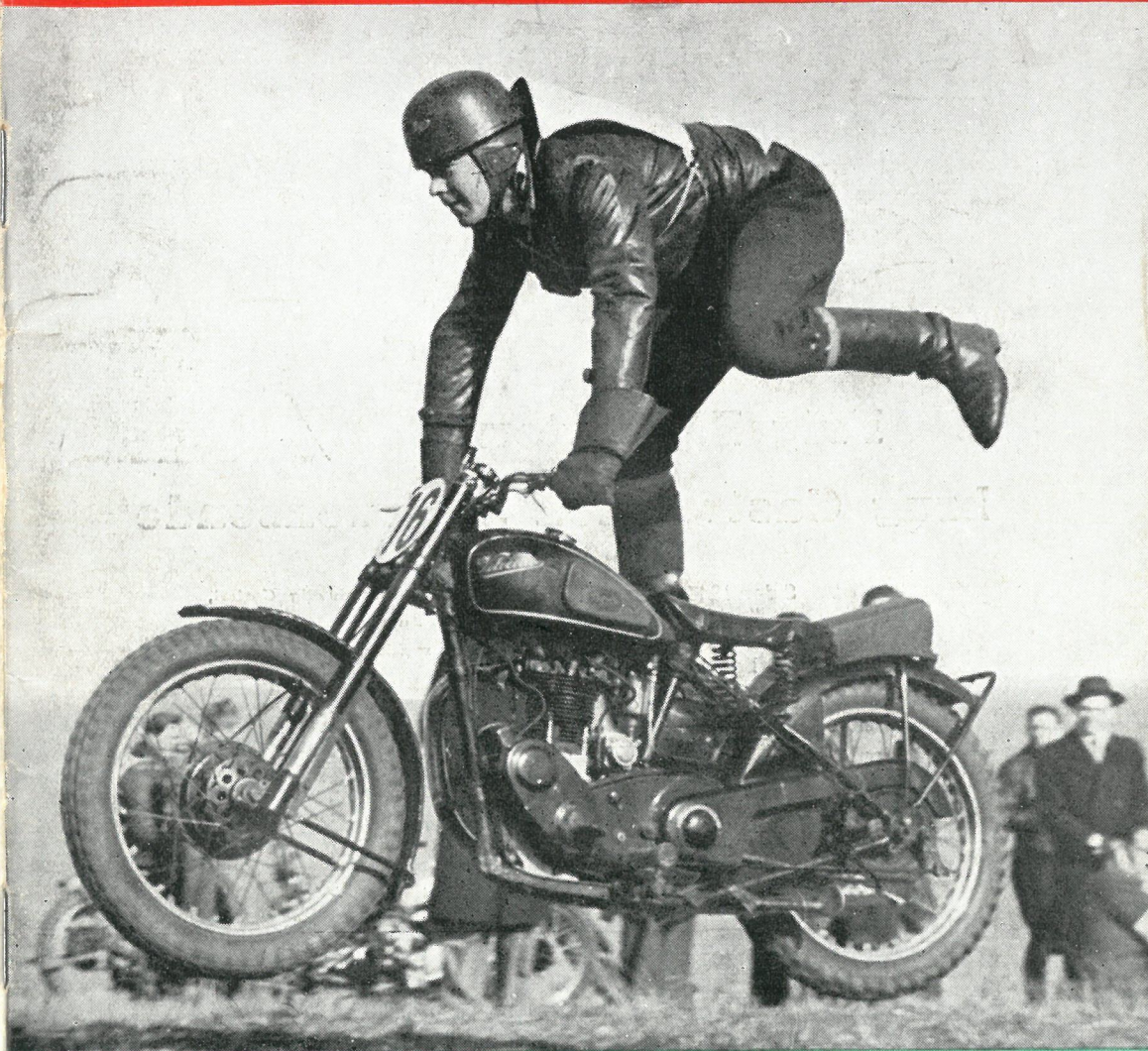


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 5 -

Ikke akrobatik, men bakketøb. Egon Nielsen, Velocette, har svært ved at holde sig til jorden.

MAJ 1950



Følg Ekspertene brug **Castrol** den „selvrensende“

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende“ med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødigt Slid og gas.

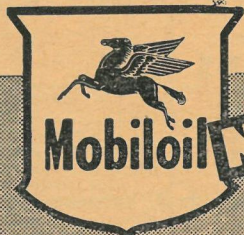
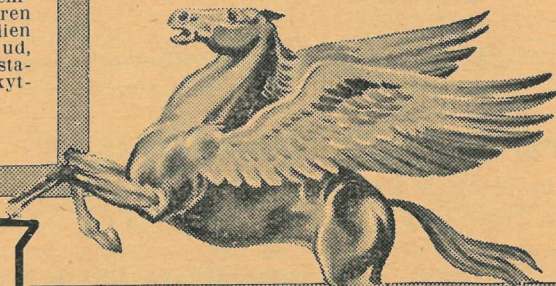
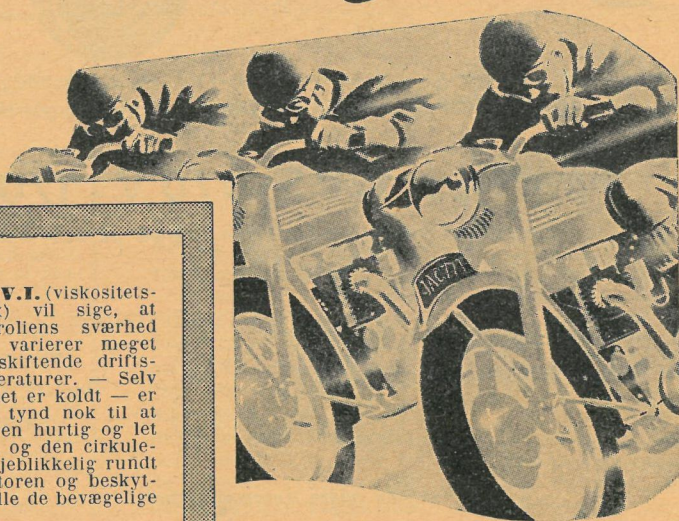
Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GOTHERSGADE 109 . KØBENHAVN K.

Motorcykler kører bedre på ny Mobiloil med højt V.I.

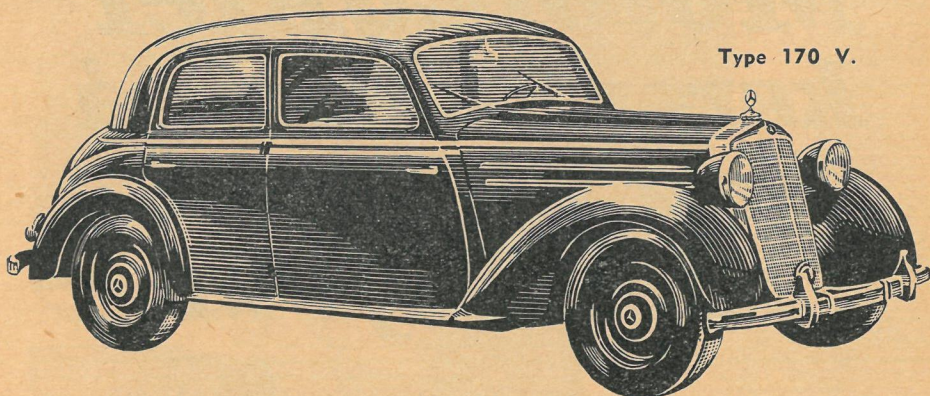
Højt V.I. (viskositets-Index) vil sige, at motoroliens sværhed ikke varierer meget ved skiftende driftstemperaturer. — Selv om det er koldt — er olien tynd nok til at give en hurtig og let start, og den cirkulerer øjeblikkelig rundt i motoren og beskytter alle de bevægelige dele. Efterhånden som temperaturen i motoren stiger, tynder olien kun uvæsentlig ud, og oliefilmen er stadig stærk og beskyttende.



Mobiloil

VAQUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER

MERCEDES BENZ



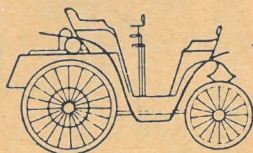
Type 170 V.

Mercedes-Benz har i en menneskealder fremstillet kvalitets-automobiler, forud for deres tid i konstruktion og holdbarhed. De nye Mercedes-Benz overgår alt tidligere

3 nye typer 170 S - 170 V - 170 D

Model 170 D er forsynet med dieselmotor og kører 100 km på 6½ liter olie for en pris af kr. 1,69.

Levering finder sted direkte fra lager i Københavns frihavn.



170 V. 4 dørs Limousine

Pris kr. 11.000

Omsafg. kr. 3.800

Ialt kr. 14.800

Verdens ældte automobilfabrik

Er De Mercedes-interesseret og har købstilladelse? forevises og demonstreres de nye vogne hos:

Autoropa A-S

Kr. Bernikowgade 2
Central 12846 - 12018

Super Service A-S

St. Kongensgade 118
C. 5552 - 9052

Niels Schibbye

Toldbodvej 14
C. 10233 - Byen 2094

Automobilforr. Union A-S

Møntergaarden, Sjøleboderne 2
C. 13.010

Generalagentur: Bohnstedt Petersen A/S. Sundkrogsgade 3, København Ø.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

4 ARG.

15. MAJ 1950

NR. 5

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

★

Ansv. redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

★

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

Lampinen kørte fænomenalt og vandt årets Djurgårdsløb	238
Scramblebanen i Køge er for kort	244
Trafikproblemerne og den nye færdselslov	245
Manden bag verdens hårdeste automobil-løb	250
Har motorkøretøjet en personlighed	256
Vi prøvekører Mercedes Benz dieselvogn 170 D	260
Erindringer fra min racerdagbog	265
LUCAS	268
180 kilometer i timen med en Ford-Sedan	273
BMW R 51/2	276
Inden ferierejsen til udlandet	278
Dårligt vejr og mange uheld prægede årets Mille Miglia	280
Glostrup afholder vådt trial	281
4000 til bakk løb i Skærbæk	282
En svensker tog glansen af danskerne på Fangel	283
Kiehn Berthelsen satte ny rekord på Løng	284
Dramatik i Odense	286

Alle veje fører til

KRAG

Det gav et gib i mig, da jeg læste en resolution fra Foreningen af danske Forretningsrejsende af 3. marts 1901, hvori det henstilledes til handelsministeren, at der inden for 3 måneder blev udfærdiget ca. 1000 indkøbstilladelser til nye biler til de handelsrejsende. Det turde være et noget ubeskedent krav. Ikke i forhold til behovet — i så henseende er det vist desværre helt i overensstemmelse med en realistisk bedømmelse — men i forhold til de indkøbstilladelser, der er til rådighed inden for det nævnte tidsrum. Skulle det imødekommes, ville det betyde, at de handelsrejsende fik samtlige de personbiler, der kan disponeres over, og det går ikke. Der er snesevis af andre brancher og organisationer, for hvem et lignende krav ville være lige så berettiget, og dem kan man fornuftigvis ikke udelukke ¼

år. Det fortvivlende er netop, at endnu 5 år efter krigen ophør er importen af motorkøretøjer i den grad forsømt, at der er meget, meget langt igen, før landets motorpark er bragt op på førkrigsstandard.

Det må nemlig ikke glemmes, at det er et produktionsapparat, hvis genopbygning er blevet forsømt. Motorkøretøjet indgår som et uudskeelligt og uundværligt led i det skabende, produktive Danmark, af hvis ve og vel vi allesammen er afhængige. Er de handelsrejsende — som stand betraget — dårligt kørende, med for få og for dårlige biler, så må både De og jeg betale herfor gennem dyrere vareindkøb, idet ethvert ineffektivt led i produktionsapparatet kræver sin betaling, ikke blot direkte, men også indirekte. Et 100 % effektivt salgapparat betinger hurtigere og bedre salg og distribu-

tion af varerne og dette en forøget produktion, der atter — i den frie konkurrence — betyder billigere prisere.

Det var efterhånden på tide, vi fik vendt køretøjet og kom til at køre i den retning.

Et andet gib fik jeg ved at læse den af assurandørernes pressesekretariat — mon ikke lidt overilet — udsendte meget skarpe og meget kategoriske påstand om, at de motorkørende gennemgående kører for hårdt og uforsvarligt. Man har i løbet af 1949 kunnet notere ca. 83.000 skader på motorkøretøjer svarende til en skade på hvert 2.—3. køretøj. Det skal naturligvis indrømmes, at det er meget. Men når Assurandørernes Pressebureau ikke erkender, at den forældede vognpark er en af årsagerne hertil, skyldes det sikkert, at problemet ikke er rigtig gennemtænkt. Her må nemlig utvivlsomt i hvert fald den ene af årsagerne søges. Skadernes omfang — nødvendigheden af at foretage udskiftninger — er sikkert betydeligt større ved de udslidte og nedkørte biler, end tilfældet ville have været med en a jour-ført vognpark. At antallet af anmeldte skader er så stort skyldes nok, at mange af de skader, der før i tiden ikke nåede frem til forsikrings-selskabernes kund- og pengeskab, men som forsikringstageren tog på sin egen kappe for måske bl. a. ikke at gå glip af bonusudbetalingen, nu når frem til selskaberne af den grund, at det i dag er vanskeligt at komme på et bilværksted med en — selv nok så lille —

skade, uden at dens udbedring koster så meget, at den overstiger poli-cens bonus-værdi. Det må ikke betragtes som en anke mod bilværkstederne, hvis priser hele tiden har været underkastet prisdirektoratets bestemmelser, men kan rettes mod handelsministeren. Havde hr. Krag nemlig noget tidligere og noget rigeligere bevilget import af originale reservedele, ville mange penge have været sparet på reparationskontoen — og mange skader ville ganske givet ikke være nået frem til forsikrings-selskaberne. For slet ikke at tale om, hvad en tilstrækkelig import af nye og tidssvarende biler ville have betydet.

Assurandørernes Pressebureau burde omridgere sin bombastiske proklamation. Spørgsmålet er slet ikke så lige til, som man derfra gerne vil gøre det til. Medmindre den ædle hensigt udelukkende har været at motivere endnu højere forsikringspræmier for de motorkørende.

Hvor helt ved siden af assurandørernes angreb på motorkørslen i øvrigt er, findes ved at sammenholde assurandørernes postulater med de udtalelser, vicepolitinspektør Groes-Petersen fremkommer med over for Skandinavisk Motor Journal andet sted i bladet. Det fremgår heraf, at både antallet af rapporter og af ulykker er for nedadgående, og dette turde dog uigendriveligt tilbagevise påstanden om, at der køres hårdt og uforsvarligt.

En hel serie af gib får jeg, hver gang jeg kommer til at tænke på, at vi stadig har den fjolde zoneordning her-

hjemme — 5 år efter fredens indtræden!

De færreste af os tænker ikke over det til daglig — for vi har ikke brug for at køre ud over zonegrænserne. Og de, der har brug for det, har forlængst opnået den nødvendige tilladelse. — Endelig kan de, der vil ud at køre i en anden landsdel i ferien, få en særlig tilladelse. Med hvilken motivering handelsministeren opretholder zoneordningen, er ikke let at sige, men hr. Krag's officielle henvisning til, at de har sin årsag i forsøget på at spare dollars til benzin, hører ingen steder hjemme. Intet fornuftigt menneske vil mene, at der vil blive brugt en liter benzin mere, hvis zonegrænserne blev ophevet.

Det er handelsministerens urimelige stavnsbånd, der forårsager denne udvikling. Den officielle motivering til dets opretholdelse falder det vanskeligt at tage for gode varer — det er snarere forældede, overleverede opfattelser, der ligger bagved — om „luksus“-køretøjer etc. — grunde, handelsministeren nok skal lade være med at føre i marken.

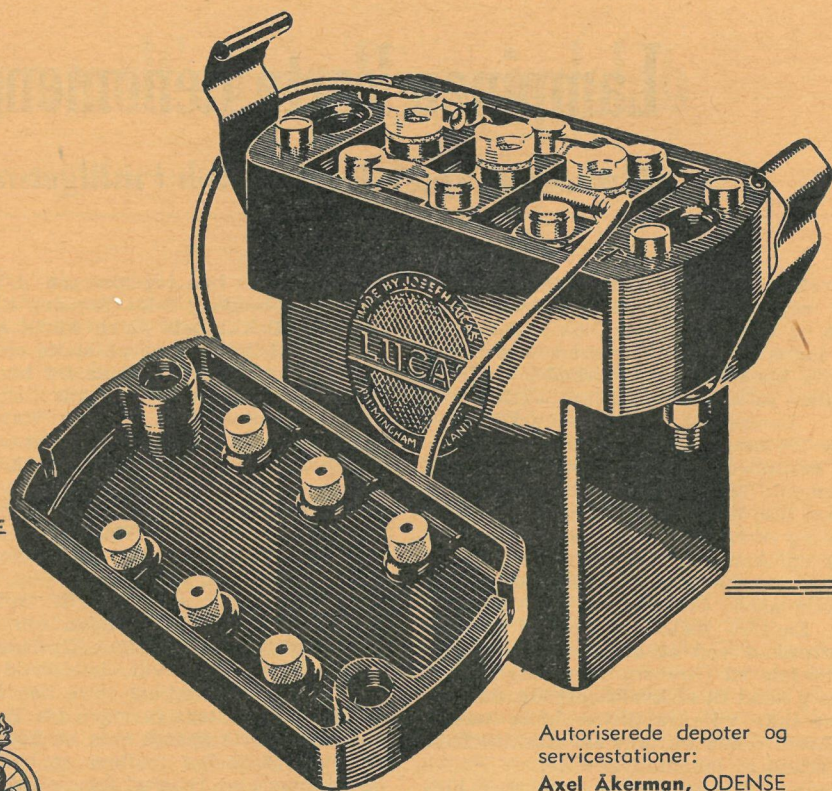
Fem år efter befrielsen er zonegrænserne som nævnt en urimelighed og synes kun at eksistere, for at statsmagten kan håndhæve en magtbeføjelse. For befolkningen er dette stavnsbånd et irritationsmoment, om ikke ved andet, så ved sin blotte eksistens. Jo mindre tvang, des bedre. Derfor: bort med zonegrænserne!

Carsten Meyer Petersen.

LUCAS

MOTORCYKLE BATTERIER

ET KVALITETSPRODUKT

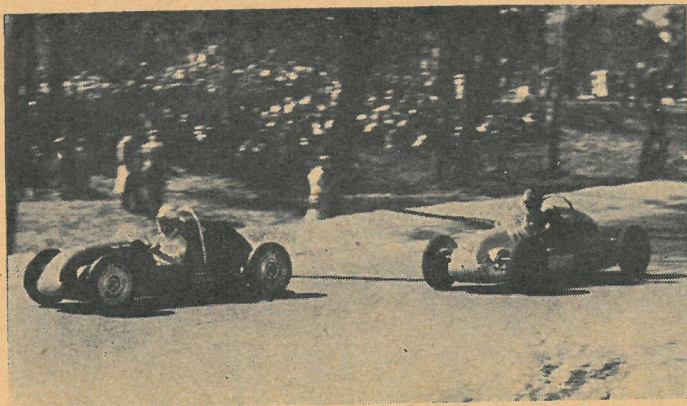


REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K

Autoriserede depoter og
servicestationer:

Axel Åkerman, ODENSE
Sønderjysk Elektro, ÅBENRÅ
A/S Aarhus Ladestation, ÅRHUS
Zima Auto Elektro, ÅLBORG



Fra venstre til højre: Ake Jönsson stærkt forfulgt af Lindquist. — Gunnar Karlsson og hans medarbejder tilhørt

Lampinen kørte fænomenalt

Fantastisk spændende opløb i midget-racet

Årets sejrherre i de to motorcykleklasser blev englænderen Ernie Thomas og Raine Lampinen, og begge måtte de kæmpe hårdt for sejren. Netop den hårde konkurrence bevirkede, at de to vindere satte rekord i de respektive klasser. Lampinens gennemsnitshastighed blev 104 km i timen, hvilket er den største hastighed, der endnu er opnået i det krævende løb.

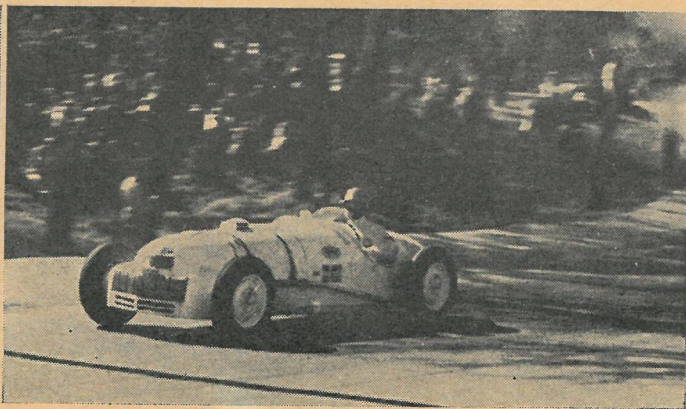
Den lille motorcykle-klasse indledte dagen, og 18 af de 22 anmeldte ryttere stillede op. Årsagerne til, at fire mand udeblev, var noget forskellige. Belgieren Leon Martin nåede ikke frem, svenskeren Einar Endfors viste sig som den store sportsmand ved at afgive nogle af sine motordele til Ginman. Toivo Myllys var ikke i stand til at kvalificere sig, da hans Jawa ikke ville gå tilstrækkelig hurtigt, og Lasserrehan fik ikke sin maskine frem på grund af lokomotivstrejke.

Ginman fik den bedste start, men blev hurtigt fulgt af nordmanden Samsing og Bertel Bergström. I denne rækkefølge kom rytterne tilbage efter første omgang, men straks efter at målstregen var passeret, og rytterne skulle ind på anden omgang, kom Thomas op på tredjeplad-

sen, hvorefter han tog føringen. Allerede fra tredje omgang faldt Samsing tilbage, medens Riekki hele tiden kørte sig op og overhalede Ginman på sjette omgang. Tempoet var tilsyneladende for hårdt og allerede på næste omgang styrtede Riekki. Englænderen Dudley Ward gik voldsomt frem på niende omgang og kørte sig op på femtepladsen, og på næste omgang overhalede han yderligere Hollming, hvorefter stillingen var Thomas, Ginman, Bergström og Ward. Ginman var begyndt at hale lidt ind på Thomas og lå nu kun 7 sek. efter denne.

Stillingen var stabil indtil trettende omgang, da Ward gik uden om Bergström og begyndte at true Ginmans andenplads. Ginman var imidlertid klar over faren, og samtidig satte han i med en spurt for at tage føringen fra Thomas. Hans Velocette spandt som en kat i solskin, og afstanden mellem englænderen og Ginman blev tydeligt formindsket, medens Ward ikke kunne holde tempoet.

Efter femten omgange lå Thomas endnu 6 sek. foran Ginman, der igen var 11 sek. foran Ward. På fjerdepladsen kom Bergström godt 3 sek. efter. Svenskerens håb Ragge Sunnqvist havde vanskelighe-



kaniker efter sejren i sportsvognsklassen. — Gunnar Karlsson i sin Ford special, der tidligere Arne Hindsværk.

og vandt årets Djurgårdsløb

Gunnar Karlsson suveræn i sportsvognsklassen

der med sin maskine, der ikke ville gå rigtigt rent, hvorfor han ikke kunne køre sig op fra tiendepladsen.

På de tre følgende omgange kørte Ginman sig stadig ind på Thomas, og da næstsidste omgang begyndte, var der ca. 100 m mellem rytterne. Det står ikke helt klart, om det var englænderen, der følte sig sikker, eller det var Ginman, der satte alle sejl til, men på sidste omgang var der kun 50 m mellem de to ryttere, og denne afstand holdt sig løbet ud. Thomas kørte i mål som vinder i tiden 24.01, medens Ginmans tid blev 24.03. Begge disse tider var under Ginmans rekord fra 1949, den lød på 24.12,4. Ward kom på tredjepladsen, og derefter kom Bergström, Helander, Koskela, Rieki, Samsing og Sunnqvist.

I den store motorcykleklasse kom Bostock bedst i start forfulgt af Werner Lorentzen, Brinkeback og Sirkiä. Järväläinen fik en dårlig start, og på anden omgang knækkede bremsestangen, hvorefter han blev flaget ud af banen. På tredje omgang kørte Lampinen sig op på andenpladsen, men Bostock havde allerede så stort et forspring, at han måtte anses for sikker vinder, forudsat at han ikke fik

maskinskade. Lampinen kørte imidlertid fænomenalt, og efter femte omgang var der kun et halvt sek. mellem de to ryttere, medens Lorentzen var 10 sek. bagefter på tredjepladsen. Brinkeback lå som nr. 4, og Thomas, der også deltog i denne klasse, lå som nr. 5.

På de fem følgende omgange fulgte Lampinen Bostock som en skygge. På syvende omgang måtte Brinkeback udgå, og Bergström kørte sig op som nr. 5. Bostock øgede farten og på ottende omgang kørte han på tiden 1.08. Efter tiende omgang var mellemtiderne: Bostock 11.43,4, Lampinen 11.43,5, Werner Lorentzen 12.10, Thomas 12.15 og Bergström 17.5.

På 11. omgang måtte Thomas udgå på grund af maskinskade, og på trettende omgang gjorde Lampinen en ende på den sejge duel og overhalede Bostock. På den følgende omgang gik Bergström uden om Lorentzen og begyndte at hale kraftigt ind på Bostock. Efter femtende omgang lå Lampinen mere end 7 sek. foran Bostock, der igen var ca. 40 sek. foran Bergström. Lorentzen gik atter ind på Bergström, og der var kun 1 sek. mellem de to kørere.

Dagens hurtigste omgangstid blev no-

teret for Lampinen på fjortende og femtende omgang, som han kørte på 1.06,5, hvilket er den tid omgangsrekorden lyder på sat af Järveläinen. Lampinen satte yderligere tempoet op, og på syttende omgang lå han en hel omgang forud for samtlige ryttere med undtagelse af Bostock.

På syttende omgang indtraf en dramatisk episode, da Varjo styrtede i hårnålekurven, og da Walter Bergström kom umiddelbart efter, nåede man ikke at give signal til forsigtig kørsel, hvorfor han måtte smide sin maskine for at undgå en påkørsel.

Lampinen skånede ikke sin maskine, men øgede sit forspring, og da han kørte i mål som vinder, fik han noteret tiden 23.01,5, hvilket er 36,4 sek. under Bergströms banerekord Bostock blev en sikker nr. 2, medens Werner Lorentzen besatte tredjepladsen foran Nilsson og Sirkiä.

