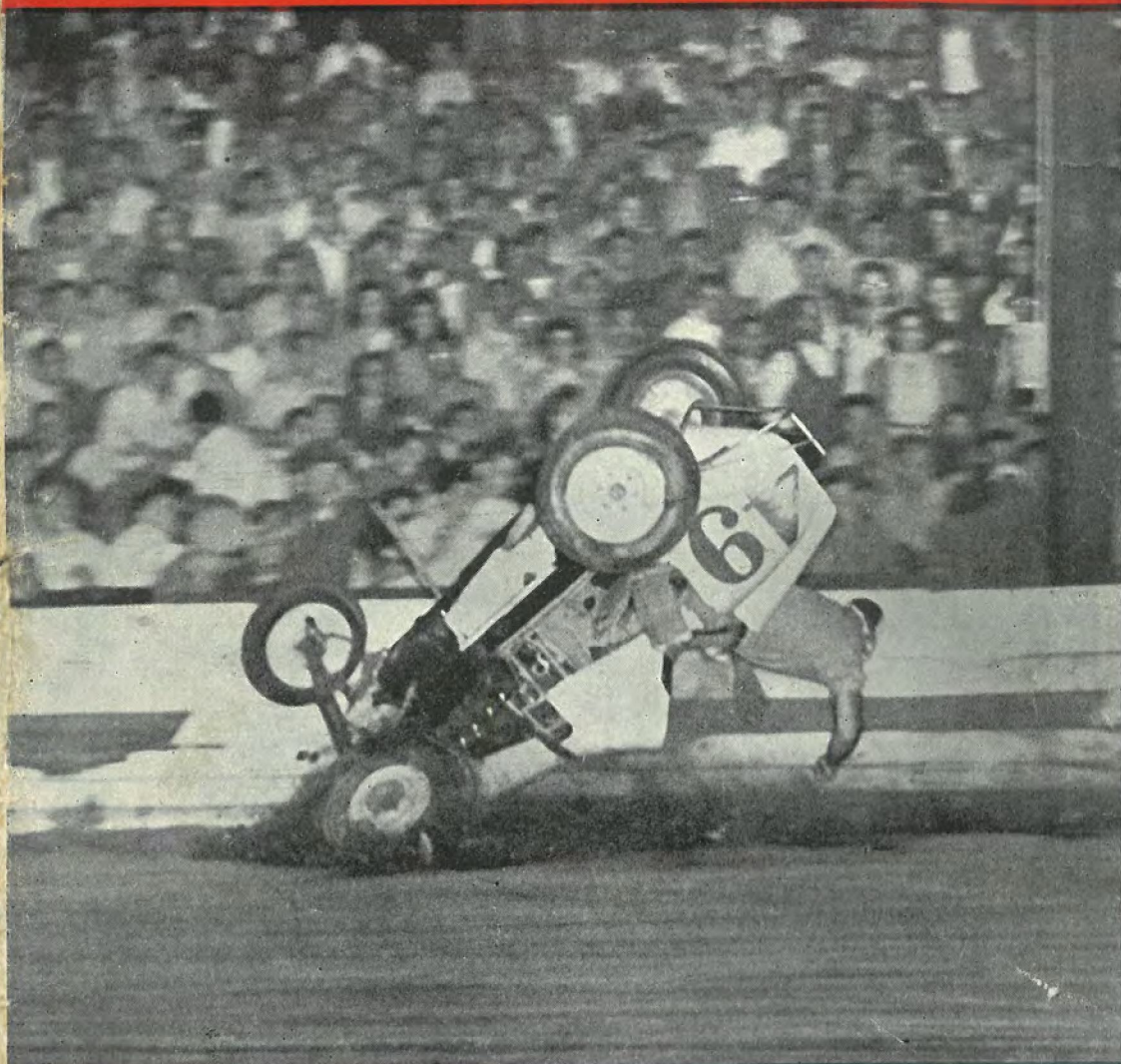


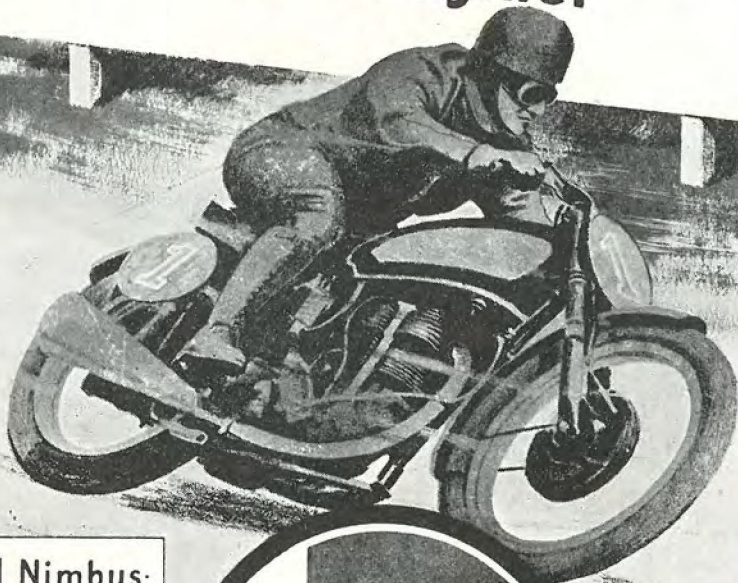
SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT ★ JULI 1947

Castrol „GRAND PRIX”

Sommerolien
til Motorcykler



Til Nimbus:
Brug „XXL”



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. Juli

1. Aarg.

ISLE OF MAN *som i gamle Dage*

Tekniske Vanskeligheder — Interessante Modeller

Sv. Aa. Sørensen eneste udenlandske Deltager

Dette T. T.-Løb blev det første rigtige efter Krigen. Flere Fabrikker havde Maskiner med, men den største Nyhed kan sikkert siges at være den nye A. J. S.-Racer, der inden Løbet var et ubeskrevet Blad. Det er en to-cylindret Motor med vandret liggende Cylindre og meget interessant i Konstruktionen. En anden to-cylindret Maskine var Moto-Guzzi ombygget af Stanley Wood. Disse Maskiner var Løbets Spørgsmaalstegn.

Ellers var det som sædvanlig Norton og Velocette, der prægede Løbet. De fleste af disse Maskiner var bygget før Krigen og var senere undergaaet forskellige Ændringer og Ombygninger. En Del tekniske Vanskeligheder opstod paa Grund af de nye Bestemmelser, der gaar ud paa, at Landevejsløb skal køres paa ren Benzin. Kompressionsforholdet maatte derfor sættes betydeligt ned, og da Kompressorer er bleven forbuden Frugt, vilde det for de nye A. J. S.-Modellers Vedkommende sige, at de skulde ændre fuldstændigt.

46 Ryttere starter

Dagen for Junior T. T. oprandt i straalende Sol.

Med 15 Sekunders Mellemrum blev de 46 Ryttere sendt af Sted. Syv Gange skulde den 37½ miles lange Bane gennemkøres, og ikke eet Sted maatte der spildes et Sekund, eftersom Chancerne for at vinde Tid var dalet betydeligt med det lavere Kompressionsforhold, der havde medført, at indtil 8 BHK af Maskinernes Kraft var gaaet tabt.

Allerede paa første Omgang sker der noget. Cann (Norton) kører uden om Juhan (Velocette) ved Kirkmichael, og Drinkwater maa standse op ved Union Mills med Maskinskade. Inden Udgangen af første Omgang er der 3 Dueller i Gang: Bills og Daniell, Lyons og Kann, McEwan og Foster. Daniell ligger forrest, men da det er Enkelmandsstart, kan Stillingen paa første Omgang først overses, naar alle Ryttere er begyndt paa anden Omgang. Saa kom Sensationen. Foster havde kørt sin Velocette omkring 20 Sekunder hurtigere end Nortonfabrikkernes Favorit, Daniell.

Placeringen efter første Omgang var for de første 6 Ryttere: Foster (Velocette), Daniel (Norton), Cann (Norton), Fry (Velocette), McEwan (Norton) og Brett (Velocette). Lige efter Brett laa Bills og Goodman.

Paa anden Omgang overhaler Cann Daniell, men kan ikke naa Foster, der har sat Farten i Vejret til over 80 miles i Timen (hans Gennemsnitsfart paa første Omgang blev maalt til 79,42 mls/Tm.).

Efter første Omgang savnede man Lyons (Norton), og efterhaanden naaede Rygterne frem, at han havde været ude for et Uheld.

Efter anden Omgang laa Brett foran McEwan, og Whitworth (Velocette) var gaaet voldsomt frem og laa nu som Nr. 9.

Efter tredie Omgang begyndte Lederfeltet at tage Form — man fik et Fingerpeg om det endelige Resultat. Foster satte stadig Farten op, skønt han fik Signaler om sin fine Place-

ring, der maaske vilde have faaet andre Ryttere til at skaane Maskinen. Hans Gennemsnitsfart var nu oppe paa 80,59 miles i Timen. Efter ham kom Daniell paa sin Norton, og da Whitworths Placering blev markeret, gik der et Pust af Sensation hen over Publikum. Med en Gennemsnitsfart, der laa over Daniells, laa han lige efter denne paa Trediepladsen. Cann var igen gaaet tilbage og laa som Nr. 4, medens Brett holdt Stillingen som Nr. 5. McEwan (Norton) og Fry (Velocette) forsvandt paa denne Omgang.

Og saa kom Højtalerne med en Meddelelse, der fik Nortonfabrikkernes Folk til at se blege og sammenbidte ud: Daniell er gaaet ud med Maskinskade, Cann er gaaet i Staa med Motorstop, og Bills er styrtet, men fortsætter. Kort derefter meddeles det, at Cann var gaaet ud med Maskinskade.

Velocette besatte derefter de 4 første Pladser i følgende Rækkefølge: Foster (med forøget Fart, 80,71 miles i Timen), Whitworth, Weddell og Goodman. Derefter kom 3 Norton'er: Martin, Hudson og Miller. Sidstnævnte maatte imidlertid give op paa næste Omgang, og bortset fra, at Weddell gik uden om Goodman, holdt Placeringen sig til Opløbet.

26 Ryttere gennemfører

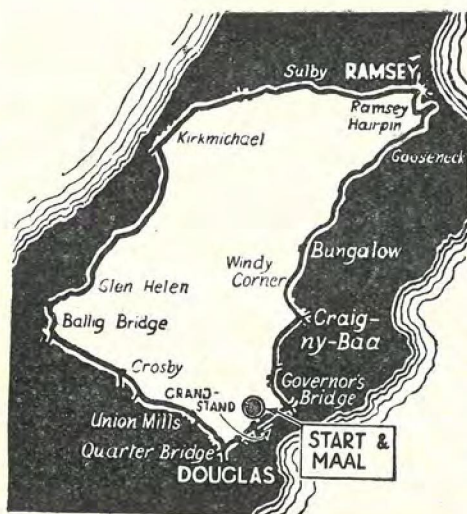
Foster gik over Maallinien efter at have kørt i 3 Tm. 17 Min. 20 Sek. med en Gennemsnitsfart af 80,31 miles i Timen. I 1939 kørte Stanley Wood med en Gennemsnitsfart af 83,19. Derefter kom Whitworth, Weddell og Goodman alle paa Velocette fulgt af Martin og Hudson paa Norton. Som Nr. 15 kom vor Landsmand, Svend Aage Sørensen, i Tiden 3 Tm. 40 Min. 27 Sek. — en udmærket Præstation, naar man tager i Betragtning, at hans Excelsior ikke er af helt ny Dato, samt at han selv havde trimmet og indstillet den, hvorimod flere af Norton- og Velocettemaskinerne havde gennemgaaet en grundig Ombygning og Trimning paa de respektive Fabrikker. De engelske Ryttere er ogsaa haarde Folk at køre med, Foster f. Eks. er professionel Motorkører med flere Sejre bag sig. Han vandt saaledes Isle of Man-T. T. i 1936 paa en 250 ccm New Imperial.

Norton tager Revanche i Seniorklassen

Bitre Erfaringer kan virke ansporende — Norton-Maskinerne gik perfekt i Seniorklassen. H. L. Daniell kørte sin 499 ccm Norton over Maallinien som Vinder i Tiden 3 Timer 11 Minut-



A. R. Foster ved Governor's Corner



Den 37 1/4 miles lange Rute som Rytterne skal gennemkøre 7 Gange. At Banen ikke er let at køre ses af ovenstaaende Skitse

ter 22 Sekunder, hvilket svarer til en Gennemsnitsfart af 82,813 miles i Timen. 22 Sekunder senere kom en Søstermaskine kørt af A. J. Bell, der blev Nummer 2, efter at Bills var gaaet ud paa sin sidste Omgang, hvor han laa paa Andenpladsen. Peter Goodman besatte Trediepladsen paa sin 495 ccm Velocette. Der startede 27 Ryttere, hvoraf 14 gennemførte. Den hurtigste Omgang blev kørt af Bell og Goodman, der begge opnaaede en Gennemsnitsfart af 84,07 miles i Timen. Blandt de startende Maskiner var der flere paa 350 ccm, saaledes kørte Shillings, Clift og Hudson 348 ccm Norton og Weddell, T. L. Wood og Fry 348 ccm Velocette. I Spidsen for Nortonholdet var Daniell, der har Rekorden for hurtigste Omgang med 91 miles i Timen, samt Archie Bell og Ken Bills.

En Nortonsejr syntes oplagt, men der var stadig den nye A. J. S., der i nogen Grad virkede distraherende, fordi det var dens Ilddaab, der forestod. Dertil kom Vinderen af Junior-klassen, Foster, der havde vist en eminent Kørsel.

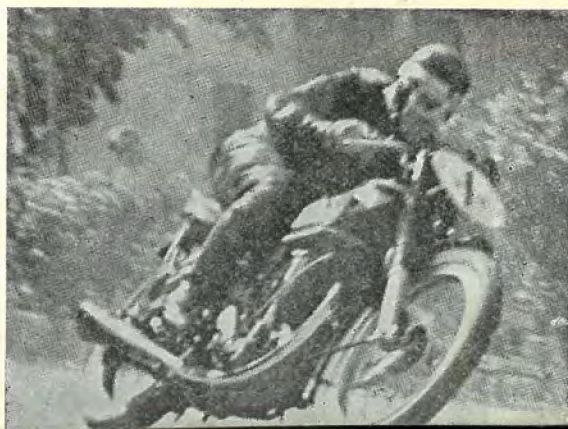
Hovedparten af disse distraherende Spørgsmaalstegn blev fjernet i Starten. Jock West fik lige fratrængt sin nye A. J. S. et Brøl, for derefter at gaa i Staa nogle Hundrede Meter længere fremme. Han holdt dog stadig Moto-

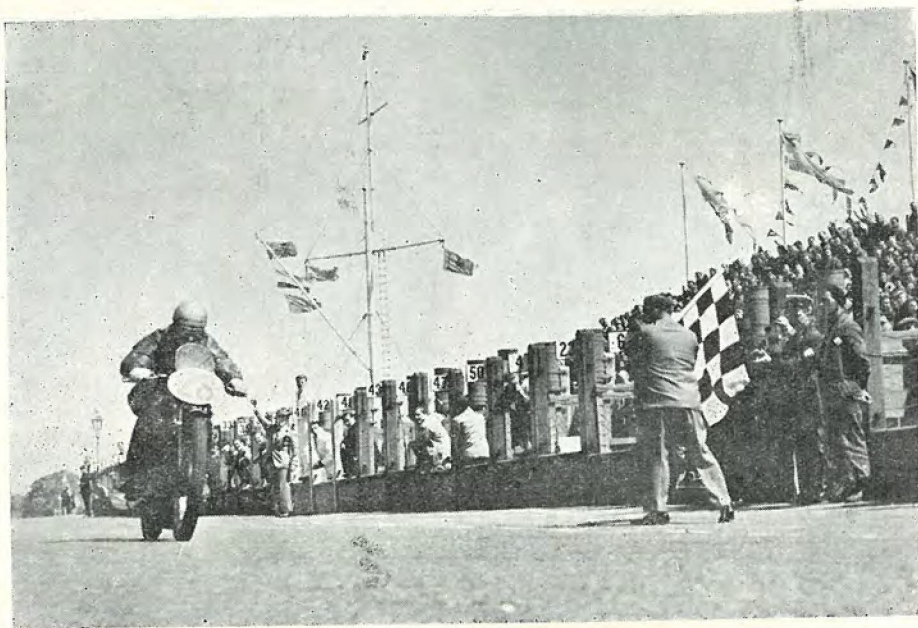
ren i Gang, men hans første Omgang laa paa 84 Minutter, hvilket paa Forhaand satte ham ud af Spillet; senere fik han Vrøvl med Koblingen, men fik dog forinden vist, at den nye Maskine er et farligt Konkurrencemoment, naar den vel at mærke er i Orden.

Foster startede lige efter West, men Uheldet var stadig fremme. Et Par Kilometer ude ad Vejen maatte han gaa ud med et sprængt Stempel. Der var nu R. L. Graham paa den anden A. J. S., og Goodman paa Velocette, der kunde gøre de førende Norton-ryttere Rangen stridig. Efter første Omgang var Placeringen for Lederfeltet: Bell (Norton), Daniell (Norton), Bills (Norton), Graham (A. J. S.), Whitworth (Velocette), Frend (Norton), Goodman (Velocette) og Newman (Norton).

