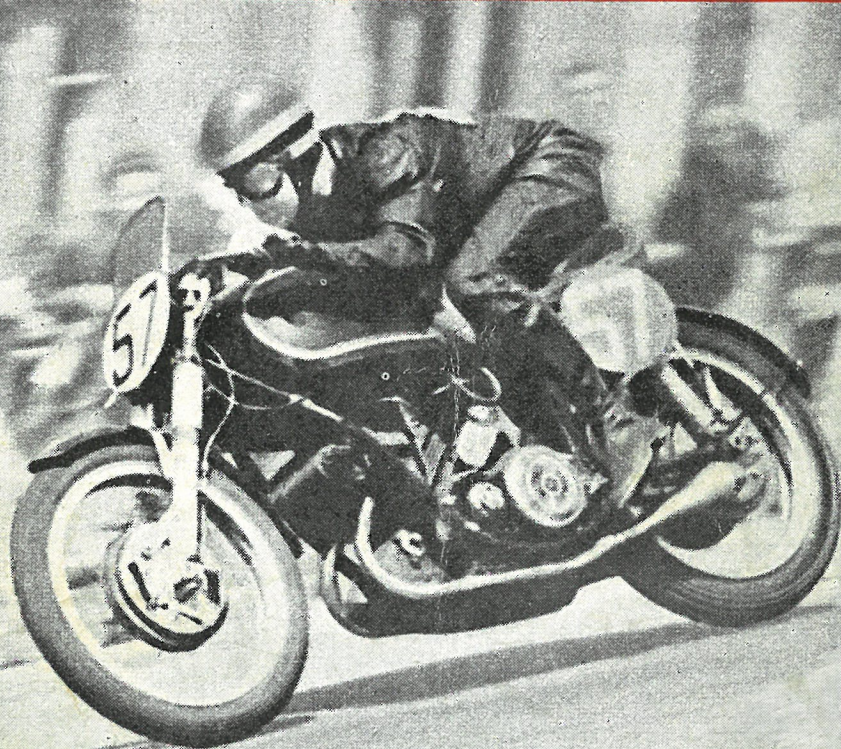


NR. 7 - 7. ÅRG.

JULI 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

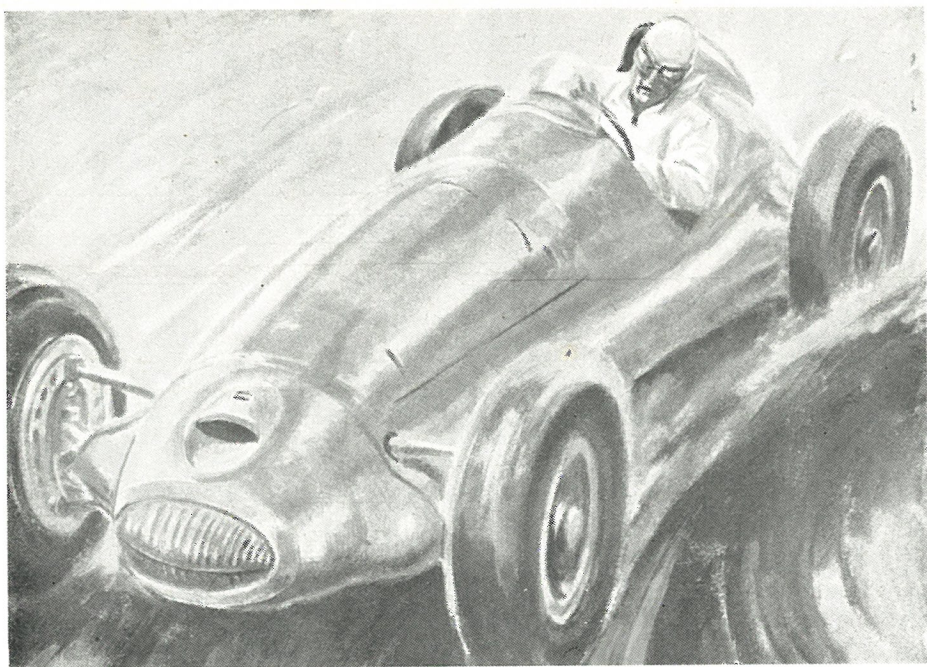


Den afgørende styrkeprøve

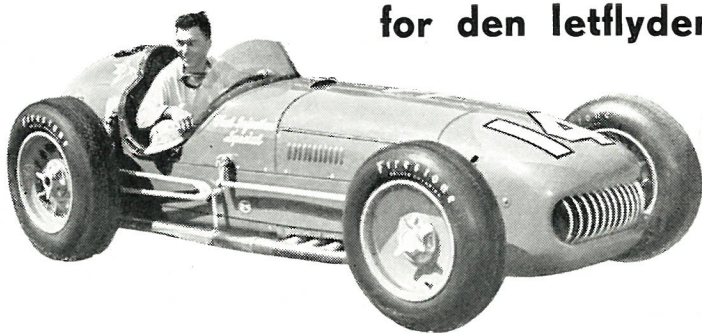
AJS har atter bevist sin store pålidelighed ved at vinde fabriksholdskonkurrencen i Isle of Man T.T. Den virkelige enestående kvalitet i hver eneste AJS er i forbindelse med den fremragende konstruktion et certifikat på sikkerhed og økonomi i den daglige kørsel.



IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN, ODENSE-KØBENHAVN



En ny overbevisende sejr for den letflydende Mobiloil



Tre timers og 53 minutters kørsel med en gennemsnitshastighed på 206 km/t må vel kaldes maksimalbelastning af en motor — det lader sig gøre med den letflydende MOBIL-OIL.

Vinderen af dette års
•INDIANAPOLIS 500•,
Bill Vukovich, stolede
også på MOBIL-OIL.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



De populære forhjulsdrevne



CITROËN

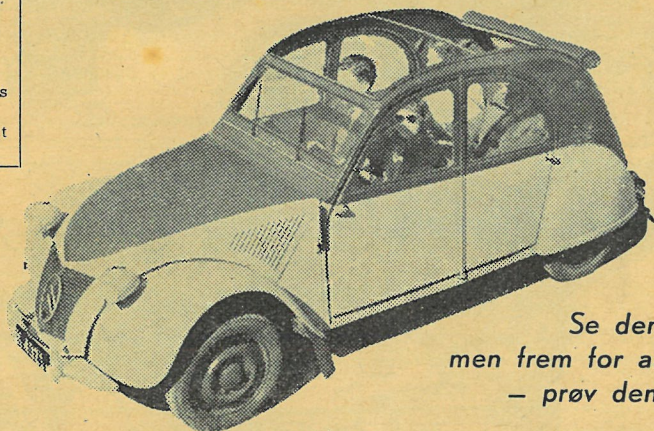
2 CV

FANTASTISK
ØKONOMISK

For ca. 55 d. kr. i
benzinudgift kan
4 personer +
bagage beføres
en strækning,
som f. eks. fra
København — Paris
... og tilmed
yderst komfortabelt

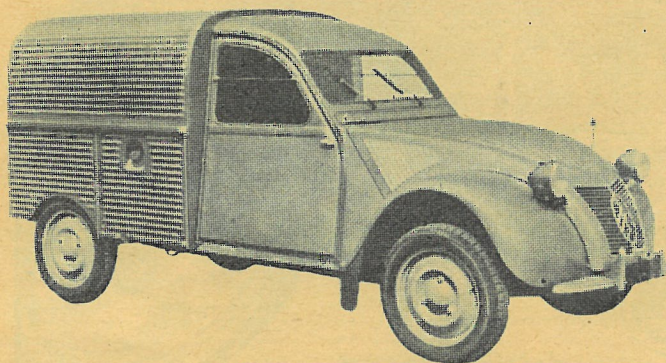
Pris: 8770

excl. lev.omk.



Se den,
men frem for alt
— prøv den!

Kør for at spare!



2 personer +
last til en
samlet vægt af
350 kg kan
transporteres
over en afstand
som f. eks.
København —
Korsør for
3,20 kr.

Pris: 7100

excl. lev.omk.

Spar, medens De kører!

AUTOMOBILES CITROËN A/S

SYDHAVNSGADE 16, KØBENHAVN SV

AUT. FORHANDLERE OVER HELE LANDET

STÆRK - ØKONOMISK - HOLDBAR



FORHANDLES
OVER HELE LANDET

Importør:

ERIK ORTH

KØBENHAVN V

Vester Farimagsgade 19 . C 12375 - C 12372
Lyngbyvej 36 . København Ø . Ryvang 8705*
Samlerfabrik - Service - Værksted
Sejrøgade 2-4 . København Ø . Ry 7075

SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. JULI 1953

NR. 7

Redaktion og
ekspedition:

Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.

Tlf. Palæ 8293

Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:

Mogens Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 15,00

Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling

Postboks 2817 - Oslo K.

Afdelingsleder:

Bjørn Mathisen

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

★

Redaktionelle strø-	
strøtanker	363
Crystal Palace	366
Vi prøvekører Sun-	
beam S 8	371
Isle of Man T.T.	377
Vi prøvekører Ci-	
troën 2-CV	382
Ford 1903—1953	392
Hvorfor ikke en for-	
mel på de store	
motorcykleklas-	
ser?	401
Det står på tryk	403
Meddelelse til abon-	
nement 736	404
Teknisk brevkasse	405
Velkonstrueret inva-	
lideudstyr til bi-	
ler	409
En sund konstruk-	
tion Maico M 200 S	410
Fra bane og vej	412
Fra månedens mo-	
torløb	420
Nu kommer Twin-	
sadlerne	423
Løbskalender	424

Redaktionelle strøtanker —

Det skal åbenbart være en årlig tilbagevendende begivenhed, at man skal larme op over motorbeskatningens opkrævning. Som bekendt skal man uhyrligt nok betale dobbelt vægtafgift af alle personmotorkøretøjer, skønt der ligger flere hundrede millioner kroner i den såkaldte vejfond. Det er en ekstrabyrde og en unødvendig byrde, der således bliver lagt på det motorkørende publikum. De bedrestillede i samfundet skal kanøfles, deres »luksusbilere« og »luksusmotorcykler« og »luksusknallerter« skal luksusbeskattes, så motorkørslen bliver så dyr som muligt. På den måde forhindrer man de mindre godt stillede i samfundet at få eget køretøj, og det er jo det, der er meningen med al sund politik. Man må huske, at motorkørsel kan afføde individualisme, og det er meget skadeligt, for en flok individualister er ikke nær så godt politisk materiale som en flok.

Nå, det var slet ikke det, vi skulle tale om. Det er blot det, at man for tredje år i træk følger spot til skade ved at udsende den ordinære skat på én blanket og den ekstraordinære skat på en anden blanket. Det drejer sig om 200.000 køretøjer (last- og rene varekøretøjer betaler ikke dobbelt afgift) og et tilsvarende antal mennesker må springe af sted til rodekontoen i dettes ekspeditionstid en gang mere end nødvendigt. Portoen for hver opkrævning er 12 øre, blanketten vil næppe kunne fremstilles under 3 øre. Opkrævningen af ekstraskatten koster således 200.000×15 øre eller kr. 30.000,—, og man kan roligt lægge endnu 30.000 kroner til i administrationsudgifter. Med andre ord har man for tredje år i træk følt sig foranlediget til at smide 60.000 kroner af skatteborgernes penge ud ad vinduet til ingen nytte. Det er selvfølgelig et forsvindende lille

beløb i forhold til, hvad der ellers går i fisk i administrationen, men man kan også vende forholdet om: tænk, hvor mange af Østrups ferieløse børn, der kunne have fået et tiltrængt landophold for de penge. Årsagen til den årlige administrationsfiasko er den, at loven ikke bliver rettidigt forlænget, således at begge afgifter kan blive opkrævet samtidig. Den slags eksempler på manglende samarbejde mellem politikere og administration virker ikke opmuntrende, den dag man skal betale sin skat med glæde.

*

En gang imellem må man tage sig til hovedet. For kort tid siden afholdt propagandachef Duurloo pressemøde for at redegøre for en omlægning i arbejdsformen for »Større færdselssikkerhed«, og det så altsammen meget fornuftigt ud, men man forbløffes, når »rådet« betragter det som et afgørende fremskridt og som lettelsen af et økonomisk tryk, at ministeriet har bevilliget 70.000 kroner til arbejdet. Det virker så forbløffende, at man må tage sig til hovedet, når generalsekretær *Ibsen*, KDAK, kort tid efter i et foredrag oplyser, at der er akkumuleret flere hundrede millioner i den sagnomspundne vejfond. Når man betænker, at færdselsundervisningen i skolerne sorterer under »Større færdselssikkerhed«, skulle man tro, at der uden risiko for kritik fra nogen side skulle kunne flyde lidt rigeligere

midler fra den offentlige pengekasse.

Medens vi taler om større færdselssikkerhed, er det uhyre fristende at skære rådt igennem hele dette problem. For øjeblikket arbejder rådet for større færdselssikkerhed på et forholdsvis svævende grundlag med en af de meget vigtige faktorer i vort samfund. Ud fra vore betragtninger kan dette arbejde deles op i tre afdelinger: den meget vigtige færdselsundervisning til skolebørnene, propaganda for nye, sunde idéer som f. eks. anvendelse af styrthjelm for motorcyklister og en afdeling man kan kalde lap-perier på utidssvarende forhold, forgæves kamp mod dumhed og påmindelse om forglemt lærdom. Den sidste afdeling kunne udvalget forskånes for. For at opnå større færdselssikkerhed må man se at få et ordentligt tag i alle trafikanter eller bedre endnu i de vordende trafikanter, hvis man kan udtrykke sig således, eftersom man vel også er trafikant, medens man ligger i barnevogn. Dette sker ved undervisningen i skolerne, og denne undervisning burde gøres obligatorisk i alle skoler. Lære at gå rigtigt og cykle rigtigt i trafikken skulle kunne opnås ad denne vej. Så kommer spørgsmålet om motorkørsel. Køreprøven er det andet filter for vore mønstertrafikanter, eller burde være det. Og her kommer vi til et punkt, hvor man nødvendigvis må stille sig selv et spørgsmål? Er det ikke inkonsekvent, at der i det

hele taget arbejdes med en sag som »større færdselssikkerhed«, sålænge de vordende bilister og motorcyklister modtager en mangelfuld og i visse tilfælde en fuldkommen forkert undervisning i at føre en bil eller motorcykle. Jeg vil uden at blinke påstå, at der i kongeriget Danmark ikke findes en eneste tidssvarende teorbog til undervisningsbrug for køreprøverne. Det er endda så grelt, at en af Københavns største motorcykleskoler i en teorbog, den selv har forfattet, oplyser sine elever om, at forhjulsbremsen på en motorcykle er en nødbremse, man helst ikke skal benytte, og i en anden såkaldt teorbog hedder det, at man i fedtet føre skal være særlig varsom med at benytte forhjulsbremsen, »da denne let kan blokere forhjulet«. At baghjulsbremsen betydelig lettere kan blokere baghjulet med nok så katastrofale følger, tales der ikke om. Kommentarer er iøvrigt overflødige til dette blads læsere.

På den ene side tillader man altså, at de nybagte bilister og motorcyklister styrer ud på gader og veje uden at have fået den ringeste mening om, hvad det hele drejer sig om, og på den anden side holder man nødtørftigt liv i »Større færdselssikkerhed«: Ebberød bank, eller kejserens skæg — De kan kalde det, hvad De vil, men ikke desto mindre dræbes et stort antal mennesker hvert år i trafikken, uhyggelig mange kvæstes alvorligt og tusinder kommer til skade.

3.

En serie gode råd, lige værdifulde for nybegyndere og erfarne bilister. Følg rådene, og De får større nytte og mere glæde af Deres vogn ...!

Kræver en gammel motor sværere olie end en ny?

En gammel motor, der er svækket af slid i cylindre og lejer, er tilbøjelig til at forbruge mere olie end en ny motor. Det kan derfor være klogt at bruge en olie, der er en grad sværere end den, man brugte, da vognen var ny, nemlig for at reducere olieforbruget. Men en alt for svær olie vil blot føre til forøget slid på grund af svigtende smøring, hver gang vognen startes. Den eneste måde at standse slidet på, er at skifte til Shell X-100 Motor Oil, der smører motoren effektivt under alle forhold og temperaturer.

Shell X-100 Motor Oil udskyder tidspunktet for hovedreparation og udboring, fordi den både sommer og vinter beskytter den kostbare motor mod kold tæring!



- ▶ BESKYTTENDE
- ▶ STABIL
- ▶ SELVRENSENDE



9c



Kold tæring standser ikke, fordi der kommer varme i luften!

Kold tæring er ikke blot et vinterfænomen, den er en kemisk ætsning fremkaldt af syreprodukter fra forbrændingen, som ikke kan undgås, men med Shell X-100 Motor Oil kan man beskytte motoren så effektivt, at kold tæring ikke formår at angribe. — Skift derfor til Shell X-100 Motor Oil, så er Deres motor sikret mod kold tæring under alle temperaturer.



Brug skylleolie når De skifter til Shell X-100 Motor Oil

For at Shell X-100 Motor Oil straks kan øve sin gavnlige indflydelse, må man først fjerne mest muligt af løst snavs og de sidste rester af den gamle olie. Ved senere skiftninger er det også bedst at bruge skylleolie for at udtrække de rester af gammel olie med opløst snavs, som bliver tilbage i motoren, når bundkarret tømmes.

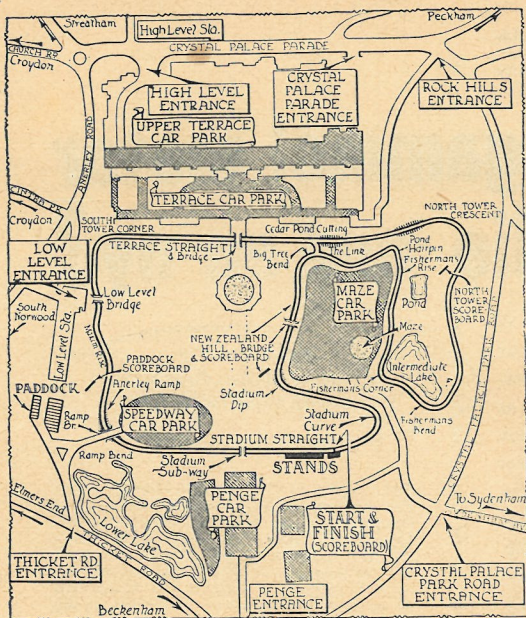
Den rigtige olie til sommerens langtur

Også til den hårde langvejskørsel er Shell X-100 Motor Oil den ideelle smørelolie. Den iltes nemlig ikke og bliver ikke træg i varmen. — Komprimeringen bliver fuldstændig, cylinder-sliddet minimalt, og benzin- og olieforbruget nedsættes. — Shell X-100 Motor Oil forlænger motorens levetid og reducerer Deres drifts-omkostninger.

Fineste service for Dem og Deres vogn!

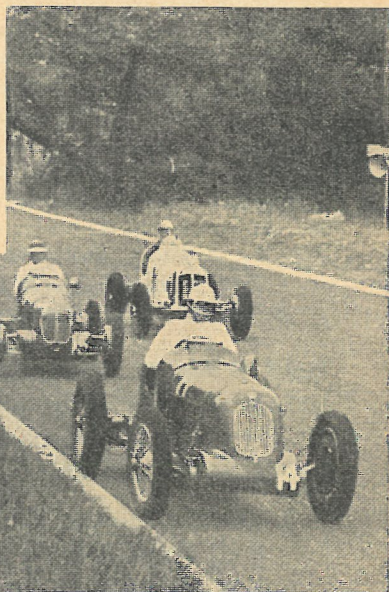
Enhver Shell forhandler ordner olieskiftningen til Shell X-100 Motor Oil. Der er en station på Deres daglige rute. Kør ind og glæd Dem over den gode service, De får, også når det gælder vask og smøring.

Shell-smurt er vel-smurt



CRYSTAL

MOTORBANEN MIDT I LONDON



Øverst til venstre en skitse over Crystal Palace-banen som den så ud før krigen, og over disse linier ser man en MG, en Maserati og en ERA i konkurrence på den parklignende bane.

I grunden var det ganske uhørt, og mange rystede bedrøvede på hovedet, da der i 1937 blev åbnet en regulær landevejs-væddeløbsbane midt i London. Sådan set var idéen også utrolig fræk, for da Brooklandsbanen, som lå et godt stykke uden for London, åbnedes i 1907, klagede beboerne i flere miles omkreds over støjen. Resultatet blev en række urimeligt strenge bestemmelser om særlige lydpotter, ingen kørsel på søn- og helligdage o. s. v. Hvad måtte så ikke en bane midt i storbyen afføde af beklagelser?

Desuden betvivlede de bedrøvede, at den lille bane kunne byde på god sport. Der blev mumlet i krogene om »cirkus«, og alle mulige kritiske bemærkninger var at høre — men både bekymringer og kritik forstummede, da planerne blev til alvor, og Crystal Palace-banen kunne indvies med et billøb den 27. april 1937.

Initiativet til banen blev taget af Road Racing Club, et firma, som under en ikke alt for dækkende sportslig maske drev hele foretagendet på forretningsmæssig basis. Dette vil ikke på nogen måde sige, at løbene blev afgjort efter kontrakt, men at klubben levede af entréindtægten og netop derfor havde haft den fornødne frækhed til at udse sig en bane midt i byen

— nærmest svarende til, om man kørte bilvæddeløb i Ørstedsparkens gange.

Det såkaldte »Krystalpalads«, der bestod af jernbjælker og glas, et mareridt for en vinduespudder og en arkitektonisk rædsel af enestående kvalitet, var blevet bygget i sin tid til udstillingsbrug. Rundt om det enorme glasmonstrum strakte der sig en rigtig rar park, som rummede fodboldbaner, en dirttrack-bane, fiskedamme og mange andre attraktioner. I denne park var der nogle veje, som med få omlægninger kunne blive til en meget snoet

PALACE ★★

af Collecteur

rundbane, og det var præcis, hvad Road Racing Club havde tænkt sig.

Planerne gik ud på at skabe en veritabel landevejsbane i minatureudgave, og det lykkedes egentlig forbavsende godt, når man tænker på, hvor lidt plads der var. Ganske vist var det nødvendigt at lægge banen i kunstfærdige slyngninger for at nå op på bare de 3.200 m, den målte, men den var nogenlunde bred, usædvanlig jævn i overfladen og ikke særlig tilbøjelig til at blive fedtet i regnvejre.

Alt var forberedt på det nøjeste til premiæreløbet, og kun een ting manglede: det kære, gamle, hæslege »Krystalpalads«, som var futtet af med brask og bram nogle måneder forinden. Kedeligt nok, for mange havde glædet sig til at høre det klirre, når fri udblæsning gjaldede i nabolaget. Efter sigende skal det have klirret noget så dejligt i hine fjerne dage før århundredeskiftet, da nogle af de første engelske motorcykeløb blev kørt i parken.

Den første løbsdag var en uhyre publikumsukces. Der var noget at se på hele tiden, fordi banen var så kort. Dækkene hvinede hulsaligt i svingene, og det så ud, som om der blev kørt gevaldigt hurtigt. Det var unægtelig også en stor behagelighed at få billøb serveret i en smuk park inde i byen fremfor at skulle halse af sted til en fjern plet langt borte.

De deltagende kørere var knapt så begejstrede for Crystal Palace-banen. Den var rent ud sagt forbandet svær, og man havde ikke eet øjeblik hvile ved rattet. Uden ophør snoede vejen sig væk for næsen af vognen, så man måtte arbejde i eet væk med alle tilgængelige pedaler og stænger foruden rattet, der ustandseligt måtte vrides fra side til side.

Startpladsen var beliggende for enden af *Stadium Straight*, som førte frem til *Ramp Bend*, et relativt åbent højresving, som let kunne snyde, fordi det var af ganske afgørende betydning, hvordan vognen var placeret, når man kom ud af det. I en racervogn var farten ca. 150 km/t, når

vognen gik ind i *Ramp Bend*, så det gjaldt om at holde hovedet klart. Teknikken var at holde vognen helt over i yderbanen, indtil centrifugalkraften var lige ved at tvinge vognen ud over vejkanterne. Så lægges rattet hårdt over, vognen tvinges over i den modsatte vejside, og de følgende sving op ad *Maxim Rise* må klares med alle fire hjul i skred. Det er en temmelig skrækindjagende oplevelse at sidde i en hurtig vogn på dette stykke af banen. Navnlig er det forbistret smalt og lavt under den bro, der fører over vejen lige før *South Tower Bend* — sådan føles det i det mindste; i virkeligheden kan to busser let passere hinanden.

South Tower Bend er ret skarpt, og vognen prøver at brede sig over hele vejen, mens man holder motoren på fulde omdrejninger i andet gear. Baghjulene er i spin, men det gælder om at få dem til at gribe i den brøkdæl af et sekund, da køleren peger lige frem ad *Terrace Straight*, som hæver sig en kende. I et uendeligt kort øjeblik kan man slappe taget, få et glimt af instrumenterne — men lad være med at studere de små visere ret længe, for efter broen højrer vejen umærkeligt til venstre. Vognen er oppe på 180, trækkes over i højre vejbane, så løftes højre fod en anelse — men for himlens skyld ikke mere — hurtigt ned i tredje gear, vognen skutter sig en kende, idet omdrejningerne stiger. En brat, bestemt opbremsning, så vognen er helt under kontrol og kan trækkes gennem det lange, lumske højresving, der bliver ved i een uendelighed og langt om længe ender i en ret blød venstrekurve, *The Glades*, hvor mere end een kører har haft vanskeligheder med at bringe vognens bevægelser i overensstemmelse med vejens, bl. a. slog italieneren »Johnny« *Lurani* en hel del buler i sig selv og i sin *Maserati*, dengang hans begejstring løb af med ham på denne del af banen.

Så følger *Fisherman's Bend*, som bliver værre og værre, jo længere det varer, og ryger vognen ud over det, er faldet så brat, at man har mest brug for en faldskærm. Atter op ad bakke, kurve til venstre, et skarpt højresving, *Fisherman's Corner* kaldet — et rigtigt modbydeligt sving — træer, sving, flere træer, flere sving, en hårnålekurve til venstre, så brat, at vejen forsvinder under forhjule-

ne, mens man kæmper for at holde vognen på ret køl og få den i andet gear. Nok en kurve — denne gang til højre, nok et træ, et meget stort og solidt træ, uendeligt sving til venstre rundt om træet, og for at gøre det så afvekslende som muligt ender dette sving i et nyt, der bøjer til højre, fører ned ad bakke, under en bro og ender i den berygtede venstrekurve *Stadium Dip*, hvor den ene vogn efter den anden har været på udflugt i den omliggende park. Ethvert forsøg på at nærme sig det sving med mere end 105—110 km/t var dømt til at mislykkes på den mest højnefaldende måde.

Stadium Dip følges af et alt for kort stykke lige vej, så ned i gearerne, kvæle alle tendenser til udskridning i fødslen, rundt til højre ad *Stadium Curve*, endnu en tand til højre, så ligger Stadium Straight der, og det hele begynder igen.

På prent ser det ikke ud af så meget, men det kræver sin mand at køre banen igennem på godt 2—3 minutter, så hvordan *Raymond Mays* med sin 2 liters *E. R.A.* fik klemmt omgangsrekorden ned på 1 min., 58,1 sek., er det ikke sådan at for-

klare. Det svarer til en gennemsnitshastighed af 98 km/t — en fart, der giver stof til eftertanke.

Der blev kørt mange gode løb i de tre sæsoner, Crystal Palace-banen var i brug, og så at sige alle de bedste engelske kørere samt flere andre landes stjerneførere kørte på den. Men de glade dage fik en ende, da tyskerne gav sig til at marchere, og de sidste Crystal Palace-løb blev kørt den 26. august 1939. Dagens hovedløb var *Imperial Trophy*-løbet, som blev afviklet i to heats på 10 omgange og en finale på 16 omgange. »Bert« *Hadley* vandt første heat med en af de fabelagtige små *Austinracere* (750 ccm, kompressor, to overliggende knastakslers) og *Mays* andet heat med sin trofaste 2 liters *ERA*. Finalen så ud til at blive et brævasslag, men *Mays* punkterede. Dermed var resultatet givet, og *Hadley's Austin* gik i mål med lidt over 90 km/t for 51 km, kørt ad Crystal Palace-banens uforglemmelige kruseduller.

Efter krigen var banen i en yderst miserabel forfatning. Militæret havde ikke været god ved den, og det så ikke ud til, at der nogensinde skulle køres på den igen. Tiden gik, der blev lagt forskellige planer, som ikke blev til noget, men så trådte *London Car Club* til, købte banen og tog sig for at sætte den i stand. Sidste år blev reparationerne sat i gang, der blev holdt støjprøver med et par *F III*-vogne, og for et par måneder siden var arbejdet så vidt, at der atter kunne udskrives et løb på Crystal Palace-banen. Ikke den gamle bane — desværre — for strækningen med de mange sving fra *Fisherman's Bend* til Stadium er skåret bort og erstattet med en lang kurve, som forbinder the Glades med Stadium Straight. Derved er banens længde blevet skåret ned til godt 2,2 km, men til gengæld er den blevet mindst 10—15 km/t hurtigere end den gamle.

Naturligvis er den nye bane hurtigere, men den kan ikke fordunkle mindet om de kurver, der i hurtig rækkefølge udgjorde førkrigsudgaven af Crystal Palace-banen, og som næsten var mere snoet end den klassiske bane i Monte Carlo's gader, skuepladsen for det berømte Monaco Grand Prix. Faktisk var Crystal Palace det eneste sted i verden, hvor man på næsten flad bane kørte noget, der mindede meget stærkt om bakk løb som for eksempel *Pikes Peak*.

Collecteur.

