter maa køre.

Der er udarbejdet forskellige Korttyper for hvert Amt og for Vogne over og under 3000 kg Bruttovægt, der jo faar forskellige Kørselszoner.

Kortet vil fra 1. November blive uddelt fra alle Selskabets Tanke, Servicestationer og Kontorer Landet over.

Et godt Raad

Er der noget saa herligt for en Bilist som at køre med et snavset Vindspejl mod en lavtstaaende Vintersol — og er der noget saa betryggende for hele Trafiksikkerheden?

Vi kan give alle Bilister et godt Raad. Det kan ofte være vanskeligt at holde Ruden ren, men frem for alt maa der ikke komme Voks eller andet Bonestof paa, da Regnen da vil perle i det Felt, Viskerne skal holde klart. Et glimrende Middel til at rense Ruderne har man i Sterling Sølvpudefpulver. Dette oprøres i lidt Vand, og Ruden gnides ind, renses og aftørres, hvorefter Ruden er ren uden at være fedtet.



Nedenstaaende behøver ingen Kommentarer. De »originale Reservedele« var to Gummibøsninger à 1,65. Saa langt er vi kommet.

1 " Pinolpære
1 m. Hjelmbaand

Eftersøgning af Originale Reservedele

2 Timer a 6,00

1	10
3	50
12	00

En gammel Vogn

Vi har modtaget:

Der kunde vel ikke laves et lille Hjørne paa en af Siderne i S. M. J. angaaende gamle Køretøjer, det kunde være morsomt at se, hvor og hvordan den ældste Vogn, der kører paa de danske Landeveje, ser ud i Sammenligning med de sidste nye Modeller. Jeg synes selv, at den Vogn, jeg kører med, er lidt op i Alderen. Foto vedlagt.



Adler, Aargang 1919, 4 Cyl. sidev. 5,14 Skatteheste, aaben 4 Pers. fra Fødsel, ombygget til Varevogn. Egenvægt 735 kg. Last 365 kg. Gummi 30×3½. 3 Gear frem, 1 tilbage, Bremserne meget effektive. Forbrug af Benzin 3 l pr. Time med en Hastighed af 40 km.

Jeg haaber, det kan falde i Redaktionen Smag at faa et saadant Hjørne etableret i Bladet. Aage Jensen.

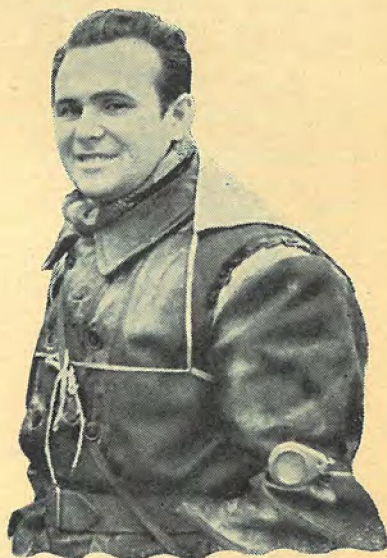
Vi mener, at POLITIKEN har haft en saadan Rubrik, men er der andre af vore Læsere, der kan bringe lige saa fyldige Oplysninger om en gammel Vogn, der stadig er i Drift, vil det være interessant at se, hvad de gamle Kæmpere kan præstere. Red.

NOVEMBER- KÅSAN

Josef Koch første sejrende Udlænding

Privat for S. M. J. af Belu,
Stockholm.

Novemberkåsan den 8.—9. November 1947, den 24. i Løbets Historie, kom ikke til at ligne nogen af sine Forgængere. Tre Ting prægede i første Række Aarets »Kåsa«, en af Europas legendariske Paalidelighedsprover. Den arrangerende Klub, S. M. K.s Västmanlandsafdeling, har haft mange vanskelige Problemer at slaas med baade før, under og efter Løbet. Bl. a. bør for danske Læsere nævnes, at det først faa Dage før Starten blev bestemt, at Løbet i det hele taget maatte køres. Paa Grund af Benzinrationeringen fra Lørdag Aften til Søndag Mor-



Den smilende Josef Koch efter Sejren.
Nederst; Koch efter Natetapen.