Derefter skete der forskelligt, der rykkede noget om i Placeringen. Graham styrtede med sin A. J. S., men kom paa Benene igen og fortsatte. Gregory (Norton) maatte ofre nogen Tid paa at spænde et løst Udblæsningsrør fast. Weddell (Velocette) tog et regulert Styr ved Ramsey, og blev vildt protesterende ført til Hospital. Samme Sted gik Shillings ud med Maskinskade. Paa anden Omgang gik Daniell uden om Bell, og Placeringen var nu: Daniell, Bell, Bills, Frend, Goodman, Whitworth, Newman og Graham. Paa tredie Omgang lagde Bell atter udenom Daniell, Graham gik frem som Nr. 6, og Whitworth forsvandt. Kampen stod mellem Daniell, Bills og Bell, der paa fjerde Omgang laa i nævnte Rækkefølge, for paa 5. Omgang at skifte til Daniell, Bell, Bills. Jock West havde nu faaet Krammet

K. Bills, Norton, for fuld Fart gennem Union Mills





A. R. Foster, Velocette, gaar over Maallinien som Vinder af Junior T. T.

paa sin A. J. S. og præsterede en Omgang med 83,6 miles i Timen, men han var kommet for langt tilbage. Nortonholdets Anfører sendte fortvivlede Signaler til de tre »Spidser«: »Kør forsigtigt«, »Lidt langsommere«, »unødvendig Fart«, og store fede Plusser paa Tavlerne var blandt de Nødraab, som skulde fange Rytternes Øjne — men de blev konsekvent overset. Paa 6. Omgang rykkede Bell atter op paa Førstepladsen, og Goodman laa nu som Nr. 4.

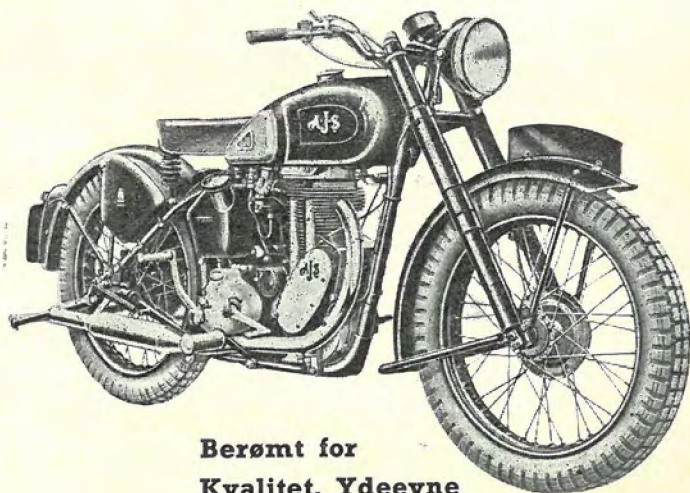
Hvad vilde der ske paa sidste Omgang? Der skete faktisk ikke saa lidt. Daniell gik frem igen — Daniell vandt. Bills maatte gaa ud. Graham knækkede en Kæde og fuldførte til Fods. Goodman kom ind som Nr. 3 efter Bell. Derefter gik Friend, Newman og Evans. Bortset fra Trediepladsen, som Goodman besatte med Velocette, og Grahams genvordige Rejse, der trods alt placerede ham som Nr. 9, var det Norton, der laa i Spidsen. Wood og Fry, der begge kørte 348 ccm Velocette, kom ind som Nr. 11 og 12, Myers (Norton) som Nr. 13, og Jock West fuldførte som 14. og sidste Mand, efter en Dag han sent vil glemme.

Svend Aage Sørensen bliver Nr. 7 i 250 ccm-Klassen

Samtidig med Seniorløbet kørtes »Letvægts-Klassen« eller 250 ccm, som vi foretrækker at kalde det her i Landet. Af gode Grunde var hverken Norton eller Velocette repræsenteret, da disse Fabrikker ikke har Racere i denne Klasse, hvorimod Excelsior som sædvanlig dominerede. Men ogsaa i dette Løb var der Nyheder paa Banen, nemlig de to italienske Moto-Guzzi, som begge er blevet omtrimmet af Stanley Wood, der ogsaa har valgt Rytterne Cann og Barrington til dem.

Stanley Woods Navn har saa stor en Goodwill, at Forhaabningerne til — eller Frygten for — de italienske Maskiner var overvældende. Allerede paa første Omgang viste disse Formodninger og blandede Følelser sig at slaa til. Guzzierne lagde sig i Spidsen med Cann paa Førstepladsen efterfulgt af Barrington 10 Sek. senere. L. J. Archer havde haabet at kunne slaa de to »Italienere« paa sin New Imperial, der havde opnaaet fine Tider under Træningen, men kort efter Starten blev han nødt til at udskifte et Tændrør. Trods denne Forsinkelse laa han dog paa Trediepladsen efter

AJS



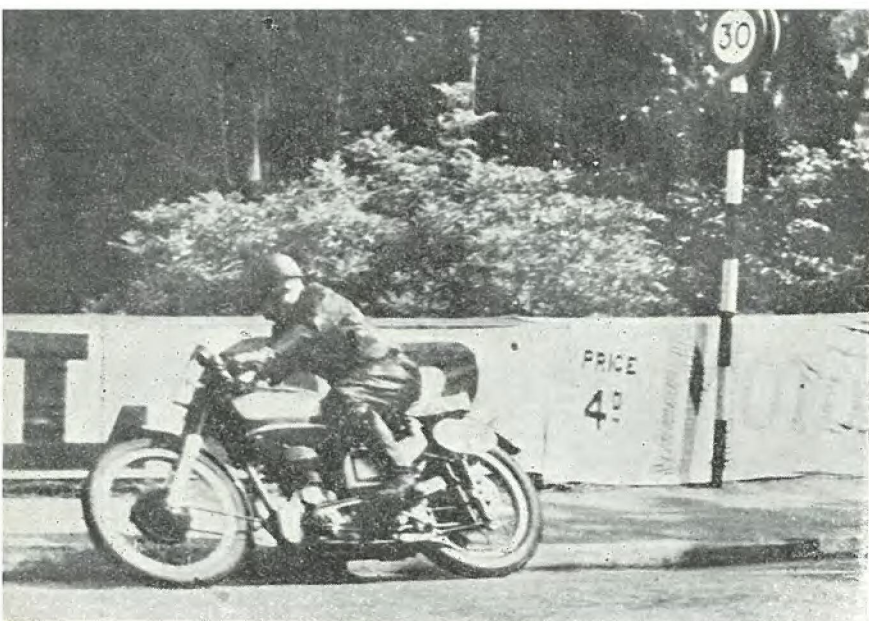
**Berømt for
Kvalitet, Ydeevne
og Paalidelighed**

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN

ODENSE

Harold Daniel,
Norton ved
Quarter Bridge



første Omgang, et lille Minut senere end Barrington. Paa første Omgang havde mange af Rytterne Kludder med Maskinerne. Som Nr. 4, 5 og 6 kom Pike (Rudge), Martin (Excelsior) og Paterson (New Imperial). Cann's Gennemsnitsfart for første Omgang var 73,03 miles i Timen, hvilket ligger meget tæt op til den Fart, der blev opnaaet før Krigen, da Brændstoffet var halvt Benzin og halvt Benzol. Det saas (og hørtes) tydeligt, at Italienerne havde haft bedst Held med Omtuningen til ren Benzin, men kunde de holde?

Placeringen holdt sig til 4. Omgang. Paa denne maatte Cann holde ind til Vekanten og udskifte en Ventilfjeder(!) uden dog at miste sin Første-

plads!!). Derimod styrtede Horne, da hans Motor satte sig paa Grund af en Fejl med Oliepumpen, og Drinkwater gik forbi Pikes Rudge. Efter 5. Omgang var Placeringen Cann, Barrington, Archer, Drinkwater (Excelsior), Pike (Rudge) og Paterson (New Imperial). Paa 6. Omgang var Stillingen den samme, men Barrington var nu gaaet udenom Cann og laa nu 2 Sekunder foran. Paa sidste Omgang gik Drinkwater udenom Archer, medens den øvrige Placering holdt sig. Ialt gennemførte 11 Ryttere med Barrington, Cann og Drinkwater som Nr. 1, 2 og 3.

Vor Landsmand Svend Aage Sørensen kom ind som Nr. 7 med en Gennemsnitsfart af 67,775 miles i Timen.

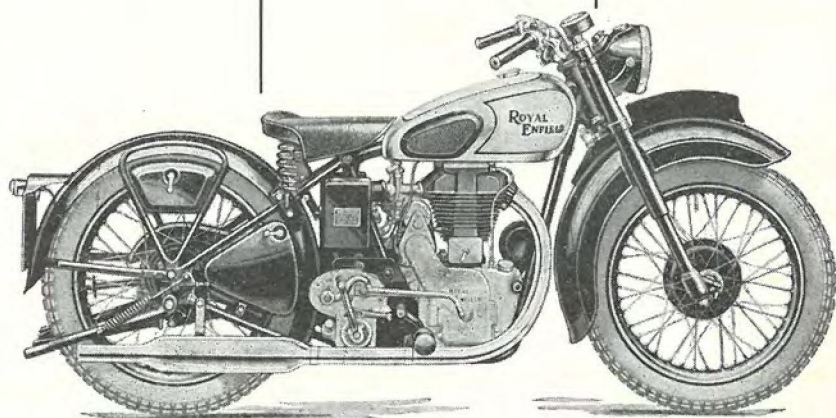
Til venstre: Vinderen af Letvægtsklassen, M. Barrington paa Moto-Guzzi

Til højre: R. L. Graham tager en Kurve med den nye A. J. S.



ROYAL ENFIELD

MADE LIKE A GUN



„Made like a Gun”

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

VILH. NELLEMANN A/s
RANDERS



RIGTIG SMØRING FORLÆNGER VOGNENS LEVETID

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

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

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

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

Tegnet paa Kvalitet



Symbolet paa Service

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

BANKNINGSFÆNOMENER

Civilingeniør Jørgen Rambøll giver i denne Aktikel en forklarende Oversigt over Forbindelsen mellem Kompressionsforhold, Oktantal og Tænding samt belyser Grunden til de „tabte Hestekræfter“ paa Isle of Man

Bankende Lyde i en Motor kan skyldes forskellige Ting. Er Motoren slidt meget, kan der opstaa en bankende Lyd, hver Gang Stemplerne vender i Cylinderen. Den samme Lyd kan opstaa, hvis et Stempel er monteret med et for stort Spillerum, eller hvis Stempelpinden klemmer. Men Bankningen kan ogsaa være den saakaldte Tændingsbanken, som skal omtales nærmere i det følgende.

For at finde ud af, hvorledes Tændingsbanken opstaar, maa man først se nærmere paa, hvorledes Forbrændingsprocessen foregaar i en normal 4 Takts Forbrændingsmotor med Karburator og elektrisk Tænding.

I 1. Takt bevæger Stemplet sig nedad, og Indsugningsventilen er aaben. Den af Karburatoren tilberedte Benzin-Luft-Blanding indsuges i Cylinderen.

I 2. Takt bevæger Stemplet sig opad og begge Ventiler er lukkede. Ved Stemplets opadgaende Bevægelse komprimeres Blandingen i Cylinderen. Hvor stærk Kompressionen er afhænger af, hvorledes Motoren er konstrueret, men Kompressionsforholdet for moderne Motorer ligger i Almindelighed indenfor Omraadet fra 4:1 til 7,5:1 og det Tryk, som den komprimerede Blanding har, naar Stemplet nærmer sig Toppen, varierer fra 6 til 12 kg/cm² (1 kg cm² = ca. 1 Atmosfæres Tryk).

Naar Stemplet nærmer sig Top, antændes Blandingen af en elektrisk Gnist fra Tændrøret. Flammen udbreder sig fra Tændrøret til hele Blandingen med en Hastighed, der varierer mellem 10 til 25 Meter pr. Sekund. Trykket i Cylinderen stiger til ca. 40 kg/cm² og Temperaturen til ca. 2000° Celsius.

Stemplet bevæger sig nu nedad i Cylinderen, og Forbrændingsprodukterne trykker paa Stemplet, der igen

gennem Plejstang, Krumtap, Kobling, Gearkasse, Differential og Baghjul forvandler den ved Forbrændingen opstaaede Varmeenergi til mekanisk Arbejde, som driver Bilen eller Motorcyklen frem.

I 4. Takt bevæger Stemplet sig opad i Cylinderen og Udstødningsventilen er aaben. De varme Forbrændingsprodukter trykkes ud gennem Udstødningsrøret, og med dem forlader desværre ca. 35 % af den ved Forbrændingen frembragte Energi Motoren. Via Kølevandet forsvinder yderligere 35 % og kun ca. 20 % forvandles til mekanisk Arbejde.

Den saakaldte Tændingsbanken opstaar, naar Forbrændingsprocessen forløber paa en særlig Maade. Der opstaar da en haard Lyd, omtrent som smaa Hammerslag i Motoren. Normalt udbreder Forbrændingen sig jævnt fra Tændrøret gennem Forbrændingsrummet, indtil hele Blandingen er antændt. Den endnu ikke antændte Del af Blandingen i Cylinderen vil derfor blive stærkt sammentrykket af den allerede antændte Del. Derved stiger Temperaturen stærkt i den ikke antændte Blanding, og det viser sig, at hvis Blandingen Tryk og Temperatur stiger over en vis Grænse, sker der en eksplosionsagtig Forbrænding, som igen paavirker Cylindervæg og Stempel kraftigt og giver Anledning til Bankelyden.

Bankningen er et Fænomen, som man søger at undgaa. For det første er den skadelig for Motoren, idet de store Kræfter, der opstaar, kan beskadige Stempler og Cylindre, og den store Varmeenergi, som udvikles ved den eksplosionsagtige Forbrænding, kan ikke bortføres tilstrækkeligt hurtigt af Kølesystemet, hvorfor der er Fare for Overophedning af Motoren med deraf følgende Skader. Endelig er Stempelmekanismen ikke i Stand til at forvandle saa meget af den pludselig opstaaede Varmeenergi til mekanisk Arbejde, som hvis Forbrændingen sker normalt. Motoren faar derfor en daarligere Virkningsgrad.

Det har været overordentligt vanskeligt at finde ud af, hvad der egentlig foregaar i Cylinderen i Bankingsøjeblikket, fordi det hele foregaar indenfor et meget lille Tidsrum.

Naar et Stof forbrænder, vil det i Virkeligheden sige, at det forener sig

med Ilt. De nyeste Teorier vedrørende Tændingsbanken giver den Forklaring, at Bankningen optræder, naar Benzin-Luftblandingen forener sig med Iltten paa en særlig Maade — ved en saakaldt Kædereaktion. Naar man ønsker at undgaa Bankningen, gælder det derfor om at forhindre disse Kædereaktioner i at finde Sted.

Blandt de Faktorer, som har Indflydelse paa Bankningen, kan man skelne mellem de, der er knyttet til Konstruktionen og Indstillingen af Motoren, og de, der er knyttet til Sammensætningen af Brændstoffet.

Kompressionsforholdet er Forholdet mellem det Rumfang, som findes i Cylinder og Topstykke ovenover Stemplet, naar dette staar i sin laveste Stilling og det Rumfang, som findes ovenover Stemplet, naar dette er i sin øverste Stilling, f. Eks. 6:1.

Jo højere Kompressionsforholdet er, des større er Motorens Tilbøjelighed til at banke, idet Blandingen under Kompressionen da sammentrykkes saa meget mere, og lettere naar de Tryk og Temperaturer, som skal til for at Bankningen opstaar. Paa den anden Side ønsker man at have et saa højt Kompressionsforhold som muligt, idet dette giver den bedst mulige Udnyttelse af Brændstoffet og saaledes den mest økonomiske Kørsel. De sidste 15 Aar har bragt en betydelig Forøgelse af Kompressionsforholdet, og dette ligger for Eks. paa flere af de nye amerikanske Vogne saa højt oppe som 7:1. Dette har bl. a. medført, at man har maattet nedsætte Kompressionsforholdet paa disse Motorer, hvor de har været anvendt i Lande, hvor Myndighederne kun tillader Import af Benzin af en ringe Kvalitet for Eks. i Danmark. Forholdet er det, at disse Motorer simpelthen ikke kan køre paa den daarlige Benzin uden at banke forfærdeligt. Et andet Eksempel saas for kort Tid siden under det berømte Motorcykleløb »The Isle of Man«, hvor Kompressionsforholdet paa nogle af Motorerne maatte nedsættes fra 10:1 til ca. 7,5:1 paa Grund af de nye Regler, efter hvilke Maskinerne skal køre paa ren Benzin (lavt Oktantal).

Formen af Forbrændingsrummet i Topstykket har ogsaa stor Indflydelse paa Motorens Tilbøjelighed til Bankning. Det har efter omhyggelig Forskning vist sig muligt at bygge Motorer med Kompressionsforhold, som før i Tiden kun lod sig anvende i Forbin-

delse med særlige Brændstoffer. Det er derved blevet muligt at udnytte den normale Benzin langt bedre. Som almene Regler for Udformning af Forbrændingsrummet kan anføres: 1. Tændrøret bør anbringes saa nær som muligt ved Udblæsningsventilen, alt saa ved det varmeste Sted i Topstykket. 2. Rummet bør formes saaledes, at Forbrændingsbølgen har en kort Vej at gaa fra Tændrøret til de yderste Dele af Rummet. 3. God Afkøling af Cylindervægge og Ventiler (eventuelt Anvendelse af saltfyldte Udblæsningsventiler). 4. Blandingen bør strømme ind i Cylinderen paa en saadan Maade, at der opstaar en Hvirveldannelse.