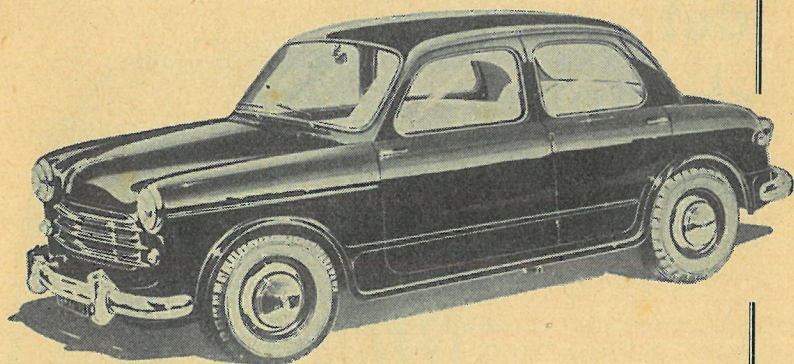


DANSK ESSO A/S



DEN NYE
"1100"

VOGNEN MED DE HELT FANTASTISKE KØREEGENSKABER



FIAT "1100" repræsenterer automobilteknikens mest betydningsfulde fremskridt i kraft, økonomi, komfort og sikkerhed. De vil hurtigt opdage, at ingen anden vogn i middelklassen byder på så rigelige pladsforhold til hele familien. Køreegenskaberne er fremragende. Benzinforbruget er lavt og det enestående kvalitetsarbejde garanterer for minimale driftsomkostninger. Fiat »1100« er hurtig og økonomisk i byens trafik og altid sikker og komfortabel på langture



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

NORDISK FIAT A/s

GRIFFENFELDSGADE 32, KØBENHAVN N, CENTRAL 15367-15967

Englebert

det
skridsikre
dæk

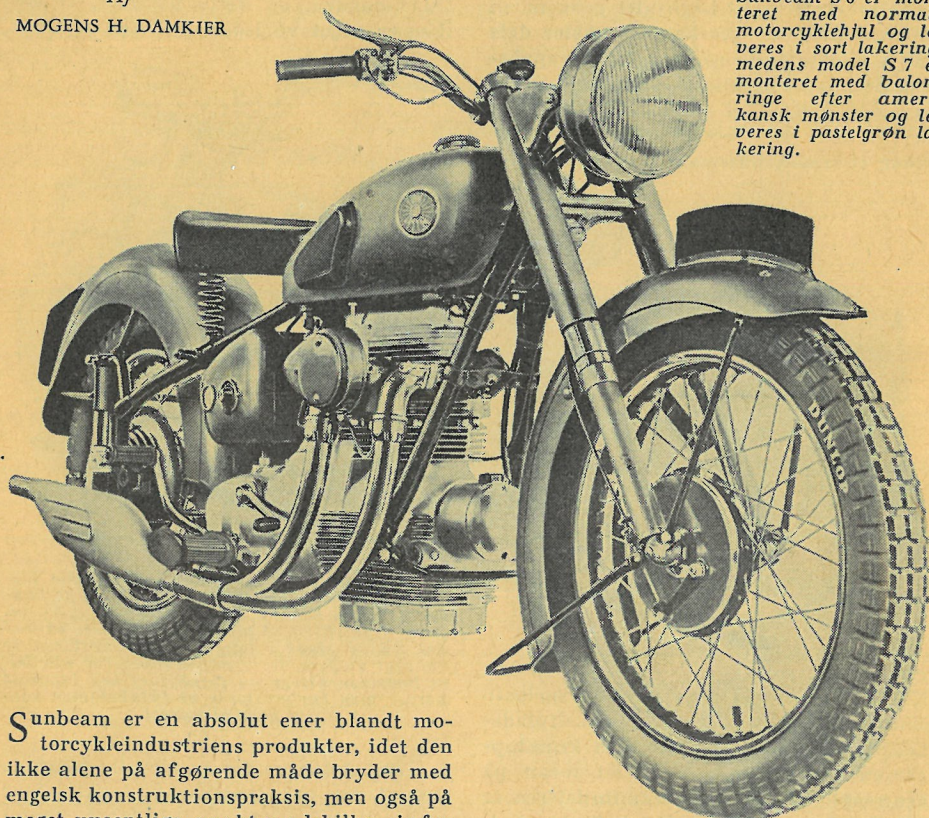


GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN

Vi prøvekører **SUNBEAM** MODEL S 8

Af
MOGENS H. DAMKIER

Sunbeam S 8 er monteret med normale motorcyklehjul og leveres i sort lakering, medens model S 7 er monteret med balonringe efter amerikansk mønster og leveres i pastelgrøn lakering.



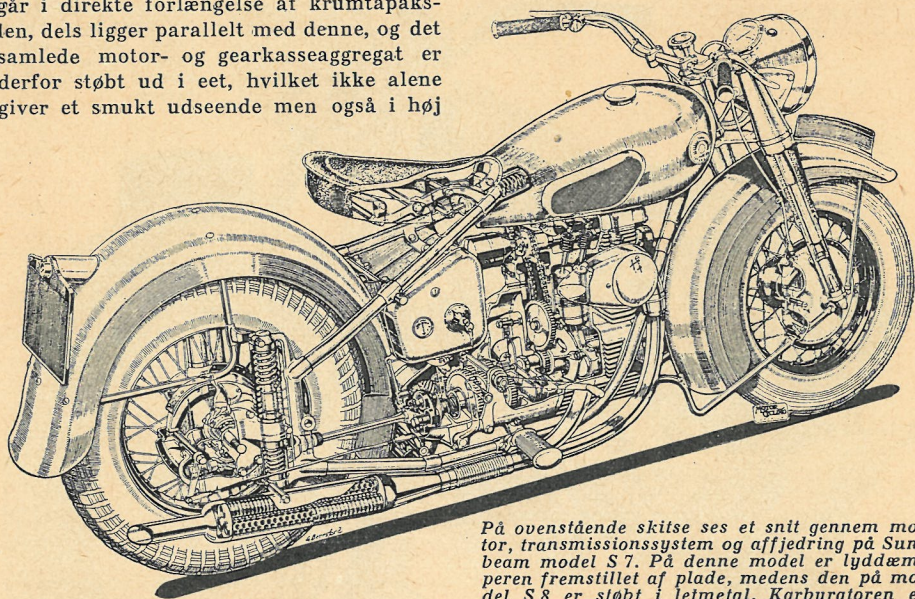
Sunbeam er en absolut ener blandt motorcykleindustriens produkter, idet den ikke alene på afgørende måde bryder med engelsk konstruktionspraksis, men også på meget væsentlige punkter adskiller sig fra den øvrige verdens motorcyklekonstruktioner. Rent umiddelbart fristes man til at sammenligne den med den danske Nimbus, fordi begge maskiner har rækkemotor bygget sammen med gearkassen og kraftoverføring ved hjælp af kardanaksel, men der er en afgørende forskel på de to konstruktioner.

Sunbeam er imidlertid ikke alene interessant, fordi den er uortodoks i sin opbygning, den er også et interessant fænomen at studere, idet man får opfrisket en hel del af sin lærdom på motorcyklerens område, og den viser gennem sin opbygning et praktisk svar på mange teoretiske spørgsmål. Det er vanskeligt at sige, hvad det er, der har været udgangspunktet for den særprægede konstruktion —

det kan således være ønsket om at fremstille en engelsk maskine med kardantæk, men det kan også have været drømmen om en behagelig, absolut vibrationsfri turistmaskine, der har stået som forbillede for konstruktørerne, inden de satte frisk papir på tegnebrættet. Det er også sandsynligt, at man ud fra den betragtning, at mange mennesker, der mellem de to verdenskrige ville have købt en vogn, nu kun har råd til en motorcykle, har søgt at fremstille en motorcykle, der i udseende og i krav om vedligeholdelse ligger så tæt op til bilen som muligt. Hvilke tanker, der end har ligget til grund for denne motorcykle, så er det vår opgave at vurdere resultatet og bedømme anvendelsesmulighederne, og vi konstaterer der-

for først, at Sunbeam er monteret med en to-cylindret motor på 500 ccm med krumtapakslen parallel med stellet længderetning. Den naturlige konsekvens af denne motoropbygning har naturligvis været at overføre kraften til baghjulet gennem en kardanaksel, idet gearkassens aksler dels går i direkte forlængelse af krumtapakslen, dels ligger parallelt med denne, og det samlede motor- og gearkasseaggregat er derfor støbt ud i eet, hvilket ikke alene giver et smukt udseende men også i høj

en boksermotor som f. eks. BMW og en lodretstående rækkemotor, og denne forskel ligger i motorens afbalancering. I boksermotoren bevæger de to modstående stempler sig samtidig mod hinanden eller fra hinanden, og dette bevirker, at det ikke er noget voldsomt problem at afba-

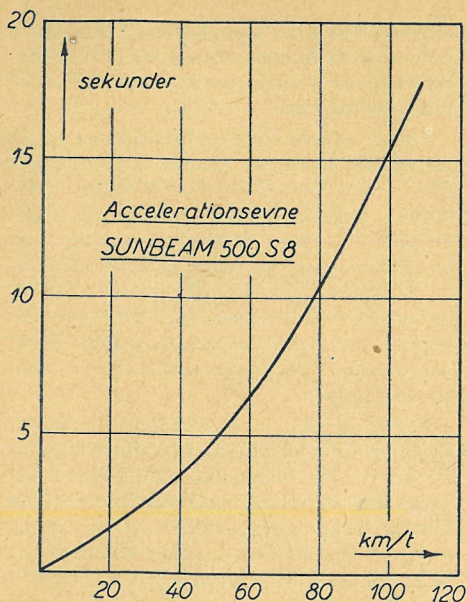


På ovenstående skitse ses et snit gennem motor, transmissionssystem og affjedring på Sunbeam model S7. På denne model er lyddæmperen fremstillet af plade, medens den på model S8 er støbt i letmetal. Karburatoren er anbragt mellem de to udblæsningsrør således, at benzinen bliver let forvarmet ved langsom kørsel, men karburatoren er fuldkommen kold ved normal kørsel.

grad minder om konstruktionen i en bil. Man anvender også samme koblingsprincip som i en vogn, nemlig en tør enkeltpladekobling. I direkte indgreb med krumtaphuset, medens strømfordeleren er anbragt bag på topstykket i direkte indgreb med den overliggende knastaksel. Ved denne opbygning er det lykkedes at skabe et usædvanlig smukt aggregat, der ved sit mangel på krinkelkroge, dæksler, kædekasser o. s. v. er let at renligholde. Man er nu kommet så langt, at man har en konstruktion, der ved sine rene linier og sin fuldkomne indkapsling ikke frembyder fare for at tilsmudse motorcyklstens tøj.

Nu vil vore læsere vel nok sige, at der ikke er noget særlig uortodokst ved konstruktionen, for det er jo bare en BMW, på hvilken man har anbragt de to cylindre i række, den ene bag den anden, i stedet for at montere dem vandret på hver sin side af krumtaphuset. Fuldkommen rigtigt, men der er pokker til forskel på

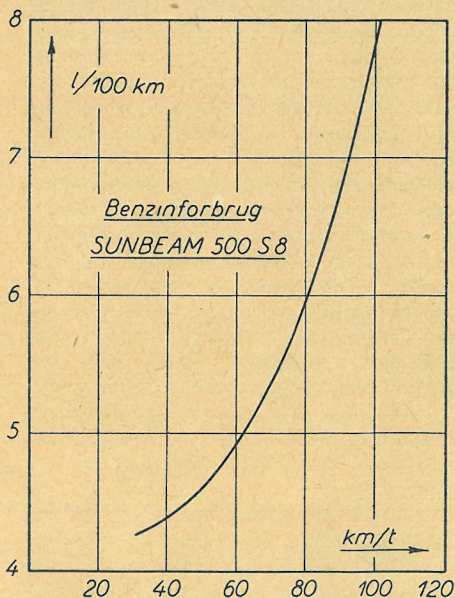
lancere motorens frem- og tilbagegående dele. I den to-cylindrede fire-takt motor med cylindrene side om side følges stemplerne op og ned og afbalanceringsproblemet bliver betydelig vanskeligere at løse, og løse det til fuldkommenhed kan man ikke. På et tidspunkt har konstruktørerne af Sunbeam sikkert stået overfor problemet: boksermotor eller to-cylindret rækkemotor, idet vi betragter det som givet, at kardantrækket har været en grundtanke i hele konstruktionen. Boksermotoren synes at have de største fortrin på grund af sin gode afbalancering (vibrationsfri) og sin effektive køling, men en stor del af det kørende publikum kan ikke lide denne motorkonstruktion i en motorcykle, fordi det for disse mennesker virker umotiveret at have en cylinder strittende ud til hver side. Hensynet til udseendet har sikkert spillet en stor rolle,



Den her viste accelerationskurve er meget normal, men må dog betegnes som en absolut maksimalydelse

og rent produktionsmæssigt virker det tiltalende med en enkelt overliggende knastaksel drevet ved hjælp af en kæde. Hvad der end har været motiveringen for anvendelsen af denne motor, så har man valgt den, og nu skal den altså monteres i stellet, og så kommer vi til noget af det morsomme. Fra en motorcyklemotor udgår der forskellige former for svingninger og vibrationer, og den altoverskyggende hovedpart af disse vibrationer stammer fra de frem- og tilbagegående massers ubalance og for denne del af vibrationerne gælder det, at de forplanter sig hovedsagelig i retninger vinkelret på krumtapakslen. Vibrationerne kan have forskellig karakter ved forskellige omdrejningstal, og de fleste motorcyklister kender fænomenerne. Går en en-cylindret motor tomgang, vil lavfrekvente svingninger forplanter sig gennem stellet til forgaflen, og hele forhjulet og forgaflen vil ryste voldsomt. Giver man motoren gas, vil svingningerne blive højfrekvente og forgaflen vil falde til ro. Konstruktørerne er i nogen grad i stand til at lede svingninger og vibrationer i de ønskede retninger, men også kun i nogen grad. Stelkonstruktørerne vil under alle omstændigheder sørge for ikke at få for mange lukkede svingningskredsløb, der

bevirker, at svingningerne ikke kan komme til udfoldelse på uskadelige områder. Det før nævnte eksempel med forhjulet viser et punkt, på hvilket svingningerne ikke kan gøre større skade. Svingninger, der ledes gennem stellet til styret, gør heller ikke større skade, de kan blot blive ubehagelige, hvis de bliver for voldsomme, og det gummimonterede styr samt kørerens arme vil i nogen grad virke som svingningsdæmpere og -afledere. Være er det, når vibrationerne går på tværs i rammen og ikke kan finde afløb i hverken gafler eller styr. Sådanne svingninger belaster stellet meget hårdt ved slaglodninger og sammenboltninger, og medens disse svingninger er minimale i en motor med krumtappen på tværs af stallets længderetning, er de fremherskende ved den to-cylindrede motor med krumtapakslen parallelt med stallets længderetning. Vi står nu overfor det kedelige tilfælde, at alt passer, som det skal til formålet — en pæn, nobel og behagelig turistmaskine — når vi lige ser bort fra den kendsgerning, at vi har en række vibrationer på tværs af stellet, og kan vi ikke komme dem til livs, vil maskinen være alt andet end behagelig at køre på. Jamen, hvad så med Nimbus og



Som det fremgår af ovenstående kurve, er benzinforbruget ikke ligefrem beskedent, men det afviger ikke i væsentlig grad fra andre 500 ccm modeller.

den en-cylindrede BMW? I Nimbus er spørgsmålet ikke i den grad aktuelt, eftersom Nimbusmotoren som bekendt har fire cylindre, og afbalanceringsproblemet er af en langt mindre størrelsesorden end for den to-cylindrede motors vedkommende. BMW motoren er noget for sig, eftersom hver enkelt motor er monteret med en afbalanceret krumtapsamling, ligesom vægten af de frem- og tilbagegående dele er mindre. Monterer man nu Sunbeam motoren i svære gummiklodser, vil vibrationerne ikke blive mere mærkbare end i en almindelig twin motorcykle, men det har man slet ikke gjort — sådan da. Man har gummiophængt motoren i forholdsvist bløde gummibøsninger på nøjagtig samme måde som en lang række bilmotorer er monteret. Resultatet er, at man overhovedet ikke mærker vibrationer af nogen art ved noget omdrejningstal.

Som det fremgår af ovenstående, danner den to-cylindrede Sunbeam sin egen lille problemkreds, blot kunne det være interessant at vide, om man har valgt denne motor med tilhørende gummiophæng på grund af kravet om en kardanaxel, eller omvendt.

Nu har vi ridset idéen i maskinen op, blot mangler vi lidt i beskrivelsen. Cylinderblok og krumtaphus er støbt ud i eet i letmetal med indpressede cylinderforinger. Topstykket er ligeledes støbt i letmetal med indpressede ventilstyr og -sæder. Ventilerne er anbragt på normal måde i V-form, og mellem ventilstammerne ligger knastakslen, der gennem vippearmer aktiviserer ventilerne. Transmissionssystemet består af en tør enkeltpladekobling, en firetrins gearkasse og kardanaxlen, der fortil er monteret i en blød hardyskive og bagtil bærer et reguleret kardankryds samt glidemuffe. Omsætningen i baghjulet finder sted ved hjælp af snekke og snekkehjul. Begge hjul er teleskopisk affjedret. Da lyddæmperen er monteret fast til stellet, er der fleksibel forbindelse mellem udblæsningsrør og lyddæmper.

Motorens mekaniske opbygning er udført efter de samme principper, man anvender ved de fleste automobilmotorer. Plejlstængerne er udformet i letmetallegering og forsynet med separate lejepander, og krumtapslens forreste hovedleje er et kraftigt kugleleje, medens det

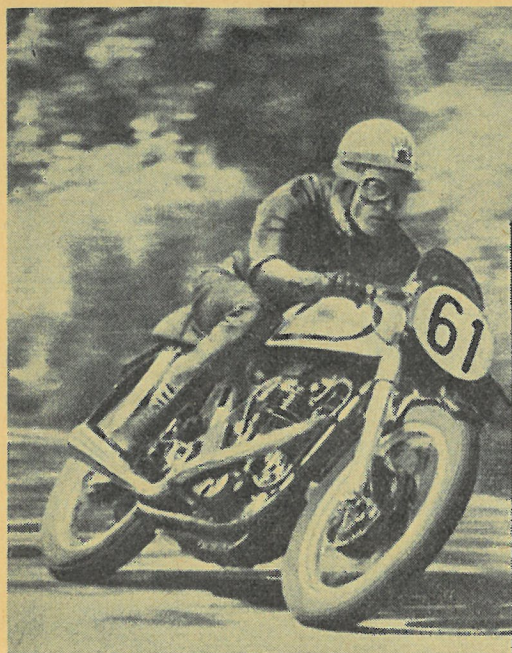
bageste leje er et glideleje med bæreflade i hvidmetal. Oliebeholdningen er i krumtaphuset og smøringen sker ved hjælp af tandhjulspumpe.

Under sadlen og over gearkassen er på stelrørene monteret en stor beholder, der tjener som værktøjskasse og tillige indeholder akkumulatoren, spolen og spændingsregulatoren. På denne beholders højre side er lygte- og tændingskontakt monteret, ligesom der er indbygget et ampèremeter. Da man naturligvis ikke kan aflæse sidstnævnte instrument under kørslen, er der i forlygten monteret en ladekontrollampe.

Kørestillingen er overordentlig behagelig, men som på næsten alle engelske maskiner er det vanskeligt at anbringe den højre fod bekvemt på fodhvileren. Hvis kickstarteren var vendbar, ville denne mangel være afhjulpet, men englænderne er pudsige på mange punkter. På næsten alle engelske maskiner, og således også på Sunbeam, er hornkontakten anbragt på styrets højre side, beregnet til betjening med højre hånds tommelfinger. Eftersom man bogstavelig talt altid skal regulere gashåndtaget, samtidig med at man skal bruge hornet, ville det uægtelig være mere naturligt at anbringe kontakten på styrets venstre side. Om 15 år vil man sikkert kunne læse om en sådan ændring i de engelske motorcyklekataloger, og det vil da være en epokegørende nyhed.

Udrustet med denne viden sætter vi tændingsnøglen i kontakten og starter. Kickstarteren virker mærkelig blød, som om koblingen fedtede, men motoren starter, og vi konstaterer, at det kan selv et barn gøre. I tomgang vibrerer motoren lidt i sit gummiophæng, medens forhjulet står stenroligt, fuldkommen i overensstemmelse med vore antagelser. Så snart man giver motoren lidt gas, kaster motorblokken sig naturligvis til den ene side, hvilket — det må indrømmes — giver en noget ny fornemmelse.

Lige fra starten er der noget blødt og glidende over denne maskines fremdrift, men det skal dog bemærkes, at gearskiftningen ikke er slet så lydløs og blød som på de fleste andre engelske maskiner. Årsagen til dette fænomen må tilskrives gearkassens konstruktion, eftersom skifte-mekanismen består af klokoblinger, der



Dobbeltvinderen på Isle of Man W. R. Amm

De førende motorcyklefabriker og de ansvarsbevidste motorcyklister gør i stadig stigende udstrækning brug af AVON — det førende dæk

Isle of Man T.T.

SENIOR T.T.

Nr. 1 W. R. Amm

Nr. 2 J. Brett

JUNIOR T.T.

Nr. 1 W. R. Amm

Nr. 2 K. T. Kavanagh

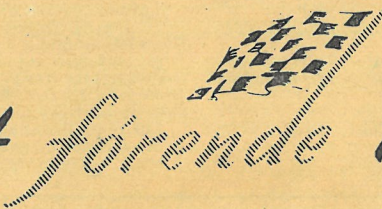
Nr. 4 J. Brett

Hollands T.T.

Nr. 1 G.E. Duke,

AVON vandt igen..!

Når man skal vælge et dæk, er der to faktorer, der har interesse: Man skal vælge det dæk, der yder den største sikkerhed og holder længst. Træffer man sit valg ud fra denne klare bedømmelse, bliver resultatet AVON.

Det  Dæk

frembringer et højlydt smeld, når de går i indgreb.

Det mest bemærkelsesværdige ved Sunbeam'en er den absolut rolige fremdrift ved høje hastigheder, d. v. s. omkring 90—100 km/t. Man mærker overhovedet ikke, at der nogle få centimeter under tanken ligger en motor på 24 hk, og her er vi fremme ved meningen med denne maskine. Man vil kunne køre i hundredvis af kilometer på en Sunbeam uden at føle træthed på nogen måde. Som maksimal marchhastighed vil vi dog sætte 90—95 km/t, da der absolut ikke på nogen måde er »race« i en Sunbeam. Tophastigheden kan vi fastsætte til 117 km/t, men kun for meget korte perioder. Køreegenskaberne er fortræffelige, ja, de er så gode, at man fristes til at køre betydelig hurtigere end de ovenfor opgivne hastigheder. Eftersom krumtapakslen ligger parallelt med stellets længderetning, stabiliserer svinghjulet ikke overfor hældning af maskinen til siderne, og dette giver indtryk af en meget let maskine, når man gennemkører en kurve med stor hastighed. Når man skal køre ganske langsomt i trafikken, mangler man i nogen grad svinghjulets stabilisering, og der er absolut ikke tale om »scooter-styring« i byen. Accelerationen er som allerede nævnt blød og glidende, men hård acceleration er slet ikke noget, der ligger for en Sunbeam. Som det fremgår af kurven, er resultatet af den absolute accele-

rationsprøve udmærket, men det fremgår ikke af kurven, at maskinen slet ikke følte sig veltilpas efter den hårdhændede behandling. Koblingen blev overhedet og motoren blev meget varm. Dette skrives ikke som noget nedsættende, kun som et bidrag til at placere den to-cylindrede Sunbeam i rette forhold til sine omgivelser. Det er ikke en maskine skabt for de motorcyklister, der udelukkende holder en motorcykle for at kunne fortælle en måbende skare, at de har kørt fra her til der på så og så kort tid. De mennesker, der skal tilbagelægge lange afstande på landevejene og som sjældent kører hurtigere end 90 km/t, som sætter pris på en smuk maskine, der er let at renholde og som foretrækker komfort frem for en drønende udblæsning, vil derimod næppe kunne finde en bedre maskine i 500 ccm klassen.

Tilbage står så spørgsmålet om økonomien. Som det fremgår af forbrugskurven, adskiller Sunbeam'en sig ikke væsentligt fra de øvrige 500 ccm maskiner på dette punkt, omend forbruget er stort. Set fra et teknisk synspunkt må det imidlertid betragtes som vanvittigt, at en motorcykle på 500 ccm bruger lige så megen benzin som en lille vogn. At nutidens 500 ccm maskiner kører 12,8 km på en liter benzin ved 100 km/t og 16,8 km pr. liter ved 80 km/t, må betragtes som en teknisk falliterklæring, når f. eks. en mellemstor

Blad venligst frem til side 404

SPECIFIKATIONER

SUNBEAM, model S 7

Importør: A/S FRISIA, København.

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 70 mm, slaglængde: 63,5 mm, slagvolumen: 487 ccm, overliggende knastaksel, kompressionsforhold: 7,2:1, maksimal motoreffekt: 24 hk ved 5800 omdr./min. Smøresystem: Våd sump med pumpe. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,53 meter pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,5:1, 2. gear 9,0:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 5,3:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse for: 4,50-16, bag 4,75-16.

Stelkonstruktion: Dobbelt slaglodet rør-ramme.

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Teleskopaffjedret.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 15,9 liter, heraf 2 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,25 liter.

Bremser: 8" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter og kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, værktøj, pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1448 mm. Sadelhøjde: 775 mm. Fri højde fra jorden: 114 mm, styrets bredde: 692 mm. Egenvægt: 195 kg.

Tophastighed: Ca. 117 km/t.

Pris incl. omsætning: Kr. 6850,-.

Særlige bemærkninger: Gummiophængt motor.

SUNBEAM, model S 8

Samme specifikationer som model S 7 med følgende undtagelser:

Stempehastighed ved 60 km/t: 5,42 meter pr. sekund.

Dækstørrelse for: 3,25-19, bag: 4,00-18.

Bremser: 7" for, 8" bag.

Sadelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden:

140 mm. Egenvægt: 184 kg.

Pris: Kr. 4800,- excl. omsætning, kr. 6420,- incl. omsætning.

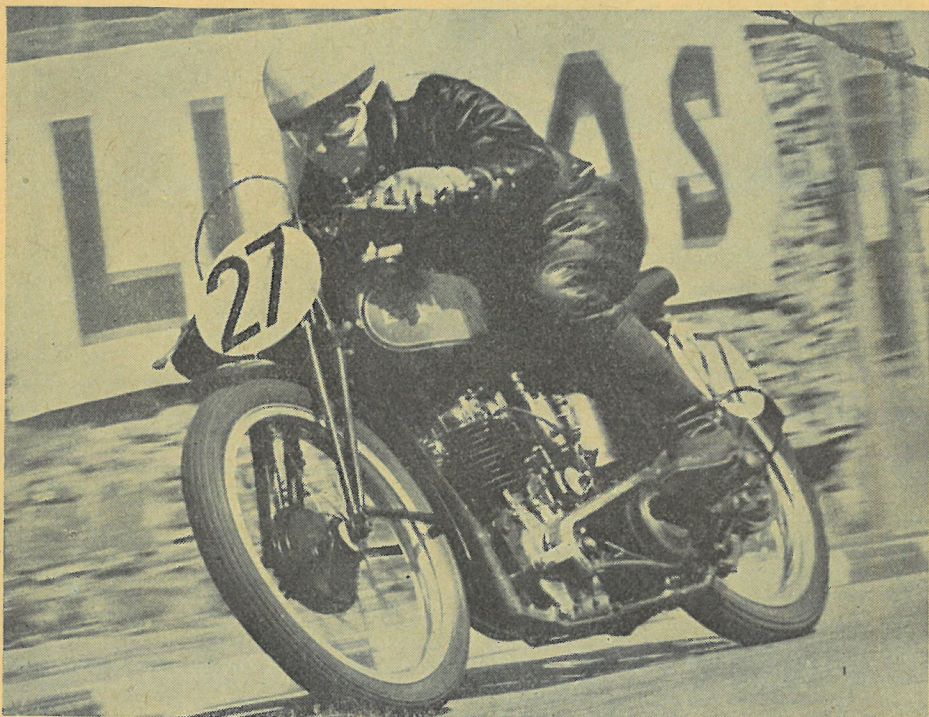
ISLE OF MAN T.T.

Senior og Ultra-letvægt

Som meddelt i sidste nummer var det af tekniske grunde umuligt for os at bringe referat af 125 ccm-klassen, der på grund af usigtbart vejr blev udskudt en dag, og af Senior TT, der kørtes den 12. juni.

De 22 maskiner fordelte sig iøvrigt på følgende mærker: MV (12), FB-Mondial (3), EMC-Puch (3), BSA (2), Sulby-EMC (1) og NSU (1).

Vejret var så smukt, som man overhovedet kunne ønske sig, og allerede inden starten var det så godt som givet, at såvel omgangsrekorden som banerekorden ville blive slået. Allerede under træningen var rekorderne flere gange blevet slået uofficielt, og adskillige ryttere havde været under C. C. Sandford's omgangsrekord fra



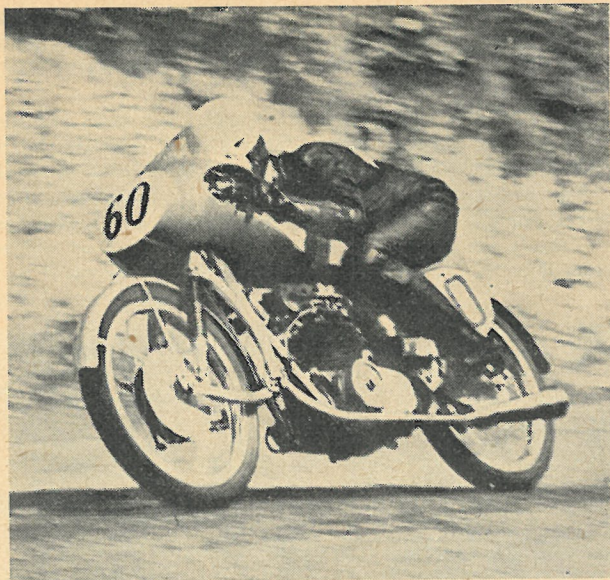
Danmarks repræsentant på Isle of Man, Svend Aage Sørensen, på sin 250 ccm Excelsior, med hvilken han deltog i letvægtløbet. Svend Aage Sørensen opnåede pæne tider, men det er indlysende, at hans gamle maskine ikke har chance mod de nyeste fabriksracere.

