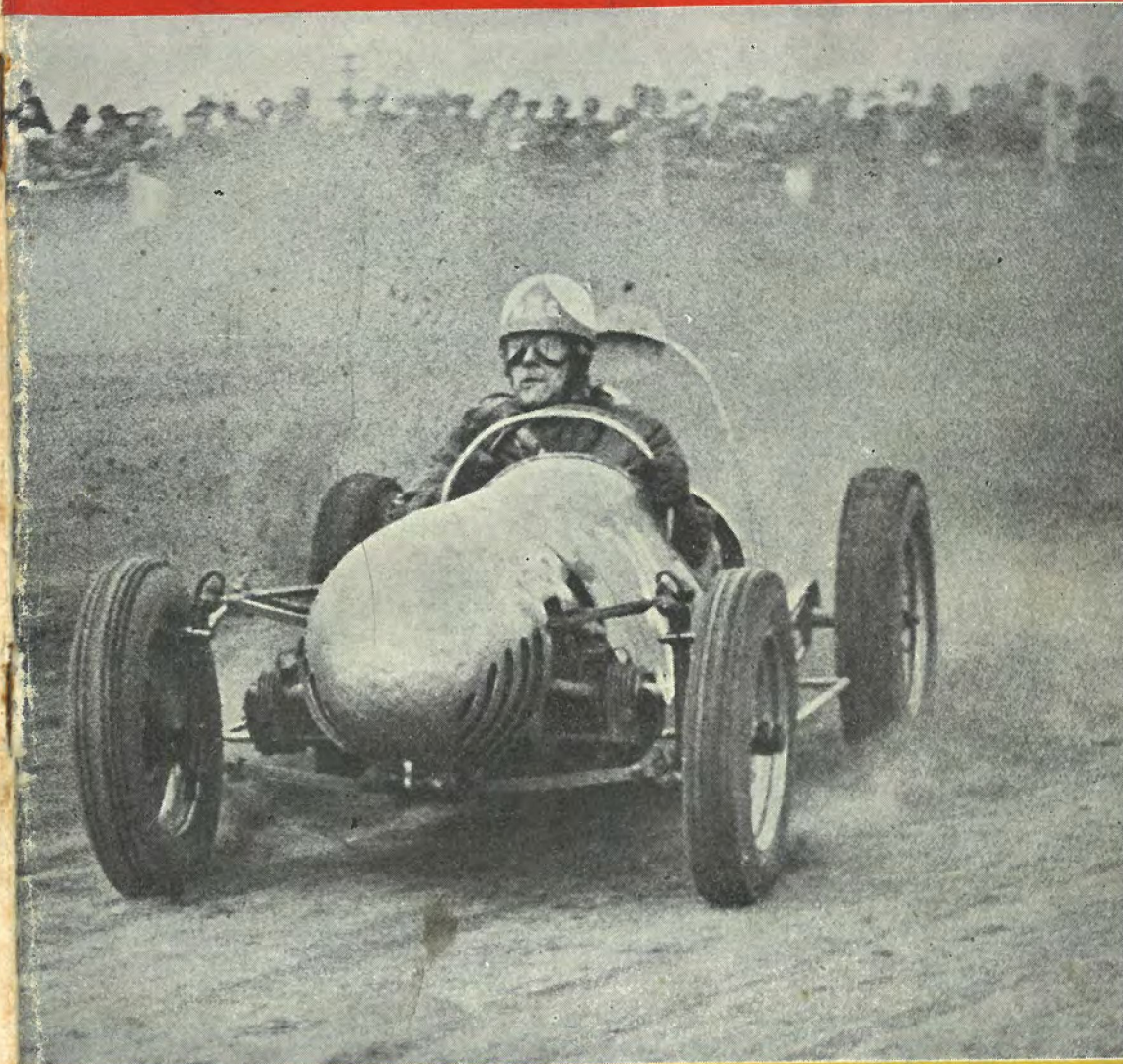
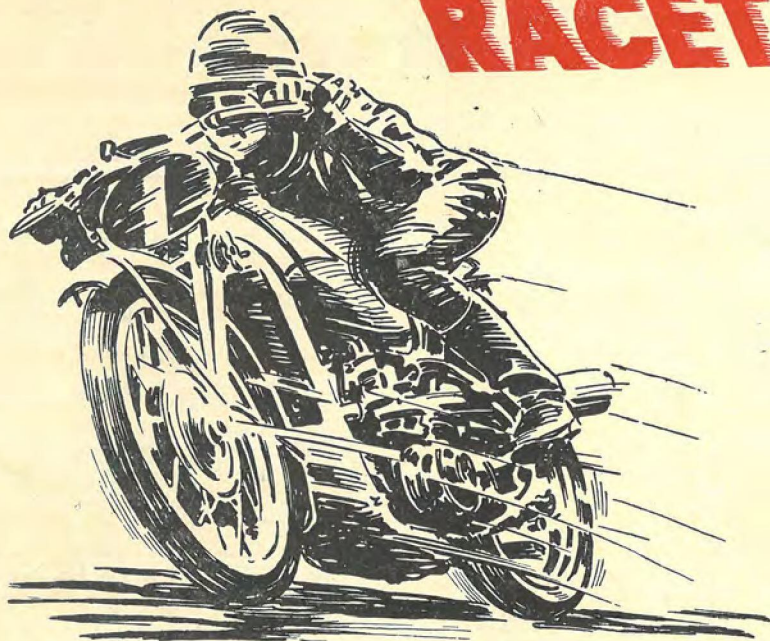


SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYCLESPORT * AUGUST 1947

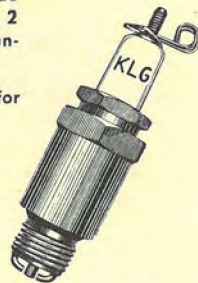
VINDEREN AF T.T. RACET



PAA „Isle of Man“

K. L. G. Tændrør har, i Verdens fineste Motorløb paa Isle of Man, atter bevist deres høje Standard og enestaaende Ydeevne, idet de 3 første Pladser i Senior Race't og de 2 første Pladser i saavel Junior som Letvægts Race't blev vundet af Maskiner forsynet med K. L. G. Tændrør.

K. L. G. betyder større Kraft, Fart og Sikkerhed — ogsaa for Deres Køretøj.



K.L.G.

CORUNDITE

Tændrør

...FAAS TIL ENHVER MOTOR

VILH. NELLEMAN A/S • KØBENHAVN • RANDERS

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

August

1. Aarg.

Danmarks største Bane indviet i Hobro

Foto: Viggo Mortensen — Forsiden: Oscar Madsens Tatra

Den 20. Juli blev Danmarks første 1000 Meter Bane indviet ved Hobro. Banen er blevet til paa Initiativ af 4 jyske Klubber, der havde lagt et meget stort Arbejde i saavel Banen som Arrangementet.

Banen blev erklæret aabnet af Automobilports Klubbens Sekretær, J. D. Ramsing, der i sin Tale bl. a. kom ind paa de Hindringer, som Staten lægger for Motorsporten, baade tekniske og ikke mindst økonomiske, idet den ublu Skat paa 60 pCt. opretholdes.

Om selve Banen og Indvielsesløbet kan siges baade godt og ondt. Banen er som sagt 1000 Meter med en Bredde paa 25 m paa Langsiderne og 35 m i Svingene, hvilket gør den fortræffelig til Billøb. Motorcykleløb mister ofte deres oprindelige Charme paa de store Baner, hvilket ogsaa var Tilfældet ved Hobro, hvor Rytterne kørte 3 Omgange, som afgjort var den ene for meget. Trods de mange startende Ryttere var Feltet for spredt i Opløbet, og man mistede for let Interessen for Løbene. Billøbene var til Gengæld, som de skulde være, hvilket ogsaa gjaldt Midgetløbet.

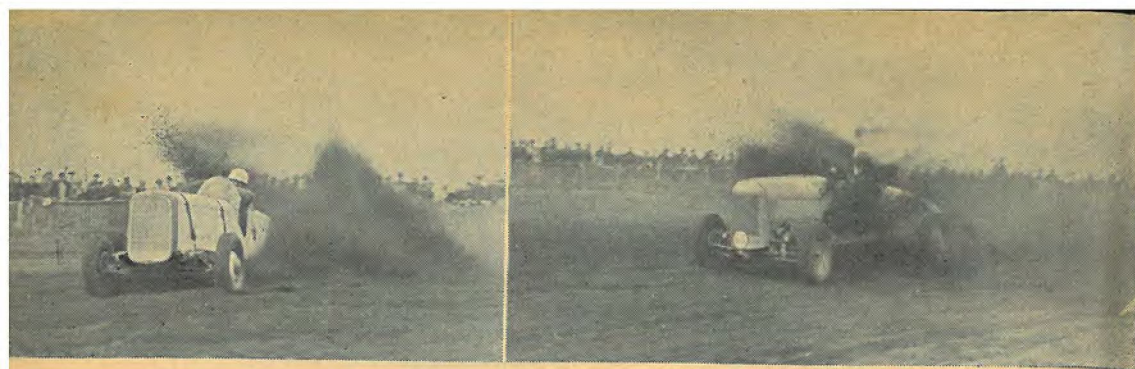
Hvad der var det værste ved Banen, var imidlertid Støvet. Rytterne kunde ikke se, hvor de kørte, og Tilskuerne blev ogsaa generet af de Støvskyer, der hvirvlede hen over Banen, men det blev taget med godt Humør fra alle Sider. Banen er heller ikke færdig, som Ledelsen ønsker den, men der er et

meget stort Arbejde tilbage, eftersom selve Banelegemet dækker et Areal paa over 25 000 Kvadratmeter, og hele Inderkredsen skal ogsaa kultiveres. Man kan kun tage Hatten af for de Folk, der tumler med dette store Projekt, men at de 60 pCt., som Staten lægger sin klamme, initiativdrøbende Haand paa, vil lægge store Hindringer i Vejen, er der ikke et Øjeblik Tvivl om, for den gode Vilje er ikke nok, der skal ogsaa Penge til, og mange Penge. Med sædvanlig Kortsynethed forstaar Staten ikke, at er Banerne daarlige paa Grund af manglende Midler, saa bliver Publikum trætte af at lade sig støve til, og Rytterne vil ikke ødelægge Materiellet paa dem, hvorefter der slet ikke kommer Penge i den altid slunkne Statskasse. Dermed være ikke sagt, at Banen i Hobro er daarlig, men den kræver baade Penge og Arbejde, for den er det, som baade dens »Fædre« og Publikum venter sig af den.

Standardløbene samlede ikke megen Interesse om sig trods de store Felter.

I Klasse A for Maskiner indtil 350 ccm startede 12 Ryttere, og den bedste Tid fik Axel Jensen, Triumph, der kørte 1. Heat i 2.37, medens andet Heat gik til L. Amstrup, Triumph i 2.40.2. Løbet blev vundet af Axel Jensen med Amstrup paa Andenpladsen. Klasse B over 350 ccm blev vundet af N. O. Jensen, Triumph, med Viggo Thomadsen, Norton, som Nr. 2.

Klasse C, Standard Expert, blev vun-



K. H. Sørensen, Mercury Special (til venstre) og Kronsberg, Opel Special (til højre)
rejser vældige Støvskyer.

det af Knud Nielsen, der kom ind som Nr. 1 i begge Heat i Tiderne 2.28.8 og 2.26.2, Dagens hurtigste Tid. Handicap for Solo Motorcykler blev vundet af Eiler Svendsen, der startede paa Maallinien, og Robert Nellemann, der havde 30 Meters Tillæg, kom ind som Nr. 2.

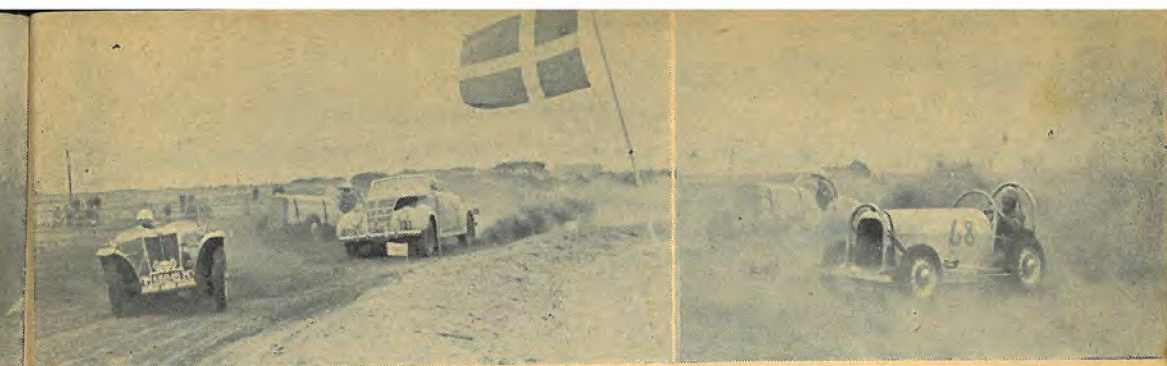
Midget-Racerne var Dagens Favoritter. En ny Vogn paa Banen, Oskar Madsens Tatra, vakte Begejstring med sin smukke Konstruktion. Vognens Karosseri bestaar af en Container, ikke de firkantede, D. S. B. bruger, men en af den Slags, Englænderne kastede Vaaben ned i under Besættelsen. Han var lidt uheldig i det ene Heat, der

ganske vist gav ham en Konduitepræmie, men det forhindrede ham i at blive placeret. Løbet blev ret overraskende vundet af Ernst Mortensen, Fiat, der opnaaede Tiderne 3.09.4 og 3.06.6, med Henning Petersen paa Andenpladsen. Sølvsten Madsen kørte en større Vogn, der faktisk placerede ham foran de andre med Tiderne 2.56.0 og 3.02.3. Den hurtigste Tid blev opnaaet af Robert Nellemann med 2.54.0.

I Klassen for Automobileer under 2200 ccm havde man ventet det store Sus i en Match mellem Vilh. Nellemann og O. Heick, men desværre havde Nellemann faaet Maskinskade paa Vejen



En Sidevognskører er kommet ind paa Inderbanen og har fanget en Kontrol.
Morsom Situation — undtagen for Kontrollen.



(Tv.) Heick fører foran K. H. Sørensen og Robert Nellemann.
(Th.) Bachman og K. H. Sørensen Side om Side.

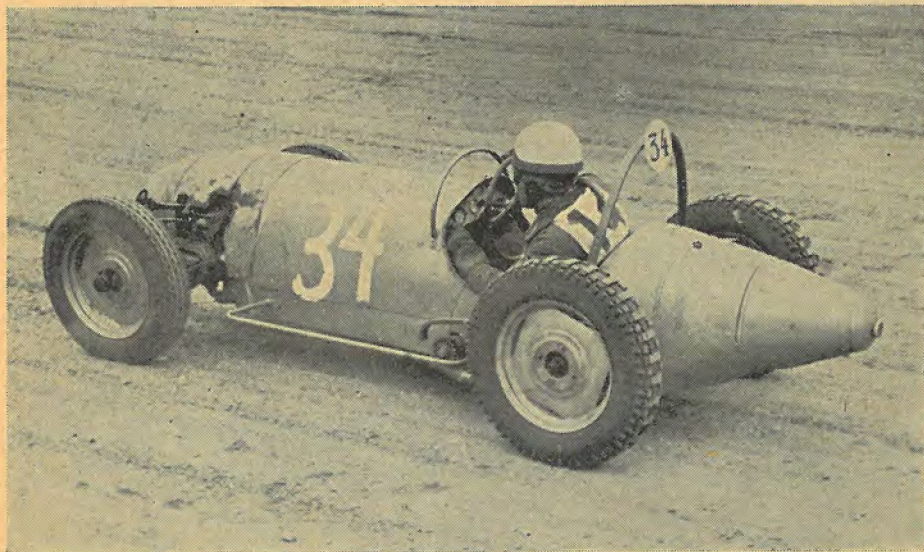
og startede ikke. Man fik alligevel et fint Løb med Heick, Torben Strand og Frede Andersen i Spidsen, alle i M. G. De kom ind i nævnte Rækkefølge, og Heick opnaaede den fine Tid af 2.53.1.

I Automobilklassen over 3300 ccm var det Ford, der dominerede. Man fik her et virkelig godt og spændende Løb, hvis første Heat overraskende blev vundet af en ældre Ford Sedan ført af Orla Rasmussen. Han maatte dog nøjes med Andenpladsen, efter at det samlede Pointtal blev gjort op. Vinder blev Robert Nellemann, Ford, og Trediepladsen besattes af Bachmann Pedersen, ligeledes Ford.

Det er sjældent, vi oplever et Løb mellem Specialvogne her i Landet,

men ogsaa dette kunde Hobro byde paa. Det blev K. H. Sørensen, der gik af med Sejren i sin Mercury-Special. Hans Tider var 2.45.0 og 2.51.9. Nr. 2 blev Hans Pahl i sin store Bugatti, der som bekendt vejer ikke mindre end 1800 kg. Hans Tider var 2.54.0 og 3.29.6. Som Nr. 3 kom P. Kronsberg i Opel Special, med Tiderne 3.00 og 3.01.6.