Den rigtige Tændingsindstilling er den, som giver højest mulig Ydeevne af Motoren uden at Bankning opstaar. En tidlig — høj — Tænding kan fremkaldekalde Bankning, mens til Gengæld en sen — lav — Tænding giver daarlig Ydeevne. Man kan ikke give nogle almene Regler for, hvorledes Tændingsindstillingen skal være, men dette maa fastlægges ved Forsøg. Skifter man til et Brændstof af anden Kvalitet, bør Tændingen altid efterindstilles for at opnaa den fulde Udnyttelse af det ny Brændstof. Flere af de moderne Biler har paa Strømfordeleren monteret en særlig »Oktanregulator«, som bruges til denne Indstilling.

Ved stigende Omdrejningstal stiger ogsaa Forbrændingshastigheden for Benzin-Luft Blandingen, naar denne antændes af Gnisten fra Tændrøret. Stemplet er derfor ved de lavere Omdrejningstal forholdsvis nærmere Toppunktet, før Forbrændingen begynder, og følgelig er Kompressionsforholdet større ved langsom Gang end ved hurtig Gang. Tilbøjeligheden til Bankning skulde derfor være større ved lave Omdrejningstal end ved høje, men Forholdet kan tilsløre noget grundet paa den automatiske Tændingsindstilling, som ved højere Omdrejningstal indstiller Tændingen til at finde Sted tidligere — højere — end ved de lave Omdrejningstal. Da en tidligere Tænding virker fremmede paa Bankningstilbøjeligheden, kan det ske, at Motoren banker mere ved høje Omdrejningstal end ved lave, idet Indflydelsen fra Tændingsindstillingen overgaar Indflydelsen fra Formindsnelsen af Kompressionsforholdet som Følge af den højere Forbrændingshastighed.

Karburatorens Opgave er at levere en Benzin-Luft Blanding, som altid har det rigtige Blandingsforhold afpasset efter Motorens Omdrejningstal og Belastning. Ved det rigtige Blandingsforhold forstaas, at der i Blandingen netop er tilstrækkelig Luft til at forbrænde al Benzinen fuldstændig. Ligger Blandingsforholdet udenfor det korrekte, viser det sig, at Forbrændingshastigheden aftager og dermed Tilbøjeligheden til Bankning. Men da Anvendelsen af ethvert andet Blandingsforhold end det korrekte fører til større Benzinforbrug, er dette en meget daarlig Maade at forhindre Bankning paa.

Tilbøjeligheden til Bankning er større jo mere belastet Motoren er, og Tændingsbanken opstaar aldrig, naar Motoren gaar i Tomgang. Derved kan denne Form for Bankning i Motoren ofte skelnes fra den Bankning, som skyldes et defekt Stempel eller en fastsiddende Stempelpind.

Daarlig Køling, eventuelle Fejl i Kølesystemet kan forårsage Bankning. Foruden i meget varmt Vejr kan dette Fænomen ogsaa vise sig om Vinteren, hvis en stor Del af Spritten i den eventuelt anvendte Spritblanding er fordampet som Følge af, at Køleren har været dækket for stærkt til.

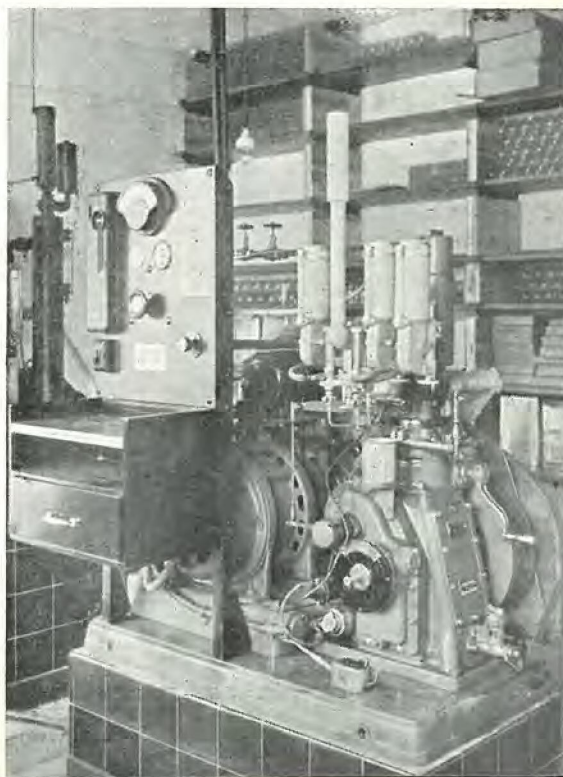
Der har været fremsat mange Hypoteser om, at Tilsætning af Vand til Forbrændingsluften skulde give bedre Økonomi og bidrage til at forhindre Tændingsbanken. Der er nu udført mange Forsøg — ogsaa her i Landet — med Tilsætning af Vand til Forbrændingsluften, og det har vist sig, at den paastaede Virkning overhovedet ikke findes, og at en Forbrændingsmotor har sin største Virkningsgrad, naar den indsugede Luft er tør. Derimod faar man — i Følge Dr. techn. Poul E. Madsen — ved Vandtilsætning uden Forvarmning en betydelig Forøgelse af Motorens Fyldning, hvad der giver en større Ydelse af Motoren, men under tilsvarende større Forbrug.

Brændstoffer til Anvendelse i Forbrændingsmotorer med elektrisk Tænding klassificeres efter deres Oktantal. Et Brændstof med højt Oktantal kan taale en højere Kompression end et Brændstof med lavt Oktantal — uden at der indtræder Tændingsbanken. Det gælder derfor om til enhver Motor at anvende det Brændstof, hvis Oktantal er netop saa stort, at

det kan staa for det i Motoren optrædende Kompressionsforhold uden at fremkalde Bankning.

Olieselskaberne prøver Benzinen i en særlig Prøvemotor, hvoraf der findes 2 Typer, nemlig den amerikanske CFR Motor (Cooperative fuel research motor) og den tyske IG Motor. Begge Motorer er encylindrede 4-Takt Benzinmotorer, der er udført med ganske bestemte Dimensioner, og selve Prøvningen finder Sted under nøje fastlagte Forsøgsbetingelser. Kompressionsforholdet er foranderligt, og ved Prøvningen maales Bankningen i Cyklinderen ved Hjælp af en særlig Membranindikator, der anbringes i Topstykket. Man kører først Motoren paa den Benzin, som man ønsker at prøve, og finder den Indstilling, som giver Maksimum Banking. Bankningens Størrelse aflæses paa Indikatoren, og derpaa prøver man igen med en Blanding af Stofferne Isooktan og Heptan. Til sidst har man fundet en Blanding af $n\%$ Oktan og $100 - n\%$ Heptan, som netop giver samme Udslag paa Bankningsindikatoren som den prøvede Benzin. Denne siges derpaa at

D. D. P. A.s CFR Prøve-Motor.



have Oktantallet n. Jo højere Oktantallet er, des bedre er Benzinen, idet den har mindre Tilbøjelighed til at fremkalde Banking. De gode Benziners Oktantal ligger omkring 80—95, mens den Benzin, der i Øjeblikket sælges i Danmark, har Oktantallet 70.

Benzins Oktantal kan hæves ved Tilsætning af smaa Mængder af visse Stoffer. Man kan for Eksempel anvende Oktan, Benzol, Sprit m. m., men endnu virksommere er dog Stoffet Blytetraethyl. Dette har ogsaa den Fordel, at det ikke nedsætter Benzinens Brændværdi som for Eks. Alkoltilsætning gør.

Blytetraethyl er en olieagtig farveløs Vædske, som indeholder 64 % Bly og er meget giftig. Den anvendes sammenblandet med andre Stoffer, idet den, hvis den blev anvendt alene, vilde afleje sig i Forbrændingsrummet. Tilsætningsstofferne tjener til at holde Blytetraetylen fordampet ved saa lave Temperaturer, at den forsvinder med Udstødningen. Normalt anvendte »Ethylbenziner« indeholder ca. 0,4 cm³ Ethyl pr. Liter Benzin, men visse Flyvebenziner kan indeholde op til 1 cm³ pr. Liter. Dette er en saa stærk Fortynding, at Blyet ikke er farligt ved normal Omgang med Benzinen. Ethylbenzinerne er gerne farvede.

Som Eksempel paa, hvor stærkt Oktantallet stiger ved Tilsætning af Ethyl, skal nævnes, at en Benzin med et Oktantal paa 67 fik dette forhøjet til 77 ved Tilsætning af 0,27 cm³ Ethyl pr. Liter. Ethylets Evne til at forøge Oktantallet beror paa dets Evne til at hindre Kædereaktionerne mellem Brændstofs- og Iltatomerne.

Motorer, hvortil der anvendes Ethylbenzin, antager ikke den normale sorte Farve i Forbrændingsrummet, men der viser sig paa de stærkest kølede Steder en lysegraa Farve — bl. a. paa Indsugningsventilerne —, og paa Udblæsningsventilerne en mørkere Farve (Rød eller Brun). — Denne mørkere Farvning kan ofte faa Folk, som ikke kender til Ethylbenzin, til at tro, at Ventilerne er forbrændte.

Ved Dieselmotorer optræder ogsaa Tændingsbankningsfænomener. Bankningslydene har samme Karakter som ved Benzinmotorer — Ottomotorer —, men skyldes her ganske andre Forhold. I Virkeligheden er Forholdene paa mange Punkter lige omvendt, idet et Brændstof, som har stor Modstand mod Bankning, i en Ottomotor meget let fremkalder Bankning i en Dieselmotor og omvendt.

Brændstof til en Dieselmotor prøves paa lignende Maade som til en Benzinmotor i en særlig Prøvemotor (CFR eller IG), og deres Modstandsevne mod Bankning angives ved det saakaldte Cetantal. Har et Brændstof et højt Cetantal, har det samtidig et lavt Oktantal og omvendt.



Æbelø Motorklub har som den første i Landet optaget S. M. J.s Idé med at inddele Rytterne i Divisioner. Efter den aflagte Prøve med Tidtagning kom Fyrmester Ljusholmer i første, Gaardejer Byfjendsk i anden og Fisker Jørgensen i tredje Division. Da Klubbens tre aktive Ryttere derved kom i hver sin Division, prøvede man een Gang til, da i det mindste to af Rytterne gerne skulde i samme Division. Ved næste Prøve kom Jusholmer i tredje og Jørgensen i første Division, medens Gaardejer Byfjendsk forblev i anden Division. Bestyrelsen besluttede derefter at sætte samtlige tre Ryttere i anden Division. Dette optog Byfjendsk meget unaadigt, idet han sagde, at begge de andre Ryttere kom fra tredje Division, hvorfor han forbeholdt sig at nægte at køre sammen med dem. For at blive fri for Byfjendsk's evindelige Kværunderen satte man alle Rytterne i første Division. Da Fyrassistent Havskraa dernæst tillod sig at bemærke, at han ikke kunde indse Nyordningen havde medført nogen Forbedring, besluttede man sig til at smide ham korporligt ud, hvilket skete.

Da der paa Æbelø er drevet forskellige Kasser med Nytaarsskæmt i Land, har Klubben bestemt at afholde en Fastelavnsfest Søndag den 20. Juli.

Ved Æbelø Motorklubs Sct. Hansfest skete der forskellige beklagelige Episoder. Byfjendsk satte i en noget animeret Stemning Ild til en Stabel Træ, der viste sig at være Begyndelsen til Fisker Jørgensens nye Baad. Dette fandt Jørgensen ikke særlig morsomt.

Formanden blev som sædvanlig opfordret til at trække sig tilbage, og da han nægtede dette, blev han smidt i Vandet. Han dukkede dog, som altid efter en af sine Vandgange, op igen.

Jawa-Motorcyklen kommer nu til Danmark



"C. Z." leveres saaledes i tre Modeller til 100 cc, 125 cc og 175 cc, alle byggede som de "rigtige" Motorcykler, om disse skal senere komme tilbage med Billed og tekniske Specifikationer.

"Jaws"-Maskinen, som oven for er afbildet leveres i de to populære Størrelser 175 cc og 250 cc, og om dem foreligger de følgende interessante Enkeltheder:

I Lyngby kan De faa repareret inden Pinse!

syklo. Andersen, Roskildevej 250, Rødovre



Poul **Sandi**

er det eneste Dagblad med

MOTOR-NYT

hver Dag!

På Bagsiden af Politiken findes ikke blot alle de gode Tilbud om Køb og Salg af Biler og Motorcykler, men hver eneste Dag Nyheder fra Motorverdenen, nye Modeller, ny Teknik, Sportsmeddelelser, praktiske Oplysninger for Motorfolk etc. Enhver Motorinteresset bør læse "Motormarkedet" i Politiken hver Dag.

CabrioCoach k.
A. E. Rose Co.

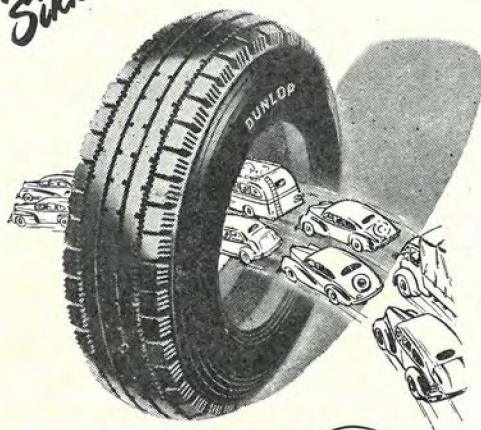
1934 Model tila, Bageværd 22,

—

B. 10. 1984 Sidevogn

TR I DA

*For større
Sikkerhed...*



INDREG. VAREMERKE

DUNLOP

EN besynderlig VOGN

Petersen lider af den store mekaniske Dille, og denne Sygdom i Forbindelse med en, om ikke svag, saa dog heller ikke jernstærk Økonomi, har sat sit umiskendelige Præg paa hans Bil.

Man hører tit og ofte om store Pengemænd, der lider af den samme Dille, men de laver ikke et Hammerslag selv, de sætter Ingeniører til at bygge store, kostbare Racervogne, som de saa lader nogle professionelle Købere muntre sig med. Det er det samme, som naar Folk har Heste paa Galopbanen, men ikke rider dem selv. Denne Form for Sport og Idræt kræver imidlertid en Del Kapital, eller udstrakt Kredit, og Petersen var ikke i Besiddelse af nogle af Delene. Forøvrigt var det heller ikke det endelige Resultat, der interesserede ham, det var de forskellige tekniske Processer, som foretages med Skruetrækker og -nøgle, der fik ham til at glemme alt og alle, om sig af bare Lyksalighed. Nu maa jeg dertil sige, at Petersen ikke er Mekaniker, hverken den fødte eller den faglærte, men det morer ham, og det gaar ikke ud over andre end hans egen Vogn — og saa var der en Gang noget med, at han skulde reparere sin Kones Symaskine, men om det var af den Grund de blev skilt, skal jeg lade være usagt.

For nogen Tid siden var jeg i den kedelige Situation, at jeg skulde køre til et Sted paa Midtsjælland, samtidig med at jeg havde begge mine Bagdæk hos Vulkanisøren. Efter at have prøvet andre Muligheder, der kunde føre til Laanet af en Vogn, men uden Resultat, havde jeg kun Petersen tilbage.

Petersens Vogn var for en enkelt Gangs Skyld i samlet Tilstand og, som det hjælpsomme Menneske han var, lovede han at komme over med den med det samme. Jeg tog Tøjet paa, da en Lyd, man ikke kan forklare, gjaldede udenfor Huset. Jeg gik ud for at se hvilken Skikkelse Petersens Vogn for Tiden ikklædte sig. Den er altid en Overraskelse. Petersen arbejder efter Princippet: Den mest hensigtsmæssige Befordring uden smaalig Hensyntagen til ydre Linier. Oprindelig var det en Ford Cabriolet, nu var det en 4-Dørs Sedan med Kaptajn Køler og iøvrigt Bidrag fra den europæiske og

AF

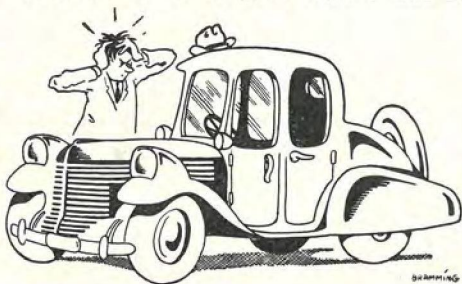
BENNY DICKSON



amerikanske Bilindustri gennem Tiderne.

Petersen lod Motoren gaa, for den var ikke rigtig varm endnu, sagde han, og imedens delagtiggjorde han mig i Vognens sidste tekniske Fremskridt. Ikke uden Stolthed fremviste han en Radio og et Varmeapparat, han lige havde installeret. Med faderlig Ømhed saa han os drage af.