Ultra-letvægt (125 ccm-klassen).

Der var 22 ryttere samlet ved startlinien til det internationale ultra-letvægt løb, og i modsætning til de store klasser havde man i år besluttet at slippe samtlige ryttere i den mindste klasse løs på en gang i en samlet start. I forreste række stod Leslie Graham og Cecil Sandford med deres MV racere, men da flaget faldt, var det Werner Haas, der med sin sølvglinsende NSU Renn-Fox skød frem som en pil og førte feltet ud af synsvidde.

1952, der lyder på 29 min. 46 sekunder.

Haas førte feltet frem til Union Mills, hvor Ubbiali overtog føringen med sin MV, men fra Ballacrairie kommer der meddelelse om, at placeringen allerede har skiftet, idet Leslie Graham fører nu. Da rytterne går ind på anden omgang, ligger Graham i spidsen med sin MV, tæt fulgt af Sandford, der ligger foran Haas. Det er ganske interessant at se, hvor få sekunder, der skiller rytterne, efter godt 60 km's kørsel. Tiderne blev opgivet således:



Vinderen af ultraletvægt-klassen, Les Graham, for fuld fart på sin 125 ccm MV-Agusta. Som det fremgår af billedet, er denne maskine nu også blevet monteret med forhjulsophængning i svinggaffel efter Earls' system. Motoren har iøvrigt to overliggende knastaksler, og som det ses, er maskinen afskærmet ved hjælp af den strømliniede tank. Det var første gang, Les Graham vandt et løb på Isle of Man. I 350 ccm klassen måtte han udgå og i 500 ccm klassen kom han sørgeligt af dage.

1. R. L. Graham (MV) .. 29 min. 07 sek.
2. C. C. Sandford (MV)... 29 min. 13 sek.
3. W. Haas (NSU) 29 min. 26 sek.
4. C. Ubbiali (MV) 29 min. 28 sek.
5. A. Copeta (MV) 30 min. 17 sek.
6. F. Purslow (MV) 32 min. 54 sek.

Ude på ruten bliver der imidlertid større afstand mellem rytterne — nogle har deres force i hurtig kørsel gennem svingene, andre i acceleration og tophastighed på de lige strækninger. På anden omgang får man således meddelelse om, at Graham ligger 6 sekunder foran Sandford ved Bungalow og Sandford ligger igen fire sekunder foran Werner Haas; men da rytterne har passeret Governnor's Bridge, fører Graham med 37 sekunder foran Sandford, og Haas kommer 13 sekunder efter Sandford. Der går endnu en del sekunder, før Ubbiali viser sig, og da han endelig kommer, må han køre til depot, fordi en lille bagatel som olierøret til det ene knastakselhus er knækket, og såvel den lille italiener som hans maskine er oversølet med olie. Copeta er rykket op på fjerdepladsen og med et skærende diskant drøn, der vidner om mange omdrejninger på de små motorer, fortsætter rytterne ud på den tredje og sidste omgang.

Der er stor spænding på tilskuerpladserne, og det ser for en enkelt gangs skyld ud, som om verdens uheldigste ryt-

ter, Leslie Graham, skulle kunne vinde et løb på Isle of Man. Graham, der notorisk er en af vor tids fineste ryttere, har endnu aldrig vundet et løb på Isle of Man, skønt han gang på gang har haft en overlegen føring såvel på denne bane som i Ulster Grand Prix og på de øvrige klassiske baner; men uheldet har været ude i form af punkteringer, kædebrud eller lignende mekaniske fejl. Jo, det er Graham, der viser sig først, og han går over mållinien som vinder i tiden 1.27.19, hvilket er ny rekord. Først senere bliver man klar over, hvilken drabelig duel der er udspillet om andenpladsen mellem Sandford og Werner Haas, idet de to ryttere gentagne gange har skiftet placering på den sidste omgang, og først i opløbet har tyskeren sikret sig et minimalt forspring. Han går over mållinien som nr. 2 i tiden 1.28.00, medens Sandford er lige i hans baghjul og får noteret 1.28.02. På fjerdepladsen kom A. Copeta (MV) i 1.32.29. Graham, Sandford og Copeta kørte alle den sensationelle MV med to overliggende knastaksler. Graham's vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 125,2 km/t — en fantastisk præstation af så lille en maskine, da den ganske afgjort må have kørt med over 150 km/t på de hurtige strækninger. Den hurtigste omgang blev ligeledes kørt af Graham med en gennemsnitshastighed på 126 km/t.

UNDER DENNE SYNSVINKEL SKAL DE BEDØMME EN **Norton**

Igen vinder på Isle of Man

Senior T. T.

Nr. 1 W. R. Amm
Nr. 2 J. Brett

Junior T. T.

Nr. 1 W. R. Amm
Nr. 2 K. T. Kavanagh
Nr. 4 J. Brett

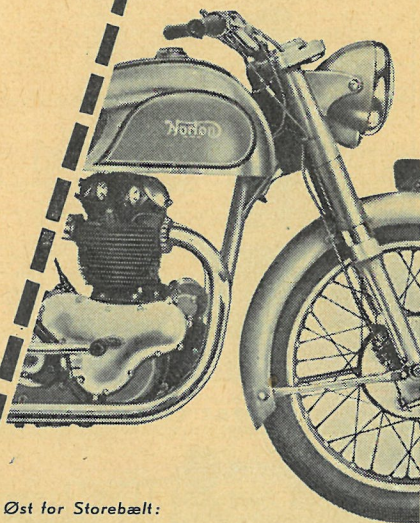
Vinder af 30 T.T. løb

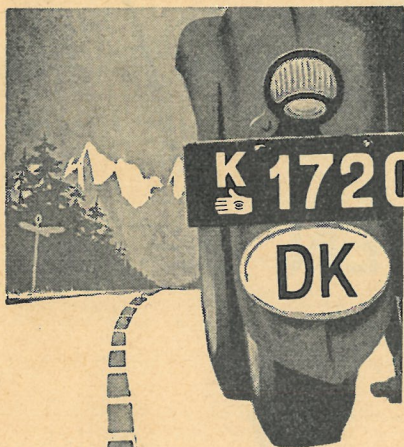
Vi anviser nærmeste forhandler:

Vest for Storebælt:
VILH. NELLEMANN A/S
Motorafdelingen, Aarhus
Telefon 3 41 00

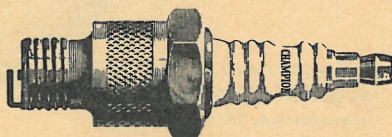
Øst for Storebælt:
NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Løngangsstræde 25, København K
Telefon Central 9846

Norton





Til det lange stræk
og det sikre træk...



Champion
TENDROR

Bülow

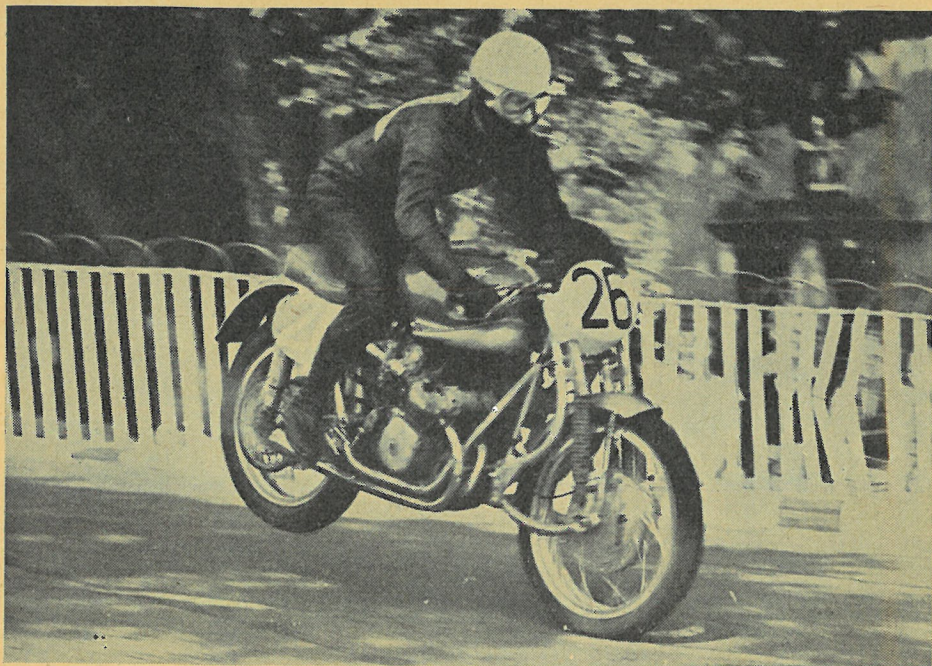
Senior T.T.

I seniorklassen (500 ccm) var 77 ryttere klar til start den 12. juni. Der var til dette års løb den største internationale deltagelse, man endnu har set, og selv Danmark og Sverige var repræsenteret ved henholdsvis *Sv. Aa. Sørensen* og *Kuno Johansson*. Der var tilmeldt tre fabrikshold, nemlig fra Norton, AJS og Gilera. Kort tid før løbet havde man fået sikkerhed for, at *Duke* ville starte på en Gilera, og da man havde gjort rytternes tider op efter den første omgang, viste det sig, at *Duke* førte løbet temmelig sikkert, idet han havde gennemkørt den første omgang i tiden 23 minutter 30 sekunder, medens *Graham*, der lå som nr. to, fik noteret 24 min. 8 sek. for sin første omgang. På tredjepladsen lå *Amm* og som nr. 4 kom *Kavanagh*, begge på Norton. Den tyske BMW-kører, *Walter Zeller*, kom som nr. 9.

Efter anden omgang førte *Duke* stadig med næsten et minuts forspring foran Ray *Amm*. *Armstrong* lå nu som nr. tre med sin Gilera, og *Brett* (Norton) lå på fjerdepladsen før *Coleman* (AJS). Det var tydeligt, at *Graham* havde kørt i det yderste tempo for endelig en gang at vinde et Senior TT, men pludselig blev nr. 18, *Leslie Graham*, markeret på tavlen som udgået, og i løbet af et øjeblik kommer meddelelsen til presselogen, at *Graham* er styrtet ved foden af *Bray Hill*, og at han er blevet dræbt på stedet. De fleste i presselogen kender *Leslie Graham* personligt, og meddelelsen om hans død virker naturligvis dybt deprimerende, og resten af løbet bliver kun behandlet som rent rutinearbejde — man har vanskeligt ved at koncentrere sine tanker om løbet, der alt imedens racer videre.

Kuno Johansson må udgå på anden omgang og den samme skæbne overgår adskillige andre ryttere. Det viser sig, at *Zeller* er styrtet på den anden omgang, og med jævne mellemrum rapporteres ryttere som udgået. Efter tredje omgang er stillingen uforandret, blot er *Kavanagh* rykket op på fjerdepladsen foran *Brett* og *Coleman*. *Svend Aage Sørensen* må ligeledes udgå med sin Norton på tredje omgang efter at have kørt sin anden omgang i så pæn en tid som 27 minutter 23 sekunder.

Duke får knapt nok begyndt på sin fjerde omgang, før han er ude af løbet. I



Det kom som noget af en bombe, da MV-Agusta kom med en fire-cylindret 350 ccm racer til løbet på Isle of Man. På ovenstående billede ses Les Graham på den fire-cylindrede nyhed i en hård landing efter et hop på Ballaugh Bridge. Som det fremgår af billedet, er det ikke småting, forhjulsophængningen må stå for.

svinget ved Quater Bridge kunne han ikke tvinge sin maskine rundt, og han kom i en uoprettelig udskridning. Duke kom dog ikke til skade, men hans maskine var sat ud af spillet på grund af en revnet benzintank. Også Kavanagh forsvinder ud af billedet, og da rytterne går ind på femte omgang, fører Ray Amm (Norton) med godt halvandet minut foran Armstrong (Gilera). Coleman ligger med sin AJS på tredjepladsen foran Jack Brett (Norton) og som nummer 5 kommer W. Doran (AJS). På den følgende omgang kører Brett sig imidlertid op til tredjepladsen, og denne placering holder den følgende omgang. På sidste omgang lykkedes det imidlertid for Brett at rykke yderligere frem, således at Norton havde to maskiner i spidsen. Ray Amm gik over mållinien som vinder i tiden 2.48.51,8, kun 12 sekunder hurtigere end mærkekammeraten Jack Brett. Det endelige resultat kommer til at se således ud for de 6 første ryttere:

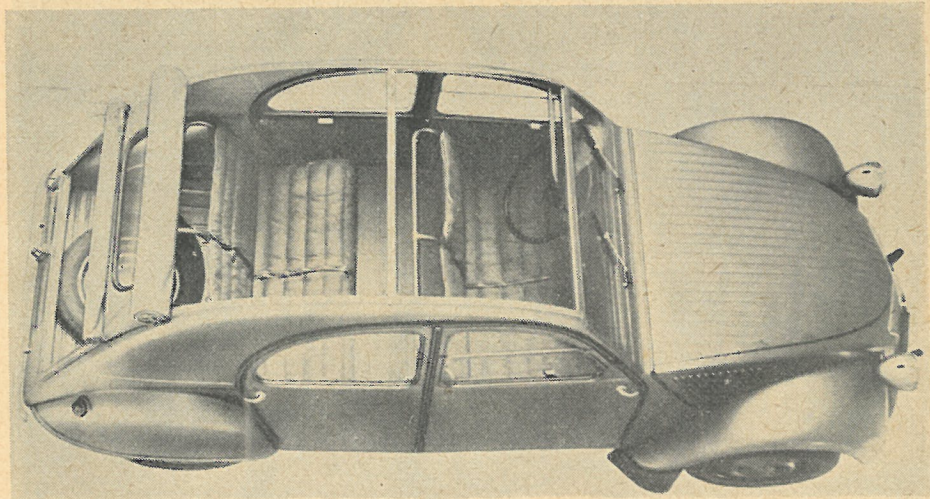
1. W. R. Amm (Norton): 2 tim. 48 min. 51,8 sek. (151, 1 km/t).

2. J. Brett (Norton): 2 tim. 49 min. 03,8 sek.
3. H. R. Armstrong (Gilera): 2 tim. 49 min. 16,8 sek.
4. R. Coleman (AJS): 2 tim. 50 min. 49,6 sek.
5. W. Doran (AJS): 2 tim. 54 min. 25,0 sek.
6. P. A. Davey (Norton): 3 tim, 02 min. 13,0 sek.

Ray Amm satte tillige ny omgangsrekord med 97,41 mls/t, hvilket svarer til 156,8 km/t. Endnu en rytter, G. J. Walker, kom så alvorligt til skade, at han senere er afgået ved døden, og løbene på Isle of Man har i år således krævet fire menneskeliv.

Velocette

KVALITETS MÆRKET



Som det fremgår af ovenstående billede, er der utrolig gode pladsforhold i Citroën 2 CV.

Vi prøvekører Citroën 2-CV

Af Mogens H. Damkier

Automobiludstillingen i Paris rummer hvert år en række ejendommeligt udformede vogne, der ved deres fremtoning bærer vidnesbyrd om individuel skabertrang i højere grad end at give løfte om en effektiv løsning af bestemte transportproblemer. Da Citroënfabrikerne for første gang i 1949 udstillede 2-CV, blev den lille vogn af de fleste udstillingsgæster nærmest betragtet som et kuriosum uden større praktisk betydning. Mere merkantilt indstillede beskuere kom i tvivl om, hvorvidt det store publikum ville kunne finde sig til rette med en vogn, der for et første var alt andet end skøn at skue, og for det andet var forsynet med et udstyr, der var indskrænket til det absolut nødvendige. De forløbne år har vist, at Citroën 2-CV i allerhøjeste grad dækker et behov, idet der altid vil være et meget stort publikum til en prisbillig vogn med en finkæmmet driftøkonomi, ikke alene hvad benzinforbruget angår, men med samtlige driftsudgifter taget i betragtning. Det lave benzinforbrug har man selvfølgelig opnået på bekostning af acceleration og top hastighed, men på grundlag af de foreliggende dimensioneringer kan man tillige påregne stor levetid for såvel motor som trans-

missionssystem og hjulophængning. I vor tid er det ret bemærkelsesværdigt, at en tocyldret, luftkølet motor på 375 ccm kun udvikler 9 hk; men det er med velberådet hu, at man har holdt effekten så langt nede, da man derved sikrer sig mod overbelastning af såvel motor og transmissionssystem som af vognen iøvrigt. Det har på denne måde været muligt at skabe en let vogn og dog være i stand til at udforme affjedringssystemet på en måde, der giver den blødest tænkelige kørsel, uden at man på nogen måde kan komme ud for den situation, at køreegenskaberne ikke er på højde med de givne kørehastigheder.

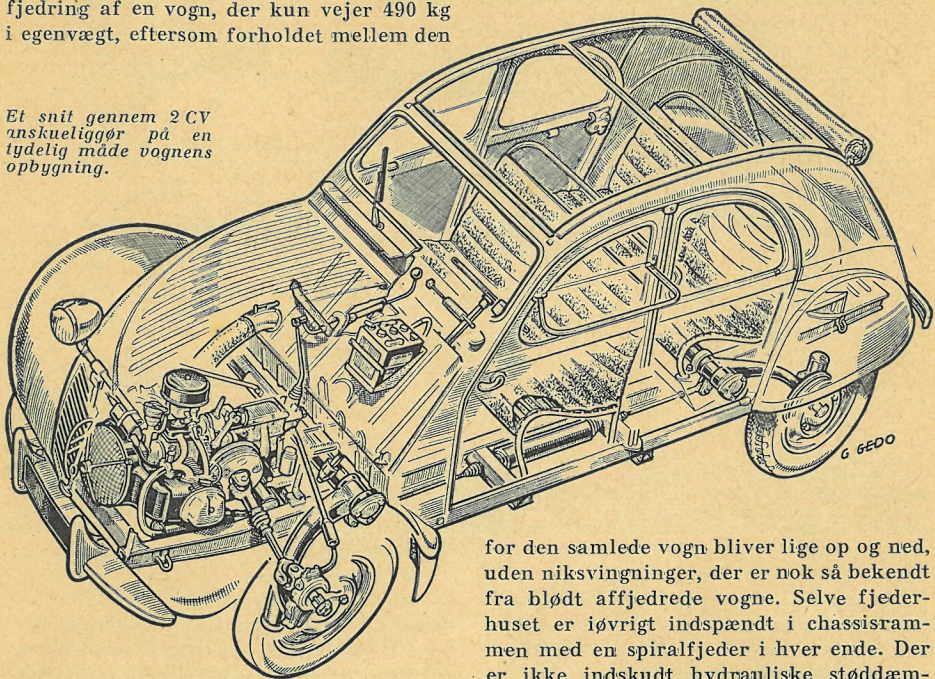
Vognen er bygget over en platform, der er udformet som et chassis med to hoveddragere og traverser, og det egentlige karrosseri, der er udformet af ganske tynd plade, er svejset og boltet til denne platform. Motoren er en tocyldret, luftkølet boksermotor, der via en overdimensioneret, tør enkeltpladekobling trækker tilbage til gearkassen, hvis hovedaksel trækker frem til differentialet. De udgående differentialaksler er forsynet med to enkelte kardankryds og trækker — man fristes til at sige naturligvis — på forhjulene. Motoren er

blæserkølet, idet et stort blæserhjul i en blæserkanal trækker køleluften ind over de to cylindreblokke, og den opvarmede køleluft føres gennem svære rør frem til vognens indre, der opvarmes behageligt og effektivt, såfremt man ønsker det.

Det mest bemærkelsesværdige ved 2-CV er ganske afgjort affjedringssystemet. I sig selv er det ikke nogen let opgave at frembringe en tilstrækkelig effektiv affjedring af en vogn, der kun vejer 490 kg i egenvægt, eftersom forholdet mellem den

men, således at fjederhuset samtidig påvirkes og trækker frem efter. Ved denne bevægelse vil baghjulsophængningens skruefjeder (på det baghjul der er anbragt i samme side som det fjedrende forhjul) blive trykket lidt sammen, og for at udligne denne påvirkning, vil baghjulet blive presset hårdt ned mod vejbanen. Resultatet af hele denne affjedringsmekanisme bliver, at affjedringsbevægelserne

*Et snit gennem 2 CV
anskueliggør på en
tydelig måde vognens
opbygning.*

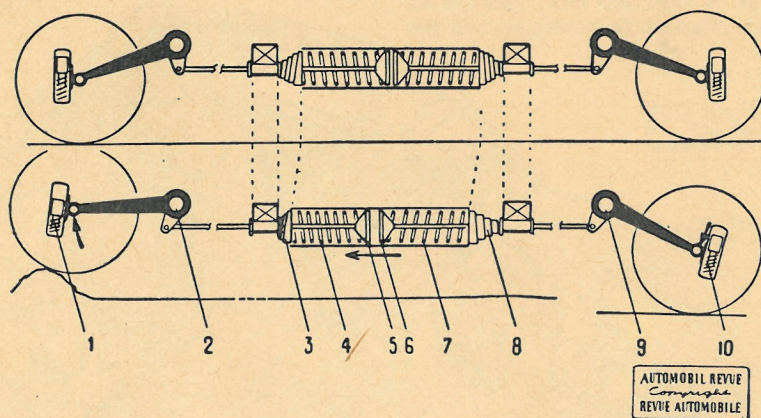


uaffjedrede og den affjedrede vægt uvægerligt må blive langt større end forholdet er ved de tungere personvogne. Dertil kommer den store forskydning i det nævnte vægtforhold, så snart vognen bliver belastet med eventuelt fire passagerer og bagage. Man er derfor gået udenom alle hidtil kendte affjedringssystemer, idet såvel forsom baghjul er ophængt i svingarme, der gennem vinkelarme påvirker nogle trækstænger. Disse trækstænger går ind i et cylindrisk fjederhus, hvor de påvirker nogle skruefjedre ved træk. Selve fjederhuset kan bevæge sig i vognens længderetning, og dette vil igen sige, at løfter et forhjul sig over en forhøjning, vil forhjulsophængningens trækstang til de fjedrende elementer først trykke den skruefjeder, der betjener det pågældende forhjul, sam-

for den samlede vogn bliver lige op og ned, uden niksvingninger, der er nok så bekendt fra blødt affjedrede vogne. Selve fjederhuset er iøvrigt indspændt i chassissrammen med en spiralfjeder i hver ende. Der er ikke indskudt hydrauliske støddæmpere i systemet, men friktionsdæmpere er anbragt ved hjulophængningens svingarme. Endvidere er der ved hvert hjul anbragt en stabilisator, der består af et rørformet hus, i hvilket en glideklods er anbragt aksialt bevægelig over en midteraksel. Denne glideklods er i fast forbindelse med en skruefjeder, der igen er fast monteret til bunden af stabilisatorhuset. Denne glideklods optager en del højfrekvente svingninger, der ellers ville forplante sig til den uaffjedrede vægt, d. v. s. karosseriet. For hjulenes vedkommende har man fjernet bremsetromlen og de dertil hørende elementer fra hjulet og i stedet anbragt dem på differentialets udgående aksler for på denne måde at reducere forhjulenes vægt og dermed den samlede uaffjedrede vægt. Dette har man med

sindsro kunnet gøre, eftersom der ikke er tale om store kørehastigheder, og en afkøling af bremsetromlerne synes derfor ikke så påkrævet. Rent principielt ser det naturligvis lidt mærkeligt ud at anbringe bremsetromlerne bag cylindrene, idet den bortledte køleluft ikke kan undgå at opvarme bremsetromlerne, men som sagt, i dette tilfælde er det fuldkommen uden betydning.

Den nederste del af ruden kan vippes udad, og da vognen spidser noget til fremefter, vil det sige, at lufttrykket simpelt hen bærer disse vinduesklapper oppe under farten. Skal de lukkes, lader man dem smække voldsomt i — hvilket vi var noget betænkelige ved at gøre. Der er imidlertid også en anden ventilationsmulighed, idet man ved hjælp af et skruehåndtag kan åbne en lem i hele vognens bred-



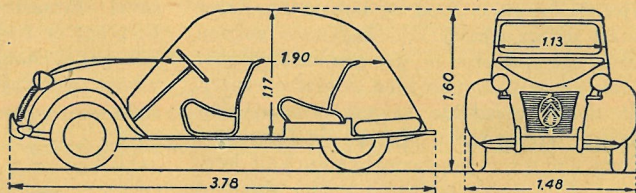
En skitse, der viser for- og baghjulsophængningen samt affjedringssystemet. Gennem svingarmene 2 og 9 påvirkes fjedertrækslængerne 5 og 6 således, at skruefjedrene 4 og 7 presses sammen. Da hele cylinderen kan forskydes i længderetningen, vil en opadgående bevægelse af forhjulet bevirke, at baghjulet presses hårdt ned mod vejbanen, og vognens affjedringsbevægelse bliver derfor lodret op og ned. En vis dæmpning foregår ved spiralfjedrene 3 og 8, der er skudt ind mellem chassisrammen og fjedercylinderen. Se iverigt teksten.

Som man allerede ud fra foranstående kan se, har man med 2-CV ikke løst opgaven ved at anbringe en tilfældig og forholdsvist billig motorcyklemotor i en lille vogn, således som det er tilfældet med en lang række tyske småbiler. Selvom man gennem hele konstruktionen har tilstræbt de lavest muligt fremstillingsomkostninger, er der på intet punkt gået på akkord med de enkelte dele. Det skal således nævnes, at der er fuld synkronisering mellem de fire fremadgående gear, og der er i dette tilfælde tale om en virkelig effektiv synchromeshanordning. Det skal ligeledes nævnes, at fodbremsen aktiverer de fire hjuls bremses ad hydraulisk vej, medens håndbremsen som sædvanlig er mekanisk. Der er fire døre i 2-CV, men medens ruderne i de to bageste døre er faste, har man indset nødvendigheden af at kunne åbne de forreste vinduer, og dette problem har man indenfor de snævre økonomiske rammer løst på en enestående fræk måde.

de under vindspejlet. Der føres da frisk luft ind i vognen, og bag lemmen er forbrædtet udformet som en tagrende, der tvinger luften op mod vindspejlets bagside. Dette er en såre simpel foranstaltning mod dug, og det giver samtidig en herlig ventilation i vognen. Der er imidlertid en væsentlig anke mod ventilationsystemet i 2-CV. Når det regner, kan man ikke have den omtalte ventilationslem åben, da regnvandet samtidig strømmer ind og giver føreren en forfriskende dush. Sideruderne kan heller ikke holdes åbne, da regnen derved vil strømme ind mod bagsædet. Taget består af kalechélærred, der kan rulles helt tilbage på varme sommerdage. Dette kalechélærred danner tillige vognens bagsmæk, og ruller man det op bagfra, åbner man på den måde bagagerummet. Sæderne er udformet som rørstole, med madrasser af gummi-bændler, over hvilke der er lagt nogle meget enkle hynder.

Uden at have studeret affjedringssystemet i Citroën 2-CV regnede vi egentlig med, at der her var tale om en stiv, lille vogn, à la den amerikanske militærdjeep, men det er så langt fra tilfældet. For det første er de primitive sæder ganske overordentlig behagelige, og for det andet er vognen uden sammenligning den blødest affjedrede, vi nogensinde har kørt i; men medens de almindelige personvogne, der er affjedrede efter amerikanske principper, simpelthen ikke kan tåle den bløde affjedring, uden at det i højeste grad går ud over køreegenskaberne, kan man med 2-CV kun tale om fortræffelige køreegenskaber indenfor det hastighedsområde, som den lille motor muliggør. Udstyret i 2-CV er såre enkelt: der er en choker, en kontakt til starteren og tændingslåsen, medens instrumenterne summa summarum består af et speedometer og et ampèremeter. Speedometerkablet trækker iøvrigt samtidig vinduesviskerne med det pudsige resultat, at speedometernålen farer frem og tilbage, når viskerne er i brug.

En målskitse af Citroën 2CV viser, at denne prisbillige og økonomiske vogn er temmelig overlegen, hvad pladsforhold angår.



En lang kontaktarm anbragt på ratstammen betjener afviserne, medens en såkaldt fransk kontakt betjener lygter og horn. Da affjedringen er meget følsom overfor skiftende belastning, har man fundet det nødvendigt at muliggøre en indstilling af forlygterne fra vognens indre. Dette sker ved hjælp af et drejhåndtag, der er anbragt under instrumentbrættet. Gearstangen er anbragt i forpanelet og gearskiftningen er uhyre nem og præcis.

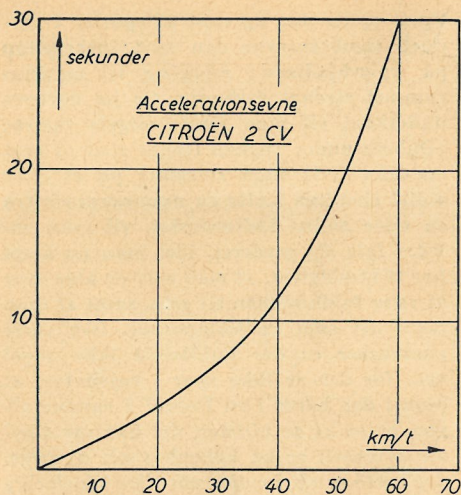
Citroën 2-CV skal ikke umiddelbart sammenlignes med noget andet eksisterende køretøj, det være sig bil, scooter eller motorcykel; det er en vogn, der for en lille anskaffelsespris og med lave driftomkostninger kan transportere fire mennesker og deres bagage således, at disse personer er fuldkommen beskyttet mod vind og vejr. De mennesker, der ved at køre i en vogn som 2-CV, uvægerlig må føle et mindreværdskompleks, vil natur-

ligvis pynte den op med urtepotter i vinduet, samt forsyne den med inskription på kølerhjelmen: »Adgang til maskinrummet strengt forbudt«. Og på dørenes underkant vil man sandsynligvis skrive: »Ophold under vognen finder sted på eget ansvar.« Hvis man samtidig på et eller andet sted kan hæfte en nummerplade fra en eller anden indianerstat, vil man således føle sig garderet, idet man nu klart har tilkendegivet, at man selv er klar over at være fuldkommen til grin, samt at man tager det som en kæmpespøg. Den slags mennesker er der imidlertid ikke noget ved, for der er ikke spor i vejen for, at man i dag kører i en Ford-T i ramme alvor, og en af de bilister, der har vor største sympati, er en københavnsk dyrlæge, der kørte rundt i en Morris eller Woolseley fra omkring den første verdenskrig uden på nogen måde at gøre et nummer ud af sin befordring.

