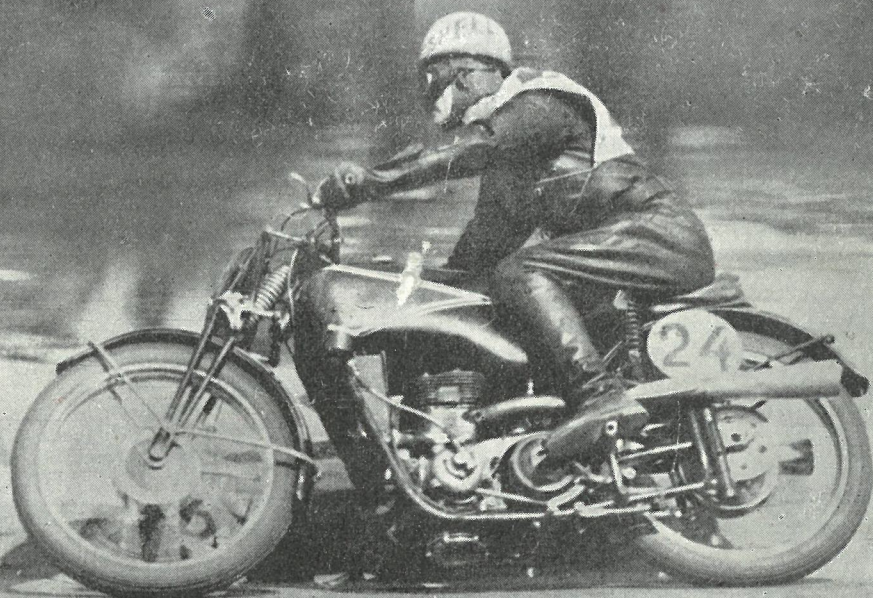


SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

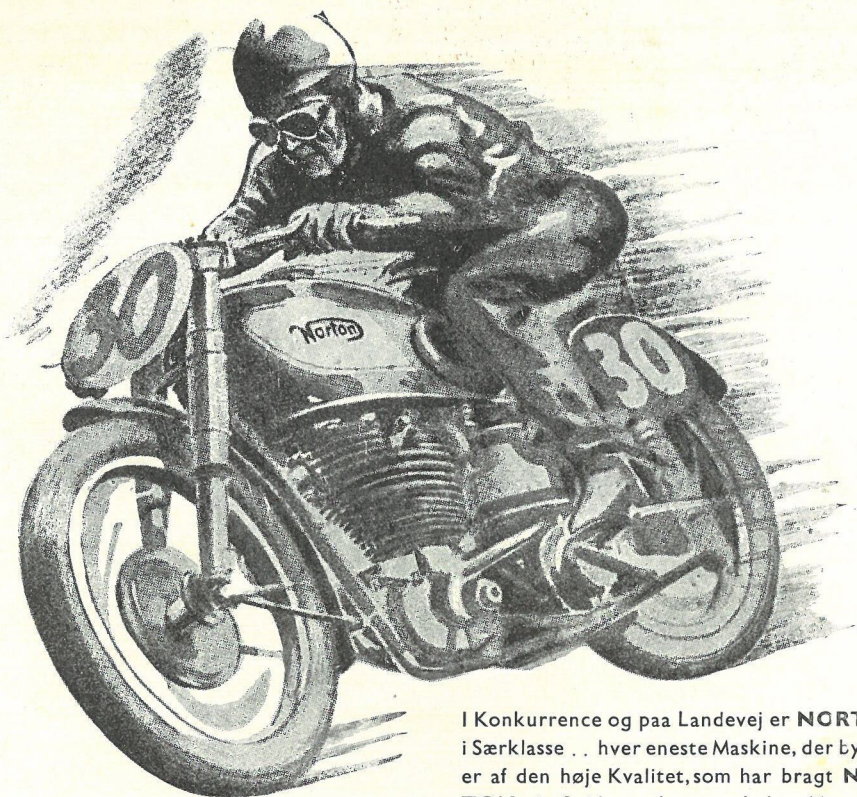


TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYCLESPORT ★ JUNI 1947

Norton

SUCCESSER

NORTON er naturligvis stolte af deres mange Successer indenfor Motorsporten . . Successer, der omfatter 19 T. T.-Løb, 17 Grand Prix i Svejts, 15 Grand Prix i Belgien, 14 hollandske T. T.-Løb, hvortil i 1946 kom Czekoslovariets Grand Prix og Victoriam Senior T. T. for Syd-Australien samt nu i 1947 Djurgaardsløbet i Finland.



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

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

DEN UOVERTRUFNE

Norton

GENERALREPRÆSENTANTER: NELLEMANN & DREWSEN - KØBENHAVN K

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Teknisk Tidsskrift for Automobil- og Motorcyklesport

REDAKTION OG EKSPEDITION: REVENTLOWSGADE 26 . KØBENHAVN V

TELEFON: EVA 3827 . POSTGIRO 68833

Redaktør: **Mogens H. Damkier**

Forretningsfører **Holger Nielsen**

1947

15. Juni

1. Aarg.

Nummer 1

Efter mange Fødselsveer præsenterer vi hermed det første Nummer af »Skandinavisk Motor Journal«. Den langvarige Typografstrejke og den vanskelige Papir-Situation har lagt Redaktionen snart sagt enhver tænkelig Hindring i Vejen. Naar vi alligevel har gennemtvunget Bladets Fremkomst nu, er det først og fremmest, fordi vi ved, det er ventet med Længsel blandt Motorsportsfolk ikke alene herhjemme, men tillige i vore Nabolande, hvis Trang til at høre Nyt fra Motorverdenen vi ogsaa vil søge at imødekomme. Hensigten er at udsende S. M. J. den 15. i hver Maa-ned. Skulde der imidlertid omkring denne Dato fore-gaa særlig store Begivenheder, vil Udsendelsen blive udskudt nogle Dage, for at Bladet kan være saa ak-tuelt og up to date som muligt.

S. M. J. skulde — frit og uafhængigt som det er — have Chance for at blive det helt rigtige Motorblad. Vi har knyttet de bedste Forbindelser, saa vi er i Stand til at bringe virkelig læseværdigt Stof fra Ind- og Ud-land, teknisk Nyt og sagkyndige Løbsreferater, skre-vet af de bedste Penne indenfor Motorsporten, alt nat-URLIGVIS rigt illustreret, som en moderne indstillet Læser kræver det.

Vi byder samtlige vore Læsere velkommen som Med-arbejdere, vi hører gerne saavel fra Klubberne som de enkelte Læsere og skal saa vidt muligt tage Hensyn til de Ønsker, der fremsættes. Selv vil vi ikke sky noget Offer for at gøre Bladet til det førende i Skan-dinavien indenfor sin Branche.

Prisen paa Aarsabonnement (12 Numre) er Kr. 9,00 og kan sikres ved Indsendelse af indlagte Postgiroblanket. Løssalg vil paa Grund af den i Øjeblikket herskende Papir-situation ikke kunne finde Sted, og da Bladets Oplag af samme Grund, desværre vil blive begrænset, tilraades det allerede nu at bestille Abonnement. Saafremt den indlagte Postgiroblanket skulle være bortkommet, kan Beløbet indbetales paa Postgiro 68833.



Som en snavset mørk Vædske kommer Olien fra Moder Jord og er i denne Form ganske uanvendelig, men efter en omhyggelig Raffinering og en Række videnskabelige Processer er den tjenlig til Tusinder af Formaal. — SHELL Kemikere og Eksperter har paa Basis af enestaande Dygtighed og Erfaring forstaaet at bibringe hver Olietype netop de Egen-skaber, det specielle Formaal i hvert enkelt Tilfælde kræver. — De kan have Tillid til SHELL

SHELL *Ekspert
i Olie*

FINSK SEJR I DJURGÅRDS-LOPPET

Af S. M. J.s udsendte Korrespondent

Forsiden: Gösta Lönnfors paa sin D. K. W.

»Djurgårdsloppet« blev startet den 15. Maj i straalende Sol og med en Tilskuerrekord paa 66000.

Banen, der er paa 2000 m, byder paa alle de Morsomheder, man kan forlange: Langside, Haarnaalesving og S-Kurver, men Overfladen var temmelig ujævn i Aar. Arrangementet nærmuede sig det fuldkomne med et Utal af Højtalere og et udstrakt Telefonnet betjent af Hæren.

Oprindeligt skulde der køres i 5 Klasser for Motorcykler, idet der var indbudt til 250 ccm., 350 ccm., og 500 ccm. Racere samt 350 ccm. og 500 ccm. Standardmaskiner. Det var derfor med noget blandede Følelser, at man konstaterede en Sammenblanding af Racere og Standardmaskiner i 3 Klasser, kun adskilt af Størrelsen.

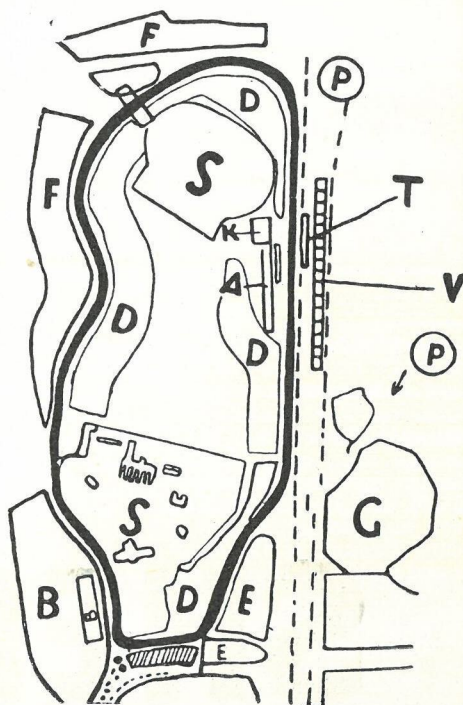
Af de skandinaviske Lande var det kun Danmark, der glimrede ved sin Fraværelse i Motorcykleløbene, skønt mange af vore Ryttere kunde have gjort sig smukt gældende.

Første Start var Klasse A og B for Motorcykler paa 250 ccm. og 350 ccm., hvori der stilledes 17 Mand af 20 anmeldte. Finnen Gösta Lönnfors paa en 2-cylindret D. K. W. med Kompressor tog straks Føringen fulgt af Hollming, Ginman, Bergström, Saarinen, Laamanen, Salminen og Söderholm i nævnte Rækkefølge, og efter 2 Omgange havde han et Forspring paa 150 m foran Bergström og Holming. Hagström tog nu en Smule Fejl af et Sving og gik ud. Sven Stern fik ikke rigtige Omdrejninger paa Maskinen og indstillede Kørslen. I anden Omgang styrtede Vilho Lindroos i Svinget før Langsiden, men kom i Gang igen.

I femte Omgang skete den første Ulykke med dødelig Udgang i Djurgårdsløbets 15-aarige Historie. Söderholm, der var kommet bagefter i Starten forsøgte at køre den tabte Tid ind, og i S-Kurven, som han gik ind i med Gashaandtaget i Bund, mistede han Herredømmet over Maskinen, og da han forsøgte at bremse op, gik det helt galt. Han blev slynget ud over Rækværket og ramte et Træ i Faldet, hvorved han dræbtes paa Stedet.

Lönnfors førte stadig, men begyndte at spare Maskinen, hvorimod Bergström kørte med fulde Omdrejninger og halede ind paa Lönnfors for hver Omgang, og paa syvende Omgang gik han udenom for 2 Omgange senere at føre med 50 m. Han pressede dog sin Maskine for haardt og i tolvte Omgang maatte han gaa ud, hvorefter Lönnfors var suveræn.

Efter 15 Omgange var Stillingen: Lönnfors, Riekki, Ginman, Laamanen, Salminen og Bergström. Ginman førte overlegent i A-Klassen, og der skete ikke væsentlige Ændringer i Stillingen indtil Resultatet forelaa. Dette blev for B-Klassen: Gösta Lönnfors, Finland, Vandkølet 2-cylindret D. K. W. med Kompressor, 25.30.5 (94 km/Tm.), O. Riekki, Finland, Husqvarna,



Et Rids over Banen. Start og Opløb er ved T.
Banen køres højre om.
De forskellige Bogstaver angiver Tilskuerpl.

26.02.9, A. Laamanen, Finland, Norton International, 28.04.8.

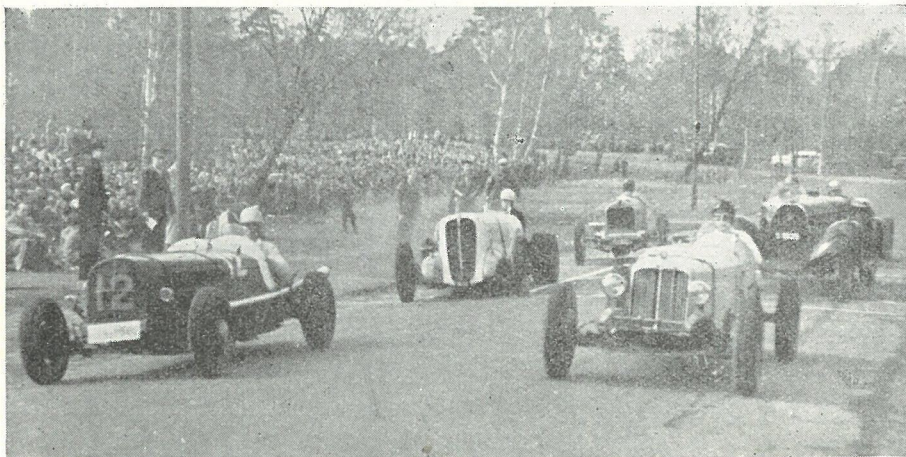
A-Klassen: Curt Ginman, Finland, D. K. W. med Kompressor, 27.17.7, Björn Bergström, Finland, N. S. U., 29.17.0, E. Taute, Finland, Ariel, 29.54.8.

Man kan nok sige, at den finske Sejr var sikret fra Starten, naar man tager Materiellet i Betragtning, men det maa ogsaa indrømmes, at de finske Ryttere kunde køre deres Maskiner. Lönnfors havde bl. a. en meget fin og sikker Gearskiftning, der til Stadighed sikrede hans Maskine Topfart paa et sikkert Grundlag.

I C-Klassen for 500 ccm. startede 19 Mand af 21 anmeldte.

Felt paa en Maade, der syntes temmelig afgørende. Derimod skiftede Stillingen ofte mellem Sirkiä, Carlsson, Hansson, Nyman og Helander. Verner Lorentzen fik Maskinen i Gang igen og gjorde en bemærkelsesværdig Indsats ved at køre en stor Del af den tabte Tid ind.

Midt under Løbet begyndte det at regne i store, tunge Draaber, og Banen blev hurtigt spejlblank. Hastigheden blev sat ned, og i Kurverne blev Kørslen ret forsigtig — og ikke uden Grund. Sirkiä syntes dog upaavirket og sikrede sig lige saa stille en anden Plads, medens han Konkurrenter eksperimenterede med Omlægning af Gearskiftet. Resultaterne blev: Väinö



Starten i Bilernes Bacer-Klasse. Fra venstre ses: Vinderen Helge Hallman, Paananen, Hinds Vaerk, Keinänen og Hans Pahl

Ved Udgangen af første Sving førte Otto og Tor Brandt. Grundström og Hagelin kom ikke i Start med det øvrige Felt, men Hagelin kom dog i Gang og tog derefter et regulært Styrt i Haarnaalesvinget. Dermed var han definitivt ude af Spillet. — Otto Brandt førte efter første Omgang med ca. 30 m foran Sirkiä, der var tæt fulgt af Holming, Tor Brandt, Verner Lorentzen, Helander, Lars Hansson, Reivonen og Lasse Rehn. I fjerde Omgang kom Holming i Spidsen med Siria lige i Baghjulet, medens Otto Brandt allerede begyndte at tage Farten af. Paa samme Omgang forsvandt Verner Lorentzen og Kopra. Holming forøgede paa 6. og 7. Omgang Afstanden fra det øvrige

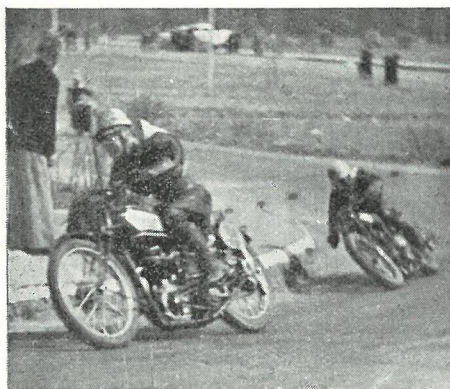
Hollming, Finland, Norton, 25.34.4, P. Sirkiä, Finland, Rudge, 26.06.2, E. Carlsson, Sverige, Norton, 26.09.4, Lars Hansson, Sverige, Triumph, 26.45.4, Leo Nyman, Finland, Norton, 27.05.1.

Biler i Standard-Klassen

I Løbet for Katalogførte Standardvogne var der dansk Deltagelse, idet Vilhelm Nellemann og O. Heick begge startede i M. G. Det maa dog bemærkes, at det var haarde Konkurrenter, de skulde køre med. Asser Wallenius startede i en Ford -34, der efter sigende rummede en Mercury Motor med Broncetop tunet op i alle Ender og Kanter. Om det saa kan

kaldes en katalogført Vogn bliver en anden Sag. Keinänen's Vogn blev annonceret som »en lille B. M. W.«, men den lille B. M. W. viste sig at være Sportsmodellen med 3 Karburatorer og Tophastighed paa 175 km i Timen.

Straks efter Starten gik Folke Tolstoy's Ford i Stykker og maatte skubbes i Grøften for at give fri Bane. Wallenius førte i første Omgang fulgt af Nellemann, Grundell, Heick, Keinänen (der ikke kunde faa Omdrejninger paa sin B. M. W.), Carlsson i en stor (og død) Bugatti og endelig Liljestrøm. Paa anden Omgang mistede Grundell Herredømmet over Vognen i Haarnaalesvinget, men netop som det saa ud til at lykkes for ham

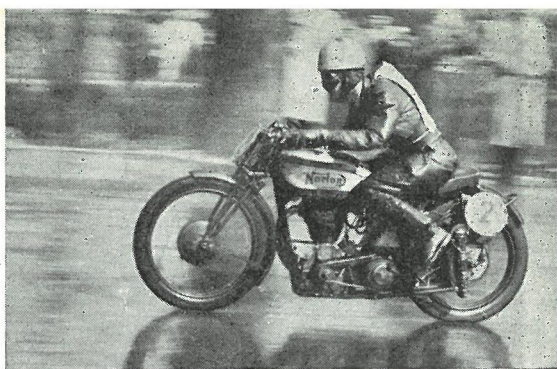


Laamanen og Bergström i een af de vanskelige Kurver

at komme i Kurs igen, brækkede en Foraksel, hvorved Vognen væltede, men Grundell slap som ved et Mirakel uskadt fra det.

Placeringen holdt sig indtil 8. Omgang, da Keinänen fik Liv i Vognen og lagde udenom begge Danskerne. Wallenius øgede stadig Afstanden og syntes urørlig. I Svinget før Langsiden gik Svenskeren en hel Omgang rundt med den store Bugatti, hvilket lagde ham bagest i Feltet. I 19. Omgang havde han dog kørt Feltet op og lagde uden om Liljestrøm, men det maa dog siges, at denne laa to Omgange efter Wallenius.

De smaa M. G'er gik sikkert og fint paa Vejen. I 2 Omgange førte Heick foran Nellemann, men blev overhalet af denne igen, og Stillingen syntes sikker med Nellemann paa 3. Pladsen og Heick som Nr. 4, da Nellemann paa



Vinderen af 500 ccm. Klassen, Väinö Hollming, for fuldt Haandtag i Regnvejret

sidste Omgang fik Vrøvl med den ene Karburator, hvorfor han maatte nøjes med 4. Pladsen. Resultatet blev: A. Wallenius, Finland, Ford, 26.55.8, Keinänen, Finland, B. M. W., 27.37.5, O. Heick, Danmark, M. G., 28.04.7, Vilh. Nellemann, Danmark, M. G., 28.28.5, T. Carlsson, Sverige, Bugatti, 29.20.6 og endelig kom Liljestrøm ind 2 Omgange efter Wallenius.