gen var der i Begyndelsen Tale om helt at aflyse Løbet. Og de 3 Grunde var: 1) Restriktionerne, som tvang Arrangørerne til at afkorte Ruten betydeligt med det Resultat, at Løbets hele Plan fra Begyndelsen blev forrykket, 2) Vejrguderne, som havde lavet nogle aldrig tidligere sete Veje med knudrede, frosthaarde Overflader, der satte saavel Ryttere som Maskiner paa den haardeste Prøve, og 3) Kontrolstationernes Personale, som trods beundringsværdigt opofrende Arbejde ikke fuldt var Opgaven voksen. I det sidstnævnte Tilfælde maa man dog ikke glemme, at Løbet ikke har været kørt i 6—7 Aar (bortset fra sidste Aar). Det betyder, at Flertallet af de gamle, sikre »Kontrolræve« er forsvundet og har maattet erstattes af nye og urutinerede Folk. Og man bliver ikke Professor paa een Dag. Paa flere Poster blev der derfor kludret ret alvorligt. Men dette var endda ikke det værste. Løbet fik allerede fra Begyndelsen en tyk Sørgerand, da der kom Meddelelse om, at svensk Motorsport var ramt af et nyt, stort Tab. Under Turen til Startomraadet forulykkede Verner Jarlebo — og Sporten har dermed mistet endnu en god Sportsmand og en god Kammerat.

Ruten, der var henlagt til »sorte« og »røde« Veje Nord og Vest for Vesterås, var altsaa afkortet til noget over 170 km mod ordinært ca. 250 km (med 4 Min. Køretid om Natten og 3 Min. om Dagen). Idealtiden for Natetapen var 4 Timer 28 Min. og 3 Timer 59 Minutter for Dagetapen. Ledelsen burde imidlertid have tænkt paa at formindske Antallet af Kontroller samtidig med Afkortelsen af Ruten samt give Sidevognskørerne en i det mindste teoretisk Chance for at klare Løbet uden alt for store Kraftanstrengelser. En Del Pasager var nemlig alt for smalle til et Sidevognskøretøj. At køre et trehjulet Køretøj igennem blev derved en Præstation af Rang.

»Kåsan« 1947 viser med al ønskelig Tydeighed, hvor stor Interessen for Motorsport er. Ikke mindre end 153 Ryttere var anmeldt (ny Rekord), og kun 13 udeblev ved Starten, deraf 3 Danskere. Bl. a. berøvedes Ekspertklassen 2 Favoritter — Verner Jarle-



Niels Andersson ved Kontrol.

bo, der forulykkede, og Sejrherran fra 1938, Carl Hedelin, der fik Maskinskade umiddelbart inden Starten. Saaledes startede kun 8 Mand i Ekspertklassen.

Dansk Motorsport, der fra 1930 har vist dette Løb stor Interesse, var repræsenteret af 3 Nimbuskørere, Københavnerne Josef Koch og John Heltfelt i Solo- samt Robert Andersen, Esbjerg, i Sidevognsklassen.

»Kocken«, som siden 1936 har været en af Løbets Favoritter (baade som Kører og Charmør!), kørte nu i Kåsan for femte Gang og fik sin længe ventede og velfortjente Fuldræffer — selvom det saa sort ud efter Natetapen, hvor Koch laa paa Fjerdepladsen med 4 Prikker efter Bertil Carlsson (Vinder i 1946), Niels Andersson og Folke Larsson (Vinder i 1937), der alle havde 2 Prikker. Da Dagetapen



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 - København K.

De
faar større Udbytte
af Deres Friluftsliv med

ORIENTERING

Med Kort og Kompas
udenfor Alfvej

Poul Korshøms Bog henvender sig til alle, der æres Naturen og selv vil finde Ve — uanset om de ærdes som Vandrere, Spedere til Terrainsport og Konkurrenceorientering eller blot paa almindelig Søndagstrætur.

200 Sider — over 100 Ill.
hft. 9.50 — indb. 12.00

GJELLERUP

startede, var det imidlertid »Kocken«, som laa i Spidsen med kun een Prik — hans Protest mod tre for tidlige Prikker paa Post 11 var blevet godkendt af Dommerne (en dobbelt Misforstaaelse var opstaaet ved Kontrol-len). Paa Dagetapen fik Bertil Carlsson paa Grund af et Uheld nogle Prikker, hvorefter hans Chancer for at vinde var gaaet tabt. Folke Larsson fik Stelbrud paa sin Douglas og blev tvunget til at udgaa. Josef Koch og Nisse Andersson var derefter de eneste Favoritter i Ekspertklassen. Nimbuskøreren afviklede Dagetapen med to Prikkers Belastning og fik derved Slutresultatet 3 (1+2). Nisse Andersson fik samme Dagresultat, men laa med sine 2 Prikker fra Natten en Prik efter Danskeren. Men Andersson hævdede bestemt, at han uretfærdigt havde faaet en Prik ved en af Nattens Poster, og ogsaa i dette Tilfælde blev Protesten taget til Følge. Prikken blev slettet, og dermed fik baade Andersson og Koch en Indtegnning i »Kåsan«.