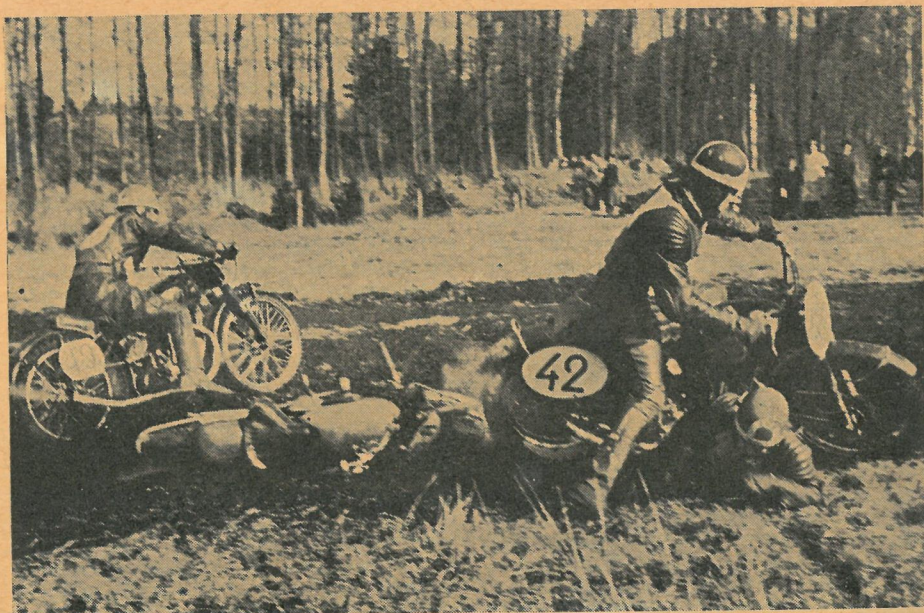
Der var forståeligt nok stor begejstring for Lampinens enestående fine kørsel. Han fik alt det ud af sin maskine, som den havde i sig, og han må nu anses for at være en kører i internationalt format. Der var ellers stort mandefald i denne klasse, ide kun ti af de sytten startende ryttere gennemførte løbet.

Midget-sporten har meget stor succes i Finland, og Djurgårdsløbet havde i år et omfattende midgetløb på programmet.

Mange vogne var tilmeldt, og da starten skulle gå, var 12 vogne klar til at race af sted. Løbsledelsen havde tydeligt indset de vanskeligheder, der er forbundet med stående start og gående motorer, hvor de ømfindtlige JAP-motorer ofte viser en kedelig tendens til enten at blive for varme eller til at søle tændrøret til, således at motoren strejker i det afgørende øjeblik.

Lad os i denne forbindelse klarlægge dette problem, JAP-motorerne får hovedsagelig køling af brændstoffet, og når motorerne ikke belastes, bliver blandingen for mager til at give tilstrækkelig køling. Samtidig er der et uheldigt interval, hvor kølingen bliver tilstrækkelig, men oliemængden bliver for voldsom for tændrøret. Man havde derfor valgt at starte feltet med rullende start og med mastervogn. Feltet var sammensat efter de resultater, kørerne havde opnået ved accelerationsprøven med de hurtigste vogne i spidsen.

Åke Jönsson kom bedst i start tæt fulgt af Geitel, og disse to vogne lå i spidsen under de to første omgange, der kørtes på tiderne 1.14 og 1.13. Basse Hveem, der

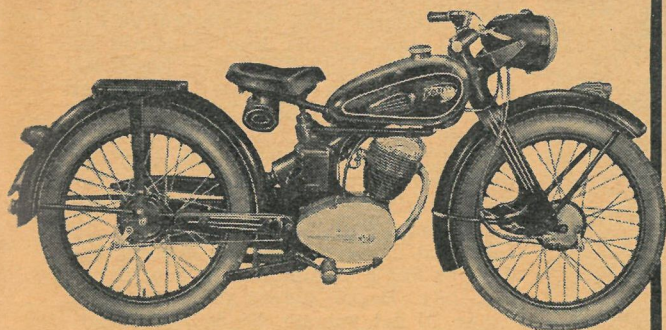


Frösta tempot av en varpa. I ett av de sista finalvarven ramlade nr. 48 Sture Borg, Vadstena SMK, av maskinen i den gropiga banan. Nr. 42, »Duffe« Pettesson, Solna MS — som kom fyra i finalen — hann ej undan och ligger illa till här. 49 Lennart Tilly, Vadstena, som kom tvåa hann välja undan. Men ingen skadades och alle var snart uppe igen. Friska gossar tydligen ...

En TEKNISK TRIUMF

NSU

FOX



- har topventilet motor på 98 ccm, der yder 6 hk,
- kører 63 km på en l benzin
- kører 85 km i timen.
- har teleskopforgaffel med svinggaffel
- har baghjulsaffjedring.
- klarer de største stigninger i Alperne.
- har komplet elektrisk anlæg.
- har speedometer i ygten.

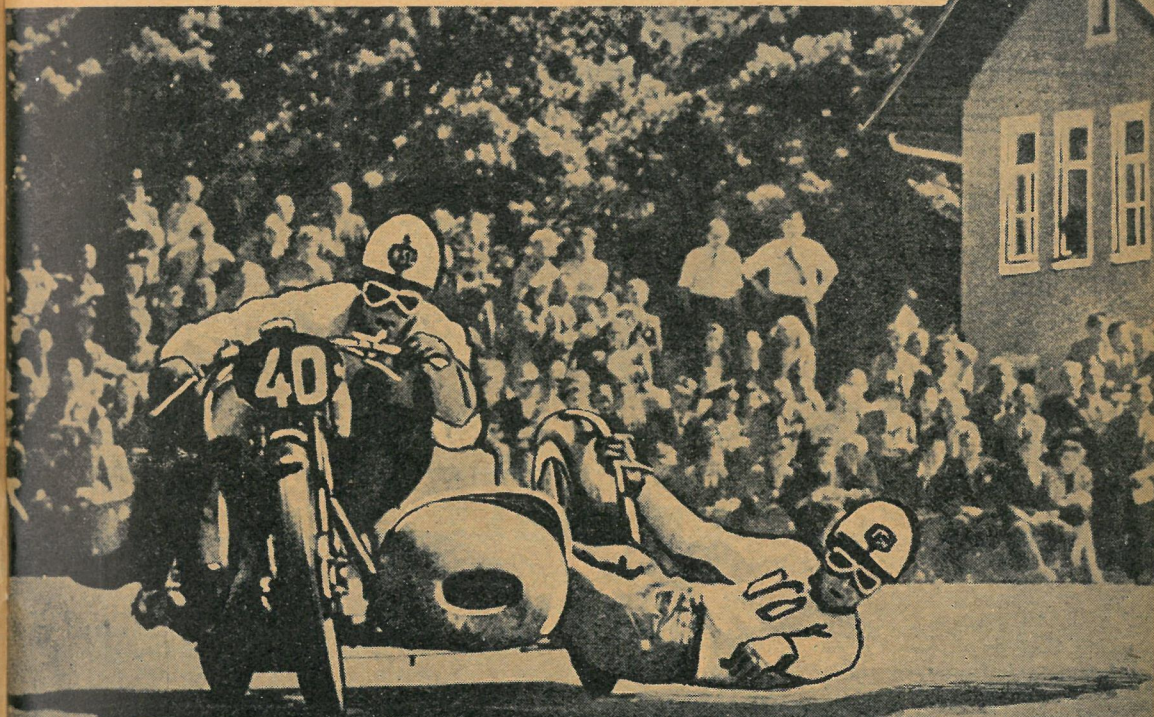
FOX kan leveres om å nde.

Pris kr. 1890.-

Model 251 OSL leveres på letvægtsindkøbstilladelse. 250 ccm topventilet motor, glimrende egnet til sidevogn og varettransport

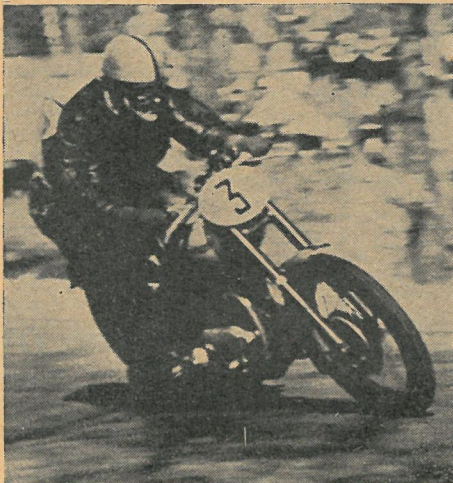
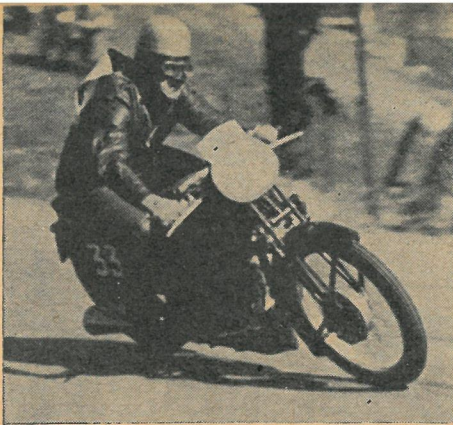
Pris kr. 2490.-

Jo mere erfaring en motorcyklist har, des større krav vil han stille til en ny maskine. Alle erfarne eksperter er enige om, at NSU Fox har ganske enestående køreegenskaber, og at den topventilede motor løser opgaver som mange større maskiner ikke kan magte. På samme måde stiller en motorcyklefabrik stadig større krav til sine modeller efterhånden som årenes erfaring udvikler de tekniske muligheder. NSU's erfaring hviler på en omfattende produktion fra letvægtene til baneracere og verdensrekordmaskiner.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE



Øverst: Vinderen af 350 ccm-klassen, englænderen Thomas, og derunder R. Lampinen, der vandt 500 ccm-klassen efter en fantastisk kørsel.

nu også kører midtget, lå på trediepladsen foran Svahn og Heino. På de næste to omgange kunne Geitel ikke holde tempoet og blev først overhalet af Hveem og derefter af Lindqvist. Efter de fem første omgange førte Ake Jönsson stadig, og derefter kom Hveem, Lindqvist og Geitel. Heino måtte udgå, og Finnilä og Ranta afholdt en lille privat duel langt bag de øvrige felt.

Jönsson holdt stadig føringen, men på

11. omgang gik Lindqvist uden om Basse Hveem, men to omgange efter tog nordmanden revanche og overhalede igen. Midt i feltet lå Andersson, Hollming og Nils Gagner. Stillingen var nogenlunde uforandret indtil nittende omgang, og omgangstiderne holdt sig konstant på 1.12 og 1.13, men da der kun manglede en omgang, gik Lindqvist atter uden om Basse Hveem og begyndte derefter at hale ind på Ake Jönsson. Afstanden mellem de to vogne formindskedes stadig, og opløbet var så spændende som det overhovedet kunne blive. De 70.000 tilskuere rejste sig alle for at se deres landsmands jagt på svenskeren, og da Lindqvist nåede op i dennes baghjul, sydede og kogte tilskuerpladsen som et opbrørt hav. Begge kørere pressede deres vogne til det yderste, da de jog de sidste meter op mod mållinjen. Man kunne ligefrem mærke, at tilskuerne holdt vejret i spænding — en spænding, der først blev udløst, da Ake Jönsson gik over mållinjen som vinder med en halv vognlængde foran sin finske konkurrent.

På attende omgang måtte Gerremo udgå, og på samme omgang slog Andersson en kolbøtte i hårnålesvinget, men kom mærkelig nok uskadt fra sin akrobatiske indsats. Basse Hveem gik i mål som nr. 3, og Lincoln kom ind på fjerdepladsen.

Den spænding, der herskede i midtgetløbet, kom man til at mangle i sportsvognsklassen, hvor Gunnar Karlsson var meget overlegen. Allerede i starten tog han føringen med englænderen Head og finnen Keinänen i kølvandet. Englænderen overhalede dog allerede i det første sving, men svenskeren overtog atter føringen, som han beholdt løbet ud. Keinänen optog straks forfølgelsen, men hans Jaguar var for tung, og han tabte for mange kostbare sekunder i svingene. Efter første omgang var placeringen Karlsson, Keinänen, Head og Jönsson. To omgange senere gik Lundgren op på fjerdepladsen, medens stillingen i øvrigt var uforandret. Argentineren Schwelm arbejdede sig op i feltet, medens Head gik tilbage. Der var ikke tvivl om, at argenti-

Tag til **SCRAMBLE**
i Vinderød ved Frederiksværk

TORS DAG DEN 18. MAJ, KL. 14³⁰

(Kristi Himmelfartsdag)

neren, der kørte en Jaguar, var en mand, der kunne køre, men dels havde han en dårlig startplacering og dels havde han besværligheder med gearskiftningen. Omgangstiderne var forholdsvis hurtige — de lå omkring 1.09 og 1.11. Karlsson øgede stadig sit forspring, og han lå nu hele langsiden foran sin nærmeste konkurrent.

Efter tiende omgang måtte Jönsson udgå, og Kvarnström gik op på fjerdepladsen, idet han overhalede Head. Efter femtende omgang lå Karlsson en omgang foran Schwelm, og opløbet virkede meget tamt, idet Karlssons forspring var overvældende, og der var egentlig ikke nogen kamp om placeringerne. Karlssons motor spandt uanfægtet videre, og han gik over mållinjen i tiden 23.45,7, 20 sek. foran sin nærmeste konkurrent S. P. J. Keinänen.

Djurgårdsløbet er et stortilet arrangement, og når finnerne er i stand til at stille med så godt materiel, som tilfældet altid er, skyldes det dels en glimrende organisation og et altid vågent initiativ i de finske moorklubber og dels en yderst velvillig indstilling fra de finske myndigheder. Man må erindre, at overskudet fra Djurgårdsløppet går til de finske krigsinvalidere. Vi skal nævne et af de punkter, hvor klubbernes initiativ har været medvirkende til at fremskaffe nye grand prix motorcykler og nye Cooper midgetracere. Klubben arrangerede i foråret en motorsportsudstilling kombineret med en mindre automobiludstilling, og overskudet herfra gik til at indkøbe det nødvendige materiel.

Med beklæggelse kunne man notere, at danskerne ikke deltog i løbet, og man må stå ret undrende overfor, at Morian Hansens anmeldelse til sportsvognsklassen ikke blev godkendt af de finske arrangører. Man kan ønske, og man må håbe, at de danske motorclubber snart forstår, hvordan arbejdet skal gribes an, og at motorclubberne ikke blot skal fungere som selskabelige foreninger. Man må ligeledes håbe, at myndighederne i den kommende tid vil stille sig en smule mere forstående overfor motorsporten, således at vi kan hævde os i den skandinaviske konkurrence.

M. D.

RESULTATLISTE:

Motorcykler, klasse B (350 ccm)

1. Ernie Thomas, England, Velocette, 24.01, banerekord.
2. Curt Ginman, Finland, Velocette, 24.03.
3. Dudley Ward, England, AJS, 24.13,5.
4. Bertil Bergström, Finland, AJS, 24.21,5.

5. S. Järvimaa, Finland, AJS, 24.27,9.
6. A. Helander, Finland, Norton, 24.33,1.
7. Pauli Koskela, Finland, Velocette, 24.44,4.
8. Olli Riekkki, Finland, AJS, 24.45,5.
9. Leif Samsing, Norge, Velocette, 24.48,1.
10. Thorleif Andreassen, Norge, Velocette, 24.55,3.

Bedste omgangstid

Olli Riekkki 1.07,8, svarende til 105,95 km/t.

Motorcykler, klasse C (500 ccm)

1. Raine Lampinen, Finland, Triumph, 23.01,5.
2. Harry Bostock, England, Triumph, 23.17,1.
3. Werner Lorentzen, Norge, Norton, 24.16,6.
4. Ingvar Nilsson, Sverige, Ariel, 24.19,7.
5. Leo Nyman, Finland, Norton, 24.42,2.
6. Väinö Hollming, Finland, Norton, 24.52,6.
7. Pentti Sirkiä, Finland, Triumph, 24.53,9.
8. Allan Strömberg, Finland, Triumph, 25.57,8.
9. Arno Helander, Finland, Ariel, 26.22,5.
10. Sixten Wesslén, Sverige, Ariel, 27.40,5.

Bedste omgangstid

Raine Lampinen 1.05,9, svarende til 109,1 km/t.

Midgetracere

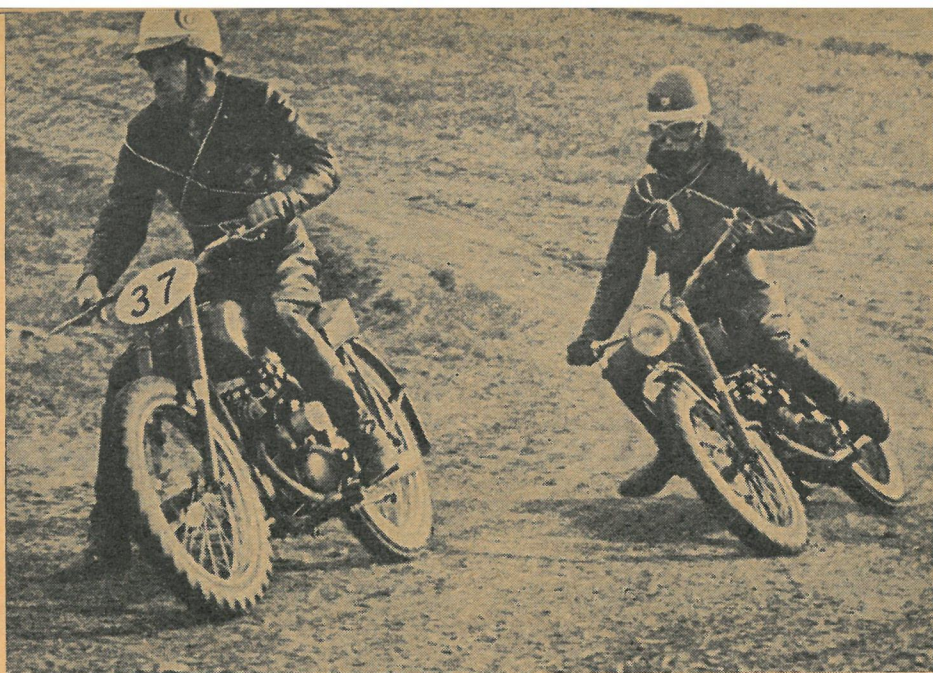
1. Åke Jönsson, Sverige, Effyh, 24.20,2.
2. E. Lindqvist, Finland, Effyh, 24.20,2.
3. Leif Hveem, Norge, Cooper, 24.26,8.
4. Fred. Geitel, Finland, Cooper, 24.26,8.
5. Nils Gagner, Sverige, Effyh, 25.17,6.
6. Vilho Hollming, Finland, Cooper, 25.18,4.
7. Oscar Svahn, Sverige, Cooper, 25.48,8.
8. Lars Finnilä, Finland, KG-spec., 28.25,8.

Bedste omgangstid

E. Lindqvist 1.10,3, svarende til 102,5 km/t.

Biler, nordisk sportsvognsklasse

1. Gunnar Karlsson, Sverige, Ford, 23.45,7.
2. S. P. J. Keinänen, Finland, Jaguar, 24.05,3.
3. Erik Lundgren, Sverige, Ford, 24.18,6.
4. John Kvarnström, Sverige, Hudson, 24.30,2.
5. M. W. Head, England, Jaguar, 24.43,9.
6. Adolfo Schwelm, Argentina, Jaguar, 25.27,8.
7. Gunnar Olsson, Sverige, Go-On, 25.52,7.



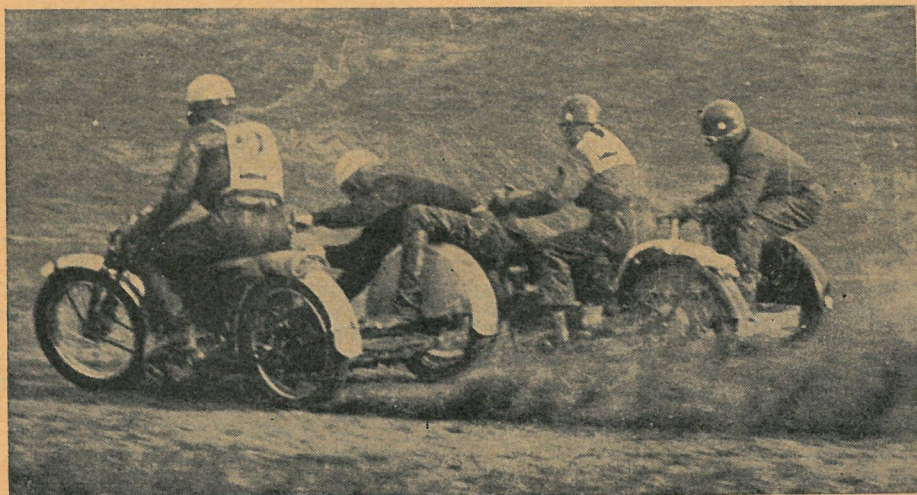
De to Puch 125 sport i duel, forrest Erhard Fisker (Foto Viggo Mortensen)

SCRAMBLEBANEN I KØGE ER FOR KORT

Et af den danske motorsports alt for få initiativcentre, klubben i Køge, åbnede sæsonen ved at indvie sin nye moto cross bane. Kørerne tog imidlertid ret forsigtigt på tingene, da det absolut ikke var nogen let bane, og da den samtidig var forholdsvis kort, blev tiderne ikke overvældende. Sidevognsklassen bød på den hårdeste konkurrence, og her vandt Erik Greve, Ariel, den lille klasse, medens maskiner indtil 1000 ccm blev vundet af Carlo Sejr Jensen, HRD. I senior solo

vandt Knud Nielsen, Norton i tiden 3.16,6. Netop på en bane som denne kan den stærke jyde udnytte sine erfaringer fra trials, bakke- og baneløb. I begynder solo tog Egon Nielsen, Velocette, sejren hjem i tiden 2,14 og junior solo blev vundet af Kaj Larsen, der kørte på 7.11,4.

Erhard Fisker, der tilsyneladende helt er faldet for letvægternes charme, vandt også her et løb for maskiner under 125 ccm på sin Puch Sport. Hans tid blev 2.14,5.



Der blev kørt hårdt og der var jævnbyrdig konkurrence i sidevognsløbene. (Foto Mortensen)

TRAFIKproblemerne

OG DEN NYE FÆRDSSELSLOV

Vicepolitiinspektør Erik Groes-Petersen ligner stadig mere en af vore salg-bare fodboldhelte, end en politimand. Han er da heldigvis også fremdeles for-friskende moderne og forstående i sit syn på tidens trafikproblemer. Og pro-blemer er der i høj grad tale om, når det gælder om at forlige nutidens stadi-gt mere og mere krævende trafikbe-hov med en storbys altfor snævre færd-selsårer, som tilmed i en urimelig høj grad blokeres og okkuperes af de stive og middelalderlige transportapparater, der i daglig tale kaldes sporvogne.

Naturligvis har han sæde i den kom-mission, som skal revidere færdselslo-ven. En lignende kommission nedsattes i så god tid før krigen, at den nåede at udsende en trykt betænkning, hvis enkeltheder dog — grundet alvorligere begivenheder — ikke nåede til debat på rigsdagen. I dag behøver vi ikke be-klage, at den 1. kommissions betænk-ning ikke nåede ud over betænknelighe-dernes stadium. Vi må nu have lov til at håbe på en helt moderne færdsels-lov. En færdselslov, der tager det for-nødne og fulde hensyn til den udvikling, vi trods handelsministeren og varedirek-toratet står midt i: Danmarks fortsat-te motorisering. Vi må have lov til at vente os en færdselslov, der ikke for-ældes lige med det samme.

De vigtigste forbedringer i den kommende færdselslov.

Det ligger da lige for, at vi indleder vor samtale med vicepolitiinspektør Groes-Petersen med at spørge:

— *Hvilke ønsker møder De frem med i forbindelse med den kommende revision af færdselsloven?*

— Vigereglerne, som de er formulere-t i øjeblikket, er ikke så gode, som de burde være. Vi må have en yderli-gere præcisering af, hvad man skal for-stå ved hovedvejsrettigheder — og navnlig hvilke pligter, der paahviler den fra sidevejene kommende færdsel. Dette vil uundgåeligt kræve en langt mere udstrakt skiltning ved sidevejsudmun-dingerne.

— *Bør vi ikke have langt flere hoved-veje?*

— Jeg håber, der vil komme mange flere hovedveje. Af hensyn til trafikens hurtigere og mere gnidningsløse afvik-ling er det af vigtighed, at der gives langt flere veje karakter af hovedvej. Jo større trafik, jo vigtigere er det, at flere og flere veje kan markeres som hovedveje.

— *Kunne De tænke Dem, at hoved-vejs-systemet også overførtes til byerne?*

— Personligt så jeg det yderst gerne. Desværre står jeg alene med dette syns-punkt indenfor kommissionen. Bibehol-delsen af § 11-reglen — der siger, at særlig forsigtighed skal udvises ved kørsel fra mindre befærde til mere be-færde færdselsåre — må karakterise-res som et tilbageskridt ved en færd-selslovs-revision. Den er uheldig og den er uafsluttelig årsag til tvivl. Tit hersker der uenighed i retten om, hvilken færd-selsåre, der er mere og hvilken mindre befærde. Det er indlysende, hvad en sådan uklarhed i fortolkningen betyder for de enkelte trafikanters personlige skøn. Det giver et usikkerhedsmoment, og jo flere der er af dem i trafikken, des flere chancer er der for uheld og ulyk-ker.

Ved en så fundamental og hyppigt fo-rekommende færdsels-situation, som den, der opstår, hvor en mindre og en mere befærde færdselsåre mødes, må lovens ordlyd og fortolkning være hævet over enhver tvivl. I stedet må vi førsat køre med en hovedfærdselsregel og en almin-delig vigeregel. Bortset fra de øvrige nordiske lande, hvis love altid søges pa-ralleliserede, kendes dette ikke i noget land. Ved en fastholden af hovedfærd-selsreglen også for byerne kan det na-turligvis blive noget besværligt for den tværgående trafik at slippe over, men vi må så regulere krydsene efter be-hov. Og det vil kræve et hav af skilte, hvilket koster mange penge — men gennem de rene og klare linjer vil vi blive forskånet for mange ulykker. Hvor omfattende vigepligtsulykkerne griber ind i vor ulykkesstatistik kan ses



DA VI DELTOG

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

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15

EVA 953

Erfarne Motorfolk vælger

HENLEY DÆK

— til sikker Kørsel!