Biler i Racerklassen

Ogsaa i Bilernes Racerklasse var Danmark repræsenteret, denne Gang af Hans Pahl i Bugatti med Kompressor.

Stillingen efter første Omgang var: Paananen, Ford — Hallman, Ford — Keinänen, Chrysler — Pahl, Bugatti — Bergström, Opel — Hinds Vaerk, Ford.

Nordmanden Hinds Vaerk, som vi bl. a. kender fra Løbet paa Ringvejen ved Glostrup sidste Aar, havde Vrøvl med Motoren og maatte gaa ind til Depot, hvor han fik skiftet Tændrør. Han blev efter denne Afbrydelse 2 Omgange bagefter, men blev Centrum for Publikums Opmærksomhed ved sin eminente Kørsel.

Grundell gaar ud over Banen med en brækket Foraksel. Til alt Held faldt han ud af Vognen inden den gik helt rundt



Paa 6. Omgang gik Hallmann uden om Paananen, der efter 12. Omgang maatte gaa ind til Depotet med en sammenbrændt Motor. Paa det Tidspunkt havde Hinds Vaerk kørt en hel Omgang op, og der er ingen Tvivl om, at han havde været en sikker Vinder, dersom han ikke havde haft Vrøvl med Motoren. Paa 19. Omgang gik Drevet til Knastakslen i Stykker, og han maatte gaa ud uden at gennemføre — men han gik med Hæder.

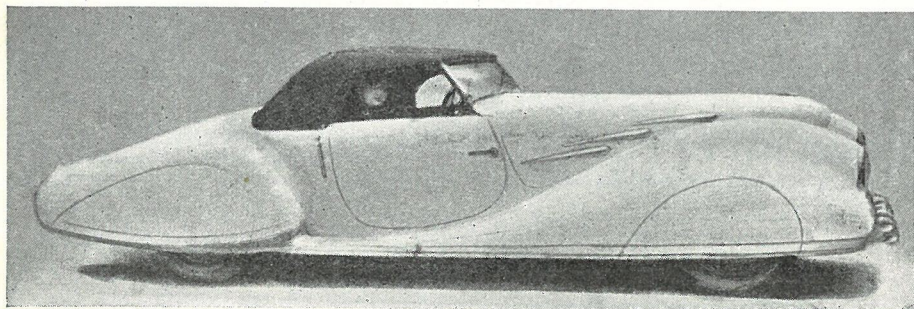
Paa sidste Omgang var der saaledes kun 4 Vogne paa Banen, og de kom over Mallinien med følgende Tider og Placeringer: Helge Hallman, Finland, Ford, 25.46.9, S. Keinänen, Finland, Chrysler, 26.29.4, W. Bergström, Finland, Opel Special, 26.52.7 og Hans Pahl, Danmark, Bugatti, 27.47.8.

Ved en lille privat Tidtagning viste det sig, at Bugattien var den hurtigste Vogn paa Langsiden uden at Mo-

toren var kørt ud, men den 1800 kg tunge Vogn havde ingen Chancer i Svingene mod de andre Vogne, der kun vejede omkring 800 kg. Selvom Pahl maatte nøjes med 4. Pladsen, maa hans Kørsel alligevel betegnes som en fin gymnastisk Præstation.

Løbene blev godt afviklet, kun lagde det sørgelige Dødsfald en Dæmper paa Stemningen i Ryttergaarden, og det faldt en Del for Brystet, at Publikum ikke fik nogen Meddelelse om dette gennem Højttalerne. Paa de internationale Baner har det gennem mange Aar været Skik og Brug, at det blev meddelt Publikum, naar en Motorkører havde mistet Livet, og der er da blevet iagttaget et Minuts Stillehed. Indsatsen i et Motorløb er stor fra Kørerens Side, og Risikoen er altid til Stede, men naar det saa gaar galt, maa Ulykken ikke betragtes med Ligegyldighed.

BILUDSTILLINGEN I GENEVE

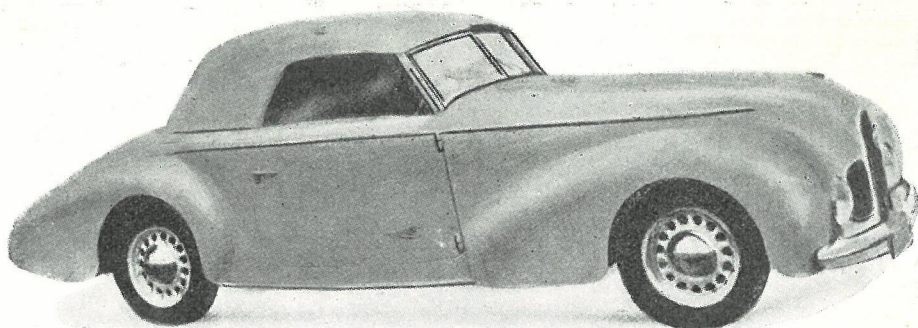


Delahaye Sport. 6 Cyl 84 X 107 mm., 3557 ccm. 130 HK ved 3800 Omdr./Min.
 Kompression 8:1, 3 Karburatorer Hjul: Rudge-Whitworth. 4 Gear. Akselafstand 295 cm.
 Sporvid. 138 cm. f. 149 cm. b. Benzinforbrug 20 l/100 km. Tophastighed 150 km. Tm.

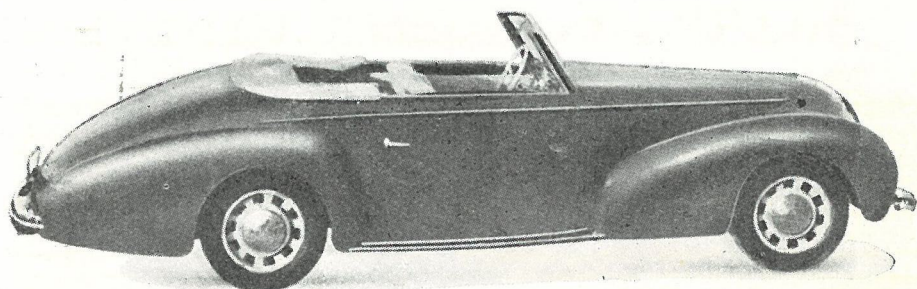
Der var en Tid, hvor der var noget, der hed Automobiludstilling her i Landet. For Folk, der ikke husker dette Begreb, skal vi lige i Korthed forklare, at det var en Udstilling, som de store Automobilforretninger og Fabrikerne arrangerede for at stimulere Salget. Her blev det nyeste nye demonstreret, før det blev sendt paa Markedet og her kunde man i Ro og Mag gaa og udvælge sig den Model, man vilde købe, og det utrolige skete: Dagen efter holdt den foran Gadedøren med alle Indregistreringsformaliteter i Orden. Det var den Gang.

Men der er en Verden udenfor Verona. Der er Biludstillinger igen, og i Geneve kan man se det nyeste nye. Det er en mærkelig Fornemmelse at faa en Alfa Romeo demonstreret, naar man i sin Lomme har et Afslag fra Varedirektoratet paa et sølle Dæk 5.50 × 16.

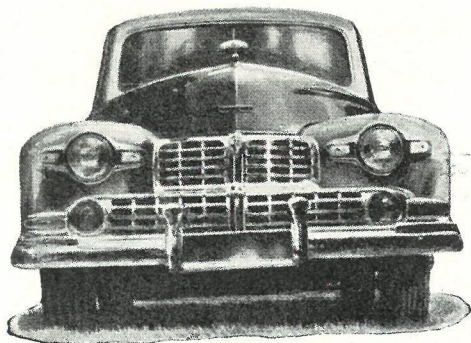
Howdan det end gaar for sig, saa har vi her i Landet set lidt af 1947-Modellerne. Buick, Chevrolet, Oldsmobile, Hudson o. s. v., de fleste med svenske Nummerplader og danske Indehavere. Den smukke Chrysler kan beses hos Vilh. Nelleman, men om den



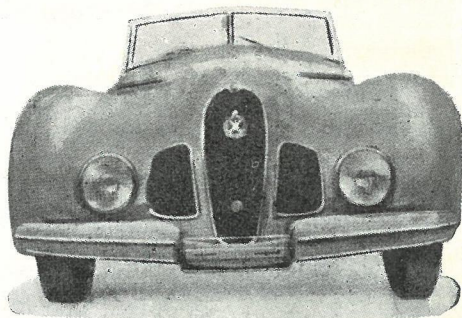
Hotchkiss 686: 6 Cyl. 86 x 100 mm. 3485 ccm. 100 HK. ved 4000 Omdr./Min.
 Kompression 5,9:1 T.V. Akselafstand 309 cm. Sporvid. 142 cm. Vægt 1450 kg.
 Benzinforbrug 15 l/100 km. Tophastighed 140 km. Tm.



Peugeot. 4. Cyl. topventilet. Kompression 6:1, 2200 cm. 50 HK. Boring 99 x 83 Slag.
 Tophastighed 120 km./Tm. Benzinforbrug 12 l. 100 km.



De amerikanske Konstruktører er ikke bange for Forkromning —



— hvor de europæiske Vogne har enkle og mindre prangende Linier

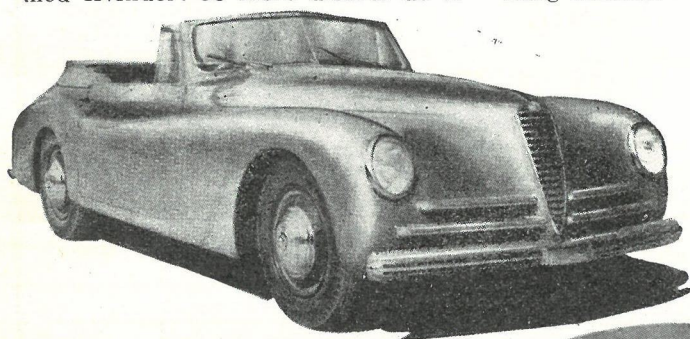
kan købes, eller rettere sagt, om man kan faa Indkøbstilladelse, skal jeg lade være usagt. Den lille Studebaker lod sig beundre i Bur-Wains Udstillingsvindue, men efter et kort Besøg blev den sendt tilbage til Amerika.

Udstillingen i Geneve byder ikke paa den store Sensation, men viser en logisk Udvikling af det bestaaende. Det interessante ved Udstillingen er, i alt Fald for en Dansker, de mere sjældne Vogne, som man i Praksis finder paa Parkeringspladserne ved Rivieraen og Miami. Vi vil her vise et Udvalg af disse Ønskedrømme, og for vort Vedkommende har vi sagt »Helle for« Alfa Romeoen. Det er med Vogne som med Kvinder: Jo mere diskret de er

»klædt paa«, jo dyrede er de. Alfa Romeoen har smukke rene Linier, men hvis Redaktionens Vogn »Ophelia« skulde udskiftes til en saadan Drøm, vilde vi sikkert være ruineret paa et Par Maaneder. Dette til Eftertanke.

Man lægger i det hele taget Mærke til, at de europæiske Vogne er mindre prangende i deres Udstyr end de amerikanske, der snart er forkromet over det hele.

Ogsaa ganske smaa Vogne var repræsenteret paa Udstillingen. Disse kom hovedsageligt fra Frankrig, men om disse »Folkevogne« kan klare sig i Konkurrencen — naar denne en Gang kommer — er ikke let at sige.

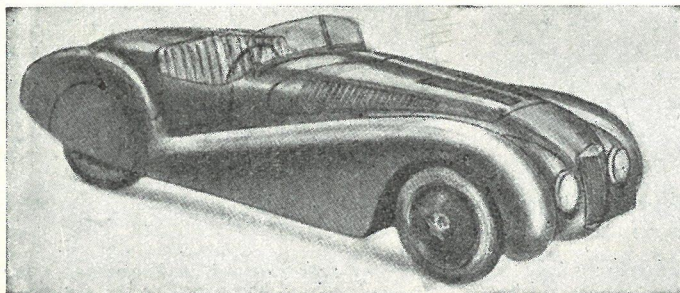
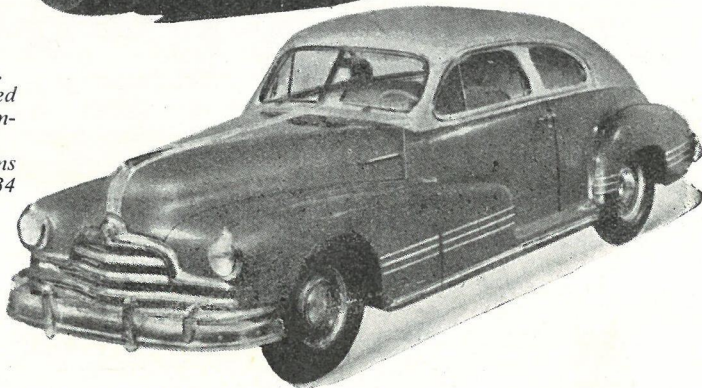


Alfa Romeo 2500 SS:

6 Cyl. 72 x 100 mm.,
2442 ccm. Kompr. 8:1,
110 HK ved 4800 Omdr.
Min. 3 Karburatorer, 4
Gear, Akselafst. 270 cm.
Spv. 145 cm. f. 147cm.b.
Benzinafg. 14 l./100 km.
Tophastighed 170 km./T.

Pontiac Streamliner:

8 Cyl. 82,5 x 95,2 mm.
4078 ccm. 104 HK ved
3500 Omdr. Min. Kom-
pression 6,5:1. S.V.
Carter-Dobelfaldstrøms
karburator. Længde 534
cm. Brdde 195 cm.
Vægt 1610 kg.
Benzinforbrug 16-17
l/100 km. Tophastig-
hed 130 km./Tm.



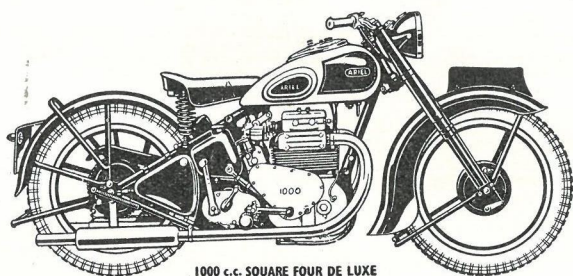
Frazer Nash Sport

6 Cyl. 66 x 96 mm.,
1971 ccm.
100HK v. 5000Om'M
Kompression 8,5:1
3 Karburatorer eller 1
Dobbeltkarburator. 4
Gear og EnpladeTør-
kobling. Akselafstand
239 cm. Spv. 122
cm. Vægt 800 kg.
Benzinforb. 12 l/100
km. Tophastighed
175 km./Tm.

DEN BEDSTE —
EN
ARIEL



I - 2 og 4 CYLINDREDE
350 - 1000 CM³



1000 c.c. SQUARE FOUR DE LUXE

RESERVEDELE
TILBEHØR
HN-VENTILHUSE
TIL
NIMBUS

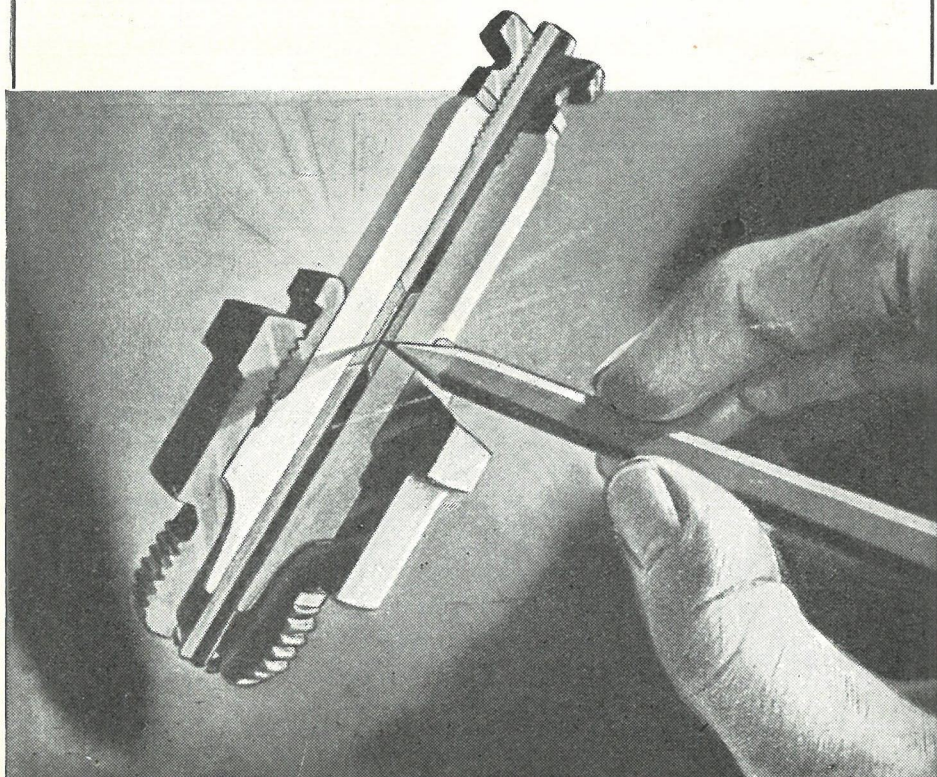


Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

ST. KONGENSGADE 67 - TLF. CENTRAL 11956

EN TEKNISK TRIUMF



Erfaringerne med Flyvemotorer har bevist, at den almindelige Metode, hvorved man fyldte Aabningen mellem den midterste Elektrode og Isolatoren i et Tændrør med Cementmasse, ikke var effektiv nok. Paa et tidligt Stadium af Krigen overvandt K. L. G.s

Ingeniører denne Vanskelighed ved at smelte en Sølvelektrode ind i Isolatoren. Senere anvendte man Glaspulver, som blev brændt til Glas. Dette gav det helt tilfredsstillende Resultat, og i Dag findes denne K. L. G.-Nyhed i alle Tændrør for Motorkøretøjer.

K.L.G.

CORUNDITE



VILH. NELLEMAN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

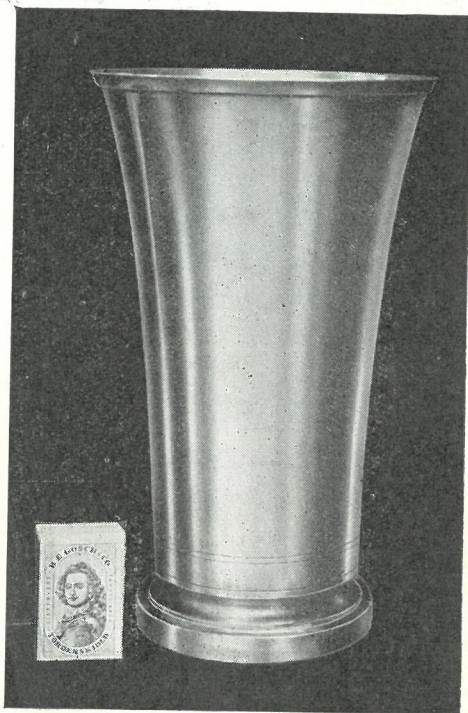
DANMARKS FØRSTE MIDGET-RACE

Kørtes paa Hem-Odde den 11. Maj

Den 11. Maj blev det første Midget-Race i Danmark kørt. For det store Publikum maa det sikkert betragtes som en Skuffelse, men man saa dog momentvis, hvad denne Form for Motorsport engang vil blive. Man maa tage i Betragtning, at Kørerne staa uden Erfaringer, baade hvad Vognene og Kørslen angaar. Dette er dog Begyndervanskeligheder, der snart vil overvindes. Spørgsmaalet er da, om Klubberne som Arrangører af Motorløb vil være saa fremsynede, at de tager tilbørligt Hensyn til denne Sportsgren. De danske Baner er gennemgaaende for smalle, og man maa ikke overse den Kendsgerning, at jo flere Vogne, der starter i hvert Heat, des større bliver Spændingen for Publikum, og det er det, Folk gaar til Motorløb for.