I Begyndelsen lagde jeg ikke Mærke til nogen Abnormitet ved Karetten, først da vi var et godt Stykke ude af



Roskildevej, og mine Øjne søgte Benzinmaaleren, forstod jeg, at det ikke var en Vogn, der stammede fra et kedeligt, standardiserende Samlebaand. Benzinmaaleren viste 14000 Meters Højde, hvilket var dens absolutte Maximum, og da Vognen i det samme gik i Staa, paa den Maade alle Vogne gaar i Staa, naar de ikke har mere Benzin, forstod jeg, at det var samme Maalers absolutte Minimum. Jeg tog Reservedunken og fyldte den rationerede Skat paa. Benzin er den eneste Form for Skat, der er rationeret. I det næste Kvarter prøvede jeg med alle en taalmodig Mands Metoder at faa Vognen startet. Efter forgæves opbrugt Taalmodighed kommer enten en Eksplosion af Eder, vild Hulken eller Resignation — dette er individuelt. Jeg resignerede og besluttede mig til at faa det bedst mulige ud af Ventetiden, indtil der kom en Vogn, der kunde tage mig paa Slæb. Jeg aabnede for Radioen, hvorved Motoren startede. Senere fandt jeg ud af

at man aabnede for Radioen ved at træde paa Afblænderkontakten. At Afviservingerne virkede lige modsat af alle andre Visere, forbavtede mig ikke efter min Opdagelse af det nye Radio-Start-Anlæg. Hvad der derimod undrede mig var, at Varmeapparatet stod i en eller anden Forbindelse med Haandgassen. Senere gjorde en Bektjent mig opmærksom paa, at min Stoplygte ikke fungerede. Da jeg flere Gange havde undret mig over, hvorfor Hornet vrælede af sine Lungers fulde Kraft, hver Gang jeg bremsede, fik jeg nu Forklaringen ved at trykke paa Hornet, hvilket fik Baglygten til at lyse og forkynde, at her var en virkelig Fare, som man gjorde bedst i at køre uden om. Ikke uden en grotesk Form for Humor var Petersens Vinduesmekanisme. Naar man vilde rulle et Vindue ned, gled Døren langsomt op, hvorimod Vinduet faldt ned med et Brag, naar man tog i Dørhaandtaget. Man lukkede det saa til Gengæld

ved at aabne og lukke Døren, hvorved Vinduet gled op. Hvordan i Himlens Navn Manden saa end laver det. Det eneste, der opførte sig normalt, var Uret, for det stod.

Hvordan jeg kom der hen, hvor jeg skulde, begriber jeg ikke, og hvordan jeg kom tilbage, forstaar jeg ikke et Kuk af, men da jeg endelig rullede op foran Petersens Hus, kom han styrtende ud med en meget bekymret Mine. »Jeg vil sige dig, jeg er meget ged af det,« begyndte han, men jeg fejede alle hans Undskyldninger bort med en flot Haandbevægelse. »Jeg fandt ud af det hele,« sagde jeg med Stolthed, »tænk ikke paa det.«

»Jo,« sagde Petersen, »jeg har tænkt paa det hele Tiden, for der er ikke noget saa forbandet, som at køre og ikke ane, hvad Klokken er, og det er saadan en kedelig Fornemmelse, naar der er noget i Uorden, men nu skal jeg sende det til en Urmager, for Ure har jeg ikke Forstand paa.«

SHIBBYE

TOLDBODVEJ 14

Til Automobilrejser husk:

GLOBE-AUTO-RADIO

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

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

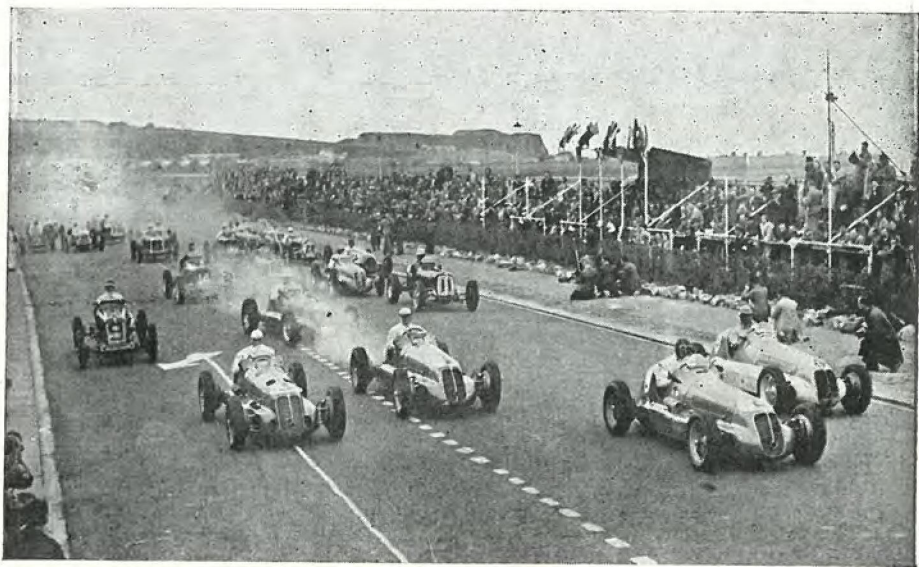
DK Plader - Bagagebærer for Tagmontage
Magnetiske Haandlamper - Dunkrafte - Slæbe-Wire
Askebægere - Pejle- og Flagstænger etc.

Telefon Byen 2693

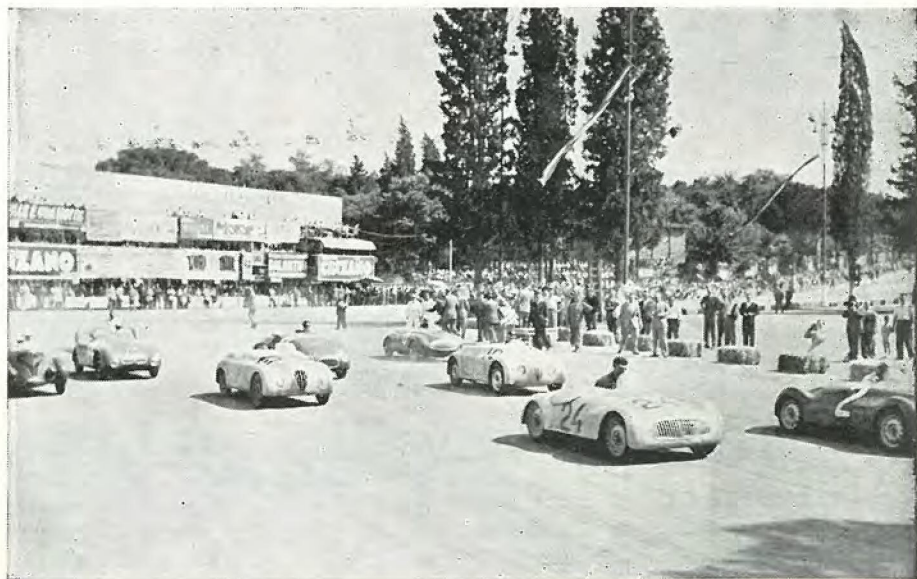
TILBEHØR

BILLED REVUE

FRA UDLANDETS AUTOMOBILLØB



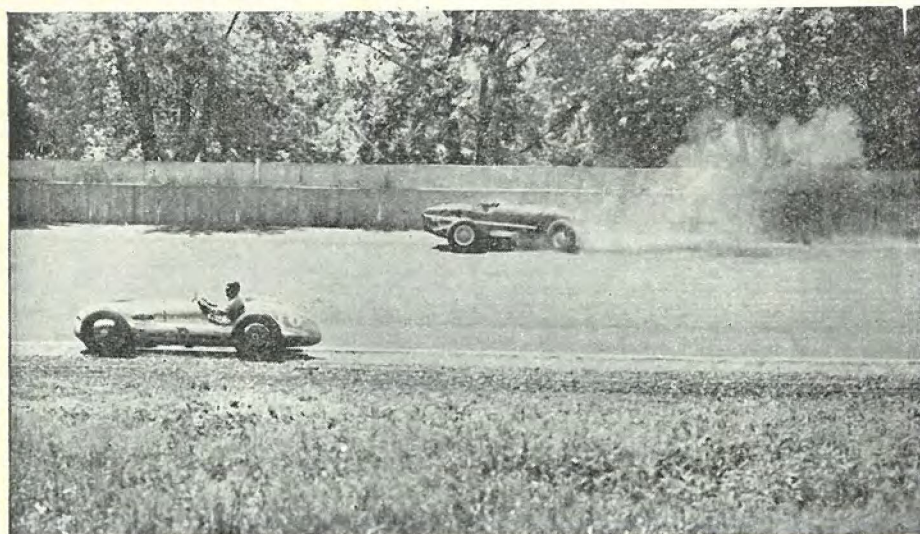
Internationalt Billob ved Jersey blev vundet af Reg. Parnell, Maserati, med en Gennemsnitsfart af 84,52 miles/Tm. Der kørtes 50 Omgange og Vindertiden var 1 Tm. 53. Min. 33 Sec.



Starten for de smaa Vegne i Rom. Kampen stod — som det ses — hovedsagelig mellem Bugatti og Alfa Romeo.



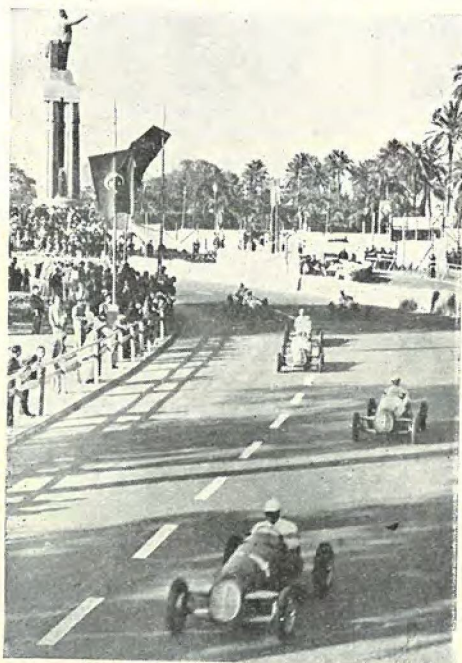
Bern: Starten til Schweiz Grand Prix. De 4 bedste Vogne (32-34-36-38) er Alfa Romeo og Vinderen, Wimille, ses i Nr. 38 til venstre på Billedet.



William Cantlon blev dræbt i Verdens hårdeste Billede i Indianapolis. Hans Vogn ramte Barrieren 4 Gange, da han efter 200 km's Kørsel forsøgte at indhente Bill Holland, der ses i Forgrunden. Indianapolis kaldes ikke uden Grund „Verdens hårdeste Billede“, da der skal køres 500 km på Banen, som er 2 km. Man skal til Prøven køre mindst 3 Gange med en Gennemsnitsfart af 175 km/Tm. for at kunne deltage i Løbet.



Raph (øverst) og Chiron, begge i Maserati i Schweiz Grand Prix ved Bern.



For anden Gang i Løbet af 40 Aar afholdtes et internationalt Motorløb i Cairo. Alle Vogne var af samme Fabrikat, og alle havde en Maximalfart af 115 miles/Tm.



Nul Komma Nix med Velofix..

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

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



★ VELOFIX er ogsaa ideelt til Møbler
Prøv engang!

VELOFIX

POLISH

- hurtigere og mere holdbar!

**SI' s Lak- og Farvefabrikker
KØBENHAVN S.**

OPTUNING AF STANDARDMOTORER

Medens man roligt kan gaa ud fra, at en Sprinter eller Grand Prix-Model er tunet til at yde sit bedste med Hensyn til Fart, naar den forlader Fabrikken, er Standardmaskinen et Kompromisprodukt, hvor Konstruktorerne har været nødt til at tage lige Hensyn til Fart, Økonomi, Komfort og Fremstillingsomkostninger. Man skal derfor have ikke saa lidt Selvtillid, dersom man mener at kunne forbedre en decideret Racer, som er det endelige Resultat af kostbare Eksperimenter og fremstillet af Specialister med utrolig Erfaring. Derimod kan man roligt give sig til at »pille« ved Standardmaskinen, saafremt den skal bruges til Race, og at lille Aarsag kan have stor Virkning, kan man konstatere ved en Ford V8, der kan yde op til 16—20 km mere i Timen, blot ved at faa større Tolerance i Ventilerne. Den forøgede Hastighed gaar imidlertid ud over Motorens lydløse Gang. Det samme Forhold gør sig gældende for Motorcyklernes Vedkommende, og vi vil i de kommende Numre bringe nogle Artikler om Optuning af Standardmotorcykler, idet vi begynder med en almen Oversigt for de topventilede Motorer.

Naar man tuner en Motor op, skal man hele Tiden have for Øje, at det gælder om at faa Motoren til at yde saa mange Brems Hestekræfter (BHK) som muligt og samtidig sørge for, at den kan holde til Belastningen. Derefter maa man geare Maskinen efter den forøgede Kraft og den Bane, der skal køres paa.

Den vigtigste Maade at indfange flere Hestekræfter paa, er at sætte Kompressionsforholdet i Vejret, og det vilde maaske være klogt i denne Forbindelse at læse Civilingeniør Rambølls Artikel i dette Nummer. Man vil af denne Artikel se, at samtidig med at Kompressionsforholdet sættes op, maa Brændstoffets Octantal ligeledes hæves, hvis man skal have et godt Resultat.

Gaar man ud fra et Brændstof med Octantallet 87, kan Kompressionsforholdet sættes op til 9,5:1, men det er den naturligste Vej først at komprimere op og dernæst sammensætte Brændstoffet svarende til det nye Kompressionsforhold. Man kan altid regne med, at jo mindre Kubikind-

hold Motorens Cylinder har, des større Kompressionsforhold kan Motoren taale. Gaar vi stadig ud fra et Brændstof med Octantallet 87, vil en eencylindret Motor paa 500 ccm kunne taale et Kompressionsforhold paa 8:1, maaske 8,5:1, medens en tocyndret Motor med samme Kubikindhold (f. Eks. Triumph Twin) kan komprimeres op til 9,5:1. Man skal dog ikke overdrive denne Opkomprimering, saaledes at Motoren banker paa det anvendte Brændstof, og man maa ogsaa tage i Betragtning, at jo højere Kompressionsforholdet bliver, des større bliver den udviklede Varme i Motoren, hvorfor man frem for alt maa sikre en rigelig Tolerance mellem Stempel og Cylinder, hvilket vil sige fra 25 % til 50 % mere end i Standardmotoren. I Racermaskiner er denne Tolerance ofte saa stor, at Motoren har »Underkompression«, naar den startes kold. Man kan ofte lægge Mærke til dette Forhold, naar decide-rede Sportsmodeller, f. Eks. visse Nortonmaskiner og camshaftet Velocette, kører i samme Løb som Standardmaskiner. Sportsmaskinerne er i Reglen langsommere i Begyndelsen for derefter at tage en blodig Hævn. Dette skyldes den Omstændighed, at Sportsmaskinerne har stor Tolerance mellem Stempel og Cylinder, beregnet paa den forholdsvis store Udvidelse, som Stemplet nødvendigvis paatvinges af den høje Varmegrad. Motorens Kraft kan derfor først udnyttes helt, naar Stemplet har udvidet sig tilstrækkeligt og derved tætnet Motoren.

Rytterne af disse Maskiner vilde ofte kunne opnaa bedre sportslige Resultater, dersom de tog tilstrækkeligt Hensyn til denne Kendsgerning ved at varme Maskinerne mere op før Løbet.

Kompressionen paa en Motor kan sættes op paa forskellig Maade, men til de fleste topventilede Motorer findes et særligt Stempel til dette Formaal, medens der paa andre Modeller er anbragt nogle Kompressionsplader under Cylinderen (mellem Cylinder og Krumtaphus) og ved at fjerne disse opnaar man samme Resultat.

Kompressionsforholdet er som bekendt det Forhold, der er mellem Rumfanget over Stemplet, naar dette er i Top- og i Bundstilling. For at

gøre det mere forstaaeligt, hvordan et højere Stempel kan give højere Kompressionsforhold, kan man nøjes med at betragte Afstanden fra Stemplets Overkant til »Løftet« i Cylinderens Topstykke. Har man en Motor med 80 mm Slaglængde og en Afstand af 40 mm fra Stemplets Top, naar dette er i Topstilling, til Løftet i Cylinderens Topstykke, vil man faa 40 mm Afstand i Top- og 120 mm i Bundstilling, d. v. s. at den indsugede Gasblanding trykkes sammen til $1/3$. Sætter man nu et Stempel, der er 10 mm højere, i Motoren, vil man faa et Forhold i Afstand paa 30 mm i Top- og 110 mm i Bundstilling, hvilket igen vil sige, at Gasblandingen trykkes sammen til $3/11$, eller lidt mere end $1/4$. Gassen bliver altsaa trykket betydeligt mere sammen i det sidste Tilfælde. Kompressionsforholdet kan selvfølgelig ikke regnes ud paa denne Maade, da det er et Forhold mellem *Rumfanget* over Stemplet i Top- og i Bundstilling.