De to andre »fra det yndige Land« viste ogsaa fine Præstationer, særlig naar man tager i Betragtning, at de begge er Debutanter i Løbet og i det hele taget ikke er meget fortrolige med denne Form for Konkurrence. John Helfelt gennemførte fint i Juniorklassen, og Sidevognskøreren Robert Andersen gennemførte som Nr. 2 i sin Klasse, hvor kun 4 af 12 startende Kø-rere gennemførte, mere eller mindre mærket af Rutens Besværligheder. Robert Andersen havde en Punktering, der satte ham betydeligt tilbage, saaledes at hans Slutresultat blev 111 Prikker efter G. Andersson, der gennemførte med 85 Prikker.

Et Honnør for den smukke danske Indsats og et Honnør for Nimbus, som gjorde det muligt for de 3 eller rettere 4 Danskere at bjerpe en af de største Fremgange for dansk Motorsport.

Resultatlisten ser saaledes ud:

Solo:

Ekspertes: 1) Josef Koch, København, Nimbus, 3 (1+2), Nils Andersson, Kungsör, Ariel, 3 (1+2), 3) Bertil Carlsson, Djursholm, Triumph, 10 (2+8), 4) Hans Landers, Norrköping, B. S. A., 18 (12+6), 5) Folke Wenner-

ström, Stockholm, Royal Enfield, 40 (8+32).

Seniorer: 1) Börje Forsman, Uppsala, B. M. W., 8 (3+5), 2) Arne Bergström, Norrköping, Triumph, 20 (15+5), 3) Alf Carlsson, Norrköping, A. J. S., 21 (16+5), 4) Eskil Carlsson, Djursholm, Triumph, 23 (21+2) og Sture Lagerkvist, Stockholm, Douglas, 23 (5+18).

Juniorer: 1) Olle Nygren (18 Aar), Norrköping, Triumph, 5 (4+1), 2) Berndt Hasselrot, Strängnäs, Monark, 6 (2+4), 3) Lennart Hedlund, Uppsala, Monark, 11 (6+5), 4) Folke Nyvertz, Västerås, Ariel, 13 (11+2), 5) Richard Cederlund, Stockholm, B. M. W., 21 (15+6) og Stig Wikström, Uppsala, Monark, 21 (14+7).

Sidevogne:

Seniorer: 1) Arne Blohm, Göteborg, H. D., 50 (27+23), 2) Sven Andersson, Alvsjö, H. D., 91.

Juniorer: 1) G. Andersson, Stockholm, H. D., 85, 2) Robert Andersen, Esbjerg, Nimbus, 111.

Fin Trial drukner i Regn

S. M. K. Københavns Trial druknede i Regn. Man kan kun beundre Køre og Kontroller for deres Udholdenhed trods Regn og Pløre. Klubben havde gjort meget ud af Arrangementet med Højttalervogn m. m., men maatte i det uendelige lave om paa Programmet paa Grund af de bundløse Forhold.

Senior Solo.

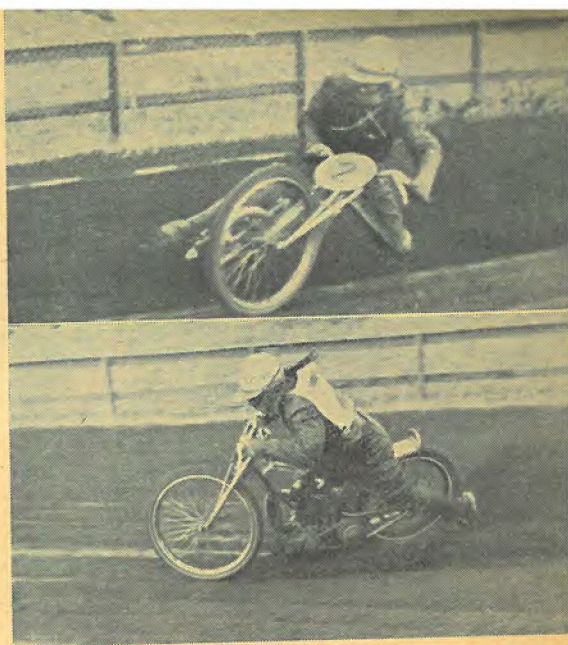
1. Poul Clausen, F. A. M. K., O. K. 1,56,7 — 1,38,1 — 1,27,0. 290 P.
2. Loui Hansen, F. M. K., B. S. A., 2,41,4 — 1,56,0 — 1,22,9. 265 P.
3. Kjell Månson, Malmö Tændstiftel, 2,24,1 — 1,43,4 — 1,43,2. 260 P.