Det skal ikke være nogen Hemmelighed, at det er Medarbejderne fra MOTOR OG SPORT, der har startet SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, og det Arbejde vi gjorde i førstnævnte Blad for at faa Gang i Midget-Sporten vil vi fortsætte nu. Den Pokal vi udsatte som Præmie til Vinderen af Danmarks første Midget-Race skal lige saa meget betragtes som en Flidspræmie for Pionerarbejde som et sportsligt Trofæ. Vi tror fuldt og fast paa Midget-Racerne og Fremtiden vil sikkert give os Ret.

Banen ved Hem Odde viste sig noget for blød til Vognene, hvilket dog i første Række gik ud over Farten. Der startede 3 Vogne bygget og kørt af Henning Pedersen, Aarhus, Robert Nellemann, Randers og Ernst Mortensen, Horsens. Nellemann benyttede en 500 ccm. B. S. A. Goldstar-Motor,



S. M. J. S. smukke Pokal, der er tegnet og fremstillet i Evald Niensens Sølvsmiede

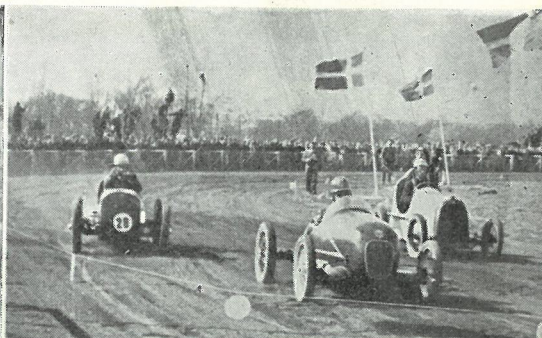
medens de andre Vogne havde en 1100 ccm. Fiat Motor. Henning Pedersen fik Motorskade og maatte udgaa, medens Ernst Mortensen leverede det dramatiske Indlæg ved to Gange at slaa Kolbøtter med Vognen for derefter at fortsætte Løbet. Nellemann vi-

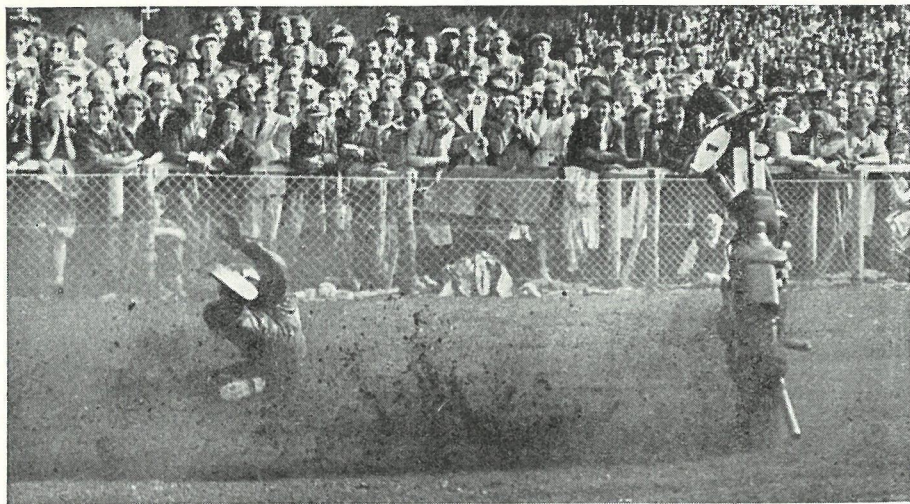
Vinderen af Danmarks første Midget-Løb,

Fot. Fieler

Robert Nellemann, med Pokalen

Midget-Racerne kører frem til Start.





*Svend Aage Sørensen undersøger Jordbundsforhold paa Hem Odde
Et Styrt, der sikkert vilde tage Vejret fra mange mindre erfarne Ryttere*

ste baade med sin Vogn og sin Kørsel, hvad Midget-Race engang vil blive. Han blev da ogsaa den overlegne Vinder af Pokalen. Der er imidlertid ikke Tvivl om, at disse 3 Pionerer snart vil henrykke Publikum i Konkurrence med nye Vogne og Kørere.

En Dyst, der var noget for sig selv, var en Udfordringsmatch mellem Robert Nellemann i Midget-Raceren og Knud Mogensen, Odense paa Triumph med Sidevogn. Nellemann tog næsten straks Føringen og holdt den Løbet igennem. Han gennemførte i Tiden 1.13.3, medens Knud Mogensen brugte 1.14.4.

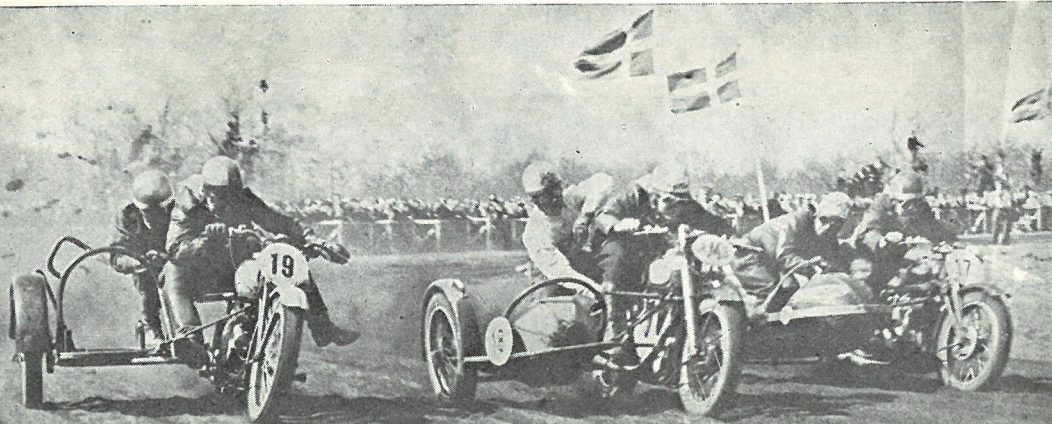
Det var ellers Sidevognene, der blev Dagens store Sensation med jævnbrydige og spændende Løb. Vore Sidevognskørere er i det hele taget i fin Form, og der er kommet mange nye Folk til, som man kan vente sig meget af.

De samlede Resultater fra Sidevognsklassen blev: Nr. 1 Carlo Jensen, Aarhus: 1.38,2; Nr. 2 Danmarksmesteren Knud Mogensen, Odense: 1.36,2; Nr. 3 Kr. Kristensen, Aarhus: 1.36,4. Løbet kørtes i tre Afdelinger og Placeringen udregnet efter Pointssystem.

Special-Handicap: Bent Jensen, Aarhus: 1.29,4 (Tillæg 140 Meter);

Det fantastisk spændende Opløb i Sidevognsløbet.

Fra venstre ses: Carlo Sejr Jensen, Aarhus, Kr. Kristensen, Aarhus, Knud Mogensen, Odense



Ove Frederiksen, Horsens (ingen Tillæg); Svend Aage Sørensen, København: 1.36,0 (Tillæg 100 Meter).

Standard-Handicap: N. V. Jensen, Odense: 1.33,4 (Tillæg 40 Meter); Kn. Nielsen, Aarhus: 1.34,0 (Tillæg 85 Meter); Laurvig Petersen, København: 1.36,1 (Tillæg 30 Meter).

Sidevognshandicap: Svend Jensen, København: 1.40,0 (ingen Tillæg); Carlo Jensen, Aarhus: 1.43,0 (Tillæg 20 Meter); Knud Mogensen, Odense, 1.43,2 (Tillæg 40 Meter).

8000 til Bakk løb i Hobro

Sæsonens første Bakk løb blev kørt paa den nye Motorbane Fjordglimt ved Mariager Fjord, faa Kilometer fra Hobro. Løbet, der var arrangeret af Hobro Motorsport, havde samlet godt 8000 Mennesker.

Der var blandt Rytterne almindelig Enighed om, at den nye og stærkt krævende Bane er blandt Jyllands bedste. De stejle Stigninger — i Banens første Fase stiger den i en Vinkel paa 30 Grader — og de grusede Sving stillede store Krav til det halvt Hundrede Motorcyklister, der deltog.

Løbets mest dramatiske Afsnit var Sidevognsløbet, hvor fire af Maskinerne gik i Grøften, uden at Rytterne eller Manden i Sidevognen dog kom til Skade. Dagens bedste Tid blev opnaaet af K. Nielsen, Aarhus, der paa sin Norton gennemførte de 260 Meter paa en Tid af 19,8 Sek.

Der opnaaedes iøvrigt følgende Tider:

Klasse 1, Begyndersolo: Knud Dyrby, Aarhus, 21,4.

Klasse II, Juniorsolo, indtil 250 ccm: Nr. 1 P. Pedersen, Aalborg, 27,1.

Juniorsolo, indtil 350 ccm: Nr. 1 G. Hjortlund, Hjørring, 22,4.

Juniorsolo, over 350 ccm: Nr. 1 R. Nellemann, Randers, 21,6.

Senior, indtil 350 ccm: Nr. 1 P. Laursen, Als, 21,2.

Senior, indtil 500 ccm: H. Pedersen, Aarhus, 19,8.

Senior, over 500 ccm: N. O. Jensen, Aalborg, 21,5.

Begynder med Sidevogn: Hjortlund, Hjørring; 28,6.

Junior med Sidevogn: E. H. Hansen, Djursland Motorsport, 28,3.

Senior med Sidevogn: K. Christensen, Aarhus, 26,3.

Efter det egentlige Løb forsøgte Nellemann, Randers, at forcere Banen

men sin Ford V 8 og gennemførte i Tiden 29,3.

Gentofte Stadion 2. Maj 1947

Sæsonen paa Gentofte Stadion blev aabnet med et Smæld, idet første Start var en Dyst mellem den nordiske Banemester Leif »Basse« Hveem, Sv. Aa. Sørensen, Erh. Fisker og Aage Andersen, der dog fik Maskinskade. Nordmandens Stil tog Vejret fra Publikum og mange regnede med, at han vilde blive Dagens Mand. Andet Heat blev Orla Knudsens afgjorte Sejr foran Bent Jensen, Aage Jacobsen og Leiv Samsing. Han kørte de fire Omgange i Tiden 1.32,8, medens »Basse« Hveem havde Tiden 1.39,0.

Patrioterne aandede lettet op. Slutheatet, hvori Sv. Aa. Sørensen, »Basse« Hveem, Orla Knudsen og Bent Jensen deltog, viste Kørsel i det store Format. »Basse« Hveem førte med Orla Knudsen lige i Baghjulet, men i anden Omgang gik Bent Jensen uden om dem begge, blev overhalet af Nordmanden igen, smed Brillerne i tredje Omgang og vandt 1/10 Sekund foran Nordmanden i Tiden 1.33,1. Orla Knudsens Tid blev 1.34,6 og Sv. Aa. Sørensens 1.46,0. Bedre Kørsel ses ikke i det store Udland.

Jægersborgløbet blev vundet af Leif Hirsborg, efter at Einar Andersen var styrtet i 3. Omgang. To af de indledende Heat blev vundet paa 350 ccm. foran de øvrige 500 ccm., idet Agner Hansen, 350 ccm. B. S. A. og Einar Andersen 350 ccm. Velocette vandt i indledende Heat.

I Specialløb B. Klasse overraskede Svend Jensen og Irving Irving. Sejren gik til Svend Jensen i Tiden 1.37,0 efter at Irving havde ført næsten to Omgange.

Expert-Matchen blev, som ventet efter Gentoffeløbet, noget af en Oplevelse. Bent Jensen vandt alle tre Heat efter en straalende Kørsel. Han laa bagest i alle tre Starter men kørte hele Feltet op og førte overlegent, da han gik over Maallinien. Flere Gange under tredje Heat greb han forgæves efter et Par Briller, som ikke var der, men som til Gengæld var stærkt tiltrængt. Resultatet blev: Bent Jensen 12 Point, Leiv Samsing 7 Point, Aage Jacobsen 6 Point og »Basse« Hveem 5 Point.

Special Løbet blev vundet af Aage Andersen i Tiden 1.38,1. Den specielle Leif Hirsborgske—Einar Andersen-ske Sport med at starte scratch og der-

efter at vinde et Handicap, kom ikke rigtig til Udfoldelse, idet d'Herrer maatte nøjes med Andenpladsen i de indledende Heat og henholdsvis 3. og 4. Pladsen i Slutheatet efter Niels Nielsen og Holger Hansen.

Fredericia nye Motorbane

Man kan uden at overdrive sige, at Motorbanen i Fredericia havde et overraskende Udseende, baade hvad Facon og Overflade angaar. Faconen er afgjort morsom, idet de to Langsider er forskudt med 6—7 Meter. — Umiddelbart efter Start- og Maallinien gaar første Sving ned til den lavtliggende Langside, der paa sin sidste Del gaar brat op til den højtliggende Langsides Niveau, hvorefter Svinget inden Maallinien kommer i vandret Plan. Hvad der imidlertid er mindre morsomt er Banens Overflade, der paa det nærmeste maa betegnes som to Fod løst Sand eller Grus. En Prøvelse var den for baade Ryttere og Maskiner, idet Foden ikke fandt »fast Grund« under brodsiding, og Maskinernes Kæder blev bogstaveligt slidt op. Der var da ogsaa usædvanlig mange Maskinuheld. En anden mindre heldig Ting var en stor Sandhøj, som det første Sving cirklede rundt om, og som for en stor Del gjorde Svinget uoverskueligt. Banen var i dette Sving saa løs, at det mest mindede om en Trialetape.

Naar blot Klubben faar udbedret disse Ting, hvad der sikkert vil ske i Sommerens Løb, saa er der her en morsom og meget smukt beliggende Bane med Lillebæltsbroen som Baggrund.

Atelier FIELER

AARHUS

Har de bedste Billeder fra Motorløbene

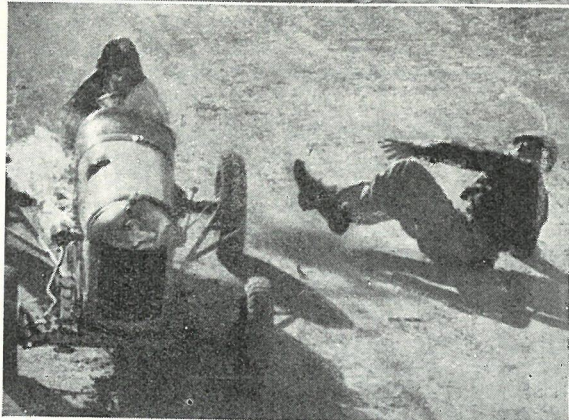
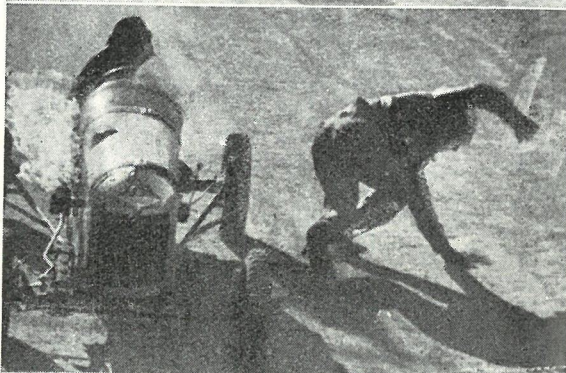
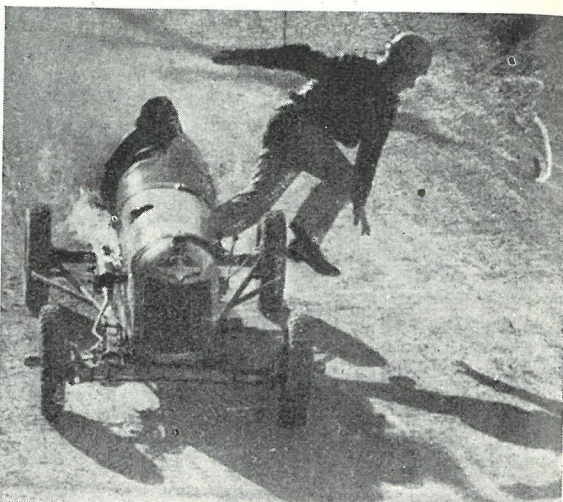
Skriv til os eller se selv i vort Arkiv

NØRREGADE 8-10

Telf. 2279

3 gode Billeder

Midget-Køreren Norman Johnson, der foretrækker Jord for Ild. En dramatisk Situation fra et Midget-Løb i Australein



HISTORIEN OM EN JEEP



Frit efter Filmen af samme Navn
af **BENNY DICKSON**

Jeg kommer fra Landevejenes Land — Amerika. Dette Land følte sin Frihed og Idealer truet, derfor gik mit Lands Mænd i Krig — da de var helt sikre paa, at Englænderne ikke kunde klare det alene for dem.

Den moderne Hær havde Brug for et Muldyr, der kunde slæbe og arbejde i Terrainet og samtidig følge med de motoriserede Enheder paa Landevejene. Derfor blev det overdraget de store Bilfabriker at skabe et saadant Køretøj. Den menige Soldat ventede selvfølgelig, at disse Teknikens Beherskere skulde komme endnu et Skridt videre i Strømlinie, Kraft og Komfort. Naa ja, nu ved alle, hvordan jeg ser ud, men det skal indrømmes, at jeg ogsaa selv var lidt skuffet over mit Ydre. »60 Heste«, sagde Soldaterne og rynkede paa Næsen; de havde vel ventet nogle Hundreder.

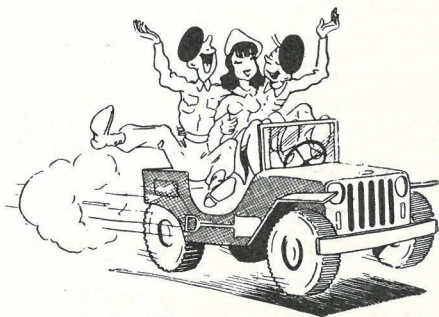
Saa kom jeg paa Prøve. De sendte mig ud paa en Rutchebane, hvor jeg mere fløj end kørte. De lod mig slæbe en Kanon gennem alt Terrain — de gav mig selv en Kanon. De prøvede at drukne min Motor i en Flod, de lod mig sejle over i min egen Presenning, der var ikke det, de ikke lod mig prøve.

Jeg blev gode Venner med Soldaten, man kunde altid være sikker paa, at saa man den ene af os, saa var den anden ikke ret langt væk. Han behandlede mig, som en Rytter behandler en god Hest.

Saa blev jeg sat i Masseproduktion og sendt i Krig sammen med min Ven — Soldaten. Jeg opdagede, at jeg var en vigtig Person. Alle Steder var jeg, og jeg skal garantere for, at min Soldat og jeg gik i Land en hel Del mærkelige Steder. Jeg fløj i Flyvemaskiner, Konger og Dronninger kørte i mig. Churchill kørte i mig. Molotov kørte i mig, uden at blive fornærmet. Kort sagt: Jeg gjorde, hvad jeg kunde for at tæve Adolf.