Dansk Alfa Laval A/S

Møllegade 26 . København N. - C. 7429

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

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

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

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmandshallen

København V.

af den kendsgerning, at en trediedel af samtlige ulykker skyldes misforståelse og overtrædelse af vigepligtsreglen.

Fri hastighed under ansvar.

— Lovrevisionen vil vel komme til at omfatte en ophævelse af hastighedsbegrænsningen?

— Selvfølgelig skal loven på dette punkt ændres. Hastighedsbegrænsningen for personmotorkøretøjer vil falde bort, og § 27-formuleringen, der udtaler, at hastigheden til enhver tid bør tilpasses de øjeblikkelige forhold etc., vil blive den gældende.

— Vil hastighedsbegrænsningen også falde bort for byernes vedkommende?

— Ja, idet man ligeså vel her som på landevejen kan lade § 27 være gældende.

I virkeligheden betyder det ikke nogen forandring i de nu herskende forhold, idet politiet allerede længe har fortolket hastighedsbestemmelserne med uhyre liberalitet og tolereret ret vide overskridelser af hastighedsbestemmelserne, når der blot har været taget hensyn til hastighedens tilpasning til den øvrige trafik, bebyggelse, vejens beskaffenhed, køretøjets art og tilstand og førerens køredygtighed.

Ophævelsen af hastighedsbegrænsningen for byerne er måske det mest liberale skridt i den kommende færdselslov.

Af de 33 byer, vor statistik omfatter, har kun de 7 fri hastighed, i to af byerne — Amsterdam og Pittsburgh — med bunden hastighed ligger grænsen dog helt oppe på de 80 km i timen, hvilket vel i realiteten må betyde fri hastighed. At vi nu går ind for fri hastighed også i byerne er ikke ensbetydende med, at de motorkørende skal forpligte sig til at holde den slags hastigheder. De skal blot køre, som de kører nu og koncentrere sig om kørebanen forude — ikke om den bagude. Naar blot der køres forsvarligt, ligger politiets patruljevogne ikke i hælene på de motorkørende. Den frie hastighed må anses som en naturlig konsekvens af den realitet, at intet er mere demoraliserende end at være underkastet en lovbestemmelse, der vitterligt konstant overtrædes.

Svingningsreglerne moderniseres.

— Nye regler for svingning må vel komme?

— Det må man gå ud fra. Vi har nu kort bue og stor bue for sving til hen-

holdsvis højre og venstre. De, der skal svinge til venstre må i god tid lægge sig ud yderst til venstre i deres kørebane, så den ligeudkørende trafik uhindret kan fortsætte — ligesom de, der skal svinge til højre må lægge sig allerlængst ud i højre side. Det må nu klart præciseres, hvad det er, der skal ske under svingninger i trafikken. Den store bue er der vel stadigvæk — stor i forhold til højresvinget — men den får unægtelig en noget anden facon. Folk af den gamle skole praktiserer stadigvæk den altfor omhyggeligt og geometrisk nøjagtige „store bue“.

Overhaling indenom stadig forbudt — „fil-køring“ tilladt.

— Overhaling indenom ved kørsel ligeud får vel ingen chancer i den nye færdselslov? Det er jo forlængst en godkendt regel i Amerikas og Englands storbyer, at man passer sin egen kørebane og ufravigeligt giver tegn ved ændring af ligeud-retningen. Så kan de overhalende køretøjer komme både venstre- og højreom, som det passer dem.

— Vi godkender den såkaldte „fil-køring“, som svenskerne kalder det. Det vil sige, at hvis der ved trafikregulerede kryds holder to-tre rækker køretøjer ved siden af hinanden, så skal de inderste rækker have lov til at køre frem indenom køretøjerne på deres venstre side, forudsat de accelererer hurtigere. Dette må ikke forveksles med den almindelige overhaling indenom. Teoretisk er „fil-køring“ i øjeblikket ulovlig.

— Regnes lysregulerende kryds for almindelig ligeud-strækning?

— Nej, det regnes som et kryds, så i virkeligheden måtte overhaling ikke finde sted her.

Sporvognenes totalfredning bibeholdes.

— Skal sporvognene også i den nye færdselslov være fredede hele året rundt?

— Totalfredningen bibeholdes forsvåvidt, som de fremdeles vil bevare deres ubetingede forkørselsret. — de er jo så „stive“ og bundet til skinnerne — forhåbentlig lykkes det dog at få gennemført et forslag om at fratage dem denne forkørselsret ved udkørsel fra remiser etc.

Iøvrigt vil jeg meget nødig udtale mig om sporvognene. Jeg har en tydelig fornemmelse af, at sporvognsdirektøren ikke er så glad for mig. Som trafikmand kan jeg dog ikke andet end for-dømme sporvognene. Direkte såvel som

indirekte giver de anledning til mange ulykker. En holdende sporvogn ved et gadekryds er som en mur, der forhindrer ethvert udsyn. Den er årsag til en komplet blokade af trafikken, blot der kører en cykle mellem en sporvogn og fortovet lades alt håb ude for motor-køretøjet.

— Hvorfor eksisterer der ikke bestemmelse om, at lastbiler skal have stænkskærme, så det kan undgås, at trafikanter, der ligger bag dem, i fugtigt føre bliver pløret til?

— Jeg indrømmer, det er uheldigt. Vi så gerne, om der kunne træffes nødvendige forholdsregler, men problemet er ikke så ligetil rent teknisk. Vi har dog opmærksomheden henvendt på det og finder måske en løsning.

— Hvorfor falder domme ved motor-køretøjers sammenstød med heste etc. altid ud til den motorkørendes disfavør?

— Det skyldes, at man i motorloven

SMJ's Automobilhåndbog

MIN BIL OG JEG

kr. 8,75

forsendes overalt pr. efterkrav

LØSEKRUGS BOGHANDEL

JAGTVEJ 59 . KØBENHAVN N



TO MÅ MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok«.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

RECRO (hvor der findes Bagage-
bærer).

JuniorSKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhviler,
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

AJ&S

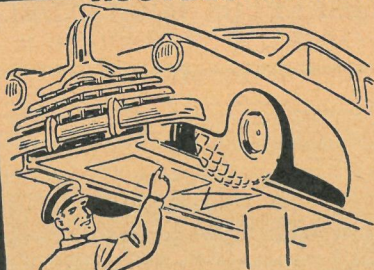
ODENSE

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (lokal 6)

-er' undervognen
RUSTBESKYTTET?



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



CALTEX
Rustproof
compound

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

har den omvendte bevisburde, d. v. s., at man ligefrem skal bevise, at man er uskyldig. Jeg vil kalde det en demokratisk ordning!

— De blændende lysstofrør-belysninger i butikker etc. er hyppigt til stor gene for de motorkørende i byerne. Bliver der truffet foranstaltninger herimod?

— Selv synes jeg ikke, de virker så generende. Vi har dog forhandlet med belysningsvæsenet om det, så der kan træffes foranstaltninger ved nyetableringer af sådanne lysarrangementer. Fremtidigt vil politiet indrapportere, hvis der skønnes at være den slags generende lys-kilder; sagen går så til belysningsvæsenet, som må foretage de fornødne ændringer. Det er selvfølgelig rimeligt, at den slags belysninger får karakter af indirekte belysning.

Hvorfor ikke stoplygte paa motorcykler?

— Motorcyklisterne savner et krav om, at deres køretøjer skal være forsynet med stoplygte (som f. eks. »Nimbus« har det), og at denne skal respekteres på lige fod med bilernes. Som det er nu, hvor alene håndoprækning har gyldighed, skal en motorcyklist i en faresituation i virkeligheden præstere det umulige, nemlig at række hånden op samtidig med, at han skal bruge begge arme til maskinens manøvrering.

— Det er rigtigt nok. Det var måske værd at overveje at indføre stoplygter for motorcykler. Motorcyklisternes afvisning er et problem, og der vil i den nye lov ske den ændring, at man fremtidigt skal se sig tilbage og derefter give tegn, nu skal man iflg. § 13 først give tegn og derefter se sig tilbage.

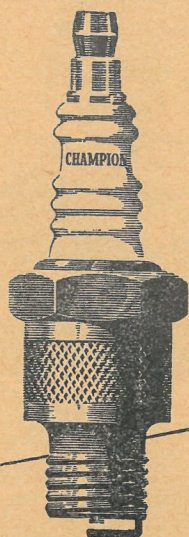
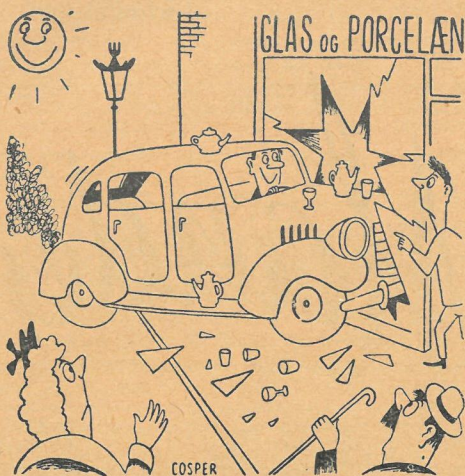
Rapporterne og ulykkerne er nedadgående.

— Hvad siger De til den af Assurandørernes Pressesekretariat udsendt påstand om den voldsomme stigning i antallet af ulykker, hvori hvert andet-tredie motorkøretøj er impliceret?

— Baggrunden for hele ordenspolitets arbejde er bestræbelserne for at mindske antallet af ulykker. Det er mig derfor en glæde at kunne fastslaa, at ikke blot er antallet af rapporter for nedadgående, men også ulykkernes antal er nedadgående. Trods en langsomt voksende motorpark... og en hastigt voksende beholdning af udslidte og forældede motorkøretøjer.

... Vi kan kun ønske, at denne lykkelige tendens må fortsætte.

C. M. P.



Er porcelænet helt?

Defekt porcelæn er værdiløst, og når der er tale om tændrør, vil det være årsag til, at gnisten svigter. Lad Deres autoreparatør afprøve tændrørene i Deres vogn — porcelænet kan være revnet, porøst eller brændt, uden at De kan se det, men det gør motoren »død« og går ud over benzinforsbruget. Skal tændrørene udskiftes, så forlang nye »Champion« tændrør.

Champion

FØRST I START · STØRST I FART

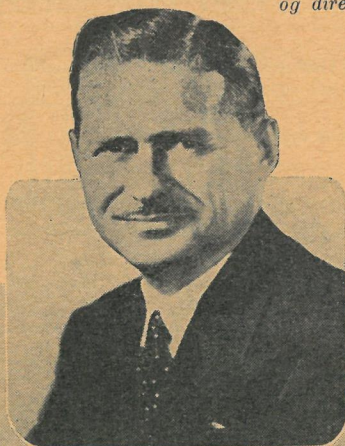


TÆNDRØR

F. BULOW & CO. - KØBENHAVN

Wilbur Shaw, ex-racerfører
og direktør for Indianapolis-
banen.

RALPH NICHOLSON
fortæller om



Manden



bag

VERDENS HÅRDESTE AUTOMOBILLØB

Verdens hårdeste automobiløb er uden tvivl 500 miles løbet på Indianapolis, der stiller de allerstørste krav både til kørere og til materiel. De vogne, der idag racer rundt på banen, adskiller sig i væsentlig grad fra de vogne, der anvendes i Grand Prix løb verden over. Farten er nogenlunde konstant, hvilket har gjort centrifugalblæsere egnede til dette løb.

Det er imidlertid ikke mange, der kender banens forhistorie, og endnu færre — i hvert fald i de skandinaviske lande — kender noget til manden bag det kæmpe-mæssige arrangement, der hvert år løber af stabelen den 30. maj.

»The Indianapolis Speedway« blev bygget af et interessentselskab i 1909, og blev

straks den vigtigste bane i landet. Det første 500 miles løb blev kørt i 1911, og det er hvert år siden blevet kørt, kun afbrudt af krigen. Selve banelegemet er ikke ovalt, men næsten rektangulært med langsider på 1 km og fire sving på et par hundrede meter hver. I banens indkreds findes, foruden det kinesiske dommertårn, parkeringsplads, service-depoter m. m.

Hvert år overværes løbet af 150—200000 tilskuere, og det er folk fra alle samfundsklasser og fra alle steder i Amerika, der strømmer til for at se den rasende dyst mellem Amerikas mest hårdhuede vovehalse. Uhyre summer omsættes i dette løb, selv om der ikke findes totali-

satorer af nogen art, men vognene alene repræsenterer en kæmpemæssig formue.

Der er mange, der ikke rigtig forstår præmieringen i Indianapolis, fordi den er anderledes end i den øvrige verden. Det er imidlertid vognene, der præmieres, og ikke kørerne, og det er forøvrigt forholdsvist sjældent, at vognenes ejere kører selv. Ejeren af en vogn finder en eller to dygtige kørere, som gerne må afløse hinanden under løbene (men da dette selvfølgelig kræver tid, er det i reglen den samme mand, der kører hele løbet). Kørerne får 30—40 pct af den sum, vognene kører ind, hvilket måske ikke kan synes at være for meget, men man må huske på, at Amerika er et penge-land, og den økonomiske indsats, ejeren af en vogn må gøre for at bygge og vedligeholde den, undervurderes ikke af nogen af parterne.

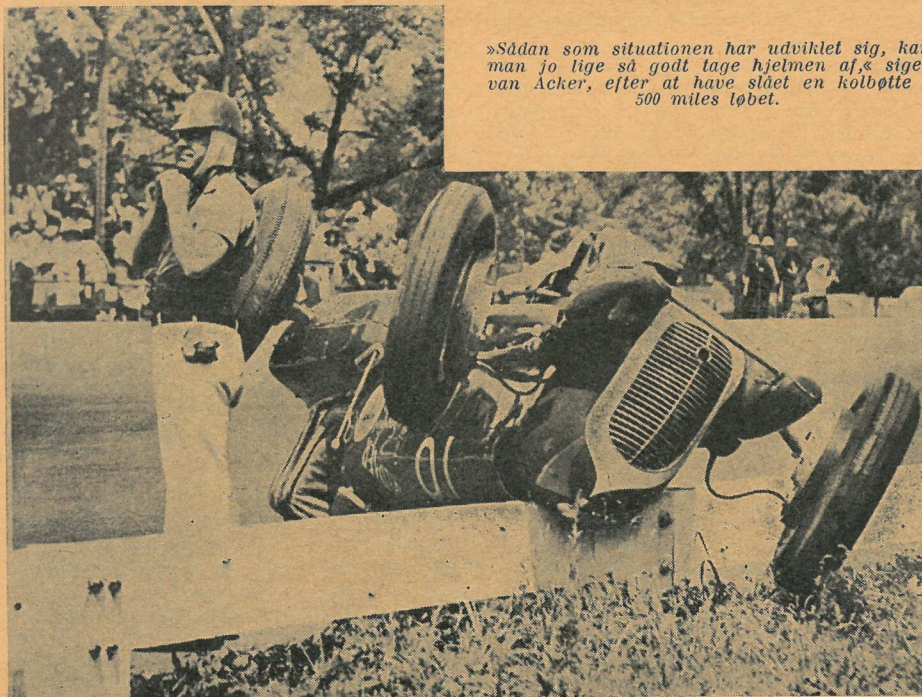
Det er ikke alle racervognsejere, der er velhavende. Lou Moore, der har konstrueret og bygget de to Blue Crown Special, som har præsteret at besætte de to førsteplader to år i træk, fortæller, at han måtte sætte hver cent, han ejede og kunne låne i at bygge vognene, og de repræsenterede en byggeudgift på \$ 66.000, da de endelig stod på banen. Samtidig må man erindre, at forsikringen på

disse vogne ophører, så snart de forlader garagen og begiver sig på vej til banen. Foruden de absolutte placeringspræmier er der alle mulige sprint-præmier og præmier for hver omgang en kører fører løbet, udsat af forskellige firmaer.

Det er kun tilladt 33 vogne at starte i 500 miles løbet, men der bliver altid sendt mange flere vogne til banen. Således var der mere end 80 vogne sidste år, men da mange af køretøjerne mere er et udtryk for konstruktørernes selvtilid end for konstruktiv dygtighed, bliver disse omgående kasseret. American Automobile Association har tilsynsførende teknikere, der gennemregner hver enkelt vogn for ikke at løbe nogen unødvendig risiko. Dette medfører, at flere detaljer må ændres, og mekanikere og ingeniører styrer sig som vilde over vognene for at gøre dem køreklar, og efter at have arbejdet på dem i op til 72 timer i træk, kan de lige akkurat ikke nå at komme med i løbet.

Ingen føler mere med disse mennesker end den tidligere kører og nu chef for Indianapolisbanen Wilbur Shaw.

Under krigen gik Indianapolisbanen bogstavelig talt i frø, og da freden »brød ud«, var der ingen, der rigtig interesserede sig for den. Shaw tog sagen op, og med sit charmerende væsen fik han Tony Hullmann overtalt til at købe banen og



»Sådan som situationen har udviklet sig, kan man jo lige så godt tage hjelmen af,« siger van Acker, efter at have slået en kolbøtte i 500 miles løbet.



En kedelig situation. Acher har mistet herredømmet over vognen, medens Rex Mays kører forbi.

indsætte Shaw som direktør. Der er sikkert ingen, der egner sig bedre til at lede denne kombination af motorsport og forretning end netop Shaw. Shaws liv former sig som et eneste stort væddeløb, lige fra han som lille dreng vandt sit første løb med et gedebukkekrøretøj. Han har aldrig siden kunnet lide at tabe, og under sin racer-karriere betragtede han det som en fuldstændig meningsløshed, hvis han ikke vandt.

Som barn boede Wilbur Shaw i nærheden af den nye Indianapolisbane, der den gang tillige blev brugt til en mængde mindre betydningsfulde løb. Såsnart han kunne se sit snit til det, hang han i depotet eller fløj afsted på sin cykle, når han kunne hente noget for kørerne ude i byen. Da han var 17 år gammel, fik han ansættelse på en akkumulatorfabrik i Detroit ved at fortælle formanden, at han vidste alt om akkumulatorer. På de første to timer af sin første arbejdsdag lærte han tilstrækkeligt, og senere blev han »specialuddannet« i at montere akkumulatorer i biler. Shaw kom i kontakt med Bill Hunt, og sammen byggede de en teknisk misforståelse af en racervogn. Shaw fortæller selv, at det var i de gode gamle dage, hvor man kunne gå ind på et reservedelslager eller hos en isenkræmmer og pille de ting ud, man skulle bruge, vise ekspedienten hvad man havde taget og betale det hele en gang ved lejlighed, når eller hvis man fik penge. Vognen blev færdig i sommeren 1921, og de to gæve konstruktører besluttede, at den skulle have sin debut på Hoosier Motor Speedway, som Indianapolisbanen og-

så kaldes. Starteren Roscoe Dunning, der selv var en ferm bilkonstruktør, så på vognen, tog notesbog og en blyant frem, men opgav enhver form for kontrolregning og dirigerede vognen ud af banen. Shaw følte sig dog ikke fornærmet af den grund, men hjalp til i depotet resten af dagen. Dunning kunne imidlertid ikke stå for Shaw's energi og charme og tilbød ham sin hjælp ved bygning af en ny vogn. Den blev fuldført på et år og passede Shaw som hånd i handske. Vognen blev døbt »Red« og følgelig malet ildrød. Da Shaw skulle starte første gang på Hoosier, sendte nogle vittige venner en ambulance fyldt med blomster.

I begyndelsen af tyverne kørte Shaw for forskellige bilejere, foruden Dunning. De var alle i besiddelse af englelig tålmodighed, hvilket var stærkt påkrævet, eftersom Shaw ødelagde den ene vogn efter den anden, men de kunne dog alle se, at han havde det rette talent. Da Shaw en gang kørte en af Floyd Smith's vogne, kom der en uheldsvanger klirrende lyd fra motoren, medens vognen brølede ned ad langsiden. Straks efter sagtede den farten, og Shaw fik den dirigeret ud af banen, hvor den holdt stille lige foran Smith. Med sit charmerende, lidt skyldbevidste smil sagde Shaw: »Gamle ven, det var en meget dyr lyd, du hørte.« Men Smith tog det meget roligt: »Ikke for mig, min dreng, for jeg solgte vognen lige inden løbet.« Da Shaw kørte på Hoosier gik han en dag lige igennem afspærringen, og da han indså, at det var håbløst at rette vognen op, forsvandt han ned i bunden, hvor han sad hermetisk inde-

lukket, da vognen, efter at have rullet flere gange rundt, landede med hjulene i vejret. Shaws moder overværede uheldet fra tilskuerpladserne, men blev kort efter beroliget af sønnens mekaniker, der kom lige fra ulykkesstedet. »Han er all-right,« råbte mekanikeren på lang afstand, »De skulle bare høre ham bande inde i kassen.«

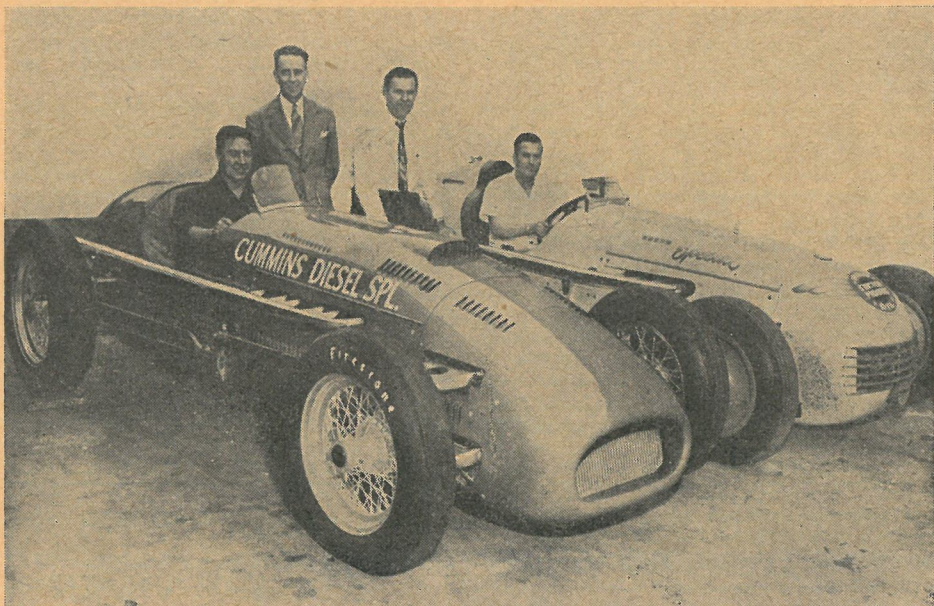
Shaw var selvfølgelig også med på den berømte Ascottbane, der blev lukket af politiet på grund af »rå kørsel på banen og udisciplinerede forhold på tilskuerpladserne. Kørerne klemte hinanden eller prøvede at drive hinanden ud af banen i svingene, og når man havde tilmeldt sig for en sæson på Ascott, kunne man altid nøje kalkulere med så mange løb og så mange dage på hospitalet. Under løbenes mere eller mindre unfair situationer sydede og kogte tilskuerpladserne, som når en dommer i Idrætsparken fejlagtig har dømt straffespark til svenskerne. Shaw havde netop fået brækket to ribben, da politiet kom for at lukke banen, hvilket de fik hans fulde velsignelse til.

Medens Shaw var i Ascott underviste han i flyvning i de dage, han ikke trænede, kørte eller lå på hospitalet, og blandt hans elever fandtes også Clark

Gable. Efter at Ascott var blevet lukket, kørte Shaw rundt omkring på Amerikas dirt- og board-tracks.

Navnlig board-tracks var tidligere meget populære i Amerika, fordi banerne var små og kørslen dramatisk, næsten som de nuværende midget løb. Som navnet siger, var banen lavet af træ, som vi kender det fra 6-dages løbene i Forum, men belægningen blev naturligvis meget hårdt belastet, og det skete gentagne gange, at en vogn »gik igennem« eller en tilskuertribune styrtede sammen. Da Shaw engang skulle starte i et sådant løb, røg han igennem brædderne, netop som han skulle stige ind i vognen, og udbedringen af det derved opståede hul forsinkede løbet en halv time. Kunne publikum lide disse board-tracks, så kunne kørerne til gengæld ikke rigtig gøtere dem, fordi træsplinterne fløj om ørerne på dem. Shaw fik engang en sådan splint på 3 tommer i næsen, og da han netop var i færd med en vanskelig overhaling, sad den og vibrerede i vindpresset under to omgange, inden Shaw havde tid til at trække den ud.