Junior Solo.

1. Villy Nielsen, S. M. K. K., Ariel, 2,21,3 — 1,42,4 — 1,22,2. 300 P.
2. Øgaard Rasmussen, F. A. M. K., A. J. S., 3,12,2 — 2,42,6 — 1,39,6. 275 P.
3. Leif Bach, S. M. K. K., Rudge, 5,39,8 — 2,45,0 — 1,38,6. 255 P.

Begynder Solo.

1. Ejvind Nielsen, F. A. M. K., R. E., 3,17,9 — 2,09,3 — 1,28,7. 280 P.



Aage Andersen klarer en vanskelig Situation.

2. Alfred Hansen, F. A. M. K., Norton, 3,35,9 — 1,52,3 — 1,40,0. 275 P.
3. H. Færdig, S. M. K., Rudge, 5,55,4 — 2,04,9 — 1,38,6. 255 P.

Senior Sidevogn.

1. Hans Hansen, Køge M. K., Nimbus, 2,15,0 — 1,50,3 — 1,35,2. 280 P.
2. Villy Mathisen, S. M. K., 2,16,6 — 1,47,2 — 1,36,7. 275 P.
3. Hans Jacobsen, Rudge M. K., Triumph, 2,12,2 — 1,58,2 — 1,43,6. 265 P.

Junior Sidevogn.

1. Hans Gustavson, F. M. K., A. J. S., 2,22,9 — 1,50,3 — 1,39,9. 280 P.
3. V. Grønlund Andersen, B. S. A., 3,14,9 — 1,55,9 — 1,40,8. 255 P.

Første Sving efter Starten. Nr. 14 Børge Mørck, 10 Knud Nielsen, 12 Leif Hirsborg, 11 Kaj H. Mogensen, 15 Josef Kock.



MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af
**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V



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,
Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Et Par Ord om Vinterkørsel

En haard eller langvarig Vinter kan simpelthen blive katastrofal for en Motor, saafremt man ikke tager de tilstrækkelige Forholdsregler eller blot sløser med disse.

De Farer, der truer en Motor om Vinteren, er i Korthed følgende: Voldsomt Cylinderslid, stærk Slitage paa alle Lejer og Frostsprængning. Det stærke Cylinderslid opstaar, naar Motoren er kold, hvilket igen vil sige, naar Cylindervæggene har en Temperatur, der ligger under 100 Grader Celcius. Først og fremmest maa man skifte til Vinterolie, en Sag der burde være saa naturlig, at det skulde være overflødigt at minde om det. Ikke desto mindre er der mange, der først skifter til den tynde Olie i Januar, naar Kulden for Alvor sætter ind. Hvis De ikke har skiftet, saa gør det i Dag. Der er mange, der er bange for den tynde Olie med den Begrundelse, at den ikke kan taale stærk Motorvarme, naar Motoren kører med mange Omdrejninger, hvilket selvfølgelig er rivende galt. Det er i Starten, den tynde Vinterolie hjælper Motoren, dels ved at smøre med det samme og dels ved ikke at sidde som en sirupsagtig, klæbrig Masse, der øger Friktionen i alle Motorens bevægelige Dele og dermed forøger Slidtagen, hvad den tykke Sommerolie gør. Naar først Motoren er varm, kan man næsten sige, at det er ligegyldigt, hvilken Olie Motoren har paa. En lettere Start vil selvfølgelig ogsaa skaane Batteriet.

En anden vigtig Forholdsregel er Afskærmning af Køleren, og bedst egnet til dette Formaal er de færdige Forstykker, som kan faas til enhver Bilmodel. Det klogeste er da at lukke helt for Luften, naar man starter, saaledes at Motoren hurtigst kommer op paa den rigtige Temperatur, hvilket er ca. 80 Grader Celcius i Kølevandet.