Saa brød Freden ud, og jeg med den. Min Soldat og jeg kørte rundt og befriede de Lande, hvor Tyskerne

havde overgivet sig. Og efter de strenge Aar i Felten følte min Soldat og jeg Trang til at more os lidt. Jeg tør uden at overdrive sige, at vi morede os meget, eller det dækker maaske bedre, hvis jeg siger, at vi morede os grundigt. Der kom et nyt og spændende Moment ind i mit Liv, da jeg opdagede, at der var en hel Del Mennesker, der var bange for mig. Min Soldat og jeg var stadig fine Venner. Naar man saa mig, kunde man altid være sikker paa, at han var i Nærheden, og at der i samme Nærhed lød Bægerklang og Pigeskrig. Naar man saa ham uden mig, saa var det fordi, der var en, der havde hugget mig. Sikke Minder jeg har fra den Tid. Alle de Piger jeg lærte at kende, i Reglen blev jeg opkaldt efter dem, og som oftest skiftede jeg Navn tre Gange om Dagen. Alle de Brannerter, jeg har kørt rundt med. Der har været flere



fulde Folk i mig, end paa Detentionen paa Nytorv — og for øvrigt langt fuldere. Jeg tænker med Stolthed paa de Hastighedsrekorder, som jeg har sat i Københavns Gader og paa Landevejen mellem Korsør og Glostrup. Aah, hvilken Fryd, naar jeg kom hylende rundt om et Hjørne efter at have kørt over for rødt Lys. Denne kildrende Fornemmelse jeg fik i Krumtaphuset, naar Departementchefer, gamle Koner og Bramsnæs fløj som Høns foran min Køler. Denne for-

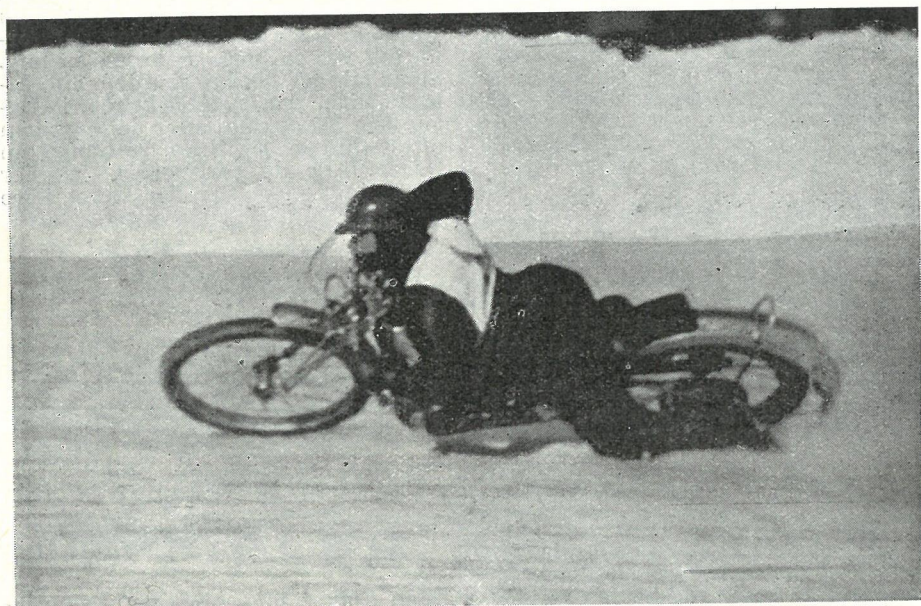
ventningsfulde Spænding, naar en Pige udstødte smaa indrømmende Protestskrig, naar min Soldat og jeg havde et saadant lille Væsen med i Skoven.

Jo, det var Tider den Gang. Nu bygger min Soldat og jeg op. Dette, at være med i Genopbygningen, er en stor Ting, en betydningsfuld Ting, men jeg savner min Ven Soldaten.

Nu er jeg Hest hos Bonden, et besynderligt Menneske, der skælder mig ud, naar han sætter mig fra andet Gear i Bakgear. Mine Fædre har begaaet en Fejl, da de konstruerede mig. Jeg kan alt undtagen at sparke denne Bonde. Saa kan jeg bedre lide at køre for Redningskorpserne. Her er endnu lidt af den gamle Spænding og ret ofte en Brannert, selv om det ikke er min egen. Min Soldat og jeg havde et godt Samarbejde: Naar han var fuld, saa kørte jeg, og naar jeg var fuld, saa

var alt godt. Dette Samarbejde synes ikke at være til Stede mellem Grosse-reren og hans Hudson. Naar han vil glemme sin Sorg, Harme og Skuffelse over Varedirektoratet, saa drikker han sig fuld, hvad der selvfølgelig er det eneste at gøre ved den Ting, men naar Samarbejdet mellem ham og hans Vogn har naaet et opløsende Stadium, saa kommer jeg og min Falckmand og reder Traadene ud. Politiet kommer ogsaa. De filtrer det hele sammen igen og fører Sagen til Protokols. Politiet kan ikke lide mig. De vil ikke have mig i deres Vognpark, fordi Politikommissærerne ikke vil køre deres Koner i Teatret i en Jeep. Jeg, der har kørt for Molotov — — naa, lad mig ikke fordybe mig i det. Sagde jeg Molotov? Jeg mente selvfølgelig Kong Georg.

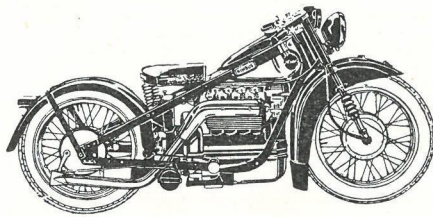
Som sagt nu bygger vi op, men jeg trøster mig med, at en god Ungdom kommer aldrig daarlig tilbage.



Isbaneløb

Svenskerne og Finnerne gør meget ud af deres Isløb. Her ses Einar Sandin i en Kurve. Isløb for Solo-Motorcykle køres virkelig i denne Stil med Knæet helt nede paa Isen. Det er Solo-Maskinerne, der giver Isløbene Fart og Spænding, hvorfor de rigtige Isbaneryttere har Specialmaskiner til dette Formaal. Ofte er alle Køleribberne paa Cyllindren taget bort, eller hele Cyllindren er pakket ind i Asbest, for at holde paa Varmen. Man undrer sig over, at ingen af de Klubber, der i Vinter har arrangeret Isløb, har faaet en af disse Eksperter hertil, om ikke andet, saa for at live lidt op paa et til Tider dødkedeligt Program.

NIMBUS



DANMARKS MOTORCYKLE

A/s FISKER & NIELSEN · KØBENHAVN F

AUTORISERERE FORHANDLERE OVER HELE LANDET

LIDT MIDGET NYT

for vore hjemlige Midget-Byggere

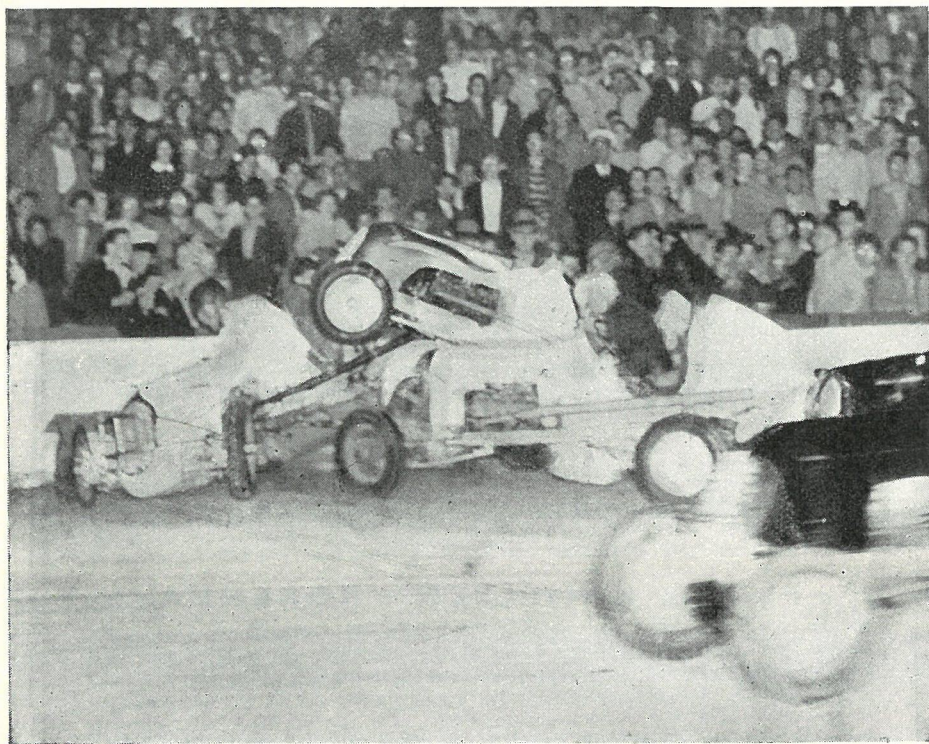


Vi bringer her lidt udenlandsk Stof til vore hjemlige Midget-Byggere.

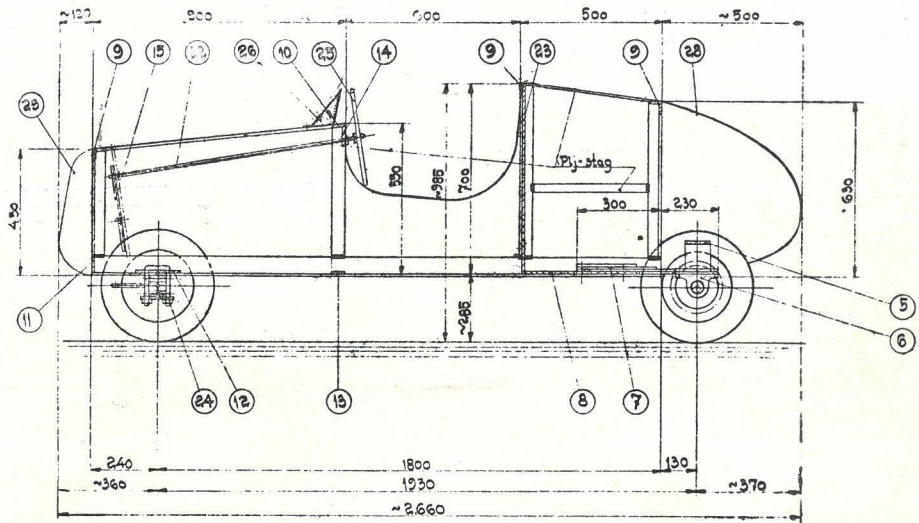
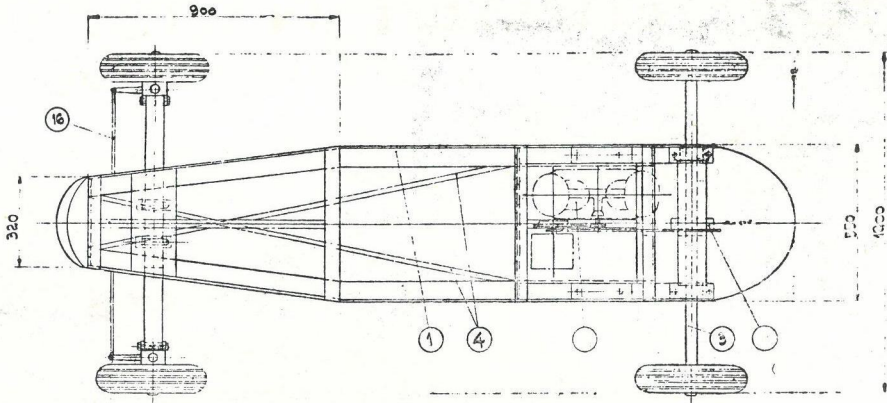
Billederne viser Danskeren Viggo Hougaard i 2 svenske Midget-Racere. Den ene er forsynet med en 1000 ccm. Harley Davidson Motor, Model 1929, og som det fremgaar af de andre Billeder, er den anbragt bag Føreren. — Gearkassen har 3 fremadgaende Gear og den er anbragt foran Motoren, hvorved man undgaar at faa for kort en Kæde til Baghjulene. Man skulde mene, at det gjaldt om at faa saa kort en Kæde som muligt, men det bedste er her, som saa mange andre Steder, at gaa den gyldne Middelvej. En kort Kæde er ikke saa smidig som en lang, der til Gengæld kan sløre for meget.

Vognen er meget lavbygget og er forsynet med 6" Hjul, hvilket næsten umuliggør Væltning. Vægten er 270 kg, og Tophastigheden 110 km/Tim. paa plan Vej.

Den anden Vogn har en 800 ccm. sideventilet Zündapp -32 Motor liggende foran Kørerer. Det er en 4-cylindret Motor, og Kraften overføres til Baghjulene med Kardanaksel. Gearkassen har 4 Hastigheder frem, og Topfarten er 115 km/Tim. paa plan Bane. Vægten er 350 kg. I Modsætning til den anden Vogn er den meget vanskelig at holde paa Banen, da den er forsynet med 19" Dæk. Det er indlysende, at 12" vilde være det rigtige, men der er Gummivanskeligheder i

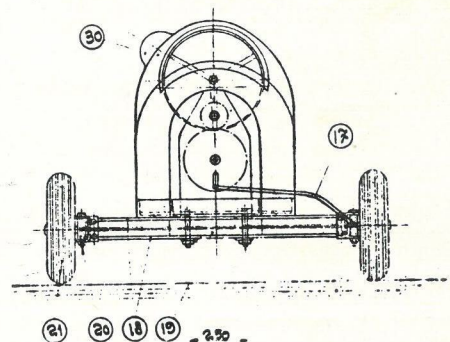


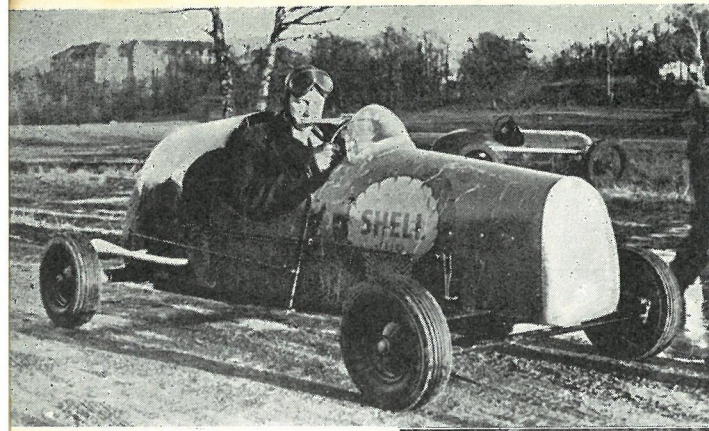
En voldsom Episode under et amerikansk Midget-Race. De fleste amerikanske Vogne kører med V8-Motor, og er betydelig større end de europæiske.



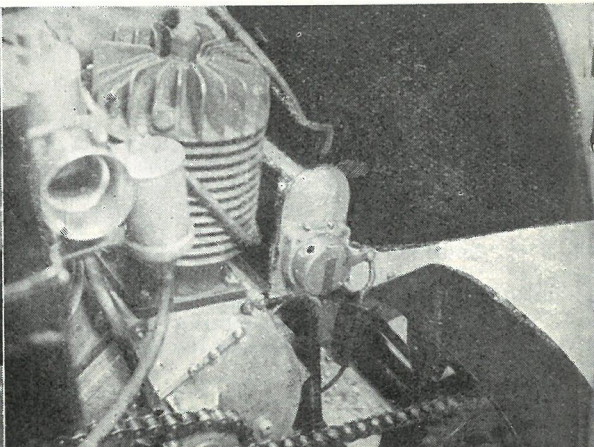
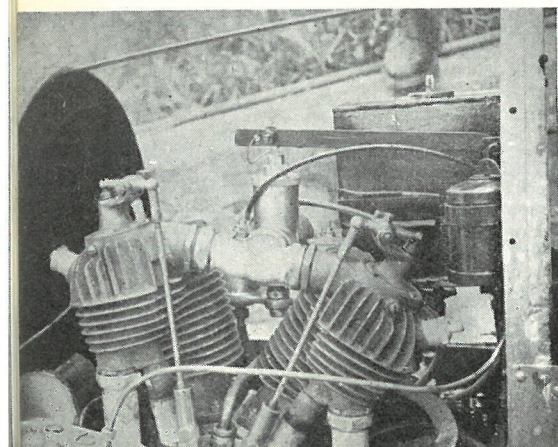
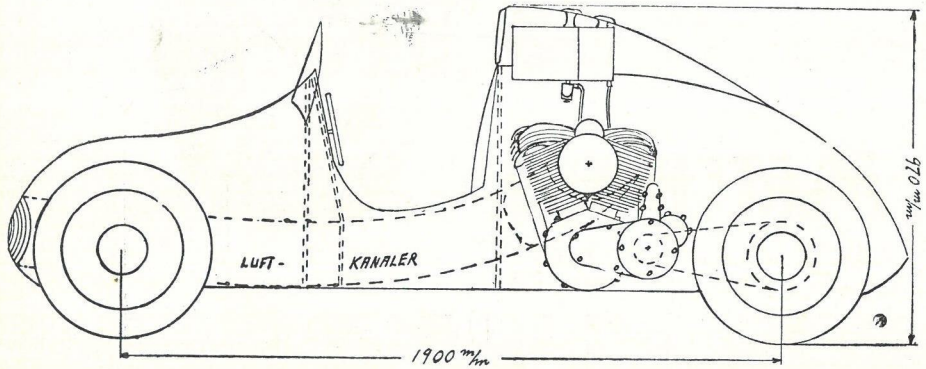
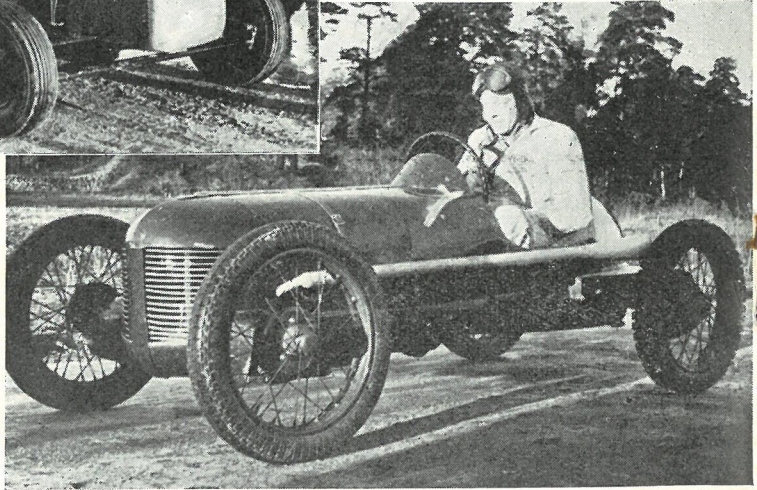
Sverige, saavel som her i Landet. Og-
saa Bagbygningen paa den sidstnævnte
Vogn er forkert, da den overhovedet
ikke yder nogen Beskyttelse for
Kørerens, hvis Vognen vælter.

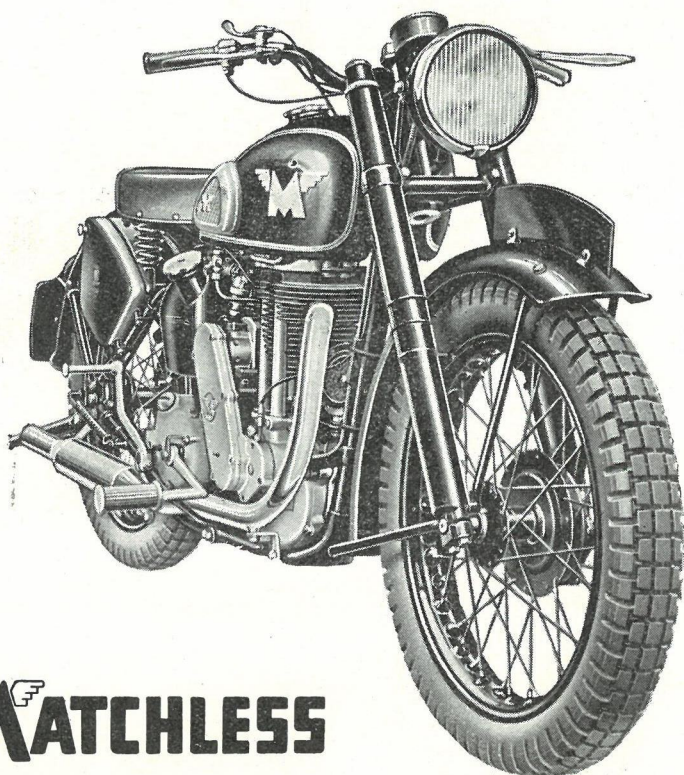
Tegningerne er ogsaa af svenske
Vogne, og man faar et ganske godt
Indtryk af Konstruktionen. Reproduktionen
er ikke saa god, da det kun
har været muligt at skaffe Lystryk af
disse Tegninger. Vi staar til Raadighed
med Raad og Daad for vore hjemlige
Byggere, og vi haaber i næste
Nummer at kunne bringe en meget
udførlig Gennemsnitstegning af en
engelsk 500 ccm. Midget-Racer.





Øverst: Danskeren Viggo Hougaard i en svensk Midget-Racer. T.h. vor Landsmand i den anden Svensker. I Midten: Et Snit gennem en svensk Vogn, hvoraf der er flere under Bygning. Nederst: Motoren og Transmissionen i den ovenfor viste Vogn.