2-CV er ikke et klovnnummer, men det er derimod et pålideligt og økonomisk transportmiddel for de mennesker, der

ikke ønsker at trodse vind og vejr med et sidevognskøretøj, og som ikke kan, eller ikke vil, ofre nogen større sum for hvert år at blive transporteret rundt af eget køretøj. Citroën 2-CV er helt igennem ærlig i sin konstruktion, og den henvender sig til et publikum, der er ligeså ærligt, det vil sige, vedgår at de økonomiske forhold har deres begrænsning.

Men hvad får folk så for deres penge? Ja, de får en vogn, der med fuld sikkerhed kan transportere dem såvel i byen som på landevejene; de får en vogn, der kan opnå en marchhastighed på nogle og treds kilometer og en tophastighed på omkring 70 km — 72 km/tm med een person. Ved konstant hastighed på landevejen kører man ca. 25 km på en liter benzin, og ved allround kørsel, det vil sige incl. stop og start, bykørsel og landevejskørsel, svarer benzinforbruget til 21 km pr. liter, altså mindre end man må beregne for en



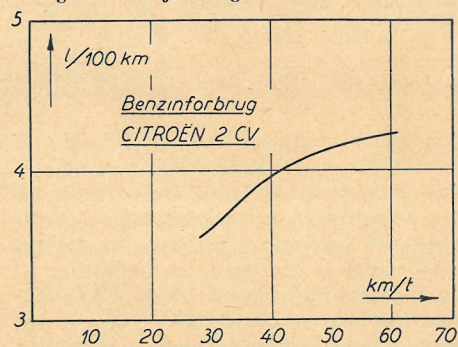
Accelerationsevnen for 2 CV er naturligvis ikke overvældende, men dog tilstrækkelig til at følge med i trafikken.

gennemsnitsmotorcykle med sidevogn. Månværingen er overordentlig let, og af-fjedringen føles blød og behagelig. Kører man på en ujævn vej, begynder vognen at gynge som et skib, der går mod søerne; men netop som man med skadefro venter, at denne gyngende bevægelse skal ved-vare, retter vognen sig op, og fortsætter som om intet var hædt. Man kan køre over de allerdårligste markveje, uden at man på nogen måde mærker ujævnheder-ne; man har derimod en absolut sikker fornemmelse af, at alle fire hjul til stad-ighed er i kontakt med vejbanen. Det kan ikke undgås, at 2-CV krænger i svin-gene, men da vognen på ingen måde op-fordrer til rå kørsel, kan man blot behers-ke sig lidt, og egenskaberne i sving og omkring hjørner kan da betegnes som ganske normale. Det siger sig selv, at en motor med en effekt på 9 hk er overor-dentlig følsom overfor modvind og stig-ninger i terrænet, men dette spørgsmål vil blive gjort til genstand i en teknisk kommentar. Blot skal vi nævne det pud-sige, men absolut ikke uforklarlige tilfæl-de, at vi i hård sidevind konstaterede top-hastigheden til 72 km/t i tredje gear, medens vi i fjerde gear kun kunne køre 70 km/t. Med den relativ lave effekt må man naturligvis benytte gearerne flittigt, men syncromesanordningen er så effektiv, og gearskiftningen så legende let og præ-

cis, at dette på ingen måde volder vanske-ligheder.

Der er det forfriskende ved 2-CV, at trænger den til nyt betræk på sæderne, så er det ikke ensbetydende med dyrt sadelmagerarbejde, men kun et spørgsmål om indkøb af så og så mange meter bom-uldstøj i de farver og mønstre, man kun-ne tænke sig, og så er det ikke anderledes, end at »vor mor« selv kan besørge resten på sin symaskine. Er der tale om lakering, kan husets herre tillade sig at gå ned og købe et par kilo gummilak og en pensel og give hele vognen en tur, uden at dette på nogen måde vil virke fjollet. Det er nu engang sådan, at nogle vogne skal og må skinne i sort lak for blot at se nogenlunde hæderlig ud, medens andre vogne bogsta-velig talt kan få en make up med en hvidtekost. Biler og mennesker ligner hinanden på mange punkter, for man sig-ger nok, at klæder skaber folk, men det er ikke alle folk der er pæne mennesker.

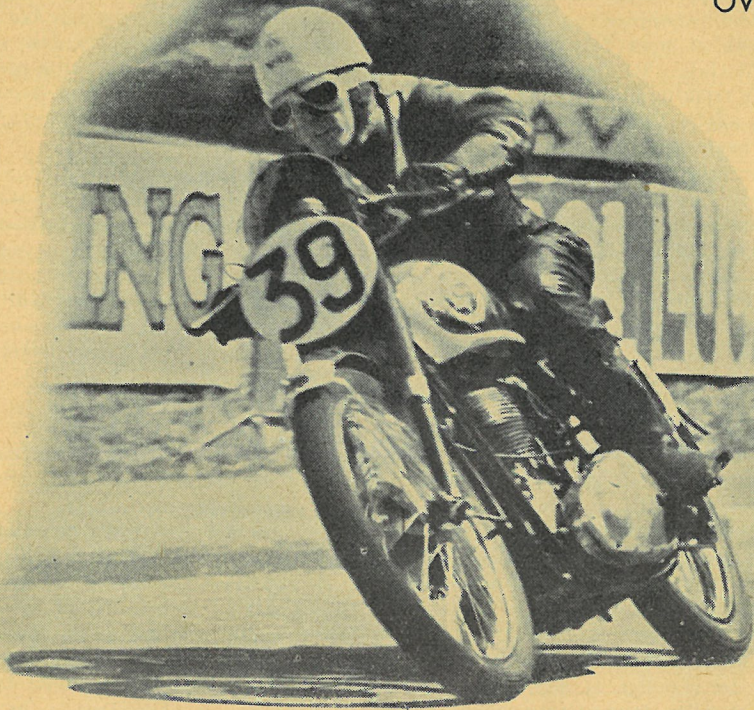
Kørestillingen i 2-CV er yderst behage-lig, og der er rigelig plads til benene for såvel forsæde- som bagsædepassagerer. Udsynet er fortræffeligt, og ved hjælp af bakspejlet har man tillige en glimrende udsigt over vejen bagud.



Benzinforbruget virker fristende, og det må tiltalte selv en skotte

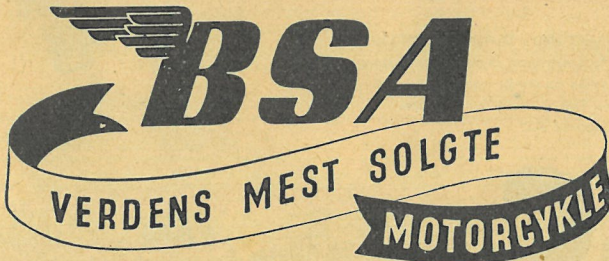
Meningen med 2-CV er ikke, at man ad åre skal ofre store reparationer af tvivl-som værdi. Slidte dele udskiftes ganske simpelt, og reservedelspriserne er indret-tede på denne kendsgerning. Det skal så-leles nævnes, at motorens topstykker ikke har udskiftelige ventilstyr ud fra den be-tragtning, at når den tid kommer, da ven-tilstyrene er slidt — ja, så er også venti-lerne og ventiltjedrene tjenlige til ud-skiftning, ligesom vippearmerne sikkert

FORHANDLERE
OVER HELE
LANDET



DE KAN KØBE DEN SAMME

De højt udviklede specialraceres kappestrid på den berømte T.T.-bane på Isle of Man er et spændende og dramatisk skuespil, men nok så imponerende er »Clubman's T.T.« for den teknisk interesserede motorcyklist. Det var almindelig 348 ccm BSA Gold Star på hvilken lygte og dynamo var afmonteret, der sejrede i Juniorklassen – for femte år i træk. Også 2., 4., 5. og 6. plads blev besat af BSA Gold Star. David Powell, der ses over disse linier, vandt med en gennemsnitshastighed på 129 km/t – en nådesløs prøve for en standardmaskine. Vælg BSA og glæd Dem over kvaliteten år efter år.



Generalrepræsetant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

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

ikke passer så præcist på akslerne, som man kunne ønske. Man udskifter altså såvel cylindre, stempler og topstykker samtidig med, at man fornyer samtlige motorens glidelejer. På denne måde har man altid en frisk og ny motor for en beskeden årlig udgift. Vi kunne således nævne en lang række finesser i 2-CV, men vi kan sammenfatte det hele i prædikatet: Gennemtænkt konstruktion. Blot på et punkt må man undres, nemlig ved karosseriets udformning. Da der så afgjort er tale om masseproduktion, kan værktøjernes fremstilling ikke spille nogen overvældende stor rolle, og det må derfor undre, at man ikke har søgt for at bringe luftmodstanden ned ved en bedre aerodynamisk udformning og eventuelt også ved et mindre frontareal. Det skal således nævnes, at der er så stor indvendig højde i vognen, at en høj mand kan beholde sin bowlerhat på, hvilket så langt fra er tilfældet med langt dyrere vogne. Hele spørgsmålet om karosseriets udformning vil vi lade civilingeniør O. Ahlmann-Olsen kommentere i det følgende.

★

VED en kritisk vurdering af Citroën 2 CV er det rimeligt, at man tager sit udgangspunkt i de forudsætninger, som ligger til grund for hele vognens konstruktive opbygning. Det centrale hen-

syn har hele vejen igennem været opnåelsen af den størst mulige driftsøkonomi, idet man ganske øjensynligt lige fra starten har valgt at se bort fra den »sales appeal«, man normalt vil tillægge sådanne egenskaber som en god accelerationsevne og et til modens krav svarende ydre.

Opgaven er interessant, fordi den står som udtryk for en teknisk grænsepræstation, og resultatets vellykkethed afhænger af i hvor høj grad, man ved løsningen har forstået at drage nytte af forskningens seneste resultater. Når man skal hidføre en reduktion af de samlede driftsomkostninger, der batter noget, må man koncentrere sig om de tre store poster: afskrivning, forrentning og benzinforbrug, det vil sige, at man skal bygge en vogn med acceptable driftsegenskaber og det mindst mulige benzinforbrug til den lavest mulige pris.

Derved kommer man ind i den sædvanlige problemkreds, idet man må begynde med at reducere køretøjets bevægelsesmodstand, der er sammensat af rulnings- og luftmodstand, hvilket er en forudsætning for en lav maksimaleffekt for motoren, der så igen må forbindes med de drivende hjul på en sådan måde, at man under normale driftsomstændigheder kører med en høj procentvis motorbelast-

Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator

CORALOX betyder større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmelednings-Evne, større Styrke under Kompression — og større Økonomi. Faa fuldt Udbytte af den ny Benzin — skift til AC!

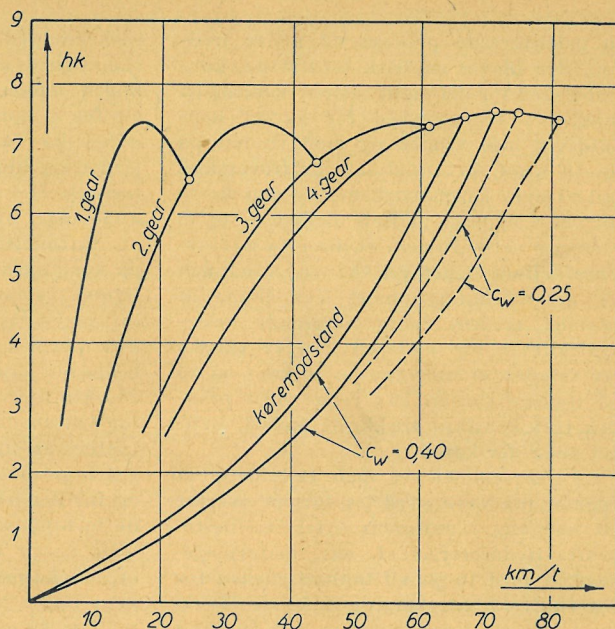


Udnytter
al Benzin!

AC
TÆNDRØR



Effektdiagrammet for 2 CV ses på hosstående illustration. De to fuldt optrukne køremodstandskurver giver udtryk for den samlede køremodstand med én person i vognen og med fuld belastning, hvilket, som det fremgår af kurvernes skæringspunkt med hestekraftkurven for fjerde gear, giver tophastigheder på henholdsvis 72 km/t og 66 km/t. De to stiplede kurver betegner de muligheder, man kan opnå ved at montere et strømliniekarosseri med en luftmodstandskoefficient på 0,25, og med samme belastning vil vognen med dette karosseri kunne opnå maksimalhastigheder på henholdsvis 81 km/t og 75 km/t. Se iøvrigt teksten.



ning og dertil svarende lavt specifikt forbrug (målt i g/hkt). Den til en lille rullingsmodstand svarende lave egenvægt giver et stort forhold mellem vognens bruttovægt henholdsvis ved fuld udnyttelse og med kun en persons belastning, og det medfører igen krav om en affjedring, hvis stivhed automatisk er tilpasset den øjeblikkelige belastning. For at få et indtryk af på hvilken måde, man hos Citroën har løst disse problemer, er det nyttigt at begynde med at kaste et blik på vognens effektdiagram.

Ved at foretage udløbsforsøg og sammenligne de herved opnåede resultater med de konstaterede værdier for accelerationsevnen ved forskellige hastigheder og tophastigheden ved forskellige belastningsforhold kan man finde frem til kurven for vognens bevægelsesmodstand, der viser, at luftmodstandskoefficienten — ligesom det er tilfældet ved f. eks. Folkevognen VW — ligger på ca. 0,40 (hvilket er bemærkelsesværdigt, når man tager hensyn til den kantede, ydre form for Citroën 2 CV). Formen for motorens hestekraftkurve er opgivet af fabrikken, og når vi kender hjulenes størrelse og udvekslingsforhold i de fire gear, kan vi i diagrammet indtegne den effektive hestekraft, som er til rådighed mellem forhju-

lene og vejbanen, når vi regner med de sædvanlige 15 % tab mellem motorens koblingsflange og drivhjulenes periferi. Derved får vi de fire trækraftkurver og den køremodstandskurve, som er vist på hosstående figur.

På grund af vognens lave egenvægt spiller den øjeblikkelige belastning naturligvis en mærkbar rolle for bevægelsesmodstandens størrelse, og på figuren er derfor indtegnet den samlede bevægelsesmodstand dels for vognen belastet med en enkelt person + olie og benzin (575 kg) og dels for det fuldt belastede køretøj med fire personer à 75 kg + olie og benzin (800 kg). Skæringspunkterne mellem de to her nævnte køremodstandskurver og trækraftkurven svarende til 4. gear giver os — i overensstemmelse med forsøgsresultaterne — på vandret vej i vindstille de to tophastigheder 72 og 66 km/t.

Som man allerede kan se det af figuren, vil en vogn med den her givne drifts-karakteristik være i høj grad følsom såvel overfor stigning af vejbanen som overfor modvind — kører vi med vognen fuldt belastet ved tophastighed, vil det være nødvendigt at skifte fra 4. ned til 3. gear, blot fordi man kører ind på en stigning på 0,5 %, eller fordi man møder en modvind med en hastighed på omkring 2 km/t. Ved

en orienterende prøvekørsel under hvilken, der blæste en frisk forårsvind, konstateredes for det fuldt lastede køretøj en forskel i tophastighed for kørsel henholdsvis med vinden og mod vinden på ca. 10 km/t. Det minimale kraftoverskud ved »store« kørehastigheder og den heraf følgende hyppige skiften mellem 4. og 3. gear gør det naturligt, at disse to udvekslingsforhold ligger ret tæt ved hinanden — af effektdiagrammet ser man, at »dalen« mellem de to tilhørende hestekraftkurver for motoren kun er ganske lav således, at man fra ca. 50 km/t og op til tophastigheden kan regne med praktisk talt konstant trækraft uanset, hvilket gear der køres i.

Af diagrammet ser man endvidere, at vognen må være særdeles følsom overfor en nedgang i motorens effektive hestekraft. Reducerer vi f. eks. motorhestekraften med 10 %, vil tophastigheden for det fuldt lastede køretøj falde til 62—63 km/t, og accelerationsevnen ved 50 km/t vil reduceres med omkring 33 %. Ved vogne med et større forhold mellem motorens effektive hestekraft og køretøjets bruttovæg, der normalt vil have en betydelig større tophastighed, vil kurven for køremodstanden i sin helhed ligge betydelig lavere i forhold til motorens hestekraftkurver i de forskellige gear end i det her viste tilfælde, og et fald i motorhestekraften på 10 % vil have en tilsvarende ringere indflydelse på accelerations- og stigeevne. Heraf følger igen, at Citroën 2 CV vil være særdeles følsom overfor motorslid — fabriken oplyser således, at man normalt bør udskifte stempeller og cylindre efter ca. 60.000 km's kørsel.

Det, der rent teknisk virker mest over-

raskende ved konstruktionen, er den omstændighed, at man ikke her frem for ved nogen anden konstruktion har bestræbt sig for at opnå en lav luftmodstand. Teknologiske vanskeligheder siges at have stillet sig hindrende i vejen for en sådan løsning. Det er dog ganske interessant at undersøge, hvilken virkning en sækning af luftmodstandskoefficienten vil have på køretøjets driftsegenskaber i almindelighed. Tænker vi os således, at vi sænker luftmodstandskoefficienten til 0,25, hvilken værdi i dag ligger indenfor mulighedernes grænse, jfr. f. eks. Mercedes 300 SL, får vi de viste punkterede kurver for køremodstanden, og hvis man forudsætter, at man ikke rører ved vognens gearing, opnår man for det fuldt lastede og for det let lastede køretøj henholdsvis de to tophastigheder 75 og 81 km/t. Samtidig opnår man imidlertid — på grund af, at køremodstanden hele vejen igennem ligger lavere — f. eks. ved 50 km/t mellem 45 og 50 % forøgelse af accelerationsevnen for det fuldt lastede køretøj. Hermed ville man have rådet bod på en af de væsentligste anker, der kan rettes mod Citroën 2 CV i den foreliggende skikkelse nemlig den, at vognen under visse omstændigheder kun med besvær kan holde trit med den øvrige trafik. Det synes som om, man ved konstruktiv efterladenhed på dette ene punkt i væsentlig grad har forspildt en chance for — med de nu foreliggende midler — at realisere folkevognstanken på en overbevisende og konsekvent måde. Det er så meget des mere ærgerligt, som vognens øvrige egenskaber — herunder ikke mindst affjedringen, der er forbilligelig god — i forvejen synes indstillet på den rette løsning.

MANFRED RØDHORN

Fra »Motor«, den Haag





LYDLØS
ELEGANT
KOMFORTABEL

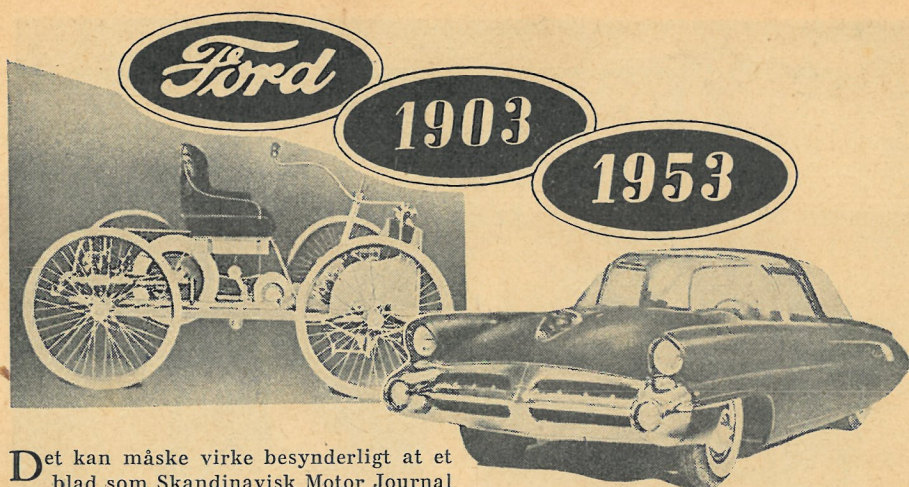
Priser incl.
omsætningsafgift:

Model S8 kr. 6420.-
« S7 « 6850.-

GENERALREPRÆSENTANT

FRISIA A/S

MØNTERGADE 19 — KØBENHAVN K
TELEFON MINERVA 2240



Det kan måske virke besynderligt at et blad som Skandinavisk Motor Journal endnu ikke har bragt historien om Ford, men dette må i første række tilskrives den omstændighed, at næsten ethvert barn kender Fords navn, og Fords produkter er ikke forlængst glemte, men dog interessante konstruktioner, eftersom bogstaveligt taget hver eneste model stadig er repræsenteret i trafikken på alverdens landeveje. Der er imidlertid forskellige tegn i sol og måne på, at man er ved at glemme »Old Henry«, og den moderne Fords historie skrives i astronomiske tal, bag hvilke enorme produktioner fra kæmpemæssige virksomheder gemmer sig — trods alt en imponerende udvikling på 50 år.

Fords navn er så uløseligt knyttet til automobilet, at det store publikum er af den sikre overbevisning, at det var Ford, der opfandt automobilet. Vi skriftkloge ved naturligvis, at dette ikke er tilfældet, men det er en uomstødelig kendsgerning, at det var Henry Ford, der sørgede for, at bilerne kom ned i en prisklasse, så menigmand havde mulighed for at anskaffe egen vogn.

Historien om Ford begynder ikke med skildringen af en fattig vogterdreng, der passede gæs på den amerikanske hede, ej heller foreligger der autentiske beretninger, om at den små Henry solgte aviser.

Derimod ved man med bestemthed, at Henry Ford var søn af solide gårdmandsfolk, på hvis landejendom han voksede op under en sund, jordbunden livsførelse og med en stadig stigende interesse for mekanik. Der var imidlertid ikke tale om mekanisering i det amerikanske landbrug på de tider, og sin interesse måtte Henry

Ford derfor vie urmagerarbejde, og allerede som dreng var han en meget dygtig amatør på dette område.

Det er indlysende, at Ford måtte kaste sig over bilerne, da tanken om motordrevne køretøjer rundt omkring i verden blev realiseret. Henry Ford havde ikke nogen stor startkapital, og hans første vogn blev til ved uhyre flid til langt ud på de små morgentimer, medens han om dagen arbejdede som ingeniør på et elektricitetsværk. Nat efter nat arbejdede han med sit motordrevne køretøj, medens hans kone, Clara, gjorde ham selskab i det lille værksted, og således blev den egentlige gudmoder til den første Fordvogn. Ved totiden en regnfuld nat, skubbede ægteparret den motordrevne karet ud af værkstedet, og Henry Ford kørte sin første vogn nogle gange rundt om husblokken. Denne vogn, der er det fornemste klenodie i Fordmuseet, havde imidlertid ikke meget med de senere Fordmodeller at gøre, blot var den ligesom de efterfølgende vogne baseret på sund mekanisk sans.

Vognen var monteret med en tocylindret motor, kraftige cyklehjul, og på chassiet var anbragt en cyklesadel, fra hvilken man med store armbevægelser betjente styrepinden.

Det var i 1896 at denne vogn så dagens lys, og først syv år senere blev Ford Motor Company grundlagt. Uden at have større indsigt i de nærmere omstændigheder, kan man sikkert gå ud fra, at disse syv år har været de vanskeligste for Ford, for hvad er mere håbløst end at stå med en god idé,



På dette lille værksted blev den første Ford-vogn skabt i de sene nattetimer. Vognen ses i baggrunden, og man vil bemærke, at der på chassiset er anbragt en agestol — en luksus, som Henry Ford først på et senere tidspunkt fik råd til. Den oprindelige vogn var forsynet med en cyklesadel.

uden at have mulighed for at realisere den på grund af manglende tiltro fra omverdenen. Der er da gudskelov altid mennesker, der har så megen fantasi, at de kan se fremtidsperspektiverne i en god idé, og Ford Motor Company blev dannet for en yderst beskedne aktiekapital, efter at to sagførere havde indskudt 5000 dollars hver. Fords idé var imidlertid ikke blot at lave en bil, den tanke, var der så mange, der havde. Ford var så dristig at se så langt ud i fremtiden, at hans mål blev at fremstille en god solid bil til en pris, der ikke var uoverkommelig for menigmand. Behovet for en god, driftssikker bil, var han allerede blevet klar over som dreng, idet det var et virkeligt problem for de amerikanske farmere, at bringe deres produkter frem til byerne og produktionsstederne, fordi afstandene var store, og vejene meget dårlige. At Ford til stadighed havde landbruget i erindrig viser den kendsgerning, at da nogle ingeniører langt senere ville drøfte en ny model med Henry Ford, og høre hvorvidt han mente, der var tilstrækkelig plads mellem for- og bagsæde, afgjorde Ford sagen ved ganske simpelt at stille det spørgsmål, om der var plads til en mælkejunge.

Ford skabte selv sit første automobil, og ingen var derfor bedre end han i stand til at vurdere hvor mange arbejdstimer, der var medgået til at fremstille køretøjet. Ved en sammenligning mellem den værdi hans arbejdstid repræsenterede, og materialeværdien i den færdige vogn, stod det ham lynende klart, at skulle prisen på automobilet tvinges ned, måtte produktionen lægges rationelt til rette, således at en vogn kunne fremstilles på kortest mulig tid. Dette medførte igen at konstruktionen skulle være simpel og opbygningen ukompliceret, hvilket harmonerede ganske glimrende med publikums uvidenhed om biler, og de rædselsfulde amerikanske landevejes evne til på ganske kort tid at ryste en kompliceret mekanik sønder og sammen. Disse overvejelser resulterede i konstruktionen af verdens mest berømte automobilmodel, nemlig Ford T, og den første oktober 1908 kørte den første »Tin Lizzie«, som T-modellen hurtigt blev døbt, ud fra fabriken. Det var et herligt køretøj at skue, med dejlige, blanke messinglygter og messingkøler, et stort lodretstående vindspejl, fremstillet i alt andet end splintsikkert glas, og mange lignende raffinementer. Konstruktionen var iøvrigt

bemærkelsesværdig, idet den i modsætning til datidens biler var uhyre let at køre på grund af det simple, men meget robuste



Den første vogn, det nyoprettede Ford Motor Company sendte på markedet, var model »A«, som ikke må forveksles med den senere A-model. Henry Ford sidder her ved rattet på en model A fra 1903.

transmissionssystem. Som bekendt foregik det hele i det berømmelige planetgear, og ved hjælp af en enkelt pedal, fandt man første gear og bakgear, sidstnævnte anvendtes tillige med stor fordel som bremse. Vognen fik ganske afgjort succes, og Fords drøm om masseproduktion gik i opfyldelse. Han var imidlertid ikke tilfreds med produktionsmetoderne, der ikke var tilstrækkelig rationelle, før han i 1913 fik indført samlebåndet.

En varm augustdag for fyrré år siden kastede en formand på Fordfabrikerne i Detroit et reb over skulderen og drejede hovedet for at afvente chefens signal. Henry Ford så på sit stopur og sagde: Nu!

Manden gik fremefter og trak herved chassiset af en model T henover fabrikkens gulv. Seks arbejdere gik bagefter, tre på hver side af chassisrammen. Disse mænd fra 1913 vidste ikke, at de marcherede

lige ind i historien. De prøvede et nyt morsomt job — men de var ikke klar over, at den nye måde, de arbejdede på, ville revolutionere hele den tidligere arbejdsform.

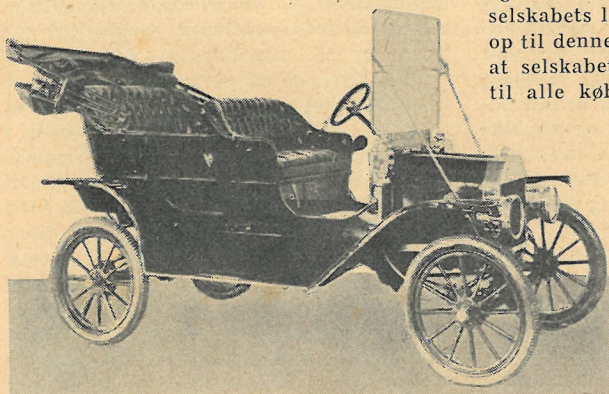
Mens de spadserede ved siden af vognens chassis, samlede de skruer, møtriker, bolte og hundrede andre småting op fra omhyggeligt anbragte bunker og satte dem på plads i vognen. De blev færdige på 1 time og 33 minutter knap hundrede me-

ter længere fremme. Indtil hin august morgen var rekordtiden for samlingen af et automobil ikke mindre end 14 timer.