I Bil-Handicappet gik Heick af med Sejren igen, med Robert Nellemann paa Andenpladsen og K. H. Sørensen som Nr. 3. Dette Løb og Midget-Handicappet var Dagens bedste. Her blev Rækkefølgen: Ernst Mortensen (170 m), Henning Petersen (0) og Robert Nellemann (280 m). Disse Løb gav



Oskar Madsens Tatra vakte megen Beundring for sin smukke Konstruktion.

Publikum det, de vilde se, vekslende Placeringer, Motorer presset til det yderste og teknisk fin Kørsel.

Sidevognsløbene var ogsaa, som de skulde være, og her var en Overraskelse, idet den unge Sidevognskører Thorkild Sørensen viste saa erfarne Ryttere som Knud Mogensen og Karlo Jensen sit Baghjul, men allerede ved Aarets første Baneløb i Fredericia viste han, at han paa sin B. M. W. vilde blive en Rytter, man maatte regne med. Karlo Jensen besatte Andenpladsen,

og Knud Mogensen blev Nr. 3. I Handicapet maatte Thorkild Sørensen nøjes med Trediepladsen, som han dog besatte efter en blændende Kørsel, efter K. E. Jensen og Kr. Kristensen, Aalborg.

Selve Løbet var lidt lang Tid om at blive afviklet, der var for lange Pausser, hvor der ikke skete noget, men den Slags er kun Børnesygdomme, som selv et stort Barn paa 1000 Meter kan lide af. S. M. J. ønsker den nye Bane Held og Lykke.

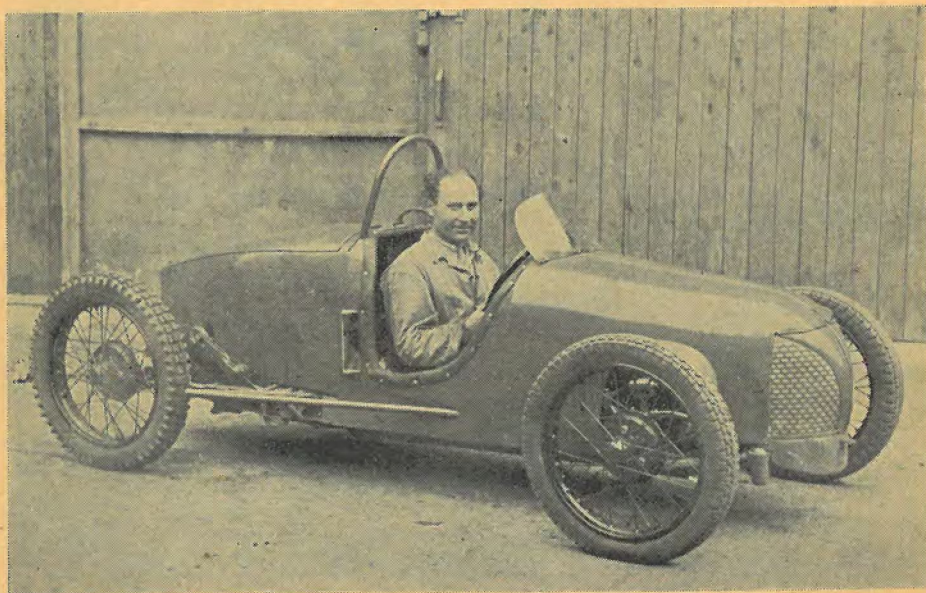
DANSK MIDGETRACER *med 500 ccm J.A.P. Motor*

Foto: Viggo Mortensen.

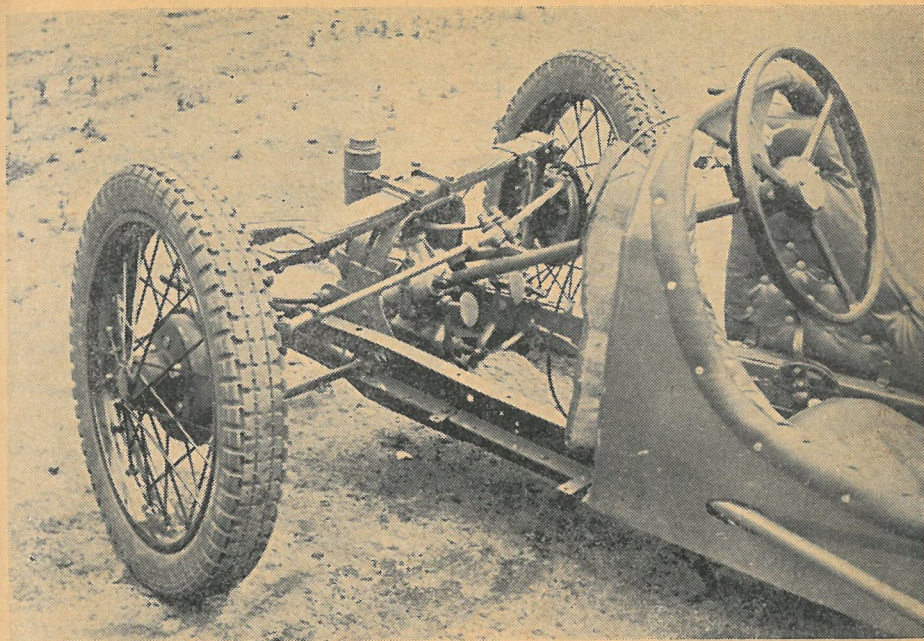
I sidste Nummer gav vi en kort Omtale af Kai Hansens Midget-Racer samt Løfter om en mere udførlig Beskrivelse i dette Nummer. I Mellemtiden har Vognen vist, hvad den dur til, ved at vinde det første Løb, den deltog i.

I mangt og meget ligner den Cooper'en, som vi bragte en Tegning af i sidste Nummer. Til Vognens Chassis er benyttet Sidestykkerne fra et Fiat 500 Chassis, der er kortet af med 20

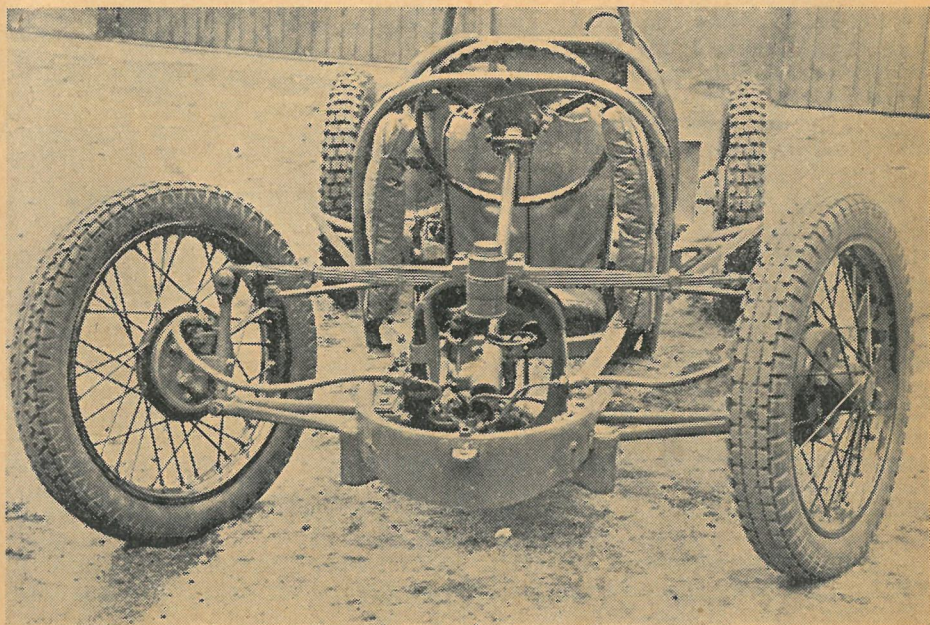
cm og gennemhullet for at spare Vægt. Disse Sidestykker er lagt tæt sammen og er forsynet med en ny Bagbro. I direkte Forlængelse af Sidestykkernes Bagende kommer Bagfjedrene, der ligeledes stammer fra en Fiat 500, men der er fjernet 2 Lag, og foruden at være rettet op, saaledes at de er helt lige, er de vendt en Omgang, hvorved de smaa Blade vender opad. Bagfjedrene er forstærket med hydrauliske Støddæmpere fra Fiat Simca samt e



Kaj Hansen i sin Vogn. Læg Mærke til Kofangerne paa Siden.



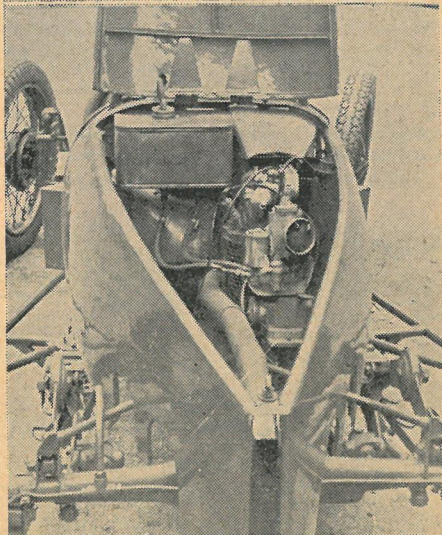
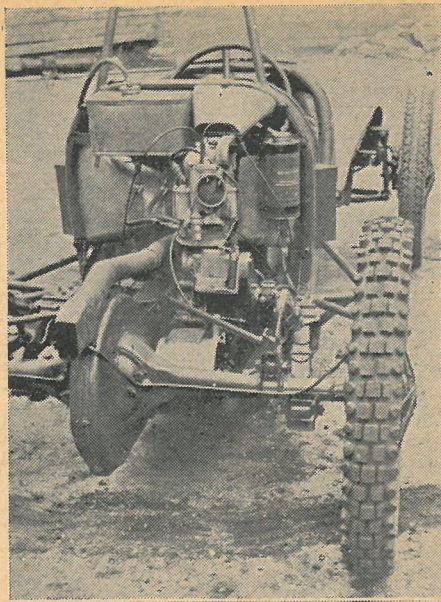
Styretøj og Forhjulsaaffjedringen. Den lille Beholder foran Fjederen indeholder Vædsken til de hydrauliske Brems-r. Styrehuset er anbragt i Midten af Vognen, og Stvreamen er forbundet til Forbindelsesstangen. Paa det nederste Billede ses Styrebolt, Svingarm og Støddæmpere.



ekstra Sæt mekaniske Støddæmpere. Forfjedren er specielt fremstillet som en omtrent lige Bladfjeder, den buer dog lidt opad, hvorved Forhjulene bider sig bedre fast under Affjedringen, idet Styreboltene kommer til at hælde skraat indefter. Ogsaa paa Forhjulene sidder et Par Fiat Simca Støddæmpere. Styrebolte, Svingarme, Bremses og Hjulnav stammer fra Fiat 500, medens selve Hjulene kommer fra en Austin. Svingarmene er rejst 25 mm, da Forbindelsesstængerne ellers vil ramme Ratsøjlen. Styrehuset er ogsaa fra en Fiat 500, men Snekken er forandret til fireløbet. Selve Rattet er af Mercedes Fabrikat. Der er hydrauliske Bremses paa alle 4 Hjul med Simca Hovedcylinder og Fiat 500 Pedaler. Ratstammen er lagt midt i Vognen og hælder ca. 40 Grader, men Rattet kan hæves og sænkes efter Behag.

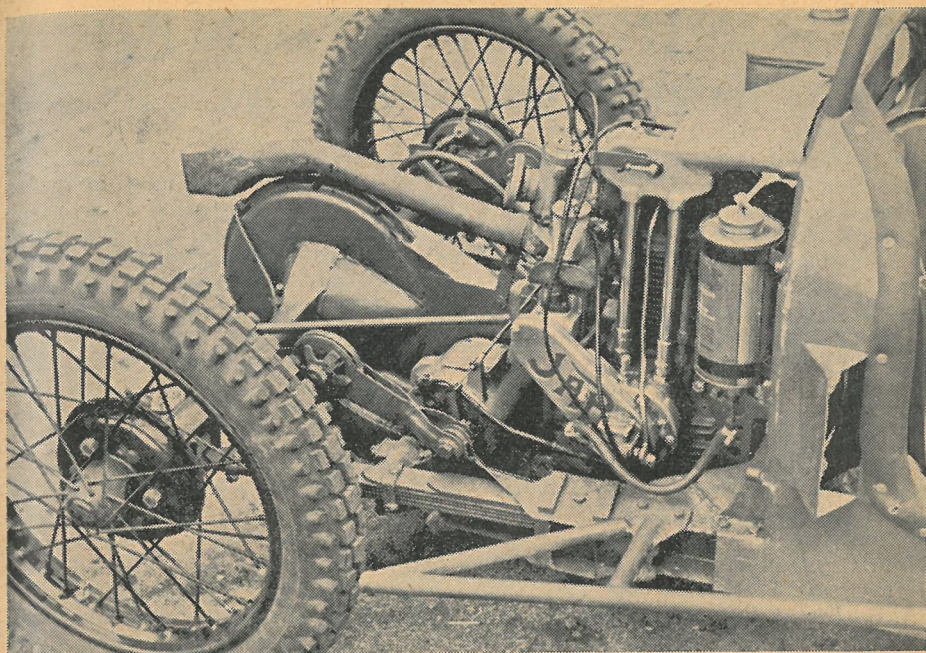
Førersædet er fra en lille Austin, og Vognen er indvendig beklædt med Læderpolstringer, ligesom der rundt om Cockpit'ets Kant er lagt et svært Gummirør. Karosseriet er bygget af 25 mm Staalrør med 2 mm Godstykkelse beklædt med 1 mm Aluminiumsplade. Hjælmen for og bag er forstærket med Staalplade, der er bukket i Profil. Et Par »Kofangere« er monteret paa Chassiset for at beskytte Baghjulene og forhindre Sammenfiltring med en anden Vogn. Disse »Kofangere« er ligeledes fremstillet af 25 mm Staalrør, men med 3 mm Godstykkelse.

En 500 ccm J. A. P.-Sprinter Motor er anbragt bag Førersædet. Transmissionen til den faste Bagaksel gaar gennem en B. S. A. Gearkasse med 3 Hastigheder, og baade For- og Bagkæden er indkapslet i lukkede Skærme. Det kunde se ud, som om der var Differentiale paa Bagakslen, men det er kun et lukket Hus, der kun indeholder et Kædehjul. Gearingen er selvfølgelig forskellig paa de forskellige Baner, men ligger omkring 10:1 for de smaa Baners Vedkommende. Speederen er forbundet til Karburatoren ved Stang- og Kabeltræk uden Udveksling. Paa Vognens Sider er anbragt to Vindfang, der dirigerer Køleluft ind paa

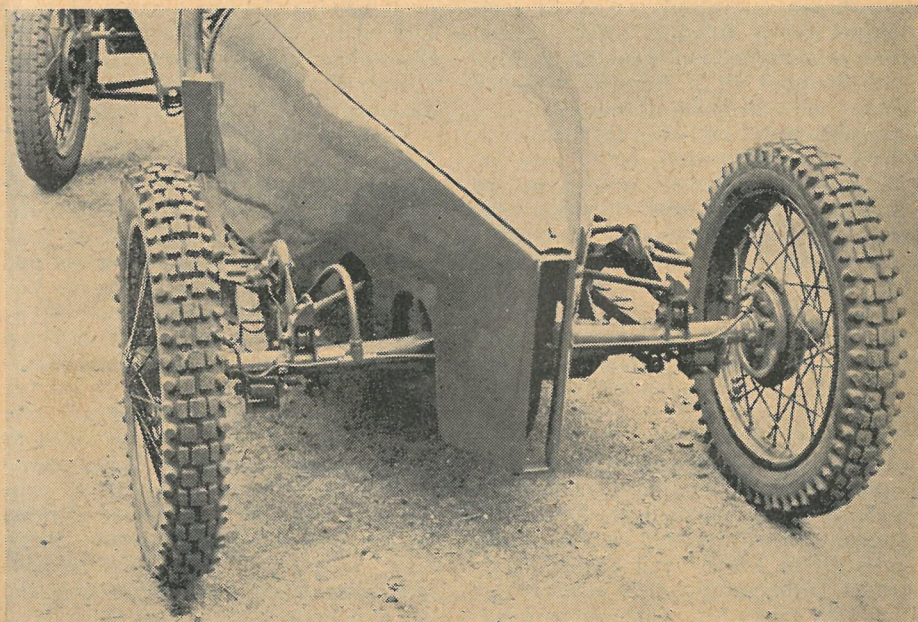


Motoren, og den varme Luft trækkes ud af Bagenden af Udblæsningsgassen, idet Udblæsningsrøret ikke gaar helt ud til Aabningen i Karosseriets Bagende.

Vognens Dimensioner er: Akselafstand 1970 mm, Hjulafstand 1130 mm foran og 1080 mm bagpaa. Højde 84 cm, Vægt 318 kg med $4\frac{1}{2}$ l Brændstof og 1 l Olie, Dækdimensioner 3,25×19 paa Forhjulene og 3,50×19 paa Baghjulene.



(Foroven) Motoren og Transmissionen. Kæderne er indkapslede, og Udblæsningsrøret udmunder et Stykke fra Aabningen i Karosseriets Bagende, hvorved den varme Luft fra Motoren trækkes med ud. Læg Mærke til Vindfangene, der leder Køleluft ind paa Motoren.