MATCHLESS

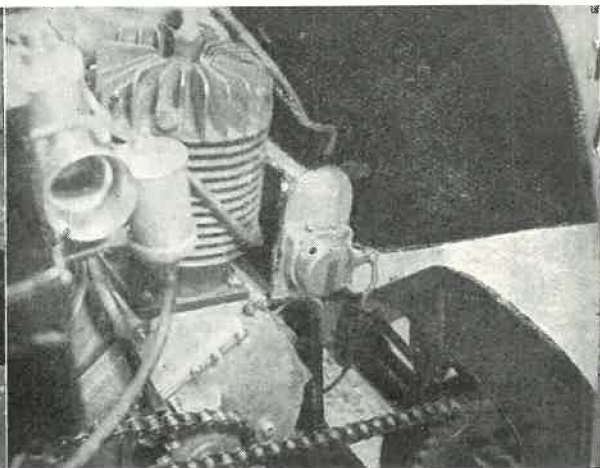
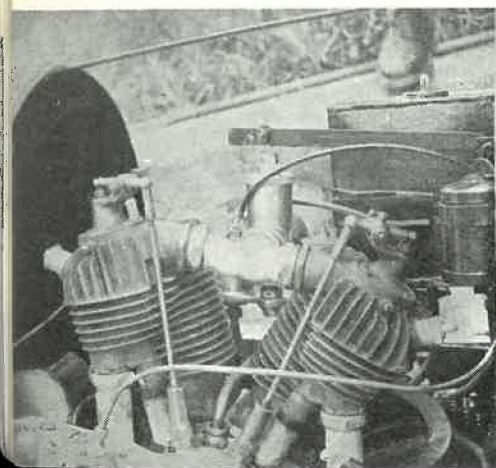
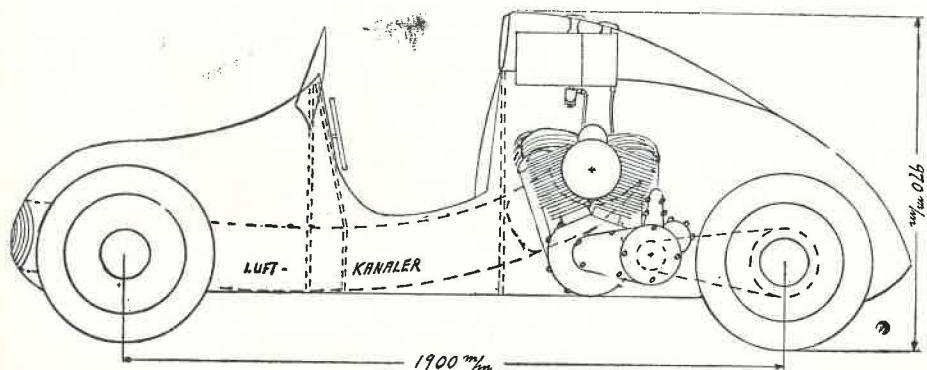
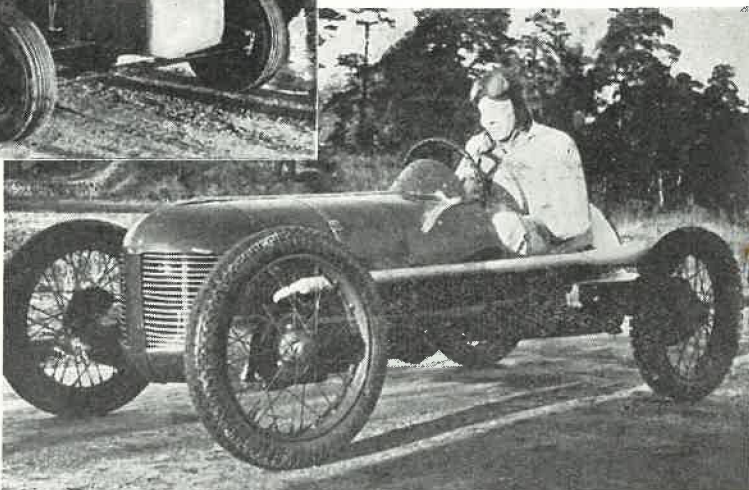
fremstilles paa den største Fabrik i
England, som udelukkende producerer
Motorcykler.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN
ODENSE



Øverst: Danskeren Viggo Hougaard i en svensk Midget-Racer. T.h. vor Landsmand i den anden Svensker. I Midten: Et Snit gennem en svensk Vogn, hvoraf der er flere under Bygning. Nederst: Motoren og Transmissionen i den ovenfor viste Vogn.





MATCHLESS

fremstilles paa den største Fabrik i
England, som udelukkende producerer
Motorcykler.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN
ODENSE

Peter Staal sætter ny Record i Lundby Bakker

Løbet i Lundby Bakker den 4. Maj resulterede bl. a. i en ny Rekord. Peter Staal, Randers, gennemkørte den 185 m lange Bane i Tiden 14,2, hvilket er 7/10 Sek. hurtigere end den gamle Rekord, der blev sat sidste Aar af Kaj Jacobsen.

Begynderklassen vandtes af Peter Jacobsen med bedste Tid 15,1, med Bent Rasmussen paa Andenpladsen i Tiden 15,2. I 250 ccm-Klassen kørte den bedste Mand, Peter Gammelgaard, Banen igennem paa 16,8 Sek.

I Afdelingen for Maskiner paa 350 ccm satte Peter Staal sin ovenfor omtalte Rekord og Kaj Jacobsen forbedrede sin gamle Tid til 14,5. De større Maskiner paa 500 ccm var lidt langsommere. Her brugte Vinderen, Viggo Thomadsen, Randers, 14,6 Sek. og Nr. 2 Reinert Jensen 14,7.

Gode Løb paa Motorbanen i Tved

Klubben i Svendborg har i den forløbne Vinter med afgjort Held forbedret Banen i Tved. Den er for det første blevet betydeligt jævner, hvad den ogsaa tængte til, og dernæst er den gjort bredere.

Det var ganske afgjort Engstrøm og Aage Jacobsen, der dominerede Ekspetracet, der blev vundet af Aage Jacobsen. Engstrøm havde en uheldig Start i det ene Heat, han mistede Kontrollen over sin Kobling, idet Flaget faldt, Maskinen stejlede og han kom ikke i Start. Da Løbet blev kørt paa Point, blev det Jacobsen, der vandt, selvom Engstrøm vandt det næste Heat. Begge Ryttere kørte meget fint, de ydede alt hvad de overhovedet kunde, men Aage Jacobsen var ikke i Stand til at presse sin Maskine forbi Engstrøm, der satte ny Banerekord, ved at køre i Tiden 1.37.3. Den gamle Rekord var 1.38.3.

Junior Solo blev vundet af Helge Kamuk i Tiden 1.50.1 efter en glimrende Kørsel. Han burde for Fremtiden starte i Seniorklassen, for skarp Konkurrence giver gode Ryttere, og han fortjener at komme videre frem.

I Standardløbet førte Niels Nielsen med Poul Kalør lige i Baghjulet. I anden Omgang overhalede Kalør og han holdt Stillingen til han gik over Maallinien i Tiden 1.45.5.

I Sidevognsklassen kunde man glæ-

de sig over fine sportslige Præstationer. Johs. Hansen var meget hurtig i Starten og efter sit Forspring holdt han Inderbanen Løbet igennem. Som vi allerede har sagt, saa bliver han en af Fremtidens Stjerner. Selv den gamle Kømpe Skov maatte se hans Baghjul.

Københavneren David Akselson, der blev Nr. 3 i Sidevognsklassen, udfordrede Johs. Hansen til en Match med flyvende Start. Udfordringen blev modtaget og Axelsson vandt efter en spændende Match med en halv Langside foran Johs. Hansen.

Resultaterne blev:

Sidevogn Junior: R. Vedsted Hansen, Svendborg, 2.00. 2. P. Kunze, København, 2.35.8. 3. Alf. Rasmussen, Odense, 2.39.1.

Junior Solo: Helge Kamuk, Ullerslev, Triumph, sammenlagt Tid paa 5.59.7. Erik Andersen, Kerteminde, Triumph, 6.09.1. Lymann Hansen, Svendborg, B. S. A., 6.13.8.

Standardløb: Poul Kalør, Odense, A. J. S., 1.45.5. Niels Nielsen, Bøgen, Triumph, 1.45.9. Aksel Nielsen, København, Ariel, 1.47.9.

Ekspetrace: Aage Jacobsen, Svendborg, J. A. P., 10 Points (1.39.4). Sv. Aage Engstrøm, København, J. A. P., 8 P. (1.37.4). Aage Andersen, København, 7 P. (1.39.9).

Special Løb: Johannes Aasgaard, 14 P. (1.47.6). Uno Jensen, Velocette, 4 P. (1.56.6). Verner Gissel, København, J. A. P., 8 P. (1.47.5).

Sidevognssenior: Johannes Hansen, Odense, Ariel, sammenlagt Tid 5.36.6. H. Skov, København, Harley D., 5.45.2. David Axelsson, København, J. A. P., 5.59.1.

Sluthandicap: Ejv. Petersen, København, 16 Sek., 1.55.1. Holger Hansen, København, 14 Sek., 1.55.4. Svend Schmidt, Kerteminde, 12 Sek., 1.55.6. Sv. Aage Engstrøm, København, 0 Sek. 1.55.8.

Første Løb paa Koldings nye Bane

Banen blev aabnet af Politikonmissær Kleberg, der appellerede til Tilskuernes Fornuft, naar de selv skulde køre paa Gader og Veje. Da Banen var erklæret for aaben, gik de første Ryttere omgaaende i Start, og hele Arrangementet gik Slag i Slag.

Orla Knudsen indledte med at sætte den første Banerekord, der kom til at lyde paa 1.39.7. Banen er 500 m lang og der kørtes 4 Omgange.

Forts. Side 25.

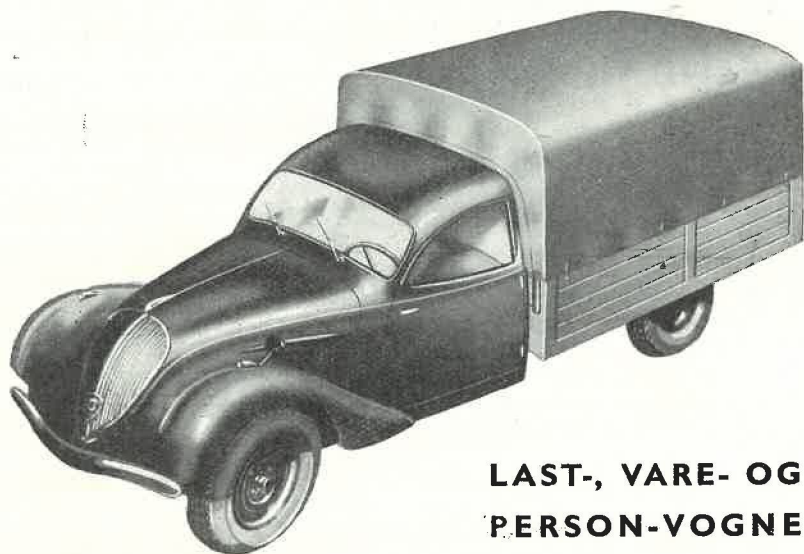
*For større
Sikkerhed...*



INDREG. VAREMERKE

DUNLOP

Peugeot



**LAST-, VARE- OG
PERSON-VOGNE**

NIELS SCHIBBYE

AUTOMOBILER - TILBEHØR

TOLDBODVEJ 14-16

C. 10.233 — BYEN 2693

RESERVEDELE - REPARATIONER - SERVICE

KRONPRINSESSEGADE 46

C. 643 — 10.035

KØBENHAVN K.

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

I første Løb skete et Styrt, idet Hugo Madsen, Herning, mistede Herredømmet, men han kom hurtigt op og fortsatte. I Bymatchen blev Kolding sikker Vinder med 9 Points foran Herning, 5 Points, og Vejle, 4 Points.

Der var mange spændende Situationer, der beviste at vore Ryttere er dygtige og gode Sportsfolk. Expert-matchen var lidt ulige sammensat. Orla Knudsen var for overlegen for Irwinger og Poul Sander. Han vandt da ogsaa alle 3 Heat. Spændingen samlede sig derfor mere om Standardrytterne og Sidevognene. Resultatlisten ser saaledes ud:

Expert-race:

1. Orla Knudsen 1.42.5. 2. Poul Sander 1.44. 3. Irving Irwinger 1.45.

Vinder af Matchen blev Orla Knudsen med 9 Points. Sander fik 6 og Irwinger 3.

Juniors:

1. H. Iversen, Sønderborg, 1.53.5. 2. Otto Christensen, Kolding, 1.56.2. 3. R. Amstrup, Herning, 2.00.

Vinder af Matchen blev H. Iversen med 6 Points, Otto Christensen Nr. 2. med 5 Points.

Begyndere:

1. Ejner Christensen, Kolding, 1.57.5. 2. P. Andersen, Haderslev, 1.57.9. 3. Hugo Madsen, Herning, 1.58.

Sidevogne:

1. Vagn Poulsen, Herning, 1.57. 2. Iver Iversen, Kolding, 1.59. 3. Aksel V. Hansen, København, 2.08.

Vinder blev Iver Iversen med 8 Points, Vagn Poulsen Nr. 2 med 6 Points.

Senior:

1. Børge Mørck, Kolding, 1.52.2. 2. R. Amstrup, Herning, 1.53. 3. Kurt Lauritsen, Esbjerg, 1.56.

Handicap:

1. Bruno Iversen, Vejle (0), 1.52.7. 2. Willy Andersen, Kolding, (\div 80), 1.55.5. 3. Erik Sørensen, Vejle (\div 10), 1.55.5.

Ny Bane i Nakskov

Motorklubben »Dan« i Nakskov har benyttet Vinteren til at arbejde paa en udmærket Motorbane, som blev indviet den 15. Maj.

Niels Nielsen, Bogense, gjorde sig smukt gældende ved at vinde Seniorløbet i Dagens bedste Tid med en sikker og teknisk fin Kørsel. Hans Tid var 1.48.0. Ogsaa Werner Gissel, København, havde en god Dag, der bragte ham Sejren i Expert-Matchen. I Sidevognsløbet skete et Sammenstød

mellem Wedsted Hansen og Egon Schlander. Wedsted Hansen beklagede sig — og ikke helt uden Grund — over Schlanders Kørsel, men nedlagde ikke Protest, hvilket afgjort fik ham til at staa som en god Sportsmand. Det maa dog bemærkes, at der paa en Motorbane kan ske Ting, som baade for Publikum og de andre Ryttere kan se ud som Overgreb, men som retteligt maa betegnes som Uheld.

Jørgen Nielsen og Uno Jensen beviste endnu en Gang, at 350 ccm-Maskinerne ikke behøver at staa tilbage for 500 ccm.

Farten var ikke overvældende stor paa Banen, men Rytterne var godt sat sammen og man fik mange, gode og jævnyrdige Matcher. Resultaterne blev:

Junior Svingelsløb: 1. Viggo Rasmussen, Nakskov. 2. Palle Houlberg, Nakskov. 3. Knud Rasmussen, Holeby.

Junior Handicap: 1. Ernst Petersen, Nakskov. 2. Knud Rasmussen, Holeby. 3. Viggo Rasmussen, Nakskov.

Senior Svingelsløb: 1. Niels Nielsen, Bogense. 2. Erik Melhede, Nakskov. 3. Henry Jørgensen (Rysse), Nakskov.

Senior Handicap: 1. Niels Nielsen, Bogense. 2. Erik Langhorn, Nakskov. 3. Erhard Fisker, København.

Sidevognsløb: 1. R. Wedsted Hansen, Svendborg. 2. Aksel V. Hansen, Søborg.

Expert Match: 1. Werner Gissel, København. 2. Uno Jensen, København.

Expert Handicap: 1. Jørgen Nielsen, København. 2. Peter Nielsen, Slagelse.

Gentofte Stadion 15. Maj

Havde det været Bent Jensens Dag til det første Løb paa Gentofte, saa blev den anden Løbedag helt Orla Knudsens. Bent Jensen havde Kludder først med Maskinen, dernæst med sin Slæbesko og endelig med sig selv, idet han styrtede umiddelbart før han skulde gaa over Maallinien som Vinder.

Som udenlandsk Gæst var det denne Gang Svenskeren Sven Lindholm, der besøgte Banen. Han kunde imidlertid ikke gøre sig gældende, men det maa til hans — og alle fremmede Køres Undskyldning siges, at Gentoftebanen langt fra er let at køre paa uden ordentlig Træning.

Orla Knudsen er meget fint kørende i Aar, og der bliver ikke meget galt, naar man siger, at hans Maski-

ne er den hurtigste, vi har. Han vandt Gentofte løbet med 8 Points foran Brødrene Svend og Bent Jensen, der hver fik 7 Points.

Ogsaa Ekspertmatchen gik til Orla Knudsen med 8 Points med Svend Jensen paa 2. Pladsen. Det var i dette Løb Bent Jensen styrtede lige foran Broderen, der fik en Konduitepræmie for sin raadsnare og sikre Kørsel i den kritiske Situation.

Jægersborgløbet gik til Leif Hirsborg i Tiden 1.42.0. Han skuffede noget sidste Gang, men dette maa tilskrives hans nye Maskine, som han endnu ikke rigtig har faaet Skik paa. At tune en Standard-Maskine op til Race tager sin Tid, naar man skal prøve sig frem mellem hvert Løb.

Standard-Handicap vandtes af Villy Dalby Nielsen i Tiden 1.47.7, det saa dog ud til, at Einar Andersen skulde gøre ham Sejren usikker, men hans Kæde sprang i det afgørende Øjeblik.

Specialløbet i B-Klassen bød ikke paa megen Spænding, da Rytterne ikke er hinanden tilstrækkeligt jævnbyrdige. Det blev vundet af Irving Irwinger med 8 Points.

Orla Knudsen var som sagt Dagens Mand og foruden sin gode Kørsel i Konkurrencerne, opnaede han at slaa Bent Jensens Banerekord og sætte denne ned fra 1.30.6 til 1.29.7. Det maa dog siges, at det er den danske Banerekord, da den egentlige Rekord er norsk og ligger paa 1.28.0.

Løbene paa Gentofte Stadion bliver altid fint afviklet, man kunde maaske ønske sig lidt mere Afvikling i Programmet, men selve Arrangementet er altid i Orden.

Esbjerg den 15. Maj

Baneløbet ved Korskroen, Esbjerg, den 15. Maj blev indledet af to Banerekordforsøg, der begge lykkedes. — Engstrøm satte Banerekorden for Special til 0.30.4, og Kaj Mogensen for Standard til 0.36.4. Som Læserne maaske kan regne ud af Tiderne, var det for een Omgang.

Man kommer ikke uden om, at Engstrøm manglede Konkurrence. Han var absolut overlegen i Special-Klassen, og man kan stadig glæde sig over hans fine Stil, men det er en stor Fejl at sætte et enkelt »Nayn« paa Plakaten, der maa mindst 2 jævnbyrdige »Stjernekorere« til, hvis Publikum skal have den Spænding, det vil se. Svend Nissen Odense og Kaj B. Jen-

sen kørte godt i Special-Klassen, og Nissen vandt Crack-Racet, efter at Engstrøm havde brændt sin Førsteplads ved at give sig ud paa Eksperimenter, som resulterede i et Styr.

Ekspert-Klassen for Sidevogne behøver ikke megen Omtale. Vi skal indskrænke os til at sige, at det var Skov og Knud Mogensen, der tog en Dyst for Alvor, dermed være alt sagt. Dog maa det bemærkes, at Svend Jensen, København, der i Aar har vist, at han ligger i Topklassen, havde et voldsomt Sammenstød med Skov, hvilket satte ham ud af Spillet.

Ogsaa Senior-Solo-Løbet var godt. Her stod Kampen mellem Kaj Mogensen, Odense, Villy Andersen, Kolding, og Ejvind Hansen, Ejstrup, samt Poul Kalør, Odense. Der blev kørt haardt, og det blev sidste Afdeling, der blev afgørende. Her lagde Kaj Mogensen sig i Spidsen, men to Gange blev han overhalet af Villy Andersen, der førte i een hel Omgang, men ikke kunde følge med til sidst. Derimod kom Eivind Hansen uventet med og besatte anden Pladsen i det haarde Opløb, kun $\frac{2}{10}$ Sekund efter Mogensen.