Medens vi er ved Starten, saa er der een rigtig Maade at starte en Bil paa om Vinteren — og mange forkerte. Den rigtige er: Dæk Køleren helt til. Træd Koblingen ud og indstil Choker

og evt. Gas, som De har Erfaring for er bedst. Trød paa Starteren og lad Motoren dreje et Par Omgange, inden Tændingen slaas til. Naar Motoren er i Gang, holdes Koblingspedalen stadig i Bund, indtil Olietryksmaaleren viser fuldt Tryk, hvorefter Koblingspedalen slippes, og Motoren gaar et lille Øjeblik med Gearet i Frigear. Næste Punkt vil sikkert være nyt for mange. Motoren skal ikke varmes op i Tomgang, men Vognen skal ret hurtigt sættes i Gear og køre. Paa denne Maade varmes Motoren hurtigst op, men det er af afgjort Vigtighed, at man kører forsigtigt, d. v. s. langsomt, indtil Olietryksmaaleren viser nedadgaaende Tendens paa Grund af den stigende Motorvarme, der gør Olien tyndere. Saa først kan man sætte Farten i Vejret efter at have aabnet for Køleluften. Det vidste De selvfølgelig altsammen i Forvejen, men hvorfor i Himlens Navn retter De Dem saa ikke efter det.

Saa var det lige Frostsprængning. Naar Frosten indtræffer, maa der selvfølgelig Kølervædske paa. Sprit er det mest anvendte, hvorfor vi har stillet Forespørgsel paa De danske Spritfabrikker, om man kan forvente tilstrækkelige Leveringer af Sprit til Vinter. Svaret var ret nedslaaende, hvorfor vi vil anbefale alle Bilister at sikre sig Sprit i god Tid, maaske i smaa Portioner ad Gangen. Vi bringer et lille Skema, der vil være praktisk at have ved Haanden, da der ikke er Grund til at komme mere Sprit paa end nødvendigt, men paa den anden Side kan det ogsaa være farligt at komme for lidt paa.

Sprit	20 %	25 %	30 %	35 %	40 %
Vand	80 %	75 %	70 %	65 %	60 %
Frostsikker til	÷ 7	÷ 9	÷ 12	÷ 15	÷ 19

Motorcyklerne skal selvfølgelig ogsaa have Vinterolie paa, men for deres Vedkommende er Opvarmningen selvfølgelig noget anderledes. Naar Motoren er startet, skal den være varm, inden den sættes i Gear. Ganske vist varmes Motoren hurtigst op, naar den kommer under Belastning, men man maa ikke glemme, at det er Farten, der skaber Køleluften. Det er afgjort forkert at »drøne« Motoren op,



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**
KOMMANDITSELSKAB

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

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen
Halmtorvet 13
Central 90 63
København V.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

KØB — SALG — BYTTE

Ønsker De er 1. Kl.s 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.

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 —
Lygterglas — Transfers til de fleste Maskiner —
forchromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**
Københavns bedst assorterede Specialforretning
Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911
Provsinsordrer kun pr. Efterkrav

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37 Tlf. 12559

Atelier **FIELER**
AARHUS

Har de bedste Billeder fra
Motorløbene

Skriv til os eller se selv i vort Arkiv

NØRREGADE 8-10

Telf. 2279

den skal langsomt varmes op. En lille Smule Gas paa lav Tænding vil varme hurtigst. Man skal ikke sætte i Gear og køre, før man er sikker paa, at Motoren smører rigtigt. Det kan man simpelthen konstatere ved at tage Dækslet af Olietanken, give Motoren Gas og hurtigt lukke igen. Returolien skal da komme som en tynd Strøm med Bobler i.

4 nye Banerekorder ved »Dan« sidste Motorløb i Aar

Dagens første Banerekord blev erobret af Irving Irvinger, der paa Special Maskine slog den gamle Rekord paa 1,30,4, der indehavedes af Svend Jensen, Odense, med 2,8 Sekunder, hans Tid blev 1,27,6. En anden af Danmarksmestrene, Kal Holk Mogensén, aflivede Banerekorden for Standard Maskiner ved at køre paa 1,37, den gamle Rekord havde Ejner Andersen, København, i Tiden 1,38,6. Odensemanden fik imidlertid kun Lov til at være Rekordindehaver i faa Minutter, idet Leif Hirsborg, København, pressede Tiden ned til 1,36,5 i sit Rekordforsøg. Dagens sidste Rekordforsøg blev kørt af Kaj Hansen, København i sin Midgetracer, hvor han slog sin egen gamle Rekord paa 1,40 med 0,6 Sek.