TUNING AF TRIUMPH

SPEED TWIN OG TIGER 100

Grunden til at vi netop har valgt en Triumph Speed Twin eller Tiger 100 (disse Maskiner er faktisk ens i Specifikationen) er, at denne Type er fortræffeligt egnet til baade Turistkørsel og Sport. Vi har allerede paa vore hjemlige Baner set udmærkede Resultater med disse Maskiner, baade Solo og med Sidevogn.

Som Maskinerne kommer fra Fabrikken, har de mange gode Egenskaber som Sportsmaskiner, men vil man have Maximum i Kraft og Fart, maa de undergaa en Tuning, der ogsaa forholdsvis let lader sig udføre.

Som omtalt i vor Artikel i sidste Nummer er et af de vigtigste Punkter Kompressionsforholdet, der maa sættes op for at faa større Omdrejningstal og flere BHK. Paa Standardmaskinerne ligger Kompressionsforholdet paa 7:1 i Speed Twin og 7,7:1 i Tiger 100, saa at sige det eneste Punkt, hvorved de adskiller sig, bortset fra Udførelsen.

Uanset hvilken af disse Maskiner man tuner op, monteres et Specialstempel (helst Hepolite), der giver et Kompressionsforhold paa 9,5:1. Med dette Stempel vil Motoren selvfølgelig kræve en Brændstofblanding med højere Oktantal end Standardbenzinen. 90 vil være det bedste, og 87 maa betragtes som Minimum. Man maa ved Montering af det nye Stempel nøje paase, at den nødvendige Tolerance er til Stede. Denne skal ved Stemplets Top være .007" og .009¹/₂" i Underkanten. Stempelpinden skal have en Tolerance paa .001¹/₂"—.002" i Plejlstangen, medens denne skal have .001—.001¹/₂" i Plejlstangselejet ved Krumtappen.

Dernæst skal Forgreningsrøret til Indsugningen og Indsugningsportene bores op til 1" maximum Diameter, og dette er den vanskeligste Del af Tuningen. Selve Indsugningsaabningen bores op til 1 5/16" ved Sædet, og en speciel Indsugningsventil med 1¹³/₃₂" Diameter monteres. Karburatoren ud-

skiftes med en Amal Karburator med 1" eller 1 1/16" Boring med Gasspjæld Nr. 6/3. Det er vanskeligt at give nøjagtig Oplysning om Straalespidens Størrelse, da denne i høj Grad afhænger af den Brændstofblanding, man fremstiller. Det eneste rigtige er at eksperimentere sig frem, hvilket ogsaa gælder for Naalens Stilling. Paa Standardmaskinerne staar denne i den midterste Rille, men ved at hæve den en Tak kan man i Reglen opnaa en forbedret Acceleration.

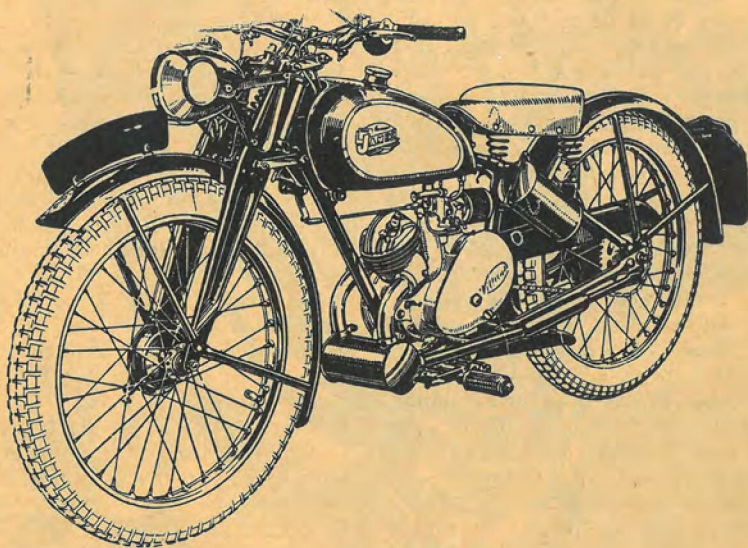
Saafremt en speciel Indsugningsknast kan skaffes — og det kan den kun ved et Mirakel — monteres den, men det maa dog bemærkes, at Standardknasterne er udmærkede ogsaa til decideret Race. Saafremt denne Knast kan skaffes, maa man udskifte Ventilfjederen paa Indsugningsventilen til en strammere Fjeder med et Pres paa 130 lb. Hvis Maskinen udelukkende skal køre Banerace, er det rigtige Tændrør Lodge BR 49. Til hurtig Turistkørsel over lange Afstande, Trials og lign. vil det være klogere at bruge Lodge H 53, K. L. G., L. B. 1 eller Champion LA 10 eller 11. Udblæsningssystemet skal afsluttes med en Megafon af ikke for stor Diameter.

Selvfølgelig er Bronzetopstykke at foretrække, men det almindelige Topstykke af Støbejern er absolut udmærket. Den ovenfor omtalte Udboring skal man være varsom med at gaa i Gang med, hvis man ikke har det nødvendige Værktøj, og for manges Vedkommende vil det sikkert være tilrådeligt at indskrænke sig til at polere Indsugningsporten og Forgreningsrøret.

Naar Indsugningsventilen af Overstørrelse monteres, maa man sikre sig, at Bagsiden af denne Ventil ligner den originale Standardventil nøjagtig, da Bagsiden paa Ventilen er afgørende for Gasstrømmens Forløb. Ventil-sædet skal være 1/16", men samtidig maa man sikre den nødvendige Frigang mellem Ventilen og Stemplet. I

THE FAMOUS JAMES

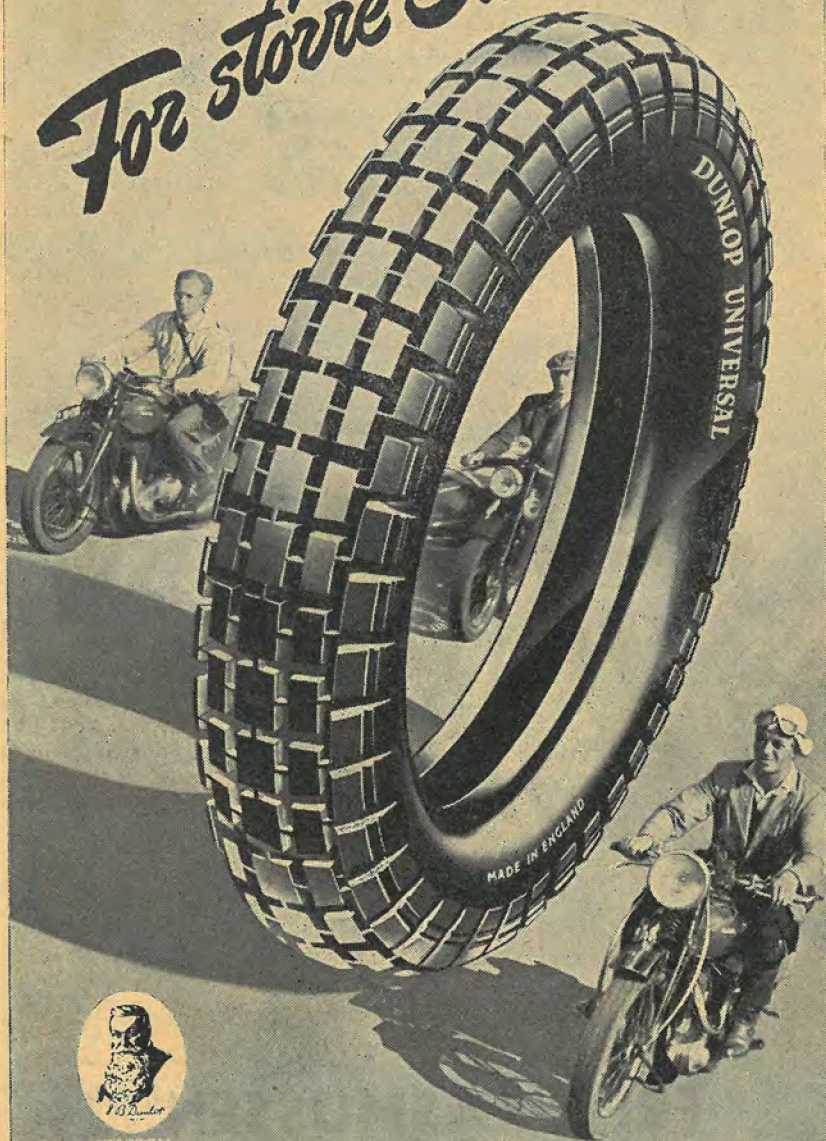
ØKONOMISK OG DRIFTSIKKER



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE

For større Sikkerhed...



DUNLOP

Stemplets Top findes nogle Fordybninger til dette Formaal, og disse maa uddybes i tilsvarende Grad, til Ventilen af Overstørrelse. Paa de fleste Specialstempler med Kompressionsforhold 9,5:1 er dette allerede gjort. Man maa ved denne Uddybning være meget forsigtig med ikke at skære for dybt og derved svække Stemplets Styrke, eller at skære for langt ud og derved ramme Stempelringens Riller. Ogsaa i det lukkede Ventilhus skal den tilstrækkelige Tolerance være til Sted, er den ikke det, kan man bore Plads i Ventilhuset, men mere end $1/32''$ skulde ikke være nødvendig.

Standardtændingen er udmærket ogsaa til Racerbrug. Kontaktpunkterne skiller nøjagtig $3/8''$ før Stemplets naar Top, og man skal ikke i væsentlig Grad gaa bort fra denne Indstilling, men eksperimentere sig frem, og det er usandsynligt, at der opnaas bedre Resultat, hvis Indstillingen flyttes mere end $1/2''$ eller mindre end $5/16''$.

Naar Motoren er tunet op, maa man selvfølgelig lægge sin Kørsel en Del om, først og fremmest vil det være klogt at gøre fuldt Brug af Gearene, og Gassen skal ikke aabnes helt, førend Motoren er oppe paa 3—4000 Omdr./Min.

Ny Motorbane i Gladsaxe

Den 23. August gaar Starten for det første Løb paa den nye Slaggebane i Gladsaxe. Aabningen af denne Bane vil forme sig ret gigantisk med Løb baade Lørdag den 23. og Søndag den 24. Alle vore bedste Ekspert-Kørere er med til at give Banen en god Indvielse, og uden Tvivl vil ogsaa et Par af Englands fineste Ryttere komme, og om detsaa er Morian, vil vi faa ham at se paa de sorte Slagger igen.

Banen er 400 m lang og $7\frac{1}{2}$ m bred paa Langsiderne og 9 m i Svingene, men det bedste ved Banen er, at den er jævn som et Stuegulv, og Tilskuerpladserne er, som de skal være.

Der er ikke Tvivl om, at der vil blive Folkevandring til Gladsaxe den 23. August.



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



★ VELOFIX er ogsaa ideel til Møbler — Prøv engang!



POLISH

— hurtigere og mere holdbar!

SIE's Lak- og Farvefabrikker
KØBENHAVN 8.

Oh - Hjælpssomhed!

Benny Dicksons bitre Erfaringer

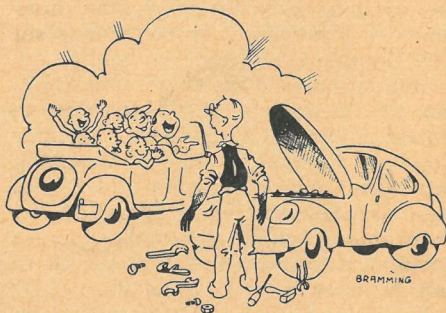
Det vil maaske være vanskeligt at lave en Statistik over den Hjælpssomhed, man møder fra sine Medmennesker i al Almindelighed, men tager man en enkelt Gruppe ad Gangen, bliver Opgaven betydelig lettere. Jeg har lavet en Statistik over den Hjælpssomhed, man møder paa Landevejen, og Resultatet er absolut ikke uinteressant, hvis man vel at mærke interesserer sig for Psykologi.

Staar man paa en øde Landevej og er i Bekneb for en Donkraft, en Lommelygte eller lidt Fagkundskab, saa vil man erfare, dels at det er uhyre faa Trafikanter, der er paa Vejen, dels at de Individider, som færdes ude paa Gader og Veje er blottet for Kultur, Hensyn eller blot Takt.

Hvis man paa den anden Side søger Ensomhedens helsebringende Kraft til sine nedbrudte Nerver, der staar paa Højkant blot ved Synet af et menneskeligt Individ, saa er man omgivet af 100 pCt. hjælpsomme Mennesker, der ustandselig afbryder Ens filosofiske Tankegang med dumme og unødvendige Tilbud om Hjælp, som man ikke har bedt om, Brug for eller Grund til at modtage.

Maa det være mig tilladt at give et Par Eksempler? Jeg stod en Søndag Eftermiddag paa en af Københavns Udfaldsveje, hvor Trafikken som bekendt er jævn god paa omtalte Tidspunkt. Motoren nægtede at fungere, og jeg prøvede, som man gør i et saadant Tilfælde, om der var Tænding og om den fik Benzin. Begge Dele syntes at være i Orden, hvormed min Fagkundskab var udtømt. Jeg var den Gang Optimist og prøvede med et aabent Sind at vende mig mod Vejens Trafik for at søge Hjælp der. Den første Vogn, der nærmede sig, blev kørt af en enlig Herre. Jeg rakte Haanden frem for at tilkendegive, at det var

ønskeligt, om han vilde standse og optage en praktisk Drøftelse af Tingenes Tilstand. Ved at ryste paa Hovedet,



idet han kørte forbi, viste han, at han var af en anden Opfattelse. Det kunde maaske se ud, som om jeg vilde køre med, derfor lukkede jeg Kølerhjælmen op, lagde forskelligt Værktøj ud paa Vejen og smurte lidt Olie i Hovedet for derved at forvandle hele Sceneriet til et Skilt for et Uheld. Den næste Vogn var stopfuld af Mennesker. Da den kørte forbi min udstrakte Arm, var der mindst fire Pegefingre, der pegede paa mig for derved at vise mindre opvakte Passagerer en Attraktion, og fem velsignede Børn rakte Tunge ad mig gennem Bagruden. Det var kun Begyndelsen. Jeg prøvede at sætte mig i Grøften og se lidende og medtaget ud. Jeg gik saa tæt ud foran en Vogn, at jeg fandt mig selv i Grøften — lidende og medtaget. Jeg sad paa Trinbrættet og røg en Cigaret, da Miraklet skete: en Vogn kørte ind til Siden og holdt stille lige bag min. En civil Slagtermester med rundpullet Hat kom ud af Vognen — Menneskene var altsaa ikke saa daarlige, som jeg efterhaanden havde faaet Opfattelsen af. Nu ved jeg, de er det, de er om muligt endnu værre. Slagtermesteren vilde kun spørge, om jeg ikke vilde bytte om paa et For- og

et Baghjul paa hans Vogn, da Forhullet havde en Vulkanisering og slog i Styretøjet, og nu var jeg jo beskiddt alligevel! Med den Kraft og det Temperament, der var levnet mig, nægtede jeg at foretage den foreslaaede Ombytning, hvorefter Slagteren fjernede sig med en Bemærkning om den ufattelige Mangel paa Hjælpsomhed o. s. v.

Det er blot eet Eksempel, men jeg kunde nævne adskillige. En Bekendt til mig, der rejser i Butiksinventar, opnaaede et forbløffende Resultat ved at lægge Benene fra en Voksmannequin ind under Vognen og gemme sig selv i Groften.

Engang skulde jeg bruge en Kranvogn til at slæbe mig ind til et Værksted. Det var en kold og regnfuld Nat, og ikke et Hus fandtes i Nærheden. Jeg standsede en Vogn, der blev kørt af en ældre Dame, og bad samme Dame om at ringe til Falck, naar hun kom til den næste By, hvilket hun lovede. Jeg ventede i Evigheder, men gik henrykt ud paa Vejen, da jeg hørte en tung Vogn nærme sig. Det var Saltafaded med tilhørende Politi, der kom for at anholde »en Mandsperson, der havde stjaalet en Vogn og forulempede kvindelige Trafikanter«.

Dette er dog alt sammen til at bære, navnlig da man ikke har noget Krav paa sine Medmennesker. Betydeligt værre er det, naar man ikke behøver Hjælp, men ustandselig tilbydes Assistance. Jeg husker en stegende hed Sommerdag paa en jysk Landevej, hvor mine Medmennesker var ved at gøre mig vanvittig. Jeg følte mig i den Grad søvnig — og ikke uden Grund — saa det vilde være uforsvarligt at køre videre, hvorfor jeg lagde mig om paa Bagsædet for at faa en lille Lur. Alt hvad der kan køre, gaa og cykle paa en Landevej fandt det derefter umuligt at passere mig uden først at spørge, om der var noget i Vejen, og om der var noget, de kunde hjælpe mig med. I Begyndelsen svarede jeg pænt og høfligt, men efterhaanden tabte jeg Taalmodigheden, og de sidste venlige Sjæle truede med at rejse Injuriesag mod mig og noterede omhyggeligt Vognens Nummer.