Man kan som sagt ogsaa paa visse Maskiner fjerne nogle Kompressionsplader, hvorved Cylinderen sænkes ned over Stemplet, hvilket tjener samme Formaal, som det højere Stempel. Man kan i begge Tilfælde yderligere dreje lidt af Cylinderens Bund af for derved at sænke Cylinderen endnu mere, men inden man begynder paa dette, maa man sikre sig, at Ventilerne er i Stand til at aabne uden at berøre Stemplet. Paa de fleste højkomprimerende Stempler findes der Forsænkninger i Stemplets Overflade beregnet til at give Plads for Ventilerne, naar disse aabner, men oftest maa disse Forsænkninger uddybes tilsvarende, naar der drejes af Cylinderen. Dersom Cylinderen sænkes paa den ene eller anden Maade, maa Ventilernes Stødstænger naturligvis forkortes tilsvarende.

Med det stigende Kompressionsforhold fordres et stigende Octantal i Brændstoffet, og da dette i Reglen sættes op med Benzol eller Sprit, fordres der yderligere en større Straale-spids i Karburatoren. Paa mange Motorer kan man yderligere vinde Kraft ved at give Indsugningsporten en større Diameter, samt bruge en Indsugningsventil af Overstørrelse. Dette maa man imidlertid undersøge hos sin Forhandler eller paa Fabriken, inden man begynder paa det. Man kan dog altid opnaa noget ved at polere Indsugningsporten. Derimod er der til-

lagt Polering af Svinghjul og Plejlstænger en overdreven Betydning. Forøges Boringen i Indsugningsporten, maa Karburatorens Boring ogsaa forøges.

Knasterne er meget ømtaalelige, og saafremt der ikke findes specielle Racerknaster til Motoren, gør man klogest i ikke at røre ved Standardknasterne. Findes der Racerknaster som ekstra Tilbehør til Motoren, bør man samtidig faa Oplysning om disses indstilling.

I alle Tilfælde bør der sættes kraftigere Ventilfjedre i Motoren, da det forøgede Omdrejningstal let vil bevirke, at Ventilerne »flyder«, hvis Fjedrene ikke er kraftige nok.

For yderligere at sætte Omdrejningstallet i Vejret kan man søge at lette Motorens bevægelige Dele. I første Række Stemplet, Plejlstangen og Ventilernes Stødstænger. Plejlstangen skal man være lidt forsigtig med, da den forøgede Kraft i Reglen vil fordre Plejlstangens fulde Styrke.

Et lille Vægttab, der ikke gaar ud over Styrken, kan opnaas ved at polere den, men det siger sig selv, at det ikke er mange Gram det kan dreje sig om, og da det i det hele taget kun er smaa Vægttab, der kan blive Tale om, er det sjældent, man behøver at interessere sig for Balanceproblemet.

Den rigtige Tænding finder man bedst frem til ved Eksperimenter, men den ligger i Reglen lige op ad Standardtændingen.

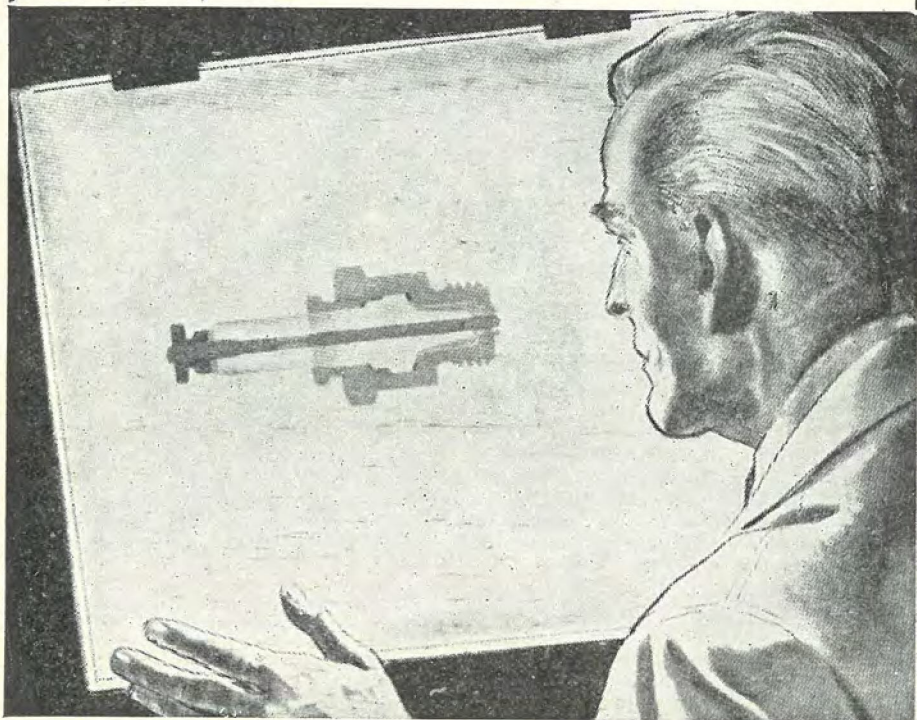
Vi skal i næste Nummer gennemgaa en Optuning af en Triumph Speed Twin (og Tiger 100) fra A til Z, men da det vil være umuligt at bringe Tuningstabeller for alle Modeller, vil vi besvare Spørgsmaal vedrørende dette Emne, der maa da blot være angivet Mærke og Model samt Aargang.

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen

Halmtorvet 13
Central 90 63
København V.

RØNTGENUNDERSØGELSE AF TÆNDRØR



Dette er ikke et Reklametrick. Det er en af de obligatoriske 57 Fabriksafprøvninger, som K.L.G. har indført, og som alle andre Fabrikanten at Tændrør nu ogsaa foretager, da de er blevet paabudt af Regeringen. Hvorfor gør man sig alt det Besvær med en saa »enkel« lille Tilbehørsdel? Fordi der, trods de 69 Operationer der er nødvendige for at fremstille det alligevel ikke

helt simple Tændrør, kan være nogle Fejl, der ikke opdages ved de almindelige Afprøvninger, og under Krigen kunde dette betyde, at Mandskabet paa en Flyvemaskine mistede Livet. Selv i Fredstid er kun de mest omhyggelige Afprøvninger gode nok til K.L.G. Anvend derfor udelukkende K.L.G., som betyder Præcision, større Kraft og Fart og et mindre Benzinforbrug.

K.L.G.

CORUNDITE



VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

HELIKOPTEREN — *Fremtidens Løsning*



Paa Landbrugsudstillingen paa Bellahøj kunde man for kort Tid siden beundre den nye Helikopter, der er noget af et Vidunder. Maskinen kan starte og lande paa 4×4 Meter, gaa lodret op og ned, flyve baglæns og sidelæns, og som Kuriosum kan nævnes, at den ogsaa kan flyve fremefter.

Maskinen er temmelig vanskelig at manøvrere, men det er dog først og fremmest den store Pris, der foreløbig hindrer den store Udbredelse. Naar denne Pris bringes ned paa et overkommeligt Niveau, som Følge af en Serieproduktion, vil Livet blive helt forandret. Man stiger lige op fra Morgenkaffen, paa Vej til Kontoret gaar man lodret ned til Avismanden, der har faaet Ekspedition gennem Taget, faar sin Morgenavis, stiger igen, staar stille et Øjeblik foran en sød Piges

Vindue og fortsætter saa pænt ad Pligstens Vej. Paa Hjemvejen kan man foretage smaa Svinkeærinder, og naar det viser sig, at der er »Røg i Køkkenet«, naar man kommer hjem, tager man Turen baglæns ud og op.

Den her viste Helikopter er konstrueret til Bekæmpelse af Skadedyr i Land- og Skovbrug, hvor den efter Forsøg i Sverige har vist sig 100 pCt. effektiv. Udryddelsen af Insekter og andre Skadedyr foregaar ved, at et dræbende Pulver blæses ud gennem to store Rør, og »Bærevinden« fra den vandrette Propel trykker dette Pulver mod Jorden.

Helikopteren har som sagt vist sig at være et glimrende Vaaben mod Skadedyrene — og det bliver morsomt, naar vi allesammen kan faa »et Møl«.



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER

Internationalt Motor-Race paa Bjerkebanen i Oslo

For en Dansker er det altid en Oplevelse at komme til Motorløb paa Bjerkebanen i Oslo med Norsk Motor Klubb som Arrangør. Med en Gæstfrihed parret med Sportsentusiasme, der virkelig taler om Broderaand, modtager Norge os, og vi kan ikke andet end glædes derved.

Saaledes var det ogsaa ved Stævnet paa Bjerke.

Der var fra Norsk Motor Klubb, Oslo Afd., sendt Indbydelse til Danmark om at sende 2 eller 3 gode Motorcyklister og lige saa mange Førere af Specialvogne til et Stævne, hvortil ogsaa Finner og Svenskere var indbudt. Af Bilførere sendte vi de 2 A. S. K. Medlemmer Hans Pahl med Bugatti og Hans Hansen med sin Ford Special. Af Motorcyklister kom der ingen, og det siges, Grunden var den, at der samme Dag skulde køres paa Gentofte Stadion, og man derfor ikke kunde undvære nogen kvalificeret Kører.

Af Svenskere kom der i Motorcykleklasserne Bertil Carlsson, Hans Henriksson og Charles Aronson. Fra Finland Helge Hallman og A. Paananen, begge paa Ford V. 8. Special. Den førstnævnte som nylig Vinder af Djurgårdsloppet.

Stævnet fik som sædvanlig, naar N. M. K. staar som Arrangør, et udmærket Forløb, baade sportsligt og organisatorisk. Trods ustadigt Vejr, der f. Eks. afstedkom et mægtigt Regnvejr i sidste Halvdel, var der kommet ca. 25000 Tilskuere til Stede.

Som ved næsten alle tidligere Stævner paa Bjerkebanen dominerede i Motorcykleracer-Klassen de 3 Nordmænd, Basse Hveem, H. Wiik Hansen og Leiv Samsing i den nævnte Række-

følge; kun een Svensker kunde yde dem nævneværdig Modstand, og det var Bertil Carlsson, men slaa dem kunde han ikke.

I Bilklassen var man derimod Vidne til en overlegen finsk Sejr ved den dygtige og sympatiske Helge Hallman. Hinsværk kunde i første Afdeling, da Banen var tør, ikke følge den hurtige Finne, men i anden Afdeling, som kørtes i øsende Regnvejr, var han hurtigst i Starten, og da hans Gribsterdæk var i betydelig bedre Orden, blev han urorlig Løbets 5 Omgange igennem. Den hurtigste Tid havde imidlertid Hallman, og det vandt han paa.

Den anden Finne, Paananen, kunde have placeret sig bedre end til 3. Pladsen, men hans Kørsel var i begge Afdelinger saa hasarderet, at han flere Gange skred ud og tabte Tid. I første Afdeling tørnede han mod Inderbanestolperne, saa disse splintredes som Tændstikker, uden at han dog selv kom noget til. Hans Hansen havde Motoruheld i begge Afdelinger, saa han fik ikke rigtig vist, hvad han og Vognen duede til. Men saa meget var Styrelsen dog klar over, at han kunde køre og engagerede ham til næste Stævne, som skal være i August. Hans Pahl kunde slet ikke holde den 1800 kg tunge Bugatti i Svingene og maatte derfor nøjes med Sidstepladsen.

Det var interessant at se de to finske Kørere og deres Vogne igen. Lad os haabe, det snart vil lykkes danske Arrangører, at faa dem hertil, inden der gaar for megen Fusk i Byggeriet herhjemme, for de Vogne er helt rigtige til 1000 Meter Baner og derover.

R....g.

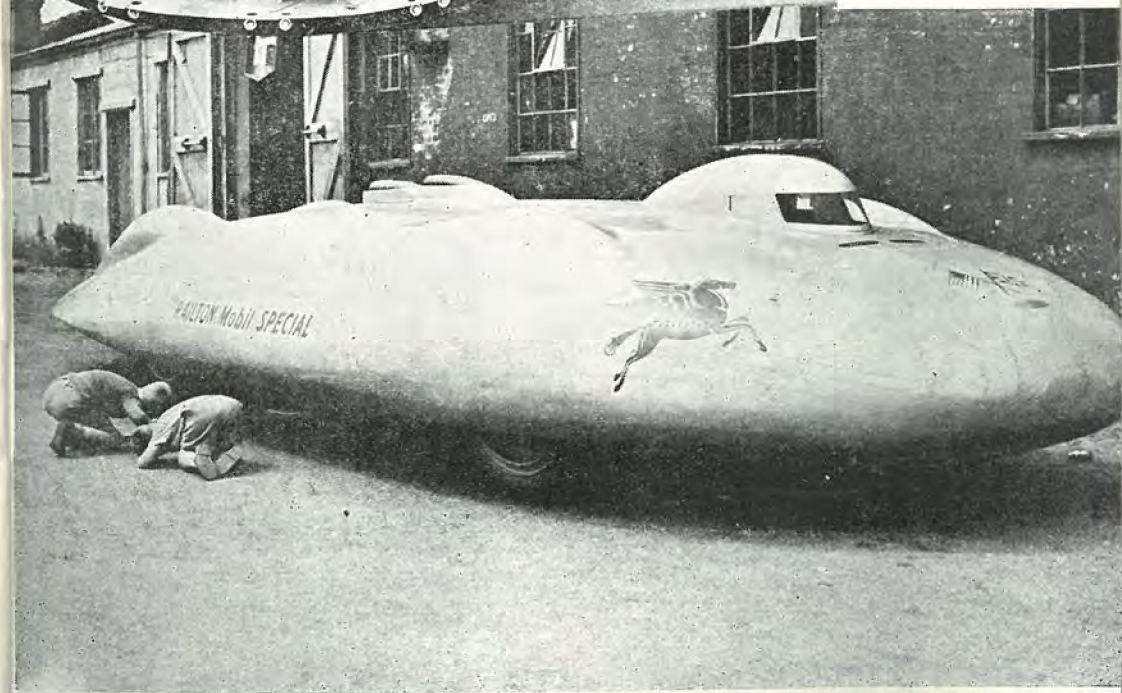
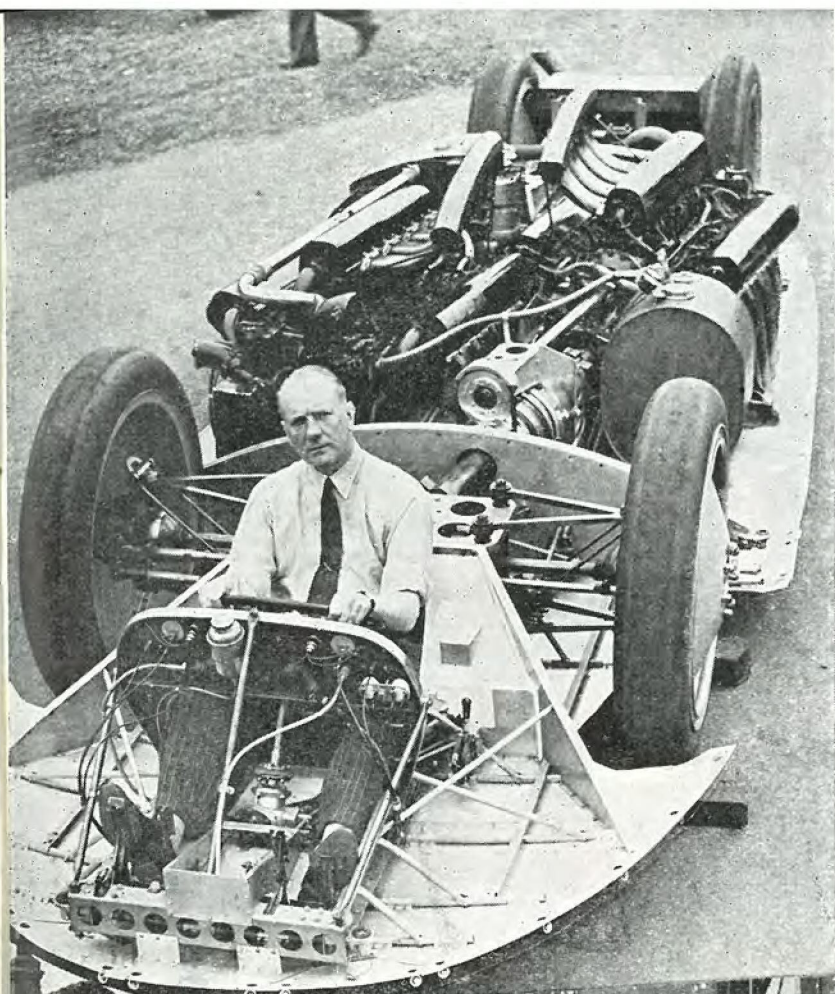


De 2 finske Specialvogne. Til venstre Paananen, 85 HK, Ford V8. Til højre Helge Halmann, Ford V8, Mercury.

Den heldigste Mand i England

Han har
50 Reservedæk

John Cobb vil i Løbet af August Macned forsøge at slaa sin egen Verdensrekord, der ligger paa 369,7 miles i Timen, eller 563,4 km/Tm. Rekordforsøget skal foregaa paa Saltsletterne ved Bonneville i Utah, og Cobb vil prøve at presse Farten op over 400 miles i Timen. Vognen har 2 12-cylindrede Napier Motorer paa 1250 HK, og Cobb medbringer ikke mindre end 50 Reservedæk, men der skal ogsaa skiftes Dæk, hver Gang Vognen har kørt, og lidt Træning skal der sikkert til. Vognen vejer ikke mindre end 3 Tons.