I 1927 deltog Shaw for første gang i 500 miles løbet på Indianapolis, hvor han blev nr. 4, og han kørte her for mange



For nogen tid siden meddelte et dagblad, at verdens første dieseldrevne racervogn ville starte i årets 500 miles løb på Indianapolis. Bortset herfra kørte allerede i 1932 en Cummins Diesel i dette løb. Om denne og lignende vogne kan man læse i SMJ for november 1949. Over disse linjer ses den nye Cummins Diesel Special, der deltog i 1950. I betragtning af motorens størrelse må man sige, at konstruktørerne har været meget heldige i denne vogns udformning. Vognen bagved er ligeledes en diesel. Cummins dieselmotor skal efter sigende gå 4000 omdr./min.

forskellige racerejere, bl. a. den nok så berømte Duesenberg. I 1931 kørte Shaw således den ene af de to vogne Duesenberg havde på banen, og Duesenberg selv, der ganske nøje vidste, hvad vognen kunne tåle og holde til, stod i depotet og gav signal til, at alt var i orden, og at tempoet blot skulle holdes. Shaw misforstod imidlertid signalet og troede, at vognen yderligere skulle forceres. Han gav den derfor alt, hvad den havde i sig og begyndte at overhale de nærmest foranliggende vogne. Da han skulle forbi Ralph Hepburn, regnede han med at kunne knibe sig imellem, men regnede $\frac{1}{2}$ tomme galt, og hjulene ramte en kantsten. Shaw mistede herredømmet over vognen, og som gennem en faldlem forsvandt både han og mekanikeren (man kørte med mekaniker den gang) ned i bunden af vognen, inden den slog en kolbøtte over den lave mur og røg i en bue op i luften, hvor den bl. a. slog telefontrådene ned fra masterne, inden den atter landede. Shaw og mekanikeren lå i et rod af skruer og møtrikker, men medens mekanikeren havde et temmeligt stort hul i hovedet, var Shaw uskadt med undtagelse af nogle hudafskrabninger, der blev sjasket til med jod. I Shaw's indre rasede en kamp mellem at simulere bevidstløs for at undgå Duesenbergs vrede og at komme frem fri og frejdig for at vise sin kone, at han intet fejlede. Han valgte det sidste, men nærmede sig Duesenberg med en vis respekt — vognen havde trods alt kostet 25.000 \$. Duesenberg overbeviste sig imidlertid først og fremmest om, at Shaw intet fejlede, og da han var blevet klar over, at den uheldige kører havde sin fulde førlighed både rent korporligt og åndeligt, kaldte han den anden vogn ind og satte Shaw til at køre videre i den. Der begyndte atter en vild jagt efter konkurrenterne, og da Shaw atter kom op i baghjulet på Hepburn, var han lidt mere omhyggelig i sine beregninger, hvilket resulterede i en sikkerhedsmargin på en kvart tomme. På nøjagtig det samme sted, hvor han for et øjeblik siden kørte en vogn ud af banen, strøg han så tæt op ad muren, at der kun var plads til et postkort mellem denne og vognen. Shaw så på den nye mekaniker, der var blevet ligbleg, og tænkte: »Ja, når du ikke kunne lide det her, så skulle du bare have været med sidste gang.«

I 1936 byggede Shaw sin egen vogn, og med den blev han nr. 7 samme år. Efter løbet byggede han og Karl Kitzer vognen om. Den blev forsynet med en 4-cylindret motor, og Kitzer påstår, at chassis'et var af gummi, idet han bl. a. også er kommet

med en for en konstruktør ret opsigtsvækkende udtalelse, nemlig at ligegyldigt hvem der kørte den vogn, så ville de slå sig ihjel. Ikke desto mindre vandt Shaw løbet i 1937 i denne vogn med de mærkelige specifikationer. Oliebeholderen sprang læk på løbets sidste del, og den varme olie sprøjtede ned over Shaw's fod.

Shaw tjente gode penge med sin nye vogn, og alene 500 miles løbet i 1937 gav ham 40.000 \$. I slutningen af 1937 tog han til Europa for at deltage i forskellige Grand Prix, men her blev han i høj grad den lille, fordi han slet ikke var inde i den nødvendige køreteknik. Han fik dog så meget ud af sin tur, at han fik øjnene op for de italienske racerkonstruktørers dygtighed, og han bestilte omgående en Maserati. Med denne sin nyerhvervelse vandt han 500 miles løbet i både 1939 og 40, og Shaw og Louis Meyer er således de eneste kørere, der har vundet dette løb tre gange.

I 1941 kom Shaw alvorligt tilskade. Da han førte løbet med fem omgange, brækkede en aksel, og han kørte ind i muren på langsiden, hvorved tre af hans ryghvirvler blev knust.

Under krigen var Shaw salgschef i et gummifirma, og han medvirkede til adskillige forsøg og vejprøver. Det var første gang i sit liv, at han prøvede kontorstolens rædsler, og han var uden tvivl blevet sindssyg, hvis krigen ikke var holdt op.

Da Tony Hullmann købte Indianapolisbanen og Shaw blev direktør for foretagendet, fik han atter nok at gøre med sin kæreste hobby: racerførsel. Selvom banens gamle good will ikke var fordampet i krigsårene, var det et uhyre slid at samle den nødvendige kapital til pengepræmier, banens istandsættelse o. s. v. Det lykkedes imidlertid, og i 1946 blev der atter kørt på Indianapolisbanen til trods for, at kun syv vogne var startklar.

Det er hovedsageligt amerikanske kørere og amerikanske vogne, der konkurrerer i 500 miles løbet, kun få europæiske kørere har forsøgt lykken på Indianapolis.

Bestil den nu:

Kr.
8,75

**STØRRE VIDEN
STØRRE FART**

forsendes overalt pr. efterkrav

LØSEKRUGS BOGHANDEL
JAGTVEJ 59 · KØBENHAVN N

Det klør stadig i fingrene på Shaw, når han hører lyden af de veltrimmede racermotorer, der for ham lyder som en fuldendt symfoni lyder for Toscanini. Han føler og lider også med kørerne, når de har vanskeligheder med at gøre vognen klar inden løbet, og han kan næsten ikke få over sit hjerte at meddele en mand, at han ikke har kvalificeret sig. I denne forbindelse skal det lige siges, at man skal køre mindst tre omgange med en gennemsnitshastighed på 175 km/tm som minimum for at få lov til at deltage i løbet. Efter krigen forsøgte en englænder sig med en lille sportsvogn, som alle Indianapolisfolkene vidste var dødsdømt, fordi den simpelthen aldrig kunne komme op på en hastighed, der tillod den at komme på deltagerlisten. Det var imidlertid umuligt at gøre dette be-gribeligt for englænderen, der masede dag og nat med vognen, og da han endelig mente, at den ville være i stand til at kvalificere sig, havde vognen ikke kørt en omgang, før det flød med plejlstænger og stempler over hele banen. Ikke desto mindre gik denne never-give-up-englænder i gang med at samle sine stumper sammen for endnu en gang at prøve. Shaw kunne ikke få sig selv til at smide ham ud af depotet, hvor han tog plads op til ingen verdens nytte, for han var en »forbandet god sportsmand«, som Shaw selv udtrykte det.

Shaw har, som tidligere omtalt, aldrig kunnet fordrage at tabe et løb, men han kunne heller ikke drømme om ikke at fuldføre en ting, han var begyndt på, så-længe der stod nogenlunde fair midler til rådighed. En situation giver hele man-den i en nøddeskal. Under et stort mo-torløb førte Shaw med ½ baneomgang, da han fik den fejlagtige opfattelse, at løbet var slut. Han lod vognen trille far-ten af sig på den efterfølgende omgang og var ved at tage brillerne af da hans høreelse med al ønskelig tydelig-hed fortalte ham, at der var en vogn for fuldt optræk efter ham, og pludselig gik det op for ham, at han endnu manglede en omgang. Shaw fortæller selv, at han ikke havde skygge af chance for at få omdrejninger på motoren igen, inden den bagfra kommende kører, en ganske ung fyr, der allerede mente at have slået den store Shaw, havde overhalet ham. Shaw fortæller selv om denne pinlige situation: »Jeg vendte mig om mod manden og holdt afværgende en hånd op, medens jeg råbte: »Nej, nej, nej!« og lad mig falde død om på stedet, hvis fyren ikke tog gassen af og holdt sig bag mig, til jeg var kommet i mål.«

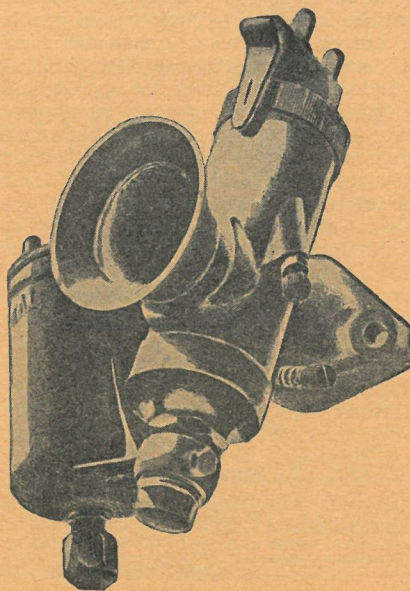
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RÆSERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

WILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

HAR MOTORKØRETØJET

en personlighed

Af **PRIMUS MOTOR**

Til orientering for skeptisk indstillede læsere — og dem findes der jo gudske lov endnu en del af — skal det rent indledningsvis bemærkes, at denne artikel — til trods for overskriftens absolut mystiske karakter — handler om realiteter, der er til at tage og føle paa forsåvidt, som vi er fortrolige med dem, når vi undersøger dem hver for sig. Men ser man dem i deres indbyrdes sammenhæng, bliver billedet ofte meget uoverskueligt. Sammenspillet mellem alle motorkøretøjets egenskaber er i reglen af en så indviklet natur, at man ikke kan gøre rede for det i en halv eller en hel spalte, hvilket for mange er tilstrækkeligt bevis for, at problemet må indrangeres blandt de overnaturlige fænomener. Uden at dele denne opfattelse skal vi forsøge at nærme os spørgsmålet ved en forsigtig indkredsningssmanøvre.

Enhver, som interesserer sig for og beskæftiger sig med automobiler eller motorcykler, er fortrolig med det faktum, at to køretøjer, der er bygget til meget nær de samme tekniske specifikationer, i publikums almindelige omdømme ikke nyder tilnærmelsesvis den samme anerkendelse; det ene falder simpelthen i folks »smag«, det andet ikke. Man kan endda gå et skridt videre og sige, at to køretøjer af samme fabrikat, årgang og model kan virke vidt forskellige, og dette forhold behøver ikke at være knyttet til vogne, der har været udsat for forskellig behandling under brugen — de kan i mange ilfælde virke vidt forskellige lige fra det øjeblik, de forlader fabrikkens samlebånd.

Jeg havde for nylig anledning til en hyggelig sludder med en englænder, som næsten aldrig har beskæftiget sig med andet end biler og motorcykler — tidligere Grand Prix kører for en af de store engelske motorcyklefabrikker og i dag beskæftiget med at forhandle motortilbehør. På et direkte spørgsmål om, hvad

han syntes om en ganske bestemt af de nyeste engelske personvognsmodeller svarede han:

— Å jo, den har et fremragende styretøj, en hjulophængning og en affjedring, der tilfredsstillende selv de strengeste krav, en vidunderlig motor, en perfekt transmission, fortrinlige bremses og en usædvanlig fint gennemarbejdet kombination af karosseriet og de bærende konstruktioner. Men det er en dårlig vogn. Jeg er ikke i stand til at forklare mig nærmere. Det er simpelthen et faktum.

Hvis denne bemærkning var kommet fra en person med mindre indsigt i problemerne, kunne man have opfattet den som et udslag af manglende indsigt i forbindelse med en vis arrogant udtryksform. Men manden er ekspert, han har prøvekørt alverdens biler og motorcykler i den sidste menneskealder, og som englænder tilhører han en nation af ordknappe hverdagsfilosoffer. Hvad skjuler der sig bag hans kategoriske dom i dette specielle tilfælde?

Simpelthen dette, at der inden i den opmærksomme kører — i årenes løb og efterhånden som han stifter bekendtskab med et rigt udvalg af køretøjer — udvikler sig et fintfølede registerapparat, som er i stand til at sammenfatte alle køretøjets egenskaber således, som vi opfatter dem med vore sanser. Når vi kører hen ad landevejen, modtager vi fra omverdenen en række påvirkninger — stød fra vejbanen, bremsekræfter, vandrette tværkræfter ved kørsel i sving, vindtryk, accelerationskræfter o. s. v. — som gennem køretøjets gummiringe, hjul, hjulophængning, fjedre, støddæmpere, chassissamme og sædepolstring overføres til vort legeme og derved til vort nervesystem i form af svingninger af vidt forskellig styrke og frekvens. Hertil kommer i reglen en strøm af svingninger, som har deres oprindelse i vognens eget maskineri — motorvibrationer, ventilstøj,

stempelklapren, tandhjulstøj, susen af ventilator, vandpumpe, dynamo, o. s. v. — et lyd- og svingningsbillede, som sammen med luftstøjen omkring karosseriet er af afgørende betydning for vor sammenfattende bedømmelse af køretøjet.

Afgørende for den enkelte kørers fornemmelse af, om han kan lide et motor-køretøj eller ej, er sådanne egenskaber som de, der kan sammenfattes i begreberne manøvrebillighed og stabilitet. At en vogn eller en motorcykle er manøvrebillig, vil sige, at den lyster kontrolorganerne (rat, bremse, gas, kobling) uden væsentlig forsinkelse og uden at den tilsigtede virkning opnås i forbindelse med mærkbare svingninger omkring en eller anden ligevægtstilling. Hvis en vogn f. eks. er således indrettet, at akselafstanden er forholdsvis kort i forhold til inertimomentet (trægheden) omkring en lodret akse gennem tyngdepunktet (se SMJ nov. 1949, side 33), skal man dreje forhjulene en ret stor vinkel, før den reagerer; til gengæld vil den så indlede styrebevægelsen med et ryk og vil derefter udføre vandrette styresvingninger, som kan være i indtil 2 sekunder. Visse — navnlig ældre — bremsesystemer er således indrettet, at der går en rum tid fra det øjeblik, man træder bremsepedalen ned, og til bremserne virker; til gengæld kommer bremsevirkningen så med et ryk, der kan være efterfulgt af svingninger i vognens bremsebevægelse, som en følge af svingninger i bremsesystemets enkelte dele. Også manøvrebevægelsernes entydighed har stor indflydelse på vor subjektive bedømmelse af et køretøj; f. eks. kan slappe tilbagetræksfjedre og snavs i systemets lejer give en usikker indstilling af gas-spjældet; mange af de moderne ratgearmekanismer er således indrettet, at det naturlige slør i de mange ledforbindelser (i forbindelse med det slid, som opstår i tidens løb) giver usikker gearskiftning. I de nævnte og i mange andre tilfælde bevirker kontrolbevægelsernes mangel på entydighed en psykologisk belastning af føreren med det resultat, at han under kørslen føler en usikkerhedsfornemmelse.

Ved køretøjets stabilitet tænkes her ikke alene på væltnings- og krængningsstabiliteten, egenskaber, der i høj grad afhænger af køretøjets faktiske tyngdepunkthøjde, men nok så meget på at køretøjet — populært sagt — ikke foretager sig andet end det, man beder det om. Hvis man kører ud ad en plan, vandret vejstrækning og slipper rattet eller styret, skal køretøjet helst fortsætte lige ud uden at trække til siden og uden at ud-



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

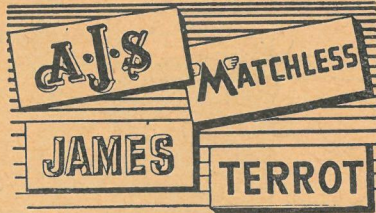
RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 . København K.



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

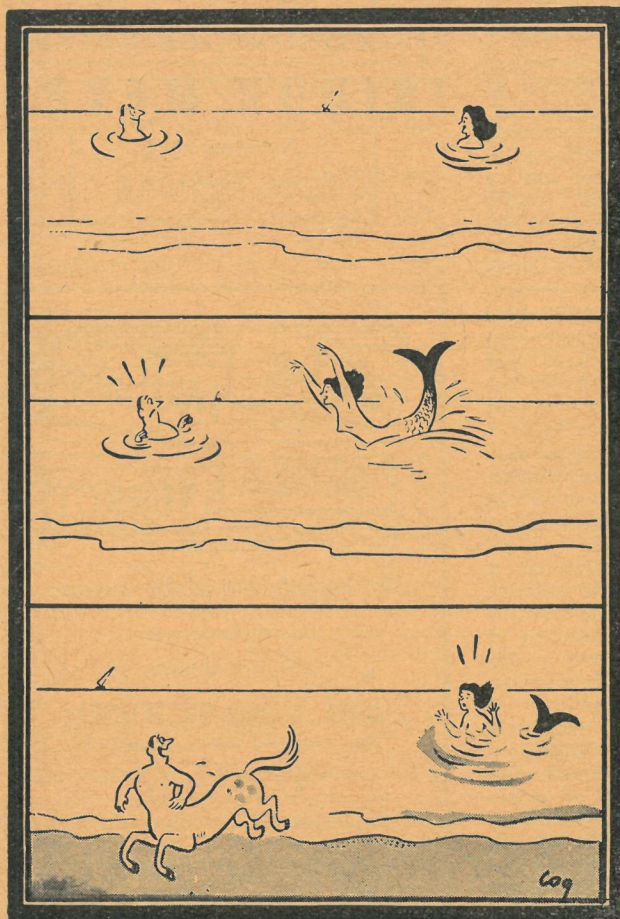
Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

føre svingninger i styretøjet; endvidere vil man i reglen kræve en vis grad af selvopretning, når man i et sving slipper kontrollen med styretøjet. Først når disse betingelser er opfyldt, siger man at styretøjet er stabilt. At bremsesystemet er stabilt, vil sige, at dets egenskaber ikke ændrer sig ligegyldig, hvilken brug man gør af dem; selvfølgelig kan ethvert bremsesystem overbelastes (f. eks. ved bjergkørsel), men ved et køretøj med underdimensionerede bremses vil belægningerne kunne overophedes selv under normal brug således, at bremseevnen nedsættes. Systemet kan da ikke siges at være stabilt. Af en chassisramme kræver man bl. a., at den aldrig under normale driftsforhold kommer i sådanne svingninger, at det kan komme til at påvirke det samlede lyd- og svingningsbillede, som når frem til førerens nervesystem

(sammenlign f. eks. motorcykler med og uden baghjulsaffjedring). At en affjedring er fuldstændig stabil, vil sige, at den ikke giver anledning til krævnings-svingninger, nikketsvingninger og svingninger i styretøj og bremses.

Man kan efterhånden tænke sig til, hvilken art af overvejelser, der fik vor engelske ven til kategorisk at udtale, at en vogn, som er sammensat af de fineste komponenter, alligevel er en »daarlig vogn«. Hvis man tog et udvalg af de fineste automobil- eller motorcykledele og satte dem sammen til et køretøj, er der en overvejende sandsynlighed for, at resultatet ville blive utilfredsstillende. Erfaringen viser, at alle de bedste køretøjer, som i tidens løb er blevet fremstillet, og som nyder almindelig anerkendelse på grund af deres manørevillighed og -sikkerhed og deres stabilitet, er konstrueret

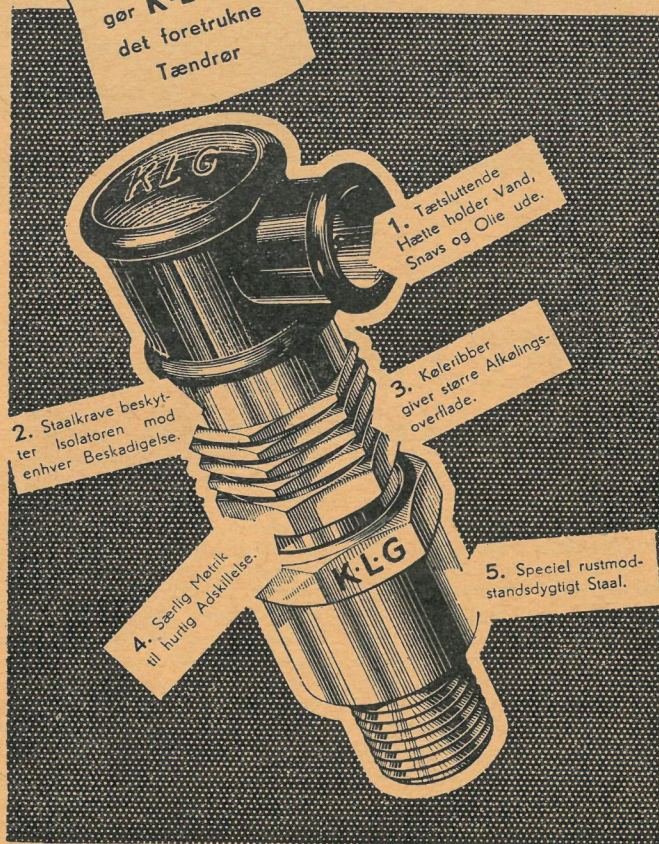
under ledelse af en enkelt ekspert, som lige fra planlæggelsen af de mindste enkeltheder har haft et bestemt mål for øje, nemlig et køretøj med ganske bestemte eftertragtede egenskaber. En sådan mand må ikke alene være ingeniør, han til en vis grad også være kunstner, det vil sige, at hans evner har et sådant vingefang, at han under hele arbejdet kan fastholde en bestemt plan, indtil det ønskede resultat foreligger. Derfor beror den sidste hårfine bedømmelse af et køretøj på et intuitivt betonet skøn af samme art som det, man anvender, når man skal bedømme »rigtig« kunst. På væggen hænger måske to lige store malerier; de er ens indrammet, og der er medgået lige megen farve til dem begge to. Men vi synes, at det ene billede er godt, og at det andet er dårligt. Vi er ikke i stand til at forklare os nærmere. Det er simpelt hen et faktum.



Ak ja, man må
forbauses!

DET ER GNISTRENDE GODT

Disse **5** Fordele
gør **K.L.G.** til
det foretrukne
Tændrør

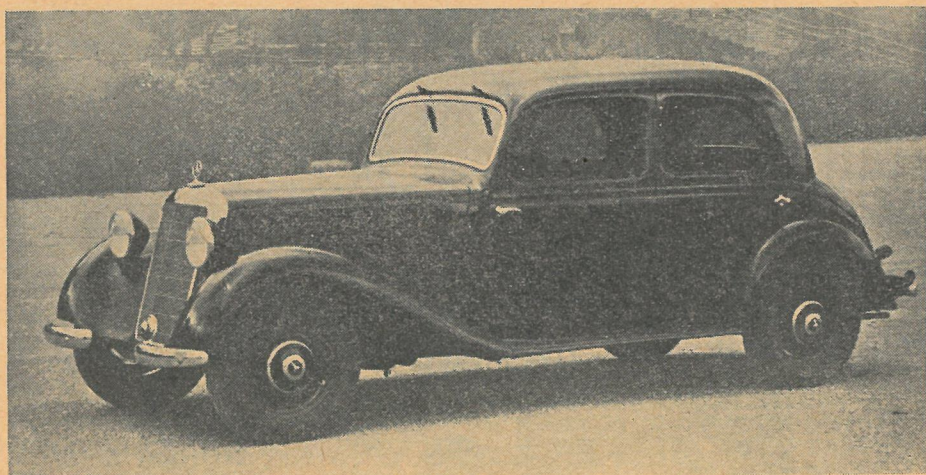


K.L.G.

DET VANDTÆTTE
TÆNDRØR

Generalrepræsentant for Danmark

VILH. NELLEMANN A/S . KØBENHAVN - RANDERS



Vi prøvekører

MERCEDES BENZ

DIESELVOGN 170 D

Den 20. april havde to af SMJ's tekniske medarbejdere lejlighed til at prøvekøre Mercedes 170 D, der som bekendt er forsynet med dieselmotor. Vi har allerede omtalt denne vogn, da den første gang blev præsenteret her i landet, ligesom den naturligvis blev omtalt i forbindelse med automobiludstillingen i Forum.

Denne dieselpersonvogn åbner imidlertid ret store perspektiver såvel for fremtidens automobilteknik som den enkelte motorkørers økonomi.

Der vil være grund til lige at gentage, at dieselmotoren i 170 D svarer ret nøje i sine specifikationer og egenskaber til den sideventilede benzinemotor 170 V. Hvad der ud fra et motorteknisk synspunkt virker ret overraskende er, at de to motorer svarer fuldstændig til hinanden i maksimal ydeevne, nemlig 37 HK ved 3800 omdr./min. Bortset fra motoren er modellerne 170 D og 170 V nøjagtig ens.

For den enkelte bilejer vil det sige en besparelse i driftsudgifterne, forudsat at vognen blot kører en halv snes tusinde kilometer om året. Til nøjagtig sammenligning kan vi anføre, at model 170

V incl. omsætningsafgift koster kr. 14.800.—, medens den tilsvarende dieselvogn, ligeledes incl. omsætningsafgift, koster kr. 17.050.—. Da model 170 V, hvad prisen angår, kan taale sammenligning med de fleste mellemstore personvogne, vil merudgiften til anskaffelse af dieselvognen beløbe sig til kr. 2250.—, men vil man være helt på den sikre side, kan man anslaa anskaffelsesprisen for en mellemstor personvogn til kr. 13.500.—, og man må således regne med en forøget anskaffelsespris på kr. 3550.—. Hvis man afskriver vognen med 10 % om året, vil dette sige, at man får en forhøjet afskrivning på kr. 335.—, og dertil kommer, at dieselvognen skal betale dobbelt vægtafgift, hvilket vil sige en merudgift på kr. 120.—. Den dag, man anskaffer vognen, står man altså med et handicap svarende til en merudgift på kr. 475.— i årlige faste driftsudgifter. De bevægelige omkostninger vil imidlertid vise en betydelig nedgang, der forøges i forhold til det korte antal km. Til sammenligning kan anføres, at model 170 V kører ca. 10 km pr. liter benzin (hvilket også svarer til en mellemstor per-

sonvogns forbrug, man vil måske endda anføre, at det er et forholdsvis lille forbrug), dieselvognen går til gengæld 15 km på en liter dieselolie, med andre ord den udnytter et billigere brændstof bedre. Med de nugældende brændstofpriser: 74 øre for en liter benzin og 26 øre for en liter dieselolie udgør besparelsen pr. 100 km kr. 5.57; holder vi os til en merudgift af de faste omkostninger på kr. 475.—, vil det sige, at de samlede årlige driftsudgifter bliver ens for diesel- og benzinvognen, når man har kørt ca. 8500 km. Går man imidlertid videre i regnestykket og regner med en repræsentant-vogn, der kører 30.000 km årligt, bliver brændstofudgiften til benzinvognen kr. 2190.—, medens dieselvognen kører den samme strækning for kr. 519.—, man sparer med andre ord kr. 1671.— i brændstofudgift, og når vi fratrækker de kr. 475.—, der er i merudgift på dieselvognen under de faste omkostninger, vil det sige, at man opnår en årlig besparelse på kr. 1196.—.

Dertil kan der yderligere bemærkes, at en del af de 30.000 km uvægerligt vil falde ind under, hvad man kan kalde bykørsel, og når man betragter de to vognes forbrugskurver, vil man forstå, at dieselvognen er betydeligt mere økonomisk i bykørsel end langt den overvejende del af de benzindrevne vogne. Endelig må det anføres, at en benzinmotor ikke kan opvise den samme lange

levetid som dieselmotoren, ligesom indsprøjtningpumperne på dieselmotoren i reglen er så stabile, at de holder længere end både motor og vogn, medens det elektriske tændingssystem ofte vil kræve udskiftning af reservedele.

Er det surt fortjente penge?

Efter at have læst ovenstående vil mange sikkert spørge sig selv, hvilket offer man skal bringe for at spare det nævnte beløb i kørselsomkostningerne. Kniber det med accelerationen? Larmer motoren? Er den vanskelig at starte? Lugter den af dieselolie?

Vi kan berolige vore læsere med, at man intet offer skal bringe, og man kommer ikke til at føle sig som en martyr ved at køre denne vogn. Vi skal i det følgende give en beskrivelse af de indtryk, vi fik af 170 D under prøve-kørslen.