En anden Gang var jeg paa Ferietur

med en Ven, der var Ejer af en den Gang ny Nash. Samme Nash var udstyret med en Anordning, hvorved Ryglænet i Forsæderne kunde lægges ned og i Forbindelse med Bagsædet give en udmærket Soveplads. En yderst smart Idé, der gav En et Hotelværelse, lige hvor man vilde. Den første Nat, vi tilbragte i denne Vogn, staa endnu lyslevende for mig i hele sin søvnløse Rædsel. Vi fandt et hyggeligt Sted i Hornbæk Plantage lige i Nærheden af Vandet. Alt var i Orden, vi gik til Ro og rullede Gardinerne ned. Den menneskelige Hjælpsomhed viste sig igen i sin uhyrlige 100 Procents Helhed. Hele Natten var der nogle, der bankede paa Ruderne for at høre, om der var noget galt, og om der var noget, de kunde hjælpe med. Vi fik ikke lukket et Øje.

Naar man som jeg har været uheldig med sine Erfaringer, beslutter man gerne at være anderledes selv, men ogsaa dette har ført til pinlige Ubehageligheder. Jeg husker en Dag i Foraaret, da jeg var paa Vej til Ribe. Inde i Vejkanten holdt en Vogn med aaben Kølerhjelm, og en Mandsperson stod bøjet over Motoren i haabløs Vildrede med dens Indretning og svigtende Virkeevne. Jeg standsede og tilbød min Hjælp, men blev modtaget af en Skyllé Eder og Forbandelser, som man ellers kun venter af en mexikansk Papegøje. Jeg slog Manden ud i eet Slag, rensede hans Benzinrør, stablede ham ind i Vognen og kørte min Vej, men fra den Dag besluttede jeg kun at tilbyde min Assistance, naar jeg bliver opfordret til det, men saa vil jeg ogsaa altid være parat med en hjælpende Haand. Gid andre vilde gøre det samme.

Hovedreparationer

af alle Mærker udføres paa 5—10 Dage
paa eget Specialværksted.

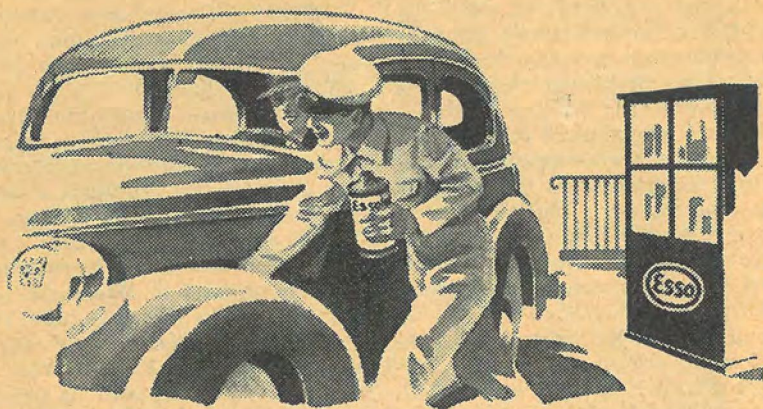
Ombytningsmotorer

leveres ilagt fra Morgen til Aften.

Johnsson Motor Company A/S

Lynghby Hovedgade 76

Tlf. Lynghby 3550



RIGTIG SMØRING FORLÆNGER VOGNENS LEVETID

Spørgsmaalet 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.

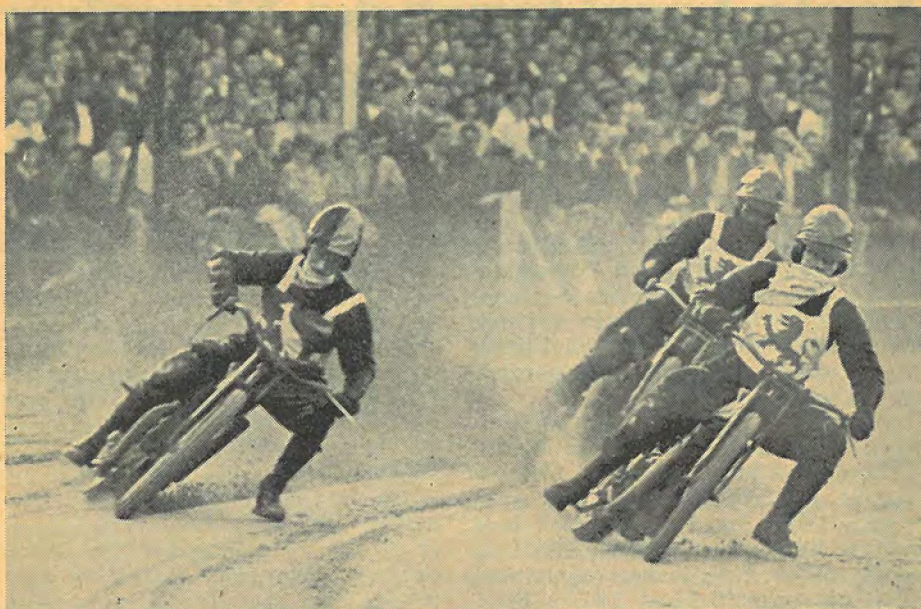
Forinden den rene ESSOLUBE Olie paafyldes bør De lade Motoren arbejde et Par Minutter med ESSO's specielle Skylleolie, saa eventuelt Snavs renses ud.

Tegnet paa Kvalitet

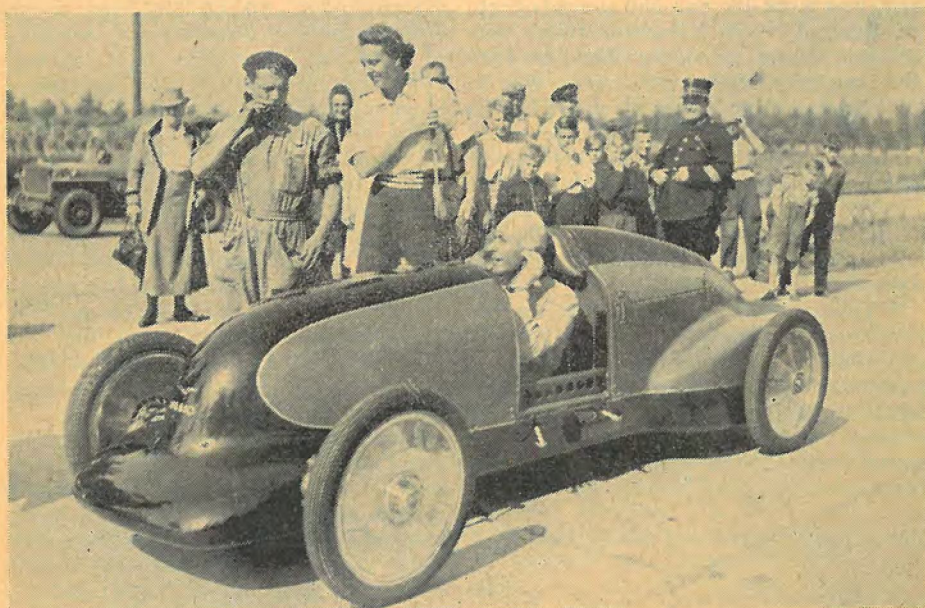


Symbolet paa Service

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Landskamp mellem England og Australien, hvor England vandt med 58 Points mod Australiens 50. Matchen fandt Sted paa West Ham den 29. Juli, og Billedet viser Bill Longley, Australien, til venstre og Brødrene Parker, Wembley, paa Inderbanen.



Belgien. Verdensrekord for Automobiler slaaet ved Ostende. Italieneren Grev Lurani ses her i sin »Nibbio« med 250 ccm Guzzi, der satte Rekord i 350 ccm-Klassen. — Hans Fart blev for en mile 165,625 km/Tm og for en Kilometer 169,172 km/Tm.

Nogle karakteristiske Størrelser for Forbrændingsmotorer

Af Civilingeniør JØRGEN RAMBØLL

Naar man skal angive, hvor stor en Forbrændingsmotor eller anden Kraftmaskine er, opgiver man i Almindelighed, hvor stort et Arbejde den paa-gældende Maskine kan yde pr. Sekund. Dette kaldes ogsaa Maskinens Effekt. Maaleenheden for Effekt er normalt Hestekræfter.

Betegnelsen Hestekraft er sandsynligvis først anvendt af James Watt i 1775, da han søgte en Enhed til Maaling af det Arbejde, hans nye Dampmaskine var i Stand til at udføre. Han udførte Forsøg med kraftige Heste og fandt, hvilket Arbejde disse var i Stand til at udføre pr. Sekund. Til den Størrelse, som han kom til, lagde han 50 Procent, maaske for at man ikke skulde kunne sige, at han bedømte sin Maskines Evner for gunstigt. Den Enhed, han kom til, var 550 pounds feet pr. Sekund = 76 Kilogram Meter pr. Sekund. Dette er stadig Værdien for den engelske Hestekraft, mens den i Metersystemet er blevet afrundet til 75 kgm pr. Sekund. Virker en Motor med 1 Hestekrafts (forkortet HK.s) Effekt en Time, udfører den et Arbejde paa $75 \times 3600 = 270.000$ kgm. Dette Arbejde kaldes for en Hestekrafttime (HKT) og anvendes ofte som Enhed for udført Arbejde.

I Tidens Løb er der kommet andre Hestekraftbetegnelser frem end den oprindelige Watt'ske Hestekraft. Saaledes har den engelske Beskatning af Motorkøretøjer indtil for nylig været baseret paa den saakaldte Skattehestekraft. Denne er defineret ved Formlen:

$$\frac{\text{Antal Cylinder} \times \text{Boringen}^2}{2,5}$$

hvor Boringen maales i engelske Tommer (inches).

Det Antal Hestekræfter, som en Mo-

tor faar efter denne Formel, er udelukkende et Udtryk for Motorens Størrelse, men ikke for dens Ydeevne. Da kun Cylinderdiameteren — Boringen — indgaar, men ikke Slaglængden, skal man altsaa for at faa et lille Antal Hestekræfter og deraf følgende lille Skat tilstræbe at holde Boringens Størrelse saa lille som muligt. For at faa det tilstrækkelige Slagvolumen, maa Slaglængden derpaa gøres saa meget større. De fleste engelske Personvogsmotorer er derfor karakteriseret ved, at de har en forholdsvis lille Boring og stor Slaglængde. Den store Slaglængde giver dog større Stempelhastighed og deraf følgende større Cylinderlid. Sammensætningen lille Boring og stor Slaglængde er derfor mindre heldig, og det synes, som om de engelske Myndigheder nu endelig har indset dette og ændret Skattelovene, saaledes at man for Fremtiden kan forvente Motorer med større Boring og kortere Slaglængder fra de engelske Fabrikker.

En Motorcykels Størrelse angives i Almindelighed ved dens Motors Cylinderdiameter, og man har i nogle Tilfælde set for Eksempel en 500 ccm Motorcykel betegnet som en 5 HK Motorcykel og analogt en 350 ccm Cykel som en 3,5 HK Motorcykel. Det vil ses, at heller ikke i dette Tilfælde har Betegnelsen HK noget at gøre med den Wattske Enhed, men bruges udelukkende som Betegnelse for Cylinderdiameterens Størrelse.

Naar man ønsker at maale en Motors Effekt udtrykt ved Wattske Hestekræfter, kan Maalingen udføres paa to principielt forskellige Maader. Enten kan man maale det Arbejde, som Motoren udfører, ved at afbremse denne, eller man kan maale Trykforløbet i Cylinderen under Motorens Gang. Anvendes den sidstnævnte Maade, monterer man en saakaldt Indikator paa Motoren. Denne er en Slags skrivende

Trykmaaler, som giver et Diagram, der viser, hvorledes Trykket er i Cylindren svarende til enhver Stilling af Stemplet. Ved at udmaale den Kurve, som er optegnet, kan man beregne, hvor stor Effekt der udvikles i Cylindren og saaledes finde Motorens indicerede Hestekræfter (IHK). Det Tal, som angiver Motorens IHK, er altid større end det Tal, som angiver Motorens Hestekræfter fundet ved et Opbrensningsforsøg, idet der opstaar et vist Tab ved Friktion i Motorens Indre.

I Almindelighed bruger man dog at afbremse Motoren, naar man ønsker at finde, hvor mange Hestekræfter den har. I Fig. 1 er skematisk vist, hvorledes en Afbremssning kan foregaa. Omkring Motorens Svinghjul er lagt et Bremsebaand, og i Baandets ene Ende kan hænges Lodder. Den anden Ende af Baandet er fastgjort til Fundamentet, idet der dog er indskudt en Fjeder vægt. Motoren startes nu og faar Lov at køre, indtil den er tilpas varm. Derpaa indstilles den til at gaa med det Antal Omdrejninger, hvorved man ønsker at maale Hestekraften. Der lægges nu Lodder paa, indtil Motoren gaar jævnt uden hverken at mindske eller forøge sit Omdrejningstal.

Er der lagt F kg paa Baandets frie Ende, og Fjeder vægts Udslag er f kg, er Størrelsen af $F \div f$ kg et Udtryk for, hvor stort et Arbejde Motoren yder. Kaldes Omdrejningstallet pr. Minut n og Svinghjulets Diameter ud-

trykt i Meter for D , finder man, at Arbejdet, der udføres pr. Minut er = $\text{Kraften} \times \text{Vejen}$.

Kraften er $F \div f$ kg, og Vejen er $D \times n \times \pi$, hvor $D \times \pi$ er Svinghjulets Omkreds ($\pi = \text{ca. } 3,14$). Man faar følgende for det udførte Arbejde pr. Minut:

$$A = (F \div f) \times D \times n \times \pi$$

Ønsker man at finde Arbejdet pr. Sekund, maa man dividere med 60 og finder

$$A = \frac{(F \div f) \times D \times n \times \pi}{60} \text{ kgm}$$

Arbejdet er nu udtrykt i kgm, og for at faa det udtrykt i Hestekraft maa man dividere med 75, idet en Hestekraft netop er 75 kgm pr. Sekund. Man faar da Motorens Hestekræfter =

$$\frac{(F \div f) \times D \times n \times \pi}{60 \times 75} \text{ BHK}$$

I Virkeligheden udføres Afbremssningen ikke med saa simple Apparater som angivet paa Figuren, men Principet er det samme. Bremseklodserne eller Bremsebaandet bliver ved Afbremssningen saa varme, at det er nødvendigt at afkøle dem med Vand. I Stedet for en Afbremssning med Bremsetromle og Bremseklodser kan man lade Bremsningen foregaa i en saakaldt Vandhvirvelbremse, hvor en Rotor med Vinger drives af Motoren og slynger Vand mod nogle faststaaende Vinger. Den almindeligst anvendte Prøvemethode er dog nu at lade Motoren drive en elektrisk Dynamo og derpaa maale Spænding og Strømstyrke. Naar man kender de indre Tab i Dynamo, kan Hestekraften beregnes, idet $736 \text{ Watt} = 1 \text{ Hestekraft}$.

De forskellige Fabrikker prøver deres Motorer paa forskellige Maader. Saaledes er det efter Krigen blevet almindeligt, at de amerikanske Bilfabrikker afprøver Motorerne paa en Prøvebænk, paa hvilken Motoren anbringes, efter at først Dynamo, Vandpumpe, Ventilator, Ventilatorrem, Kø-

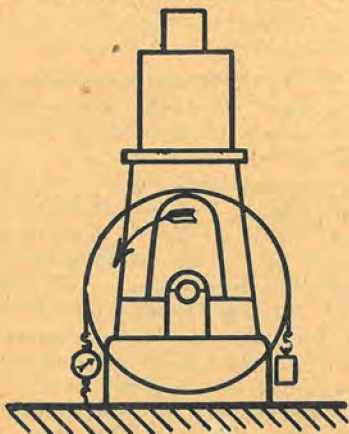


Fig. 1

ler og Udstødningsrør er fjernet. Motoren køles af Vand, der cirkuleres ved Hjælp af elektrisk drevet Pumpe, og Udstødningssystemet er ikke forsynet med Lyddæmper. Det Hestekrafttal, man faar ved denne Prøve, kaldes »gross horsepower«, og det er dette Tal, som anvendes i alle Kataloger og Annoncer, naar det skal angives, hvor stor Motorens Ydelse er. Europæiske Fabrikker prøver derimod i Almindelighed Motorerne med alt Tilbehør paa (»net horsepower«) og vil følgelig for samme Motor finde et mindre Hestekrafttal end ved den amerikanske Prøvemethode. Dette bør tages i Betragtning, naar man ønsker at sammenligne en europæisk og en amerikansk Vogn. Som et Eksempel kan anføres, at en amerikansk Motor paa 104 »gross horsepower« ved at blive prøvet paa den europæiske Maade viste sig at have 87 Hestekræfter.

Som før omtalt skete Afbremningen af Motoren ved et bestemt Omdrejningstal. Foretager man Prøven ved et andet Omdrejningstal, vil man ogsaa finde, at Motoren yder et andet Antal Hestekræfter. Laver man tilstrækkelig mange Hestekraftmaalinger ved forskellige Omdrejningstal, kan man

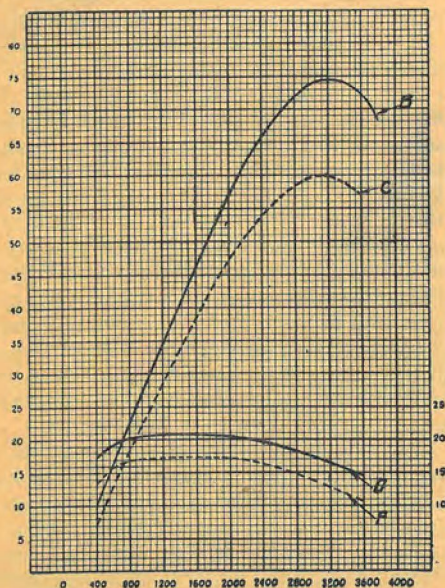


Fig. 2

optegne en Kurve A som vist i Fig. 2. Denne angiver Forholdet mellem Hestekraft og Krumtapakslens Omdrejninger pr. Minut og kaldes for Motorens Hestekraftkurve. Det vil ses, at Hestekraften stiger med Omdrejningstallet indtil et vist Punkt for derefter langsomt at synke.