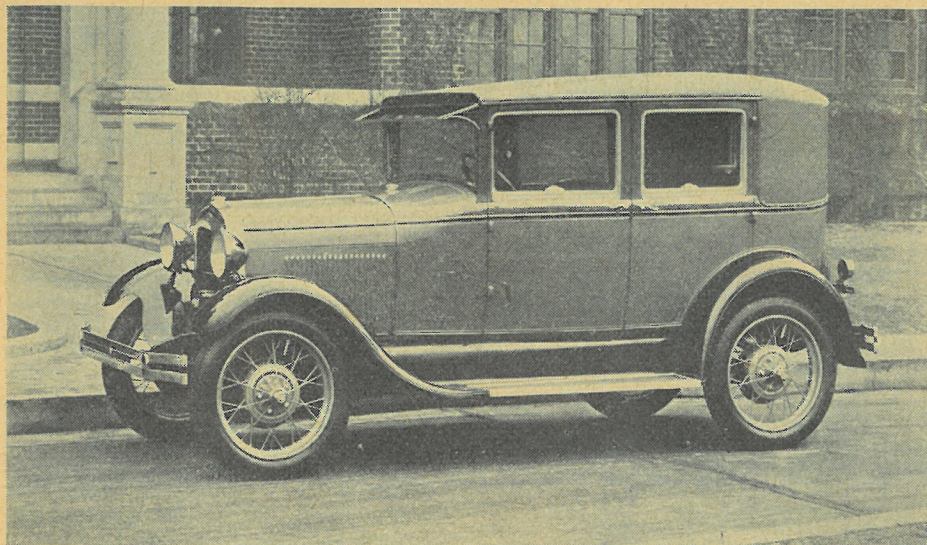
Dette blev signalet til virkelig masseproduktion, og at der virkelig var tale om store tal, forstår man, når man erfarer, at efter den oprindelige seriefremstilling byggedes i det første år ikke mindre end 10.000 vogne, uden brug af samlebånd.

T modellen holdt sig i produktion i ikke mindre end 19 år, i hvilket tidsrum vognen naturligvis undergik forskellige ændringer, og da den sidste T model i sommeren 1927 kørtes af samlebåndet, havde Ford velsignet verden med 15 millioner af disse køretøjer. Af disse vogne regner man med, at endnu 100.000 er i brug i dag.

En så enorm produktion medførte naturligvis en kolossal udvidelse af såvel fabriken som hele organisationen af salg og service. Masseproduktion var stadig selskabets løsen, og salgsafdelingen levede op til denne idé ved i 1914 at bekendtgøre, at selskabet ville tilbagebetale 50 dollars til alle købere af Fordbiler indenfor de



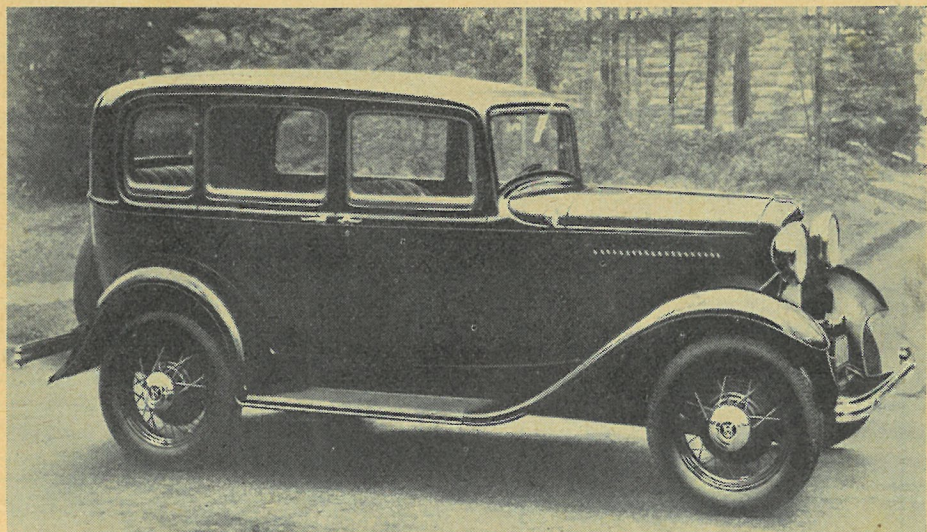
Således så den første T-model ud i 1908. Hestekøretøjet præger endnu på tydelig måde udformningen. I modsætning til den foregående A-model, der havde kædetræk, havde T-modellen kardanaaksel og differentiale med kron- og spidshjul.



Dette fotografi anvendtes i 1927 til at vise den splinterny og tip-top moderne Ford-A. De mange A-modeller, der endnu befarer vore landeveje, er det bedste bevis for konstruktionens soliditet.

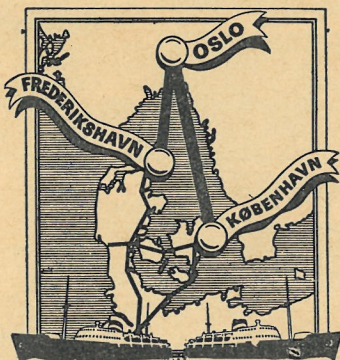
næste 12 mdr., hvis salget nåede 300.000 vogne. Dette tal blev endda overskredet, idet der blev solgt 308.213 vogne, og selskabet tilbagebetalte over 15 millioner dollars til kunderne. Resultatet udeblev ikke, og statistiken viser, at halvdelen af de vogne der blev bygget i Amerika i årene 1917 til 1927 udgik fra Fords samleband.

Serviceorganisationen kunne naturligvis ikke sammenlignes med den service man kender i dag, men efterhånden kunne enhver mand med respekt for sig selv reparere en Fordvogn, blot han havde de fornødne reservedele. Dette spørgsmål om reservedele blev imidlertid løst på en yderst effektiv måde, idet man kunne købe



De første V 8 modeller lignede i det store og hele datidens vogne, men V 8-motoren fandt man igrønt kun i mere kostbare automobiler. Det er først i årene efter krigen, at denne motortype er blevet udbredt på de amerikanske vogne.

Tag Bilen med til NORGE



REGELMÆSSIG FORBINDELSE

Fra 19/6-29/8 direkte til Oslo fra
KØBENHAVN

dagl. undt. Torsdag: Kl. 15.30

BILLETPRISER:

	1. Klasse	Turistklasse	
		m. Køje	u. Køje
Enkelt	90.-	60.-	50.-
Dobb.	150.-	100.-	85.-

Fra 21/6-29/8 direkte til Oslo fra
FREDERIKSHAVN

dagl. undt. Lørdag: Kl. 18.15

BILLETPRISER:

	1. Klasse	Turistklasse	
		m. Køje	u. Køje
Enkelt	61.-	40.-	33.-
Dobb.	105.-	70.-	60.-

TAG BILEN MED

det koster kun:

Kbhv.—Oslo: Kr. 10.- pr. 100 kg
Frvh.—Oslo: Kr. 6.- pr. 100 kg

I Automobiltaksterne ydes der indtil 50 % Rabat, naar der medflg. Passagerer paa 1. Klasse udover Vognens Fører.

Billetter og nærmere Oplysninger hos Rejsebureauerne og

D. F. D. S.

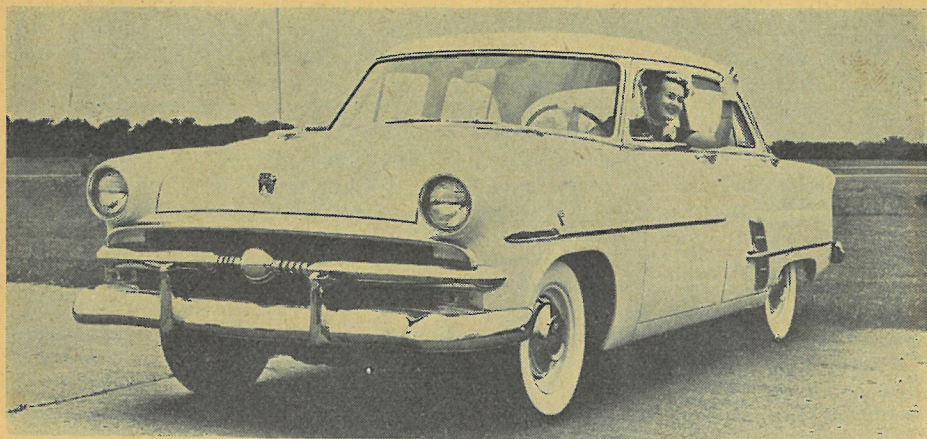
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB

Fords reservedele alle vegne, og det var i de år absolut ikke usædvanligt, at man i Amerika gik ind hos købmanden og købte en tændspole eller bremsebelægning til planetgearet. Disse dele stod hos landkøbmanden ved siden af konservesdåser og engelsk sauce.

Ingen anden vogn har opnået en publicity som Fords T model, og anekdoterne om Tin Lizzie er utallige og mangeartede. I Gissemands uforlignelige monolog om spiritusprøven, er der tale om en Fordvogn. Storm P's »Casimir«, der naturligvis var en Fordvogn, optræder i utallige anekdoter, og selv Amerikas præsident kunne for kort tid siden fortælle en personlig præget historie om sin gamle Ford T model.

Samtidig med sit jubilæum kunne Ford åbne sit nye forskningscentrum, der strækker sig over 400 tønder land og repræsenterer en investering på ikke mindre end 50 millioner dollars. Præsident Eisenhower havde ikke tid til at være personlig til stede ved indvielsen, men det blev arrangeret således, at han kunne holde åbningstalen, og på en måde være til stede ved indvielsen, idet han over privat fjernsyn talte til de 800 ledere og deres fruer, der var forsamlet. Præsident Eisenhower talte således fra det hvide hus i Washington, og samtidig stod han lyslevende foran Fordfunktionærerne i Dearborn. Eisenhower hyldede Fordselskabet for den kolossale indsats det havde gjort i amerikansk industri, og derefter fortalte præsidenten en lille historie om en af sine egne Ford T modeller:

»Af alle de fremskridt og nykonstruktioner De har bragt det amerikanske folk,« sagde præsidenten, »vil jeg dog gerne have lov til at beklage mig over en lille ting. Omkring 1920 købte min kone og jeg en Ford, det var en model T. Vi havde lidt vrøvl med den — strømfordeleren og karburatoren var i uorden. På det tidspunkt var jeg netop udgået fra hærens panserværnsmotorskole, så jeg troede, jeg havde forstand på den slags ting. Derfor købte jeg mig en Bosch magnet, et Bosch tændingssystem og en Stromburg karburator — så havde jeg en rigtig Ford. Det eneste vrøvl jeg havde med den var, da jeg lod den stå ude om natten og der kom tyvebesøg. Jeg håber ikke, De tager det ilde op,



Ford's 1953 model med V8 motor på 110 hk — der er unægtelig sket en udvikling siden T-modellens dage.

når jeg fortæller, at de lod Ford'en stå, men løb med min Stromburg karburator og mit Bosch tændingssystem. Jeg måtte vende tilbage til mit gamle udstyr.»

Ingen tager det fortrydeligt op — da mindst af alle Ford — når man gør grin med en gammel T model, og alt, hvad der kan siges af harmløsheder, af ondskabsfuldheder og af sjove ting om den larmende, hæderlige Ford T model, er vist allerede sagt. Men hvad var hemmeligheden ved denne jernstærke, uopslidelige smadrekasse, der år efter år har pustet rundt på alverdens landeveje, og som med sit planetgear afgiver lyde, der minder om et savværk for fuld tryk i højsæsonen. Hemmeligheder kan man vel næppe tale om, da konstruktionen er så simpel, at man på et øjeblik kan skille hele historien ad, men en stor, langsomtgående og lavt belastet motor (slagvolumen 4 liter, effekt 22 hk) i forbindelse med det simple, men geniale transmissionssystem, er årsagen til den store slidstyrke. En anden sag er, at det vil være vanskeligt at sende 15 millioner vogne på markedet, uden at der for det første vil blive talt om dem, og for det andet vil blive nogle stykker tilbage selv efter 30 års forløb. Noget helt tredje er, om der nogensinde efter Ford T-modellen har været tale om en folkevogn i dette ords egentlige forstand, og spørgsmålet er ligeledes, om der nogensinde igen vil komme en folkevogn. I den forbindelse må man betænke, at med den daværende købekraft sammenlignet med

nutidens pengeforhold, kunne en Ford T model erhverves for fem måneders arbejde af menigmand, medens nutidens håndværkere skal arbejde ti måneder eller måske et år, for at erhverve en af nutidens »Folkevogne«.

Ford Motor Company udviklede sig med rivende hast, og seksten år efter firmaets dannelse, købte Henry Ford de sidste aktier, der oprindeligt var erhvervet for ca. 10.000 dollars og betalte dem med 25 millioner dollars.

Den anden december 1927 blev Ford A vist for offentligheden for første gang, og interessen var så uhyre, at udstillingen forårsagede totalt trafikkaos. Model A var udstyret med så raffineret udstyr som firehjulsbremses, støddæmpere og splintfrit vindspejl, og Ford T modellens 22 hk motor havde vokset sig stor og stærk og afleverede nu 40 hk. Planetgearet var ikke tilstrækkeligt til den nye vogn, og på A modellen var det erstattet med en tretrins gearkasse med gearstang. A modellen kunne tillige leveres i flere forskellige udførelser og i forskellige farver.

Det er naturligvis unødvendigt at omtale i hvor høj grad Fords A model blev en succes og denne kraftige, slidstærke vogn blev ganske uforskyldt årsag til, at gennemsnitslevealderen for den danske vognpark i dag er betydelig større end man normalt skulle kunne forvente. Kaster man et blik på statistiken, vil man se, at der stadig kører et meget stort antal vogne af årgangene 1928—1932, og hovedbestand-

delen af disse vogne udgøres af Ford's A-model.

I marts 1932 standsedes produktionen af A-modellen, og Ford forbløffede endnu engang verden ved at sende en ny vogn med en V-8 motor på markedet. Denne motorkonstruktion var i og for sig ikke nogen teknisk nyhed, men det var første gang, man så en V-8 motor i en prisbillig vogn. V-8 modellerne har senere udviklet sig til de vogne, vi kender i dag, men medens gamle »Tin Lizzie« var menigmands folkevogn, er en Ford V-8 for det danske publikum i dag en næsten uopnåelig drøm.

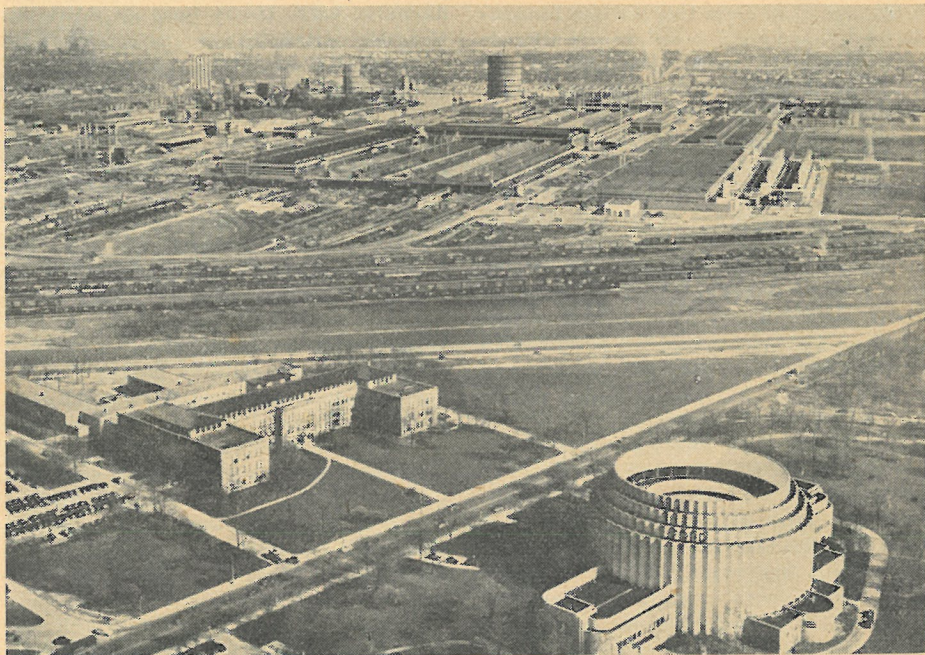
Det danske publikum har således i de forløbne år, måttet støtte sig til den amerikanske Fordfabrik's aflæggere i Europa, nemlig de engelske Fordfabriker i Dagenham, der fremstiller Anglia, Prefect, Consul og Zephyr samt de tyske Fordfabriker i Köln, der fremstiller Taunus.

Disse europæiske Fordvogne lever stadig op til Henry Ford's idé om lille anskaffelsespris og små driftsomkostninger. De amerikanske Fordfabriker har imidlertid også to andre modeller end den ordinære Ford V-8, nemlig Mercury modellen, der

må betragtes som en mere luksusbetonet udgave af Ford V-8, samt Lincoln. Den fornemme Lincoln har imidlertid sin egen historie, idet denne vogn oprindeligt blev fremstillet på Leyland fabrikerne, som Ford købte i 1922. Disse vogne hører alle til den mere kendte del af Ford's Historie, men det er ganske interessant at konstatere, at også bilmærker som Cadillac og Dodge har en vis forbindelse med Ford.

I 1899 blev således *Detroit Automobile Company* grundlagt, og Henry Ford blev direktør. Ford blev imidlertid uenig med bestyrelsen, fordi han mente, at dividenden skulle blive stående i firmaet til udvidelse af drifkapitalen, således at man kunne gå ind for storproduktion. Da man ikke kunne komme til forståelse forlod Ford *Detroit Automobile Company*, der senere blev døbt om til Cadillac Motor Company, og nu hører ind under GM-koncernen.

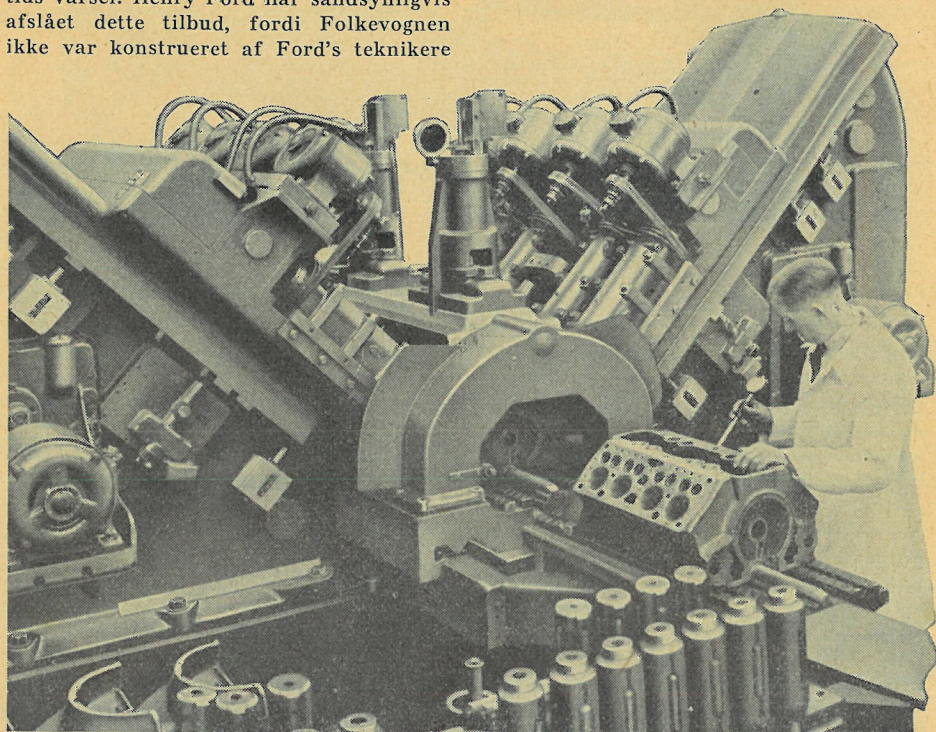
Brødrene Dodge var nogle af Ford's nære medarbejdere, men de fik lyst til at prøve selv, og de første Dodge vogne bar tydeligt præg af, at brødrene havde intimt kendskab til såvel Ford's idéer som til hans konstruktioner.



Udsigt over de enorme Ford-fabriker i Detroit. Det er den eneste automobilfabrik, der ved sine egne kajer modtager jernmalm og kul, for at aflevere de færdige vogne i den anden ende af fabriken. Der er også glasværker og lignende hjælpeindustrier indenfor Ford-fabrikens mure.

Medens Ford foruden sine fabrikker i Amerika og Europa, tillige er interesseret i en lang række virksomheder, der fremstiller dæk og andet tilbehør, er det en mindre kendt sag, at Henry Ford fik folkevognsfabrikerne tilbudt, men afslog det. Det var ikke alene fabriksanlæggene, men konstruktionstegninger, værktøjsmaskiner og alt, således at Ford kunne påbegynde fabrikationen af Folkevognen med kort tids varsel. Henry Ford har sandsynligvis afslået dette tilbud, fordi Folkevognen ikke var konstrueret af Ford's teknikere

vogne i rallies været baseret på privat initiativ. Henry Ford har imidlertid bygget en racervogn, der under navnet eller betegnelsen »999«, så dagens lys i 1899. Denne vogn slog med Henry Ford ved rattet den 10. oktober 1901 den daværende verdensmester Alexander Winton på *Gross Point Blue Ribbon Track* i Detroit. Den samme vogn vandt i 1903 det daværende verdensmesterskab, ved på 10 mi-



Ford har også været foregangsmand på værktøjsmaskinernes område. Her ses det multibor, der sliber cylindrerne, fræser ventilsæderne og borer mange forskellige huller på én gang, og det er denne maskine, der har muliggjort en billig fremstilling af V8 motoren. Der er ialt ansat 160.000 mennesker på de amerikanske Ford-fabrikker.

og fordi den iøvrigt ikke lignede Ford's øvrige produkter, men hvad der end har været motiveringen til dette afslag, så ville en tiltrædelse af forslaget have betydet, at der i dag havde stået Ford på næsen af Folkevognene.

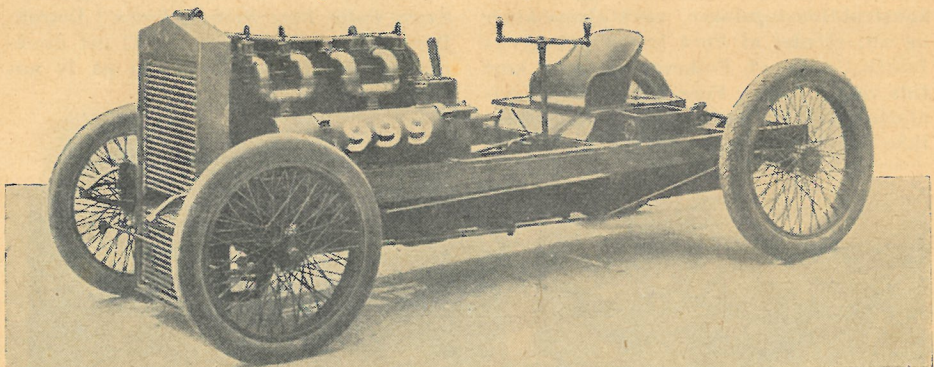
Som bekendt har Fordfabrikerne aldrig været særlig interesseret i motorsport og i modsætning til de fleste europæiske automobilfabrikker, der på et eller andet tidspunkt har haft deciderede racere eller højt udviklede sportsvogne på de klassiske baner, har næsten al deltagelse med Ford-

nutter at køre 10 miles. Med »999« fik Ford også noteret sit navn i listen over den absolutte verdensrekord. I 1904 kørte han på St. Clair søens is et verdensrekordforsøg og han fik noteret 91,4 miles i timen eller 147,04 km/t. Disse præstationer tyder på et vist personligt mod hos Henry Ford, eftersom »999« var en temmelig forfærdelig vogn, der rystede så man måtte klamre sig fast imedens man kørte. Vognen var forøvrigt ikke forsynet med rat, men med et styrehåndtag.

Henry Ford overlevede sin søn Edsel

Ford og da gamle Hery Ford døde i 1947 i en alder af 84 år, blev det hans sønnesøn Henry Ford II, der kom til at stå for ledelsen af Ford Motor Company. Henry Ford II og hans to brødre Benson Ford og William Ford skriver nu videre på Ford's historie med enorme produktions-

om dagen. Hidtil havde ufaglærte arbejdere fået ca. 1 dollar og faglærte arbejdere knapt 2,5 dollar for 9 timers arbejde. Lederne af andre industrier var fuldkommen overbevist om at Henry Ford var blevet komplet gal og at Fordfabrikerne inden længe ville lukke deres porte, men Ford

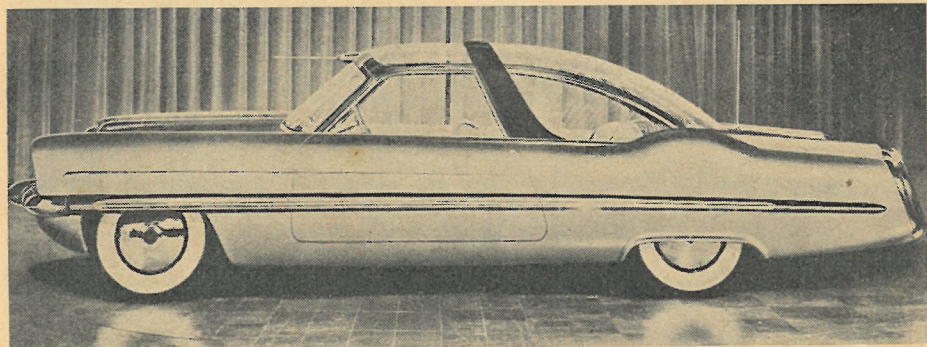


Ford's eneste deciderede racervogn, »999«, med hvilken Henry Ford slog den absolutte verdensrekord i 1904. Karosseriet er ikke blevet fjernet, eftersom der aldrig har været noget.

tal, der hjælpes frem af nye og friske idéer. Men gamle Henry Ford er alligevel en personlighed af stor originalitet, og det er ikke alene i automobilfabrikationen han har prentet sit navn med tydelige og karakteristiske bogstaver — hele den amerikanske industri har modtaget værdifulde impulser fra Ford, ligesom den høje amerikanske levestandard for en stor del kan takke Henry Ford for sit niveau.

Det skal således nævnes, at det kom som et lyn fra en klar himel, da Henry Ford i 1914 indførte 8 timers arbejdsdag på fabrikerne og en minimumsløn på 5 dollars

betragtede spørgsmålet under en helt anden synsvinkel. Ved at give sine arbejdere — og dermed også andre virksomheders arbejdere — mere i løn udvidede han samtidigt markedet for sine produkter, og dette enkle lille kredsløb kom således til at bevirke en højere levestandard. Den højere gage på Fordfabrikerne tvang naturligvis de andre industrier til i mere eller mindre sindigt tempo at følge trop, og da nyheden nåede Europa, blev resultatet, at datidens store emigrationsdampere var fyldt til randen — Amerika var for alvor blevet det forjættede land.



Det nyeste trin indenfor Ford-automobilets udvikling, Lincoln-Mercury XL 500. Vognen er meget lav, hvilket bl. a. fremgår af baghjulets hjulkasse. De forreste kofangere fortsætter om på begge sider af vognen, hvor de virker som stødlist. Blinklys og baglygter er indfattet i store stødhorn. Hele taget er af plastic, og vognen indeholder selvfølgelig et broget udstyr. Det skal således nævnes, at når man tager telefonen til øret, rejser telefonantennen sig automatisk fra vandret til lodret stilling — det er kun en eksperimentaltvogn.

Hvorfor ikke en formel på de store motorcykleklasser?

Ved en gennemtænkt formel kan motorcyklesporten tvinge udviklingen ind i sundere baner

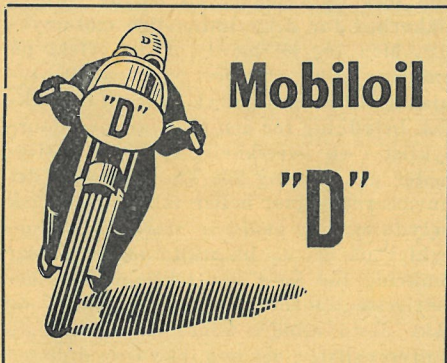
Løbene på Isle of Man krævede i år fire menneskeliv, og ialt er 16 ryttere kommet på denne bane i efterkrigsløbene. Man kan sige sig selv, at den engelske dagspresse øjeblikkelig har vejret en sensation ved at rette søgelyset mod den berømte TT-bane og flere blade stiller krav om afskaffelse af TT-løbet. Dagspressen arbejder som bekendt ofte ud fra sensationens forret for de gennemtænkte saglige anskuelser, og salget af aviser går bedre under overskriften: *Skal TT-løbene afskaffes?* end under en mere nøgtern betonet vurdering af spørgsmålet. Det må derfor være den samlede fagpresses opgave at bringe tingene på rette plads.

Isle of Man TT betegnes i reglen som verdens hårdeste landevejsløb, og betegnelsen er rigtig, når man tænker på den indsats, der kræves af rytterne; men der er adskillige kontinentale baner, der stiller betydelig større krav til maskinerne, og her tænker jeg nærmest på så vigtigt tilbehør som bremser, dæk, kæder og transmissionssystem. At banen på Isle of Man har krævet så stort et antal ofre, må derfor tilskrives den kendsgerning, at løbene for det første kan opvise et større antal deltagere, end man ser på andre baner, at dette løb betyder en større prestigesag for rytterne end noget andet motorcykleløb, af hvilken grund rytternes færdighed ikke altid er i overensstemmelse med de opnåede hastigheder, og fordi den lange bane stiller ganske særlige krav til rytternes reaktionsevne. Ved en nøgtern bedømmelse af motorcykleløbenes farlighed er der dog ikke den fjerneste grund til at fremhæve Isle of Man frem for andre baner, og som et enkelt eksempel skal det nævnes, at Djurgårdsloppet i Helsingfors har krævet to motorcyklisters liv i efterkrigsløbene, skønt den samlede distance for samtlige efterkrigsløb ikke overstiger 650 km, og det samlede antal ryttere har rundt regnet været 250 mand. Sammenligner man dette med de kørte distancer og antallet af deltagere på Isle of Man, vil man se, at det er ubegrundet at fremhæve den ene bane frem for den anden.

Når motorsporten bliver angrebet, har

man altid haft svar parat: motorsporten betyder udvikling og fremtidig sikkerhed for millioner af motorcyklister; men med hvor stor sandfærdighed kan vi benytte denne cliché i dag, når der er tale om landevejsløb? En af de engelske fagbladets redaktører bruger dette forsvar, idet han dog henviser til fortiden, men i samme nummer af sit blad forklarer han, at man ikke vil bringe en prøvekørsel af de vindende maskiner fra Isle of Man, idet han bl. a. motiverer dette standpunkt med, at en sådan prøvekørsel ingen praktisk værdi har, for medens racermaskinerne tidligere kunne betragtes som højt udviklede og supertunede turistmaskiner, er nutidens racere specialkonstruktioner, der fuldkommen afviger fra standardproduktionen. Der er nogen sandhed i dette synspunkt, selvom man nok må sige, at førkrigstidens kompressorracere ikke havde meget med standardproduktionen at gøre, medens nutidsracere som Norton og BMW stadig må siges at være nær beslægtet med de pågældende fabrikers standardproduktion.