Model-Racere — Englændernes

Model-Fly og Model-Baade er ikke nye Fænomener, det er Legetøj for mere eller mindre Voksne. Nu kommer imidlertid Modelbilerne for de helt voksne Drenge.

Englænderne er kommet saa langt, at de har dannet en Modelracer-Klub med egen Bane. Denne Klub afholdt for kort Tid siden et Mesterskabsløb, der strakte sig over 2 Dage, og det er herfra, vi har hentet vore Billeder.

Modelracerne er fint Haandarbejde, der har krævet mange taalmodige Fritimer af deres Bygmestre. Nogle gaar med Dieselmotor, medens andre har rigtig Benzinmotor med elektrisk Tænding. Affjedring paa alle fire Hjul er almindeligt, og Torsionsaffjedring gaar Modelbyggerne heller ikke af Vejen for.

Modellerne kører paa en Rundbane med en Pæl i Midten. Vognen er tøjret til denne Pæl, hvorved de alle holder den samme Bane. At det ikke er helt smaa Hastigheder der opnaaes, forstaar man, naar man hører, at een af Vognene kørte 75 miles/Tm., hvilket svarer til 110—115 km/Tm.

Billedet herunder viser Mr. C. W. Field i Færd med at blæse et forstoppet Benzinrør ud. Kølerhjelmen er

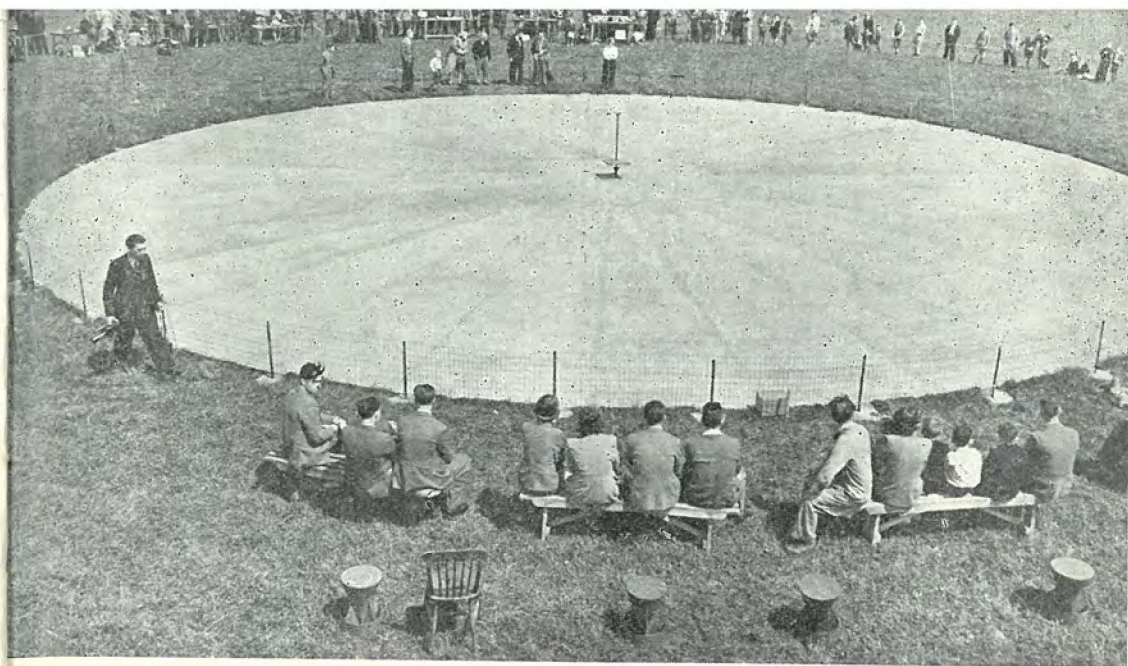
**sidste
Hobby**



aabnet, og de ambulante Tanke er klar til at fylde Vognen op. Paa modstaaende Side ses selve Banen.

Var det ikke en Idé for vore hjemlige Modelbyggere? Vognene bygges uden store Udgifter, men kræver mange Timers Arbejde — morsomt Arbejde. Selvfølgelig kræves der lidt Værktøj, og mange Ting maa laves hos en Drejer, men nogen uløselig Opgave er det langt fra.





*Model-Banen er ret stor i Forhold til Vognene,
men det er ogsaa store Hastigheder der opnaas.*

GIRLING
BREMSE OG STØDDAMPERE


LUCAS
ELEKTRISK UDSTYR

C.A.V.
DIESEL-TILBEHØR ELEKTRISK UDSTYR

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Nørrevold 9

København K.

C. 4195 - C. 6819

MAANEDENS MOTORLØB

International Deltagelse i Esbjerg

Foruden den engelske Rytter Phiiil Hart og Australieren Jack Kidd fik Motorbanen ved Esbjerg Besøg af en tropisk Hede, der jog Publikum til Stranden og efterlod alle andre i en aandssvag Opløsningens Tilstand.

Ejvind Hansen slog Kai Mogensens Rekord paa 0.36.4 med 0.34.0. Expert-Rekorden indehaves af Engstrøm, der har Tiden 0.30.4, og han fik Lov at beholde den efter Phiiil Harts Forsøg paa 0.31.6 og Jack Kidds paa 0.33.20.

I Expert-Klassen var det Irving Irvinger, der skulde matche med de store Udlændinge. Han viste god Kørsel, men havde en uheldig Dag med 2 Styr. I Slutheatet fik Jack Kidd Maskinskade, og baade han og Irving gik ud, medens Phiiil Hart gennemførte alene. Ingen var imponeret. I Solo-Handicap viste Englænderen imidlertid, at han er en Mand, man maa regne med paa en Motorbane. Resultaterne blev:

Junior Solo: Poul West 17 Points, K. Lindegaard Petersen 15 Points, Hans M. Sørensen 13 Points.

Senior Solo: Knud Nielsen, Aarhus, 17 Points, Erik Sørensen 13 Points, Ejvind Hansen 12 Points.

Senior Sidevogne: Svend Knudsen 17 Points, Thorkild Sørensen 16 Points, Bruun Larsen 11 Points.

Senior Special: Peter Andersen 18 Points, Uno Jensen 13 Points, O. Frederiksen 10 Points.

Expert: Phiiil Hart 18 Points, Jack Kidd 10 Points, Irving Irvinger 4 Points.

Expert Sidevogn: Carlo Jensen 15 Points, Svend Jensen 15 Points, Kresten Krestensen 12 Points.

Solo Handicap: Phiiil Hart (200 m Tillæg) 1.51.4, Knud Nielsen (50 m) 1.55.2, Uno Jensen (60 m) 2.04.2.

Sidevogne Handicap: Bruun Larsen (15 m Tillæg) 2.06.2, Johs. Hansen (60 m) 2.09.2, Aksel Villadsen (0 m) 2.11.2.

Man lagde Mærke til, at Australieren virkelig kørte »australsk« med Benet slæbende bagud i Svingene, medens Phiiil Hart gik ind i Svinget paa »normal« Maade for midt i Svinget at skifte til australsk, men om dette er hans rigtige Stil, kan ikke siges, da

han for kort Tid siden brækkede Benet og derfor ikke støtter saa godt paa det.

Sportslig Succes i Herning

To af vore bedste Expert-Ryttere, Orla Knudsen og Aage Jacobsen, havde sat hinanden Stævne i Herning, hvor de fik afgjort Succes med deres Match i Expert-Racet. Orla Knudsen vandt de to første Heats, men i det tredje gik Aage Jacobsen forbi og kom over Maalstregen med en Maskinlængdes Forspring. Som tidligere omtalt er Orla Knudsens Maskine meget hurtig, og hans lynhurtige Start sikrer ham ofte Sejren. Aage Jacobsen har overrasket flere Gange i Aar, og der er ikke Tvivl om, at han kan køre sin Maskine hurtigere, end den kan gaa. I det første Heat satte Orla Knudsen ny Banerekord i Tiden 1.22.4.

I Sidevognsløbet kom Knud Mogensens og Vagn Poulsens Maskiner i lidt for kraftig Kontakt med hinanden, hvorved Knud Mogensen brækkede Benet, men trods dette kørte han Løbets to sidste Omgange færdig og kom over Maalstregen som Vinder af første Heat. Der er aabenbart ikke alene meget Stof i Knud Mogensen, det er ogsaa godt Stof, han er lavet af. Det var tilmed meget vanskeligt at afholde ham fra at køre i de to sidste Afdelinger, hvor hans Sidevognsmand, Povl Bøgehøj, overtog Maskinen med Knud Mogensens Søn, Kaj, i Sidevognen. Dette førte til nye Overraskelser, idet Bøgehøj i tredje Afdeling kørte Maskinen ind som Vinder foran Josef Koch. I denne Afdeling blev Vagn Poulsen diskvalificeret for at gaa paa Græs i Inderkredsen. Paa denne Maade blev det Knud Mogensen & Co., der vandt Sidevogns-Racet, hvilket ikke er noget sjældent Fænomen, kun Fremgangsmaaden var ny og overraskende.

Resultatlisten ser saaledes ud:

Juniorsolo: Laurids Amstrup (Triumph) 1.41.4 P. A. Anneberg (BSA) 1.41.5, Jens P. Nielsen (BSA) 1.42.8, Bent Mogensen (Nimbus) 1.46.

Seniorsolo: Kaj Holck Mogensen (Triumph) 17 Points, Børge Mørch (BSA) 16, Niels Amstrup (BSA) og Leif Bech (Rudge) 10, Niels Nielsen (Triumph) 7.

Expertrace: Orla Knudsen (JAP) 14 Points. Aage Jacobsen (JAP) 13. Sv. Larsen (HVA) 7. Verner Gissel (JAP) 6.

Sidevognsrace Knud E. Mogensen (Triumph) 10 Points. Joseph Koch (Nimbus) 8. Vagn Poulsen (Triumph) 6. Orla Nielsen (Nimbus) 3.

Sidevognshandicap: Josef Koch ($\div$ 50 Meter) 1,47,9. Orla Nielsen (0) 1,49,2. Knud E. Mogensen ($\div$ 60) 1,50,5. Vagn Poulsen ($\div$ 70) 1,51,1.

Solohandicap: Lejlf Bech ($\div$ 40) 1,33,4. Niels Amstrup ($\div$ 50) 1,35,1. Aage Jacobsen ($\div$ 140) 1,36,2. Kaj Holck Mogensen ($\div$ 90) 1,39,8.

Phil Hart og Jack Kidd uheldige paa Gentofte Stadion

Gentofte Stadion fik i sidste Øjeblik engageret de udenlandske Gæster fra Esbjerg til Løbet Grundlovsdagen. De var dog begge forfulgt af Uheld med Maskinerne, og tilsidst maatte de enes om Jack Kidds Maskine. I Gjentofte-Løbet (Experter) var der lagt op til det helt store med Deltagelse af Aage Andersen, Orla Knudsen, Svend Jensen, Phil Hart, Svend Nissen, Bent Jensen, Aage Jacobsen og Jack Kidd med de 4 første i Afdeling A og de 4 sidste i Afdeling B. Allerede i første Heat var Englænderen uheldig; lige før Maallinien fik han Motorstop, hvilket satte ham tilbage fra Anden- til Tredispladsen. Orla Knudsen kørte ind som Vinder i Tiden 1,31, en fin Tid. I andet Heat blev det imidlertid hans Tur til at faa Maskinskade, men han fik den dog i Gang igen og reddede sit ene Point hjem. Dette Heat gik til Aage Andersen, der kørte eminent, og han havde efter de to første Heat 7 Points, medens Phil Hart og Orla Knudsen begge havde 5 Points. Grundet paa Orla Knudsens Maskinskade blev det Phil Hart, der kom med i Slutheatet med den bedste Tid.

I Afdeling B stod Kampen mellem Bent Jensen og Aage Jacobsen. Australien kunde ikke rigtig følge med, og Svend Nissen var kommet i lidt for strengt Selskab. Bent Jensen vandt begge de indledende Heats, efter at Aage Jacobsen havde ført dem i to Omgange. Det var dog tydeligt, at Aage Jacobsen blev træt, og det var kun paa Grund af manglende Fysik, at han maatte nøjes med Tredie- og Anden-Pladsen.

Slutheatet blev saaledes en Dyst mellem Aage Andersen, Phil Hart, Bent Jensen og Aage Jacobsen. At det

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

ACAP

**KØRESKOLE
TILBEHØR
SIDEVOGNS-
KAROSSERIER**

C. 8545

AUTORISERET

NIMBUS-Forhandler

FØR STOR-KØBENHAVN

**BLEGDAMSVEJ 32
KØBENHAVN N**

blev en drabelig og meget jævnbyrdig Dyst, kan man se alene af Tiderne. I Opløbssvinget paa næstsidste Omgang gik Bent Jensen tæt indenom Phiil Hart, og de to Ryttere gik Skulder ved Skulder gennem Svinget. Dette foranledigede en Del af Publikum til at pibe ad Bent Jensen, skønt han fortjente Bifald for baade dristig og god Kørsel. Englænderen kunde imidlertid bedre taale sit Nederlag end Publikum, han gav Bent Jensen Haanden som Tak for Matchen, da de Side om Side rullede ud af Banen. Man bedes venligst bemærke Tiderne:

Bent Jensen 12 Points 1.35, Aage Andersen 9 Points 1.35.6, Phiil Hart 8 Points 1.35.4 og Aage Jacobsen 6 Points 1.37.2. For samtlige Ryttere gjaldt det, at deres Tider i Slutheatet ikke var saa fine som i de indledende Heats.

Jægersborgløbet blev vundet af Kaj H. Mogensen i Tiden 1.42.7. Leif Hirsborg punkterede og kom ind som Nr. 2 i 1.43.0 tæt fulgt af Axel Nielsen med 1.43.2. Laurvig Petersens Maskine satte sig lige i Opløbet, og han fik noteret Tiden 1.49.0.

Specialløbet i B-Klassen var bedre denne Gang. Irvingier og Poul Sander skiftede Placering flere Gange, og

Brødrene N. V. og C. O. Jensen fik en god Match. Slutheatet blev vundet af Irvingier i Tiden 1.39.1.

I Expert-Matchen vendte Orla Knudsen frygteligt tilbage. Han vandt begge Heats og satte tilmed ny Rekord for staaende Start i Tiden 1.30.6. Bent Jensen kørte i 1.34, Phiil Hart i 1.34.3, og Aage Andersens Tid blev noteret til 1.34.8, men det var tydeligt, at der var noget galt med Tidtagningen, da han laa lige i Englænderens Baghjul. Det blev iøvrigt uden Betydning, da Points fordelte sig saaledes: Orla Knudsen 8 Points, Bent Jensen 6 Points, Phiil Hart 4 Points og Aage Andersen 2 Points.

Standard Handicap blev vundet af Leif Beck i Tiden 1.43.0 med et Forspring paa 80 m foran Einar Andersen, der kom ind som Nr. 2 i 1.45.

Aftenløb i Kolding

Kolding Motorklub havde arrangeret et glimrende Løb om Aftenen den 5. Juni. Expert-Racet blev vundet af Aage Jacobsen med 9 Points og bedste Tid 1.41.5. Senior Special gik til Johs. Aaskov, der fik 11 Points. Senior Standard blev vundet af Willy Andersen i Tiden 1.50.4.

Knud Mogensen Sidevognsmand P. Bøgehøj beviste endnu en Gang, at han ogsaa kan køre og tilmed vinde et Sidevognsløb. Hans Tid blev 2.02.0 foran Iver Iversen, Kolding, der fik noteret 2.04.2, og Dalsgaard, Vejle, med 2.05.5. En god og jævnbyrdig Match.

Niels Amstrup, Herning, vandt Handicap'et i Tiden 1.54.0 med Johs. Aaskov paa Andenpladsen 2 Sekunder senere, og endnu et Sekund efter kom Eivind Hansen.

Klubben i Kolding har et udmærket Tag paa at afvikle et Løb hurtigt og uden døde Punkter.

Motorsportskvinder i Hjørring

Naar Kvinderne gør et Fremstød paa Mændenes Territorium, plejer der at lyde et Ramaskrig, og der er endnu Ekko af Protestraabet, da Kvinderne vilde være Præster. Der bliver protesteret, naar de gaar i Bukser, der protesteres, naar de vil gaa i Præstekjole, og i Nordsjælland bliver de noteret, naar de gaar i for lidt. Skal vi være enige om, at der ikke skal lyde andet end et Velkommen, naar de nu begynder med Styrthjælm og Lædertøj?



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

I - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

**RESERVEDELE
TILBEHØR**

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 - København K.

Til Hjørings Bakkeløb den 2. Juni havde en Sidevognskører sin Kone med i Sidevognen, hvilket vi i første Omgang tog som et Udslag af Pessimisme, Manden regnede aabenbart med at være saa lang Tid om det, at Konen skulde lave Mad til ham under Vejs. Det blev imidlertid ikke nødvendigt. I Solo-Klassen kørte Fru Aase Christiansen fra Frederikshavn i fin Tid paa sin Nimbus — al Ære og Respekt.