Denne Kurve kan for forskellige Motorer have noget forskellig Form, men for alle Forbrændingsmotorer gælder, at Hestekraften ændrer sig med Omdrejningstallet paa den angivne Maade. En Motors Hestekrafttal maa derfor altid angives sammen med Omdrejningstallet, hvorved Ydelsen er maalt. I Almindelighed angives den største Hestekraft og det Omdrejningstal, hvorved denne udvikles, ligger ved moderne Motorer paa omtrent følgende Værdier:

Lastvognsmotorer	2800—3600 O/M
Store Personvognsmotorer	3600—4000 O/M
Smaa Personvognsmotorer	3800—4600 O/M
Specialmotorer (Racermotorer)	6000—8000 O/M

Naar man kender Hestekraften og Omdrejningstallet, kan man beregne Motorens Vridningsmoment. Dette er defineret som det Arbejde, der udføres pr. Omdrejning, og Sammenhængen mellem Hestekraften og Vridningsmomentet er givet ved Formlen:

$$M_v = \frac{B \times 75 \times 60}{n}$$

hvor M_v er Vridningsmomentet udtrykt i kgm, B Antal Bremshesterkræfter og n Krumtapakslens Omdrejningstal pr. Minut.

Vridningsmomentkurven C er optegnet paa Fig. 2. Det ses, at Momentet har sin maksimale Værdi liggende ved et meget lavere Omdrejningstal end Hestekraften. Kører man op ad Bakke med en Bil, og Stigningsmodstanden stadig forøges, vil Motoren naturligt falde i Omdrejningstal, men saa længe Omdrejningerne holdes over den Værdi, der svarer til Maksimum af Vridningsmoment, vil Arbejdet pr.

Omdrejning stadig være det samme, og der vil ikke være nogen Grund til at skifte Gear. Falder Omdrejningstallet derimod under denne Værdi, bliver en Gearskiftning nødvendig. Det er Konstruktørens Opgave med en given Motor at konstruere sin Gearkasse saaledes, at Motoren vedblivende kan køres i det gunstigste Omdrejningsinterval, nemlig mellem det Antal Omdrejninger, der svarer til Vridningsmomentets Maksimalværdi, og det Antal, der svarer til Hestekræfternes Maksimalværdi. Omsætningsforholdene i Gearkassen maa vælges saaledes, at de enkelte Omraader »overlapper« hinanden saa meget, at man ved en Skiftning stadig bliver i det gunstige Omdrejningsinterval.

Værdien af Omdrejningstallet svarende til en maksimal Værdi af M_v varierer med de forskellige Typer Motorer. For en Lastvogsmotor skal dette helst ligge mellem 1000 og 1500 O/M, medens det for de fleste Motorer, der er bygget til Personvognsbrug, ligger nær ved 2000 O/M. En Personvogsmotor egner sig derfor ikke til Anvendelse i en Lastvogn, idet den kræver langt flere Gearskiftninger end en Motor, som er konstrueret saaledes, at Vridningsmomentet beholder sin Værdi selv ved forholdsvis lave Omdrejningstal.

Kurverne for Hestekraftens og Vridningsmomentets Variation med Omdrejningstallet er de karakteristiske Kurver, ved hvis Hjælp man kan bedømme, hvortil man kan anvende en forelagt Motor. En Kurve, som ogsaa er af stor Værdi ved Bedømmelsen af Motoren, er den, som angiver Sammenhængen mellem det specifikke Brændselsforbrug og Omdrejningstallet.

Det specifikke Brændselsforbrug maales i Antal forbrugt g Brændsel pr. Hestekrafttime. Er Motorens Bremsehestekraft B, dens Omdrejningstal n og Brændselsforbruget S g ved en Times Kørsel paa Omdrejningstallet n, er det specifikke Brændselsforbrug S_n defineret ved Formlen:

$$S_n = \frac{S}{B}$$

Hvis Motoren er rigtigt konstrueret, bør det mindste Benzinforbrug være ved et Omdrejningstal, der ligger noget over det Antal Omdrejninger, som falder sammen med det største Vridningsmoment og samtidig svarer til Vognens normale Marchhastighed, saaledes at naar Vognen trækker bedst, sker dette med mindst muligt Forbrug af Brændsel.

Endelig er det af Interesse ved Bedømmelsen af en Motor at kende den gennemsnitlige Stempelhastighed — Middelstempelhastigheden.

Denne udtrykkes ved Formlen:

$$c = \frac{s \times n}{30}$$

hvor c er Middelstempelhastigheden, s Slaglængden og n Omdrejningstallet pr. Minut af Krumtapakslen.

Det vil ses, at Middelstempelhastigheden er ligefrem proportional med Slaglængden. Da en stor Stempelhastighed medfører desto større Slid paa Stempel og Cylinder, bør Slaglængden altsaa ikke være for lang. Endvidere medfører høje Stempelhastigheder, at Indsugningshastigheden og dermed Indsugningsundertrykket formindskes, hvad der igen giver en daarligere Fyldning i Moteren og deraf følgende mindre Antal Hestekræfter.

Undersøger man derimod, hvorledes Slaglængdens Indflydelse er paa den saakaldte Litereffekt — hvilket vil sige Antal Hestekræfter pr. l Cylindervolumen, finder man, at med en given Stempelhastighed er Litereffekten omvendt proportional med Slaglængden, saaledes at jo større Slaglængden er, des flere Hestekræfter kan man med samme Stempelhastighed faa frem pr. Liter Cylindervolumen. Denne Omstændighed forklarer, hvorfor den mindre hurtiggaaende Motor foretrækkes paa alle Omraader, hvor man ønsker højest mulige Effekt pr. l Cylindervolumen, eller med andre Ord en Motor som vejer og fylder mindst muligt. Til Gengæld faar man saa i de fleste Tilfælde mere støjende Gang og kortere Levetid, end om man havde valgt en større, mere langsomtgaende Motor.

TO NYE MOTORCYKLER

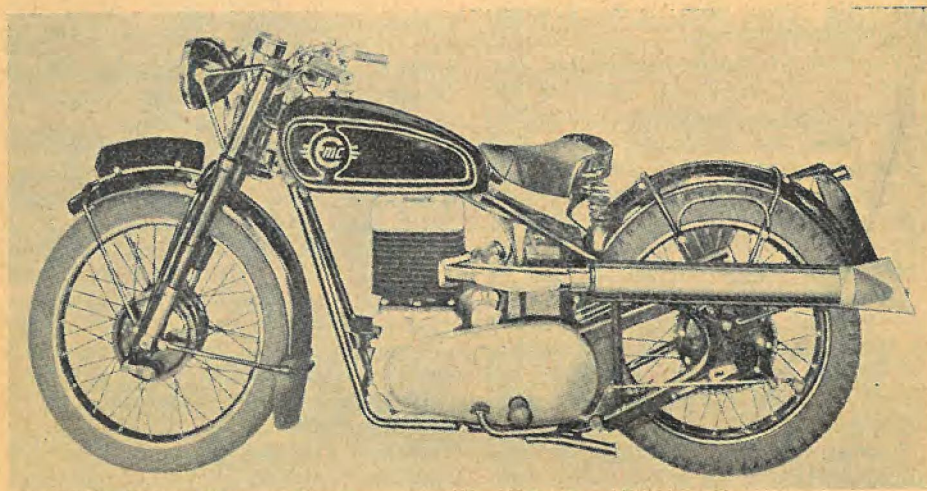
NY MODEL AF EHRLICH OG C. Z.

En meget interessant Sportsmaskine, den nye EHRLICH, er nu kommet paa Markedet i England, men hvornaar den kommer her til Landet, maa Regeringen vide.

Motoren er meget interessant i Konstruktionen, den minder meget om D. K. W.-Racermotor, idet der er to Cylindre med samme Forbrændingskammer og gaffelformet Plejlstang. Ehr-

varierte Aabningens Placering. Naar Cylinderen deles, kan man lade det ene Stempel dirigere Indsugningen og det andet Udblæsning. Man opnaar omtrent de samme Fordele, som firetakts Motoren er i Besiddelse af, men uden Knaster, Ventiler og Stødstænger.

Motorens Topstykke er udført i Letmetal og er aftageligt. Specifikationer-



Den nye Ehrlich er særpræget ved sine smukke, enkle Linier.

lich har tidligere fremstillet Motorer efter samme Princip, men dette er den første egentlige Standardmaskine med dette to-Takts System.

Formaålet med at dele Cylindren i to Cylindre med samme Forbrændingskammer er at opnaa en »Overlap« — et engelsk Udtryk for den Tid eller den Vinkel, hvor baade Indsugningsventilen og Udblæsningsventilen er aaben. I firetakts Motoren kan man omtrent efter Behag indstille Knasterne og derved regulere Gasstrømmen, men paa totakts Motoren, hvor Stempellet samtidig skal virke som Ventil, er det begrænset, hvor meget man kan

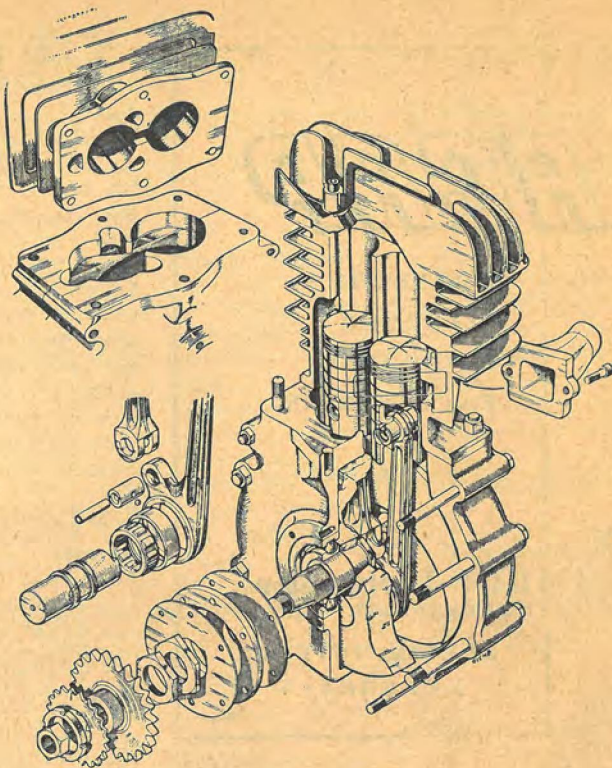
ne er iøvrigt: Dual-Stempel, 2 Cylindre med fælles Forbrændingskammer, luftkølet. Smøresystem med Duplexpumpe, der fører Olien direkte frem til Cylindervæggen og Plejlstangslejet, Boring 50 mm, Slag 88 mm, Kubikindhold 346 ccm, Kompressionsforhold 6,6:1. 18 BHK ved 4000 Omdrejninger/Minuttet. Maximum Fart 115 km/Tm. Burman Gearkasse med 4 Hastigheder, B. T. H. Racermagnet, Lucas Dynamo, Amal Karburator med 1 1/8" Boring.

*

125 ccm C. Z. Motorcyklen er en Ener, i den er alle de store Maskiners

Den interessante Konstruktion i Ehrlich Motoren, der i mangt og meget minder om D. K. W. Raceren, der tillige var forsynet med en Lade-pumpe eller Kompressor. — Plejlstangen er gaffelgrenaet, og den ene Gren er ledforbundet til Plejstangslejet.

(Med Tilladelse af
»Motor Cycling«).



Finesser og gode Egenskaber samlet i eet Hele, som netop gør denne Maskine til en Attraktion. Dens fuldstændig sammenbyggede og indkapslede Motor præger Maskinen, og i Forbindelse med Teleskopforgaflen gives den en Elegance og derigennem en fin, velafbalanceret og glidende Kørsel, som ingen anden Maskine i denne Størrelse kan præstere. At C. Z.'en er forsynet med Fodgear, automatisk Kobling og indbygget Speedometer nævnes i Forbigaaende, hvad der derimod særligt skal fremhæves er, at den er forsynet med to Udstødningsrør og specielt konstruerede lyddæmpende Lydpotter, som gør den fuldstændig lydløs — ogsaa ved Igangsætning. Her er præsteret et virkeligt Arbejde til Afhjælpning af den store Støjplage, som i mange Kredse har gjort Motorcyklen saa upopulær.

C. Z.'en kan spaaes en meget populær Plads paa det danske Marked, saavel hos de unge Nybegyndere, som netop kan dygtiggøre sig og faa for-

nøden Rutine i Motorcyklekørsel, før end de sætter sig op paa en stor Maskine, som hos Kontor- og Forretningsfolk, hvor C. Z.'en ved sin briljante Indkapsling kan tillade, at man kan køre i sit pæne Tøj, og sidst, men ikke mindst, hos Haandværkerne, som for det meste har langt til deres Arbejdspladser; specielt vil det være af stor Betydning for Bygningshaandværkerne at kunne erhverve sig et saadant Køretøj, da deres Arbejdspladser er meget varierende og ofte ligger baade 20 og 30 Kilometer fra deres Bopæl. Det vilde maaske ligefrem fremme Byggeriet, da det tit er Haandværkermestrene umuligt at skaffe den fornødne Arbejdskraft, naar Byggepladsen ligger for langt fra Haandværkernes Bopæl.

Prisen paa C. Z.'en vil ligge paa ca. 1.300.— excl. Omsætningsafgift, og kunde Omsætningsafgiften eventuelt nedsættes til den Skala, som anvendes før Krigen paa disse smaa Brugsmaskiner, vilde det samtidig blive

ACAP

**KØRESKOLE
TILBEHØR
SIDEVOGNS-
KAROSSERIER**

C. 8545

AUTORISERET

NIMBUS-Forhandler
FOR STOR-KØBENHAVN

**BLEGDAMSVEJ 32
KØBENHAVN N**

STYRTHJÆLME

original engelsk T. T.-Model

**Grøn Militærøilskinds-
frakke 29,50**

Ridebenklæder

berømt for Snit og Pas-
form, 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**

økonomisk overskueligt for en almindelig Arbejder at anskaffe sig en saadan. En yderligere Billiggørelse af Maskinerne kunde sikkert fremmes, saafremt der kunde oprettes en Samlefabrik, eventuelt med Re-Eksport for Øje. Dels skulde vi i saa Fald ikke af med saa megen Valuta, dels sparede vi ca. 90 Øre pr. Kilo i Told, og dels kunde vi flytte en Del af Arbejdskraften fra det nuværende mindre rentable Istandgørelsesarbejde paa vor mere eller mindre opslidte Motorcyklepark over paa en saadan Nyproduktion, som jo ogsaa efter vor Forsyningsministers Ord vilde være absolut mere rentabelt.

LØBSKALENDER

August:

17. Gentofte - Baneløb
Skanderborg Motor Klub -
Bakkeløb
Esbjerg Motor Sport - Baneløb
M. C. K. Svendborg - Baneløb
Djursland Motor Sport -
Bakkeløb
23. Gladsaxe - Baneløb
24. Nordjyllands Motor Sport -
Bakkeløb
Fyens Motor Sport - Baneløb
Dan Nakskov - Baneløb
Gladsaxe - Baneløb
31. Gentofte - Baneløb
Hobro Motor Klub- Baneløb
Brønderslev Motor Klub -
Bakkeløb
Herning Motor Sport -
Baneløb
Korsør og Omegns Motor Klub
- Baneløb
Bogense Motor Klub - Baneløb

September

6. Gladsaxe - Baneløb
7. Hjørring Motor Sport Baneløb
Kolding Motor Klub - Baneløb
Silkeborg Motor Sport -
Bakkeløb
Odin - Danmarks mesterskaber
(Fangel)
14. Gentofte - Baneløb
Randers Motor Sport -
Bakkeløb
Esbjerg Motor Sport - Baneløb
M. C. K. Svendborg - Baneløb
Dan Nakskov - Baneløb

NORDISKE MESTERSKABER

De nordiske Mesterskaber blev indledet med Bakkeløbet i Sollefteå, hvor Nordmændene viste sig at være overlegne, for ikke at sige suveræne.

Der blev lagt for med Nationsholdene, og da de første Nordmænd startede, var det tydeligt, at deres Maskiner gik bedst. Det norske Hold opnaaede den bedste sammenlagte Tid, 163,23, fordelt saaledes: Leif Samsing 53.89, Kjell Bakke 54.26, Verner Lorentzen 55.08. Sverige kom paa Andenpladsen med 166.40, Danmark blev Nr. 3 med 183,86 og Finland Nr. 4 med 241.37.

Derefter kom de individuelle Mesterskaber paa Solomaskine, der indledtes med 350 ccm-Klassen. Stellan Strand, Sverige, kørte begge Gange paa nøjagtig samme Tid, 57.28, omtrent 2 Sekunder hurtigere end hans gamle Rekord fra 1939. Ogsaa Nordmanden Odd Samsing kom under den gamle Rekord i Tiden 57.92, hvilket placerede ham paa Andenpladsen. Som Nr. 3 kom atter en Svensker, den nye Stjerne Tage Nyholm, der opnaaede 58.36.