Ved en nøgtern vurdering af hele spørgsmålet må man erkende, at de konstruktive bestræbelser efter krigen er gået ud på at give maskinerne bedre køreegenskaber — en udvikling, der ikke kan påskønnes i for høj grad af den menige motorcyklist — og øget effekt samt bedre acceleration. Spørgsmålet om effekt og hastighed kræver naturligvis stadig bedre løsninger, da pointet i motorsporten som bekendt er at komme først over mållinien, men medens





Med de nuværende hastigheder kan en enkelt ulykke blive en massekatastrofe. Les Graham kom ned ad Bray Hill med 190 km/t, da hans maskine gik i spin, og efter 400 meters kørsel uden kontrol over maskinen tørnede han mod en stenmur og blev dræbt. Den efterfølgende rytter, George Brown, kom med 160 km/t og fandt vejen spærret af røg og flammer fra Grahams maskine. Som ved et mirakel slap Brown uskadt fra en lufttur på 30 meter, og han ses her blive hjulpet bort, medens hans Norton ligger i forgrunden. Man ser endnu røgskyer i baggrunden fra Grahams maskine.

hastighederne forøges år for år, er der ingen rimelighed i at antage, at rytternes reaktionstid er mindre, end det var tilfældet for 25 år siden, og risikomomentet bliver som en følge heraf større og større for hvert år.

Betydning for standardproduktionen har den store motoreffekt og de store hastigheder kun derigennem, at konstruktørerne stadig er på jagt efter bedre, mere holdbare materialer, ligesom mulighederne for at finde frem til dækkonstruktioner, der kan forbedre friktionstallet mellem dæk og vejbane, vil betyde forøget sikkerhed for den almindelige motorcyklist. Men jeg vil hævde, at en effekt på omkring 60 hk, afleveret på et enkelt baghjul med lavt anlægstryk, ikke vil få praktisk betydning for den almindelige motorcyklist i en overskuelig fremtid. Hastigheder på omkring 200 km/t vil med det nuværende vejnet heller ikke få praktisk betydning. De moderne standard motorcykler på ca. 35 hk med tophastigheder omkring 150 km/t har foreløbig kun berettigelse indenfor snævre områder, og ikke desto mindre købes de af nybagte motorcyklister, der dog ikke ville drømme

om at sætte sig op på en racermaskine af årgang 1935.

Motorsporten har stadig sin betydning; men i dag, da man har så stor indsigt i problemerne, spiller motorløbet ikke så stor en rolle som tidligere. Det er imidlertid en kendsgerning, at en 500 ccm motorcykle af i dag betegner en slags teknisk misforståelse, eftersom den har et benzinförbrug som en lille bil. Dette faktum synes ikke at interessere konstruktørerne; men det store benzinförbrug er en hovedpine for motorcyklister i alle de lande, der har fundet et herligt skatteobjekt i benzinen. Ved at sætte formel på såvel 500 ccm- som 350 ccm-klassen, således at der til en given distance må anvendes en foreskrevet brændstofmængde, vil man kunne bringe motorsporten ind i helt andre baner, der vil få den allerstørste betydning for serieproduktionens videre udvikling. En sådan formel kan fastsættes efter grænser, der nødvendigvis må tvinge hastigheden ned således, at rytterne igen kan glæde sig over den herligste form for sport, man kan tænke sig, i stedet for at have følelsen af at være frontsoldat i forreste linie.

Det står på tryk

Nu bliver vi desværre nødt til at rukke ved Deres klippefaste tro på det trykte bogstavs pålidelighed. Man kan snart ikke åbne et blad eller en avis, uden at misforståelser, fejltagelser eller mangel på viden fra skribenternes side vælder læseren imøde. Det meste bliver slugt rådt, fordi læserne ikke har lejlighed til eller mulighed for at drage sammenligning med de faktiske begivenheder. Dagbladene retter derfor så godt som aldrig deres fejltagelser — sandsynligvis på grund af deraf følgende pladsmangel — men som fagblad følger vi en vis moralsk forpligtelse til at få rettet de fejl, vi finder indenfor vore egne rammer. Vi sagde indledningsvis, at man ikke kunne åbne et blad, uden at fejltagelser o. s. v. vældede læseren i møde; men i sidste nummer af SMJ behøvede man ikke en gang at åbne bladet, allerede på forsiden fandt man en uhyrlighed. Redaktionen havde godkendt forsiden, men udenom redaktionen følte det annoncebureau, som fremstiller DKW-annoncerne, trang til at supplere materialet med en lille billedtekst, der lød: Siegfried Wunshe på 250 ccm 2 cyl. DKW Grandprix model. Den berømmelige tyske rytter staver for det første sit navn *Wünsche* og for det andet er det en tre-cylindret DKW på 350 ccm, han kører på — men ellers var det rigtigt. En af vore fotografer serverede en anden bitter pille til nedsvælgning. På side 358 vistes et billede af *Gunnar Due* i Vinderød. Det er rigtigt, at bemeldte rytter stod i programmet under nr. 11, men han havde blot fået startforbud af sin læge, af hvilken grund han blev erstattet af *Johs. Mygind*. Den gode fotograf *Mortensen* har altså været uopmærksom i timen og ikke foretaget den fornødne rettelse i sit program, ligesom redaktionen må have døset lidt under korrekturlæsningen.

Vi burde selvfølgelig være utrøstelige over de indløbne fejl — som forhåbentlig hermed er rettet — men vor indstilling er så menneskelig, at vi lader os trøste ved den kendsgerning, at vore kolleger producerer noget, der er meget værre, fordi det har sin rod i ukyndighed. Det blad, der efter sin egen bedømmelse er det bedste dagblad her i landet, talte

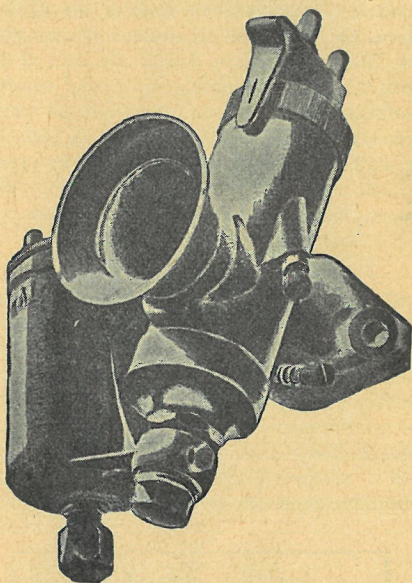
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55—67, Aarhus. tlf. 3 41 00

således for nogen tid siden om »våde foringer« i en luftkølet motor, hvilket forekommer lidt besynderligt, da en våd foring er betegnelsen for en udskiftelig cylinder, hvis udvendige væg er i direkte kontakt med kølevandet. Samme blad meddelte, at den ny fire-cylindrede Lancia-motor havde hængende ventiler. Det er selvfølgelig kedeligt, eftersom en hængende ventil er gået fast i sit styr således, at den ikke er i stand til at lukke. Misforståelsen skyldes nok, at tyskerne bruger betegnelsen »hængende« ventiler om topventiler — de hænger ned i forbrændingskammeret. Et fagblad bærer alligevel prisen med en omtale af Mercedes 300 SL, i hvilken motoren som bekendt ligger skråt således, at cylinderne danner en vinkel på ca. 60° i forhold til understøtningsplanet. Man forklarede denne montering af motoren med, at stemplerne havde mindre modstand at overvinde, når de lå på skrå. Den rigtige forklaring er knapt så indviklet, eftersom der slet og ret ikke var plads til motoren, hvis cylinderne skulle stå lodret. Den slags er SMJ's læsere trods alt forskånet for.

*

På det svenske tidsskrift, Nordisk Motortidnings, forside kunne man for nogen tid siden læse, at det pågældende blad fremtidig ville blive redigeret af Nordens bedste motorjournalist. Dette må bero på en misforståelse, da vi på således given foranledning kan meddele, at ingen af SMJ's medarbejdere skriver til, endsige redigerer bemeldte blad.



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

SUNBEAM forrsat fra side 376

vogn, der dog kan medføre fire mennesker, kan køre 14 km på en liter ved 80 km/t. En maskine på 500 ccm — det være sig en Sunbeam eller en maskine af andet fabrikat — er derfor skabt til det publikum, der siger, at deres motorcykle *trods alt* er billigere i drift end en bil.

Ser man nøgternt på dette spørgsmål, vil man se, at de små maskiner ikke er så meget mere økonomiske ved de store hastigheder, hvilket i og for sig ikke er så mærkeligt, da man ikke får noget forærende i denne verden, og en stor og en lille motor gør krav på omtrentlig det samme forbrug, så længe de skal udføre det samme arbejde. De små maskiner er dog mere beskedne ved mindre hastigheder end de store maskiner, og det er altså en 500 ccm maskine, der har sit store kraftoverskud i behold, og den lille maskines muligheder for økonomi ved langsom kørsel vi skal efterlyse. Tror man, at tekniken har nået sit højdepunkt, tager man fejl — heldigvis — men indtil teknikerne finder frem til en fornuftig løsning, er man udmærket tjent med en Sunbeam.

★

Meddelelse til abonnent 736

Masser af abonnenter har i tidens løb indsendt spørgsmål, som de ønskede personlig besvaret, idet de dog kun har underskrevet sig med 736, og et tilsvarende antal abonnenter har bestilt bøger, som vi skulle sende til 736. Hvis De er fast abonnent på SMJ, vil De på bagsiden af bladet finde Deres navn og adresse trykt, samt nummeret 736, og det nummer står på samtlige abonnenters blade, idet det er *bladets* nummer. Dette nummer er kun til hjælp for postvæsenet, idet det kan ske, at en adressaplade forsvinder ned i en helt forkert blads skuffe. Hvis De således en dag modtager et medlemsblad for katolske hønseavlere i Ringkøbing amt, og der bag på dette blad står Deres navn og adresse samt 736, så vil fejlen kunne blive rettet lynhurtigt. Gør os derfor den tjeneste ikke at underskrive Dem med 736, når De melder flytning, bestiller bøger eller på anden måde sætter Dem i forbindelse med os, for så er der adskillige tusinde muligheder for, hvem afsenderen kan være.

Teknisk **BREVKASSE**

Jeg har et temmeligt vanskeligt spørgsmål at stille Dem, men jeg håber, De kan klare det.

Jeg ejer en NSU »Fox«, topventilet (en aldeles udmærket cykel, men den har i den senere tid opført sig ret mærkeligt). Når jeg et stykke tid har kørt med en hastighed af 60—70 km/t, og den f. eks. skal tage en bakke, med andre ord når den bliver belastet lidt ekstra, sker der det mærkelige, at den pludselig ligesom »sætter sig« i motoren. Men det gør den bare ikke, for hvis jeg øjeblikkelig lukker for luften og igen åbner, går den jævnt igen, men med reduceret trækraft. Hvis jeg derimod prøver at koble ud, når den laver »fænomenet«, sker der det, at motoren holder samme omdrejningstal i nogle få sekunder for derefter at gå i stå.

Så snart jeg holder stille og starter igen, går den øjeblikkelig og iøvrigt udmærket et kort stykke tid for derefter at lave samme nummer, når den skal trække hårdt eller køre stærkt.

Jeg har prøvet at rense og justere karburatoren på alle mulige og umulige måder, med at sætte strålerør nr. 80 (orig.) og 85 i, hæve og sænke nålen og endvidere prøvet at skifte tænderør, men de viser ikke tegn til at forbrænde elektroderne. Benzinen løber frit fra tanken. Ventilerne er tætte. Stemplet viser ikke tegn til at have gået for stramt. (Maskinen har gået 8,500 km).

I håb om snart at måtte høre fra Dem, hvis De kan klare problemet, forbliver jeg Deres ærbødige

J. P. C., Højby, Fyn.

Vi vil ærligt indrømme, at vi har spekuleret en del over det besynderlige til-

fælde med Deres NSU »Fox«. Vi kan naturligvis ikke udtale os med bestemthed, eftersom vi ikke har afprøvet maskinen og fundet frem til det område, i hvilket fejlen kan sjule sig; men meget tyder på, at der et eller andet sted i forbrændingskammeret er et glødepunkt, hvad enten dette består af et stykke sod, en stump af top-pakningen, der rager ind i forbrændingskammeret, eller en ventil der er blevet slebet skarp i kanten.

Vi mener, at der sker følgende: Når De belaster motoren hårdt f. eks. op ad bakke, stiger kompressionstrykket i motoren, og derved stiger temperaturen under såvel kompressions- som forbrændingsslag. Glødepunktet vil derfor træde i funktion og give maskinen alt for høj fortænding, eller bevirke delvis afbrænding af benzinen allerede under indsugningsslaget. Hvis dette er tilfældet, vil der netop ske det, at trækraften forringes ganske betydeligt. Ved pludseligt at lukke for luften (mener De her ikke gasspjældet?), nedsættes temperaturen igen for en kort tid, og motoren vil gå rent, indtil glødepunktet nogle få sekunder efter atter træder i virksomhed. Hvis man i et sådant tilfælde kobler ud, vil den meget høje fortænding holde et relativt højt omdrejningstal, selv ved tomgangsstilling på karburatoren, men trækraften vil naturligvis være ringe. Stopper man motoren, vil den svale så meget af, at den umiddelbart efter den påfølgende start vil gå normalt, indtil glødepunktet atter er opvarmet, hvorefter fænomenet vil gentage sig.

De bedes venligst oplyse fordele og ulemper ved at bruge petroleum som kølevædske om vinteren i en termo-symphonkølet bilmotor.

Ligeledes ønskes oplyst, om det er skadeligt til vinterbrug at smøre med Castrol XL i et differential med spiralskærne tænder på en let vogn? — Kan hypoidolie fortyndes med almindelig motor- eller gearolie evt. andet; eller hvad vil De anbefale for at undgå for stort kraftforbrug?

736.

Ja, vi skal give Dem, 736!

Petroleum skal man ikke anvende til kølervædske, da petroleum er stærkt penetrerende således, at det trænger ind ved toppakninger osv., og samtidig er det tilbøjelig til at danne rust i køleren.

Man skal ikke anvende en motorolie som Castrol XL til differentialet i en bil, da denne olie er beregnet til at modstå store temperaturer i motoren, medens den til gengæld ikke er beregnet til de store tryk, som forekommer i transmissionssystemet. Man skal derfor holde sig til den foreskrevne olie og ikke vælge en tyndere kvalitet eller prøve på at fortynde hypoidolie. Det krafttab, der opstår på grund af den tykke olie i vintertemperaturer, har kun betydning de første kilometre efter starten, for ved længere kørsel vil olien blive gennempisket og derigennem blive opvarmet således, at den bliver passende tynd uden dog at miste sin bæreevne.

Jeg har nylig søgt om indkøbstilladelse til en motorcykle og mener at have en ærlig chance og er derfor begyndt at se mig om efter, hvad jeg vil købe. Men nok om det.

Problemet er, er det virkelig at være »gammeldags«, når man mener, at det er en »dødsyng tanke«, når man ser en 250 ccm med sidevogn, ja endog 125 ccm. Man hører alle vegne, folk sige: »jamen, du kan da se, de gør det jo«. Men man hører aldrig, om hvor længe »de gjorde det«, og det er det, jeg gerne vil bede Dem svare mig på.

Var det ikke Dem muligt at lave et »skema«, med hvilket De kunne vejlede os vordende motorcyklister, hvad enten det nu er for sport-, turist- eller arbejdskørsel, vi vil købe motorcykle. Jeg ser i Deres blad, at De giver tips og gode råd til dem, der allerede er kørende, så jeg regnede med, at De muligvis også ville

hjælpe os, der ikke er det endnu, men forhåbentlig snart bliver det.

Med hilsen
en vordende, men forvirret motorcyklist.

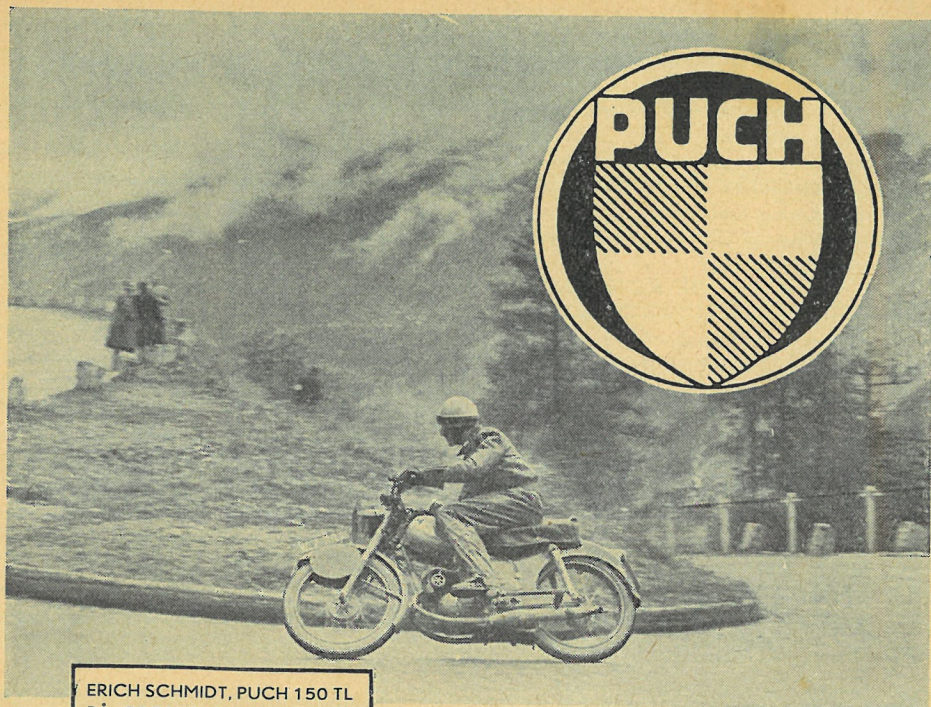
Tanken om en 250 ccm motorcykle med sidevogn er ikke dødsyng, som De siger, og at man ikke har hørt noget om, hvor længe en 250 ccm maskine kan stå for belastningen, vil vi påstå er forkert, eftersom vi har bragt en artikel om en 250 ccm motorcykle, der på daværende tidspunkt havde gået 110.000 km med varesidevogn — et emne, vi kunne udtale os om med en vis autoritet, eftersom SMJ's tekniske afdeling på opfordring opmålte motoren.

Vi bedømmer imidlertid sagen ud fra følgende synspunkter: Har man en 250 ccm motorcykle og en skønne dag opdager sig indviet i den hellige ægtestand for et passende tidsrum senere at kunne vigte sig af at være blevet far til verdens dejligste unge, så kan man udmærket drage omsorg for hele familiens kørselsbehov ved at montere en sidevogn på sin maskine. Hvis man derimod så småt er ved at gøre forberedelser til sit kobberbryllup, der sandsynligvis vil blive domineret af verdens mest uvorne unge, som man ved skæbnens ironi er blevet far til, og samtidig påtænker at anskaffe et sidevognskøretøj, så vil man med størst fordel kunne købe en decideret sidevognsmaskine, d.v.s. en sideventilet 600 ccm motorcykle. En sådan maskine udvikler kun ca. 14 hk, men den har et meget stort drejningsmoment, af hvilken grund den kan slæbe mere end de små, levende maskiner. Benzinforbruget er, så vidt vi kan bedømme, mindre end for en 250 ccm maskine, når begge maskiner belastes med en sidevogn.

Med hensyn til en vejledende artikel om det rigtige valg af motorcykle, da er en sådan forlængst skrevet, og den findes i SMJ april 1951.

I »Lærebog for automobilmekanikere« står der om krumtappens afbalancering bl. a.:

Krumtappen er i statisk balance, når den er lige tung til alle sider, altså når krumtapsølerne er ligelig fordelt på omkredsen, set i længderetningen. Dynamisk balance har den kun, når de forskellige krumtapsøler ekstra er forsynet med modsiddende kontravægte.

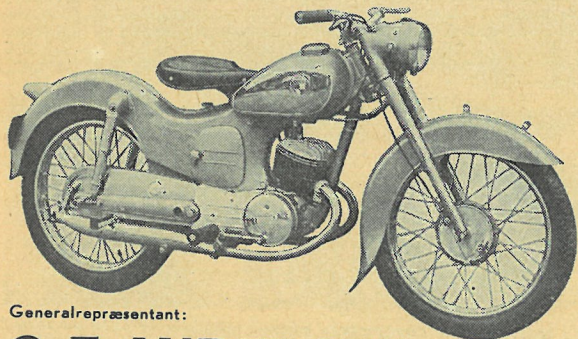


ERICH SCHMIDT, PUCH 150 TL
PÅ GROSSGLOCKNER VEJEN
(Internationalt seksdages trial 1952)

Ubegrænsede muligheder

Med en PUCH 150 TL har man faktisk ubegrænsede befordringsmuligheder for to personer. Den er billig i anskaffelse, økonomisk og så driftssikker og slidstærk, at den aldrig giver sin ejer ubehagelige overraskelser. De kan trygt begive Dem afsted på langtur — Deres PUCH 150 TL magter de største stigninger i Europa, og De rejser på den billigste måde, man kan tænke sig.

En PUCH 150 TL koster i dag kun kr. 2100,- excl. omsætning og kr. 2640,- incl.



Hvis De forlanger en større maskine, skal De prøve det tekniske mester-værk, Puch 250 TF — vinderen af 250 ccm klassen i Monaco Rallye 1953 —, og foretrækker De en Scooter, vil De hurtigt opdage, at Puch Scooteren er uden konkurrence

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN ØRESUNDSVEJ 126, KØBENHAVN S, TLF. SUNDBY 9201

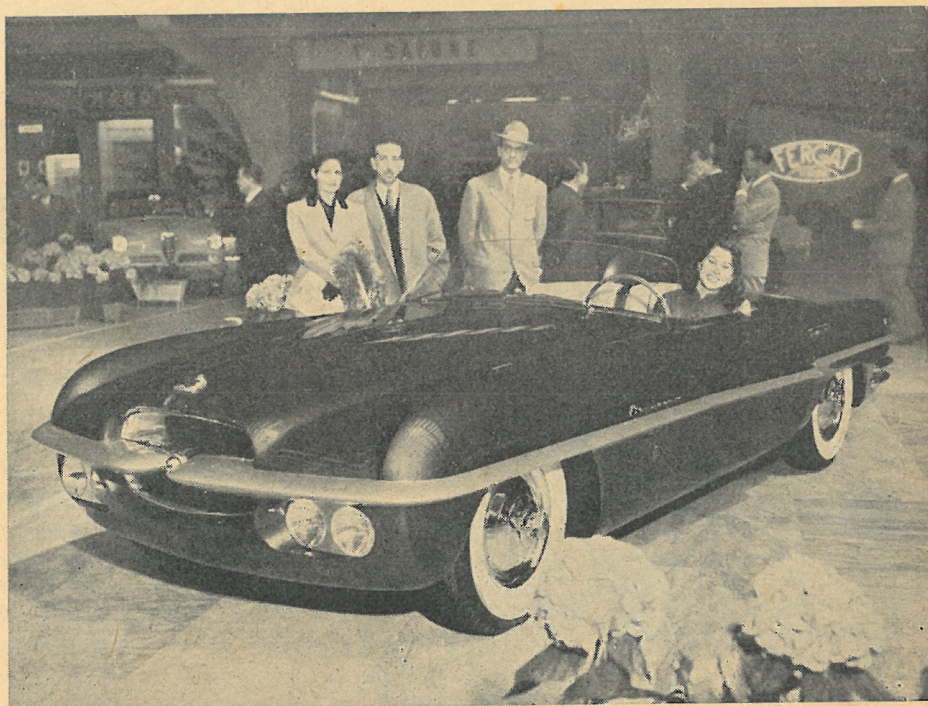
I. Skal dette forstås således, at en krumtap uden kontravægte kun er i statisk balance?

II. Ved afbalancering af en en-cylindret motorecyclemotor regner man, så vidt jeg ved, med en afbalanceringsfaktor på ca. $\frac{2}{3}$ af stemplets og plejlstangens vægt. Gør det samme forhold sig gældende ved afbalancering af flercylindrede motorer (automobilmotorer)?

H. E., København S.

For at en krumtapaksel kan være i dynamisk balance må den være forsynet med kontravægte; men man må erindre, at en motor udmærket kan være i dynamisk balance, selvom krumtapakslen ikke er dynamisk afbalanceret. Det er rigtigt, at man i en en-cylindret motor regner med at skulle afbalancere $\frac{2}{3}$ af den frem- og tilbagegående vægt på kontravægtene; men dette er et »cirka-tal«, der bruges til udgangspunkt for de praktiske forsøg. På

to-cylindrede fire-takt motorer bruger man samme afbalanceringsfaktor, medens en to-takt motor med to cylindre (i hvilken det ene stempel er i top, når det andet er i bund) afbalanceres på en noget anden måde, idet afbalanceringen af de to cylindre til en vis grad ophæver hinanden, således at den samlede afbalanceringsfaktor bliver af en helt anden størrelsesorden. Det er faktisk det samme, der gør sig gældende, når man på visse hjulafbalanceringsmaskiner først afbalancerer hjulet statisk ved hjælp af en balanceklods og derefter dynamisk ved hjælp af en anden klods, for til sidst at erstatte begge klodser med en tredje klods, der giver den rette balance statisk og dynamisk. På krumtapaksler står man til tider overfor afbalanceringer, der virker ret besynderlige, men man må da betragte afbalanceringen som facit af et regnestykke, i hvilket der indgår flere faktorer.



Amerikanerne er ved at begynde at få interesse for europæiske vogne, men det er ikke så meget Europas tekniske førerstilling som den italienske formgivning af karosserierne, der tiltaler amerikanerne. Her ses en Dodge "Fire Arrow" med Ghia-karosseri.

Velkonstrueret Invalideudstyr til biler

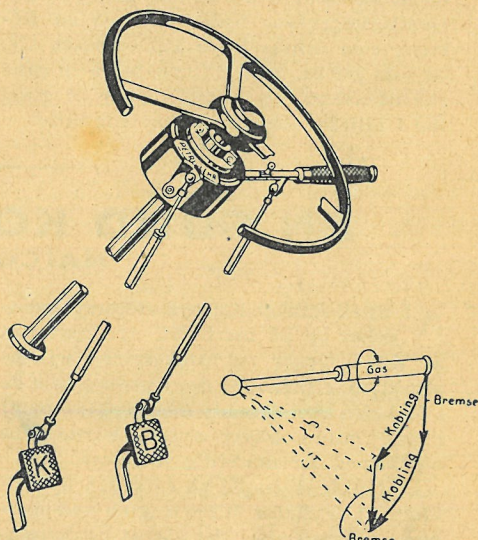
Efterhånden, som det bliver lettere for befolkningen i almindelighed at anskaffe nye personbiler, vokser også mulighederne for løsningen af den sociale opgave, som består i — indenfor de givne rammer — at forsyne medborgere, der har nedsat førerlighed, med egnede motorkørertøjer.

Det problem, man hyppigst kommer ud for i praksis, beror på, at vognens fører er afskåret fra på normal måde ved hjælp af fødderne at betjene pedalerne for henholdsvis kobling, bremse og gas. De nævnte funktioner må da udføres med hænderne alene, og da førerens hænder i forvejen skal betjene rattet, gearstangen, afbryderen for retningsviserne og håndbremsen foruden de forskellige kontrolorganer på instrumentbrættet, gælder det om at finde frem til et helt nyt sæt af betjeningsorganer, som gør det muligt for føreren bekvemt og uden forsinkelse at udføre de nødvendige manøvrer med hænderne alene samtidig med, at man opfylder alle rimelige krav til færdselssikkerheden.

Undersøger man de forskellige former for moderne invalideudstyr, der findes på markedet, vil interessen naturligt koncentreres om det af den tyske fabrik Petri & Lehr fremstillede universalaggregat — ikke alene fordi man her på en simpel måde ved robuste midler synes at have opfyldt kravene til let bevægelighed og lang levetid for de benyttede organer, men også fordi det kombinerede betjeningshåndtag for kobling, bremse og gasspjæld er udformet således, at man — selv om de tre funktioner efter ønske kan udøves ganske uafhængigt af hinanden — ved den naturlige bevægelse af hånden netop får det sammenspil frem, som kræves under igangsætning, gearskifte og opbremsning.

Aggregatet, der er vist på den skematiske tegning, består af et letmetalhus, som anbringes på ratstammens øverste del umiddelbart under rattet, og herfra udgår der et betjeningshåndtag omtrent som ratgearstangen på mange moderne vogne (det vil i de fleste tilfælde være muligt

at montere dette håndtag som vist, selv om vognen er forsynet med ratgear). Stangen for betjeningshåndtaget er direkte ved hjælp af en længeindstillelig, kuglelejret trykstang forbundet med bremsepedalen således, at en bevægelse af håndtaget *nedefter* i ratstammens retning aktiverer fodbremsen. Samtidig er betjeningshåndtaget gennem en tandhjulsvæksling inde i letmetalhuset forbundet med en



En skitse af Petri & Lehr aggregatet, således som det monteres i en foreliggende vogn.

drejelig arm på husets venstre side, hvorfra der går en anden trykstang direkte ned til et beslag på koblingspedalen — virkningen heraf er den, at en drejning af betjeningshåndtaget omkring ratstammen udløser koblingen, og den drejelige arm er monteret således, at når håndtaget er drejet helt ned, bliver koblingen stående i udløst stand, medens man skifter gear med højre hånd. Endelig er selve gasbevægelsen lagt ind i det drejelige håndtag (ligesom det er tilfældet ved en motorcykel), og finessen er den, at idet man fører håndtaget *op* efter for at koble til, vil hånden ganske naturligt samtidig lukke op for gassen således, at man — selv når man prøver aggregatet første

gang — simpelthen ikke kan lade være at præstere en perfekt tilkobling.