Kun når vognen går tomgang hører man, at det er en dieselmotor med den karakteristiske bankende forbrænding. Såsnart motoren kommer under belastning, vil man ikke høre nogen forskel, selv om gangen naturligvis ikke er silkeblød som i en stor amerikansk motor, men et utrænet øre vil i alt fald intet opdage. Med hensyn til lugten kan vi kort og godt sige, at der overhovedet ikke trænger nogen dunster ind i vognen, med mindre man har spildt dieselolie over hele motoren.

SPECIFIKATION:

Motor (diesel):

Cylinderantal	4
Boring	73,5 mm
Slaglængde	100 mm
Slagvolumen	1697 ccm
Kompressionsforhold	19:1
Maksimal HK	38 ved 3200 omdr./min.
Dieselolieforbrug	15 km/l
Lys- & startanlæg	12 volt
Fabrikat	Bosch
Dieselpumpe	Bosch

Kobling og gearkasse:

Kobling	1ør enkeltplade
Gearkasse	4 hastigheder frem
Gearstangsplacering	gulvet
Udvekslingsforhold	
1. gear	4,025: 1
2. gear	2,28: 1
3. gear	1,42: 1
4. gear	1: 1
Differentiale	sakraatskaarne tænder
Udveksling i differentiale	4,125: 1
Dækstørrelse	5,50×16

Chassis:

Chassisramme	ovale stålør, X-formet
Forhjulsophængning	uafhængig med tværliggende bladfjedre
Baghjulsophængning	uafhængig pendulaksler med skruefjedre
Bremser	hydrauliske
Karosseri	4-dørs Sedan
Personantal	4

Dimensioner:

Akselafstand	2845 mm
Sporvidde, for	1310 mm
» bag	1296 mm
Total længde	4285 mm
Total bredde	1580 mm
Total højde	1610 mm
Egenvægt	1245 kg
Benzintank	43 liter
Oljeindhold	4,5 liter
Vand	8,7 liter

Når man kører vognen under forskellige forhold, vil man mærke, at den har bedre trækraft ved lave omdrejninger er ikke de jævne og bløde overgange som en moderne karburator giver. Man end en benzinmotor, og ellers mærker man kun forskellen i „gas“pedalen. Der kan karakterisere motorens reaktion på „gas“pedalen ved, at det er enten—eller, enten trækker den eller også bremsen den. Det skal dog her påpeges, at et indgående kendskab til vognen og dens særlige egenskaber muligvis vil kunne give den nødvendige følsomhed i foden. Mod forventning viste det sig, at motoren kun bremsen vognen ubetydeligt, når man slipper pedalen. Kører man med jævn god fart og slipper gassen, mærker man ikke nogen egentlig overgang, og farten nedsættes kun langsomt. Giver man derefter gas igen, reagerer dieselmotoren med et ryk, d. v. s., at den svagt bremsende virkning ikke gradvis bliver ophævet, men forsvinder pludseligt, samtidig med at motoren begynder at trække. Dette er i virkeligheden det eneste punkt, hvor man kan sige, at Mercedes 170 D adskiller sig fra sin „søster“ model 170 V med benzinmotor.

Med hensyn til starten må denne siges at være lettere end for benzinvognens vedkommende. Vi havde vognen stående i garage natten over, og startede den om morgenen på 20 sek. Når motoren, som i dette tilfælde, er helt

kold, sætter man glødespiraler i funktion ved at trykke starthåndtaget halvt ned. I løbet af 16—17 sek. tænder en kontrollampe, der viser, at glødespiralerne er oppe paa den tilstrækkelige temperatur, hvorefter man trykker håndtaget helt i bund, og motoren starter øjeblikkelig. Starthåndtaget anvendes ligeledes til at stoppe motoren når det løftes opefter.

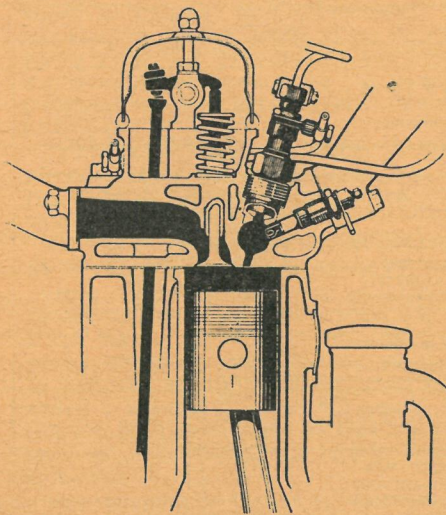
Accelerationen er forsåvidt lige så hurtig som for benzinvognens vedkommende, blot mangler man accelerationspumpens øjeblikkelige virkning, men til gengæld er dieselmotoren jævner i optrækket.

Som alle Mercedes-vogne har model 170 D glimrende køreegenskaber. Vi kørte denne vogn på en måde, man iøvrigt bør holde sig fra at forsøge, når det drejer sig om de fleste andre vogne, uden et eneste øjeblik at føle usikkerhed. Tophastigheden, ca. 96 km/tm., er ikke imponerende, men den er til gengæld en fuldt anvendelig marchhastighed, og et sving skal være meget skarpt, før det bliver nødvendigt at tage gassen fra vognen. Det eneste punkt, hvor man kan tillade sig at kritisere den foreliggende vogn, er dens bremseegenskaber; som det også var tilfældet med model 170 V føles bremserne ikke fuldt tilstrækkeligt, hvilket iøvrigt er mærkeligt, eftersom de bremser, Mercedes fremstiller til sine racervogne, har tjent som forbillede verden over.

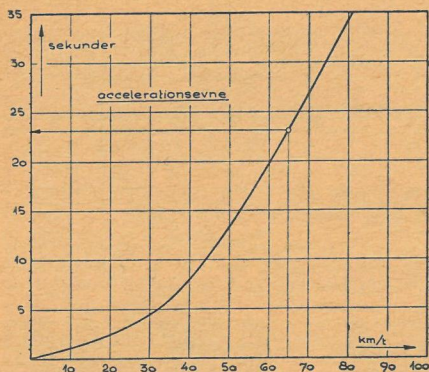
Motorens konstruktion

Den konstruktionstanke, som ligger til grund for den nye Mercedes Benz, type 170 D, er både dristig og usædvanlig, forsåvidt som den er gået ud på at fremstille en dieseludgave af benzinmodellen 170 V under bibeholdelse af såvel den oprindelige chassis- og karosserikonstruktion som væsentlige elementer af den oprindelige benzinmotor herunder motorens krumtapaksel. De to motorer har samme slagvolumen, og de udvikler samme effektive hestekraft ved omtrent samme omdrejningstal, hvilket — når man betænker de vanskeligheder, som er forbundet med udviklingen af hurtiggående dieselmotorer — må betegnes som et bemærkelsesværdigt resultat.

Den væsentlige mekaniske forskel ved de to motorer ligger i ventilbevægelsen. Benzinmotoren er sideventilet, medens dieselmotoren naturligvis er topventilet (som bekendt kan man ikke fremstille en normal dieselmotor med sideventiler,



Et snit gennem dieselmotoren 170 D. Over selve kompressionsrummet ses forkammeret med dysen og glødespiralen.



Accelerationskurven for Mercedes 170 D.

fordi det lille kompressionsrum i så tilfælde giver alt for snæver passage for de ind- og udstømmende gasmængder), men de to motorer har samme knastaksel og dermed samme ventildiagram. Af hensyn til varmebelastningen og det høje kompressionstryk er topstykket delt i to dele, der hver dækker to cylindre, og forbrændingskammeret er udført med forkammer i en konstruktionsform, som dels giver en forholdsvis blød gang af motoren, og dels tillader anvendelsen af en simpel og robust tapdysse i strålespidsen i stedet for den fint forstøvede huldyse, der let kan tilstoppes af urenheder i det anvendte brændsel. Til gengæld bevirker den store kølede overflade af forbrændingskammeret, at man ikke kan starte motoren uden videre, naar den er kold; man må først forvarme luften i forbrændingskammeret ved hjælp af en elektrisk glødetråd, som er indbygget i forkammeret. Brændslet sprøjtes ind ved hjælp af en almindelig Bosch-pumpe med påbygget fødepumpe og brændselsfilter. Af hensyn til det større startmoment, som er nødvendigt ved dieselmotoren, er den forsynet med en startmotor på 12 volt, og hele vognens elektriske anlæg er indrettet til denne spænding, medens benzinmodellen har det normale 6 volt-anlæg.

De sværere motordimensioner — særlig i blokken og topstykket — som er en naturlig følge af de højere arbejdstryk i dieselmotoren, bevirker, at dieseludgaven af Mercedes Benz 170 er ca. 100 kg tungere end benzinmodellen, men der udover er der ikke i det ydre nogen forskel på de to vogne. Accelerationsegenskaberne er praktisk talt de samme, dog med en lille forskel i benzinvogens favor; medvirkende hertil er

den omstændighed, at dieselmotorens regulator automatisk afbryder brændselstilførslen, når omdrejningstallet når op på 3400 omdr./min., og endvidere, at dens svinghjul er lidt tungere end benzinmotorens. Til gengæld tør det antydes, at overgangen til dieseldrift giver en brændselsbesparelse, som kan mærkes i det daglige, specielt når man tænker på de nu gældende priser for henholdsvis benzin og dieselolie her i landet.

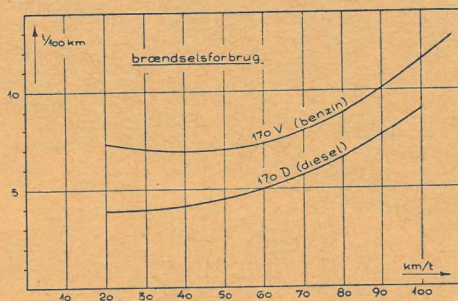
Tanken rummer 45 liter dieselolie, og fylder man den op, kan man køre op imod 700 km, før man skal fylde brændsel på igen.

Af de hosstående kurver kan aflæses brændselsforbruget ved forskellige, konstante kørehastigheder henholdsvis for benzin- og dieselmodellen. Dieselmotorens gunstige forbrugsegenskaber giver sig følgende udslag:

Den bruger et billigere brændsel.

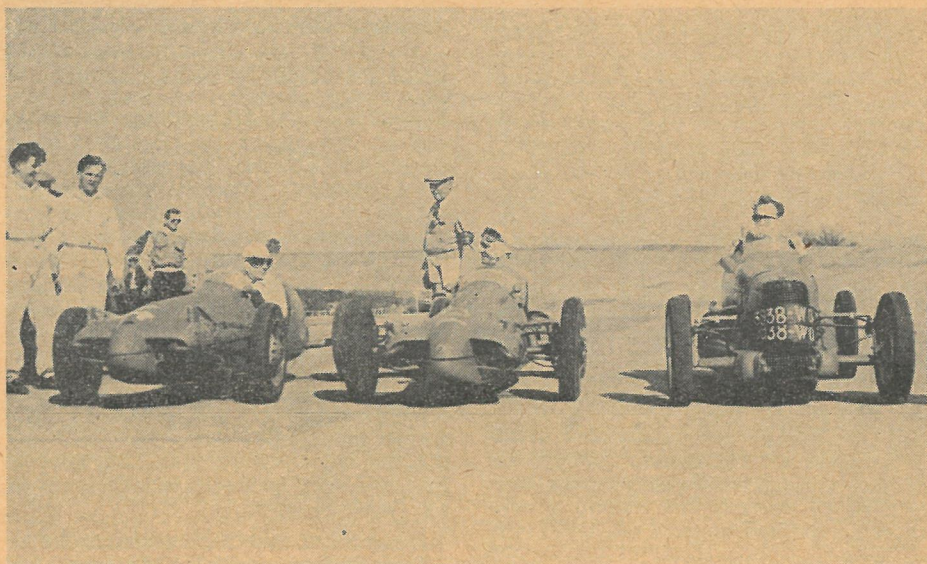
Dens forbrug målt i 1/100 km ligger væsentligt under benzinmodellens ved alle kørehastigheder.

Dens forbrug er forholdsvis lavere end benzinmodellens ved de små kørehastigheder.

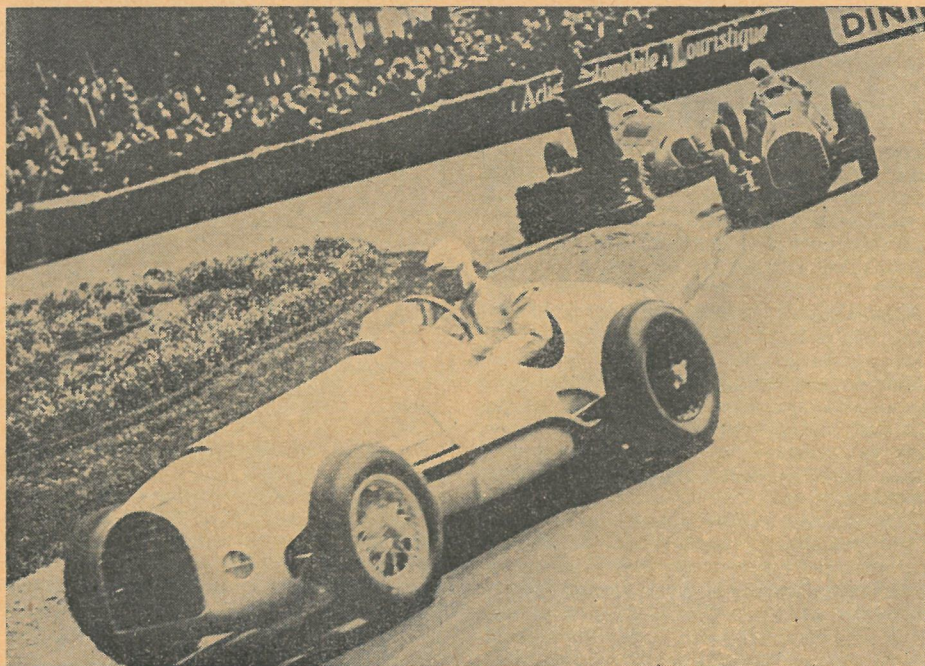


Forbrugskurverne for henholdsvis 170 D og 170 V.

De to sidstnævnte egenskaber skyldes, at dieselmotoren i al almindelighed udnytter brændslet bedre end benzinmotoren og specielt, at den bevarer sine gode forbrugsegenskaber ned til meget lave motorbelastninger. Forholdet illustreres tydeligt på de viste kurver over de to vognes brændselsforbrug, idet dieselvognens forbrug er stadigt faldende, når hastigheden er aftagende, medens benzinvogens forbrug har en mindste værdi omkring 45 km/t for derpå atter at vokse, når hastigheden går fra 45 km/t og nedefter.



Franske midget-racere paa Montlhery banen. Efter at vogne med 500 ccm motor er blevet anerkendt som grand prix-klasse, har en stadig stigende interesse for de små racere gjort sig gældende i Sydeuropa. Desværre har vi ikke fået meddelelse om de opnåede resultater.



Grand Prix de Pau. Billedet viser forrest Sommer, derefter Villorosi og bagest Fangio. Det blev imidlertid argentineren Fangio, der gik af med sejren foran Villorosi og Rosier. Fangio kørte Maserati og gennemsnitshastigheden var 94,041 km/t.

Foto: New York Times.



HAROLD DANIEL

beretter om sin karriere —

(fortsat fra forrige nr.)

Erindringer fra min Racerdagbog

Den eneste gang, hvor det er lykkedes mig at gennemføre Ulster Grand Prix, var i 1934, og hver gang siden har denne bane betydet uheld for mig. Det følgende år i 1935 kørte jeg en AJS, men jeg blev tvunget til at smide maskinen for at undgå at påkøre en styrtet rytter. Da jeg kom til mig selv, befandt jeg mig på et lasaret ved den nærliggende flyveplads, men jeg var ikke alene, for Walter Rusk lå i sengen ved siden af. Han var stødt sammen med Guthrie, men denne var i stand til at fortsætte og tilmed vinde løbet.

Jeg blev flyttet til hospitalet i Belfast, hvor de ville beholde mig til observation natten over. Jeg havde imidlertid en anden mening om dette spørgsmål, og jeg brød mig ikke om at vente til den næste båd, der først gik mandag aften. Jeg kunne ikke slippe afsted, fordi jeg intet tøj havde at tage på, og jeg var lige ved at opgive håbet, da Jock West kom med mine ejendele og tøj, og jeg var ude som et lyn og nåede båden lørdag aften!

I 1936 Ulster Grand Prix tilbød Norton mig at køre for dem i 350 ccm klassen, mit første løb på en virkelig fabriksracer. Mit første indtryk af denne maskine minder mig om Persils annoncer: »Jeg troede at mine maskiner var gode, indtil jeg prøvede Joe Craig's!« Efter meget lovente træningstider startede jeg med alle chancer for at vinde, men det var, ikke at forglemme, i Ulster Grand Prix. Allerede på første omgang begyndte motoren at sætte ud, da jeg kørte op ad den hurtige langside ved Clady. Maskinen begyndte dog at gå rent igen, men den gik langsomt, og den ville slet ikke op i fart. Jeg udskiftede hurtigt tændrøret, men resultatet var det samme, og jeg rullede ind til depotet for at udgå. Fejlen blev hurtigt fundet, niplen var gået af luftkablet ved

karburatoren, således at luftspjældet lukkede. Selv om jeg havde fundet fejlen med det samme, ville det have taget for lang tid at fjerne luftspjældet helt.

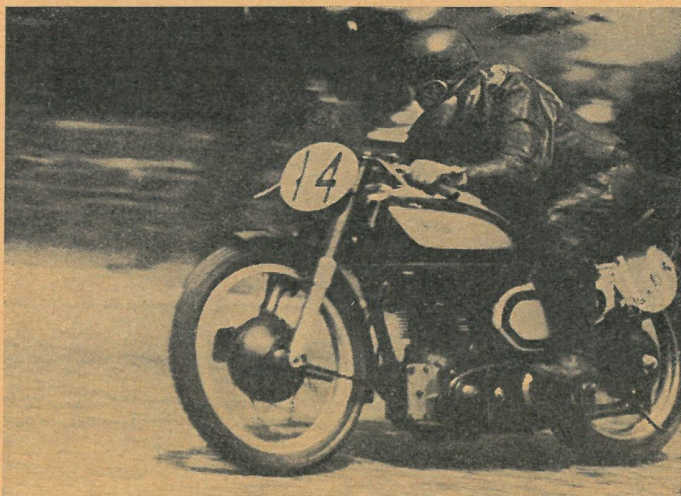
Sæsonen i 1937 var den bedste, jeg havde på private maskiner. I Påske-løbet på Donington blev jeg nr. 2 i 350 ccm klassen, og nr. 1 i 500 ccm. Så kom åbningsløbet på den nye bane ved Crystal Palace, jeg blev nr. 1 i junior Grand Prix og vandt senior Grand Prixet efter en nervøpirrende slutspurt. Bremsstangen til min baghjulsbremse gik løs på den 25. omgang, og på de resterende 5 omgange begyndte Stanley Woods og Jock West at overhale mig. Havde der blot været en omgang til, ville resultatet være blevet ganske anderledes, og da jeg gik i mål, var mine to konkurrenter kun få sekunder efter mig. I Pinse-løbet på Donington blev jeg igen nr. 2 i 350 ccm klassen efter Maurice Cann. Jeg vandt 500 ccm løbet og et løb på 50 miles. Jeg havde en ny 350 ccm Norton TT i ordre, da min gamle 1933 model var gået lidt bag af dansen. Steve havde moderniseret 500 ccm maskinen år for år — det var oprindeligt en 1934 model. Da vi rejste over til Man, havde vi således en ukendt 350 Norton og en særdeles velkendt 500 Norton med os.

Vejret var rigtig dårligt under hele træningen, og bortset fra lidt koblingsvanskeligheder, som hurtigt blev rettet, virkede den nye maskine meget lovende. Den gik perfekt i hele løbet, og jeg gennemførte som nr. 5 med 78,77 miles i tm. som den første privatkører, der gik i mål. Om morgenen, da vi skulle veje ind til seniorløbet, kørte vi maskinen ud paa bjergvejen for at gå den efter en sidste gang og for at stille karburatoren, men da jeg prøvede maskinen for fuld gas, satte motoren sig! Man vil sikkert nogenlunde kunne sætte sig ind i vor sindsstemning, som vi stod der med maskinen, der skulle afleveres i løbet af et par timer. Da maskinen var bragt til stands-

ning, var motoren fri igen, men der var ingen tvivl om, at stemplet var revet. Det var for risikabelt at starte motoren igen, da dette kunne forårsage yderligere ødelæggelser, så vi trak den ned til værkstedet, hvor vi styrtede os over den og fik topstykke og cylinder af på rekordtid. Alt var som det skulle være! Vi fandt frem til, at fejlen måtte ligge i motorens støddæmper, hvor de to medfølgerstykker lå fuldstændig kompakt. Delene blev udtaget og rensat, og støddæmperen blev indstillet med de foreskrevne mål — der var kommet et lille skår i krumtaphuset, men det lod vi, som om vi ikke så. Vi var mere nervøse for, at lejet i indstillingssiden havde taget

Da jeg nærmede mig depotet, åbnede jeg dækslet og prøvede at se, hvor meget benzin, der var tilbage, men benzinen plaskede og sprøjtede rundt, så det var umuligt at se, hvor meget der var. Jeg valgte at gå i depot og tanke op. Som jeg havde ventet, satte dette mig tilbage til 5. pladsen, og jeg fuldførte løbet med en gennemsnitshastighed på 83,61 miles i tm., og også denne gang var jeg den første privatkører, der gik i mål.

I juli tilbød Norton mig at køre i 500 ccm klassen i det hollandske TT. — På grund af en misforståelse med hensyn til bådens afgangstid, ankom jeg til Harwich samtidig med, at skibet dampede ud af havnen. Jeg overnattede i Harwich



Daniel, Norton og Isle of Man — kørefærdighed, teknik og fart. Daniel har nu nået den modne alder, hvor man lægger kørslen til rette efter at have gennemtænkt de takniske og tekniske muligheder. Hans fart er støt og konstant, og den tid han sparer i svingene kan han — om nødvendigt — bruge til at skåne maskinen paa de hurtige strækninger.

skade, men der var for kort tid til at foretage andet end et overfladisk eftersyn. Vi fik afleveret maskinen, og jeg slap med en bøde, fordi jeg var for sent på den!

På grund af det dårlige vejr under træningen havde vi ikke haft lejlighed til at kontrollere brændstofforbruget rigtigt — vi mente at kunne gennemføre løbet med en optankning, men vi var ikke sikre på det. Vi ville derfor se, hvordan maskinen gik under løbet og se, hvor meget den havde brugt ved den første optankning. Vi var indstillet på at tage chancen, hvis det skulle blive nødvendigt. Maskinen gik så fint under hele løbet, at jeg lå som nr. 4 på slutningen af 5. omgang, nu måtte jeg vælge, om jeg ville stoppe og tanke op og muligvis miste en plads eller køre videre med mulighed for at løbe tør.

og tog båden næste dag. Ved at gøre tegn og underlige gerninger samtidig med, at jeg fremviste min jernbanebillet, lykkedes det mig at komme frem til Assen tidligt den næste morgen. Under en af rejsens etaper var jeg lige ved at gå ombord i et tog til Essen, hvilket unægteligt ville have virket forstyrrende på mine rejseplaner. Nå ligemeget, nu var jeg ankommet og efter at have fået udredt trædene i de babyloniske, sproglige misforståelser, fandt jeg ud af, at Nortons depot skulle ligge i den anden ende af banen, der som bekendt ikke hører til de allermindste. Jeg fik endelig kørelejlighed til depotet, lige inden den sidste træning skulle starte.

Joe Craig var ikke ligefrem henrykt ved min sene ankomst, og til at begynde med var han slet ikke indstillet på at la-

de mig starte. Jeg sagde, at jeg ikke var taget ud på denne s..... rejse bare for at se på det forbandede løb. Endelig fik jeg lov til at træne, og jeg havde kun tid til at køre 7 omgange, med hvilke jeg skulle kvalificere mig. Jeg var blevet meget overrasket over 350 ccm fabriksmaskinens ydeevne i 1936 Ulster, men denne 500 var ligefrem forfærdende. Tilmed er banen en af de hurtigste i Europa, men den var fuldstændig fremmed for mig, så kombinationen mellem maskine og rytter var ikke den mest ideelle. Det begyndte så småt at gå op for mig, hvorfor Joe ikke var begejstret for at lade mig køre med så lidt træning! Alt gik imidlertid, som det skulle, og jeg gennemførte som nr. 2 efter Karl Gall på BMW. Min gennemsnitshastighed var 80,6 miles i tm.

Efter løbet i Holland opnåede jeg fine resultater på de hjemlige baner ved at vinde både junior- og senior-mesterskabet på Brooklands og et Grand Prix på Donington.

Norton havde igen bud efter mig, og de tilbød mig at køre en af deres 350 ccm maskiner i det tyske Grand Prix. Der var ingen særlig konkurrence til Norton-maskinerne i denne klasse, og man blev enige om, at Crasher White og jeg skulle

holde sammen løbet igennem og indbyrdes afgøre, hvem af os, som skulle blive nr. 1 på de sidste to omgange. Vi kørte løbet igennem side om side, indtil der manglede de sidste to omgange, men der var ikke en ringbredde imellem os, selv da vi nærmede os det sidste sving, en skarp drejning tilvenstre et lille 100 meter fra mål. Vi sad begge og ventede på, at den anden skulle lukke af for gassen. Svinget begyndte at være i faretruende nærhed, jeg lukkede først, og Crasher forsøgte på denne måde at få et lille forspring, men det resulterede kun i, at han kom for langt ud i svinget, hvor han ramte halmballerne; på den måde slap jeg indenom og vandt foran ham med nogle få meter. Derefter fulgte 500 ccm klassen, men hele dette løb formørkedes af Jim Guthries tragiske død.

Det sidste løb, jeg kørte det år, var Brooklands Grand Prix, der kørtes på Campbell Circuit, hvor jeg vandt i begge klasser. Jeg var blevet tilmeldt 500 klassen i Ulster Grand Prix af Norton fabrikerne, men på grund af Guthries død trak Norton sine anmeldelser tilbage, og som en slags æresbevisning havde fabrikken overhovedet ingen maskiner med i løbet dette år.

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

LUCAS

ELEKTRISK Udstyr til
MOTORCYKLER V.