I Ekspert Race fik Irving Irvinger Lejlighed til at demonstrere sin Suverænitet. I første Heat førte Irvinger fra Starten, medens han i andet Heat maatte se sig slaaet af den godt kørende Leif Bech, København, der allerede fra Starten sikrede sig et godt Forspring. I sidste Heat gik Uno Jensen straks i Spidsen, men Irvinger præsterede det utrolige.

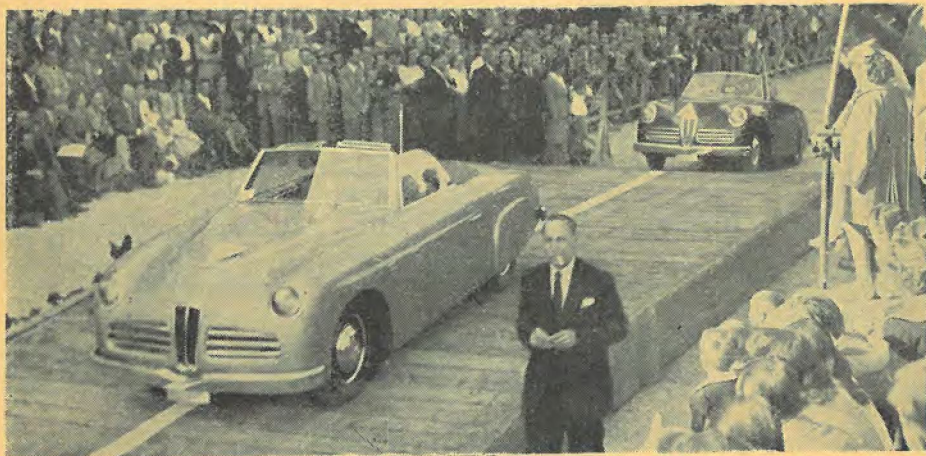
I Special-Handicap, hvor Irving Irvinger vandt fra scratch, skete et Styrt, der saa ret alvorligt ud. Uno Jensen, der startede 10 m fra Irvinger, vilde i Opløbssvinget passere Peter Nielsen, Slagelse, men Maskinen kom saa langt ud mod Hegnet, at Styret gik ind i dette. Maskinen slog en Kolbøtte, og Uno Jensen blev slynget op i Luften og styrtede til Jorden paa højre Skulder og Hovedet. Styrtet saa meget alvorligt ud, men det viste sig, at Uno Jensen var sluppet uden Brud.

MIDGET RACER

En af Danmarks hurtigste Midget Racere er til Salg omgaaende. Motor: Fiat 1100 ccm, ny Køler, nyt Bagtøj, affjedret for og bag. Gummi: 325 X 19 foran, 450 X 17 bagpaa. Vægt køreklar: ca. 325 kg. Sælges ogsaa uden Motor.

ERNST MORTENSEN, Søndergade 43, Hørsens.

Nok se ... men ikke røre



Den nye LANCIA til Modeopvisning.

Svingelsløbet blev et af de mest spændende Løb. I 1. Heat vandt Danmarksmesteren Kaj Mogensen, efter at Erik Langhorn, Nakskov, havde ført til næstsidste Sving. I andet Heat saa det stærkt ud til, at Henry Jørgensen, Nakskov, skulde vinde, men Leif Hirsborg kom i sidste Sving og slog ham med 3 Tiendedele Sekund. I Slutheatet blev man Vidne til en spændende Dyst mellem Kaj Holck Mogensen og Leif Hirsborg. Hirsborg sejrede med een Tiendel Sekund før Danmarksmesteren, men Konkurrencen var knivskarp. Kaj Mogensen fik i Løbets sidste Heat Lejlighed til at vise sin blændende Kørsel, men Hirsborg var urørlig, og begge Kørere fik en skarp Konkurrence af de 2 Nakskov Kørere, Henry Jørgensen og Erik Langhorn, der begge viste en blændende Kørsel.

I Junior Standard vandt Ernst Pe-

tersen, Nakskov, med Debutanten Eigil Jørgensen, Nakskov, paa Andenpladsen, og blandet Handicap blev vundet af Debutanten Eigil Jørgensen, Nakskov, med Hans Bondesen, Nakskov, paa Andenpladsen.