Konstruktionen er set fra et teknisk synspunkt tiltalende af flere grunde. For det første er aggragatet udformet på en sådan måde, at det kan monteres på en foreliggende vogn, uden at man behøver at gøre indgreb i betjeningsorganernes oprindelige konstruktion — montering sker ved at sætte beslag på pedalerne — og for det andet indføres der ikke noget mellemled, som kan skade betjeningsfølsomheden. Netop for invaliden, der ganske naturligt vil begive sig ud i trafikken for første gang med en vis følelse af anspændthed og usikkerhed, er det af betydning, at betjeningsorganerne byder ham på en letelse, som enhver fører kunne ønske sig, og som gør det muligt for ham på en ganske ubesværet og naturlig måde at glide ind i billedet som den rutinerede bilist.

Det mest overbevisende indtryk af systemet fik jeg, da jeg forleden kørte en tur gennem den indre bys gader med en invalid, som har haft førerbevis i kun to måneder, og som kørte med et Petri & Lehr aggregat på sin Morris Minor. Kørslen foregik glat, rutineret og glidende, og ingen udenforstående trafikant kan have haft det ringeste indtryk af, at denne vogn betjentes på en uormal måde. En pludseligt opstående situation beviste til fulde systemets kvalitet — en cyklist kom uden at se sig for farende ud fra en sidegade til højre, netop som vor fører var ved at accelerere hårdt efter at have passeret et gadekryds. Vognen foretog en fuldkommen perfekt, øjeblikkelig katastrofeopbremsning, *uden at motoren gik i stå*, og den følgende igangsætning var så hurtig og sikker, at ingen kunne have udført den bedre.

O. A.-O.

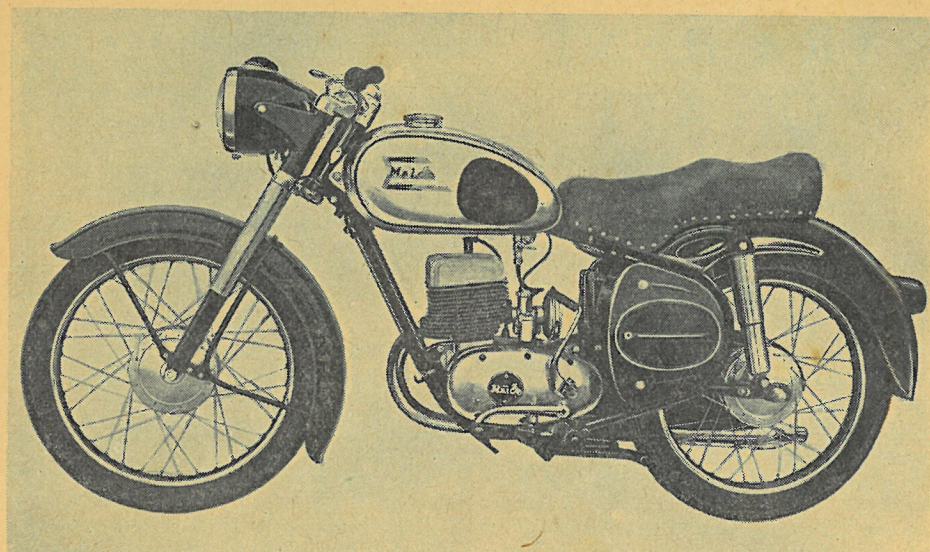
EN SUND KONSTRUKTION

MAICO M 200 S

Af og til dukker der nye motorcyklemodeller op på markedet, og skønt det, at de betegner en fuldkommen nykonstruktion, ligner de i det store og hele de i forvejen eksisterende motorcykler, og af denne grund bliver nyskabelserne ikke mødt med nævneværdig interesse.

Et typisk eksempel på en sådan ny motorcykel er Maico M 200 S, men ved nærmere eftersyn viser det sig, at denne maskine indeholder en hel del gode idéer og i virkeligheden er den en udmærket repræsentant for alt det sunde i moderne motorcykleindustri. Motoren er en to-takts motor på 197 ccm med overkvadratiske mål, idet boringen er 65 mm og slaglængden er 59,5 mm. Effekten er ikke mindre end 11 hk, ved 5000 omdr./min., og trods denne udmærkede effekt er benzinforbruget ganske bemærkelsesværdigt, idet forbruget er 2,4 liter pr. 100 km ved 60 km/t eller ved den nævnte hastighed kan maskinen køre 41,7 km på 1 liter benzin. Stellet er udformet som en lukket rørramme og forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel, medens baghjulet er ophængt i svinggaffel. De øverste, faste gaffelben i teleskopforgaffelen er fremstillet i letmetal og den øverste gaffeltravers til

kronhovedet er udformet i smedet letmetal. Kronhovedet er bemærkelsesværdigt stort (185 mm) og da styrstammens lejer er meget kraftigt dimensioneret, har man herigennem garanti for en lang levetid for styreapparatet. I kronhovedet er iøvrigt indbygget en styrlås. Baghjulsaffjedringen er meget effektiv, idet svinggaffelen giver bagakslen en slaghøjde på 85 mm. Efter sigende har man taget vidtgående hensyn til den kendte kalamitet med utætte teleskopgaffler og utætte hydrauliske støddæmpere ved baghjulsaffjedringen, og efter sigende behøver man ikke at nære frygt for, at der trænger olie ud ved de pågældende steder på Maico M 200 S. Både for- og baghjul er monteret med gennemgående bremsetromler og store kraftige nav, ligesom begge hjul er monteret med stikaksler. I betragtning af at maskinen er monteret med en to-taktsmotor, må det siges at have stor betydning, at man i baghjulsnavet har indbygget gummistøddæmpere til udligning af de uregelmæssige kraftimpulser ved lave omdrejningstal. Bagkæden er fuldkommen indkapslet i en lukket bagkædekasse, medens forkæden naturligvis løber i oliebad, idet motor og gearkasse er bygget

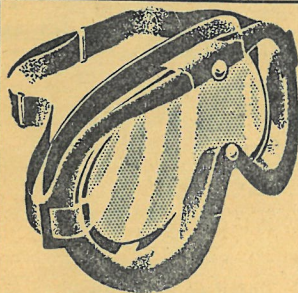


Den ny Maico M 200 S er den første tyske standardmotorcykle med twinnsadel. Kombinationen med en to-takt motor sammenbygget med gearkassen, baghjulsophængning ved hjælp af svinggaffel, store gennemgående bremselromler, teleskopgaffel og stor benzintank er ikke set tidligere.

sammen i en blok, med udvendigt gennemgående dæksel for forkæden. Der er fire udvekslingsforhold i gearkassen og gearindikator i forlygten. Benzintanken rummer 16 liter, deraf 3 liter på reserve, og man har anvendt en helt ny karburatortype, hvis blandekammer og svømmerhus er støbt ud i et, men med udvendigt tilgængelige dyser. — Som det fremgår af illustrationen, er maskinen monteret med en meget stor, gennemgående værktøjskasse, i hvis midte akkumulatoren er anbragt. Denne værktøjskasse er så rum-

melig, at den tillige kan anvendes til mindre bagage. Maico er iøvrigt den første tyske motorcykle, der anvender twinsadel, og iøvrigt fortjener det at blive nævnt, at såvel forhjulsbremse som kobling kan justeres ved grebene på styret.

Som det fremgår af foranstående, repræsenterer Maico i og for sig ikke nævneværdige nyheder, men det er første gang, man ser de nævnte elementer kombineret sammen til et så heldigt resultat. Top-hastigheden opgives til over 100 km/t. Prisen er endnu ubekendt.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 9.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

- Ridebenklæder** berømt for snit og pasform
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelslor fra **kr. 168.00**
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra - **56.50**
Køretæpper (kræftig, vandtæt kalechedug) .. - **24.50**
Nyrebelter prima kvalitet - **19.50**
Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-hjelme - **59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“

★

Automobilsporten

Første halvdel af sæsonen 1953 har været en kende monoton, og i længden er det faktisk ikke spændende, når det ene løb efter det andet vindes af Alberto Ascari med en Ferrari. Til gengæld viser de enslydende resultater jo med al ønskelig tydelighed, hvor dominerende Ferrari er som konstruktør af racervogne, og hvor overlegen Ascari er som kører. Alligevel måtte denne sejrsvante kombination se sig eftertrykkeligt slået i det løb, der måske er sæsonens vigtigste: Le Mans.

Frankrig.

De sidste dage, inden det klassiske 24-timers sportsvognsløb på *Le Mans*-banen blev startet den 13. juni, diskuteredes det vidt og bredt, om italienerne kunne slå den rekord, Mercedes-Benz satte sidste år med 155,5 km/t for de 24 timer. Chancerne vurderedes indgående, og kloge folk mente, at Ferrari og Alfa Romeo havde muligheder for at gennemføre løbet noget hurtigere — men ikke meget hurtigere — end tyskerne sidste år.

Søndag den 14. juni om eftermiddagen klokken 4 var alle de vise mænds profetier gjort aldeles til skamme. Borte var de tre frygtede Alfa Romeo'er, borte var Ferrari's fabrikshold, borte var fire formidable Lancia'er — og komplet borte

var Mercedes-Benz' rekord. Tilbage var Jaguar-holdet med alle tre vogne intakte, med en overvældende ny rekord på 170,3 km/t og med vognene placeret som nummer 1, 2 og 4. På tredjepladsen en af de amerikanske Cunningham og først på femtepladsen Marzotto-brødrenes Ferrari. Ascari og Villoresi havde kæmpet bravt i en 4,5 liters Ferrari, men vognen kunne ikke stå distancen.

Løbets udvikling var i al korthed den, at Jaguarholdet jog de italienske konkurrenter til døde. De engelske vogne havde bedre bremser, mere holdbare motorer og transmissioner og tillod sig den luksusgang på gang at passere selv den af Ascari/Villoresi kørte Ferrari foran tilskuertribunerne.

Allerede efter 22 timers kørsel havde den vindende Jaguar, der kørtes af *Duncan Hamilton* og *Tony Rolt*, tilbagelagt en længere distance end Mercedes sidste år på fulde 24 timer — jo, det er en sejr, der vil give genklang verden over.

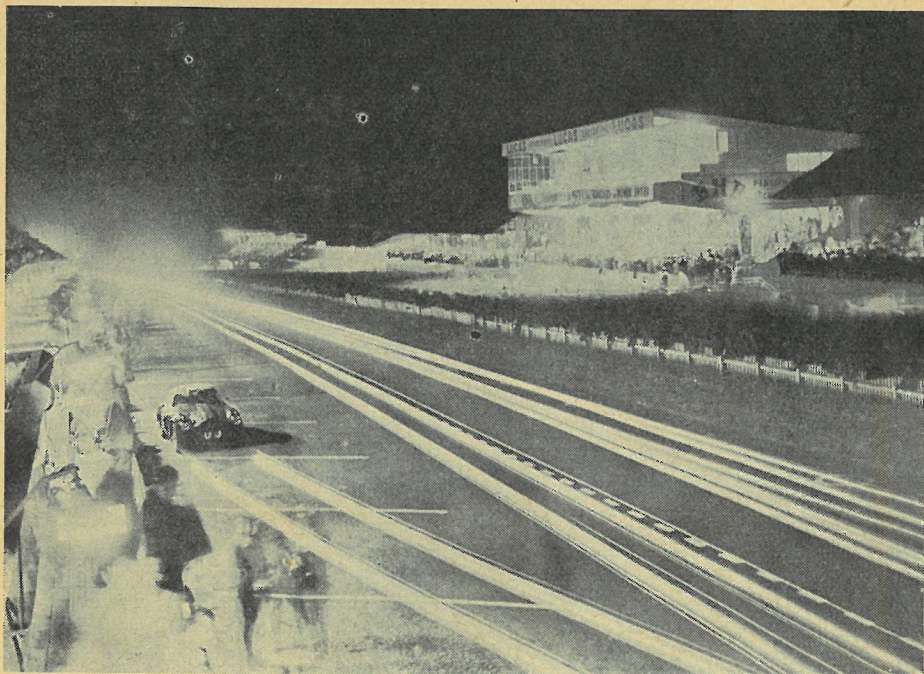
Naturligvis er englænderne aldeles ellevilde. Først Mount Everest, så kroningen og nu en knusende overlegen sejr i Le Mans! Tilmed så meget mere imponerende, da kun de færreste regnede med Jaguar'erne efter sidste års fiasko.

Det andet franske 24-timers løb, *Bol d'Or* — Guldpokalen — afvikledes på *Montlhéry* den 25. maj og vandtes af *Guy Michel*, der kørte en specialbygget *Renault* med 109,6 km/t — men i Bol d'Or skal samme mand sidde ved rattet hele det døgn, løbet varer — så det er en ganske anden snak.

Som en lille forsmag på næste års glæder har franskmændene desuden holdt et løb ved *Rouen* for vogne under den ny FI (2.500 ccm uden, 750 ccm med kom-



Hamilton i den vindende Jaguar, i 24 timers løbet Le Mans. Som det tydeligt fremgår af fotografiet, er den berømmelige Jaguar, XK 120 C, blevet ændret i væsentlig grad, og man vil bl. a. bemærke det meget lille luftindtag til køleluften.



Der er en egen stemning over banen ved Le Mans, medens vognene i de mørke nattetimer drøner rundt i skæret fra projektørerne. Det er et yderst broget folkeliv, der udspilles omkring banen i de 24 timer, løbet varer.

pressor). *Farina* vandt med 135,9 km/t (*Ferrari*) med Mike Hawthorn (også *Ferrari*) på andenpladsen.

Holland.

Det hollandske *Grand Prix* på *Zandvoort*-banen vandtes atter i år — og som snart sædvanligt — af *Alberto Ascari* (*Ferrari*) med 130,4 km/t. *Farina* kom ind 10,4 sekunder efter med den næste *Ferrari* og *Gonzales/Bonetto* bragte i fællesskab en *Maserati* ind på tredjepladsen — en omgang bagved.

Belgien.

I det belgiske *Grand Prix* otte dage senere blev resultatet det samme, men på den lynhurtige *Spa-Francorchamps*-bane var *Ascari's* gennemsnitshastighed for 508 km ikke mindre end 180,7 km/t! *Maserati's* nyeste 6-cylindrede model så iøvrigt længe ud til at kunne gøre det af med *Ferrari*-holdet, men da *Juan Manuel Fangio* på allersidste runde gjorde en desperat kraftanstrengelse for at indhente den med få sekunder førende *Ascari*, gik det galt, og i den berygtede *Stavelot*-kurve styrtede den argentinske ex-verdensme-

ster. Hans redning var noget nær mirakuløs, og to dage efter løbet kom han ud af hospitalet.

England.

Efter de dramatiske motorcykleløb på *Isle of Man* kørtes *Empire Trophy* for sportsvogne på den noget kortere bane, der kun delvist fører over samme strækning, som motorcyklerytterne benytter. *Reginald Parnell*, som havde uheld med den ny *Aston-Martin DB 3* i Le Mans, sejrede med 119,3 km/t i den knapt 100 km lange finale og satte desuden ny omgangsrekord med 121,4 km/t.

Portugal.

I portvinens hjemstavnsby, *Porto*, er der blevet kørt et sportsvogns *Grand Prix* — en noget vildledende løbsbetegnelse. Det gik ret voldsomt til, og bl. a. kom Le Mans-vinderen *Duncan Hamilton* på hospitalet. Af 15 startende vogne nåede kun seks i mål, og sejren gik til den portugisiske kører *Nogueiro* (igen *Ferrari*) med 137,5 km/t. Efter resultatlisten iøvrigt at dømme fuldførte kun portugisere og en enkelt argentinere, så det må have

været et meget sydlandsk løb, når hverken englændere eller italienere kunne klare sig igennem.

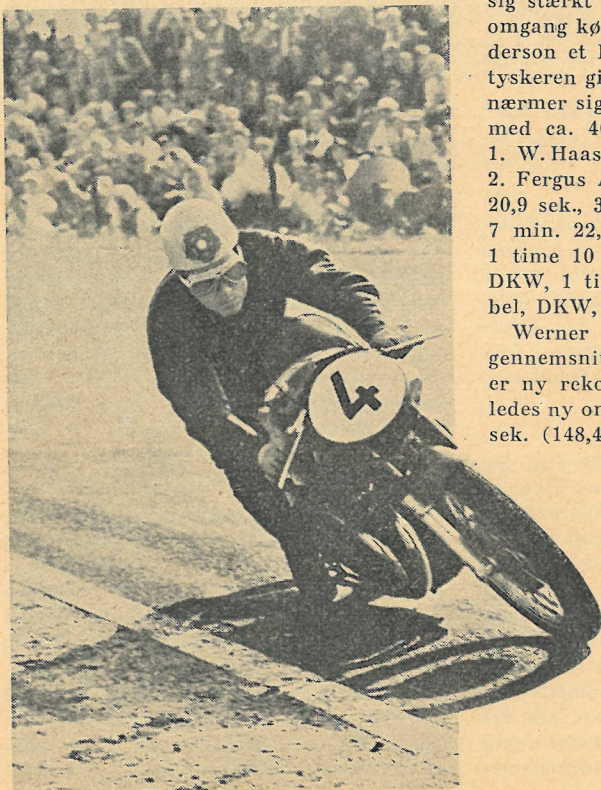
Verdensmesterskabet 1953.

Grundet på Ascari's næsten trykkende overlegenhed er mesterskabet så at sige afgjort, idet Ascari efter det belgiske Grand Prix allerede har 25 points, mens hans nærmeste konkurrent, Villorresi, ikke har nået at skrabe mere end 13 points sammen. Tilbage i serien er følgende løb: *Franske G.P.* 5. juli, *Engelske G.P.* 18. juli, *Tyske G.P.* 2. august, *Schweiziske G.P.* 23. august, *Italienske G.P.* 13. september og endelig *Spanske G.P.* den 26. oktober.



Motorcyklesporten

Det andet af de 9 klassiske løb, der tæller til verdensmesterskabet blev kørt den 27. juni på banen *van Drenthe*. Banen er blevet forbedret en del til denne sæson, idet en af hårnålekurverne er blevet

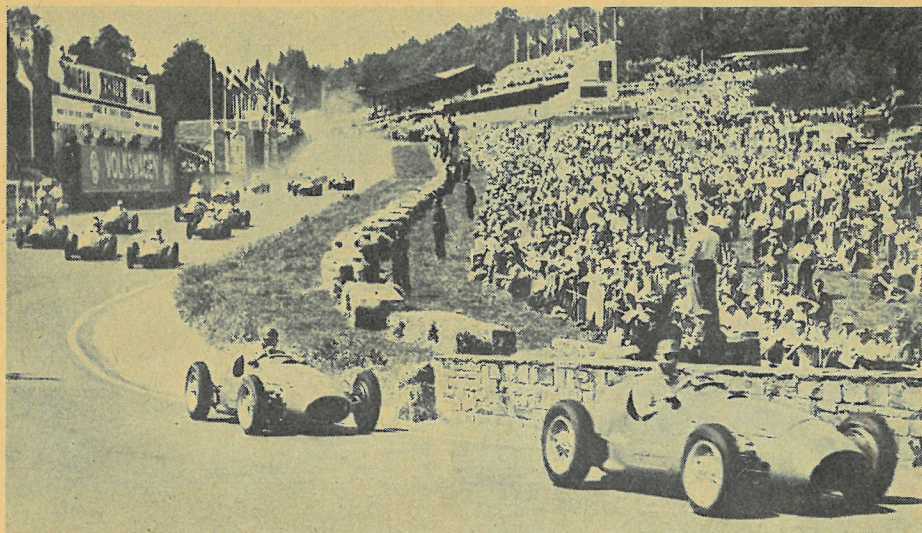


tættet ud til et hurtigt og blødt sving og den derefter følgende lige vejstrækning er blevet gjort betydelig bredere. Disse forandringer har medført, at banens længde nu opgives til 16,49 km mod tidligere 16,536 km. I 250 ccm klassen kunne man forvente, at kampen kom til at stå mellem de to-cylindrede NSU og Guzzi.

De tre NSU fabriksracere blev kørt af tyskerne Werner Haas og Otto Daiker samt af englænderen R. Armstrong, og Guzzi's stærke folk var naturligvis Lorenzetti og Fergus Anderson. Som sædvanlig havde Siegfried Wünsche en kanonstart på sin 250 ccm DKW, men det varede ikke længe inden Werner Haas fik fat i ham, og overtog føringen. Haas førte derefter løbet over samtlige 10 omgange og kampen kom til at stå mellem Fergus Anderson og R. Armstrong om andenpladsen. Efter 5. omgang lå Fergus Anderson som nummer 2, men på den følgende omgang blev han overhalet af Armstrong og på 8. omgang lå Fergus Anderson igen som nummer 2 med sin Guzzi, og han begyndte endda at køre sig stærkt ind på Werner Haas. På sidste omgang kører Werner Haas og Fergus Anderson et langt stykke side om side, men tyskeren giver sig ikke, og da de to ryttere nærmer sig målstregen fører Werner Haas med ca. 40 m. Resultatet blev derefter: 1. W. Haas, NSU, 1 time 7 min. 19,3 sek., 2. Fergus Anderson, Guzzi, 1 time 7 min. 20,9 sek., 3. H. R. Armstrong, NSU, 1 time 7 min. 22,6 sek., 4. E. Lorenzetti, Guzzi, 1 time 10 min. 31,2 sek., 5. S. Wünsche, DKW, 1 time 10 min. 56,0 sek., 6. A. Höbel, DKW, 1 time 11 min. 35,6 sek.,

Werner Haas's vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 146,5 km/t. Dette er ny rekord og Werner Haas satte ligeledes ny omgangsrekord i tiden 6 min. 31,4 sek. (148,4 km/t).

Det første billede af Duke på den 4-cylindrede Gilera kommer fra Hollands TT. Her ses han i sin bekendte sikre kurvekørsel på den hollandske bane.



Dette billede er taget umiddelbart efter starten i Francorchamps; de to forreste vogne er begge Maserati, og det er Fangio, der fører foran Gonzales.

De nye 4-cylindrede MV, der var tilmeldt til 350 ccm klassen, kom ikke til start, og der skete endvidere det usædvanlige, at de 3-cylindrede 350 ccm DKW under træningen viste sig at være for langsomme til den hollandske bane, af hvilken grund de blev trukket tilbage. Kampen kom derefter til at stå mellem Guzzi, AJS og Norton. Man glipper lidt med øjnene, når man ser, at Guzzi's maskiner til dette løb er på 345 ccm. Som det vil erindres, udviklede Moto Guzzi en 320 ccm model til Hockenheim og Isle of Man — en videreudvikling af 250 ccm modellen. En uge før Hollands TT blev en splinterny model færdig, og den var på 345 ccm. Ken Kavanagh (Norton) tog føringen, men allerede på sidste halvdel af den første omgang lå Fergus Anderson i spidsen med den nye Guzzi. Da rytterne gik ind på 2. omgang førte Lorenzetti imidlertid foran Fergus Anderson og Ray Amm lå på 3. pladsen med sin Norton foran Ken Kavanagh. På tredje omgang fører de to Guzzi-kørere med over 300 m foran de to Norton-ryttere, Ken Kavanagh og Ray Amm. Fergus Anderson må derefter gå i depot med koblingsvanskeligheder, men i løbet af små 20 sekunder er han på banen igen. Amm og Kavanagh kører sig stærkt ind på Lorenzetti, medens Fergus Anderson nu ligger som nr. 8. På 5. omgang følger

Lorenzetti sig truet og forøger atter afstanden til de to Norton-ryttere, medens Fergus Anderson sætter ny omgangsrekord ved at køre sig op på 5. pladsen, forbi Brett og Doran. Lorenzetti får større og større forspring, og Ken Kavanagh må gå i depot for at spænde svømmerhusets låg fast, Lorenzetti kunne på denne måde ikke trues, og man kan roligt sige, at den

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

**TID
PENGE
PORTO
TELEFON**

Vi har det absolut største udvalg i udstyr, tilbehør og reservedele for motorcykler til de rigtige priser. Vi er gerne til tjeneste med tilbud på enkelte dele eller større partier og afslutninger.

Alt på et sted til motorcykler

**Motor-
lageret**

HALMTORVET 46, KBH. V., VE 3846 & 9847



Det tavse slid

stjæler
Deres
penge



brug derfor
ENERGOL
MOTOR OIL

nye 345 ccm Guzzi fik en yderst vellykket præmiere. Resultatet af de 12 omgange blev: E. Lorenzetti, Guzzi, 1 time 18 min. 54,7 sek., 2. R. Amm, Norton, 1 time 19 min. 17,6 sek., 3. Ken Kavanagh, Norton, 1 time 20 min. 15,6 sek., 4. J. Brett, Norton, 1 time 20 min. 43,6 sek., 5. Earnil Ring, AJS, 1 time 21 min. 18,1 sek., 6. W. Doran, AJS, 1 time 21 min. 48,6 sek.

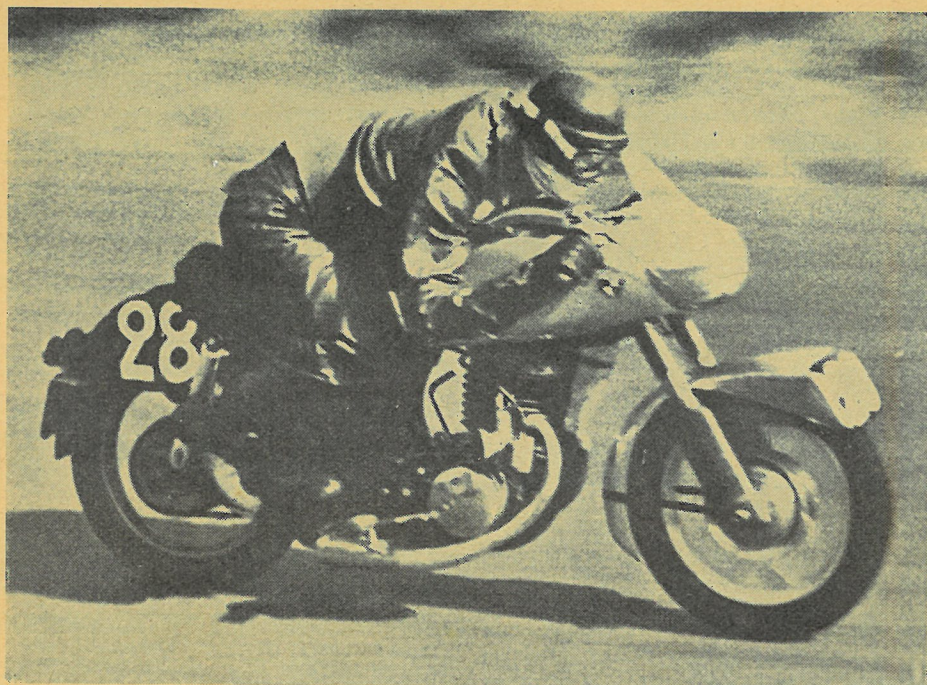
Lorenzetti kørte med en gennemsnitshastighed på 150,2 km/t, hvilket er ny rekord. Fergus Anderson satte ny omgangsrekord i tiden 6 min. 26,9 sek., hvilket svarer til 153,2 km/t.

Der var tilmeldt tre fabrikshold til 125 ccm klassen, nemlig fra MV, NSU og Morini. Allerede efter den første omgang havde 5 hurtige ryttere skilt sig ud fra det øvrige felt, og det var vanskeligt at se om det blev Werner Haas, Carlo Ubbiali, Alfredo Copeta eller Emilio Mendogni, der var hurtigst, men allerede på den følgende omgang, havde Haas fået et godt forspring, og det var de to MV-ryttere, Ubbiali og Sandford, der lå som henholdsvis nr. 2 og 3, medens Copeta (MV) og Mendogni (Morini) måtte udgå. Derefter forøgede Haas stadig sit forspring indtil han som vinder for anden gang den dag kunne køre over mållinien i ny rekordtid.

Resultate blev: 1. W. Haas, NSU, 54 min. 32,6 sek., 2. Ubbiali, MV, 55 min. 19,2 sek., 3. C. C. Sandford, MV, 55 min. 58,8 sek., 4. L. Zinzani, Morini, 57 min. 19,2 sek.

Werner Haas kørte med en gennemsnitshastighed på 126,9 km/t, og han kørte den hurtigste omgang i ny rekordtid, 7 min. 41,3 sek., svarende til 128,5 km/t.

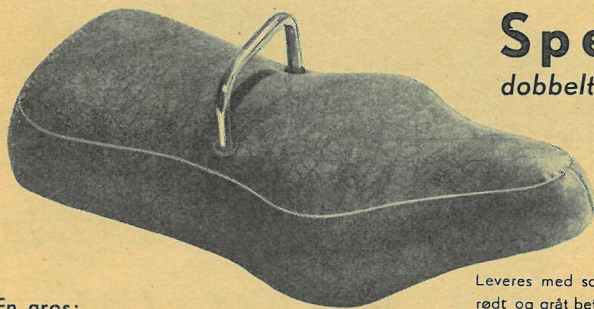
500 ccm klassen formede sig som et forrygende engelsk-italiensk opgør, mellem de engelske ryttere på Norton, sekunderet af AJS og de engelske og italienske ryttere på de 4-cylindrede Gilera. De 4-cylindrede MV var også i denne klasse fraværende og de 4-cylindrede Guzzi måtte udgå, mens Walther Zeller på den 2-cylindrede BMW gjorde en ret svag figur. Ifølge træningsresultaterne var den forreste række fyldt med 4-cylindrede Gilera's, men det var Ken Kavanagh fra anden række, der skød frem i starten, og førte feltet ind på første omgang. Men da rytterne går ind på anden omgang, er det Duke, der ligger i spidsen med sin 4-cylindrede Gilera, fulgt af Kavanagh og Amm, begge på Norton,



Den østrigske fabrikskører Weingartmann på 250 ccm Puch, i 24 timers løbet Bol d'or.

med Coleman (AJS) på 4. pladsen, og derefter kommer et stærkt felt af de øvrige ryttere i så tæt rækkefølge, at det næsten er umuligt at notere placeringen. Amm og Kavanagh jager Duke på det ubarmhjertigste, mens Armstrong og Dale gentagne gange forsøger at overhale Coleman, men på 3. omgang går Duke afgørende frem, og det lykkes Armstrong at komme uden om Coleman. — Placeringerne skifter ustandseligt tilbage i feltet, og inden

længe udvikles en voldsom kamp for at besætte andenpladsen. I en tæt klump kommer Masetti, Kavanagh, Armstrong, Amm og Colnago, men allerede på næste omgang er rækkefølgen: Armstrong, Masetti, Kavanagh, Amm og Colnago og på 9. omgang er Amm rykket op på andenpladsen foran Kavanagh, Masetti og Armstrong. Duke fører sikkert, og Amm stabiliserer sin andenplads, medens Armstrong ligger som nr. 3 foran Kavanagh.