I 500 ccm Klassen kom ikke mindre end 4 Mand under Bartelssons Rekord fra 1939, der laa paa 54.43. Leif Samsing, Norge, blev nordisk Mester efter at have kørt Banen igennem to Gange i et forrygende Tempo. Hans Tid blev for første Omgang 53,89 og for anden Gang 53.24, hvilket blev ny Banerekord. Nordmanden Kjell Bakke kom ind som en fin Nr. 2 med Tiden 53.45, og Trediepladsen besattes af Svenskeren Börje Haag i 53.68 med Landsmanden Einar Sandin som Nr. 4 i Tiden 54.03. Werner Lorentzen, Norge, blev Nr. 5 med 55.08 — det var ikke opløftende for Danskerne i Sollefteå. Nordmændene havde ikke alene det bedste Materiel, men deres Kørsel viste en fremragende Teknik, der vidnede om lang Tids Træning, hvorimod det er yderst sjældent, at

man ser nogle af de danske Experter paa en Bakke.

I Sidevognsklassen blev Rolf Nilsson Mester i Tiden 65.56, som han opnaaede paa første Omgang. Da hans Tid blev daarligere paa anden Omgang, var det spændende, om nogle af de andre Ryttere kunde komme under hans første Tid. Gösta Sandberg forbedrede sin Tid til 66.50, hvilket altsaa ikke var tilstrækkeligt, og Rolf Nilsson blev Vinder.

Arrangementet klappede, som det skulde, hvilket Hæren i høj Grad bidrog til ved sin værdifulde Hjælp med Telefon og Radioservice.

Det gik bedre paa Banen.

Selv om det danske Hold ikke just havde opnaaet store Ting ved Bakkemesterskabet, havde man dog Lov til at være lidt mere optimistisk med



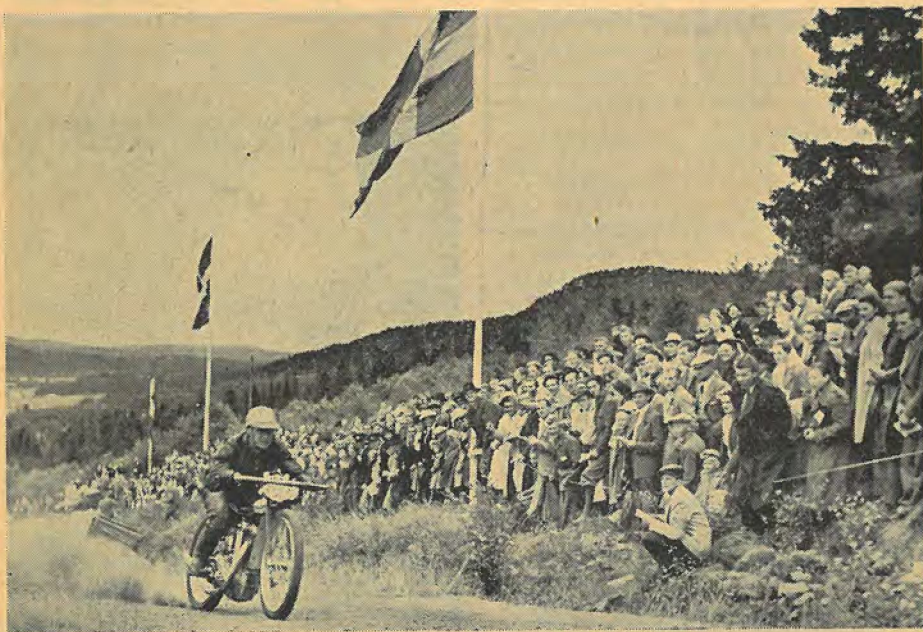
Leif Samsing, Norge, efter Sejren.

Hensyn til dets Præstationer paa Banen ved Umeå. Orla Knudsen er ingen Sinke, Bent Jensen kan bedst lide Jagten paa et Par Ryttere foran sig, og han har i alt Fald slaaet den tidligere Mester »Basse« Hveem paa Gentofte. Sv. Aage Sørensen skulde have sin Chance paa en 1000 m Bane, og Aage Andersen er en stabil Rytter, der har vist mange fine Præstationer. Endelig var der en af vore fine Sidevognskørere, David Axelsen, men det var lidt vanskeligt at forudsige hans Chancer, fordi han sommetider kører, saa man tager sig til Hovedet, fordi det er muligt at præstere det, han gør, men til andre Tider kører han ret »tamt« — om det saa er hans Humør eller Motorens Stand, der er det afgørende.

Det udvalgte Hold behøvede man ikke at være nervøs for, men hvordan vilde Materiellet klare sig — Nordmændene havde allerede vist, hvad deres Motorer kunde præstere, og der gaar Historier, som tilmed er sande, om, at de flyver til England efter original J. A. P.-Sprit.

At »Basse« er en Rytter af Format, er der ikke Tvivl om, og han blev ogsaa temmelig overlegen Vinder med den bedste Tid 2.53.5. Nr. 2, Bertil Carlsson, Sverige, opnaaede kun 3.01.7. Disse Tider, der blev opnaaet i første Heat, gav et lille Fingerpeg om den endelige Afgørelse. I samme Heat blev Svend Aage Sørensen Nr. 3 med Tiden 3.03.2. Ejnar Sandin, som vi ogsaa har haft Lejlighed til at se her i Landet, blev Vinder af andet Heat i Tiden 3.07.0 med Orla Knudsen paa Andenpladsen 6/10 Sek. senere, medens Gösta Lönnfors, Finland, fik noteret Tiden 3.27.9. Det siger sig selv ifølge Tiderne, at det var et fantastisk spændende Opløb mellem Sandin og Orla Knudsen.

Tredie Heat gik til Eskil Carlsson, som kørte Huskvarna H. V. A. i Tiden 3.05.7 med Verner Lorentzen, Norge, paa Andenpladsen i Tiden 3.06.2. Det lykkedes ikke Bent Jensen at fuldføre sin Jagt inden Maallinien, og han maatte nøjes med Trediepladsen i Tiden 3.10.1, og Finnen Lasse Reivonen kom ind som Nummer fire i Ti-



B. Haag, Sverige, midt paa Bakken.

den 3.28.0. I fjerde Heat fik Tord Larsson, Sverige, Motorstop kort efter Startlinien, og Wik Hansen, Norge, gik af med Sejren i Tiden 3.05.3 foran Aage Andersen, der kørte i Tiden 3.08.0. Finnen Valter Bergström gik ud af Løbet efter et Styrt i første Sving.

De næste to Heat var reserveret 350 ccm, og første Heat blev kørt af Svenskerne Guldberg, Jansson og Berglund. Birger Guldberg tyvstartede, men maatte trods dette nøjes med Trediepladsen i Tiden 3.27.2. Vinder blev K. I. Jansson i Tiden 3.17.25, Berglunds Tid var 3.25.9. Det andet Heat blev en drabelig Dyst mellem Stellan Strand og Nordmanden Odd Samsing, Samsing blev Vinder i Tiden 3.15.1 med Strand paa Andenpladsen i Tiden 3.18.4, dernæst kom 500 ccm Maskinerne igen, Charles Aronsson tog straks Føringen og øgede stadig Afstanden, men styrtede i tredje Omgang, og kun Finnen Ronpanen fuldførte Løbet i Tiden 3.13.0. Aronsson tog dog Revanche i sidste Heat, som han vandt overlegent i Tiden 3.04.7.

Sidevognsmatchen blev en Dyst mellem Sverige og Danmark. Sverige stillede med 3 Maskiner kørt af Gösta Sandberg, Rolf Nilsson og Tore Berendtz. Danmark var kun repræsenteret af David Axelson, men han var til alt Held ogsaa i den rigtige Form. Svenskerne havde en lille Fordel ved at have Sidevognen bespændt til Maskinens venstre Side, men Axelson blev alligevel den overlegne Vinder i Tiden 3.30.9, hvilket maa siges at være en fin Præstation. Nr. 2 blev Gösta Sandberg i Tiden 3.37.4, og Tore Berendtz opnaaede at faa en Løbetur med sin Sidevognsmand, da Maskinen satte sig i det sidste Sving før Maal. Ved fælles Hjælp fik de noteret Tiden 4.29.5.

Resultaterne blev:

Klasse B, 350 ccm (solo): 1. Odd Samsing, Norge, 3.14.3, 2. K. I. Jansson, Sverige, 3.17.5, 3. Stellan Strand, 3.18.4, 4. Gösta Lönnfors, Finland, 3.23.9, 5. Nils Andersson, Sverige, 3.25.8, 6. G. Berglund, Sverige, 3.25.9, 7. B. Gullberg, Sverige, 3.27.2. Klasse C, max. 500 ccm (solo): 1. Leif Hveem,

Norge, 2.53.5, 2. B. Carlsson, Sverige, 3.01.7, 3. Svend Aage Sørensen, Danmark, 3.03.2, 4. Eskil Carlsson, Sverige, 3.04.0, 5. Charles Aronsson, Sverige, 3.04.7, 6. H. Wiik-Hansen, Norge, 3.05.3, 7. Werner Lorentzen, Norge, 3.06.2, 8. Einar Sandin, Sverige, 3.07.0, 9. Orla Knudsen, Danmark, 3.07.6, 10. Aage Andersen, Danmark, 3.08.0. Klasse G, max. 1.200 ccm (Sidevogn): 1. D. Axelson, Danmark, 3.30.9, 2. Gösta Sandberg, Sverige, 3.37.4, 3. Tore Behrendz, Sverige, 4.09.5.



Æbelø Motorclub afholder den 25. ds. ekstraordinær Generalforsamling med følgende Dagsorden: Mistillidsvotum til Formanden, Valg af ny Formand, Valg af ny Bestyrelse, Nedsættelse af Kontingentet og fuldstændig Ændring af Lovene samt Vedtagelse af en Protest om alt til Regeringen.

Det meddeles, at Aarsagen til at Københavns mindre Sidegader er i saa slet Forfatning er den, at Vejarbejderne ikke maa foretage Reparationer af Skaderne, da deres Fagforening efter Besigtigelse af Vejene har fundet disse Reparationsarbejder henhørende til Grubearbejdernes Fagforening, da Risikoen for at komme til Skade i de opstaaede Huller er for stor for Folk uden Kendskab til Minearbejde. Hvor faar vi Folk med Sagkundskab fra?

Fyrmester Ljusholmer har under et Besøg i København forespurgt Prisdirektoratet, om en Fortjeneste paa 60 Procent var lovlig uden Arbejde og Risiko. Efter at Direktoratet havde benægtet dette, henviste Fyrmesteren til Statens Afgift paa 60 Procent af Indkomsten ved Motorløb, hvorefter han blev tiltalt for at genere Embedsmænd i Funktion.

Vognstyrrer Charles Redlight, Københavns Sporveje, har i Æbelø Motorclub holdt et belærende Foredrag med Titlen: Rødt Lys ingen Hindring.

DRAMATISKE LØB

PAA HEM ODDE

Foto: Fieler, Aarhus.

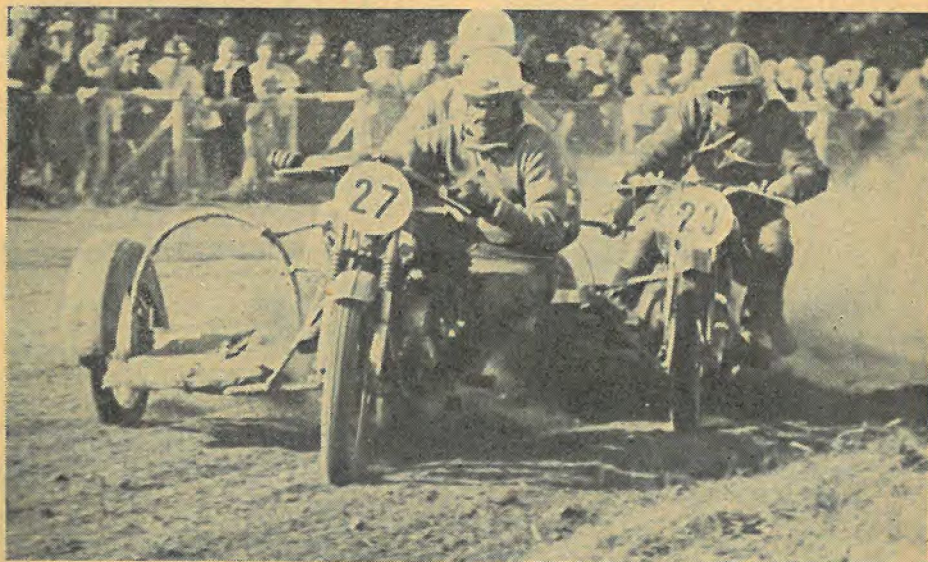
I indviede Kredse havde man med stor Spænding imødeset Midget-Racet paa Hem Odde, hvor Kaj Hansens Vogn med J. A. P.-Sprinter Motor skulde have sin Ilddaab. Den fikse, lille Vogn og dens Fører blev straks populære paa Banen.

I første Afdeling havde Kaj Hansen lidt Vrovl med et Tændrør, men i de sidste Omgange viste Vognen, hvad den duede til. Kaj Hansen og Robert Nellemann gav hinanden en god Match tæt fulgt af Henning Petersen og Ernst Mortensen. De to sidstnævnte kom ud for et mindre Uheld i den ene Afdeling, idet Henning Petersens Vogn kom paa tværs af Banen og blev torpederet af Ernst Mortensen, der var ude af Stand til at afværge en Paakørsel. Begge Vogne blev trykket ind i Hegnet, men hverken Førere eller Vogne kom noget til. Kaj Hansen og Nellemann havde lige Pointstal, men da Nellemann havde 1/10 Sek. hurtigere Tid, blev han erklæret for Vinder —

i første Omgang. Der blev imidlertid protesteret stærkt fra Tilskuernes Side, fordi Nellemann i den ene Afdeling havde været inden for Flagene, der afmærker Inderbanen. Dette blev senere konstateret som rigtigt, hvorfor Kaj Hansen vandt Midget Racet.

Dagens Motorcykle-Sensation var den svenske Expertkører Rune Larsson, der indledede med at sætte Banerekorden ned til 1.15.0. I de følgende Løb viste han, at han ogsaa er »kurrencydygtig« ved at vinde Expertløbet i Tiden 1.18.6 med Nordmanden Storm Larsen paa Andenpladsen i Tiden 1.19.2. Bent Jensen havde en lidt uheldig Dag, dels var han handicpet af et daarligt Ben, og dels havde han et Styrt. Hans Tid i Slutheatet var 1.19.8 foran Aage Jacobsen 1.20.0 og Aage Andersen 1.22.8. Det var et Løb med Spænding og Dramatik.

I Sidevognsklassen vandt Josef Koch en kneben Sejr foran Knud Mogensen. Josef Koch kørte ualmindelig fint, og

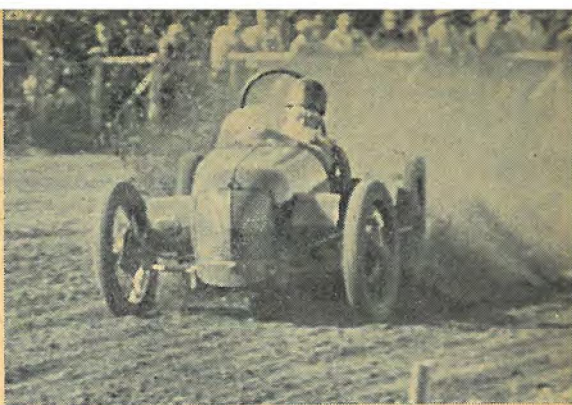


Josef Koch gaar udenom Knud Mogensen. Hem Odde 27. Juli.

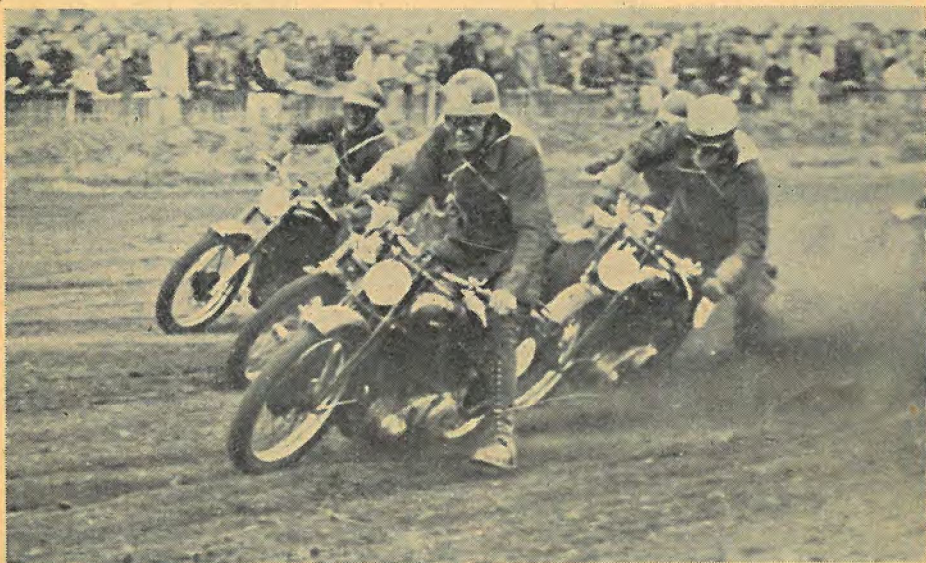
man kan roligt sige, at det var en Lektion i Sidevognskørsel. Knud Mogensen tog straks Føringer, og Josef Koch lagde sig lige i hans Baghjul de første 3 Omgange for paa sidste Omgang at trække paa sine store Kraftreserver og gaa uden om Knud Mogensen.