Den kendte Sidevognskører Josef Koch, befæstede yderligere sin Popularitet i Nakskov. I Sidevogns-Matchen, der kørtes i to Heat, vandt han første Afdeling. Danmarksmesterskabernes Nr. 2, Svend Knudsen, Odense, der siges at have Danmarks næsthurtigste Maskine, tog straks Spidsen, men Koch kom i stor Stil og sejrede. I andet Heat var det Svend Knudsens Tur til at sejre. Koch pressede haardt, men kunde ikke passere den stærke Odense-Kører. Danmarksmesteren blev i begge Heats henvist til Sidstepladsen, i sidste Heat paa Grund af Maskinskade paa et Tidspunkt, hvor han laa bagerst.

NIMBUS-SERVICE

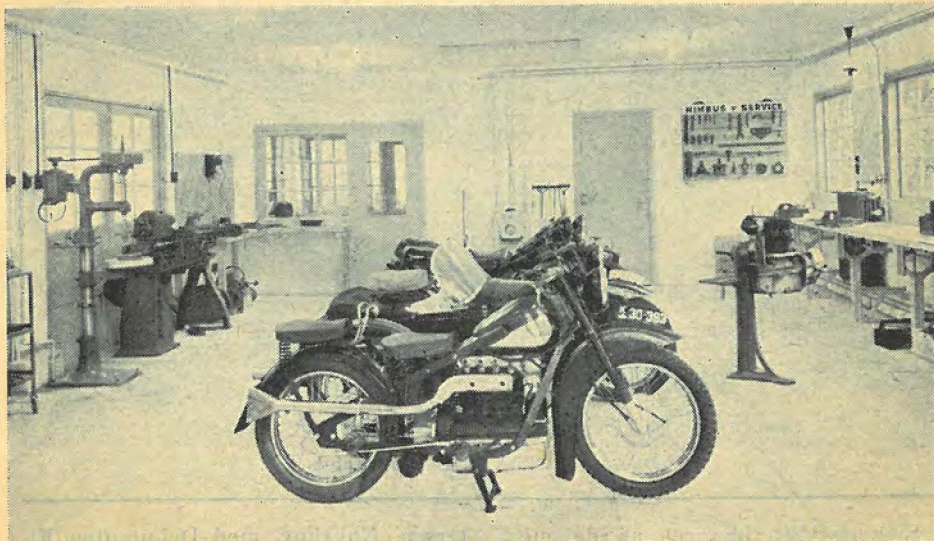
A/S Acap har i Heimdalsgade indrettet et meget fint Specialværksted for Nimbus. Alt er indrettet til hurtig Reparation, saaledes at Nimbusejerne skal undvære deres Maskiner mindst muligt. For større Motorskader og Hovedreparationer findes en Ombytningsmotor, hvorved Maskinen ikke behøver at blive sat ud af Drift, selvom Motoren er paa Værksted.

Virksomheden ledes af den tidligere

Prøvemester hos Fisker & Nielsen, Ishøyer, der vil være kendt af de fleste Motorfolk for sin store Dygtighed.

Værkstedet er hypermoderne med Dagslyslamper, Specialværktøj, Drejebænk og Afprøvningsapparater for Spoler m.m. Foruden Værkstedet er der fuldstændig Servicestation med Benzinpumpe, Vaskehal o. s. v.

Det er indlysende, at de mange Nimbuskørere vil hilse denne Virksomhed velkommen.



interiør fra Acaps nye Værksted.

LAMMESKINDSFØRET STORTRØJE

Som Illustration, amrk. Model **Kr. 327.80**

Samme i Tweedstof i eleg. Udførelse **Kr. 365.00**

Køretæpper, 2 Modeller, fra 22,50, Køreluffer til Styr med Lam Kr. 39,50. Handsker, Huer, Hjelme, Brillor.

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24 | SPECIALFORRETNING
København N. - Nora 2536 | MOTORBEKLÆDNING



Varerne sendes overalt
pr. Efterkrav

ABONNEMENT

paa S. M. J. tegnes ved at indsende Kr. 9,00 paa Postgirokonto 68833 eller ved at skrive til Skandinavisk Motor Journal, Reventlowsgade 26, Kbh. V. Tlf. Eva 3827 modtager Bestilling samt giver alle Oplysn.



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 Hjerter — Cylindrene — saa lad Deres Mekaniker foretage 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