Dagens hurtigste Tid blev opnaaet af Viggo Thomadsen, Randers, der paa sin 500 ccm. Norton kørte op paa 17,0. Den bedste Tid for Sidevogne var 19,7 og opnaaedes af Rasmus Kornum, Aalborg.

Løbet blev godt afviklet, og Vinderne blev:

Begyndere: Kresten Dahl (Norton) 19,5.

250 ccm. *Senior:* Henry Sørensen (BSA) 18,8.

Solo, Junior: Ernst Østerlund (Triumph) 19,0.

Solo, junior: Svend Aage Thomsen (Norton) 18,2.

Sidevogn, Junior: Asmund Larsen (BMW) 20,6.

350 ccm, *Solo, Senior:* Gunnar Laurson (BSA) 14,4.

500 ccm, *Solo, Senior:* Viggo Thomadsen (Norton) 17,0.

Over 500 ccm: N. O. Jensen (Norton) 17,9.

Sidevogn, Senior: Rasmus Kornum (Triumph) 19,7.

Stort Bakkeløb i Resenbro

Silkeborg Motor Sport havde samlet ikke mindre end 80 Ryttere til Bakkeløbet i Resenbro. Der er lavet lidt om paa Banen, og den er ogsaa blevet lidt længere, saaledes at den nu maaler 300 Meter. Den er lidt løs i Svingene, men dette gælder for mange Baner i Aar, hvad den tørre Sommer har medvirket til.

Løbet blev hurtigt og godt afviklet med pæne Tider og god Kørsel. Aage Dyhr Thomsen opnaaede Dagens fineste Tid i 26,4 Sek.

De øvrige Resultater blev:

Begyndere: Nr. 1 Børge Pedersen (BSA) 28,9, Nr. 2 Asger Friis (Triumph) 29,7, Nr. 3 Janus L. Pedersen (Nimbus) 30,2, Nr. 4 Preben B. Schou (Nimbus) 30,2 og Nr. 5 Nørgaard Pedersen (BSA) 30,3.

250 ccm *Klassen:* Nr. 1 Henry Sørensen (BSA) 28,4, Nr. 2 Preben Pe-

dersen (BSA) 30,8, Nr. 3 Orla Strøm Jensen (BSA) 31,6.

350 ccm *Klassen:* Nr. 1 Axel Jensen (Triumph) 27,1, Nr. 2 Henry Vore (Matchless) 27,5, Nr. 3 Ejler Svendsen (Triumph) 27,8, Nr. 4 Gunnar Laursen (BSA) 28,1.

500 ccm *Klassen:* Nr. 1 Aage Dyhr Thomsen (Matchless) 26,4, Dagens hurtigste Tid, Nr. 2 Reinart Jensen (BSA) 26,9, Nr. 3 Henry Kjærsgaard (Triumph) 26,9, Nr. 4 Niels Amstrup (BSA) 27,5, Nr. 5 Knud Dyrbye (Triumph) 27,7.

Over 500 ccm: Nr. 1 N. O. Jensen (Norton) 27,6, Nr. 2 Jens Nielsen (Nimbus) 28,2, Nr. 3 Chr. Christensen (Nimbus) 30,7.

Junior med Sidevogn: Nr. 1 Georg Bachmann.

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælter, brede Kr. 5.50. — Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordeler — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forchromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos

BONZO

Københavns bedst assorterede Specialforretning

Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provincsordrer kun pr. Efterkrav



Ønsker De egen Bil eller Motorcykle til sin Tid?

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

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET
FOR NYE MOTOREJERE**

KOMMANDITSELSKAB

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



Kresten Krestensen ved Volk Mølle. Sidevognsmanden falder ikke af — det er Stil.

Det var Bilerne, der dominerede paa Langesø

For en enkelt Gangs Skyld var det Bilerne, der samlede Interessen om sig, og det var paa Langesø-Banen den 8. Juni.

Løbet indledtes med en Match mellem Robert Nellemann i dennes lille Midget-Racer og August Jørgensen, Odense, i en lille hjemmebygget Vogn. Det blev Nellemann, der gik af med Sejren, men Odenseaneren var ikke nogen uværdig Konkurrent.

Derefter tog August Jørgensen en Dyst med Svenskeren Kärstrup, der kørte Citroën, og Klint fra Esbjerg i Ford. Odenseaneren maatte atter lade sig nøje med Andenpladsen, selv om han viste en fin Kørsel, men Svenskeren var for overlegen. Hans Overlegenhed var ikke blot rent teknisk, han viste den ogsaa ved at ryge Cigaretter, medens han kørte. Der staar ganske vist ikke noget om et Forbud i saa Henseende i Lovene, men det burde være en Selvfølge, at den Slags ikke tolereres — i alt Fald ikke paa en dansk Bane.

Derefter kom Dagens mest spændende Match, der udkæmpedes mellem Robert Nellemann og Holst-Sørensen, Odense, i en specialbygget Mercury-Racer. Nellemann mødte her sit Waterloo ved at maatte se Holst-Sørensen gaa først over Maallinien. I det efterfølgende Handicap maatte Holst-Sørensen dog lade sig nøje med Tre-

diepladsen efter Svenskeren, der fik et ret stort Forspring, og Robert Nellemann.

Der kom nu en Dyst, som helst skal glemmes hurtigst muligt. Nellemann mente, han havde Chancer i en Revanche med Holst-Sørensen, da hans Motor ikke havde været i Orden under den første Match. Holst-Sørensen gik med hertil, men den efterfølgende »Duel« mindede mest om et Familieopgør i en Arvesag. Det endte med, at Nellemann spærrede for Holst-Sørensen, der maatte tage Gassen af og lade Vognen gaa ind som Nr. 2. Der kom ingen Protester.

Blandt Motorcyklerne var det Bent Jensen, der var Dagens Mand. Han vandt det, han startede i, og meget mere kan man vel næppe opnaa. Den norske Terrænmester Indvard Varkold kunde ikke være med i det danske Selskab, men man kunde glæde sig over hans fine Teknik, der var blot ikke rigtig Fart over ham — Varkold var kold.

Resultaterne blev:

Expert-Race: Bent Jensen (3.09) Knud Nielsen, Poul Kalør, Agner Hansen, Varkold, Oslo.

Solo-Senior: Sv. Nissen (3.21,4, Villy Andersen, Ejvind Hansen, Peter Mortensen, Ejvind Petersen, Kaj Holck Mogensen, Niels Nielsen.

Sidevognsmaskiner: Johs. Hansen og Kresten Krestensen havde begge 10 Points, men Johs. Hansen havde hurtigste sammenlagte Tid. Derefter Karlo S. Jensen og Poul Bøgehøj, der havde Vrøvl med Maskinen flere Gange.



Bent Jensen i broad-side.

Juniorløb: Poul S. Petersen (overlegent), Herlöv Gitz, Chr. Johansen, Poul West.

Overraskende Placeringer i Løng

Motorbanen i Løng startede sit andet Løb den 8. Juni. Dagen var præget af flere Uheld, der dog kun bevirkede nogle overraskende Placeringer i de ellers spændende Løb.

Aage Andersen førte Slutheatet i Expert-Racet, da han mistede Herredømmet over sin Maskine. Han kom dog hurtigt paa Benene igen, men maatte se Irving Irvinger køre over Maallinien som Vinder, og Slutresultatet blev saa: Irving Irvinger 11 Points, Aage Andersen 9 Points og Poul Sander 5 Points.

I Løbet for Specialmaskiner skete der ogsaa lidt Omvæltninger. De to første Afdelinger var overlegent vundet af Vagn Petersen, men paa anden Omgang i sidste Afdeling »satte« hans Maskine sig, og Peter Nielsen, der havde to Andenpladser, kom slet ikke fra Start. Løbet blev derved vundet af Jørgen Nielsen, der scorede 8 P.

Aksel Nielsen vandt overlegent Løbet for Standard Senior med 15 P. — Junior Standard blev vundet af Jens Hansen i 2.16.4 paa en 500 ccm Norton, og for Maskiner paa 350 ccm. blev det Willy Dalby Nielsen, Ariel, som gik af med Sejren i Tiden 2.25.0.

Sidevogns Racet blev vundet af Hans Jacobsen med 12 Points, og Special Handicap gik til Peter Nielsen, der havde 180 m Forspring. I Senior Handicap besatte Holger Hansen Førstepladsen med et Forspring paa 90 m, og Junior Handicap blev vundet

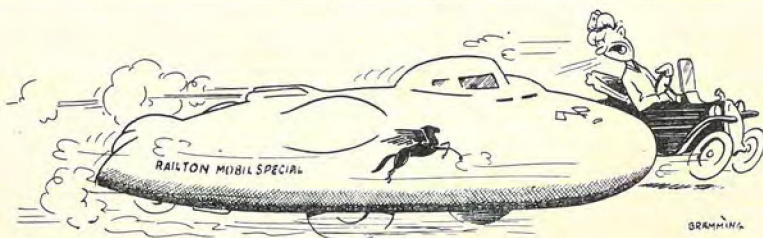


Ikke Akrobatik — kun lidt højtflyvende Ideer.

af Hugo Harpelund, der fik 200 m Forspring. Aage Petersen fik 110 m Forspring i Sidevogns Handicap og gik af med Sejren.

Orla Knudsen uden Konkurrence i Tved

Den 15. Juni blev som omtalt en af Aarets faa Regnvejrsdage, og Motorløbet i Tved druknede paa det nærmeste. Dertil kom, at Aage Jacobsen ikke startede paa Grund af en Uoverensstemmelse med Klubben, og at Egon Rasmussen ikke kunde starte paa Grund af Maskinskade, hvorfor Orla Knudsen var uden Konkurrence eller paa nogen Maade truet. Han kørte i Dagens fineste Tid, som dog laa en Del under Banerekorden paa Grund af den vaade og vanskelige Bane. —



Kan du ikke give Plads naar jeg tuder!

Det er utroligt hvad en Motor kan yde naar den er hovedrepareret hos
LAURVIG PETERSEN, Nygaardsvej 4, Ryvang 6519

Den største Interesse samledes om Sidevognsløbet, hvor Skov, Johs. Hansen, Svend Knudsen og Vagn Poulsen nok skulde være Navne, der kunde garantere for en god Match. Man kunde atter glæde sig over Johs. Hansens fine Inderbanekørsel og Skovs rutinerede Gaa-paa-Kørsel, hvor som helst paa Banen.

Junior Solo gav en god Dyst i sin sidste Afdeling mellem Gunnar Jørgensen og Lundegaard Petersen. Det blev Gunnar Jørgensen, der gik af med Sejren i Tiden 1.58,6 og 12 P.

Handicapet blev vundet af C. O. Jensen med Aage Andersen paa Andenpladsen. Der var flere Styrt paa Grund af den fedtede Bane, som ogsaa gav Løbene et lidt mat Forløb.

Nye Banerekorder i Nakskov

Ogsaa i Nakskov var det Regnvejr den 15., men Løbene blev afviklet paa bedste Maade. Banerekorden for Special blev af Svend Jensen sat ned til 1.30,8, og Leif Hirsborg satte Standard-Recorden ned til 1.37,6.

Dagens bedste Løb blev Sidevognsløbet mellem Poul Bøgehøj, Aksel Villadsen og Svend Jensen, hvor Poul Bøgehøj placerede sig paa Førstepladsen ved at vinde begge Afdelinger.

Resultaterne blev:

Svingelsløbet: Senior Standard: Nr. 1: Kaj Mogensen, 1,37,4, Nr. 2: Leif Hirsborg, 1,37,6, 3: Holger Hansen, 1,42,9, 4: Henry Jørgensen, 1,44,0, 5: Axel Nielsen, 1,44,0.

Ekspert-Race: Svend Jensen, 1,40,6. Uno Jensen, 1,46,8. Jørgen Nielsen, 1,51,1.

Junior Standard: Svend Larsen, 1,51,5. Palle Houlberg og Ernst Petersen opnaaede samme Points i Tiderne 2,06,4 og 1,54,5.

Sidevogns-Race Poul Bøgehøj, 1,53,6, Svend Jensen, 1,54, Axel Villadsen, 2,05,4.

Handicap, Senior Standard: Laurvig Petersen, 1,44,7, Aksel Nielsen, 1,46,2, Kaj Mogensen, 1,47,4.

Handicap Expert-Race: Svend Jensen, 1,48, Uno Jensen, 1,48,8, Peter Nielsen, 1,51,2.

Handicap, Junior Standard: Knud Rasmussen, 1,54,0. Svend Hansen, 1,54,2. Ernst Petersen, 1,56,8.

Handicap, Sidevogne: Axel Villadsen, 1,58, Poul Petersen, 1,58,2. Svend Jensen, 2,08.

Midget-Racerne havde Succes i Bogense

Det var Midget-Pionererne Robert Nellemann, Henning Petersen og Ernst Mortensen, der mødtes i Bogense den 29. Juni. Man kommer ikke bort fra, at Nellemann er den mest rutinerede Kører, men trods dette havde han fundet paa en bestemt Spøg i Dagens Anledning: I Svinget før Op-løbet gav han Vognen for meget Gas med det Resultat, at den broadsidede en hel Omgang rundt og havdene paa Inderkredsens Grønsvar, den ene Gang med den fornøjelige Virkning, at Svingdommer, et Par Fotografer, en Parasol og et Par Afmærkningsflag fløj som Høns foran Køleren.

Disse smaa Skovture medførte, at han maatte lade sig nøje med Andenpladsen efter Ernst Mortensen, der kørte sikkert og godt. Henning Petersens Vogn var for lavt gearet og kunde derfor ikke følge med paa Langsiderne. Bedste Tid havde Robert Nellemann med 2.17,8, hvilket ligger smaa to Sekunder over H. Skovs hurtigste Tid i Sidevognsklassen.

Sidevognsløbet var en Match mellem Skov, Johs. Hansen og Kresten Krestensen. Johs. Hansen kom ikke fra Start i det afgørende Heat, og Skov vandt med 7 Points efter en fin og dristig Kørsel.

Senior Standard gik til Kaj Mogensen, der fik 18 Points, efterfulgt af Poul Kalør og Laurvig Petersen, der hver scorede 13 Points. Senior Special blev vundet af 4. Broder Jensen (C. O.) med 2. Broder Jensen (N. V.)



Robert Nellemann i sin lille Midget-Racer.



De 4 Brødre Jensen: Nr. 5, C. O. Nr. 2, Svend, Nr. 3, Bent og Nr. 10, N. V.

paa Andenpladsen. 1. Broder (Bent) var lidt uheldig i Expert-Racet. Han styrtede uden dog at komme noget til, men maatte udgaa med Maskinskade. Orla Knudsen tog Sejren hjem med 11 Points, og Aage Andersen kom ind som Nr. 2 med 10 Points. Tredie Broder (Svend) halede 5 Points hjem.

Det støvede en Kende paa Banen, men Publikum tog det med Neger-smil.

Bakkeløbet i Ejdrup blev generet af Regn

Et af de faa Motorløb, der til Dato er blevet generet af Regn, var Bakkeløbet i Ejdrup Bakker. De 78 deltagende Ryttere fik alt muligt Besvær med den fedtede Bane, der til sidst maatte lægges om for at de sidste Starter kunde gennemføres. Der var mange faretruende Situationer, men man kan i dobbelt Forstand sige, at Løbet forløb »gladt«.

Resultatlisten ser saaledes ud:

Motorcykler:

Begyndere: 1. Aage Sørensen, 18,1 Sekund. 2. Preben Skov, 18,2. 3. Henrik Andersen, 18,3. 4. Jens O. Nielsen. 5. Henning Jørgensen.

Klasse 2 (indtil 200 ccm): 1. Henry Sørensen 23,9. 2. Preben Pedersen 30,5. 3. Orla Strøm Jensen 30,5.

Klasse 3 (indtil 350 ccm): 1. Ib Nielsen 20,4. 2. Gunnar Laursen 20,6.

3. Staal Jensen 20,8. 4. Ejler Svendsen 21,5.

Klasse 4 (indtil 500 ccm): 1. Henry Perregaard 18,9. 2. Aage Dyhr Thomsen 19,9. 3. Marinus Dahl 19,9. 4. Ejler Svendsen 21,1.

Klasse 5 (over 500 ccm): 1. N. O. Jensen 21,0. 2. Chr. Christensen 21,3. 3. Jens Nielsen 21,5.

Klasse 6 (Motorcykler med Sidevogn): Begyndere: 1. Preben Skov 23,6. 2. Jens Nielsen 25,0.

Klasse 7 (Motorcykler med Sidevogn, Senior): 1. N. C. Jensen 21,9. 2. Rasmus Kornum 22,9. 3. O. Nielsen 21,7.

Biler

Klasse 8 (Biler under 2000 ccm). 1. P. Søby. 2. Evald Christensen.

Klasse 9 udgik, da der blev nedlagt Protest mod Løbet.

Klasse 10 (Biler over 3300 ccm): 1. P. C. Barkmann. 2. Robert Nellenmann.

Banens Længde var 200 Meter.

Gentofte lægger op til det helt store — men skuffede

At Løbet den 22. Juni skuffede Publikum kan ikke siges at være Arrangørernes Skyld, da de havde samlet meget fine Navne. Aarsagen maa søges i de mange Maskinuheld, og da Champagnen skulde trækkes op, var den doven.



Et godt samlet Felt paa Bogense-Banen. Niels Nielsen 16, Laurvig Petersen 14, Mækinen 19.