Afsnit L-5 Del A

Magneter

I. De to hovedtyper

Disse magnetapparater med roterende anker er konstrueret til brug for motorcykler, landbrugsmaskiner, industri-samt stationære anlæg m. m. De består af en magnet, der er støbt ind i huset, hvorved man undgår samlinger, og samtidig forbedres apparatets modstandsdygtighed overfor skiftende klimatiske forhold. Magneterne er bygget med fast tænding, variabel tænding med håndregulator, eller de kan forsynes med automatisk tændingsregulering. Der findes to kontaktkonstruktioner, der almindeligvis benyttes: med knastskive som vist i fig. 1 til enkelt-cylindrede motorer og med knastring, se fig. 2, til to-cylindrede motorer.

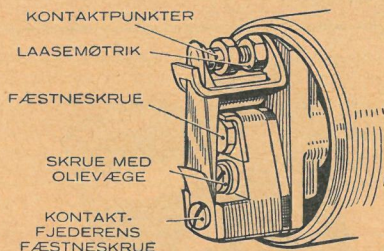


Fig. 1: Afbryderkontakt med knastskive.

Den automatiske tændingsregulering (fig. 3), der er monteret på nogle magneter, består af et tandhjul, der bærer en plade med to tappe. På hver af disse er der ophængt en svingklods, og dens udslag reguleres af en fjeder, hvis ene ende griber om klodsens tapende omtrent på midten. I hvert hængselledd findes huller beregnet til nogle stifter, der er anbragt på undersiden af en plade, som igen er fastgjort på magnetakslen. Pladen har ligeledes stopanordninger, der begrænser reguleringen. Når magneten står stille, er svingklodserne i lukkestilling, og tændingen er lav, beregnet til start. Efterhånden som ha-



stigheden vokser, vil centrifugalkraften påvirke klodserne og overvinde fjedrenes modstand, hvorved klodserne svinger udad, og på denne måde finder en forskydning sted mellem magnetdrev og

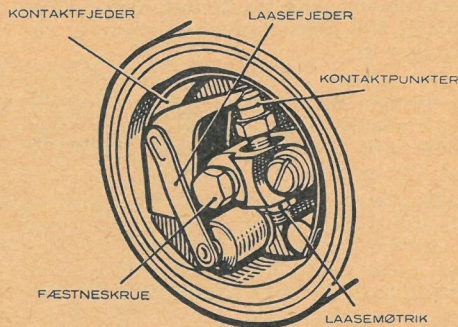


Fig. 2: Afbryderkontakt med knastring.

magnetaksel, således at tændingspunktet rykkes frem. Ved fjedrenes omhyggelige udformning er det muligt igennem denne reguleringsanordning at opnå en bedre tilpasning efter motorens øjeblikkelige behov end ved andre typer.

II. Eftersyn

a. Smøring. Denne må finde sted hver ca. 5000 km.

1. Magnetapparater med kontakt af knastringstypen.

Knasten smøres af en filt-pude, der ligger i en lomme i kontakthuset, og gennem et lille hul i knasten, hvori der er anbragt en væge, trænger olien ud på knastens overflade. Kontaktdækslet fjernes og motoren drejes, indtil man tydeligt ser hullet i knasten, hvorefter man omhyggeligt indfører nogle få dråber tynd maskinolie. Olien må ikke komme ud på kontaktpunkterne. Medens magneten er adskilt, fjernes filt-puden, der udbledes i tynd maskinolie og atter

sættes på plads, efter at overflødig olie er aftørret. Vippearmsstapen på afbryderkontakten må ligeledes smøres, og for at kunne

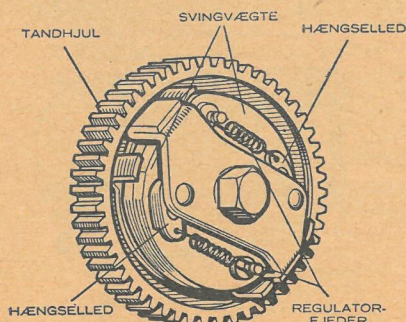


Fig. 3: Den automatiske tændingsregulator.

gøre dette må hele kontakten udtages. Bolten med det sekskantede hoved på afbryderens midte afskrues da, og afbryderen trækkes af sin koniske aksel. Derpå føres fjederen på vippearmen til side, og armen tages ud af sit leje, der nu smøres med lidt ren maskinolie. Selve afbryderkontakten smøres samtidig på samme måde.

Når afbryderen sættes på plads igen, må man passe på, at den fremstående not på den inderste, koniske del af afbryderen griber ind i notgangen på magnetakslen, da magnetens tændingsindstilling ellers bliver forskubbet. Bolten med det sekskantede hoved tilspændes forsigtigt, den må ikke sidde for løst, men der må heller ikke tages for hårdt på den.

2. Magnetter med afbryderkontakt af knastskivetyper.

Knasten smøres af en væge forinden på afbryderen. For at komme til vægen afskrues den skrue, der holder kontaktfjeder og kontaktarm, og disse fjernes. Skruen med væge kan nu udtages. Samtidig afskrues fastspændingsskruen til afbryderkontakten og den lille løftestang, der bevæger kontaktfjederen, tages ud af sit leje og smøres med lidt tynd maskinolie. Ved indsætningen må man påse, at sikringsfjederen sidder foroven på fjederarmen, og at dens buede del vender udad.

b. *Indstilling.* Denne må finde sted hver ca. 5000 km. Afbryderdækslet fjernes, og motoren drejes, indtil afbry-

derkontakterne er helt åbne, hvorpå kontaktåbningen kontrolleres med en føler på 0,012". Hvis justeringen er rigtig, skal føleren lige kunne glide ind, hvis ikke må kontaktåbningen indstilles. Motoren holdes da i den stilling, hvor kontakterne er mest åbne, låsemøtriken løsnes, og man drejer bolten med det sekskantede hoved, indtil kontaktåbningen passer med føleren. Derefter fastspændes låsemøtriken, og man prøver indstillingen endnu en gang.

c. *Rensning.* Denne bør finde sted hver ca. 10,000 km. Afbryderdækslet aftages, og afbryderkontakten efterses. Hvis kontakterne er brændte eller sværtede, renses de med en fin karborundumsten eller et meget fint smergellærred, hvorefter al støv og snavs tørres af med en benzinfugtet klud. Rensningen foregår dog lettere, hvis man fjernes kontakten i knast-ringtypen og kontaktarmen i knastskivetyper.

Fremgangsmåden findes angivet i stk. IIa. Kulholderen (el. holderne) med højspændingskabel fjernes, aftørres og pudses med en fin, tør

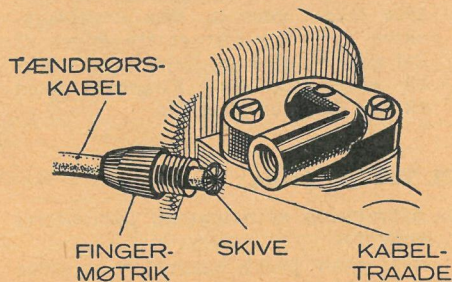


Fig. 4: Højspændingskablet afmonteret.

klud. Selve slæbekullet skal kunne bevæge sig frit i holderen. Hvis den er snavset, renses den med en benzinfugtet klud, og hvis kullet er slidt ned til 1/8" fra brystet, må det fornyes. Medens holderen er aftaget, renser man slæberingssporet og kanterne ved at holde en blød klud op imod ringen ved hjælp af et tildannet træstykke, medens motoren langsomt drejes rundt.

d. *Indsætning af nyt højspændingskabel.*

Hvis kablet ved eftersyn viser sig defekt eller revnet, må det udskiftes med et nyt 7 mm gummikabel af passende længde.

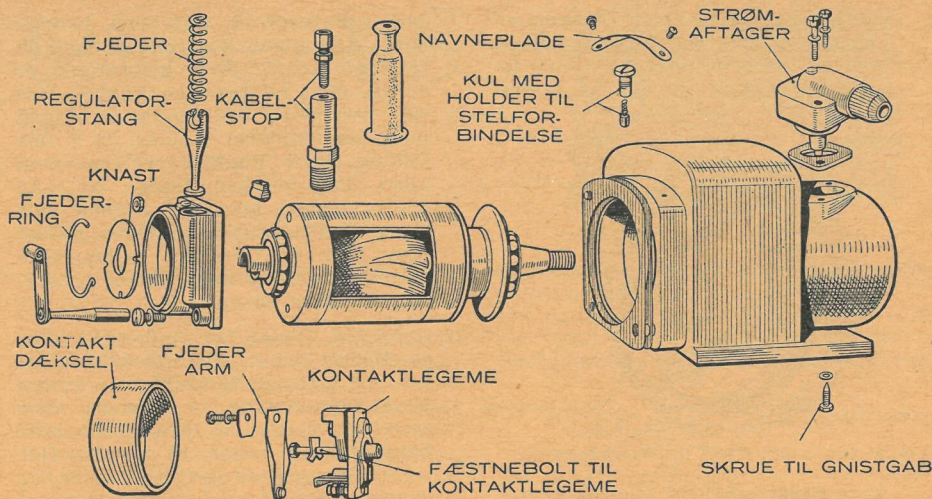


Fig. 5: En typisk magnet til en cencylindret motor. Som det fremgår af illustrationen er denne magnet forsynet med knastskive.

Skal man forbinde et nyt kabel med klemeskruen på kulholderen, afskraber man isoleringen af kabelenden på ca. $\frac{1}{4}$ " , skyder fingermøtriken over kablet og trækker de blottede tråde gennem den underlagskive, man har fjernet fra enden af det gamle kabel, og bøjer kordellerne til side (fig. 4). Fingermøtriken skrues derefter på plads.

III. Vedligeholdelse

a. Afprøvning af magneten påmonteret motoren.

Skal man prøve magneten, medens den sidder på motoren for at finde grunden til manglende eller mangelfuld tænding,

1. afbryder man kabelforbindelsen til tændrøret (eller til et af disse) og holder det således, at enden med klemeskruen er ca. $\frac{1}{8}$ " fra et vilkårligt sted på cylinderblokken, medens motoren drejes. (Hold kablet med en isolerende genstand.)
2. Såfremt den gnist, der springer fra kabelenden, er kraftig og regulær, må fejlen søges i tændrøret, der da må aftages og undersøges, eventuelt renses og justeres eller udskiftes.
3. Derefter må højspændingskablet undersøges. Efter at have gjort tjeneste i mange år er dette måske slidt eller itubrudt, således at

magnetens har gnistforbindelse med motor eller stel.

4. Benyttes der tændingskontakt, efterter ser man ledningen fra lavspændingsklemmen på afbryderdækslet til denne kontakt ved at afbryde ledningen fra magnetens klemeskruer. Hvis magneten nu fungerer normalt, ligger fejlen i ledning eller kontakt, der da må udskiftes.
5. Hvis magneten er blevet udskiftet for nylig, er tændingen måske ikke rigtigt indstillet, og man må da gennemlæse fabrikens vejledning.
6. Hvis magneten stadig ikke arbejder tilfredsstillende, er det muligt, at afbryderkontakten trænger til at renses eller indstilles (se stk. II b og II c). Hvis kontaktpunkterne er meget forbrændte, må de fornyes. Er de derimod i orden, må der være en indre fejl i magneten (se stk. III b).

b. Adskillelse.

1. Først fjernes sikkerhedsskruen til gnistgabets og jordforbindelse, da anker og slæbering ellers let kan beskadiges under demonteringen. Skruen til gnistgabets er i regionen anbragt på magnetens underside, og jordforbindelsen under navnepladen for enden af afbryderkontakten.
2. Kulholderen (el. holderne), der fastholdes ved fjederklemmer eller to skruer, fjernes, og pakskiven

under den opbevares til den senere samling.

3. Afbryderdækslet aftages derefter, og afbryder og knast fjernes på følgende måde:

I Knastringtypen.

Bolten med sekskantet hoved på midten af afbryderkontakten afskrues, og afbryderen fjernes fra sin koniske aksel. Knastringen kan da trækkes ud af sit hus.

I Knastskivetypen.

Skruen, der fastholder afbryderens fjederarm, afskrues, og sikrings-

på det indvendige kabel trækkes op, indtil niplen på dets nederste ende kan slippe reguleringsstangen, hvorpå denne og fjederen løftes ud.

5. Skrueerne, der holder afbryderhuset til magnethuset, afskrues tilligemed dækslets fjederholder og sikringsfjeder, og de to huse kan nu trækkes fra hinanden. Opbevar pakskive og mellemlæg, til magneten atter skal samles.
6. Ankeret trækkes nu ud af magnethuset. Det er ikke nødvendigt

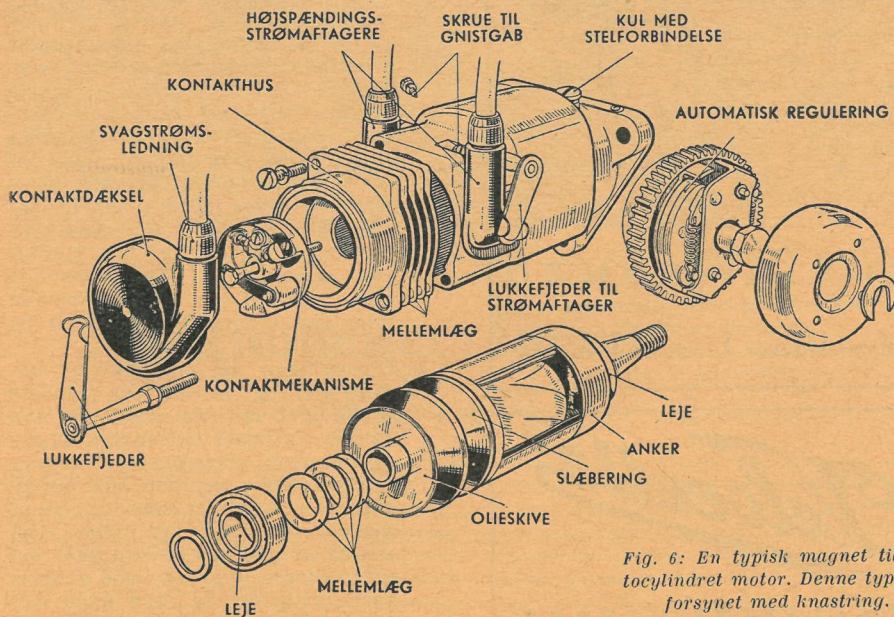


Fig. 6: En typisk magnet til en to-cylindret motor. Denne type er forsynet med knastring.

fjeder med arm kan nu aftages. De stifter, der holder bolten på midten af afbryderhuset, bøjes tilbage, bolten afskrues, og afbryderhuset fjernes.

Knastskiven udtages ved at fjerne den fjedrende trådring, der ligger i en rille i skivens kant. Ringen har et øje i den ene ende, og ved at trække i dette med et værktøj eller et stykke tråd kan man let få ringen ud af rillen, hvorefter knastskiven udtages.

4. For at kunne fjerne den håndbetjente tændingsregulering skyder man først gummihætten op på kablet.

Metalforingen, der holder dette i magnetapparatet, afskrues, hvor-

at anbringe et jernstykke på magneten, da denne mere eller mindre beholder sine magnetiske egenskaber. Første gang ankeret fjernes, taber den lidt af sin kraft, men forbliver senere konstant.

Selve magnethuset må ikke komme i berøring med jernspåner, da disse kan tiltrækkes af magneten og foranledige, at ankeret sætter sig fast.

7. Når ankeret er fjernet, undersøger man, om der skulle være mekaniske fejl, f. eks. en revnet eller bøjet aksel. Fejl i bevikling eller kondensator kan kun opdages ved hjælp af særlige instrumenter, men nærer man nogen mistanke, bør der indsættes et nyt anker.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Oprettning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Roadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

**Først og største
med alt til
den kære rok**

Køretæpper, svær
kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatorer —
Koblingsgreb — —
Læderbælter brede
kr. 5,50 — Lydpotter kr. 29 — Amal-
karuratordele — Lytglas — Trans-
fers til de fleste maskiner — forchrome-
de styr 1" og 7/8".



Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning.

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

Velocette

KVALITETSMÆRKET



D.K.W. automobilreservedele
en gros.
Forsendelse over hele landet.

Erling Nygaard
Slagelse . Tel-fo-n 2328 - 2632

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Roal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVERKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504

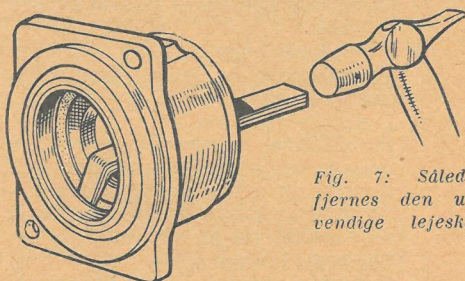
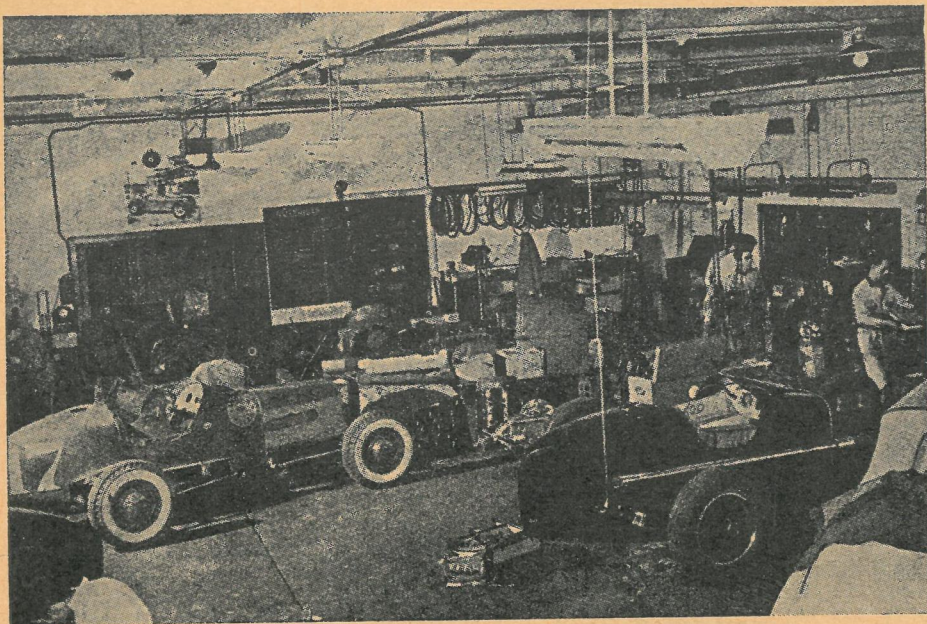


Fig. 7: Således fjernes den udvendige lejeskål.

8. Det er vigtigt, at de to kuglelejer, som ankerakslen løber i, er i god orden. Hvis de ved monteringen er blevet smurt med fedtstof med højt smeltepunkt, kan de modstå en praktisk talt ubegrænset slitage, men hvis de straks kommer i uorden på grund af en bøjet aksel el. lign., må de udskiftes. Kuglerne og deres holdere kan let tages ud af de indvendige skåle, der da med en aftrækker kan fjernes fra ankerakslen. De udvendige skåle fjernes ved en klempatron eller ved et værktøj som vist på fig. 7.
9. Slæberingen må omhyggeligt undersøges, og er den det mindste beskadiget, må den udskiftes. Man fjerner da lejets indvendige kugleskåle med aftrækkeren, fjerner mellemlægene sammen med slyngpladen og trækker slæberingen af akslen. (Bemærk, at under fjernelsen af den indvendige skål må aftrækkeren ligge an imod akslens forlængede del og ikke imod den elektriske kontakt eller isolator langs akslen. En skive af passende diameter kan anbringes ud for akslens forlængelse). Ledningen fra ankeret rettes omhyggeligt ud, og man forvisser sig om, at den blanke ende er fuldstændig ren. Derpå føres den nye slæbering ind på akslen, idet man passer på, at ledningen kommer rigtigt ind i hullet i slæberingens nav og helt på plads uden at bøjes. Indføringen til navet overstryges med et tykt lag shellak — fabriken benytter en særlig lufttørrende lak, men man kan i nødstilfælde godt bruge shellak. Derefter sættes slyngplade, alle mellemlæg og den indvendige kugleskål på plads.

Fortsættes i næste nr.



Et udsnit af Granatellis værksted. Vognen til venstre (nr. 17) er en gammel Miller special.

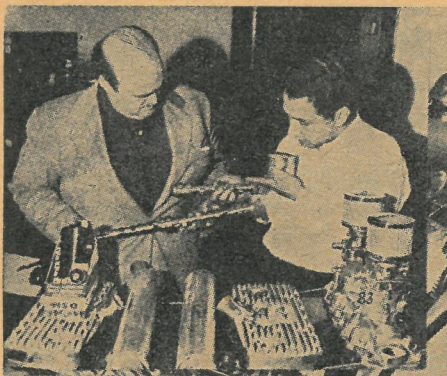
180 kilometer i timen med en FORD-SEDAN

I det amerikanske tidsskrift *Mechanix Illustrated*, som i sin behandling af automobil- og motorstof viser en — efter amerikanske forhold — velgørende og usædvanlig saglig og kritisk indstilling (bladet har ingen automobilannoncer), finder vi en beretning om optuning af en almindelig 1949 Ford sedan med V-8 motor, som også vil have interesse for vore danske læsere og naturligvis specielt for Ford-kørerne.

Artiklens forfatter Tom McCahill er ikke aktiv sportskører. Han er øjensynlig bare en mand, som har travlt, og som et middel ved hjælp af hvilket, han under alle forhold kan opnå den størst mulige gennemsnitshastighed, er han gået ind for en forsigtig og gradvis tuning af sin motor, idet han meget rationelt kontrollerer virkningen af hver enkelt ændring for sig, inden han går videre i programmet. Man opnår her ved et udmærket grundlag for bedømmelsen af, hvad man kan få ud af en Ford motor uden at sætte levetiden og driftsøkonomien over styr, når man bærer sig rigtig ad.

McCahill var lige fra starten klar over, at ændringer i en moderne vogns ædlere dele ikke er noget, man skal begynde at fuske med selv. Han henvendte sig derfor til den tidligere Indianapolis-kører Anthony Granatelli, der tidligere har fremstillet verdens hurtigste, sideventilede Ford-racere, og som nu — sammen med sine to brødre — driver Amerika's største „speed shop“ i Chicago. De har for en række af de almindelige, amerikanske standardmotorer udviklet særlige ind- og udblæsningssystemer, topstykker, stempler, knastakser o. s. v., som de monterer til priser, der må forekomme en dansk bilejer særdeles rimelige.

Vognen, som benyttedes til eksperimentet, var en almindelig Custom Deluxe Tudor Sedan, og den fik lov til at køre 7200 km, før der overhovedet blev rørt ved den. Efter at den således var blevet omhyggelig tilkørt, prøvedes dens egenskaber med følgende resultat: Acceleration fra 0 til 96,6 km/t i 15,9 sekunder, tophastighed 148,5 km/t, gen-



McCahill og Granatelli undersøger de nye reservedele, der skal gøre underværker.

nemsnitligt benzinförbruk svarede til 7,0 km pr. liter.

Det første, værkstedet foretog sig, var at afmontere Ford's originale udblæsningssystem og erstatte det med et separat system for hver enkelt motorblok, idet der anvendtes to særlige lyd-dæmpere af Granatelli's egen konstruktion, som gav en formindsket modstand overfor udblæsningssassen. Ændringen gav sig straks til kende i vognens køreegenskaber. Den accelererede nu fra 0 til 96,6 km/t i 15,0 sekunder, og kørte i gennemsnit 7,42 km på en liter, medens tophastigheden var uforandret.

Andet tempi bestod i en forhøjelse af kompressionsforholdet, der i den originale udførelse andrager 6,8:1. Det billigste ville være at benytte de særlige støbejernstopstykker med et kompressionsforhold paa 7,5:1, som leveres af Ford fabrikerne til brug i sådanne standardmodeller, som til stadighed skal køre i stor højde over havets overflade. Det har imidlertid vist sig, at disse topstykker fører til konstant overhedning af motoren, hvis de anvendes i lavere højder. Man foretrak derfor et specielt fremstillet letmetaltopstykke med et kompressionsforhold på 8,2, som Granatelli garanterede som sikkert under alle forhold ved anvendelse af almindelig amerikansk pumpebenzin (oktanttal 78). Efter denne ændring accelererede vognen fra 0 til 96,6 km/t i 12,7 sekunder, tophastigheden steg til 163,18 km/t, og det gennemsnitlige benzinförbruk svarede nu til 7,85 km på en liter. Den samlede udgift indtil nu var 107 dollars, og allerede i den foreliggende skikkelse var vognen hurtigere end nogen eksisterende standardmodel. Til sammenligning tjener, at Oldsmobile

„88“ Rocket har en tophastighed på 152,9 km/t og bruger 13,5 sekund for at accelerere fra 0 til 96,6 km/t. — Ved at prøve den ombyggede Ford på et rullefelt fandt man frem til, at motorens hestekraft, der efter amerikansk målepraksis androg 98 hk, inden ombygningen begyndte, nu var oppe på 116 hk.

Men arbejdet gik videre. Næste skridt var påbygning af en større indsugningsmanifold i forbindelse med en dobbelt Mercury-karburator. Samtidig monteredes ny tændspole og kondensator af fabrikat Mallory, som giver sikker tænding op til 6500 omdr. pr. min. Prisen for den samlede ombygning var herefter 121,75 dollars, og til sammenligning tjener, at prisen for Ford's overgear, der leveres som ekstraudstyr til alle V-8 modeller, er 100 dollars. Ved påbygning af overgearet kan man ligeledes have tophastigheden til over 160 km/t, men accelerationsegenskaberne vil være uforandrede.

Tilbage var nu den vigtigste, men også den vanskeligste af de ændringer, som skulle gøre denne vogn til en af verdens hurtigste sedan-modeller, nemlig indbygningen af en knastaksel, som lader motoren rotere indtil 6000 omdr./

Norton

Vinder af 22 T. T. løb

Royal Enfield

Førende i sin klasse

Francis-Barnett

Englands førende letvægtsmotorcykle

★

Nærmeste forhandler opgives af:

øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S

København K. . C. 9846

vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S

Århus . Telf. 141 0

min. (hvilket med Ford's normale slaglængde svarer til en stempelhastighed på 19,5 m/sek.), og som samtidig lader den bevare sit drejningsmoment ved de lavere motoromdrejninger. Efter mange overvejelser fandt man frem til en række åbningstider med tilhørende „overlap“, som tilfredsstillede de nævnte fordringer, og for at få det mest mulige ud af motoren gav man den en helt ny motorblok, der med det samme blev boret op til største standard-stempelstørrelse, således at det originale slagvolumen på 3916,25 ccm blev hævet til 3998,43 ccm. Der monteredes Fordstempler, og samtlige motorens dele blev højgianspolerede af hensyn til det forøgede omdrejningsial. Denne sidste ombygning varede ca. 3 uger, og ekstraudgiften ved det samlede arbejde på vognen androg efterhånden ca. 400 dollars.