Midget-Racerne havde omtrent samme Succes som paa Hem Odde, hvilket ikke siger saa meget, men det kommer. Det er altid en Fejl at lægge Billøb sidst i et Program, da Vognene derved synes alt for tamme. Bilerne — de rigtige — var lidt ulige i Styrke, og man kunde forudsige, at det blev Svenskeren Karstrup, der vilde tage Sejren hjem i sin Citroën-Special, dersom han blot havde en Smule Begreb om at køre, og det havde han.

Robert Nellemann gav ham en ekstra Kamp i sin V 8, og her maatte Svenskeren give op.

Resultaterne blev:

1. Kaj Petersen, Varde (B. S. A.) 1,51,8 Sek. 18 Points.
2. Poul West, Ubberup (B. S. A.) 2,04,6 Sek. 14 Points.

Sidevogne Senior:

1. Leif Jæger, Esbjerg (D. K. W.) 2,16,0 Sek. 16 Points.
2. Thorkild Sørensen, Horsens (B. M.W.) 2,04,2 Sek. 12 Points.

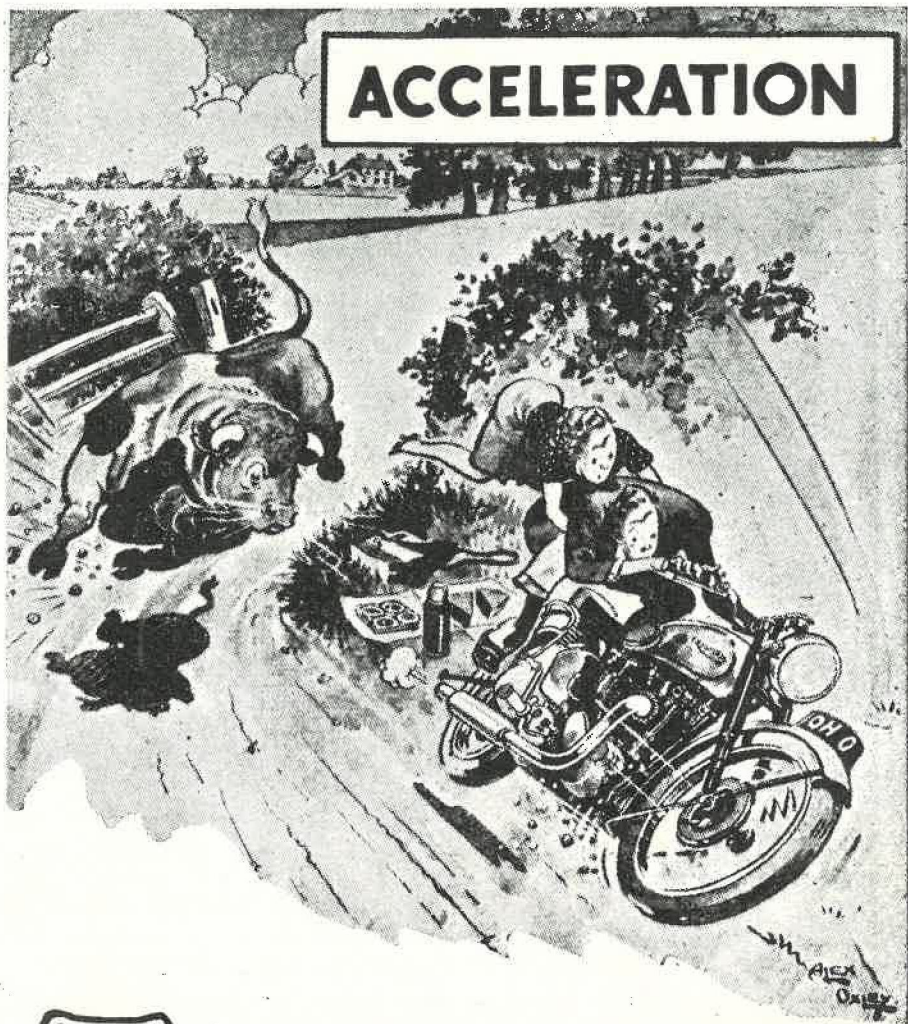
Senior Solo:

1. Kaj H. Mogensen, Odense (Triumph) 1,46,0 Sek. 17 Points.
2. Ejvind Hansen, Ejstrup (B.S.A.) 1,48,2 Sek. 15 Points.

Sidevogn Ekspert:

- Kørerne Knud E. Mogensen, Odense.

ACCELERATION



TRIUMPH

GENERALREPRÆSENTANT:

Brdr. Friis-Hansen 1/- Vognmagergade 2 - København K.

og H. Skov, København, opnaaede samme Pointstal, nemlig 16. Hurtigste Tid. Knud E. Mogensen, Odense, paa 1,55,0. H. Skov, København, 1,58,4 Sek.

Crack-race:

1. Svend Nissen, Odense (J.A.P.) 1,43,0 Sek. 17 Points.

2. Sv. Aage Engstrøm, København (J. A. P.) 1,39,8 Sek. 11 Points.

Midget-car:

1. Robert Nellemann, Randers (B. S. A.) 2,01,2 Sek. 18 Points.

2. Henry Rasmussen, Esbjerg (B. S. A.) 2,08,8 Sek. 15 Points.

Automobiler:

1. N. Karstrup, Sverige (Citroën) 3,20,4 Sek. 12 Points.

2. O. Klint, Esbjerg (Ford A) 3,29,8 Sek. 10 Points.

Sidevogn Handicap:

1. Thorkild Sørensen, Horsens (B. M. W.) 2,03,2 Sek.

2. Svend Jensen, København (B. M. W.) 2,04,2 Sek.

Solo Handicap:

Sv. Aage Engstrøm, København, og Ejvind Hansen, Ejlstrup, samme Tid, nemlig 1,45,8 Sek.

Ekstraløb med Automobiler

mellem den svenske Mesterkører N. Karstrup og Robert Nellemann, Randers, blev vundet af Nellemann i sin Ford V-8 i Tiden 2,02,4 Sek., medens den svenske Kører med sin Citroën brugte 2,03,2 Sek.

Rævejagt i Aabenraa

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsforening havde stor Fornøjelse af sin »Rævejagt« paa de alsiske Veje d. 18. Maj. Det friske Sommervejr havde bevirket, at ikke mindre end 60 Motorcykler og Biler deltog i Jagten om de fem Ræve. Fire af Rævene blev taget, hvorimod den femte slap fri. Det var Chauffør Jørgen Hansen, Vollerup, der paa denne Maade fik 1. Præmie og Vandrepokal. 2. Præmie fik Mekaniker Holger Iversen, Sønderborg, der tog den 1. Ræv Kl. 15,10. 3. Præmie fik Børge Tranberg, Tønder, der tog en Ræv Kl. 15,17. 4. Præmie gik til Kørelærer P. Brøndahl, Sønderborg, der tog en Ræv Kl. 15,20, og 5. Præmie gik til Værkfører Bisgaard, Sønderborg, der tog den sidste Ræv Kl. 15,45.

Huller i Herning

Motorløbet i Herning den 18. Maj led af to Slags Huller: Lidt for mange

Huller i Banen og Huller i Programmet, fordi en Del af Rytterne maatte sende Afbud i sidste Øjeblik. Det er ikke morsomt for Løbsledelsen at regne med en Stab Ryttere, der ikke kommer. Tænk hvis man skulde spille Fodboldkamp med 6 Mand.

Hullerne i Banen kan sikkert repareres hurtigt, saaledes at de rigtige Tider kommer frem. Der blev ellers kørt godt, men noget af Spændingen gik af Expertløbet, da der kun startede 2 Mand, nemlig Aage Jacobsen, Svendborg, J. A. P., og Ove Frederiksen, Herning. Rudge. Aage Jacobsen var overlegen, men tilsyneladende ogsaa bedre kørende. I Solohandicap havde han i første Heat et Tillæg paa 100 m, hvilket dog ikke afholdt ham fra at gaa først over Maallinien. I Slutheatet blev hans Tillæg sat op til 130 m, og denne Gang maatte han nøjes med en Tredieplads. Til Gengæld satte han Banerekorden ned til 1.29.9 fra 1.32.6.

I Junior Solo var der mere Spænding og fin Kørsel fra Herningrytternes Side. De besatte de 3 første Pladser, men det var tydeligt, at de havde den store Fordel at kende Banen bedre end de andre Ryttere.

Senior Solo var Dagens bedste Løb. Børge Mørk, Kolding, tog straks Føreringen og han blev først truet, da Amstrup, Herning, rykkede op paa anden Pladsen. Der blev et meget spændende Opløb, og Resultatet kunde se usikkert ud lige til Maallinien, hvor Mørk gik over som Vinder med Amstrup lige i Baghjulet.

Sidevognene er ved at komme godt med paa vore Baner. Vagn Poulsen, Triumph, havde en god Dyst med Ivar Iversen, Kolding, der kørte Nimbus. Iversen brændte dog et Par gode Chancer, men i Betragtning af, at det er første Gang han kører med Sidevogn, kan man roligt sige, at han har en Fremtid her. Vagn Poulsen kom ind som sikker Vinder. Han satte ogsaa Banerekord for Sidevogne i Tiden 1.38.6.

Banen er 500 m og der kørt 3 Omgange. Resultaterne blev:

Juniorsolo: Hugo Madsen, Herning (Ariel), 1.36.4. Laurids Amstrup, Herning (Triumph), 1.39.6. Kaj Nielsen, Herning (Rudge), 1.42.5. Ove Pedersen, Aalborg (B. S. A.), 1.48.

Seniorsolo: Børge Mørk, Kolding (B. S. A.), 1.34.4. Niels Amstrup, Herning (B. S. A.), 1.35. Bruno Eriksen, Vejle (Triumph), 1.37. Erik Sørensen,

Vejle (B. S. A.), 1.38.8. Aage Dyhr Thomsen, Herning (Matchless), 1.40.3.

Ekspertrace: Aage Jacobsen, Svendborg (J. A. P.), 12 Points. Ove Frederiksen, Horsens (Rudge), 9 Points.

Senior-Sidevogn: Vagn Poulsen, Herning (Triumph), 1.42.5. Iver Iversen, Kolding (Nimbus), 1.43. Egon Rasmussen, Svendborg (Nimbus), 1.51.4.

Sidevogns-Handicap: Vagn Poulsen (÷ 60 Meter) 1.47.6. Ivar Iversen (÷ 50 m) 1.47.9. Knud Christiansen, Aalborg, Norton (÷ 20 m) 1.52.7. Egon Rasmussen (÷ 30 m) 1.57.1.

Handicap Solo: Erik Sørensen, Vejle (÷ 70) 1.38. Børge Mørk, Kolding (÷ 90 m) 1.39.1. Aage Jacobsen, Svendborg (÷ 130 m) 1.39.4. Niels Amstrup, Herning (÷ 100) 1.41.4. Hugo Madsen, Herning (÷ 40) 1.43.8. Laurids Amstrup, Herning (÷ 60) 1.45.2. Ove Frederiksen, Horsens (÷ 80) 1.46.7. J. P. Nielsen, Herning (0) 1.47.

Engstrøm ude for alvorlig Styr i Løng

Under Løbet den 18. Maj skete et alvorligt Uheld. I Ekspertløbet laa Engstrøm og Bent Jensen tæt ved Siden af hinanden, da de gik ind i det sidste Sving. Bent Jensen var et godt Stykke fra Inderbanen og Engstrøm prøvede at gaa inden om, men i det samme gik Bent Jensen nærmere ind i Svinget og en Paakørsel var uundgaaelig. Bent Jensen Baghjul ramte Engstrøms Forhjul og i næste Nu styrtede han med Maskinen uden at kunne komme fri af Bøjlen, hvilket i høj Grad forværrede hans Chancer for at slippe heldigt fra det. I bevidstløs Tilstand blev han kørt paa Sygehuset i Sorø, men de løse Rygter om at Fru Engstrøm skulde have solgt Maskinen umiddelbart efter Uheldet samt at Engstrøm ikke vil køre mere, har intet paa sig.

Efter dette Uheld var noget af Glansen unægtelig gaaet af Ekspertløbet. Første Afdeling blev vundet af Bent Jensen foran Engstrøm, anden Afdeling blev afblæst paa Grund af Uheldet og tredje Afdeling blev vundet af Aage Andersen, der dog ikke sammenlagt havde scoret saa mange Points som Bent Jensen, der gik af med Sejren i noget nedtrykt Sindsstemning. Specialløb Nr. 2 kræver ikke megen Omtale, idet kun to Ryttere gennemførte og endda i hver sin Afdeling. De havde saaledes hver 4 Points. Da Vagn Petersen havde den bedste Tid,

STYRTHJÆLME

original engelsk T. T.-Model

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

Ridebenklæder,
berømt for Snit og Pasform,
prima Kvalitet.

Handsker, Hjelme, Brillor

Køretæpper,
svær Kvalitet **22,50**

Lammeskindssæder 19,50

Varene sendes overalt i Landet

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24

TLF. NORA 2536

AGAP

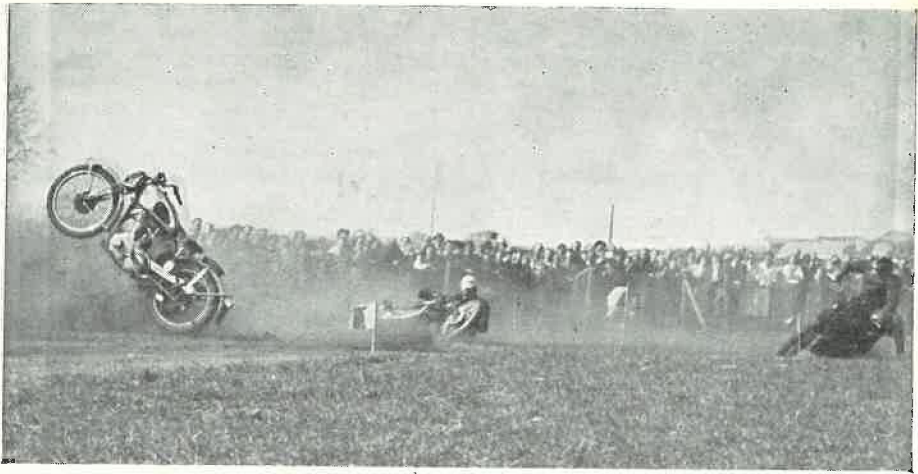
**KØRESKOLE
TILBEHØR
SIDEVOGNS-
KAROSSERIER**

C. 8545

AUTORISERET

NIMBUS-Forhandler
FOR STOR-KØBENHAVN

**BLEGDAMSVEJ 32
KØBENHAVN N**



En dramatisk Situation fra Motorløbet i Kolding.

Standardløbet gik til Axel Nielsen i Tiden 2.05.0 efter en god Match med sin Ariel-Kollega Villy Dalby Nielsen og Ejnar Andersen.

Sidevognsløbet blev kørt i 3 Afdelinger, hvoraf H. Skov tog første Afdeling hjem og Svend Jensen de 2 andre. I sidste Afdeling maatte Skov nøjes med 3. Pladsen, efter at Josef Koch havde placeret sig som Nr. 2.

Standard-Løb for Juniores blev vundet af Erling Nygaard Jensen i Tiden 2.19.0, som Nr. 2 kom Poul A. Clausen med 2.31.3. Absolut pæne Tider.

Special-Handicap blev vundet af Aage Andersen med et Forspring paa 80 m. Hans Tid var 2.02.7. Bent Jensen startede scratch og fik paa 2. Pladsen noteret Tiden 2.09.6.

I Senior-Handicap skete det sjældne, at Leif Hirsborg fik et Forspring paa 40 m og han vandt i Tiden 2.08.0, Aksel Nielsen blev Nr. 2 i 2.22.8.

I Juniorernes Handicap overraskede Jens Hansen ved at køre i 2.29.0, hvilket placerede ham som Nr. 1 med Arne Rasmussen paa 2. Pladsen, 4 Sekunder senere.

I Sidevogns-Handicap startede Egon Walter med 90 m Forspring, som han holdt i noget reduceret Grad, da han slap over Maallinien i Tiden 2.31, haardt presset af Svend Jensen, der fik noteret 2.32.9.

Bakkeløb i Hammer Bakker

Brønderslev Motorklub havde megen Glæde af sit Bakkeløb 1. Pinse-

dag. Banen var ret vanskelig, da Naturfredningsloven paa flere Punkter forringede Banens Muligheder, men det maa man selvfølgelig bøje sig for.

Dagens bedste Tid blev opnaaet af Peter Staal Jensen, Randers, der fik noteret Tiden 14.7. Resultaterne blev:

Begyndere: Marinus Dahl, B. S. A., 14.9. 2. Sv. Aa. Thomsen, Royal Enfield, 15.4.

250 ccm: 1. Henry Sørensen, B. S. A., 16.0. 2. Preben Pedersen, B. S. A., 18.2.

350 ccm: Peter Staal, B. S. A., 14.7. 2. Aksel Jensen, Triumph, 14.8.

500 ccm: 1. Viggo Thomadsen, Norton, 15.0. 2. Verner Nielsen, A. J. S., 15.0.

Over 500 ccm: 1. N. O. Jensen, Norton, 15.0. 2. Erik Carlsen, Nimbus, 15.8.

Begyndere Sidevogne: 1. Jan Küntke, N. S. U., 19.2. 2. Jens Nielsen, Nimbus, 21.5.

Senior Sidevogne: 1. Rasmus Kornum, Triumph, 18.5. 2. N. O. Jensen, Triumph, 19.2.

Jordbaneløbet i Haderslev

Jordbaneløbet ved Bøgehoved den 26. Maj havde 19 Starter, der takket være det gode Arrangement blev afviklet i godt Tempo.

Expert-Racet var lidt mat, da Rytterne ikke var tilstrækkeligt jævnbrydige, hvilket ogsaa fremgaar af de opnaaede Tider. Begynderklassen imponerede ved fine Tider i Forhold til de mere erfarne Ryttere. Peter An-

dersen, Haderslev, vil absolut blive en Rytter, man maa regne med. Det paa-
staas, at han kun har kørt to Gange,
hvilket med ret erfarne Øjne synes
utroligt — man bedes betragte nede-
staaende Resultater.

I Sidevognsklassen skete et vold-
somt Sammenstød mellem Hans Niel-
sen, Haderslev, og Iver Iversen, Kol-
ding, hvilket forårsagede, at Hans
Nielsen blev diskvalificeret. Egon
Rasmussen, Svendborg, havde en uhel-
dig Dag. Efter at have startet paa lo-
vende Maade, kom han ud for en
Dæksekspllosion, der satte ham ud af
Løbet. I næste Heat styrtede han og
paadrog sig en lettere Hjernerystelse.

Begyndere: 1. Aage Andersen, Hor-
sens, Rudge, 1.42.7. 2. Peter Andersen,
Haderslev, Velocette, 1.42.9. 3. Linde-
gaard Petersen, Haderslev, B. S. A.,
1.45.

Senior: 1. Kaj Mogensen, Odense,
Triumph, 1.32.7. 2. Bruno Iversen,
Vejle, Triumph, 1.35.5. 3. Børge Mørk,
Kolding, B. S. A., 1.37.3. 4. Villy An-
dersen, Kolding, Matchless, 1.37.5.

Junior: 1. Holger Ivensen, Sønder-
borg, B.S.A., 1.39. 2. Aage Iversen,
Sønderborg, B. S. A., 1.39.4.

Expert-race: 1. Aage Jacobsen,
Svendborg, 1.32.2. 2. Poul Sander,
København, 1.36. 3. Tage Jacobsen,
København, 1.42.1. (alle J. A. P.).

Senior Handicap: 1. Breisemeister,
Horsens, Rudge, 1.41.6. 2. Bruno Iver-
sen, Vejle, Triumph, 1.43. 3. Børge
Mørk, Kolding, B. S. A., 1.44.

Senior Handicap: 1. Erik Sørensen,
Vejle, B. S. A., 1.36. 2. Villy Ander-
dersen, Kolding, Matchless, 1.37.5.
nar Hansen, Ejlstrup, 1.40.