Speed Seat

dobbeltsæde med stålbund

10 cm skumgummi
med pat. fjederind-
læg.

Kan påmonteres alle
motorcykler, såvel
med som uden fjed-
rende bagstel.

Leveres med sort -
rødt og gråt betræk

En gros:

HARRY PETERSENS EFTF. HELGOLANDSGADE 13
TELEFON CENTRAL 14361

Det er kun de første ryttere, der ikke er blevet overhalet af Duke. Der bliver givet tegn for sidste omgang, og Duke går ind som sikker vinder, men det bliver ikke Amm, der kommer ind som nr. 2. Armstrong besætter andenpladsen, så kommer Kavanagh — der er tilsyneladende sket noget med Ray Amm. Han er løbet tør for benzin — gudskelov! Doran har maskinskade på sidste omgang og må trække sin maskine i mål. Resultatet blev derefter:

1. G. E. Duke (Gilera) 1.38.23,3
2. R. H. Armstrong (Gilera) 1.39.10,4
3. Ken Kavanagh (Norton) 1.39.19,1
4. Colnago (Gilera) 1.40.34,7
5. J. Brett (Norton) 1.41.59,4
6. W. Doran (AJS) 1.47.49,9

De øvrige ryttere blev flaget af på 15. omgang, deriblandt Walther Zeller, der blev nr. 7 på sin BMW. Duke kørte med en gennemsnitshastighed på 160,5 km/t. — ny rekord.

Et af de mest bemærkelsesværdige motorcykleløb i Tyskland blev kørt den 21. juni på Solitude-banen, men da løbet kun tæller til det tyske mesterskab, og ikke til verdensmesterskabet, fik de tyske

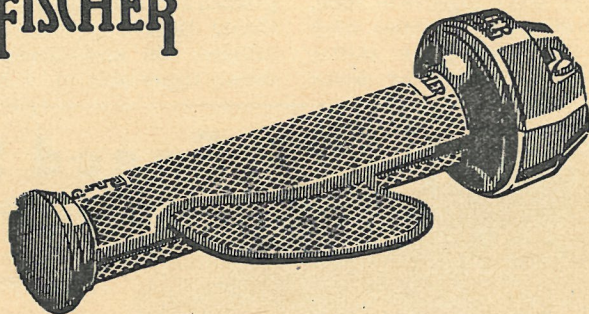
fabrikskørere ikke konkurrence fra de store udenlandske navne. Der var samlet ikke mindre end 350.000 tilskuere da dagens første løb, 125 ccm klassen, var klar til start. Dette løb blev et privat opgør mellem de fire fabrikskørere fra NSU, der ikke på noget tidspunkt var truet af privatkørere. Werner Haas vandt med 115,2 km/t foran Otto Daiker, der kørte med 114,3 km/t.

I 250 ccm klassen så det ud som om NSU og DKW var jævnbyrdige, men på de sidste omgange sikrede Otto Daiker et forspring til NSU, og han vandt med 128,3 km/t foran S. Wünsche (127,4 km/t). Hober blev nr. 3 på DKW og først som nr. 4 kom Werner Haas, NSU. Sidstnævnte havde iøvrigt kørt sig frem og førte feltet, da hans gaskabel knækkede — hvordan han kunne gennemføre som nr. 4 er ret ubegribeligt. Den nykonstruerede Horex led et afgørende nederlag i 350 ccm klassen, som Wünsche vandt klart på den 3-cylindrede DKW (der har et maksimalt omdrejningstal på over 12.000 omdr/min). Wünsche vandt med 128,2 km/t foran G. Laing, Norton.

500 ccm klassen blev nærmest en pa-

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



Koblingshåndtag

SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT

tå: hos de førende forhandlere

radekørsel for BMW's fabriksmaskiner, der overhovedet ikke fik konkurrence. Georg Meier vandt med 135,1 km/t foran H. Meier (134,2 km/t) og G. Mette (134,2). På fjerdepladsen kom australieren T. Mc-Alpine på en Norton med 131,5 km/t.

I sidevognsklassen havde man ventet et større opgør mellem de to Norton-kørere, Oliver og Smith og BMW's Kraus og Noll, men tyskerne havde vanskeligheder med maskinerne, og de to englændere kørte i mål som nr. 1 og 2. — Oliver vandt, men begge ryttere fik noteret 116,8 km/t.

Den 5. juli kørtes det internationale moto-cross Grand Prix i England, og 25.000 tilskuere var samlet ved banen, der er beliggende ved Brands Hatch.

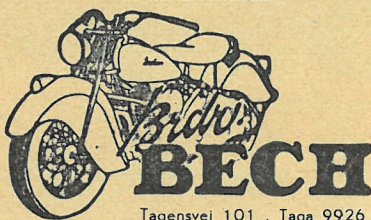
Løbet blev for andet år i træk vundet af Stonebridge, Matchless, der således ikke alene har placeret sig som Englands bedste moto-cross rytter, men også fået et yderst respekteret navn i verdenslisten, eftersom han slog sidste års verdensmester, belgieren Leloup, og dennes landsmand, Mingels, der fører i dette års mesterskabskonkurrence. Mingels, førte løbet på den første halvdel af den indledende baneomgang, hvorefter han blev overhalet af Stonebridge, der beholdt føringen resten af løbet, der kørtes over 20 omgange. Banen var vanskeligere end det tidligere har været tilfældet, eftersom en lang tørkeperiode havde gjort overfladen stenhård. Det gik hårdt ud over materiellet og stelbrud, ødelagte gafler og ovale hjul hørte til dagens orden. På andenpladsen kom Basil Hall, BSA og Geoff. Ward blev nummer tre på AJS.

Det 25. Bol d'Or — 24 timers løbet for motorcykler på Montlhery blev i 500 ccm klassen vundet af franskmænden Le-fevre, der på sin 500 ccm Norton opnåede en gennemsnitshastighed på 107,2 km/t. I 350 ccm klassen vandt Borrel, Jawa, med 76,7 km/t, men den mest imponerende indsats blev alligevel gjort af den østrigske fabrikskører, Weingartmann, der med sin 250 ccm Puch vandt 250 ccm klassen med 95,3 km/t — altså hurtigere end konkurrenterne i 350 ccm klassen, og i den samlede bedømmelse blev han nr. 2 efter Le-fevre. Af 36 maskiner gennemførte kun de 12 løbet, der i år strakte sig over mere end 2300 km.

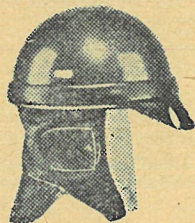
Det har indtil redaktionens slutning været umuligt at få fuld klarhed over Monaco-løbet for motorcykler — det gælder for dette løb som for Montecarlo-løbet, at pressetjenesten er under al kritik, og et løb af denne art lader sig ikke let referere uden presseservice. Vi ved dog så meget, at Condor-holdet atter besatte førstepladsen, og som en meget glædelig begivenhed i dansk motorsport kan vi notere, at Kiehn Berthelsen vandt 250 ccm-klassen på Puch.

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 . Tåga 9926



Nu da
hastigheden
er fri,

bør De sikre Dem og Deres
familie ved at køre med:

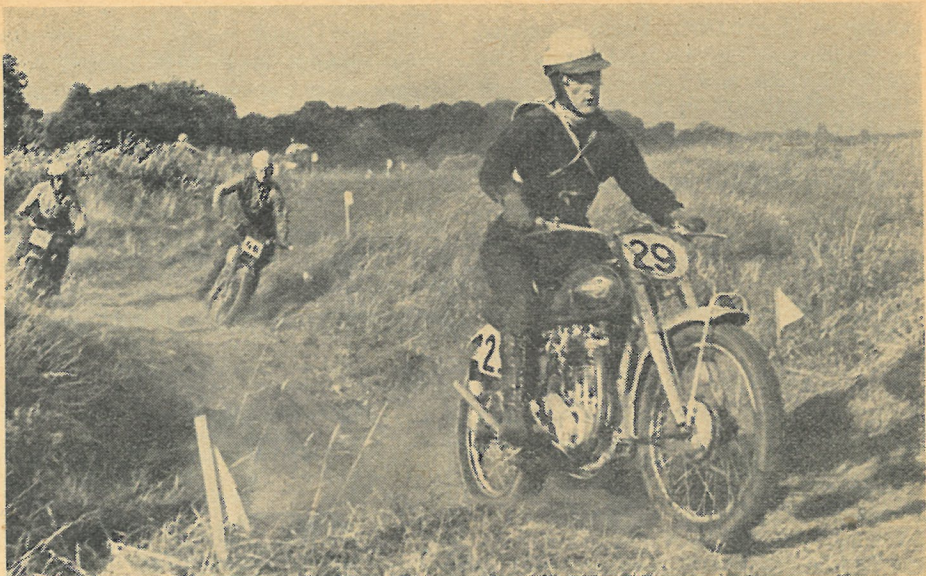
JOBI
STYRTHJELM

JOBI har reddet 15 menneske-
liv (ingen døde)

JOBI fås i farverne bordeaux, sølv,
guld, grøn, blå, sølvblå, grå, brun,
hvid, sølvgrøn og sort

JOBI sommermodel m/duvetine kr. 45,-
JOBI turistmodel m/læder..... — 60,-

En gros: **JOHN EWALD, RØ 3176**
Brøndby Vænge 19, Brøndbyøster



Jens Nielsen, Ariel, fører foran Ingvar Andersson og Søren Gandrup på moto-cross banen i Klampenborg.

FRA MÅNEDENS MOTORLØB

Af »Mix«

Dansk motorsport er ved at udvikle sig i den rigtige retning, hvilket man har fået bevis for i den forløbne måned. De efterhånden noget ensformige jordbaneløb er blevet afløst af en stigende interesse for moto-cross, og der er blevet kørt ikke mindre end fire gode moto-cross løb, under hvilke vi har kunnet fastslå, at vi er ved at få to ryttere af format på dette område, nemlig Ejvind Hansen og Jacob Lynegaard.

Den 21. juni indviede Horsens Motorklub sin nye moto-cross bane ved Sdr. Lindskov. Uheldigvis havde de foregående dages voldsomme regnbyger flere steder gjort banen næsten bundløs og et enkelt sted måtte rytterne igennem et mudderbad på 50 meters længde — hvis de da kom igennem. På grund af disse særlige omstændigheder er det vanskeligt at bedømme banen endnu, men i den tilstand, den var i ved præmiæreløbet, kan den uden tvivl betegnes som Danmarks vanskeligste. A-klassen for juniorer blev vundet af Karl M. Hansen, Dræby, i tiden 29.14,4 foran Magnus Dyhr, Særslev, 29.35,4. Klasse B for seniorer vandtes af Eiler Jensen, Valby, i 38.24,1 og Bent Sørensen, Aarhus,

blev nummer to i 39.55,8. Dagens hovedløb, Senior C, blev en voldsom kamp mellem Jacob Lynegaard og Ejvind Hansen. Efter udholdende og glimrende kørsel vandt Jacob Lynegaard i sammenlagt tid 61.30,6 foran Ejvind Hansen, der fik noteret 61.52,8. Der blev endvidere kørt et sidevognsløb med 7 deltagere, men de 5 blev siddende i »muddergroften« og de to andre maskiner måtte køre udenfor banen på dette sted, fordi banen blev blokeret. Der blev ganske vist opgivet såvel vindere som tider, men et sådant løb kan naturligvis ikke bedømmes.

*

Nordvestsjællandss motorklub har anlagt en ny scramblebane på 850 m ved Skellingsted Bakker. Den 28. juni var der præmiære med en række gode løb, og kampen kom til at stå mellem Ejvind Hansen og Jacob Lynegaard, der hver vandt et af de indledende heat, i senior solo, i tiderne 11 minutter og 46 sekunder for Ejvind Hansen og 11 minutter 43,9 sekunder for Jacob Lynegaard. I slutheatet, der strakte sig over 20 omgange, lagde Jacob Lynegaard sig klart i spidsen, men var så uheldig at styrte, hvilket satte ham næsten $\frac{3}{4}$ bane-

omgang tilbage. Ikke desto mindre lykkedes det ham at køre sig op, men det var umuligt for ham at komme i kontakt med Ejvind Hansen, der gik over målstregen som vinder i tiden 23.08,7, medens Jacob Lynegaard fik noteret 23.46,5. Junior solo blev vundet af Arne Nielsen, Munkebjergby, i tiden 12.10,9. Sidevognsløbene fik et ret spændende og dramatisk forløb, men det må dog siges, at banen de fleste steder er for smal for de »trehjulede«, da der kun er overhalingsmulighed på en ganske kort strækning. Det skete således en enkelt gang under løbene, at en sidevognsmaskine satte sig fast på et opkørt sted, og de øvrige konkurrenter måtte pænt vente, indtil maskinen atter var fri. Sidevognsklassen blev vundet af Niels Andersen, Helsingør (Ariel), der på 8 omgange fik noteret tiden 11.07,0. Letvægtsklassen indtil 175 cm blev vundet af Kiehn Berthelsen (Puch) i tiden 10.53,2 for 8 omgange.

*

Den 5. juli kørtes et moto-cross på Klampenborg Væddeløbsbane, det vil sige, man benyttede inderkredsen, der byder på et yderst afvekslende terræn. Favorit var den stærke, svenske rytter Sven Svensson, og bedste dansker var Ejvind Hansen, der imidlertid havde taget fejl af træningstidderne og således måtte starte i det første indledende heat uden overhovedet at kende banen. Ikke desto mindre havde han god kontakt med Svensson, og i det afgørende slutheat, der strakte sig over 10 omgange, så det ud, som om Ejvind Hansen skulle klare sig, da den anden svenske deltager, Ingvar Andersson, kørte ind i hans forhjul, hvilket satte Ejvind Hansen helt tilbage i feltet. Han kørte sig imidlertid op, omgang for omgang, men han måtte nøjes med 5. pladsen. Sven Svensson førte klart, medens Jacob Lynegaard og Arne Svendsen havde en hård duel om andenpladsen. Svensson vandt i tiden 28.02,3, medens Jacob Lynegaard besatte andenpladsen i tiden 28.26,2 foran Arne Svendsen, 28.52,0, og Boris Rasbro, 28.52,1. Ejvind Hansen fik på sin 5. plads noteret 28.53,5. I sidevognsløbet imponerede Egon Walther tilskuerne ved at slå en smuk kolbøtte lige foran tribunen. Hverken han eller sidevognsmanden kom noget til, og i løbet af et øjeblik var de i fuld gang igen, men maskinen var blevet beskadiget og fik kort efter motorstop. Niels Andersen, Helsingør, besatte også førstepladsen i dette løb i tiden 16.54,8 foran Niels E. Hansen, der fik noteret 17.31,5. Der startede 14 ryttere i juniorklassen, men kun de 7 gennemførte. Svend Aage Hansen vandt en overlegen sejr i tiden 22.48,3 foran Gustav

Mobiloil

"D"

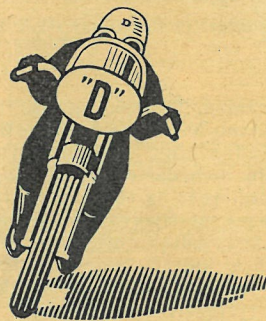
går sin sejrsgang!

Fabriksmesterskabet i junior T.T. på Isle of Man vundet af AJS på Mobiloil "D".

Junior Clubman T.T. Isle of Man vundet på Mobiloil "D".

Englands Moto-cross Grand Prix vundet på Mobiloil "D".

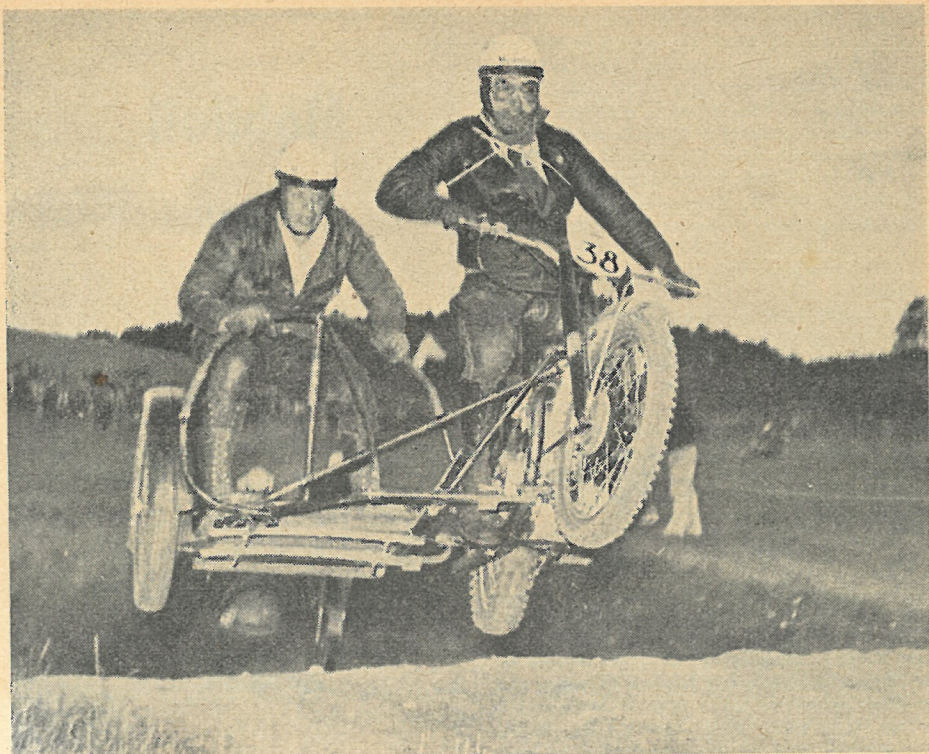
De virkelige styrkeprøver vindes på MOBILOIL "D"



Racerolien, der holder reparationsudgifterne borte fra standardmaskinerne. Bruger Deres maskine SAE 50, bør De skifte til Mobiloil "D" — Deres forhandler har den, og den er ikke dyrere end almindelig smørelolie.

VACUUM OIL COMPANY

Specialister i korrekt smøring



Et fantastisk billede af Ejgil Nielsen, Ariel, og Søren Gandrup i sidevognen netop som de kommer op fra »hulle« på Vinderød-banen.

Andreassen, 23.42,5, og på tredjepladsen kom Arne Nielsen i 24.25,0. Mange gjorde den indvending, at løbene var for langstrakte, men der er nu en gang forskel på et moto-cross og et baneløb. Derimod kan det siges, at tilskuerne var lidt for langt fra skuepladsen, eftersom man nok fra tribunen kunne følge løbet som helhed, men det var vanskeligt at skelne de enkelte ryttere fra hinanden.

*

I anledning af en byfest i Frederiksværk blev der lørdag den 4. juli kørt et ekstraordinært moto-cross på banen i Vinderød. Senior solo blev kørt i to afdelinger, hver over 15 omgange, og i stedet for et slutheat blev det endelige resultat bedømt ved at lægge tiderne for de to afdelinger sammen. Ejvind Hansen (AJS) gik af med sejren i tiden 28.04,13, og på andenpladsen kom Johannes Mygind (Triumph) i 29.00,8, Boris Rasbro (AJS) blev nr. 3 i 29.40,8.

Junior solo indtil 500 ccm blev afgjort i et enkelt heat over 15 omgange, og her

vandt Svend Aage Hansen (Triumph) i tiden 14.45,9, medens Arne Nielsen (Triumph) blev nr. 2 i tiden 15.23,0. På tredjepladsen kom Gustav Andreassen (Triumph) i 15.38,4.

Sidevognsklassen indtil 750 ccm blev ligeledes kørt i en enkelt afdeling over 8 omgange, og her vandt Niels Andersen (Ariel) i 8.53,5 foran Svend Mortensen (Ariel) 8.58,0, på tredjepladsen kom Niels E. Hansen (Ariel) i 9.10,0. Et solo handicap blev, efter 8 omganges kørsel, vundet af Gunnar Willadsen (Triumph) i tiden 8.13,1 (tillæg 40 sekunder), nr. 2 Sven Aage Hansen med et tillæg på 24 sekunder i tiden 8.22,0 og som nr. 3 kom Gustav Andreassen i tiden 8.28,0 (45 sekunders tillæg).

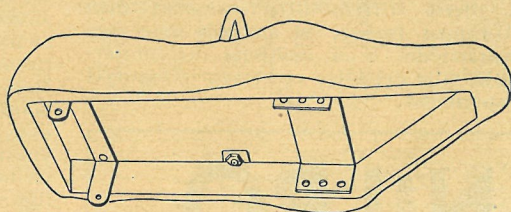
For de tre sidste moto-cross løb gjaldt det, at det meget varme og tørre vejr i den grad havde udtørret banerne, at støvskyerne rejste sig gentagne gange, og undertiden var rytterne helt indhyllet i støv. Banen på Klampenborg klarede sig bedst, fordi der er gammel mosebund og permanent fugtighed.

Nu kommer Twinn-sadlerne

Endelig langt om længe er de danske motorsagkyndige gået med til at anerkende de såkaldte twinnsadler, blot disse enten bliver forsynet med et håndtag eller en wire fastmonteret til stellet. De fleste foretrækker naturligvis en wire, der ved sin tilstedeværelse ikke generer rytterne, samtidig med den opfylder lovens bogstav. Medens en lang række fabriker nu monterer twinnsadler på deres ny modeller som standardudstyr, er der naturligvis mange ejere af ældre motorcykler, der gerne vil have monteret en twinnsadel. To

Speed Seat er i og for sig udformet på den samme måde, men på denne sadel har man tillige monteret nogle forstærkninger i bunden til brug for et eventuelt håndtag. Såfremt man i stedet for wire ønsker et solidt håndtag, prikker man, ved hjælp af en skruetrækker, hul i betrækket, stikker håndtaget ned og spænder det fast til bunden, og man har da en virkelig solid og praktisk montering. Sadlens montering sker ved hjælp af standardbeslag, der, som vist på illustrationen, har tre gennemboringer, passende til et til-

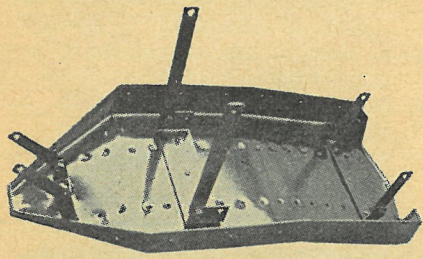
Bespændingen på Speed Seat sadlen består af universal-lasker, der let kan tilpasses stellet's originale sadelbespænding. Bunden er fremstillet af profileret plade.



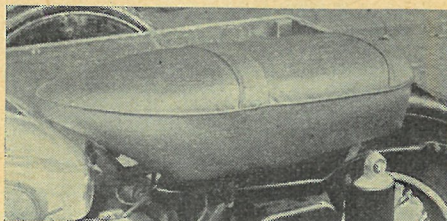
fabrikater er nu på det danske marked, nemlig Nilpo sadlen og Speed Seat.

Nilpo sadlen er udformet på den måde, at en kraftig stålplade er bøjet i profil, og ovenpå denne er et skumgummilag, der på det tykkeste sted måler 115 mm, anbragt. Betrækket, der er vulstsyet, er fremstillet i brandsikkert materiale, og er imprægneret mod forrådnelse. Der medfølger tre sæt beslag, og ved monteringen skal man således kun bore 6 huller i disse beslag, hvorefter sadlen kan monteres til bogstaveligt talt ethvert foreliggende motorcykkelstel. Sadlen leveres i farverne sort og »svinelæder« og fabriken yder eet års garanti på sadlerne. Prisen er kr. 175.-.

svarende antal huller i sadlens monteringsbeslag. Man kan således rykke beslagene frem og tilbage, og de skal da kun gennembøres forneden, passende til montering på motorcyklens stel. Det fjedrende skumgummilag er ekstra forstærket med indskudte spiralfjedre. Speed Seat leveres i sort, rødt og gråt. Prisen er kr. 165.-.



Bunden i Nilpo sadlen er fremstillet af kraftig plade og har tre sæt bespændinger.



Således ser Nilpo sadlen ud, når den er monteret.

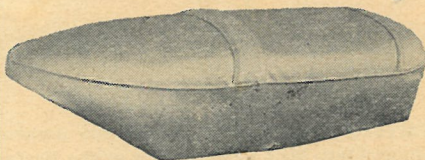
SMØRETEKNIKEN

har slået en kolbøtte



Det er en almindelig opfattelse, at de moderne smøreolier er så udviklede, at man ikke kan tale om noget *problem* i forbindelse med smøring af motorcyklemotorer. Dette er imidlertid kun en halv sandhed, idet der indtil for ganske nylig har været et skarpt skel mellem de olier, man kunne anvende til almindelige motorcyklemotorer, og de smøremidler, som de hårdt belastede racermotorer gjorde krav på. De olier, man anvender i standardmotorerne, er fremstillet på mineralsk basis, og de løser deres opgaver på en yderst tilfredsstillende måde; men ville man forsøge at anvende dem som smøremiddel i en moderne racermotorcykle, ville det blive et kortvarigt og dyrt eksperiment.

NiLPO SADLEN



MED DE STØRSTE FORDELE

Brandsikkert betræk. Helsvejset dobbelt forstærket stålbund. Seks bespændinger passende til enhver motorcykel.

1 ÅRS GARANTI

FIRMA NIELSEN & PIHL
FLIDSAGERVEJ 13 — VALBY 2706

De belastninger, der forekommer i en racermotor, er af en størrelsesorden, som kræver — eller rettere krævede — anvendelse af specialolier fremstillet på vegetabilsk basis, da disse olier især havde den fordel bedre at kunne trænge ind mellem stempel og stempelvæg. De vegetabiliske smøremidler har imidlertid den kedelige egenskab, at de forårsager meget komplicerede forbindelser, der angriber metallerne. Hvis man derfor ville anvende en vegetabilisk olie i en standardmotor, der som bekendt ikke får skiftet olie med få timers mellemrum, ville resultatet blive en hurtig ødelæggelse af motoren.

Det er derfor et bemærkelsesværdigt fremskridt i smøretekniken, at man nu kan anvende en *mineralsk* olie til racermotorer, således at maskinen stadig kan yde det maksimale uden at blive udsat for kemisk tæring. To førende engelske motorcyklefabriker har da også betegnet denne nye olie, der er fremstillet af Vacuum Oil Company under betegnelsen Mobiloil »D«, som en revolution i smøretekniken; men det mest bemærkelsesværdige, og det, der har størst interesse for publikum, er, at denne racerolie er bragt på markedet på lige fod med de almindelige smøreolier.

LØBSKALENDEREN

Juli:

- 19. Holbæk og Omegns Motorclub — baneløb.
- 19. Silkeborg Motor Sport — moto-cross.
- 26. Viborg Motor Klub, Løvel — baneløb.
- 30. De samvirkende motorklubber, Amager — baneløb.

August:

- 2. Næstved Motorklub, Næstved — baneløb.
- 9. Jyllands Motor Sportsunion, Haderslev — baneløb.
De samvirkende motorklubber, Charlottenl. (Elektroløbet) — baneløb.
- 13. De samvirkende motorklubber, Amager — baneløb.
- 16. Holbæk & Omegns Motorklub, Holbæk — baneløb.
Kolding Motor Klub, Kolding — baneløb.



Skift til **LODGE** og mærk forskellen

★ BLUE SEAL - BLUE SEAL - BLUE SEAL - BLUE SEAL ★



BLUE
seal

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL-& AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE

★ BLUE SEAL - BLUE SEAL - BLUE SEAL - BLUE SEAL ★

DE LANGE STRÆK*) BLI'R KORTE MED

Den fænomenale
LUCAS

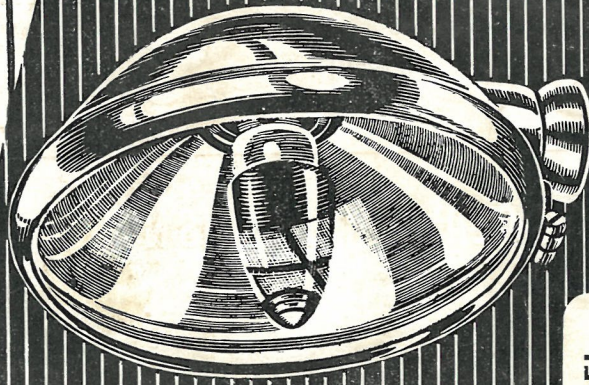
LANG-DISTANCE PROJEKTØR

— den kaldes også »Flammekasteren«, og ikke uden grund! Med normalt strømforbrug har den en lysstyrke på det 6-dobbelte af almindelige lygter, nemlig over 100.000 lys. I klart natmørke er rækkevidden mere end 1000 meter og i regn og dis ca. 300 m Med S.L.R. 700 S kommer De altid frem! Udført i forchromet messing.

DERES FORHANDLER KAN LEVERE OMGÅENDE!



Skal De på langtur udenlands i ferien bør De for alle eventualiteters skyld hos Deres forhandler sikre Dem en fortegnelse over Lucas service stationer i de lande, De skal besøge.



MODEL
S. L. R. 700 S.
Kr. 135.-

KÖNNER
AXEL KETNER • KØBENHAVN