Kaj Holck Mogensen satte ny Bane-rekord for Standardmaskiner ved at køre i Tiden 1.22.0, men trods dette maatte han se Knud Nielsen vinde Senior Standard i Tiden 1.22.9, medens han selv opnaaede Tiden 1.25.4. Willy Andersen kom ind som Nr. 3 i 1.27.0 foran Axel Nielsen 1.27.1.

Junior blev vundet af Børge Petersen, 1.37.7 foran Aage Ravn, 1.38.6.



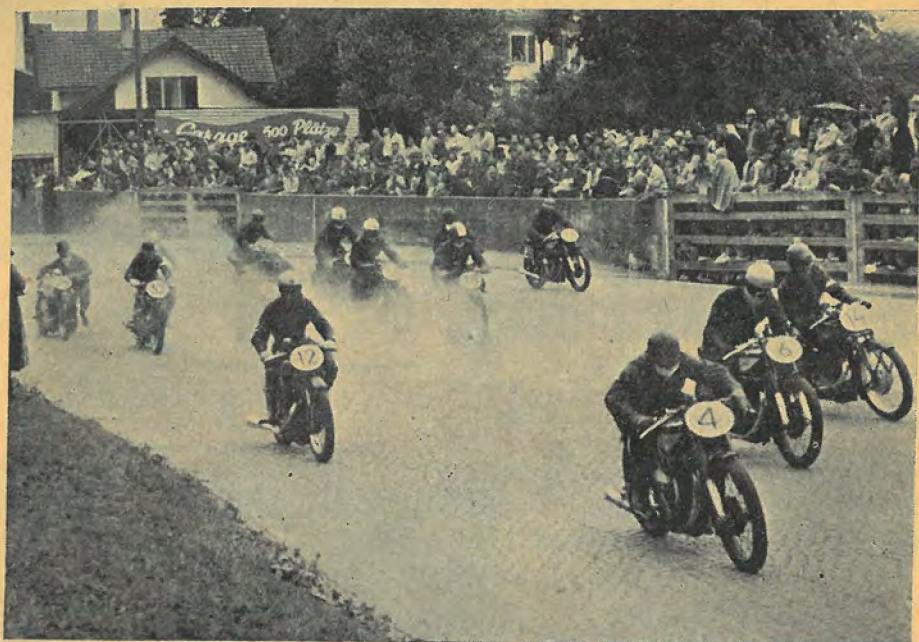
Kaj Hansen i sin J. A. P.-Midget.



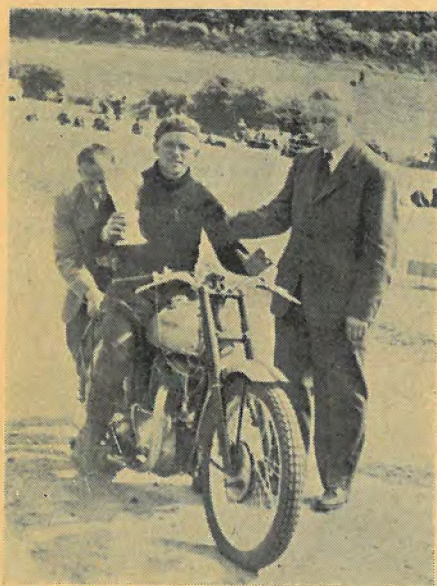
Mossøracet blev vundet af C. O. Jensen i Tiden 1.22.4, Ove Frederiksen kom ind som Nr. 2 1.25.8, N. V. Jensen 1.29.3. Expert-Handicapet blev ligeledes vundet af C. O. Jensen, der havde 80 m Tillæg, Aage Andersen kom ind som Nr. 2 med 115 m Tillæg, og Storm Larsen, der havde 110 m, besatte Trediepladsen. I Sidevognshandicap blev Placeringerne omtrent som Opstillingen paa Banen, og Vinder blev Svend Jensen, der startede paa Maallinien, hans Tid var 1.34.2. Kresten Krestensen havde 15 Meters Tillæg, Carlo Jensen 20 Meter ligesom Knud Mogensen.

Svenskeren Rune Larsson i en kraftigt Broad-side.





Fra Starten i Swiss Grand Prix ved Bern.



Kaj H. Mogensen faar overrakt Pokalen i Haderslev. Fot. Fieler.



En amerikansk Politisoldat i fuld Mundering. Billedet er fra den »forbudte Zone« i Tyskland.

KORT NYT

Monte Carlo Løb igen

Det 19. Monte Carlo Løb vil ifølge den internationale Løbskalender blive afholdt i Dagene fra den 20. til den 26. Januar.

De gamle Ruter vil ikke længere kunne følges paa Grund af den Uorden, afdøde Adolf har skabt i Europa. Der vil derimod blive lavet en »Rundbane« paa 3200 km med Start og Maal i Monte Carlo samt nogle Stikbaner, saaledes at Køerne ikke først skal til Monte Carlo. De skandinaviske Køere vil saaledes kunne vælge mellem Oslo og Stockholm som Startsted, og den videre Rute vil gaa over København, Odense, Grænsen for at blive tilsluttet Rundbanen ved Hamborg.

Da den almindelige Forsikring træder ud af Kræft, naar man kører Konkurrence, vil der af »International Sporting Club«, Monaco, blive tegnet Ansvarsforsikring for samtlige Vogne.

Nye Regler for Sidevognsløb?

Der kan i nær Fremtid ventes Forbud mod, at Sidevognsmænd under et Løb forlader »den normalt indtagede Stilling i en Sidevogn«. Forbudet kommer fra F. I. C. M., men om dette kun kommer til at gælde for Landevejsløb, kan endnu ikke siges.



Ønsker De egen Bil eller Motorcykle til sin Tid?

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

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET
FOR NYE MOTOREJERE
KOMMANDITSKAB**

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

GIRLING
BREMSE OG STØDDÆMPERE


LUCAS
ELEKTRISK UDSTYR

C.A.V.
DIESEL-TILBUD - ELEKTRISK UDSTYR

Vort Firma repræsenterer ovenstaaende engelske Fabrikker i Danmark og yder komplet Special-Service for disse verdenskendte Mærker, der omfatter Standard-udstyr paa saa godt som samtlige britiske Personbiler, Motorcykler og Lastvogne, Traktorer samt Marine- og stationære Motorer.

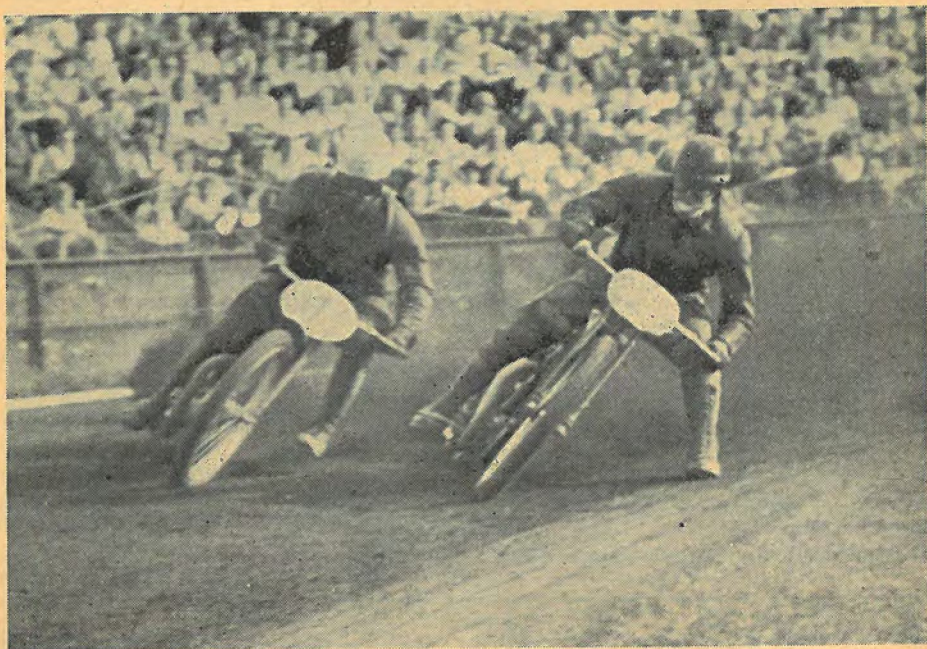
AXEL KETNER

SERVICE-AFDELING
Nørregade 40 . C. 9279

KONTOR OG LAGEREKSPEDITION
Nørrevold 9 . C. 4195 - 6819

KØBENHAVN K.

„KUMLA“ SÆTTER NY REKORD



»Kumla« (tv.) og Henry Andersen paa Gentofte. (Fot. Mortensen).

Svenskeren Evert Fransson, ogsaa kaldet »Kumla«, er en lille morsom Mand. Han kommer til Danmark en Gang om Aaret, sætter ny Rekord og tager smilende og elskværdig hjem igen. Denne Gang tog han Livet af Henry Andersens Banerekord paa Gentofte, ved at sætte den ned fra 1.28.0 til 1.26.2 for 4 Omgange med flyvende Start. Under Løbet startede han i seks Heat, som han vandt — jo vist kan »Kumla« køre. Den eneste Dansker, der kunde byde ham Kamp, var Aage Jacobsen, da Orla Knudsen, Bent Jensen og Aage Andersen var i Sverige for at deltage i de nordiske Banemesterskaber. — Aage Jacobsen gjorde en fin Indsats, men Svenskeren var ham for stærk. Hvis Aage Jacobsen vilde træne sit sydfynske Legeme lidt mere, saa har vi i ham en Rytter af Format, for hans Teknik er der ikke noget i Vejen med, men efter de

første 2 Omgange har han simpelthen ikke Kræfter nok.

Sutheatet i Gentofteløbet blev en lille nordisk Konkurrence mellem Henry Andersen, Norge, »Kumla« og Lindholm, Sverige og Aage Jacobsen forsvarede de hjemlige Farver. Paa første Omgang saa det ud til at blive en fin Match mellem Henry Andersen og »Kumla«, men Nordmanden skædede hurtigt bagud. »Kumla« vandt i Tiden 1.32.6 medens Henry Andersen paa Andenpladsen fik noteret 1.36.9.

Expert-Matchen havde det rigtige Tempo ligefra Starten, men ogsaa her var »Kumla« urørlig. I andet Heat tog Henry Andersen Føringen og i et forrygende Tempo gik det ned over Langsiden med Svenskeren lige i Baghjulet. Det saa virkelig ud til at Nordmanden endelig skulde faa Held til at vise »Kumla« Baghjulet, men Svenskeren gik pludselig uden om og vandt

Vinder af over 20 T.T. Løb.



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, hvor-
somhelst Motorfolk mødes i Kon-
kurrence.

— Er det da overraskende, at
NORTON kaldes

DEN UOVERTRUFNE

Norton

GENERALREPRÆSENTANTER: NELLEMAN & DREWSSEN - KØBENHAVN K.

Ældste Specialforretning i
MOTORCYKLEDELE



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

**Auto- og Motorcycle-
 Tilbehør**

Svend Olsen
 Halmtorvet 13
 Central 90 63
 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

igen. Han fik saaledes 12 Points, hans Landsmand, Linholm fik 7 og Henry Andersen 6.

Jægersborgløbet blev vundet af Leif Hirsborg i Tiden 1.40.0, han var dog en Overgang truet af Einar Andersen, der imidlertid mistede sine Chancer ved at komme ind paa Inderbanen, hvor Officials fløj som Høns for Livet. Han fik dog ikke Ram paa nogen, hvilket sikkert har skuffet en Del af Tilskuerne.

Noget Nyt paa Programmet var der ogsaa, Parløb hvor Rytterne var sammensat efter tidligere præsterede Tider, saaledes at de sammenlagte Tider for Rytterne to og to skulde være jævnbrydige. Vinderparret blev Leif Hirsborg—Holger Hansen.

Specialløb i B-Klassen blev som sædvanlig vundet af Irving Irving, der fik noteret Tiden 1.33.6 i Slutheatet, hvilket skulde berettigede ham til at rykke op i A-Klassen, hvor denne Tid ogsaa kan anses for fin.

DRAMATIK PAA FANGEL

Under Løbene den 3. August kom det til en uheldig og dramatisk Episode under Sidevognsløbet for Seniorer. Deltagerne var Knud E. Mogensen, Johs. Hansen og Svend Knudsen, Navne, der paa Forhaand garanterede en spændende Match. Svend Knudsen og Knud Mogensen kom sammen ned ad Langsiden og ind i Svinget, og at der skulde ske noget Uheld af nogen Art syntes udelukket, da der var rigtig Plads imellem Maskinerne, men pludselig krydsede Knud Mogensen Banen, hvilket resulterede i, at Svend Knudsens Maskine slog en Kolbøtte. Det saa baade grimt og farligt ud og Harmen over Knud Mogensens Kørsel var stor paa Tilskuerpladserne. Dommerne fandt ogsaa at Knud Mogensen havde kørt unfair, da intet kunde berettigede ham til at foretage den Manøvre, der var Aarsag til Uheldet, hvorfor han blev udelukket fra at deltage i de resterende Løb.

Svend Nissen bukker for Publikum
paa Fangel 3/8. (Fot. Fieler).

Svend Knudsen vandt med sin B. M. W. med den bedste Tid 2.25.6, 8 Points, Nummer 2 blev Johs. Hansen, Ariel, med 6 Points, hans bedste Tid var 2.30.5.

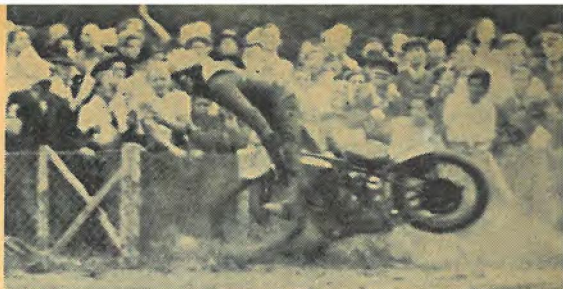
I Sololøbene var det Helge Kamuk, der blev Dagens Mand. Med sin Triumph vandt han Standard Solo, der kørtes med Pointberegning i 3 Afdelinger. Han opnaaede efter en fin og maalbevidst Kørsel 18 Points og hans bedste Tid blev noteret til 2.09.7. Nr. 2 blev Kaj Holck Mogensen, ligeledes Triumph, med 15 Points og Trediepladsen besattes af Svend Schmidt, B. S. A., 12 Points. Pokallobet blev ogsaa vundet af Helge Kamuk.

I Speciallobet savnede man forskellige Herrer, der kørte Mesterskabstävlingar i Sverige, hvorfor Sv. Nissen var ret suveræn paa sin J. A. P. Han vandt alle 3 Afdelinger, hvilket han scorede 18 Points paa, hans bedste Tid var 2.10.3. Peter Nielsen, Slagelse kom paa Andenpladsen med 14 Points og Sv. Aage Rasmussen, der kørte Triumph fik 13 Points.

Junior Sidevogne gik noget mod de gængse Regler. Naar et Løb køres i 3 Afdelinger, kan man i Reglen regne med at Farten er størst i det første Heat, for derefter at aftage. Juniorerne i Fangel dannede en Undtagelse ved at sætte Farten op for hvert Heat. Bent Bruun Larsen, Indian gik af med Sejren med 12 Points og bogstaveligt talt med R. Vedsted Hansen i Baghjullet hver Gang. Vedsted Hansen fik 9 Points.

Junior Solo vandtes af Ove Hansen, Norton med 18 Points, Ejner Carlsen, Norton blev Nr. 2 med 15 Points og paa Trediepladsen kom N. C. Jacobsen med 12 Points.

I Sluthandicapet mellem Standard og Special vandt Helge Kamuk sin 3. Sejr ved at køre i Tiden 2.15.4 med et Tillæg paa 140 Meter. Svend Nissen hvade et Tillæg paa 130 Meter og han kom ind som Nr. 2 i Tiden 2.17.2, 1/10 Sek. foran Kaj Holck Mogensen, der havde 100 Meters Tillæg.



I Sidevongshandicapet fik Svend Knudsen 90 Meters Tillæg, men han vandt i Tiden 2.26.4 foran Vedsted Hansen, der havde 35 Meter og kørte i Tiden 2.35.3. Nr. 3 blev Lion Hansen, der startede paa Maallinien, hans Tid blev 2.39.4.

Midget-Racer

Alle tilhørende Dele med ny J.A.P.-Sprinter-Motor sælges til Samling af en Midget-Racer af samme Model som den her i Bladet omtalte.

Bugatti-Chassis

fortrinligt egnet til Jordbaneracer, 1500 ccm topventilet Motor (3 Ventiler i hver Cylinder) i meget fin Stand, sælges uden Gummi.