Expert-Handicap: 1. Poul Sander,
København, 1.39.8. 2. Tage Jacobsen,
København, 1.40.4. 3. Aage Jacobsen,
Svendborg, 1.58.1 (alle J. A. P.).

Expert Sidevognsklasse: 1. Knud
Mogensen, Odense, »Triumph«, 1.42.3,
2. H. Skov, København, 1.44.2.

Fangel

Man kan roligt sige, at Orla Knud-

sen var uden Konkurrence den 26.
Maj paa Fangel Motorbane, og han
fortjente at vinde den af Kommunen
udsatte Pokal til Ejendom. Han var
iøvrigt lige oppe under Bent Jensens
Banerekord.

C. O. Jensen, der er en Broder ...
(hver Gang een af Brødrene Jensen
dukker op, skal man have at vide, at
det er en Broder til Bent, Svend og
N. V., som det er Tilfældet denne
Gang) ... naa, C. O. Jensen startede
denne Gang i Expertklassen og op-
naaede at slaa en af Odins fineste
Folk, Svend Nissen. Desværre styrte-
de han senere og brækkede Benet,
hvilket vil ødelægge en Del af Sæ-
sonen for ham.

Aage Andersen og Irving Irwinger
havde en Del Vrøvl med deres Ma-
skiner, men placerede sig henholds-
vis som Nr. 2 og 3. Handicappet gik
i første Omgang til Orla Knudsen og
derefter til Aage Andersen efter en
imponerende Kørsel fra Scratchplad-
sen. I Sluthandicappet startede Orla
Knudsen og Aage Andersen fra
Scratchpladsen, hvorfra de kørte op
til 3. og 2. Pladsen efter Vinderen
Svend Nissen.

I Sidevognsklassen tog Johs. Han-
sen Sejren hjem foran Svend Jensen,
Vagn Poulsen samt Svend Knudsen.
Vi vil tipse Johs. Hansen som en af
Fremtidens Stjerner i Sidevognsklas-
sen. Hans Præstationer bliver ikke
mindre, naar man tager i Betragtning,
at hans Ariel »Red hunter«, kun er
paa 500 ccm.

Sidevogns-Handicap blev vundet af
Sv. Jensen, der ogsaa er en af vore
fineste Sidevognskørere.

Senior-Standard blev vundet af
Leif Beck, der imidlertid savnede den
rigtige Konkurrence fra Niels Niel-
sen, Bogense, da dennes Maskine ikke
gik som den kan gaa. Johs. Mækinen
og Helge Kamuk kom ind paa 3. og
4. Pladsen.



GARGOYLE
Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY
SMØREOLIESPECIALISTER

Hvad med VENTILERNE?

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

Akkumulatoren trænger sikkert ogsaa til et Eftersyn.

LAUERVIG PETERSEN

Værksted og Ladestation
Nygaardsvej 4 — Ryvang 65 19

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen

Halmtorvet 13
Central 9063
København V.

Er De ude med Krogen

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

6 MANDS BETJENING

VESTRE AUTO SERVICE

v/ ERHARDT FISKER

Tøndergade 20 . Telefon Eva 8738

En trist Historie om Hjælpsomhed

Mads sad paa Bagsædet og Mikkel laa krumbøjet over Styret paa en gammel »Bus«, som tøffede ud ad Køgevejen efterladende sig en sand Atomsky af Benzinos og Landevejstøv.

Mads frøs, saa det knagede — for Vinden var stik imod, og han havde kun en tynd Skjorte under Jakken.

Tilslidst kunde han ikke holde det ud mere — han dunkede Mikkel i Ryggen og fik ham til at standse Motorcyklen.

»Tag din Jakke af« sa'e Mikkel »og tag den omvendt paa, saa skal jeg knappe den i Ryggen«.



Som sagt saa gjort — derefter fortsattes Turen, og alt syntes nu at forløbe saare godt — indtil Forringen pludselig punkterede med et øredøvende Brag.

»Bussen« røg i Grøften og Mads og Mikkel op i Luften for tilslidst at lægge sig til Hvile midt i en Flok undrenede Køer.

Da Mikkel omsider kom til sig selv, hjulpet af behjertede tililende, var hans første klare Tanke, hvordan det var gaaet med Mads.

»Joh«, sa'e en af de omkringstaaende som Svar paa hans Spørgsmaal, »han sagde godt nok et eller andet, da vi fandt ham, men efter at vi drejete hans Hovede rigtig paa Plads igen, har han ikke givet et Kny fra sig.«

— — — Saa besvimede Mikkel igen.

DET AUTOMATISKE GEAR

Af Civilingeniør JØRGEN RAMBØLL

For nogen Tid siden er de første CHRYSLER Personbiler med automatisk Gearsystem kommet til Danmark. Der skal i det følgende gives Beskrivelse af dette Gearsystem og dets Virkemaade.

De omtalte Chrysler Vogne findes i 2 Modeller — Windsor med en 6 cylindret Motor paa 114 Bremse HK og New Yorker med en 8 cylindret Motor paa 135 Bremse HK.

Kraftoverføringssystemet til Kardanaxlen bestaar af en kombineret Vædskekobling og Tørpladekobling samt en hydraulisk betjent automatisk Gearkasse.

Fra Krumtapakslen overføres Kraften gennem Vædskekoblingen til en Lamelkobling af normal Type. Vædskekoblingen bestaar af 2 Skovlhjul, som løber i et olietæt Hus. Dette er til ca. 80 % af sit Rumfang fyldt med Mineralolie af lav Viskositet (SAE 10 V). Det drivende Skovlhjul er fastgjort til Krumtapakslen paa Motoren og tjener samtidig som Svinghjul for denne.

Hvad der sker i Vædskekoblingen, naar Motoren startes er ganske analogt med, hvad der sker, naar man stiller 2 elektriske Bordventilatorer op over for hinanden og starter den ene. Den anden vil da blive drevet rundt af den Luftstrøm, den første Ventilator frembringer, akkurat som en Vindmølle drives af Vinden. I Vædskekoblingen vil Skovlhjulet paa Krumtapakslen, naar Motoren startes, sætte Olien i Cirkulation, saaledes at Kraften fra dette Hjul gennem Olien overføres til det drevne Skovlhjul, som er i Forbindelse med Tørpladekoblingen. Fra denne gaar Kraften videre til Gearkassen. Tørpladekoblingen betjenes af en normal Koblingspedal.

Naar Motoren gaar paa Tomgang, er Bevægelsen i Olien kun tilstrækkelig til at trække Vognen ganske langsomt frem, naar denne er sat i Gear. Dette kan forhindres ved at træde let paa Bremspedalen. Bilen kan saaledes standses og vedblive at holde stille med Motoren i Gang, Vognen sat i Gear og Koblingspedalen oppe. Det er, som det vil ses senere, netop denne Egenskab ved Vædskekoblingen

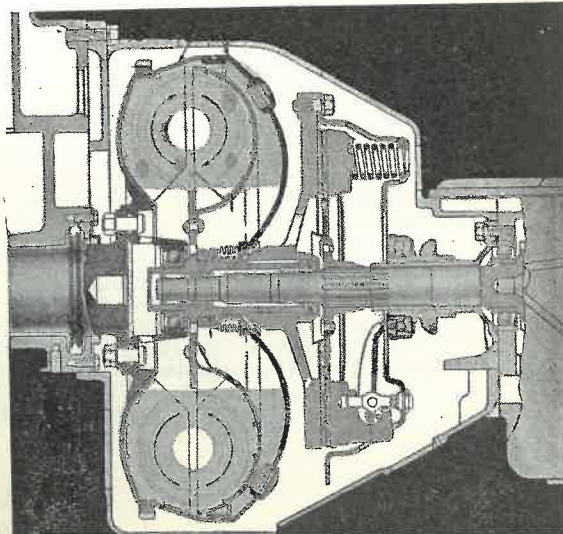
som muliggør Anvendelsen af den beskrevne automatiske Gearkasse. En anden Fordel ved Vædskekoblingen er, at denne ikke som en Tørkobling er udsat for Ødelæggelse ved Kørsel, hvor Koblingen glider meget, for Eks. Vinterkørsel i megen Sne, Bykørsel etc.

Paa Billedet ses, hvorledes det drivende Skovlhjul er boltet paa Krumtapakslen, og det drevne Skovlhjul forbundet til Pladekoblingen. Vædskekoblingen fordrer ingen anden Pasning end et Eftersyn af Oliestanden.

Gearkassen er forsynet med 4 fremadgaende Gear og 1 Bakgear og har 2 Hastighedsomraader, »Lavt« og »Højt« Omraade. Omskiftningen mellem de 2 Omraader sker manuelt ved Hjælp af Haandtaget, som er anbragt paa Ratstammen. (Vist paa Billedet af Instrumentbrættet.) I »Lavt« Omraade staar Haandtaget i samme Stilling som ved Indkobling af 2. Gear i et normalt Gearsystem med 3 fremadgaende Gear, i »Højt« Omraade i samme Stilling som ved Indkobling af 3. Gear. Desuden findes en Bakstilling for Haandtaget. Under Omskiftning mellem Omraaderne trædes Koblingspedalen ned.

I »Lavt« Omraade kører Bilen enten i 1. eller 2. Gear. Omskiftningen mellem disse 2 Gear sker automatisk som beskrevet i det følgende.

Chryslers Vædskekobling



I »Højt« Område køres enten i 3. eller 4. Gear. Omskiftningen foregaar automatisk.

Kørsel med Bilen foregaar normalt saaledes: Motoren startes, Koblingen trædes ud, Gearhaandtaget placeres i »Højt« Omraade og Koblingspedalen slippes. Derpaa udløses Haandbremsen, Speederen trædes langsomt ned, og Vognen skal nu normalt gaa i Gang. Igangsætningen sker blødt og behageligt takket være Vædskekoblingen. Naar Hastigheden er over ca. 20 km i Timen slippes Speederen et Øjeblik. Derved foregaar en automatisk Skiftning til 4. Gear. Et svagt Klik høres som Tegn paa, at Skiftningen har fundet Sted. Speederen trykkes derpaa ned igen, og Bilen kører videre i 4. Gear. (Udvekslingsforhold 1:1 mellem Motor og Kardanaksel).

Bilen bør køres i »Lavt« Omraade i stærkt stigende Terræn, paa daarlige Veje, ved Start med kold Motor, i stærkt Frostvejr eller i andre Tilfælde, hvor en stor Kraftydelse og følgende et stort Omsætningsforhold mellem Kardanakslens og Motorens Omdrejningstal ønskes. Omskiftningen til »Lavt« Omraade foretages med Gearhaandtaget. Bilen startes nu i 1. Gear. Skiftning til 2. Gear opnaas ved at slippe Speederen et Øjeblik, naar en Hastighed over ca. 10 km i Timen er naaet.

Gearsystemet skifter automatisk til et lavere Gear, naar Bilens Hastighed falder under 19 km i Timen i »Højt« Omraade og under 10 km i Timen i »Lavt« Omraade.

Ved Kørsel med en Hastighed under ca. 65 km i Timen i 4. Gear kan man, hvis man har Brug for stor Kraft til Acceleration ved Forbikørsel, store Stigninger e. l. skifte til 3. Gear ved hurtigt at træde Speederen helt i Bund. Skiftningen tilbage til 4. Gear sker ved at slippe Speederen et Øjeblik.

Bakgear indkobles paa normal Maade med Gearhaandtaget og udtraadt Kobling.

Paa Fig. 1 ses et skematisk Billede af Gearkassen. Lameldrevet drives fra Krumtapakslen og er i fast Indgreb med Frihjulsdrevet, som gennem en Frihjulsanordning driver Bundakslen. Lameldrevet kan ved Hjælp af en automatisk betjent Tandkobling sammenkobles med 3. Gearsdrevet, som løber frit paa Hovedakslen (den øverste Aksel i Gearkassen).

Frihjulet er saaledes konstrueret, at

det udkobles af en Frihjulskobling, samtidig med at Lameldrevet kobles til 3. Geardrevet. Koblingen, der sammenkobler Lameldrev og 3. Geardrev har saaledes 2 Stillinger. En Stilling, hvor Lameldrevet er koblet til 3. Geardrevet, og Frihjulsanordningen udkoblet, og en Stilling, hvor Koblingen roterer sammen med 3. Geardrevet, og Frihjulsmekanismen virker normalt.

3. Geardrevet kan kobles til Hoved-

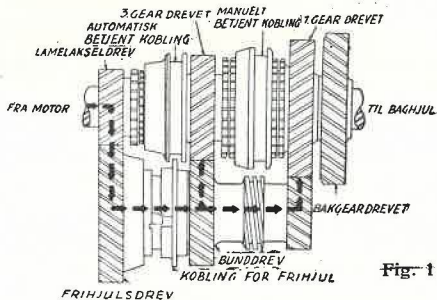


Fig. 1

akslen ved Hjælp af en anden manuelt betjent Tandkobling. Denne Kobling betjenes af Gearhaandtaget paa Ratstammen. Koblingen har 3 Stillinger. I den første er 3. Geardrevet koblet til Hovedakslen og denne Stilling svarer til »Højt« Omraade. I den anden Stilling befinder Koblingen sig mellem 3. og 1. Geardrevet og er ikke i Kontakt med nogle af disse Tandhjul. Denne Stilling svarer til »Frigear«. I den tredje Stilling er 1. Geardrevet, som løber frit paa Hovedakslen, gennem Koblingen i fast Forbindelse med Hovedakslen, og Gearsystemet staar i »Lavt« Omraade.

Bakgeardrevet indkobles paa normal Maade ved Hjælp af en Skiftegaffel betjent af Gearstangen. Blot er det forskydelige Bakdrev i konstant Indgreb med Tandhjulet paa Bundakslens,

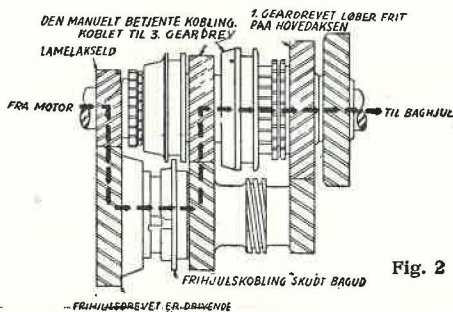


Fig. 2

saaledes at det kun skal føres i Indgreb med Bakkdrevet paa Hovedakslen, hvad der i høj Grad letter Skiftningen.

Tandhjulene er paa Figuren vist i Frigearstilling. Den manuelt betjente Kobling befinder sig mellem 3. og 1. Geardrevet. Den automatisk betjente Kobling er sammenkoblet med 3. Geardrevet og roterer sammen med dette frit paa Hovedakslen. Kraften gaar som vist paa Figuren fra Lameldrevet gennem Frihjulsanordningen til Bunddrevene.

Paa Fig. 2 er Gearstangen blevet flyttet til »Højt« Omraade. Den manuelt betjente Kobling er nu i Indgreb med 3. Geardrevet, og Kraften føres gennem Gearkassen til Kardanakslen som vist paa Figuren. Vognen kører i 3. Gear. Hvis Gearstangen var flyttet til »Lavt« Omraade havde den manuelt betjente Kobling koblet 1. Geardrevet til Hovedakslen og Kraften var gaaet fra det bageste Bunddrev til 1. Geardrev og videre gennem Hovedakslen, Vognen havde kørt i 1. Gear.

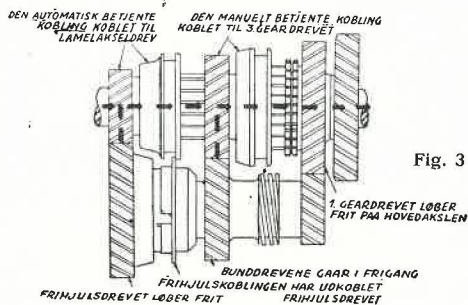


Fig. 3

Paa Fig. 3 er den automatisk betjente Kobling blevet ført til venstre og har koblet Lameldrevet til 3. Geardrevet. Samtidig har Frihjulskoblingen udkoblet Frihjulet. Kraften gaar som vist gennem Gearkassen. Bilen kører i 4. Gear. 2. Gearstillingen opnaas paa lignende Maade, blot var Kraften i dette Gear gaaet fra Lameldrevet til 3. Geardrevet — som løber frit paa Hovedakslen — og derfra gennem Bunddrevene og 1. Geardrevet til Hovedakslen.

Det vil ses, at det er nødvendigt at udkoble Frihjulmekanismen i 4. og 2. Gear, da Bunddrevene løber med et større Omdrejningstal end Frihjulsdrevet som Følge af, at det drives af 3. Geardrevet. En Følge af Frihjulets Virkning er, at Baghjulene kun er i

Stand til at drive Motoren i 4. og 2. Gear. Motoren kan saaledes ikke anvendes som Bremse ved Kørsel i 1. og 3. Gear, og ønsker man f. Eks. ved Bjergkørsel at koble ned til et lavere Gear for at udnytte Motorens Bremsvirkning bedre, er det nødvendigt at skifte fra 4. til 2. Gear.

Skiftning til 1. eller 3. Gear ved Igangsætning af Bilen sker manuelt, mens al senere Skiftning sker automatisk ved Hjælp af det hydraulisk-elektriske Kontrolsystem.

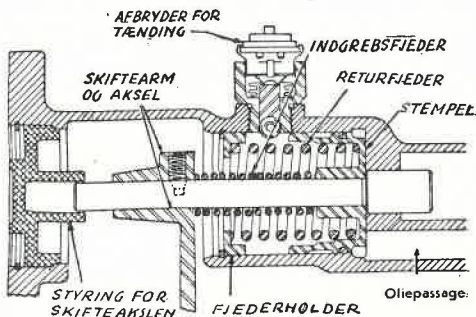


Fig. 4

Paa Fig. 4 er vist et Snit gennem Skiftemekanismen for den automatisk betjente Kobling i Gearkassen. Skiftearbejdet udføres af de 2 viste Fjedre, Indgrebsfjederen og Returfjederen. Disse Fjedre spændes hydraulisk, idet der som vist findes et Stempel, som paavirkes af Trykolie.

Naar der ledes Olie under Tryk ind bag Stempellet, presses dette mod venstre paa Figuren, indtil det stoppes af Fjederholderen. Returfjederen er nu spændt. Samtidig er Indgrebsfjederen blevet trykket mod Skiftearmen, hvilket har forårsaget, at Skiftearmen og Skiftegaflen er trykket til venstre. Derved bliver den automatiske Kobling i Gearkassen presset mod Lamelakslen. Naar Gaspedalen slippes et Øjeblik, sker der en Synchronisering mellem Lameldrevet og 3. Geardrevet, og den spændte Indgrebsfjeder kobler Lameldrevet og 3. Geardrevet sammen. Bilen er i 2. eller 4. Gear.

Naar Oliens Tryk paa Stempellet ophører, trykker Returfjederen Stempellet tilbage og udløser saaledes Forbindelsen mellem Lameldrevet og 3. Geardrevet. Gearsystemet skifter saaledes til 1. eller 3. Gear alt efter, hvilken Stilling Gearhaandtaget paa Ratstammen indtager.