Vognen var nu færdig, og den blev først afprøvet på rullefeltet. Det viste sig, at den udviklede 158 hk ved 4300 omdr./m n. Derefter blev den taget ud på landevejen. Den accelererede nu fra 0 til 96,6 km/t i 10,8 sekunder, og top-hastigheden var efter stopur 180,24 km/t. Det bemærkes, at der ikke var foretaget andre ændringer end de nævnte (bortset fra montering af en anden kølevandstermosiat, fordi motoren ikke kunne blive varm nok), specielt havde man ikke indbygget overgear; anvendelsen af et sådant ville formentlig hæve tophastigheden til omkring 230 km/t.

En beretning som den ovenstående har for vore sportskørere den umiddelbare interesse, at den bekræfter de muligheder, som ligger i de sideventilede standardmotorer. Det er ikke tvingende nødvendigt, at man går over til anvendelsen af topventiler for at få alle de hestekræfter, man har brug for, ud af f. eks. en almindelig Ford V-8. En motor, som blev ombygget efter de retningslinier, der er angivet af McCahill, ville, hvis den blev indbygget i en af vore specialbyggede racere, uden tvivl gøre denne til den hurtigste vogn på de skandinaviske baner, og vi kan ikke se rettere, end at der ligger en umiddelbar opgave for den danske automobilsports organisationer deri at fremskaffe nogle ombygningssæt til de almindeligt benyttede motortyper, således at det danske racermateriel, der i øjeblikket lader meget tilbage at ønske, kan komme op på højde med de tekniske muligheder af idag.



NIMBUS

Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

**N.C.-
Trykkeriet**

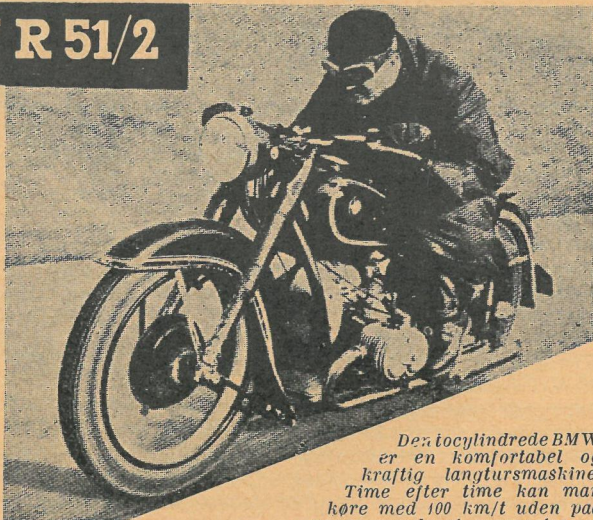
*Tryksager
til ethvert formål*

Sydhavns Plads 4, Central 16505

BMW R 51/2

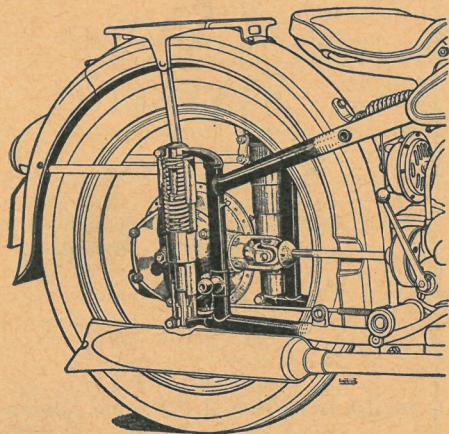
Den 2 cylindrede BMW atter i produktion

*Små ændringer med
forbløffende virkning*



Den to cylindrede BMW er en komfortabel og kraftig langtursmaskine. Time efter time kan man køre med 100 km/t uden paa nogen maade at overanstrengte motoren.

En af de tyske fabrikker, som siden krigens ophør har haft de største vanskeligheder med at få produktionen i gang igen, er ganske sikkert BMW-fabrikkerne, idet faktisk alle virksomhedens ejendele var gået tabt. Ved en ihærdig indsats er det lykkedes at få alle tegninger rekonstrueret, og man er kommet godt i gang med fabrikationen, hvilket dog ikke er ensbetydende med, at der kan leveres ubegrænsede mængder, idet den månedlige produktion foreløbig er meget beskedent.



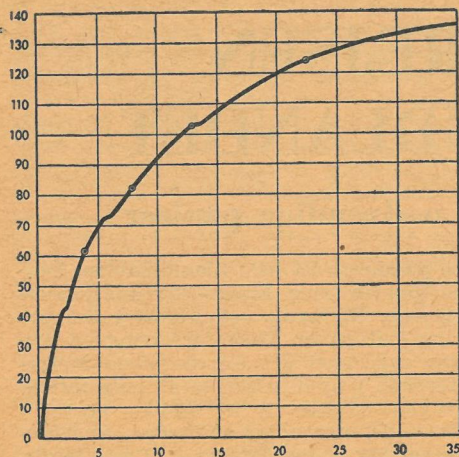
Den veldimensionerede baghjulsophængning tillader en stor slaghøjde for affjedringen.

Begyndelsen er imidlertid gjort, og de første maskiner er på markedet. Netop i disse dage er der ankommet nogle enkelte BMW motorcykler her til landet, og man kan allerede se de første maskiner udstillet hos forhandlerne, ligesom et par stykker er taget i forbrugernes besiddelse.

Produktionen af BMW omfatter på nuværende tidspunkt 2 modeller, nemlig type R 24 og R 51/2, hvoraf type R 24 er en 250 cc. topventilet model. Type R 51/2 er derimod en 2 cyl. maskine med vandretliggende cylindre og faktisk en afløser af førkrigsmodellen R 51, som vil være velkendt af alle motorkørende.

Selv om type R 51/2 ikke i den forstand er nogen ny model, har den dog gennemgået forskellige tekniske ændringer på grundlag af de erfaringer, man har indhøstet i årenes løb. Således har man foretaget en ændring af topstykket, således at kølingen bliver mere effektiv, og endvidere er fodgearanordningen indkapslet, hvorved hele motorblokken fremtræder som en mere kompakt enhed.

Motoren er forsynet med 2 karburatorer, der har fælles indsugning gennem et i motorblokken indbygget luftfilter. Men henblik på eventuel montering af en sidevogn er karburatorerne forsynet med skyllehuse således, at benzinen altid står i den rigtige højde, selv om sidevognsmaskinen går ind i et



Accelerationskurven virker ret forbløffende for en maskine på 500 ccm med en egenvægt på 185 kg.

sving med stor hastighed. Den nye BMW er, ligesom alle tidligere modeller, en meget kraftig og komfortabel maskine. Tophastigheden opgives af fabriken til 125 km/, men prøvekørslerne viser højere tal, og giver samtidig et interessant fingerpeg om luftmodstandens betydning. I almindelig oprejst stilling ligger resultaterne fra 124 km/t til 126 km/t, men såsnart man kører maskinen i TT-stil stiger tophastigheden helt op til 141 km/t.

Motoren er meget smidig og tillader meget lave hastigheder i det højeste gear. Såvel affjedring som transmission er stærkt medvirkende til, at kørslen bliver jævn og rolig, uanset vejens beskaffenhed og uregelmæssig betjening af gashåandtaget, når trafikken kræver stadig skiftende tempo.

Motor og gearkasse er bygget sammen, og kraften overføres til baghjulet ved hjælp af kardanaksel og spiralskårne tandhjul. BMW's teleskopforgaffel er en af de solideste konstruktioner, der findes paa markedet, og det er ubestrideligt denne forhjulsaffjedring, der har tjent som forbillede for alle andre forgafler af denne type. Baghjulsaffjederingen består af lodrette teleskopiske rør, der tillader en stor bevægelse af baghjulet.

Trods den kraftige motor er maskinen meget økonomisk i drift, sålænge man holder farten indenfor rimelighedens grænser. Ved en konstant hastighed på 70 km/t er forbruget 3 l pr. 100 km og ved 80 km/t 3,5 l pr. 100 km.

Motor:

2 cyl., topventilet. 24 hk ved 5800 omdr/min. konstant ydeevne. Boring 68 mm., slag 68 mm, slagvolumen 494 ccm, kompressionsforhold 6,3:1.

Kobling:

Tør enkeltplade.

Gearkasse:

4 hastigheder, fodskifte. Udvekslingsforhold 3,6 — 2,28 — 1,7 — 1,3:1. Udvekslingsforhold mellem kardanaksel og baghjul 3,89:1.

Dækstørrelse: 3,50×19.

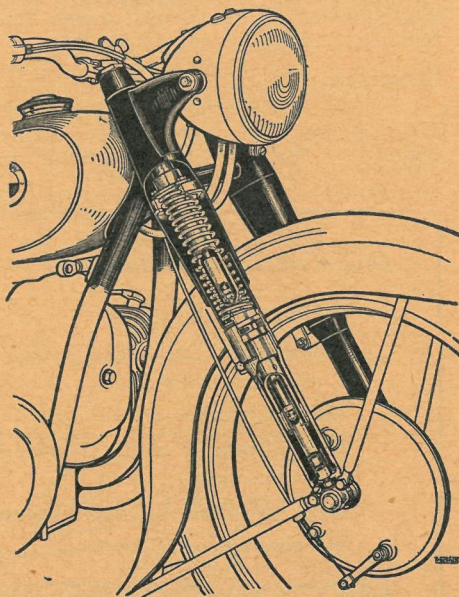
Bremser:

Bremsetromler 200 mm i diameter.

Mål:

Største bredde 815 mm.
Største længde 2130 mm.
Saddelhøjde 720 mm.
Fri højde fra jorden 120 mm.

Vægt: 185 kg.



Ogsaa teleskopforgafflen er meget kraftigt dimensioneret, og den har bevist sin holdbarhed i 15 dr.

Inden FERIEREJSEN TIL UDLANDET

Lidt vejledning om de nødvendige papirer

Ferien står for døren. Mange har sikkert lyst til at tage motorkøretøjet og smutte en tur til fremmede lande. Man har ikke mulighed for at opleve udlandet på en bedre måde end netop med motorkøretøjet. Man er fri som fuglen, sin egen herre — og bestemmer selv tid og sted. På ingen anden måde kommer man i så intim kontakt med folk og natur som netop gennem motorkøretøjet. En del holder sig sikkert tilbage for at køre til udlandet, fordi de ikke tør gå i gang med alle papirformaliteterne. Skandinavisk Motorjournal bringer her en fortegnelse over, hvad der kræves:

D.K.plade

Alle arter af motorkøretøjer skal udenfor Danmarks grænse være forsynet med D.K.plade.

Førerbevis

Dansk førerbevis er gyldigt overalt i Skandinavien til kørsel med dansk indregistreret vogn til privat befordring.

Forsikring

Gennem fællesnordisk lovgivning er det bestemt, at automobilforsikring tegnet i et skandinavisk land, skal væ-

re gældende til hele Skandinavien. Dette gælder både Kasko- og ansvarsforsikring. Til brug ved kørsel i det øvrige Europa er Kaskoforsikring en privat sag, men det anbefales de motorkørende i egen interesse at lade forsikringen udvide til at dække kørsel i de lande, man agter at besøge. Ansvarsforsikring er lovpligtig i de fleste lande, og den danske ansvarsforsikring bør derfor udvides til at gælde til kørsel i de lande, der ønskes besøgt, eller der bør tegnes en ekstra police. Bevislighed for denne forsikrings gyldighed kræves forvist ved indkørsel i disse lande, bl. a. England, hvorfor forsikringspoliceen med sidstgældende præmiekvittering skal medbringes ved rejser til dette land.

Kørecertifikat

Ved kørsel i Sverige, Norge og Finland er det tilstrækkeligt at medbringe den danske indregistreringsattest, hvorimod der ved kørsel til de øvrige lande i Europa skal udstedes internationalt kørecertifikat gennem politiet.

Tolldokument

Ved indkørsel til et fremmed land skal motorkørende enten deponere en kon-

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

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



MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

tant sum svarende til indførselstolden på det pågældende motorkøretøj eller fremlægge en anerkendt toldgaranti i form af triptyque eller carnet de passages. Triptyque gælder til eet bestemt land, mens carnet de passages gælder til de fleste europæiske og en del oversøiske lande. Disse tolddokumenter udstedes af motororganisationerne og ved at medbringe dem på rejsen undgår føreren af vognen store udgifter, ubehageligheder samt spild af tid. Ved ophold under 3 måneder i et andet skandinavisk land kræver det pågældende lands toldvæsen ikke nogen toldgaranti. Føreren af motorkøretøjet skal blot underskrive en erklæring på en toldpasserseddel om, at han vil genudføre køretøjet inden 3 måneder. Disse formularer fås hos motororganisationers turistafdelinger samt filialkontorer, men er ogsaa fremlagt ved indkørsels-toldstederne til de respektive lande.

Rejser i Skandinavien

Ved rejser i Skandinavien skal følgende papirer medbringes: pas, indregistreringsattest, dansk førerbevis samt ovenfor omtalte tolderklæring. Vognen skal bære DK-plade.

Rejser udenfor Skandinavien

Ved rejser til lande udover Skandinavien kræves der: pas (i viseret stand for Tyskland, Portugal, Spanien, Østrig, Italien) internationalt førerbevis, internationalt kørecertifikat, carnet de passages, indregistreringsattest, forsikringspolice (udvidet til at gælde for udlandet) samt sidstgældende præmiekvittering.

Dette var det papirmæssige.

Hvad valutaen angår, da er 500 kr. det normale til de lande, hvortil der overhovedet bevilges valuta. Til Norge og England kan der dog fås hele 2500 kr. pro persona, hvilket vel for de fleste vil forekomme rigeligt. Ved rejser til Italien og Portugal skal der dog økonomiseres temmelig godt, når de 500 kr. pro persona skal række til både udtur og hjemtur — og måske ophold. Ved pasagen gennem Tyskland kan man på transitvisum opholde sig to dage i Vestzonerne — og opnå valuta til hotel- og biludgifter.

Og endelig benzinpriserne i de forskellige lande. Vi har bedt ESSO fremskaffe os de gældende dagspriser fra sine internationale forbindelser. Her er de, omregnet til danske øre pr. liter:

Sverige: 72 sv. øre = 96 danske øre; Norge: 90 norske øre = 88 d. øre; Finland: 24 finmark = ca. 72 d. øre; Holland: 0,285 Gylden = 52 d. øre; Belgien: 5,10 Belg.-frcs. = 71 d. øre; Tyskland (Vestzonen): 0,60 vestmark = 99 d. øre; Frankrig: 42,75—46,36 frcs. = 85—92 d. øre; England: 2 sh. 3 d. pr. gallon = 51 øre pr. liter.

Italien har ingen officielle kurser — kun clearing, så det er meget vanskeligt at opgive nogen fast benzinpris for dette land.

Fra Spanien meddeles det, at benzin her sælges gennem statsmonopolet til 4,25 pesetas pr. liter. Det skulle omregnet efter nugældende clearingkurs svare til 2,68 kr. pr. liter, men efter turistkursen svarer det til 1,15 kr. pr. liter.

Motorcycle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG Udstyr

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Taga 9926



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 - LUNDTØFTEGADE 100 - TAGA 4868

Dårligt vejr og mange uheld

prægede ÅRETS MILLE MIGLIA

I vort marts nummer stod en artikel om løbet Paris—Madrid 1903, der endte med ordene: „Kun i Italien oprettholder man endnu løb på uafspærret landevej, nemlig Mille Miglia og løbet Sicilien rundt, som begge — takket være vognenes højt udviklede teknik og tilskuermassernes selvdisciplin — hvert år kan gennemføres uden væsentlige uheld.“ Det var i rette øjeblik, vi fik afleveret den forklaring, for natten mellem den 22. og 23. april lykkedes det vejrguderne at producere sådanne mængder af regn, storm og slud over hele Norditalien, at årets Mille Miglia rent sportsligt nærmest blev en fiasko — for mange af deltagerens vedkommende en fiasko, der endte med svære kvæstelser eller døden.

Der startedes i 3 klasser: Sportsvogne (herunder forsøgsmodeller), lukkede vogne og cabrioletmodeller og italienske standardvogne, og der blev indenfor hver kategori givet præmier i de normale, internationale slagvolumenklasser. Ruten var ændret fra sidste år, idet vognene kørte ned langs Adriaterhavskysten helt til Pescara og derfra ad pasvejene tværs over halvøen til Rom, medens strækningen Piacenza—Turin—Brescia udgik. Total distance 1685 km.

Rå kædehjul i alle størrelser.
SPLEEFFA vindskærme
for Nimbus og engelske cykler



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

Der startede ialt 383 vogne, 173 af dem udgik, heraf de 30 efter alvorlige uheld. Langt de fleste var italiensk egede Fiat og Lancia, som deltog i den sidstnævnte af de tre klasser, men størst interesse knyttede sig til sportsvognsklassen, som rummede de nye 3,3-liters Ferrari, en ny og ukendt Alfa Romeo, Frazer Nash, Healey, Jaguar XK 120 og en række 1100 ccm OSCA, der fremstilles af brødrene Maserati, efter at de har forladt fabriken, som bærer deres navn.

På grund af den ringe sigtbarhed og de våde veje skete der allerede i de første natte timer efter starten en række uheld. I et sving ved Padua skred en italiensk Fiat i stor hastighed og blev knust, og et øjeblik efter kom den kendte engelske kører Peter Monkhouse i en 2,5 liters Healey Silverstone ud for den samme skæbne; han dræbtes, og hans passager Philip Wood blev hårdt kvæstet. Den italienske kører Aldo Bassi, som oprindeligt skulle have startet i en Healey, men som i sidste øjeblik skiftede over til en Ferrari, kom ligeledes ind i en udskridning, han ikke kunne beherske, således at vognen knustes, og han selv blev dræbt.

En af løbets favoritter var argentineren Juan Fangio i en Alfa Romeo prototype, hans nærmeste konkurrenter var Villoresi og Ascari, begge i 3,3-liters Ferrari, og Biondetti i en Jaguar XK 120. Straks efter starten gik Ferrari-køreren Marzotto frem i spidsen lige til Padua, hvor han blev overhalet af Villoresi, der holdt stillingen lige til, han var et stykke nord for Rom på tilbagevejen; her måtte han udgå med en syg motor. Biondetti satte 40 minutter til paa løbets første etaper, men han fortsatte i et forrygende tempo og slut-

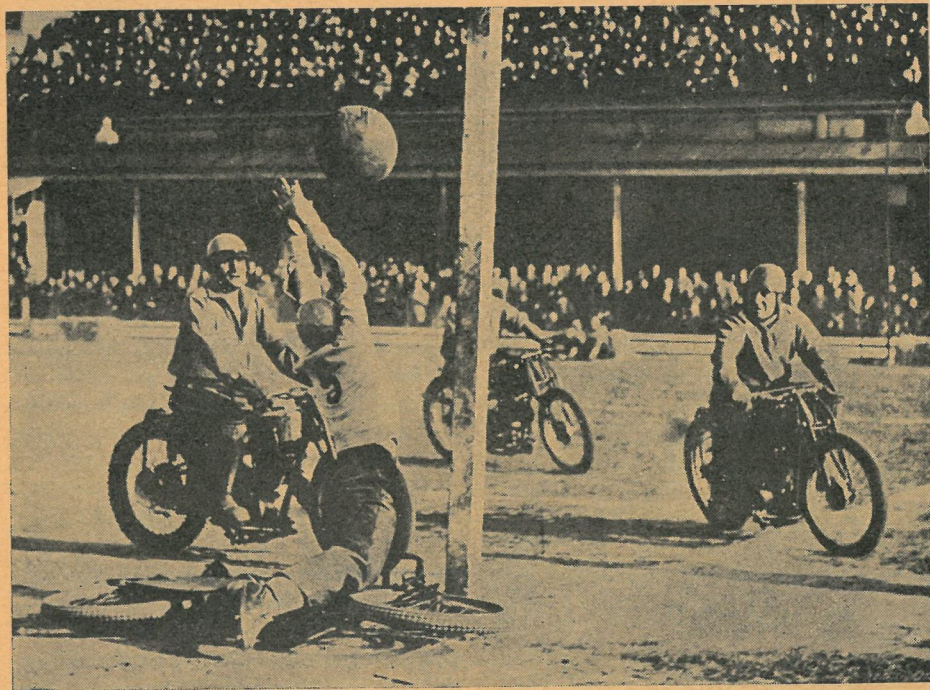
tede løbet som nr. 8 med en gennemsnitshastighed af 115 km/t (faktisk gennemsnitshastighed 120,8 km/t).

Regnen, som i nattens sidste timer havde karakter af et skybrud, skabte farlige situationer for både nybegyndere og eksperter. I et fladt, hurtigt sving ved Pascara, hvor vejen drejer fra kysten ind i Appeninerne, lå der efterhånden syv knuste vogne, en af dem tilhørte den kendte Alfa Romeo-kører Sanesi; et ukendt antal tilskuere, som trængtes tæt i yderbanen, blev mejet ned som græs og dræbt i mørket efterhånden, som vognene kom skridende ud over rabatten med langt over 100 km/t. I bjergpassene inden Rom haledede Serafini i en 3,3-liters Ferrari ind på Fangio, og i Bologna overhalede han ham, således at han nu lå som nr. 2, men Marzotto, der — efter at Villorosi var udgået — lå som nr. 1, kunne han ikke nå.

Marzotto, der således vandt sportsvognsklassen, gennemførte med en hastighed på 123,5 km/t, efter ham kom Bracco i en 2-liters Ferrari (119,0 km/t), Leslie Johnson, som ejer ERA-fabriken, i en XK 120 Jaguar (116,2 km/t), Cortese i en 2-liters Frazer Nash (115,9 km/t), Fagioli i en 1100 ccm OSCA (115,8 km/t) og Biondetti i XK 120 Jaguar (115 km/t). Til sammenligning skal nævnes, at den hurtigste af standardvognene, en 2,5 liters Alfa Romeo kørt af Moroni, gennemførte med en gennemsnitshastighed på 106,2 km/t.

GLOSTRUP afholder VÅDT TRIAL

Søndag den 16. april afholdt Glostrup og Omegns Motorklub sit trial med hovedkontrol i Klostergården ved Rønnede. Etaperne lå i omegnen og på feddet ved Faxe, og sidstnævnte etape



Motor-ball er en sport, der er ved at blive meget populær i Frankrig. Store kampe med mange tilskuere udspilles på landets fodboldbaner mellem forskellige faste hold. Maskinerne er meget robuste, men dog lette, og med en meget lav gearing. På billedet ses en målmand, der for et øjeblik glemmer sin maskine, medens han afværger et skud.

var vel nok den værste, da den gik igennem en granplantage og ud til stranden, langs med vandet 500 meter og samme vej tilbage. Det var et forrygende regnvejr, og vand både fra oven og fra havet gav en gus ind over ryttere og publikum.

Må vi rejse et par spørgsmål angående vore trialarrangementer? Hvorfor er det nødvendigt, når der er fastsat kl. 8 som starttid, at starten først finder sted ved 9—10 tiden? Og hvorfor får ryttere, der kommer efter kl. 10, ogsaa starttilladelse?

Samtidig vil vi slå til lyd for, at der ved tilrettelæggelsen af et trial tages en lille smule hensyn til materiellet og at der skelnes mellem, hvad der er sportsligt fornuftigt og hvad der blot vil virke som en lavkomisk folkeforlystelse. Man ser gang på gang, at rytterne skal gennem etaper, hvor der notorisk ikke kan køres med hverken bil eller motorcykle. Når først det bliver en krævende nødvendighed, at rytterne skal stå af og trække eller skubbe igennem, med eller uden bistand, har det ikke længere noget med motorsport at gøre, men må henføres til en eller anden idrætsgren — uden dog at få andel i tipsmillionerne.

Endelig er strækninger med dybt sand meget yndede af arrangørerne, men til gengæld betyder det oftest, at en bagkæde er lige til at smide væk efter en sådan »sandkur«. Kan man ikke få fastslået, at et trial er en prøve på kørernes dygtighed, når de kommer

ud i et vanskeligt terræn, hvor det slet og ret gælder om at bevare en god stil, medens etappen køres igennem på den kortest mulige tid. Tidtagningen alene er uden interesse i sportslig forstand.

Glostrup og Omegns Motorklub havde lagt et stort forarbejde i tilrettelæggelsen af dette trial, men vejret kunne ikke være mere uregunstigt. Regn og blæst gjorde flere etaper uhyre vanskelige, og for bilerne blev det næsten en håbløs opgave at komme igennem. Trods alt blev der dog opnået flere gode resultater og man kunne atter konstatere de små letvægteres duellighed i terrænet.