Kaj Hansen

Værkstedet

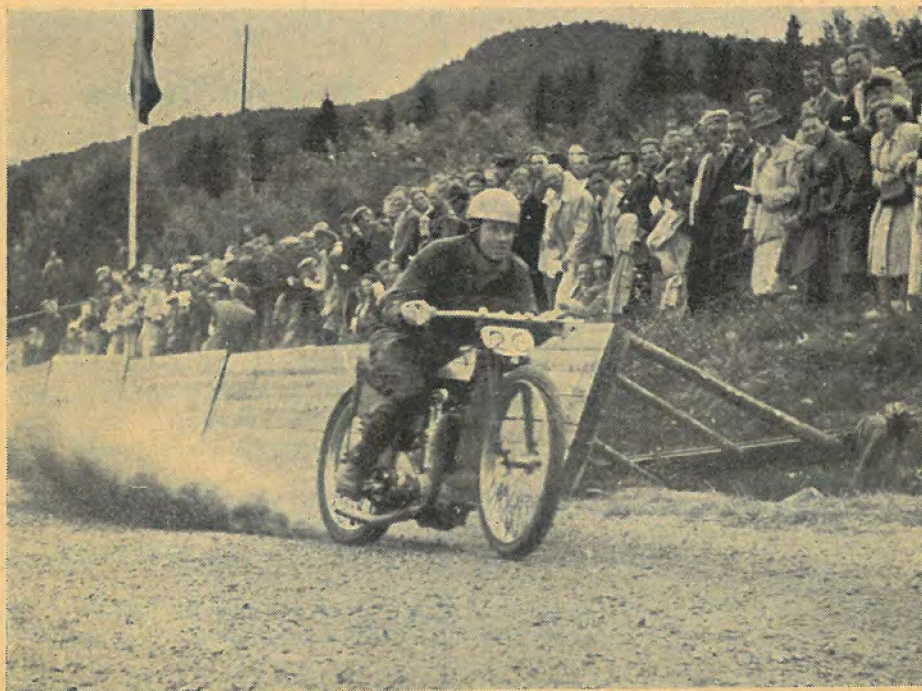
Bregnerødgade 6, Kbh. N.

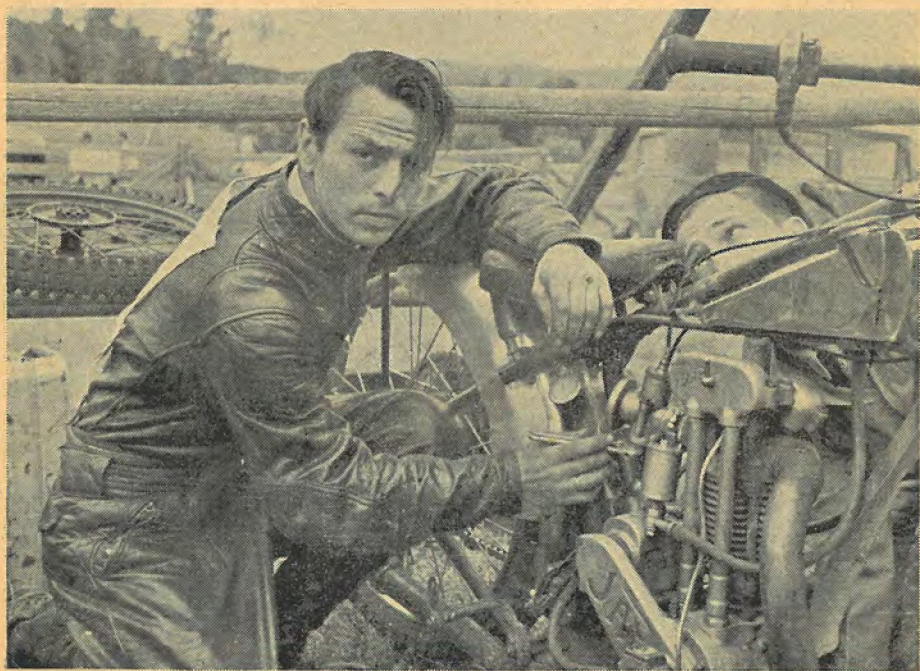
FRA DE NORDISKE MESTERSKABER

BELU FOTO, Stockholm - Privat for S.M.J.

Til højre ses den nordiske Mester, Leif »Basse« Hveem, inden han kører ind paa Banen, og herunder Bakkemesteren, Leiv Samsing, i det sejrende Løb.

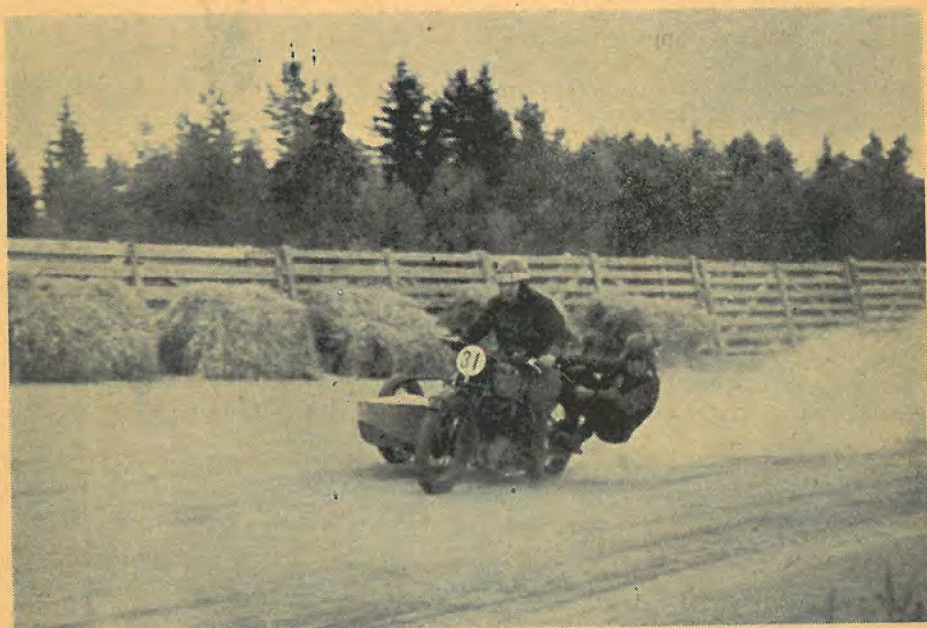
Øverst paa modstaaende Side: Orla Knudsen for fuld Fart op gennem Bakken. Nederst: Orla Knudsen ser bekymret ud, Karburatoren laver Knuder.







Sv. Aage Sørensen paa Vej op gennem Bakken.



David Axelson uden Konkurrence.

DEN STORE RUNDKØRSEL

Kan man ikke betegne Situationen i Dag for den store Rundkørsel?

Manglen paa Reservedele er ved at sætte en stor Del af Vognparken ud af Spillet og Færdselssikkerheden er en Saga blot, naar man ser paa de Dæk Danmarks Vogne er forsynet med.

Store Vulkaniseringer, der slaar i Styretøjet, hvis det er Forhjulene det er galt med, eller som faar en Vogn til hoppe som en Skade, dersom Svingsten sidder paa et Bagdæk. For Motorcyklisternes Vedkommende kan Situationen kun betegnes som livsfarlig. Mange Dæk kan simpelthen ikke taale at faa Slidbane paalagt og de glatte Dæk er farlige i Trafikken, fordi baade Bremse- og Styreevne bliver betydeligt nedsat. Kan det forsvares at Staten sparer Valuta paa Bekostning af Menneskeliv?

Dækkene er ikke det eneste Punkt man kan sætte Fingeren paa. Manglen paa Reservedele er meget betydelig, men her kan Manglerne ofte afhjælpes ved at fremstille Dele, eller tilpasse uoriginale »Stumper«. Dette er ikke alene en ekstra økonomisk Byrde, der paalægges de motorkørende, det er ogsaa Spild af Tid, der kunde have været anvendt paa en mere fordelagtig Maade — ogsaa rent valutamæssigt set. Vi kan give et Eksempel. Redaktionens højt elskede Vogn »Ophelia« kørte et Stykke Tid med Bagakslens Støddæmpere ude af Funktion, men da Vognen efterhaanden blev for livsfarlig at køre med, blev vi nødt til at tilpasse et Par Støddæmpere, da de originale ikke var til at fremskaffe. Det var 4 Timers Arbejde med elektrisk Svejsning og det hele. Havde de originale Støddæmpere været til at skaffe, var der blevet sparet mere end 13 Timer i Arbejdstid, foruden Elektricitet til elektrisk Svejsning og Gas til almindelig Svejsning. Dette er endda ikke noget graverende Eksempel, der maa ofte anvendes langt mere Tid for at fremstille en

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderslibning

Fabrikation af

**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Kedbyen og Fragtmændshallen

KØBENHAVN V



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede

350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

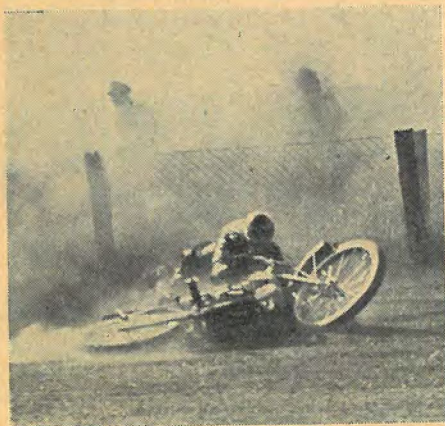
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 - København K.



Den nye Steib Sidevogn, hvorfra der laves een om Dagen.



N. V. Jensen styrter i Bogense. (Fot. Fieler).



Kaj Hansen efter Sejren i Midget-Racet paa Hem Odde.

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælter — brede Kr. 5.50. —

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**
Københavnsbedstassorterede Specialforretning
Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. Efterkrav

KØB — SALG — BYTTE

Ønsker De en 1. Kls reel Behandling, da henvend Dem til os. — Det betaler sig! Samtidig erindrer vi Dem om vore anerkendte Værksteder for Ducolakering, Motor-, Karosseri-, Plade- samt Sadelmagerarbejde.

H. S. HANSEN, Automobiler
Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.



BRO
CENTURIO
Auto Polish
Auto Vox

M. BRO KEM. TEKN. FABRIK
KØBENHAVN F.

Bagatel, der ikke koster mange Øre i Valuta.

Hvad mener De om Benzinprisen? De 5 Øre af Skatten paa Benzin stammer fra en »midlertidig Ordning for at afhjælpe Landbrugskrisen« i 1932. Nu søger man at ophæve Benzinrationeringen for Lastvognskørsel, men samtidig burde Benzinprisen sættes ned, da Transportomkostningerne er alt for store. Disse Omkostninger er ogsaa sat i Vejret paa Grund af de dyre Reparationer, og da Transport før eller senere indgaar i enhver Varekalkulation, skal dette Forhold nok vise sig at paavirke Pristallet.

Og saa er der endelig selve Vognparken. Det er en Kendsgerning, at en Mand, der har Brug for en Vogn ikke kan faa sit Ønske opfyldt. Han kan ikke gaa ind og købe en ny Vogn, men kan han faa en brugt? Kun til Sortbørspris. Det er en Kendsgerning, at mange Vogne i Dag er paa »gale Hænder«, d. v. s. at de ejes af Folk, der egentlig ikke har Brug for en Vogn,

men paa den anden Side heller ikke vil sælge den til Maksimalprisen, fordi denne ikke staar i et rimeligt Forhold til de Værdier, man kan erhverve sig for Pengene, og sælge den sort er for risikabelt. Hvis blot Maksimalprisen blev ophævet, skulde det nok vise sig, at der kom en Del brugte Vogne paa Markedet, og hvor utroligt det end lyder, saa er der virkelig forskellige Job i 1947, der er baseret paa Brugen af en Vogn eller Motorcykle.

Medens vi er ved Motorcyklerne, saa vilde en forøget Import og Produktion paa dette Omraade tjene sig selv ind igen paa kort Tid, da hele Arbejdstempoet i det søvnige Danmark vilde blive sat i Vejret.

Og endelig: Er det ikke den store Rundkørsel, naar man stadig ikke maa køre paa Motorcykle paa Strandvejen, selv om der ikke findes et Menneske, der kender Aarsagen til dette Forbud. Tiden til at være beskeden synes at være udløbet, nu maa der stilles Krav.

SCHIBBYE

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 - Donkrafte - Slæbe-Wire
Askebægere - Pejle- og Flagstænger etc.

Telefon Byen 2693

TILBEHØR

Sport i Verdensformat

Kun faa af os opnaar vel at opleve Sporten i Verdensformat, og derfor er det ikke uden Interesse, at man tager et Værk i Haanden, som har paataget sig den store Opgave at skildre Sporten under saa vid en Horisont.

Forventningerne maa være store, og glad bliver man derfor, naar man konstaterer den Aand og Grundighed, som præger hele Værkets Tilrettelæggelse og Udformning.

Indenfor alle Sportsgrene er det vore bedste og mest sagkyndige Penne, som har staaet for Stoffet, og da hvert Hæfte i de fleste Tilfælde sammen med et righoldigt Billedmateriale danner et samlet Hele af de enkelte Sportsarter, bliver det et værdifuldt Aktiv for den, som sætter Pris paa at eje et Værk af denne Art, livfuldt og populært som det er skrevet.

Hæfternes Antal vil blive ca. 20, og ved Afslutningen vil der medfølge 3 smukke Bind til Brug for Indbinding. Værket afsluttes med et Dobbelt hæfte med Tekst og Billedreportage fra de olympiske Lege i London 1948.

Ikke uden Interesse for Motorsports-folket er det, at baade Automobilspporten og Motorcyklesporten bliver behandlet paa en endog meget fremtrædende Maade. Allerede det første Hæfte omhandler saaledes Automobilspporten skrevet af den anerkendt dygtige Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen, og indrømmes maa det, at Stoffet absolut ikke er kedeligt. Hertil kommer, at Hæftet er illustreret med aktuelt Billedstof.

Selvom Hæftet, saaledes som Titlen angiver, i det store og hele har Bud til Sporten i Verdensformat, er der dog blevet Plads til et Afsnit om de

bedste skandinaviske Resultater paa dette Omraade, herunder ogsaa Danmark, og det skal ikke forbavse os, om Sekretæren i Automobil Sports Klubben, Hr. Jens D. Ramsing, som vi finder blandt de ansvarlige i Redaktionsudvalget, har givet sin Viden fra sig her.

Som Hæfte Nr. 3 kommer allerede Motorcyklesporten levendegjort af vor historisk mest sagkyndige Pen, Generalsekretær Vald. Hoffmeyer i D. M. U.

En saadan Anerkendelse af Motorsporten i Forbindelse med et Værk om Sport i Almindelighed har vi ikke tidligere været stillet overfor. Bremers Forlag af 1946 i Odense er Udgiveren.

Atelier **FIELER** AARHUS

Har de bedste Billeder fra
Motorløbene

Skriv til os eller se selv i vort Arkiv

NØRREGADE 8-10
Telf. 2279

Hvad med VENTILERNE?

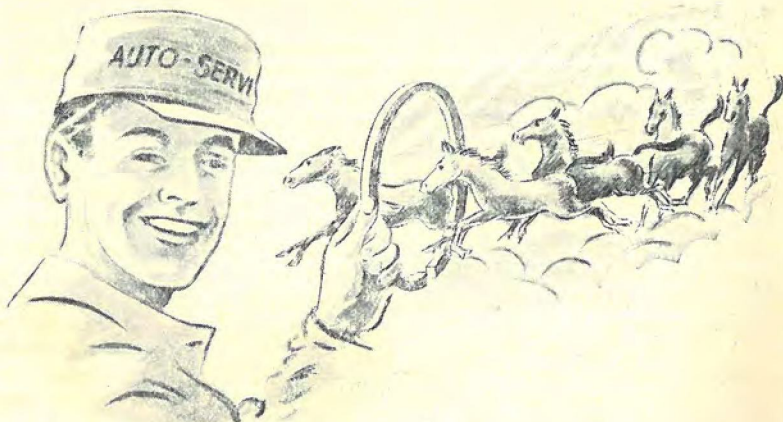
Mon det ikke vil være gavnligt for Deres Motor og Deres Økonomi, hvis en Specialist gik Ventilerne efter.

Akkumulatoren trænger sikkert ogsaa til et Eftersyn.

LAUERVIG PETERSEN
Værksted og Ladestation
Nygaardsvej 4 - Ryvang 6519



VACUUM OIL COMPANY
SMØREOLIESPECIALISTER



Nye Hestekræfter

til gamle Motorer — gennem CORDS STEMPELRINGE. — Er Deres Motor begyndt at vise Tegn paa Alderdom? Er den ved at miste sine Kræfter? Er den slidt i sit Hjerte — Cylindrene — saa lyt til den Mekanikers Raad, som anbefaler en Montering af CORDS Stempelringe!

CORDS Stempelringe genopretter straks den fulde Kompression i Cylindrene. Det er det sikreste Middel til at opnaa størst mulig Olie- og Benzinbesparelse! Motoren bliver ung paany. Dens fulde Trækkraft vender tilbage! CORDS Stempelringe leveres i alle Størrelser — til alle Motortyper — og anbefales af Fagmænd!

Forlang
CORDS
hos Deres
Reparatør.



Cords
STEMPELRINGE

Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS



*-det er Gnisten
der gør det...*

CHAMPION

TÆNDRØR

Billow