Ekspertløbet blev til en Afveksling kørt i 12 Heats paa Pointsberegning, og der var saa fine Ryttere som Rekordindehaveren Henry Andersen, Norge, Phil Hart, England, og vore hjemlige Orla Knudsen, Aage Jacobsen, Aage Andersen samt de 3 Brødre Jensen. Den 4. Broder, Bent, var byttet bort med 3 Svenskere, og det saa meget retfærdigt ud. Man savnede dog mere Bent Jensen, end man vilde have savnet de omtalte Svenskere.

Da alle kørte mod alle, var det Dy-sten mellem Phil Hart, der havde vundet de Heat, han havde deltaget i, Henry Andersen, der laa lige saa fint som Englænderen og Orla Knudsen, der kun havde haft et enkelt Nederlag, da Aage Jacobsen tog en Førsteplads, man imødesaa med største Spænding, ikke mindst da Orla Knudsen havde Dagens hurtigste Tid paa 1.32.0.

Og saa fusede det hele ud til ingen Ting. Orla Knudsen førte klart, da hans Maskine satte ud. Han kom dog i Gang igen og gennemførte, men en Skuffelse var det. Phil Hart gik af med Sejren ved at score 12 Points, Henry Andersen kom paa Andenpladsen med 11 Points, og Aage Andersen havde 9 Points. Det samme havde Orla Knudsen, men paa Grund af sit Uheld havde han daarligere Tid end Aage Andersen.

Jægersborgløbet blev vundet af Kaj H. Mogensen i Tiden 1.41.5. I Slutheatet styrtede Einar Andersen, men

kom op igen og gennemførte paa 1.52.5, hvilket viser, at Kaj Mogensen ikke skal være for sikker paa Sejren, naar Einar Andersen er paa Banen.

Ekspert-Matchen mellem Dagens 4 hurtigste Ryttere blev vundet af Orla Knudsen med 8 Points, medens Phil Hart i denne Omgang kun opnaaede 6 Points. Aage Jacobsen og Svend Jensen fik hver 3 Points, og Aage Jacobsen havde den bedste Tid. Phil Hart havde tydeligt nok Vanskeligheder med at støtte paa Foden, som han for nogle Uger siden kom til Skade med.

Specialløbet i B-Klassen blev vundet af C. O. Jensen med 8 Points. — Som sagt, der var lagt op til det helt store, men ...

Fint Bakkeløb i Viborg

Løbet i Kistrup Bakker blev en sportslig Succes med en enkelt Sensation. Dagens hurtigste Tid blev opnaaet af en Begynder, Chr. Dahl, Rander, der gennemførte den 200 m lange og vanskelige Bakke i Tiden 13.9 Sek. Der blev imidlertid indgivet Protest mod, at han startede i Begynderklassen, da han allerede havde opnaaet en Førsteplads i denne Klasse. Protesten blev taget til Følge, men hans sportslige Præstation bliver ikke mindre af den Grund, og han har bevist, at han kan starte i andre Klasser — selvom han er Begynder.

Der indtraf ogsaa et Par Uheld,



Tror De han kører frem for rødt Lys. Nej, vel! Hvorfor gør De det saa?

men at disse fik kedelige Følger for Publikum, skyldes dels — eller først og fremmest — at Publikum ikke overholder Afspærringerne, dels at der ofte kun er de foreskrevne Afspærringer, uden at disse er afmærket tydeligt for Rytterne.

Følgende Tider blev opnaaet:

Klasse 1 (Begyndere): Svend A. Dollerup, BSA, 14,7 Sek., Martin Møller, Nimbus, 15,0.

Klasse 2 (250 ccm): Orla Strøm Jensen, BSA., 15,8, Anders Nielsen, Ariel, 15,9.

Klasse 3 (Junior, Solo, indtil 350 ccm): Ib Nielsen, Velocette, 14,6, Ernst Østerlund, Triumph, 14,7.

Klasse 4 (Solo over 350 ccm): Osvald Back, Triumph, 14,1, Knud Dyrbye, Triumph, 14,5.

Klasse 6 (Senior Solo, indtil 350 ccm): Axel Jensen, Triumph, 14,1, Henry Vorre, Matchless, 14,1.

Klasse 7 (Senior Solo 500 ccm): Niels Amstrup, BSA., 14,0. Dyhr Thomsen, Matchless, 14,1.

Klasse 8 (Senior Solo over 500 ccm): N. O. Jensen, Norton, 14,1, Jens Nielsen, Nimbus, 15,2.

Begyndere med Sidevogn: Axel Jensen, Triumph, 16,6, Egon Laursen, 17,6.

Junior med Sidevogn: Folmer Olsen, Nimbus, 17,9, Viktor Simonsen, Nimbus, 18,1.

Senior med Sidevogn: Rasmus Kornum, Triumph, 15,9, N. O. Jensen, Triumph, 16,0.

Svensk Midget-Gæst paa Fangel.

Svenskeren Åke Jönsson viste os i Fangel en ualmindelig velkonstrueret og hurtig Midget-Racer. Det var ikke

ret meget, man fik at vide om den, men vi har faaet lidt Oplysninger ad anden Vej.

Vognen er tegnet og bygget af Brdr. Håkanson, Malmø. Den er bygget over et Rørchassis og forsynet med en 500 ccm J. A. P. Sprinter Motor. Vægten er 228 kg, Højden 24", Hjulene er forsynet med 15" Dæk, og Karosseriet er af Aluminium. Vognen har paa en flyvende Kilometer opnaaet en Gennemsnitsfart af 168 km/Tm.

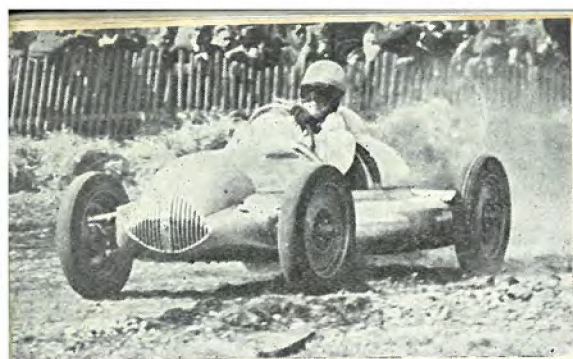
I første Afdeling fik Åke Jönsson Motorskade, men de to næste Afdelinger vandt han overlegent.

Standardløbet startede med et Styr, idet Knud Nielsen og Leif Hirsborg begge havde faaet lidt for meget Fart paa i det første Sving. Der var god Fart over Expertløbet, hvori der baa-de var svensk og norsk Deltagelse. Løbet var blot ramt af mange Maskinuheld. Det blev Irving Irvinger, der tog Sejren hjem, efter en god Kørsel. Dagens mest spændende Løb blev Senior Sidevognsløb, hvor Svend Knudsen placerede sig paa Førstepladsen med 11 Points. Kaj H. Mogensen havde en fin Dag. Efter at have vundet Naftapokalen blev han Nummer eet i det store Handicap. Ogsaa her var Orla Knudsen uheldig, idet han fik Maskinskade i det afgørende Øjeblik. Han havde allerede en Gang den Dag set Sejren forsvinde paa Grund af en lunefuld Motor. Den fineste Kørsel i Handicap viste Nordmanden Th. Andreassen, der fra 220 m Tillæg kørte op paa Trediepladsen.

Et lille Ekstranummer var en Match mellem Sidevognskøreren Carlo S. Jensen og Åke Jönsson i Midget-Raceren. Det blev Svenskeren, der gik af med Sejren, omende den var lille.



Fordi han kører frem for rødt Lys behøver De ikke at gøre det.



Åke Jönsson i sin lille fine Midget-Racer.

Åke Jönsson faar en dansk Konkurrent.

Det er en udbredt Misforstaaelse, at jo større en Motor er, des hurtigere kan den køre. Lad det være sagt med det samme: Der er ikke ret meget, der kan slaa en J. A. P.-Sprinter, naar et Løb skal køres over 2—3 km. De fleste drømmer om noget i Retning af en Midget-Racer med Mercury Motor, men den vilde, hvis den endelig kom frem, ikke have mange Chancer. En 1000 ccm J. A. P. vilde der være helt anderledes Fornuft i. Som sagt, det er ikke Motorens Størrelse, men dens Ydeevne, der er afgørende. Store Motorer hører hjemme paa store Baner, hvor de smaa Motorer bliver trætte.

Ud fra dette Synspunkt har een af vore mest berømte Motorkørere, K. Hansen, bygget en Midget-Racer med en 500 ccm J. A. P.-Sprinter. Vi har set denne Vogn, og den ser meget lovende ud. Den vil blive præsenteret for Publikum den 27. Juli, da den skal deltage i Løbet paa Hem Odde. K. Hansen har taget adskillige Sejre hjem i Bugatti, Alfa Romeo o. s. v., samt vundet den gyldne Hjælm til Ejendommen, saa Sagen er i gode Hænder. Foruden den færdige Vogn har K. Hansen Materialerne klar til 2 andre Vogne af nøjagtig samme Konstruktion. Vi vil i næste Nummer bringe en Del Billeder af denne Vogn, da Ejermændene ikke ruger over sit gode Resultat, men tværtimod vil staa alle bi med gode Raad, ligesom alle er velkomne til at bese Vognen nærmere. Foreløbig kan vi give dens Specifikationer: Motoren er en Sprinter-J. A. P., 500 ccm, og Gearkassen er B. S. A. 1928. Styretøj: Fiat 500, Hjul: Austin 3,25 × 19 foran og 3,50 × 19 bag. Alle 4 Hjul er forsynet med hydrauliske Bremsere og Støddæmpere, samt tillige et Par mekaniske Støddæmpere paa Bagakslen.

Tanken rummer 4½ l Brændstof

MOTORLAGERET

Specialforretning i
MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR
Cylinderudslibning

Fabrikation af
Tandhjul og Krumtap-
lejer m. m.

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V

STYRTHJÆLME

original engelsk T. T.-Model

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

Ridebenklæder,
berømt for Snit og Pasform,
prima Kvalitet

Handsker, Hjælme, Brillor

Køretæpper,
svær Kvalitet **22,50**

Lammeskindssæder 19,50

Varerne sendes overalt i Landet

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24
TLF. NORA 2536



*-det er Gnisten
der gør det...*

CHAMPION

TÆNDRØR

Biilow



Typisk amerikansk: En ødelagt Jeep er i Berlin sat op med manende Indskriptioner: „Han vilde vinde Tid — nu har han Tid nok (6 Mdr. Fængsel). Han drak over Tørsten. Han havde stjaalet Jeepen. Han er paa Hospitalet, hvis han kommer fra det med Livet, kommer han i Fængsel.“ Charles Christiansen, Acap, staar og undrer sig over, at Hjulene ikke er stjaalet endnu.

og 1 l Olie. Vægten er 318 kg med Brændstof. Akselafstanden er 1970 mm, Hjulafstanden 1130 for og 1080 bag, Højden 84 cm. Som sagt, alt om denne Vogn i næste Nummer.

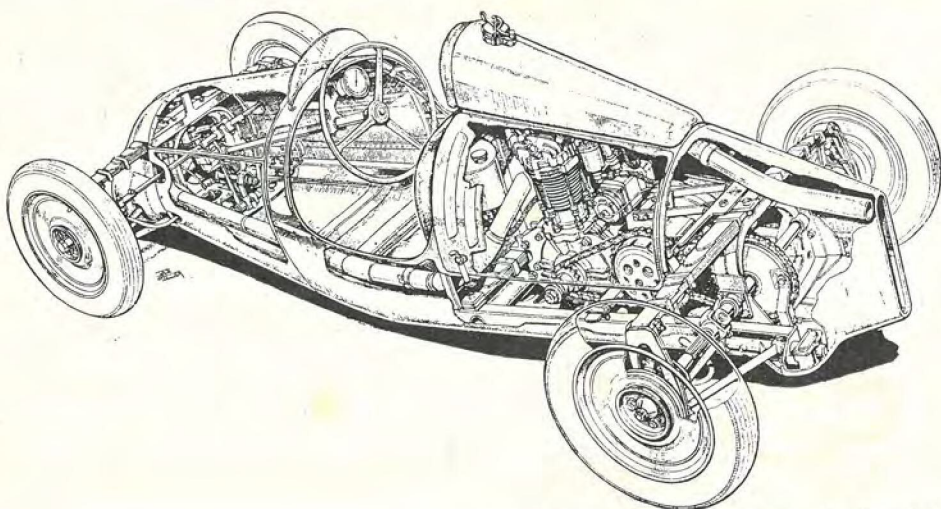
Kommentarer til Maanedens Løb

Naar man ser kritisk paa de Løb, som er kørt — ikke alene i Maanedens Løb, men i den Del af Sæsonen, der nu er gaaet, vil man bemærke, at det meget ofte hænder, at Rytterne ikke er godt matchet eller ikke er tilstrækkeligt jævnbyrdige — for at tale Dansk. Mange Klubber mener, at blot de har et »Stjernenavn« paa Plakaten, er alt godt. Dette er en ubodelig Fejl. Enten mange Stjerner eller slet ingen Stjerner. Det vilde derfor være formaalstjenligt, om Rytterne blev inddelt i Divisioner, hvilket let kan lade sig gøre, naar man lægger de opnaede Tider til Grund for en Bedømmelse. Junior, Senior og Expert er ikke nok, hvorimod tre Divisioner i Standardklassen og to Divisioner i

Ekspertklassen skulde garantere nogenlunde jævnbyrdige Ryttere paa Banerne, og det er det, Folk kommer for at se.

En anden stor Fejl er de lange Programmer. Det er ikke usædvanligt med 24—30 Starter, der blot har den modsatte end den tilsigtede Virkning paa Publikum. I Stedet for at Publikum synes, at her faar man da noget for Pengene, faar man dem blot til at føle, at nu har de set Motorløb nok for de næste 3 Aar.

Endelig bliver der ikke lagt Vægt nok paa den Service, Publikum kan gøre Krav paa gennem Højttalerne. Tiderne bliver ofte bragt for flere Heats paa een Gang og i et Tempo, saa man ikke kan naa at notere. Dertil kommer, at Højttalerne ofte overdøves af Motorstøjen fra Maskinerne, der køres frem til næste Heat. Her har Gentofte-Banen et System, som kan tjene til Forbillede for samtlige Landets Baner: Maskinerne trækkes ind paa Banen, medens Speakeren oplæser Resultaterne fra det fore-



Den engelske 500 ccm Cooper-Midget, der tilsyneladende paa mange Omraader har tjent som Forbillede for K. Hansens Vogn.

gaaende Heat, hvorefter Maskinerne løbes i Gang ved Startlinien og kører en Opvarmningsomgang, inden de stiller op til Starten med gaaende Motor. Dette bringer ingen Forstyrrelser, og der er mere System i Tingene paa den Maade. Denne Fremgangsmaade anvendes iøvrigt snart sagt overalt i Udlandet.

Det er mærkeligt, at man rundt omkring ser Ryttere starte med ureglementerede Styrthjelme. Ligeledes startes der mange Steder i almindeligt Tøj, hvad der ganske vist ikke er Forbud mod, men hvorfor udsætte sig for unødvendig Risiko? En anden Ting er, om Lovene ikke burde laves om, saaledes at det var paabudt at bære Lædertøj, Handsker og Brilller.

50 Aar

En velkendt Skikkelse indenfor dansk Motorsport, E. H. Petersen, fylder den 5. August 50 Aar. E. H. Petersen, der i de sidste 20 Aar har været Indehaver af »Motor-Dress«, har fra sine yngste Aar levende interesseret sig for Motorsporten og har selv deltaget i mange Løb. Senere har han altid hjulpet, hvor han kunde, baade som Kontrol i Trials og ogsaa flere Gange som Løbsleder.

Den 5 August vil der uden Tvivl komme Gratulationer fra hele Landet, for Petersen er en populær Mand, hvor han end viser sig.

LØBSKALENDER

JULI

- 27. Aarhus Motor Sport - Baneløb
- Bogense Motor Klub - Baneløb

AUGUST

- 3. Gentofte - Baneløb
- Nimbus Klubben, Aalborg - Bakkeløb
- Kolding Motor Klub - Baneløb
- Odin, Fangel - Baneløb
- 10. Viborg Motor Klub - Bakkeløb
- Fredericia Motor Klub - Baneløb
- Korsør og Omegns M. K., Løng - Baneløb
- Vestfyn - Baneløb.

Nordisk Bane- og Bakkemesterskaber afholdes i Sverige den 3. og 5. August ved Umeå.

Abonnement

paa S. M. J. tegnes ved at indsende Kr. 9,00 paa Postgirokonto 68833, eller ved at skrive til S. M. J., Reventlowsgade 26, København V. Tlf. Eva 3827 modtager Bestillinger samt giver alle Oplysninger.

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.

En Montering af CORDS Stempelringe i gamle Cylindre gør Underværker. Kompressionen bliver fuldkommen igen. CORDS Stempelringe leveres i alle Størrelser for enhver Motortype. Det giver ikke blot en fuldkommen økonomisk Kørsel paany, men gør ofte en Hovedreparation ganske overflødig.

Forlang CORDS hos Deres Reparatør.

CORDS STEMPELRINGE

VILH. NELLEMANN A/s • KØBENHAVN • RANDERS