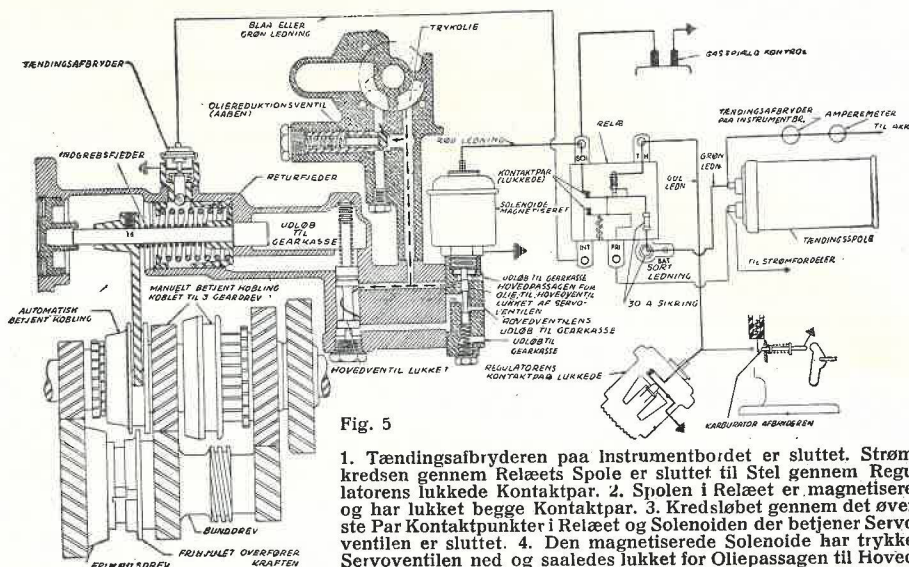


Fig. 5

1. Tændingsafbryderen paa Instrumentbordet er sluttet. Strømkredsen gennem Relæets Spole er sluttet til Stel gennem Regulatorens lukkede Kontaktpar. 2. Spølen i Relæet er magnetiseret og har lukket begge Kontaktpar. 3. Kredsløbet gennem det øverste Par Kontaktpunkter i Relæet og Solenoiden der betjener Servoventilen er sluttet. 4. Den magnetiserede Solenoide har trykket Servoventilen ned og saaledes lukket for Oliepassagen til Hovedventilen. Trykollen slippes af Reduktionsventilen tilbage til Gearkassen. — Kontrolsystemets Dele forbliver i denne Stilling indtil Vognen har naaet en Hastighed af 18—22 km i Timen i 3. Gear (9—11 km i Timen i 1. Gear).

Det elektro-hydrauliske System består af følgende Dele:

1. Oliepumpen. Denne er monteret i bagerste Lejehus paa Gearkassen og drives gennem et Tandhjulstræk fra Hovedakslen. Pumpen er en Kapselpumpe af Chryslers specielle Konstruktion og samme Type Pumpe anvendes som Oliecirkulationspumpe for Motoren.

2. De hydrauliske Ventiler. Der findes 3 Olieventiler. Reduktionsventilen, Servoventilen og Hovedventilen. Alle disse Ventiler er sammenbygget med Gearkassen som vist paa Billederne.

Reduktionsventilen regulerer Oliestrykket i det hydrauliske System og aabner ved et Olietryk af ca. 3,5 kg/cm².

Servoventilen betjenes af Solenoiden. Dens Opgave er ved Hjælp af Trykolie at aabne og lukke for Hovedventilen.

Hovedventilen, som betjenes af Trykolie fra Servoventilen, aabner og lukker for Tilførslen af Trykolie til Skiftearmens Stempel.

3. Solenoiden består af en Spole med en bevægelig Jernkerne. Naar der er Strøm paa Spølen trykkes Servoventilen ned, og naar Spølen er strømløs, trykker en lille Fjeder Servoventilen op igen.

4. Relæet. Dette er en automatisk Afbryder, som kontrollerer det elek-

triske Kredsløb gennem Solenoiden. Relæet er forsynet med 2 Par Kontaktpunkter. Naar en elektrisk Strøm gaar gennem Spølen i Relæet er begge Kontaktpar lukkede. Naar Spølen er strømløs holdes begge Kontaktparrene aabne af en Fjeder. Som vist paa Figur 5 er det øverste Par Kontaktpunkter anbragt mellem de 2 Tilslutningsklemmer, som er mærkede »Bat« og »Sol« Dette Par Kontrakter kontrollerer Strømkredsen for Solenoiden. Det nederste Kontaktpar er indkoblet mellem »Int« og »Pri« Klemmerne, som tilhører Tændingsafbryderens Strømkreds.

5. Regulatoren. Denne er en automatisk Afbryder, som er forsynet med et Sæt Kontakter, som aabnes og lukkes af et Par Svingklodser. Dette Kontaktpar kontrollerer Strømkredsen for Relæets Spole.

Regulatoren drives gennem Tandhjulstræk fra Gearkassens Bundaksel — og Kontakterne aabner ved en Hastighed af ca. 16—19 km i Timen i 3. Gear og ved ca. 8—10 km i Timen i 1. Gear. De lukker igen ved 15 km i Timen i 4. Gear og 8 km i Timen i 2. Gear.

6. Karburatorafbryderen. Denne Afbryder er anbragt paa Karburatoren og betjenes af Gasspjældet. Den har samme Opgave som Regulatoren — at kontrollere Strømkredsen for Spølen i Relæet.

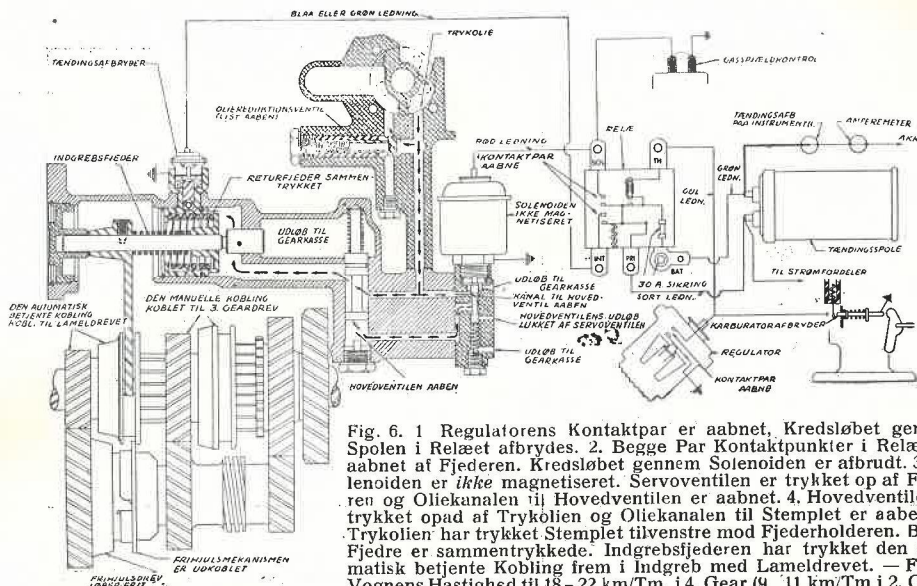


Fig. 6. 1 Regulatorens Kontaktpar er aabnet, Kredsløbet gennem Spolen i Relæet afbrydes. 2. Begge Par Kontaktpunkter i Relæet er aabnet af Fjederen. Kredsløbet gennem Solenoiden er afbrudt. 3. Solenoiden er ikke magnetiseret. Servoventilen er trykket op af Fjederen og Oliekanalen til Hovedventilen er aabnet. 4. Hovedventilen er trykket op af Trykkojen og Oliekanalen til Stempellet er aaben. 5. Trykkojen har trykket Stempellet tilvenstre mod Fjederholderen. Begge Fjedere er sammentrykkede. Indgrebsfjederen har trykket den automatisk betjente Kobling frem i Indgreb med Lameldrevet. — Falder Vognens Hastighed til 18–22 km/Tm. 14. Gear (9–11 km/Tm i 2. Gear), lukkes Regulatorens Kontaktpar. Relæets Kontaktpar lukkes, Solenoiden magnetiseres og lukker Servoventilen, hvorved Oliens Tryk paa Stempellet ophører. Returfjederen fører Koblingen ud af Indgreb med Lameldrevet og Gearsystemet skifter til 3. (eller 1.) Gear.

lukkes Regulatorens Kontaktpar. Relæets Kontaktpar lukkes, Solenoiden magnetiseres og lukker Servoventilen, hvorved Oliens Tryk paa Stempellet ophører. Returfjederen fører Koblingen ud af Indgreb med Lameldrevet og Gearsystemet skifter til 3. (eller 1.) Gear.

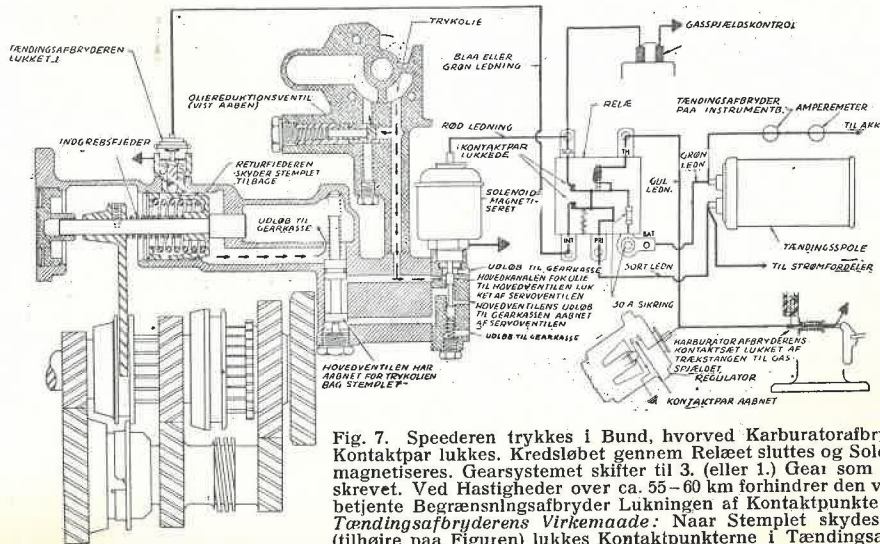


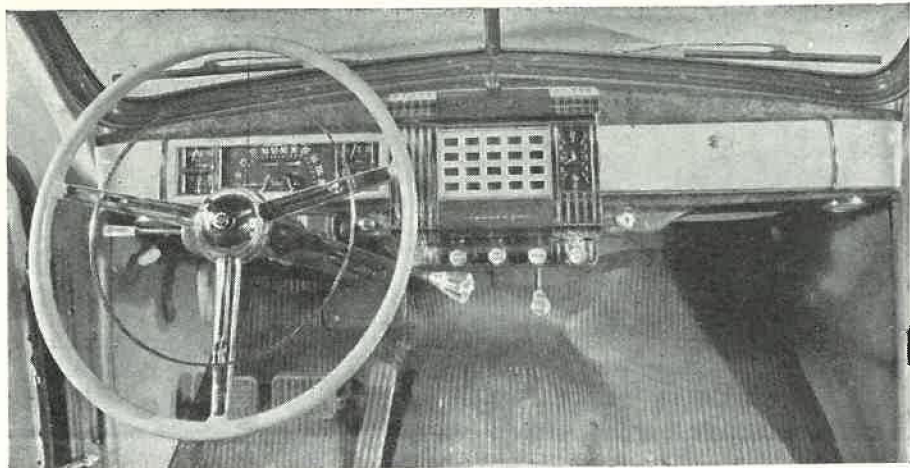
Fig. 7. Speederen trykkes i Bund, hvorved Karburatorafbryderens Kontaktpar lukkes. Kredsløbet gennem Relæet slutes og Solenoiden magnetiseres. Gearsystemet skifter til 3. (eller 1.) Gear som før beskrevet. Ved Hastigheder over ca. 55–60 km forhindrer den vacuumbetjente Begrænsningsafbryder Lukningen af Kontaktpunkterne. Tændingsafbryderens Virkemaade: Naar Stempellet skydes bagud (tilhøre paa Figuren) lukkes Kontaktpunkterne i Tændingsafbryderen. Samtidig er det nederste Kontaktpar i Relæet lukket, hvilket

medfører, at den primære Strømkreds i Tændingssystemet afbrydes. Ved at Tændingen afbrydes mindskes Belastningen paa Tandhjulene og Skiftningen til 3. (eller 1.) Gear lettes. Tændingsafbryderen er ikke i Funktion ved Skiftning til 4. (eller 2) Gear, da Frihjulet under denne Skiftning er i Funktion indtil Skiftningen er fuldført.

Karburatorafbryderen tillader Førenden at skifte til 3. eller 1. Gear, hvis yderligere Acceleration eller Kraft ønskes, selv uden for Gearsystemets normale Skiftehastigheder. Skiftningen foregår som før omtalt ved at træde Speederen helt i Bund. Afbryderen fungerer dog kun ved Hastigheder under ca. 65 km i Timen i 4.

Gear og tilsvarende lavere Hastighed i 2. Gear.

Karburatorafbryderens Virkningsområde bestemmes af en vacuumreguleret Begrænsningsafbryder, som er sammenbygget med denne. Begrænsningsafbryderen består af et Stempel, som af det kraftige Vacuum i Karburatorens Indsugningsaabning



Instrumentbræt i Chrysler Windsor

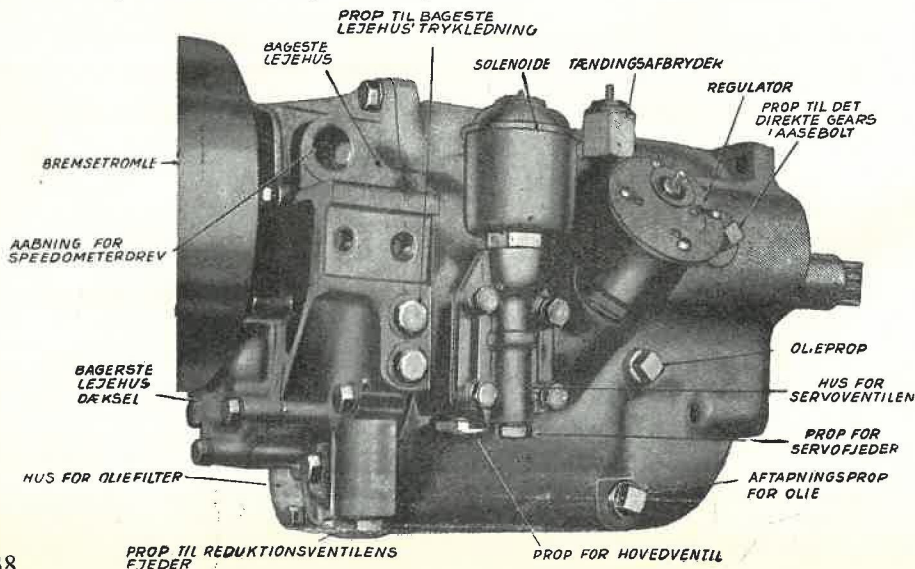
ved Hastigheder over de ovenfor nævnte suges opad, hvilket medfører, at Kontaktpunkterne i Karburatorafbryderen ikke kan lukkes. Naar Vacuumet ophører, trykkes Stempellet tilbage af en Fjeder.

7. Tændingsafbryderen. Denne er indskudt i Strømkredsen mellem Tændspolens primære Klemme og Stel. Afbryderen betjenes af den automatiske Skiftemekanisme og afbryder Tændingen et Øjeblik, naar Skiftningen skal foregaa. Dette giver mindre Belastning paa Tandhjulene i Gearkassen og bevirker saaledes en lettere Skiftning.

8. Gasspjældkontrollen. Da Baghjulene i 3. eller 1. Gear ikke kan trække Motoren, kan denne let gaa i Staa,

naar Speederen slippes for pludselig. Dette forhindres af Gasspjældkontrollen, som ved Hjælp af et Stempel afbremser Gasspjældets Bevægelse saa meget, at Lukningen ikke sker for pludselig. Kontrolorganets Stempel skal ved Lukning presse Benzin gennem en snæver Ventil, hvorved den afbremsende Virkning opstaar. Kanalen indsnævres af en Ventil, som betjenes af en Solenoide, der er koblet parallelt til Servoventilens Solenoide. Kontrollen virker saaledes kun i 3. eller 1. Gear.

Paa de skematiske Fig. 5, 6, 7 vises Virkemaaden af Kontrolsystemet. De tykt optrukne Linier angiver de Dele af det elektriske System, som er i Virksomhed i hvert enkelt Tilfælde.





Det lader til, at Clubben vil faa megen Glæde af at have hvervet Fyrmester Ljusholmer som Medlem. Det vakte dog en Del Ængstelse, da han til Klubbens første Baneløb mødte med et Par store Tyrehorn i Styrt-hjelm, ligesom Vikingerne brugte dem. Da han fik Reglerne forklaret, indsa han imidlertid det overflødi-ge i dette Arrangement.



Gaardejer Byfjendsk viste sig noget vanskelig, idet han nægtede at starte, dersom Løbet skulde køres venstre om. Fyrmesteren gik godmodigt med til at køre med Solen. Fisker Jørgensen var forhindret i at starte paa Grund af Maskinskade. Det paa- staas, at den egentlige Aarsag var Fiskerens Præmiehøne, der havde bygget Rede i sin Husbonds Harley Da-

vidson og derefter nægtede at lade sig fjerne.

Det blev derfor Ljusholmer og Byfjendsk, der alene maatte kæmpe om de ærefulde Laurbær. Da Dommerne endnu ikke er enige om Resultatet, kan dette først bringes i næste Nummer.

Til det store og overdaadige Kaffe- gilde i Forsamlingsbygningen var alle Klubbens Medlemmer mødt frem for at tage Del i Aftenens Diskussions- møde. Gravhøj forlangte, at man fik en Benzinpumpe anbragt paa Øen, men A. P. Andersen, som er Formand for Naturfredningsudvalget, gik skarpt mod dette Forslag. Ved at forespørge de Medlemmer, der var Ejere af Motorkøretøjer, viste det sig, at disse var ligeglade. Ljusholmer syntes, den var overflødig, da han altid kørte paa Petroleum. Da Diskussionen udartede til Skænderi om Valutapuklen, gav A. P. Andersen Likør til Kaffen, og Byfjendsk udbragte et Leve for Klubben. Mødet sluttede som sædvanligt med, at Formanden blev opfordret til at trække sig tilbage, hvilket han som sædvanligt nægtede.

Trafikkultur omkring et Motorløb

Motorløb maa have en gavnlig Indflydelse paa Trafikkulturen, for man undres Gang paa Gang over at konstatere, at medens Trafiken til et Motorløb former sig som et uorganiseret Hastighedsløb, saa er Afviklingen af Trafiken efter Løbet et Mønster paa Færdselskultur. Bilerne er de værste til at tilsidesætte alle Hensyn og i Særdeleshed Droskebiler. Selv faa eller enkelte Motorbøller i Trafiken ved et Motorløb kan give et mørkt Helhedsindtryk, der ikke gavner Motorsporten.

besatte de fire første Pladser ved Isle of Man's Junior Grand Prix 1947

Se Referatet i næste Nummer.

EXCELSIOR-HENDERSON MOTOR CO. H. C. ØRSTEDSVEJ 23 TELF. C. 6581

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Cylinderslibning

Fabrikation af
**Tandhjul og Krumtap-
lejer m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V

LØBSKALENDER

JUNI

15. Hobro Motor Klub - Baneløb
Horsens Auto- og Motorklub - Baneløb
M. C. K. Svendborg - Baneløb
Dan, Nakskov - Baneløb
22. Gentofte - Baneløb
Viborg Motor Klub - Bakkeløb
Vestfyen - Baneløb
29. Randers Motor Sport - Bakkeløb
Vejle Auto- og Motor Klub - Baneløb
Korsør & Omegns Motor Klub - Baneløb
Bogense Motor Klub - Baneløb

JULI

6. Nordjyllands Motor Sport - Bakkeløb
Kolding Motor Klub - Baneløb
Odin - Baneløb
Dan, Nakskov - Baneløb
13. Haderslev Motor Sport - Baneløb
Jyllands Motor Sportsunion - Baneløb
Korsør & Omegns Motor Klub - Baneløb
20. Als Motor Sport - Terrainbaneløb
Brødstrup Motor Klub - Bakkeløb

GIRLING

BREMSE OG STØDAMPERE

LUCAS

ELEKTRISK Udstyr

C.A.V.

DIESEL-TILBEHØR - ELEKTRISK Udstyr

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Nørrevold 9

København K.

C. 4195 - C. 6819

STOP

OLIE FORBRUGET

med CORDS

Lettere Start - Større Fart 100% Smøring



Cords Ringe fastholder Olien og skaber derved et »Reservoir« af Olie, der smører i samme Øjeblik Motoren startes... giver Motoren Liv... skaaner Cylindrene mod Slid... og sikrer effektiv Smøring i Motorens mest kritiske Arbejdsmetoder.

Enhver Motor kan udnyttes 100% med et Minimum af Olieforbrug, fordi Cords Ringe faas i Størrelser passende til enhver Motor.

CORDS

STEMPELRINGE

FORLANG DEN HOS DERES REPARATØR

VILH. NELLEMANN A/S • KØBENHAVN • RANDERS



*-det er Gnisten
der gør det...*

CHAMPION

TÆNDRØR

Billow