Senior Solo

1. Gunner Due, BSA, 550 points.
2. Sv. Vendelbak, AJS, 520 points.

Junior Solo

1. Poul E. Hansen, Ariel, 545 points.
2. Kaj Larsen, Velocette, 505 points.

Begyndere

1. Børge Eriksen, BSA, 540 points.
2. Villy Andersen, Ariel, 480 points.

Letvægtere

1. Erh. Fisker, Puch, 565 points.
2. Bjarne Jørgensen, Puch, 550 points.

Biler over 2000 ccm

1. Preben Sørensen, Ford.

Biler under 2000 ccm

1. Bent Steffensen, MG.

Biler under 1100 ccm

1. Jens Petersen, Skoda.

4000 til BAKKELØB

i Skærbæk

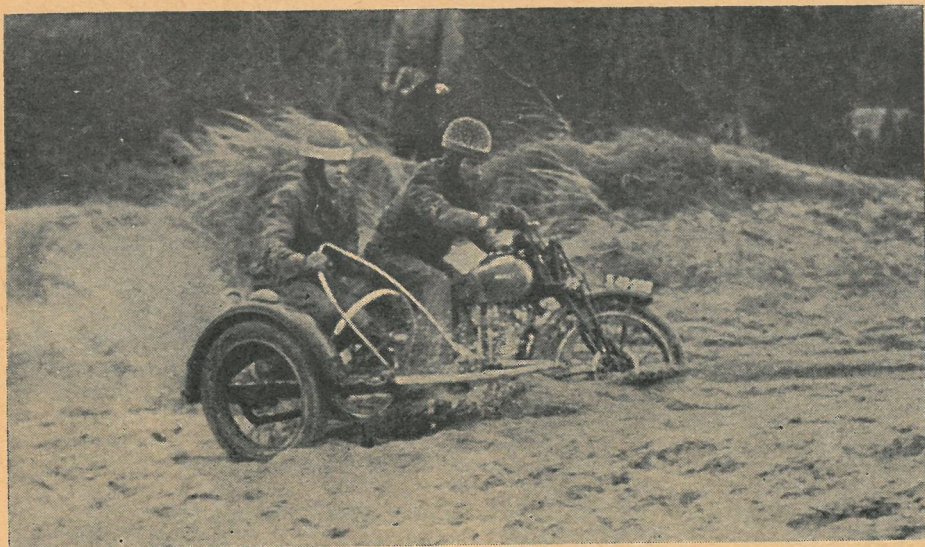
Ret beset er det utroligt, at bakkøløbene kan samle så mange tilskuere, som tilfældet er. Her er ingen spændende momenter, ingen overhalinger eller opløb og her er kun een rytter på banen ad gangen. Det publikum, der følger rytternes glimrende præstationer, må derfor regnes for motorpublikum-eliten, fordi de kommer for at se god kørsel og ikke andet.

Tilskuerne til bakkøløbet i Særbæk den 30. april fik deres ønske opfyldt. Der blev kørt godt, og banerekorden blev slået af Ib Nielsen, Skive, der kørte i 1.09,7. Letvægtsklassen for maskiner indtil 125 ccm virkede ret imponerende, når man tager maskinernes størrelse i betragtning.

Resultaterne blev:



Slagskibet Bismarck i høj sø. (Foto Halbert).



Er det ikke lidt for meget af det gode? Selvfølgelig er det meget rart for landets Ariel-kørere at vide, at deres maskiner kan gå gennem sand og vand, men det er ikke noget en motorcykle har godt af. (Foto Haibert).

Begyndere: Søren Juul, Viborg, (Nimbus) 1.15,5. 2. Ingv. C. Pedersen, Vejen (BSA) 1.17,7. 3. Niels Østergaard, Viborg (Norton) 1.19,5.

Letvægtene: 1. Jens Nielsen, Silkeborg, (Puck) 1.19,1, 2. A. C. Christensen, Brande (Puck) 1.19,4.

350 ccm: Ib Nielsen, Skive (Matchless) 1.09,7, 2. N. O. Jensen, Aalborg (Triumph) 1.14,3.

500 ccm: Niels Amstrup, Herning (BSA) 1.12,0, 2. Th. Yde, Randers (Norton) 1.13,4. 3. Ernst Østerlund, Silkeborg (Triumph) 1.14,5.

Sidevognsklassen: 1. Vagn Poulsen, Skanderborg (Triumph) 1.15,7, 2. Rs. Kornum, Aalborg (Triumph) 1.15,8.

En SVENSKER tog glansen af danskerne på Fangel

Løbene på Fangel den 30. april virkede ikke lovende for den kommende sæson. Svenskeren Sune Carlsson var fuldstændig overlegen og vandt sine heats med halve baneomgange. De spændende momenter udeblev fuldstændig, medens

rytterne kørte rundt i rad og række. Lindegaard Petersen og Aage Rasmussen kørte udmærket, men det var tydeligt, at deres maskiner ikke var hurtige nok. En glædelig overraskelse fik man da heldigvis også. Det var odensekøreren J. Mygind, der i juniorklassen tumlede sin Ariel som en gammel erfaren kører — ham venter vi os meget af.

Man lagde mærke til, at svenskeren havde den samme svingteknik som nordmændene Basse Hveem og Henry Andersen bruger. Midt i svinget løftes benet op og maskinen køres igennem resten af svinget. I standardløbene var der lidt mere jævnbyrdig konkurrence, selvom Knud Nielsen blev overlegen vinder.

Et parløb kom til at virke som een stor forvirring for tilskuerne, medens et løb for letvægtene virkede meget morsomt, omend lidt langsomt.

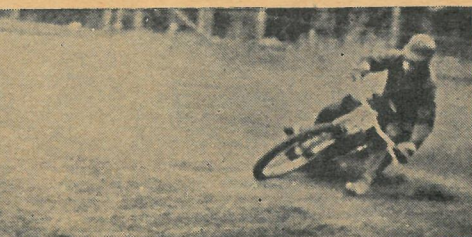
Resultaterne blev:

Specialklassen: Sune Carlsson 1.57,9, Sv. Aage Rasmussen 1.59,1, Willy Andersen 2.05,4.

Standardklassen: Knud Nielsen 2.06,2, Børge Mørch 2.06,6, Ejvind Hansen 2.07,2.



Løng. Løbene var godt tilrettelagt og afvikledes i hurtigt tempo. Banen er også blevet betydelig jævnere, men den støver slemt.



Sune Carlsson på Fangel. Læg mærke til, at det venstre ben allerede er oppe. Rytteren til højre er Lindegård Petersen. (Foto Haibert).

Parløb: Robert Rasmussen—Knud Nielsen 11.03,2, John Helfeldt—Kalør 12.00,0.

Juniorløb: Johs. Mygind 16 points, H. J. Hansen 14 points.

Handicap: Sune Carlsson (380) 2.14,4, Kurt Lauritsen (60) 2.16,6.

Letvægtene: Johs. Hansen, Puch, 2.35,0, Kaj Hansen, Hercules, 3.05,2, Sv. Nielsen, DKW, 3.07,0, Langkær Kristensen, CZ, 3.07,2.

KIEHN BERTHELSEN satte ny rekord på Løng

Den 30 april åbnede Korsør og Omegns Motorklub sæsonen på banen ved

Den gamle banerekord på 1.54,4 blev af Kiehn Berthelsen sat ned til 1.45,7, og iøvrigt vandt den dygtige Ringsted-kører alt, hvad han deltog i.

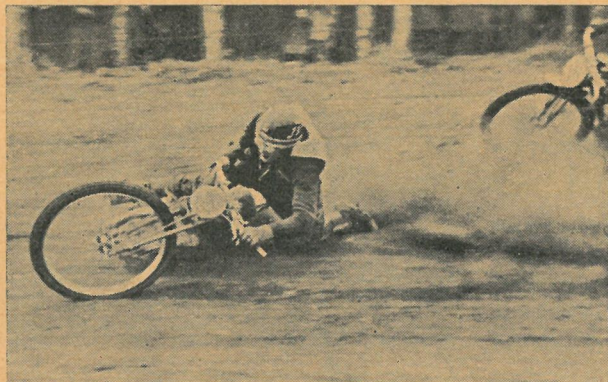
I standardklassen var Gunner Due dagens mand. Foruden at vinde seniorløbet fik han tilkendt en konduitepræmie, fordi han med en hurtig manøvre undgik at påkøre E. Vincentz, der styrtede.

Resultaterne blev:

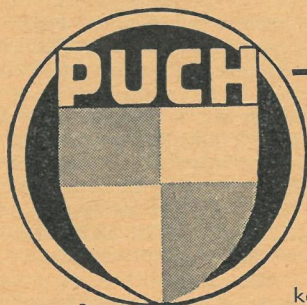
Specialløb: 1. Kiehn Berthelsen, 12 p.; 2. Jørgen Petersen, 8 p.; 3. Ejvind Petersen, 7 points.

Senior Standard: 1. Gunner Due, 9 p.; 2. E. Vincentz, 7 p.; 3. Aksel Iversen, 5 p.

Junior Standard: 1. Jaj Larsen, 9 p.; 2. Stranggaard Petersen, 8 p.; 3. Gerh. Jensen, 8 p.

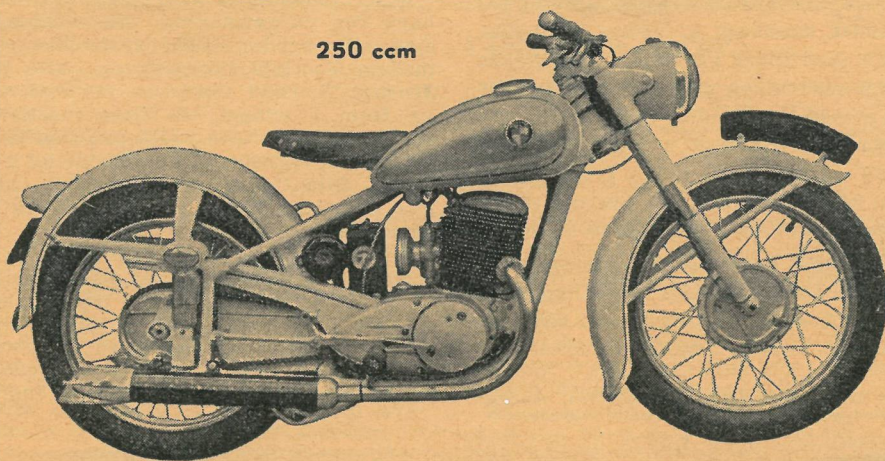


Helge Hansen kan ikke rigtig få hold på maskinen, men der er heldigvis god bredde på Fangel. (Foto Haibert).



Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle - industrien, og da fabriken for 25 år siden sendte sin første dobbeltstemplede 2-takts motor på markedet, rykkede navnet PUCH helt frem i spidsen. I de forløbne år har PUCH hævdet sit renomé gennem adskillige sejre i store internationale motorløb, og de maskiner fabriken sender på markedet i dag, overgår alle andre maskiner i kraft og ydeevne.

250 ccm



KRAFT - ACCELERATION - KOMFORT

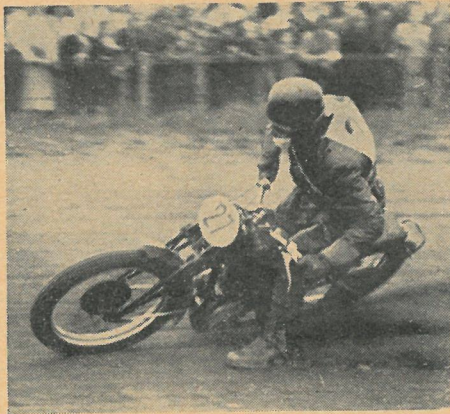
tre egenskaber der er overbevisende fremherskende ved de nye PUCH-modeller. Den dobbeltstemplede motor har bestået sin prøve gennem 25 år, og de nye modeller viser, at denne konstruktion er blevet yderligere forbedret. PUCH motorerne yder i dag mere end nogen anden totakts motor. Selve maskinen er forud for sin tid i opbygning og udstyr. Den store 250 ccm model yder 12 hk, er monteret med fjedrende bagstel og telescofporgaffel. Baghjulsaffjedringen kan indstilles til tre forskellige belastninger, blot ved at dreje på en eccentric. Sadelen er eet-punkt ophængt, hvilket giver en behagelig affjedring, selv under maskinens voldsomme acceleration. God økonomi er tillige en egenskab, der har gjort PUCH populær overalt, hvor man har lejlighed til at beundre den smukke maskine.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN — KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 2 C

TELF. PALÆ 4741



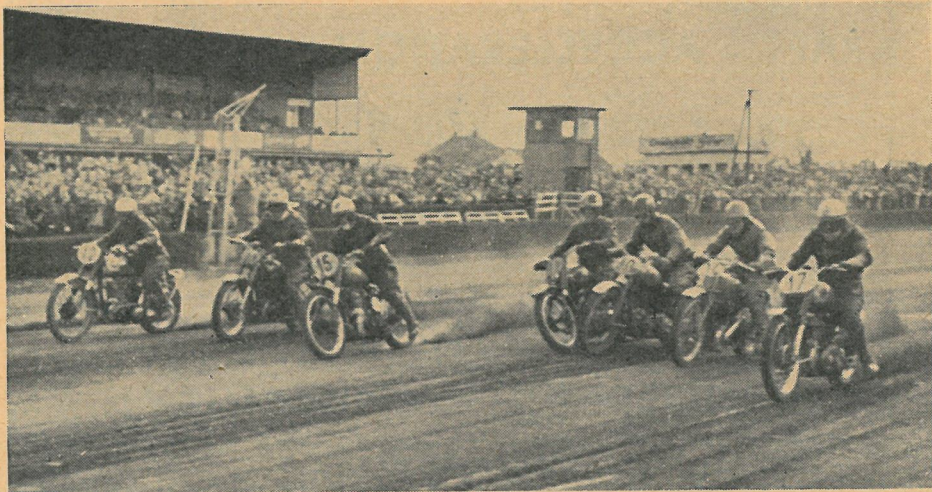
Juniorføreren Johs. Mygind, Ariel, i sikker stil.
(Foto Haibert).

Sidevognsløb: 1. H. Th. Jacobsen, 7 p.;
2. Erik Greve, 3 p.; 3. Knud Grønnild, 3 p.
Blandet handicap: 1. Kiehn Berthelsen,
2.02,5, med tillæg på 170 m. 2. Uno Jensen,
2.03,9, med tillæg på 120 m. 3. Oluf Elf-
berg, med tillæg på 80 m.

Standard handicap: 1. Kurt Henriksen,
2.18,9, med tillæg på 180 m. 2. Aksel Iver-
sen, 2.22,8, med tillæg på 130 m. 3. Gerh.
Jensen, 2.23,0, med tillæg på 80 m.

Sidevogns handicap over fire omgange:
1. Knud Grønnild 2.17,8, med tillæg på 30
meter, 2. Hans Th. Jacobsen 2.17,8, med
tillæg på 30 m. 3. Erik Greve 2.40,4.

*Man må holde tungen lige i munden, når star-
ten går. Standardklassen i Odense.*



Dramatik i Odense

Midgetracerne fik en noget drama-
tisk premiere i Odense. Indledningsvis
tabte Robert Nellemann et forhjul, me-
dens han førte feltet. Midt i svinget be-
fandt han sig i den kedelige situation
med kun 3 hjul på vognen og blændet
af de overhalende konkurrenters jord-
sprøjt. Hans erfaring som bilfører kom
ham imidlertid til hjælp, og han holdt
gryden i kog, indtil han kunne bringe
vognen til en kontrolleret standsning.

Kaj Hansen tabte i et senere heat
herredømmet over vognen og gik rundt
midt i et sving. Sidelæns skred han ud
af banen og splintrede en pæl med til-
hørende sandsæk. Rent sportsligt var
midgetløbet ikke af større interesse,
feltet var for spredt og den egentlige
konkurrence udeblev.

Sidevognskørerne ville ikke stå til-
bage for mitgetracerne. En voldsom
dyst udkæmpedes i sidevognshandicapet
mellem Thorkild Sørensen og Carlo S.
Jensen. Thorkild Sørensen var ved at
gå frem i svinget, da hans maskine
skred ud og væltede rundt, medens kø-
rer og sidevognsmand blev hældt ud på
banen. Situationen så faretruende ud,
men der skete til alt held ikke væsent-
lig skade.

Robert Nellemann var imidlertid ind-
stillet på at køre på 3 hjul den dag, og
til en forandring røg hans baghjul af
og foer i en bue henover banen, hvor
det til alt held landede uden at gøre
skade. Vi ser ikke andet, end at Nelle-
mann snart kan kvalificere sig til Indi-

anapolis — i alt fald, hvad dramatisk kørsel angår.

Solomotorcyklerne kørte de sportsligt bedste løb, både i special- og standardklassen. Poul Kalør havde sin debut i specialklassen, hvor han klarede en fjerdeplads. Johs. Mygind, som vi første gang fik øje på i Fangel, viste, at det ikke blot var en enkelt dags veloplågt-hed, der havde skaffet ham en fin placering, han sikrede sin position som en af de kommende kørere.

Resultaterne blev udregnet efter summen af hver rytters 2 hurtigste tider.

Standard

1. Børge Mørch, BSA, 3.55,8.
2. Aage Chr. Iversen, BSA, 4.02,2.

Sidevogne

1. Carlo S. Jensen, HRD, 3.54,9.
2. Thorkild Sørensen, HRD, 4.00,4.

Special

1. Sv. Aage Rasmussen 3.40.
2. Sv. Nissen 3.40,5.

Midgetracere

1. Kaj Hansen 3.59,7.
2. Carl Amelung 4.05,0.

Junior solo

1. Johs. Mygind 4.15,9.
2. Erik Krog 4.35,6.

Viborg fik succes

Viborg Motor Klub fik succes med sine løb den 7. maj. Starterne blev hurtigt afviklet, og publikum blev til stadig holdt underrettet om resultaterne inden næste heat startedes. I senior solo vandt Jørgen Dons ret overraskende det tredje heat fra Knud Nielsen. Dons kom dårligt i start i de to foregående heat, så det bliver åbenbart en rytter, man kommer til at regne med i fremtiden.

Knud Nielsen slog iøvrigt Robert Nelemanns banerekord med 2/10 sek., hvorefter rekorden for standardmaskiner er 1.32,4.

Junior

1. Vagn Larsen, AJS, 1.40,6.
2. Kaj Lykke, Ariel, 1.41,2.

Ekspert, 3 starter, 2 hurtigste sammenlagte tider

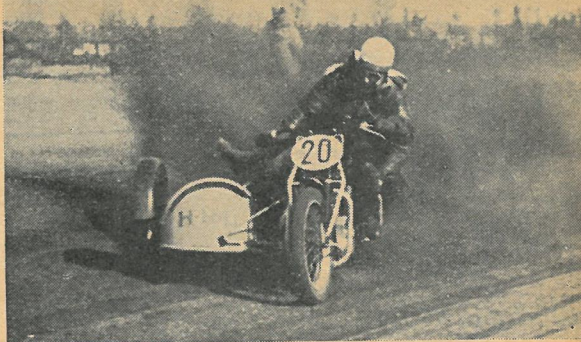
1. K. Lindegaard Petersen 3.03,0.
2. Helge Hansen 3.08,0.

Senior Standard, 3 starter, 2 hurtigste sammenlagte tider

1. Knud Nielsen, Norton, 3.11,4.
2. Jørgen Dons, BSA, 3.21,9.

Senior Standard, 350 ccm, 3 starter, 2 hurtigste sammenlagte tider

1. Ib Nielsen, Matchless, 3.23,8.
2. N. O. Jensen, Triumph, 3.26,7.



Carlo S. Jensen, H.R.D., fræser jord op i udgangen af et sving.

Sidevogne, 3 starter, 2 hurtigste sammenlagte tider

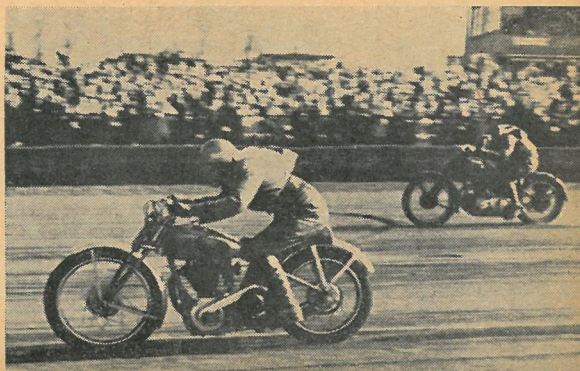
1. Vagn Poulsen, Triumph, 3.05,1.
2. Kr. Krestensen, Norton, 3.30,2.

Styrt og sensationer i luften på Aarby

Der var flere styrt på Aarby-banen den 7. maj, og en enkelt rytter måtte under lægebehandling med et brækket kraveben. Bortset fra disse uheld var det imidlertid gode løb, og Kiehn Berthelsen spredte lidt sensation over dagen ved at køre fra Orla Knudsen. Dette skete ganske vist kun i et heat, men i det efterfølgende og med spænding imødesete opgør mellem de to ryttere, fik Kiehn Berthelsen maskinskade. At han er the coming man, er vi klar over, og fremtiden vil så vise, om han er Orla Knudsen jævnbyrdig.

Banerekorderne fik et pænt tag nedad. Kiehn Berthelsen kørte med stående start på 1.36,2, hvilket er samme hastighed som hans gamle banerekord med flyvende start. Denne rekord forbedrede Orla Knudsen ved at køre i tiden 1.33,7. Svend Jensen forbedrede sin egen sidevognsrekord med 4 sekunder ved at køre i tiden 1.41,4.

Robert Rasmussen, Sønderso, for fuld fart ned ad langsiden på traverbånen i Odense.





Svend Nissen i spidsen for specialmaskinerne. Bagved Bent Jensen, Jørgen Nielsen og Poul Kalør. Tredie mand i inderbanen ved vi ikke.

I standardklassen vandt Fålle Jensen på point, medens Erik Wincentz, der var klassens hurtigste mand, fik maskinskade i sidste heat. Begynderklassen indledte dagens sturt, idet 3 ryttere kort efter starten impliceredes i et sammenstød. Uno Jensen vandt, efter en god match, over svenskeren Arthur Ovesen med 1/10 sek.

Sækkepiber og jordsprøjt

Løbene på Gladsaxe den 7. maj blev indledet med sækkepibeconcert af det berømte skotske orkester, The Royal Scots Gladsaxe har i reglen altid lidt underholdning i baghånden.

Om løbene kan i det store og hele siges, at Morian er ved at komme i form igen, at Kumla Fransson er både en hurtig og populær rytter, at Helge Kamuk styrtede, at englænderne Pete Lansdale og Roy Craighead er to sikre kørere og ikke for hurtige for danskerne, og endelige at svenskeren Göte Olsson viste sig som en god kører og en fin sportsmand, da han afværgede en påkørsel af den styrtede Poul Hansen ved at smide sin egen maskine. Dagens hurtigste tid blev opnået i dagens bedste løb, hvor Morian førte på tre omgange, men måtte se sig slået af Roy Craighead få meter før målstregen.

Kamuk var ude for et grimt sturt, da han kørte en udfordringsmatch med Leif Hirsborg. I udgangen af det ene sving

blev han slynget af maskinen, formentlig fordi benet blev slået bort under ham. Han slap med en hjernerystelse.

Resultaterne blev:

Crack race i 6 afd.: 1. Kumla Fransson, Sverige, 8 p (bedste tid). 2. Peter Lansdale, England, 8 p. —

Specialløb: 1. Erh. Fisker 9 p.; 2. Leif Bech, 5 p.

Ekspert-match A: 1. Roy Chraighead i tid 1.22,1 2. Peter Lansdale 1,23,3.

Ekspert-match B: 1. Morian Hansen 1.24,2 2. Kurt Halberg, Sverige, 1.25,4.

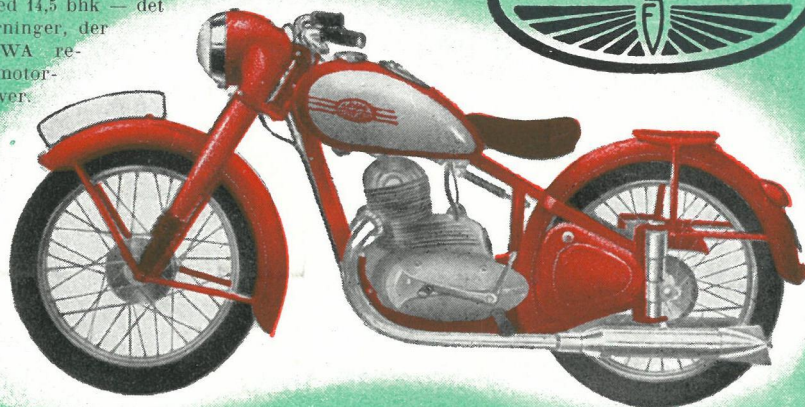
I et løb for begyndere vandt Erik Christoffersen i tiden 1.48,5.

Løb i maj og juni:

- 18 Frederiksborg Amts Motorklub, Motocross.
- Århus Motor Klub, baneløb.
- Hjørring Motor Sport, baneløb.
- Grand Prix de Luxembourg.
- 21 Gentofte, baneløb.
- Bogensø Motor Klub, baneløb.
- Thy Motor Sport, baneløb.
- Vejle og Omegns Motor Klub, baneløb.
- 28 Ungarens Grand Prix.
- 29 Næstved Motor Klub, baneløb.
- Motorklubben »Vestfyne«, baneløb.
- Fredericia Motor Klub, baneløb.
- Silkeborg Motor Sport, baneløb.
- 4 Gladsaxe, baneløb.
- Nordvestsjællandss Motor Klub, baneløb.
- Nordjyllands Motor Sport, baneløb.
- 5 og 9 T.T. Isle of Man.
- 11 Korsør og Omegns Motorklub, baneløb.
- Fyens Motor Sport, baneløb.
- Als Motorsport (Hobro motorbane) baneløb.

MOTORCYKLERNE SOM LØSER ETHVERT KØRSELSPROBLEM

Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort JAWA så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 bhk eller 2-cyl. 350 ccm med 14,5 bhk — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.

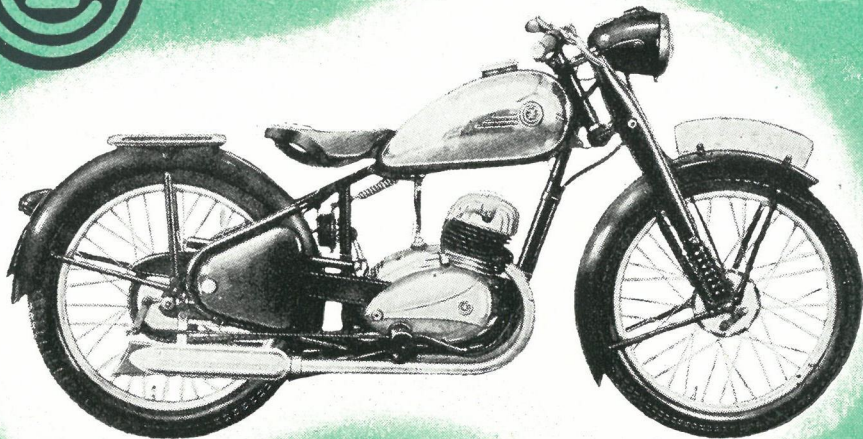


1 cyl.
kr. 2530,—

2 cyl.
kr. 2990,—



CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o.s.v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det berømte skotske trial.



HOVEDFORHANDLERE:

I/S SOFUS NELLEMANN, Randers

Telf. 3232 Strømmen 27

NÆRMESTE FORHANDLER ANVISES

E. BRUUN-LARSEN, Odense

Telf. 6103 Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12 372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk motorcykleindustri

BLUE
seal

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE