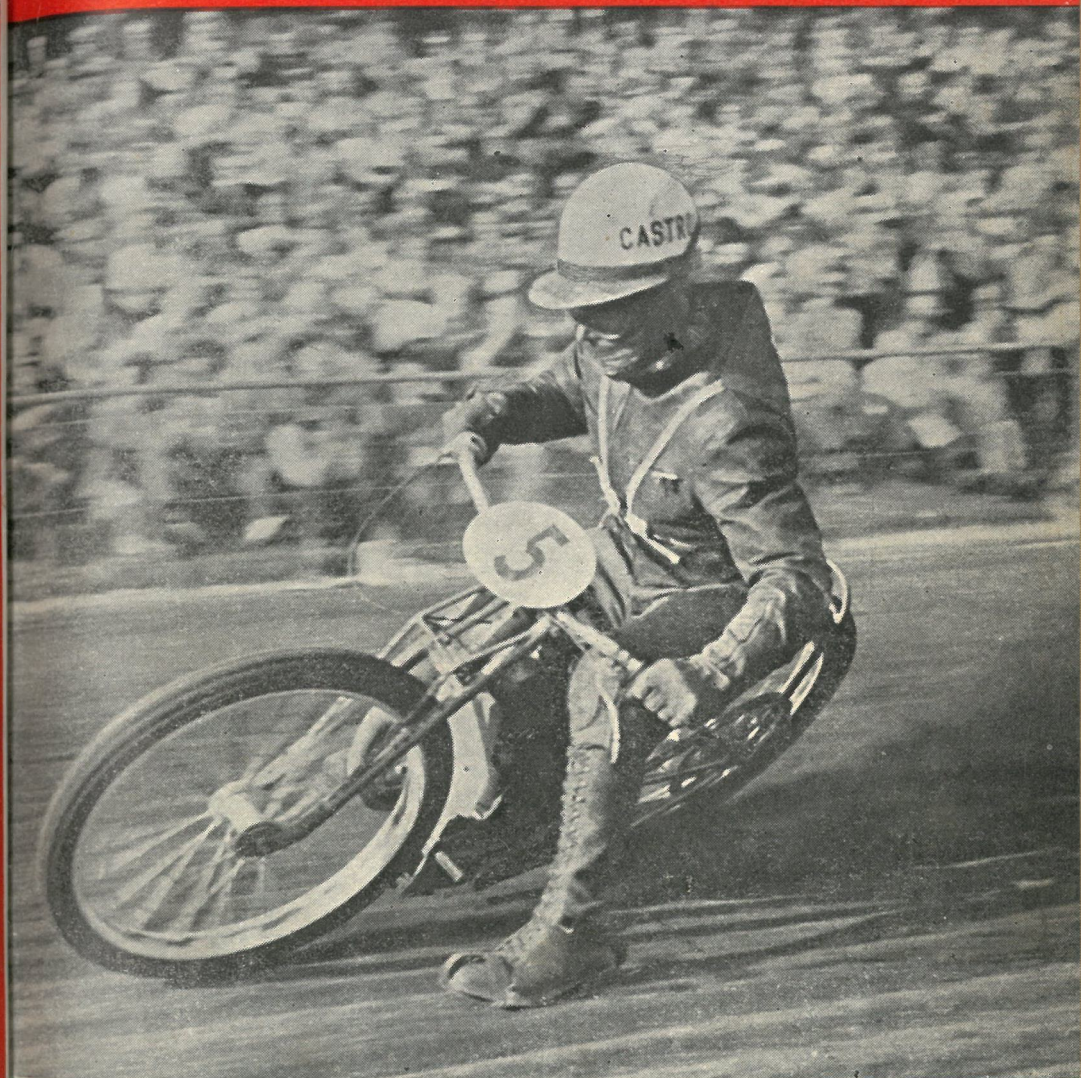
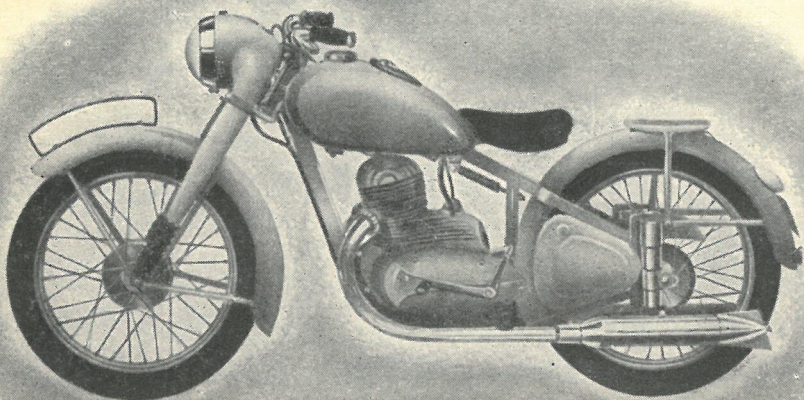


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYKLESPORT ★ SEPTBR. 1947

ET TEKNISK VIDUNDER



250 ccm JAWA har flere Fordele end mange »store« Maskiner. Automatisk Kobling, fjedrende Bagstel, Telescopforgaffel og Motor, Kobling, Gear og Karburator sammenbygget i een indkapslet Helhed.

FORHANDLERE AF C. Z. OG JAWA:

I/S SOFUS NELLEMANN
Randers

ERIK ORTH
København

BRUUN LARSEN
Odense

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

September

1. Aarg.

KOMPRESSORER

Det Arbejde, man kan faa en Forbrændingsmotor til at yde, er direkte proportionalt med den Luftmængde, som tilføres Motoren under Indsugningsslaget. Luftmængden bestemmer nemlig, hvor meget Brændstof det er muligt at forbrænde i Arbejdsslaget og dermed igen Motorens Effekt eller Hestekraftydelse.

Der er 2 Faktorer, som bestemmer, hvor megen Luft der kommer ind i Motoren. For det første Temperaturen i Cylinderen under Indsugningsslaget. Jo lavere denne er, des større Luftmængde bliver indsuget. Man kan dog desværre ikke sænke Temperaturen, da dette vil gaa ud over Økonomien og desuden er uheldigt for Cylindervæggene, idet en for lav Temperatur af disse vil foraarsage Kondensation af Forbrændingsprodukterne og dermed følgende større Cylinderlid. Tilbage er derfor kun at forøge Trykket i Indsugningsrøret, hvis man ønsker størst mulig Luftmængde indsuget i Motoren og deraf følgende størst mulig Effekt.

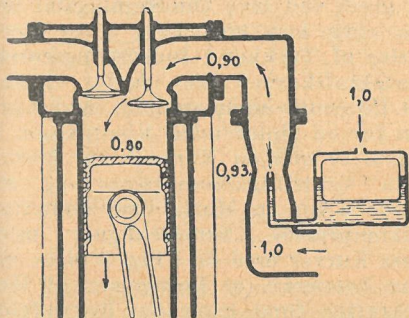


Fig. 1

Af
Civilingeniør Jørgen Rambøll

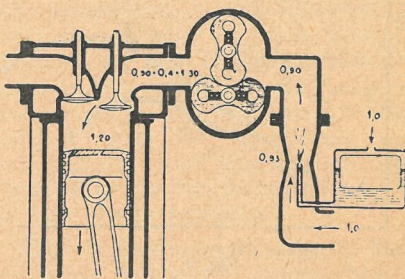


Fig. 2

I Fig. 1 er skematisk vist Luftens Gang gennem Karburator og Motor under Indsugningsslaget, og paa de forskellige Steder i Motoren er angivet Luftens Tryk i Atmosfærer. Det vil bemærkes, at Trykket grundet Modstanden i Karburatoren og Indsugningsrøret synker til 0,8 Atmosfærer i Cylinderen. For at forøge Luftens Tryk kan man — som vist paa Fig. 2 — indbygge en Luftpumpe — Kompressor — i Indsugningsrøret mellem Karburatoren og Cylinderen.

Kompressoren antages at give et Overtryk paa 0,4 Atmosfærer og vil som vist paa Figuren bevirke, at Trykket inde i Cylinderen stiger til 1,20 Atmosfærer mod 0,8 i Fig. 1. Da Luftmængden er ligefrem proportional med Trykket, vil det sige, at der kommer 50 % mere Luft ind i Cylinderen ved hvert Indsugningsslag. Følgelig kan der forbrændes 50 % mere

Brændsel, og Motorens Hestekraft-ydelse stiger med 50 %. Herfra maa dog trækkes det Antal Hestekræfter, som medgaar til at trække Kompressor, saaledes at Forøgelsen knap bliver 50 %.

Ottegner man Motorens Hestekraftkurve, vil man se, at Kompressoren bevirker, at Punktet, hvor Motoren yder Maksimum af Hestekraft, kommer til at ligge ved et højere Omdrejningstal end ved Motoren uden Kompressor. Iøvrigt afhænger Hestekraftkurvens Form af, hvilken Type Kompressor der anvendes. Anvendes en Kompressor, som hæver Lufttrykket ved alle Hastigheder af Motoren, faas Hestekraftkurver som vist i Fig. 3.

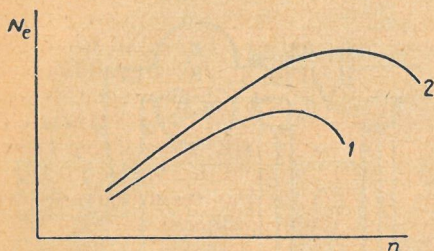


Fig. 3

Paa denne Figur er paa den lodrette Akse afbildet Antal ydede Hestekræfter N_e og paa den vandrette Akse Antal Motoromdrejninger n . Kurve 1 er for Motoren uden Kompressor, mens Kurve 2 er for Motoren forsynet med Kompressor. Det vil ses, at Kurve 2 for alle Omdrejningstal ligger højere end Kurve 1, og at den har sin Maksimumsværdi ved et højere Omdrejningstal.

Som et Eksempel paa denne Kompressortype skal nævnes Roots Kompressoren. Denne vises i Gennemsnit paa Fig. 4 og bestaar af 2 Vinger, der i Tværsnit har Form som et 8-Tal. Disse Vinger roterer om hver sin Akse i et fælles Hus og drives ved Hjælp af en Tandhjuludveksling fra Motorens Krumtapaksel. Denne Kompressortype er meget anvendt paa Racervogne, og bl. a. var Mercedes Benz Vognene forsynet med den.

En anden Kompressortype er vist paa Fig. 5. Den bestaar af et cylindrisk Hus, hvori en anden Cylinder

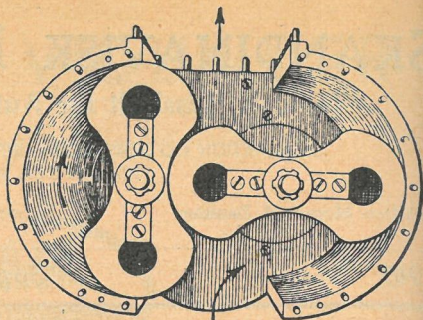


Fig. 4

roterer excentrisk. Paa denne Cylinder er anbragt et Par Vinger, som holdes sammen af en Fjeder. Pilene angiver Luftens Vej gennem Kompressoren. Det ydre Hus er forsynet med Køleribber.

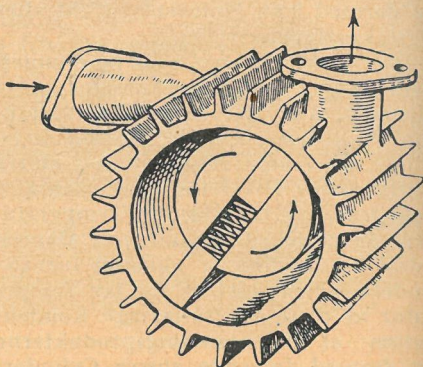


Fig. 5

En anden Type Kompressor er den saakaldte Centrifugalkompressor. Denne giver ved lave Omdrejningstal ingen eller kun en meget ringe Forøgelse af Trykket i Indsugningsrøret. Hestekraftkurven faar derfor et andet Udseende sammenlignet med Kurven for en Motor uden Kompressor. I Fig. 6 er vist en Kurve b for Motor uden Centrifugalkompressor og en Kurve c for en Motor med Centrifugalkompressor. Sammenligner man disse Kurver med de i Fig. 3 viste, vil man bemærke, at Forøgelsen af Hestekraften først tager sin Begyndelse ved forholdsvis høje Omdrejningstal.

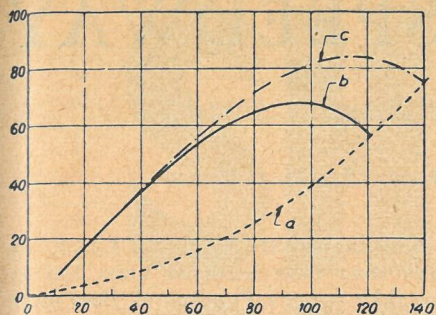
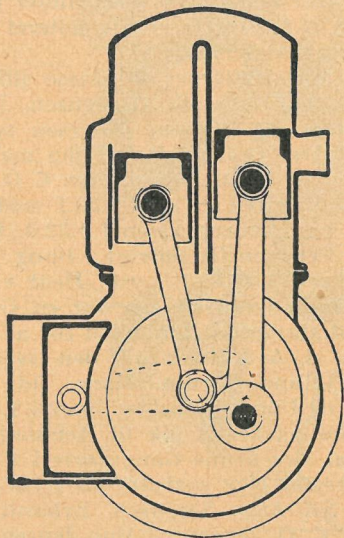


Fig. 6

Endelig findes Kompressorer, som drives af Udblæsningsgassen, idet denne passerer gennem en Turbine, som igen er koblet til en Kompressor. Denne Type egner sig bedst for større Motorer — over 120 HK og anvendes i udstrakt Grad i Flyvemaskinemotorer.

Ved 2 Takt Motorer — f. Eks. DKW Motoren — anvendes ofte i Stedet for Kompressor en saakaldt Ladepumpe, som har til Opgave at supplere det skiftende Tryk og Vacuum i Krumtaphuset.



Snit gennem en D. K. W.-Racermotor.
Der foregaar ingen Eksplosion over det vandret
liggende Stempel.

Kompressoren anbringes i Almindelighed mellem Karburatoren og Indsugningsrøret. Var den anbragt før Karburatoren, maatte denne være under Overtryk, hvilket medfører en meget besværlig Konstruktion af Karburator og Svømmerhus. Desuden er hele Brændselssystemet i saa Fald meget ømfindeligt overfor Luftlækage. Naar Kompressoren er anbragt efter Karburatoren, medvirker den ogsaa til at blande Brændstof og Luft bedre, ligesom man faar en bedre Fordeling af Brændstof-Luft Blandingen til de enkelte Cylindre.

Anvendelse af Kompressor giver en højere Effekt og deraf følgende større Brændselsforbrug, men dette stiger ikke proportionalt med Effekten. Det viser sig saaledes ved visse Kompressorer — navnlig Centrifugalkompressoren og den af Udblæsningen drevne Kompressor — at Brændselsforbruget udtrykt i g pr. HK Time ligger lavere ved Motoren med Kompressor. Dette Forhold er særligt fremtrædende ved de høje Omdrejningstal.

Naar Kompressoren tilfører Motoren mere Brændstof-Luftblanding, vil den ogsaa bevirke, at Trykket under Forbrændingen stiger og dermed Paa-virkningerne paa Motorens Dele. Men dette Forhold modvirkes i nogen Grad af, at Motorens større Hestekraft udvikles ved et højere Omdrejningstal, og Arbejdet udviklet pr. Omdrejning bliver derfor ikke væsentlig større end det, som udvikles i Motoren uden Kompressor, naar denne gaar med forholdsvis lavt Omdrejningstal og fuld Last (det Punkt hvor Vridningsmomentkurven har sin Maksimumsværdi). Derimod forøges Belastningen paa Lejerne grundet det højere Omdrejningstal, og den Varmemængde, der skal bortføres fra Lejet, vokser. Det kan derfor være formaalstjenligt at anvende en noget tyndere Olie til Motoren.

Erfaringerne med kompressordrevne Motorer har dog vist, at der ikke er nogen Fare for Lejerne eller andre af Motorens Dele.

Blad venligst frem til Side 8

GLADSAXE SPEEDWAY

Storstilet Indvielse med dramatisk Styrt

Forsiden: Aage Andersen i Gladsaxe (Fot. M. v. Haven)

Den 23. August blev den nye Bane i Gladsaxe indviet. Motorklubben Rapid, der staar som Arrangør, har kaldt Banen Gladsaxe Speedway og givet den Titlen »Europas smukkeste og mest moderne Speedway Bane«. Det er ikke, fordi vi skal være »Sprogrøgere« her i Bladet, men enten er det en Speedway, eller ogsaa er det en Bane. Vi vil imidlertid holde os lidt nærmere Jorden og nøjes med at konstatere, at der her er skabt en udmærket Motorbane, og vi er heller ikke bange for at sige den bedste i Landet, men hvorfor i Himlens Navn laver man en Bane, hvor der hverken kan køres Sidevognsløb eller Midget race? Programmet er derved paa Forhaand indskrænket, og Gladsaxe bliver paa den Maade nærmest at betragte som en Filial af Gentofte. Tiden vil saa vise, om begge Baner kan klare sig.

Inden det egentlige Program begyndte, kørte Kaj Hansen 4 Omgange i sin Midget racer. Hans Tid blev noteret til 1.22, hvilket er en fin Tid, selvom det er uden for Konkurrence.

Orla Knudsen indledte Programmet med at køre Banerekord i Tiden 1.22.8, og derefter faldt Flaget for 1. Start, der var en match mellem Bill Harris, Orla Knudsen, Bent Jensen og Aage Jacobsen. Orla Knudsen vandt i Tiden 1.21.8 — altsaa bedre end Rekordkørselen — Australieren Bill Harris kom paa Andenpladsen med 1.23.2. Bent Jensen fik noteret 1.25 og Aage Jacobsen 1.27.8.

I næste Heat gjorde Morian sin Entré paa de sorte Slagger — og han gjorde den forøvrigt med at tyvstarte. Til hans Undskyldning maa siges, at Baltzer Hansen, der var Starter, ikke var lige heldig med alle sine Starter. Der var forøvrigt en Startmaskine paa Banen, men den opførte sig som en Primadonna og vilde ikke fungere.

Morian vandt Heatet i 1.25.2, og man maa lade ham, at hans Stil er der ikke noget i Vejen med. Han mere kører sin Maskine rundt i Svingene end egentlig broadsider, hvorfor han taber mindre Fart. De andre Tider blev: Steve Langton, Australien, 1.28.3, Rune Larson, Sverige, 1.28.4 og Aage Andersen 1.29.2.

I Opsamlingsheatet styrtede Bent Jensen i første Sving, men selv om det saa alvorligt nok ud, slap han med en lettere Forstuvning. Aage Andersen gik af med Sejren i 1.26.1. Man var dermed kommet frem til Slutheatet, hvor Bill Harris, Orla Knudsen, Morian og Aage Andersen startede. Morian styrtede, men kom paa Benene igen og fortsatte, der var dog sket noget med Maskinen, og han maatte gaa ud. Orla Knudsen laa i Spidsen, og med stadig øget Fart gik han over Maallinien som Vinder i Tiden 1.23.3. Bill Harris fik noteret 1.26 og Aage Andersen 1.27.

I Specialrytternes B Klasse stillede Erhardt Fisker, C. O. Jensen, Tage Jacobsen og Henning Petersen op til Start. Der stod en Del Kamp mellem Fisker og C. O. Jensen, men C. O. gik af med Sejren i Tiden 1.29.1 med Fisker paa Andenpladsen i 1.32.0. Henning Petersen fik noteret 1.40 og Tage Jacobsen 1.40.8. I næste Heat vandt Sv. Aage Sørensen, der for en Gangs Skyld startede i B Klassen for at give Plads i A Klassen til den svenske Gæst Rune Larson. Hans Tid blev 1.31, og Uno Jensen blev Nr. 2 i 1.31.4. Opsamlingsheatet gik til Henning Petersen, der denne Gang kørte i 1.32.8. Slutheatet blev saaledes en Dyst mellem Sv. Aage Sørensen, Erhardt Fisker, C. O. Jensen og Uno Jensen. Fisker og Uno Jensen syntes meget jævnbyrdige, men det blev Fisker, der kom først over Maalstregen med Ti-

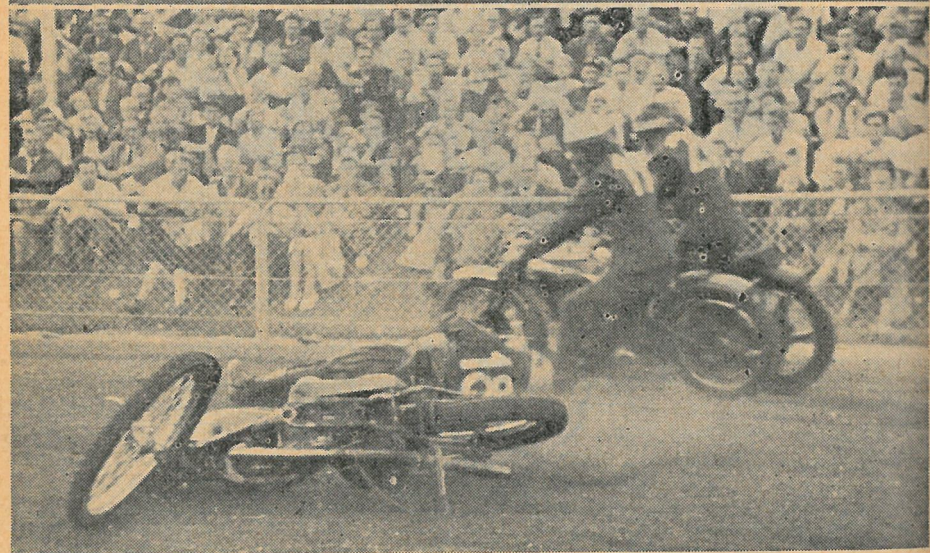
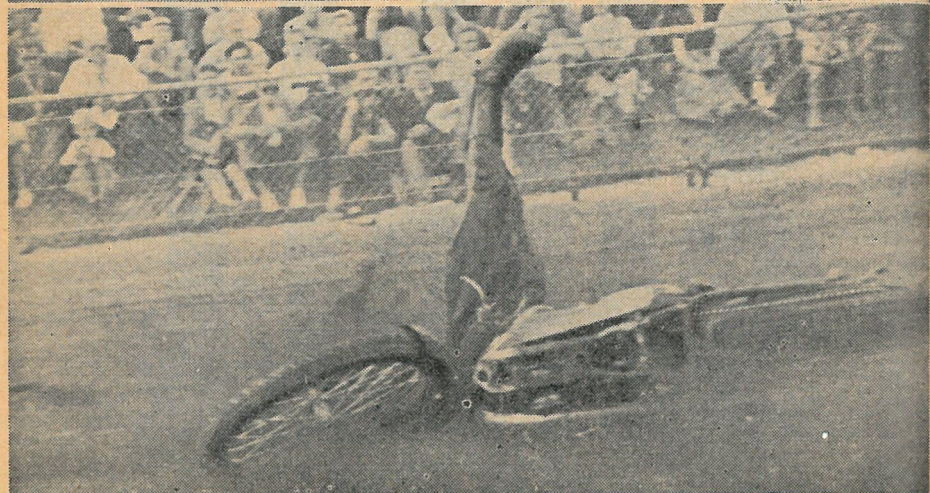
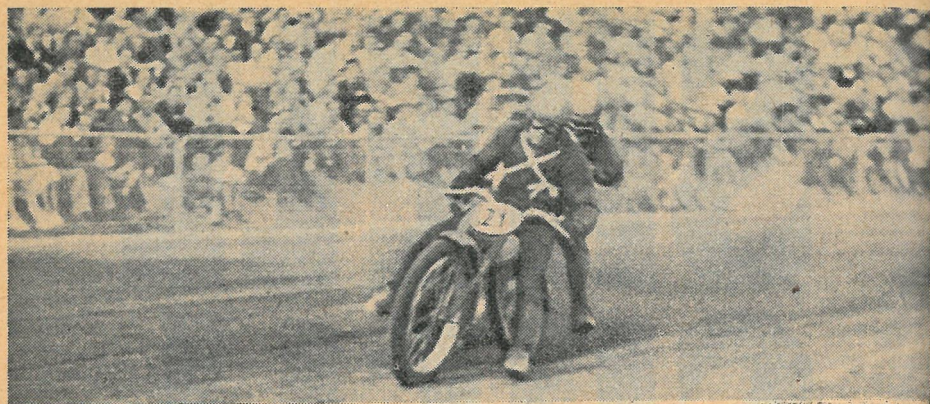
SHELL

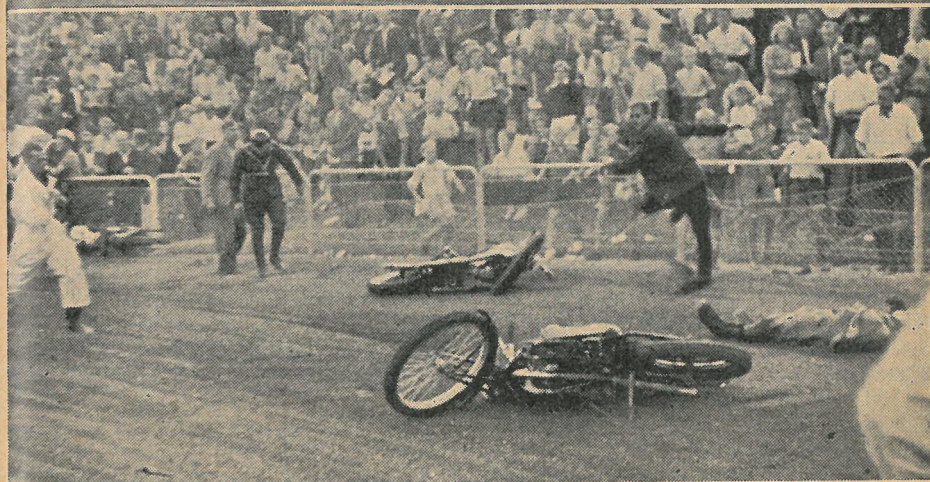
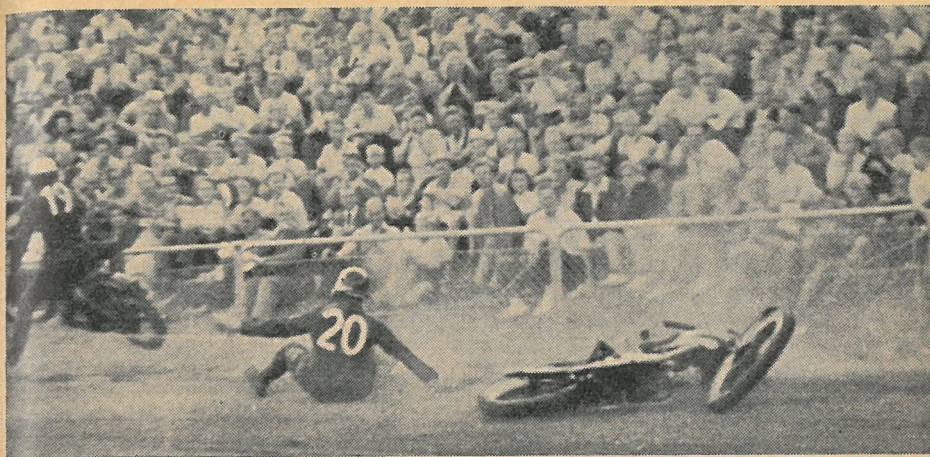
SHELL

SHELL

*Benzin
of Olie*







De dramatiske Sekunder fastholdt af Fotograf Mogens v. Haven. Det voldsomme Mandefald fik en bedre Udgang, end man turde haabe.

den 1.30.4 Uno Jensen 1.31.7, Sv. Aage Sørensen 1.33, og C. O. Jensen var egentlig Løbets Mand, idet han styrtede, men gennemførte paa Tiden 1.37.0.

I Standardklassen indtraf et meget dramatisk og kompliceret Styrt, hvori alle de fire Ryttere, der befandt sig paa Banen, var impliceret. Egentlig begyndte det ved Starten, hvor de to Arielkørere Axel Nielsen og Holger Hansen var kørt frem sammen med Leif Hirsborg, Norton, og Kai Holck Mogensen, Triumph. Starten skulde netop gaa, Rytterne holdt Omdrejnin-

ger paa Maskinerne og ventede kun paa Flaget. Hirsborgs Maskine tog tilsyneladende lidt haardt i Koblingen, den var i alt Fald gaaet lidt frem over Maallinien, og en af Skubberne løb til for at trække ham tilbage eller rettere skubbe ham tilbage, for han stod foran Hirsborgs Maskine, da Startflaget faldt. Mogensen lagde sig straks i Spidsen, og Hirsborg, der var blevet sinket i sin Start, arbejdede sig frem til ham i et forrygende Tempo. I det andet Sving laa Hirsborg lige efter Mogensen og var paa Vej indenom denne, men hans Forhjul »hægter«

Kai Mogensens Baghjul, og Hirsborg styrter. Aarsagen til den Paakørsel kan man sikkert finde i de to Omstændigheder, at Hirsborg var stærkt opsat paa at indvinde den tabte Tid ved Starten, og at den to-cylindrede Triumph bremses betydeligt mere op, naar Gassen bliver taget fra, end de fleste andre Maskiner. Lige efter Hirsborg kom Holger Hansen og Axel Nielsen Side om Side, de reagerede lynhurtigt og kastede deres Maskiner ud mod Hegnet, hvorfra Hirsborg kun laa en Meter. At denne Manøvre kunde gaa godt var paa Forhaand udelukket, og et Øjeblik efter Hirsborgs Paakørsel laa 3 Ryttere ubevægelige paa Banen. Axel Nielsen fik en lettere Hjernerystelse og maatte bringes til Sygehuset, medens Hirsborg og Holger Hansen slap med Choket, og ret forslaaede var de naturligvis. Man kan i dette Tilfælde kun tale om, at Hirsborg var Aarsag til Uheldet, og ikke at han var skyld i det, som det hævdedes fra forskellig Side. Den Slags kan ske paa en Motorbane. Standardløbet blev derefter annulleret.

Aage Andersen vandt Special-Handicap efter en meget sikker Kørsel i Tiden 1.23.2. Alt i alt kan det siges, at Løbene lovede godt for den nye Banes Fremtid.

Det var saa afgjort Aage Andersen, der dominerede den næste Dag i det store Aabningsprogram. Han fik noteret Dagens hurtigste Tid 1.24.1 i Søborgløbet, 6 Sekunder foran Steve Langton, der imidlertid tog Revanche i Dagens Match, men kun 1/10 Sekund foran Aage Andersen. I Handicap fik Aage Andersen et Sekunds Forspring og vandt Løbet, der kørtes mellem de 5 hurtigste Ryttere. Gladsaxeløbet blev vundet af Orla Knudsen med 12 Points. Slutheatet i Søborgløbet blev vundet af Steve Langton med Aage Andersen paa Andenpladsen.

Hirsborg og Holger Hansen startede igen i Standardløbet, og det blev Hirsborg, der gik af med Sejren foran Villy Dalby Nielsen, Ariel. Henning Petersen vandt Mørkhøjløbet efter i det ene Heat at have kørt op fra Sidste-til Førstepladsen. Buddinge-Løbet blev vundet af Erhardt Fisker med C. O. Jensen paa Andenpladsen. C. O. og

Sv. Aa. Sørensen havde lige mange Points, men C. O. havde den bedste sammenlagte Tid.

Banen, der er 400 m maalt ved Inderbane, er meget hurtig, hvilket bl. a. skyldes de gode Sving, der har 2 Meters ekstra Bredde.

KOMPRESSORER

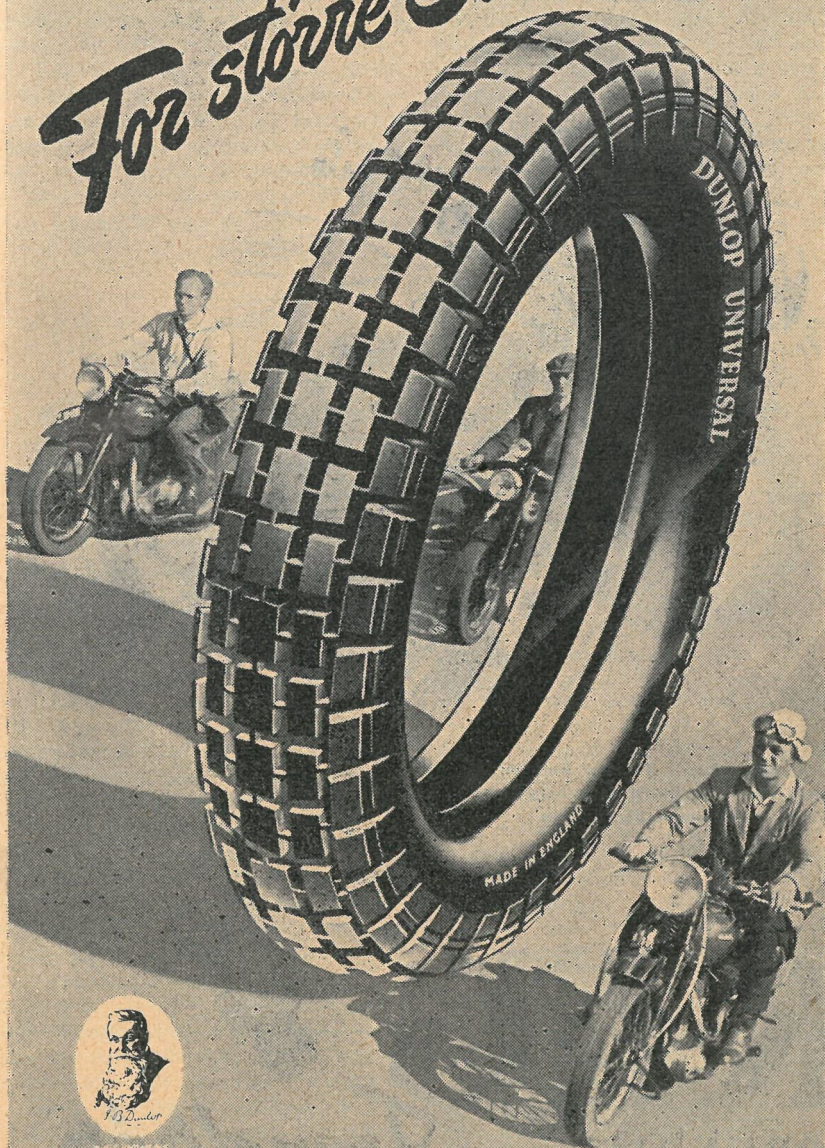
Fortsat fra Side 3

Det større Arbejde, som udvikles pr. Minut, navnlig ved de høje Omdrejningstal, vil bevirke, at Temperaturen i Forbrændingsrummet bliver noget højere end ved en Motor uden Kompressor. Der kan saaledes blive Fare for, at Brædslet antændes paa en saadan Maade, at der opstaar Tændingsbanken, og det kan være nødvendigt at anvende et Brændstof med et højere Oktantal end i Motoren uden Kompressor.

Det synes alt i alt, som om Fordeleene er store ved Anvendelse af Kompressorer ogsaa i Motorer, der ikke anvendes til specielt Racerbrug. Kompressoren bevirker kun en ubetydelig Forøgelse af Motorens Vægt, og samtidig stiger Ydelsen betydeligt, saaledes at Antallet af Hestekræfter pr. kg Motorvægt ligger betydeligt højere sammenlignet med Motoren uden Kompressor. Endvidere er Brændselsforbruget lavere særlig ved de høje Omdrejninger.

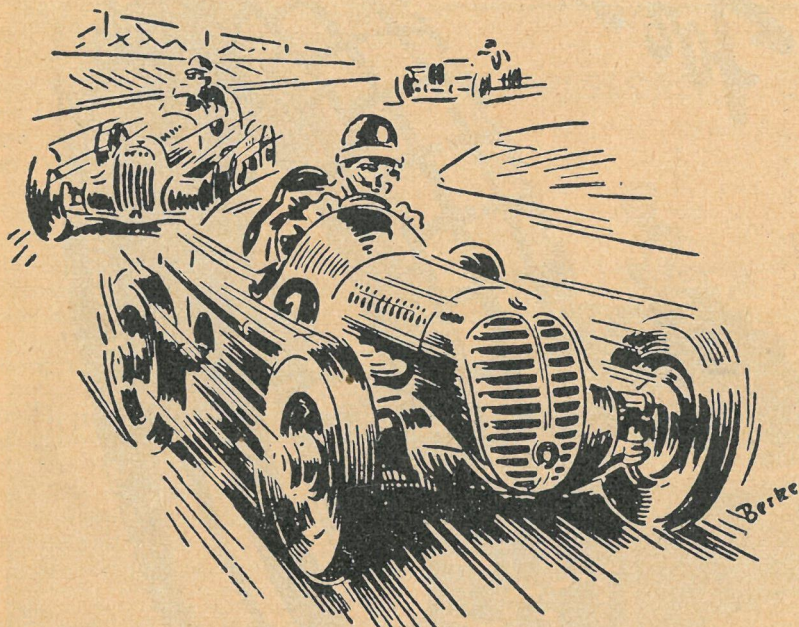
Kompressoren bevirker saaledes en hurtigere Acceleration, en højere Top-hastighed, en bedre Økonomi og en bedre Gang af Motoren. Dette betyder for Personbiler, at det er muligt at holde høje Hastigheder paa de moderne Motorveje, uden at Brændselsforbruget pr. Hestekrafttime stiger væsentligt. Ogsaa for Lastvogne og Buser byder en Motor med Kompressor Fordele, idet den hurtigere Acceleration giver en højere Gennemsnitsfart, og den større Effekt bevirker, at man ikke skal skifte Gear saa ofte, hvad der betyder meget for en økonomisk Kørsel.

For større Sikkerhed...



DUNLOP

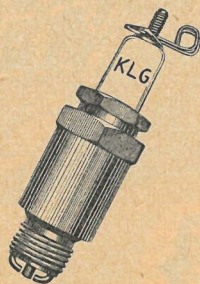
KRAFT, FART og SIKKERHED



K. L. G. Tændrør har i de mest betydende
Motorløb Verden over bevist deres høje Stan-
dard og enestaaende Ydeevne

K.L.G.

CORUNDITE



Tændrør

...FAAS TIL ENHVER MOTOR

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

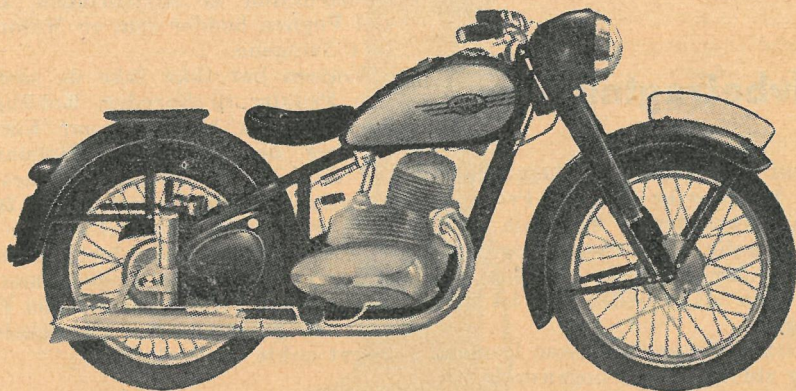
250 ccm JAWA - - - en Ønskedrøm

Se en Gang rigtigt paa denne lille Jawa, er det ikke en Maskine man gerne vil eje, selvom man er svoren Tilhænger af de 500 ccm?

Jawaen er udstyret efter alle Kunstens Regler med Telescopforgaffel med indbygget Lygte, fjedrende Bagstel, automatisk Kobling og fuldstændig sammenbygget og indkapslet Maskineri med dobbelt-portet Udblæsning. Motoren er encylindret to-Takt med en Kapacitet paa 248 ccm. Boring

Affjedring paa begge Hjul, er en særlig Ophængning af Sadlen, der kun er fastgjort foran. Den lydløse Gang og det smukke Udstyr giver Maskinen et Præg af Luksus, men det er desuden en meget anvendelig Brugsmaskine, fordi den indkapslede Motor tillader Kørsel »som man gaar og staar« og den gode Økonomi gør det bogstaveligt talt muligt for enhver at benytte den som Befordring.

Som vi allerede tidligere har omtalt,

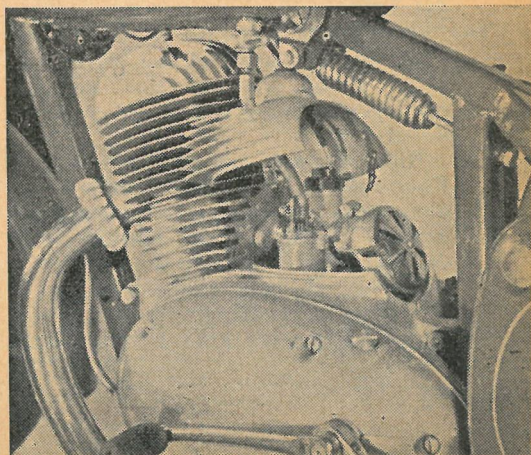


Smukke Linier og hensigtsmæssig Konstruktion.

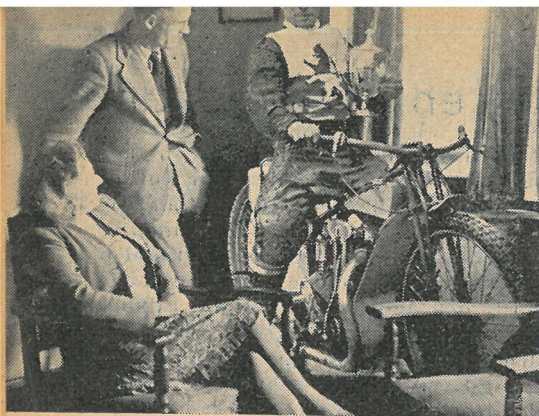
65 mm og Slag 75 mm. Den udvikler 9 HK. Batteritænding. Smøring ved Blanding af 1 Del Olie til 25 Dele Benzin. Karburatoren er indbygget i Motoren. Tanken rummer $11\frac{1}{2}$ l med $1\frac{1}{2}$ l i Reserve. Dynamo af Jawa Fabrikat med Kapacitet paa 45 W. Koblingen anvendes kun ved Start, Gearskiftningen sker uden Brug af Koblingen. Gearkassen er bygget sammen med Motoren og har 4 Hastigheder med Udveksling 3,14, 1,75, 1,26 og 1:1, altsaa ingen Udveksling i højeste Gear. Gearskiftningen sker selvfølgelig med Foden og en Indicator paa Tanken viser hvilket Gear Maskinen befinder sig i. Dæk 3×19 , Maksimalfart 105 km/Tm., Forbrug: 41 km pr. Liter Benzin.

Maskinen er baade økonomisk og yderst komfortabel idet der, foruden

vil det være af stor Betydning, saafremt vi kunde indføre Maskiner i denne Klasse, da mange Transportproblemer til og fra Arbejde dermed vilde være løst for mange Mennesker, ikke mindst Bygningshaandværkere og andre, der har stadig skiftende Arbejdsplads og ofte har lange Afstande at tilbagelægge for at naa den.



Nærbillede af Motoren.
Karburatordækslet løftet.



Paa 3 Hjul om Hjørnerne

Den velkendte tyske Bilkonstruktør Ernst Neumann Neander har lige fremstillet det sidste nye paa Sportsvognenes Omraade — en trehjulet Racer, der kan forsynes med Motorer fra 250 ccm til 1000 ccm. Der er opnaaet store Hastigheder med Vognen, der tilmed byder større Sikkerhed end tidligere kendt, paa Grund af en speciel Konstruktion af Affjedringen, hvorved Vognen hælder som en Motorcykle i Svingene.

Vognen har ikke de sædvanlige Pedaler til Speeder, Kobling og Bremse, men bremses naar Kørerens trækker den bevægelige Ratstamme ind mod sig, Speederen betjenes automatisk og Koblingen betjenes fra et Greb paa Rattet. Paa det øverste Billede ser man Vognen hælde som en Motorcykle i Svinget, medens man paa det nederste Billede ser ind paa Førerens Plads med de tilsyneladende meget enkle Kontrolgreb.

»Selvbetragtninger«

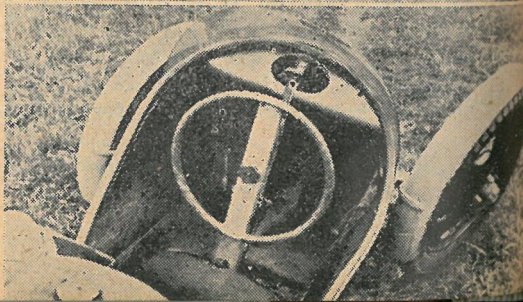
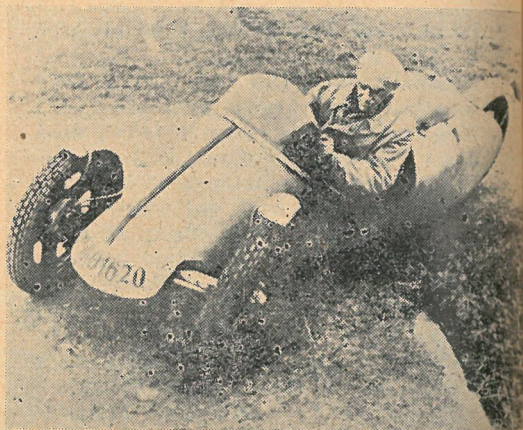
En af de engelske Slaggebaners største Stjerner er Tommy Price, 34 Aar og uforbederlig Vovehals. Han er selvfølgelig professionel, og hans aarlige Indtægt ligger omkring Kr. 60.000, men det er heller ikke let tjente Penge.

Dirt-track Feberen er over England igen og stærkere end nogensinde før. Mere end 50.000 Tiskuere overværer et Løb, naar de forskellige Hold matcher sammen paa Wembley og andre Baner.

Indtil for et Aar siden var Tommy Price et fuldstændig ukendt Navn, men efter at have vundet 6 sensationelle Sejre paa Wembley, hvortil Alec Jackson forsøgsvis havde engageret ham, kom hans Navn øverst paa Plakaterne. Nu er han den stærke Mand blandt »the Lions«, som Wembleyholdet kaldes.

Bortset fra Sejlsport og Svæveflyvning, der er hans hobbies, ofrer han al sin Fritid paa sine Maskiner, der skal skilles og efterses efter hvert andet Løb.

Billedet viser Tommy Price og hans Kone i deres Hjem ved Wembley, medens de betragter et legemsstort Fotografi af Tommy paa sin Maskine, med den engelske Banemester Pokal i Haanden. Billedet skal anvendes til Udstilling i en Motorforretning, som Tommy Price om kort Tid vil aabne.





BENZIN

Det endelige Midget-Reglement

Motoren.

Midget Racere bygges til een af de følgende Slagvolumklasser:

Motorer under 500 ccm

» 501—1100 »

» 1101—2000 »

» over 2000 »

Anvendelse af Kompressor er tilladt.

Transmission.

Vognen skal være forsynet med en udløselig Kobling imellem Motoren og Drivhjulene; den skal kunne betjenes fra en Pedal ved Førersædet.

Hoveddimensioner.

Vognen skal være forsynet med fire Hjul.

Akselafstanden skal ligge imellem Grænseværdierne 1670 mm og 2030 mm. Saafremt Akselafstanden kan undergaa Ændringer under Kørselen, regnes der med den mindste af de forekommende Værdier.

Sporvidden skal ligge imellem Grænseværdierne 1070 mm og 1170 mm. Saafremt Sporvidden kan undergaa Ændringer under Kørselen, regnes der med den største af de forekommende Værdier. Vognen behøver ikke at have samme Sporvidde for og bag.

Vognens Totallængde maa ikke overstige 2700 mm.

Vognens Egenvægt inklusive Gummiudstyr, men eksklusive Vand, Olie og Benzin (eller Dieselolie) maa ikke overstige 430 kg ifølge Vægtseddel fra en offentlig, autoriseret Vognvægt, idet der dog tages Hensyn til en Vejningsusikkerhed paa ± 5 kg.

Fælgdiameteren for det anvendte Gummi skal ligge imellem Grænseværdierne 8" og 19".

Fra de ovenfor anførte Hoveddimensioner kan der i Almindelighed ikke gives Dispensation.

Bærende Konstruktioner.

Vognen skal være opbygget paa en bærende Konstruktion (f. Eks. en Chassisramme), der er stærk nok til at kunne optage alle de under Kørselen forekommende Paavirkninger. Ligele-

des maa Akslerne, Fjedrene og alle de øvrige Dele, som har Betydning for Kørselens Sikkerhed, være dimensioneret i Overensstemmelse med de forekommende Paavirkninger. Der maa under ingen Omstændigheder anvendes Træ som Konstruktionsmateriale i de af Vognens Elementer, der har Betydning for Kørselens Sikkerhed.

Der maa ved Vognens Opbygning anvendes saavel elektrisk Svejsning som Autogensvejsning samt Samlinger ved Hjælp af Nitter eller Bolte; det maa paases, at den haandværksmæssige Udførelse af alle Samlinger er forsvarlig.

Bremser.

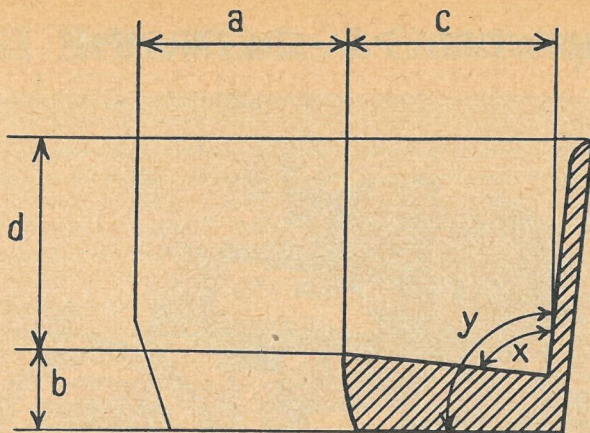
Vognen skal under alle Omstændigheder være forsynet med en Haandbremse, der virker paa Baghjulene. Med denne Bremse alene skal Vognen ved en Hastighed af 30 km i Timen kunne standses paa en Bremselængde af højst 14. Haandbremsen skal være indrettet som en ren mekanisk Bremse. Anvendelse af en Fodbremse er tilladt; hvis den virker paa to Hjul alene, skal Bremselængden være som ved Haandbremsen; hvis den virker paa alle fire Hjul, skal Bremselængden ved 30 km i Timen være lig med højst 8 m. Der stilles ingen Krav til Arten af Fodbremsens Betjeningssystem.

Kariseriet.

Karoseriet skal være saaledes indrettet, at det yder Føreren en passende Beskyttelse under Kørselen. Førerrummet skal være fuldstændig lukket ned imod Kørebanen bortset fra de Udskæringer, der evt. er nødvendige for Gennemføringen af Kontrolorganerne.

Førersædet skal have en Bredde af mindst 400 mm maalt langs Hyndens bageste Kant. Ved Fastlæggelsen af Førersædets Maal iøvrigt henvises til omstaaende Skitse, idet følgende Regler maa iagttages.

Motorrummet skal, bortset fra de evt. nødvendige Udskæringer for Køle-



- 1) $a+b+c$ skal være mindst lig med: 1100 mm
- 2) a » » » » » : 300 mm
- 3) b » » » » » : 150 mm
- 4) c » » » » » : 400 mm
- 5) d » » » » » : 400 mm
- 6) Vinkel x » » » » » : 90°
- 7) — y » » » » » : 90°

og Forbrændingsluft samt Udblæsningsgas, være lukket saavel fremefter, bagud og opadtil som til begge Sider; derimod maa Motorrummet gerne være aabent ned imod Kørebanen.

Bag Førersædet skal være monteret en Bøjle i fast Forbindelse med Chassisrammen og saaledes afstivet i Forhold til denne, at den yder Førerens Hovede en passende Beskyttelse ved Væltning. Afstanden fra Sædehynde til Bøjleens øverste Punkt maalt langs med Ryglænet skal være mindst 850 mm.

Sikkerhedsforanstaltninger.

Benzintanken skal ligge vel beskyttet under Karosseriet.

Udblæsningsrøret skal være ført udenfor Karosseriet og skal være saaledes indrettet, at der forholdsvis let kan monteres en Lyddæmper.

En Brandvæg af Staalplade eller Aluminiumsplade maa forefindes imellem Føreren og Motorrummet.

Vognen skal være saaledes indrettet, at Tændingen og Brændselstilførselen let kan afbrydes fra Førersædet.

Anvendelsen af en Fastspændingsanordning for Føreren er tilladt, men er ikke obligatorisk.

Enhver Fører skal være forsynet med Styrthjælm og splintfri Motorbriller.

Anvendelse af splintfri Vindspejl er tilladt, men er ikke obligatorisk.

Nærværende Reglement træder i Kraft med det samme.

København, den 18. August 1947.

Kongelig Dansk Automobil Klub
sign. H. C. Nielsen.

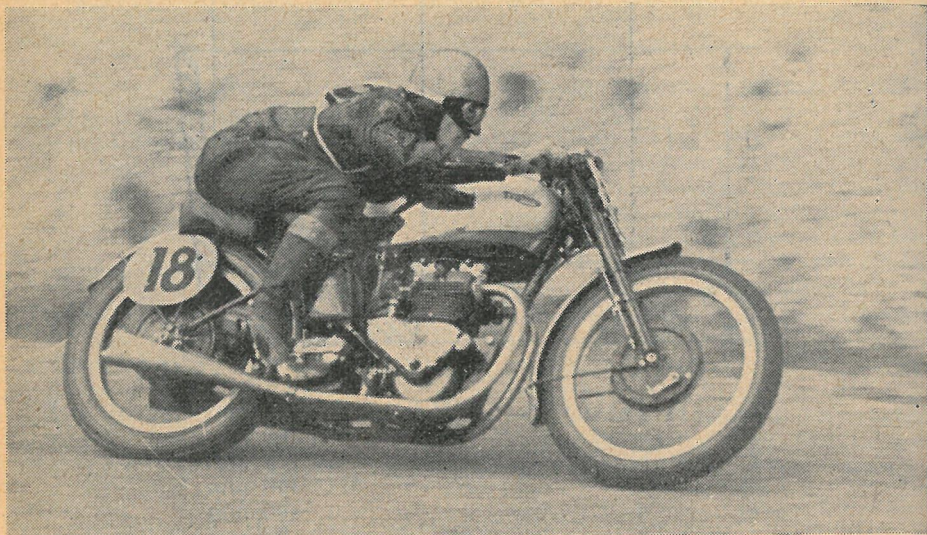
Ovennævnte Reglement er udfærdiget af Civilingeniør O. Ahlmann Olsen og Kongelig Dansk Automobil Klub.



VACUUM OIL COMPANY

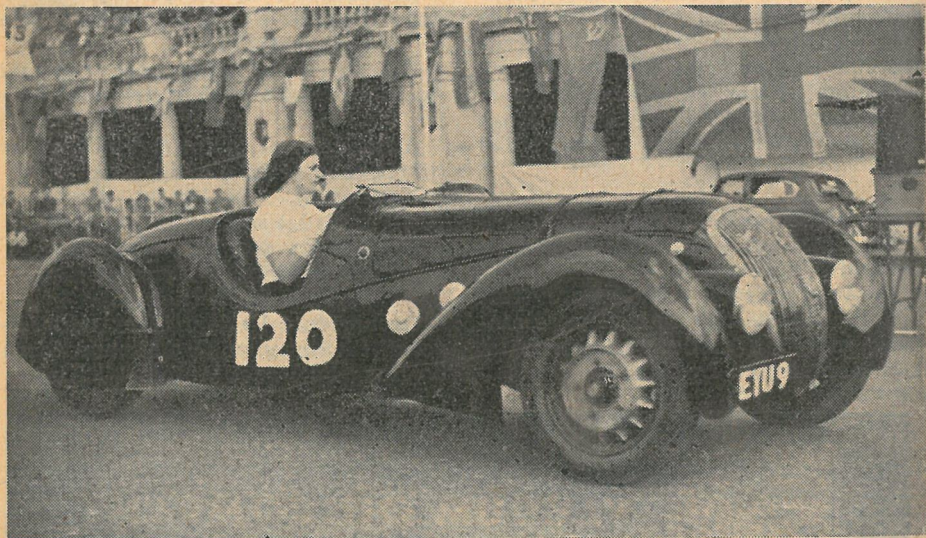
SMØREOLIESPECIALISTER

DAVID WHITWORTH PAA SIN TRIUMPH



David Whitworth for fuld Fart. Paa sin Tiger 100 har han vundet de 3 belgiske Løb: Circuit de la Cambre 28-6-1947, 79,8 mls./Tm. — Circuit de la Cote 13-7-1947, 80,0 mls./Tm. — Circuit de la Limbourg 20-7-1947, 80,0 mls./Tm.

RASK PIGE



Miss D. Patten i sin Peugeot, hvormed hun deltog i det eneste specielle Løb for Damer, der køres sammen med de øvrige Løb ved Brighton. — De internationale Løb fandt Sted den 1. September.

Til Scramble i Saxtorp

Foto: Viggo Mortensen

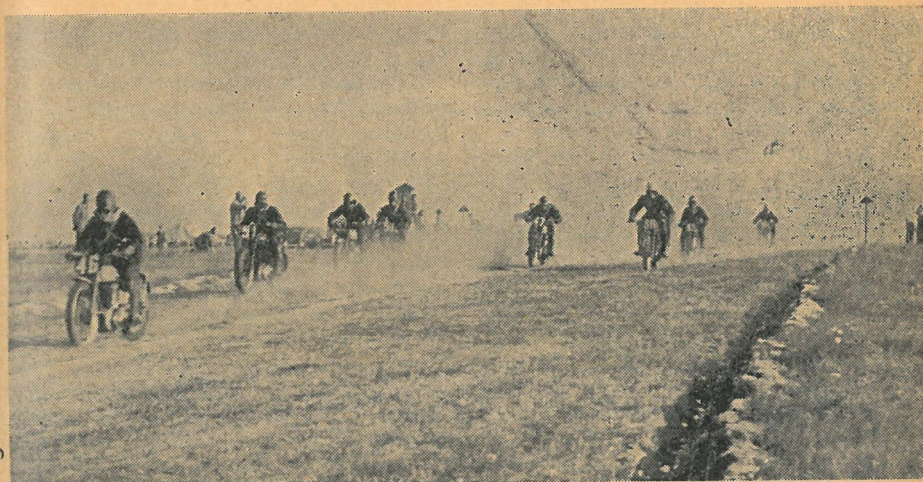
Uden Valuta og med Motorcyklens Tank fyldt op med dansk Benzin startede S.M.J.s Medarbejdere med Saxtorp som Maal. Allerede paa Vejen kunde man lægge Mærke til den Organisation, der altid præger de svenske Motorløb. Et stort Opbud af Politifirer dirigerede Færdselen gennem Byerne, omgaaende og rigtig Oplysning om Parkering og udstrakt Service paa selve Banen gav et godt Indtryk allerede før Løbet. At Svenskerne ikke er i Besiddelse af Humor kan demmenteres, efter at vi saa en Vogn — nærmere en Chevrolet 1926 — der var malet i svensk Almuestil. Over Vindspejlet stod med snørklede Bogstaver skrevet »Anno 1779«, og ellers var den dekoreret med smukke, haandmalede Blomster og Guirlander i straalende Farver.

Løbene begyndte med Saxtorps Kriterium, der kørt i 2 indledende Heats og Finalen. Der kørt 3 Omgange af Juniorer med Maskiner indtil 500 ccm. I første Heat startede 11 Ryttere, og C. G. Boris-Möller, Triumph, lagde sig straks i Spidsen med Lennart Svensson, H. V. A., paa Anden- og Börje Ling, Triumph, paa Trediepladsen. Denne Placering holdt

sig Løbet igennem, og Vindertiderne blev: Boris-Möller 10.32.1, Lennart Svensson 10.50, Börje Ling 10.56. Man fik et levende Indtryk af Banens vanskelige Form og Overflade. Omgangen maaler 2500 m, der snor sig ud og ind med alle tænkelige Former for Kurver og Sving. Overfladen er saa ujævn som tænkes kan, og de fleste Sving var en Bunke Sand eller simpelthen et Hul. En Terrainbane, der i højeste Grad satte Ryttere og Maskiner paa Prøve.

I næste Heat startede ligeledes 11 Mand, og det var denne Gang en B. S. A., der lagde sig i Spidsen, kørt af Sven Byström. Han holdt Føringen Løbet igennem med Eric Ericsson, Ariel paa Andenpladsen. Der skete ingen Sensationer, men Gang paa Gang maatte man beundre de dygtige Juniorers Kørsel. Tiderne blev: Sven Byström 10.13.3, Eric Ericsson 10.41.1. Paa Trediepladsen kom Sven-Erik Robertsson, Triumph, 10.58.6. Der skete et enkelt Styrt, idet Niels O. Nyman styrtede med sin Ariel.

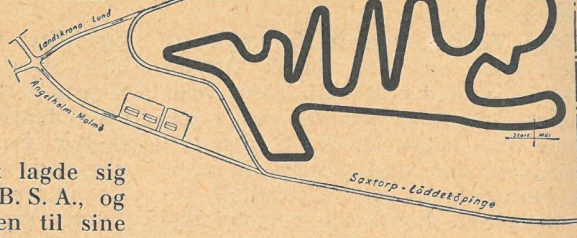
Den næste Start var 1. Heat i Saxtorps Eliteløb, der kørt over 5 Omgange af Seniorer og Experter med Maskiner indtil 500 ccm.



Eliten starter i Finalen — Rist (46) fører.

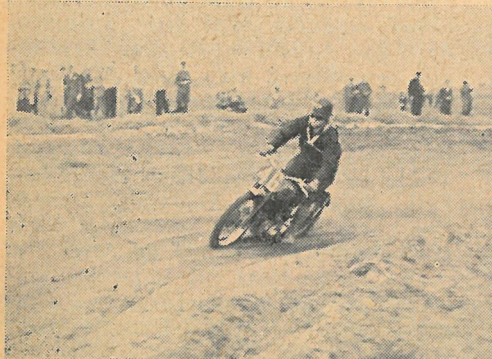
En Skitse over den vanskelige Bane. Den er ændret lidt siden sidste Aar.

SAXTORP



Englænderen F. M. Rist lagde sig straks i Spidsen med sin B. S. A., og han øgede stadig Afstanden til sine Konkurrenter. Hans Teknik var enestaaende, og man lagde Mærke til hans eminente Evne til uafbrudt at faa Maskinen til at holde den højst mulige Fart uden overdrevent mange Omdrejninger paa Motoren. Man kunde f. Eks. lægge Mærke til, at han skiftede til højere Gear midt i Svin-

ne Gösta Lönnfors, Ariel, og A. Helander, Triumph, samt Danskerne Vitus Kelvang og Poul Clausen. Nordmanden Odd Mørk startede ikke. Sverige var repræsenteret med 7 Mand, og det var en af disse, Bernt Ring-

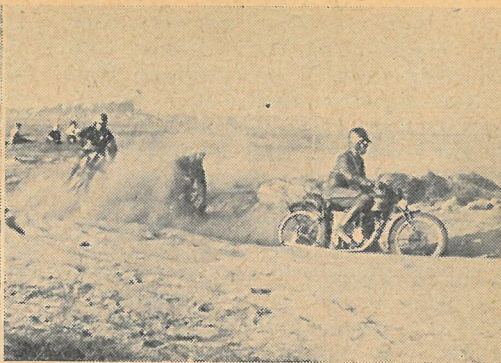
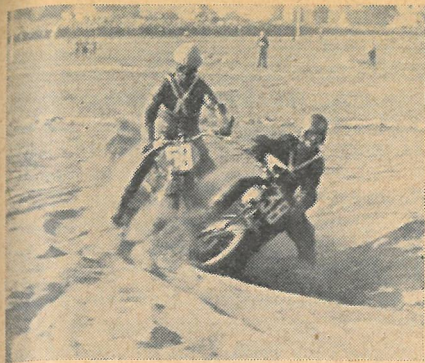


Rist blev ikke alene overlegen Vinder — han vakte ogsaa Beundring for sin Stil.

get i Modsætning til de andre Ryttere, der gik gennem Svinget og et Stykke ned ad den efterfølgende lige Strækning i lavt Gear med Baghjulet skovlende rundt, men uden den rigtige Fart. Under hele Heatet laa Helge Brinkeback, Ariel, som Nr. 2. Poul Kalør laa som Nr. 3 paa de 2 første Omgange, men paa den tredje blev han hængende i et Sving og rykkede ned som Nr. 6. Paa 4. Omgang kørte han atter frem og laa efter denne og paa sidste Omgang som Nr. 4. Rists Vindertid blev ny Rekord i Tiden 16.25.3. Nr. 2 blev Brinkeback med 16.52.6, Nr. 3 Bertil Andersson 16.59.6 og Nr. 4 Poul Kalør 17.59.9.

I andet Heat startede et internationalt Selskab med Englænderne Scovell og Davis, begge B. S. A., Finner-

borg, Ariel, der lagde sig i Spidsen og holdt denne Placering Løbet ud. Som Nr. 2 laa Åke Persson, Velocette, de 2 første Omgange tæt fulgt af Verner Jarlebo, Ariel, der paa 3. Omgang lagde sig paa Andenpladsen fulgt af den unge Rytter Olle Nygren, der nu laa som Nr. 3. Paa 3. Omgang blev Vitus Kelvang paakørt og styrtede. Paa Grund af en bøjet Forgaffel maatte han gaa ud. Englænderen Scovell kørte paa en laant Maskine, der gik som en Landsbysmedie. Ringborg holdt Placeringen, og Jarlebo gik igen frem til Andenpladsen. Tiderne blev: Bernt Ringborg 17.19, Verner Jarlebo 17.24.7, Lars Hansson, Triumph, 17.52.5, J. F. Davis 17.59.8. Sveriges berømte Bertil Carlsson, Triumph, opnaaede Tiden 18.21, og Fin-



De klarede den!

Rytteren i Midten er ikke styrtet, men kun nede i et Hul.

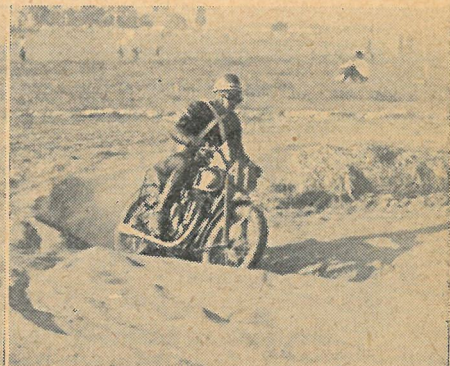
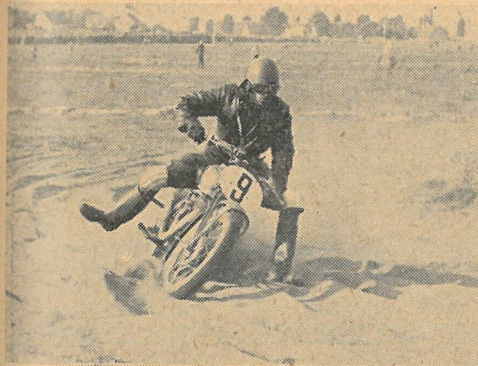
lands fine Rytter Gösta Lönnfors, Ariel, fik noteret 18.33.

Næste Start var Saxtorps lille Handicap, der kørt af Juniorer, der ikke havde placeret sig til Slutheatet. Der kørt over 3 Omgange med Forspring i Sekunder. Ingvar Andersson, H. V. A., fik 60 Sekunders Forspring, og selv om han ikke kunde holde dette Forspring, beholdt han dog Føringen Løbet igennem. Åke Persson, A. J. S., fik 40 Sekunder, hvorved han sikrede sig Andenpladsen efter at have halet godt ind paa Andersson. Stig Karlsson, Ariel, og Berndt Strömberg, Suecia, der begge havde 20 Sekunders Forspring, sloges drabeligt om 3. og 4. Pladsen, men det blev Karlsson, der gik over Maalstregen som Nr. 3, godt 1 Sekund foran Strömberg.

Derefter kom Finalen i Saxtorps Kriterium, hvori 10 Ryttere deltog. Kampen blev meget jævnbyrdig mellem Svend Byström, Boris-Möller og Eric Ericsson. Støv og Sand hvirvlede

op om Rytterne, og der blev kørt med sammenbidt Energi. Indtil det sidste Sving var der Spænding og Fart over Løbet. Byström gik over Maallinien som Vinder i Tiden 10.16.2, tæt fulgt af Borris-Möller i 10.21.4 og kort derefter Eric Ericsson i 10.43.8. En ualmindelig jævnbyrdig Match, naar man tager i Betragtning, at Løbet strakte sig over 7500 m paa den sandede og vanskelige Bane.

Saxtorps store Handicap blev kørt over 5 Omgange af de Experter, der ikke blev placeret i Slutheatet. 11 Ryttere startede, deriblandt Danskerne Villy Andersen og Poul Clausen. Placeringerne skiftede voldsomt, ikke mindst paa Grund af flere Styrt. De første 2 Omgange førte Svenskeren Fernström med Villy Andersen som Nr. 2 og Poul Clausen som Nr. 6, men paa 3. Omgang førte Clausen, med Birger Månsson paa Andenpladsen og Gösta Lönnfors som Nr. 3. Paa 4. Omgang var Stillingen: Måns-



Lennart Svensson (9) og Villy Andersen (41).

son, Lönnfors, Villy Andersen, Walter Bergström og Poul Clausen. Sidste Omgang blev en voldsom Dyst mellem Månsson, Zenit J. A. P., og Gösta Lönnfors, Ariel. Side om Side kom de ind i det næstsidste Sving før Op-løbet, da Lönnfors styrter, og en bøjet Forskærm hindrer ham i at fortsætte. Resultatet blev derefter: Birger Månsson 19.10, Villy Andersen 19.58.5 og Walter Bergström 20.17.5.

Dagens store Løb var Slutheatet i Saxtorps Eliteløb. Heri startede 11 Mand med Englænderen Rist som Storfavorit. Han lagde sig straks i Spidsen og øgede Afstanden, indtil han var uden Konkurrence. Som sagt var hans Stil gennemført, og han flyttede bogstavelig talt ikke Benene fra Fodhvilene. Interessen samlede sig derfor mere om Bernt Ringborg, Ariel, og Bertil Andersson, Matchless, der gav hinanden en god Kamp. Ringborg førte med Andersson lige i Baghjulet. Paa sidste Omgang overhalede Andersson 200 m før Maal, men Ringborg gik atter uden om i det sidste Sving, og Side om Side gik de to Ryttere op ad det korte Stykke Langside inden Maal. For Folk, der ikke stod lige ved Maallinien, var det umuligt

at se, hvem der kom først over, det viste sig da ogsaa, at det kun var et Sekund, der adskilte dem. Denne Afgørelse var imidlertid Tidtagernes, i Virkeligheden var det sikkert ikke mere end nogle faa Tiendedele. Rist blev Vinder i Tiden 16.39.0, Ringborg fik noteret 16.58 og Andersson 16.59. Helge Brinkeback, der ogsaa havde placeret sig til Slutheatet, kom ikke til at starte, da han maatte forlade Banen paa Grund af et Dødsfald i sin Familie.

Løbene blev godt afviklet, og Banen er morsom, men meget krævende. Der er ikke Tvivl om, at en lignende Bane her i Landet vilde faa stor Succes, og da den kan laves uden store Omkostninger — bortset fra Købet af det store Areal — ligger den inden for Mulighedens Grænse.

Det svenske Støv er — som alt hvad Svenskerne har — bedre end det danske, for trods de store Støvskeer kunde man forlade Banen som et pænt Menneske (eller som man nu en Gang ser ud) i Stedet for at ligne en Neger, som man kommer til paa flere danske Baner. Dermed være ikke sagt, at Negre ikke er pæne Mennesker — tværtimod.

Sport i Verdensformat

Det store internationale Standardværk
18 à 20 rigt illustrerede Hæfter à Kr. 7,50
med fine Sportsbilleder fra hele Verden

Hæftet om Automobilsport er udkommen -

Motorsport udkommer i Efteraaret

Et Værk i Topklassen . Enestaaende i Danmark

Tegn Subskription hos Deres Boghandler
eller skriv til Forlaget

A-S Bremers Forlag
Frederiksgade 7 — Odense

Danmarksmesterskaberne

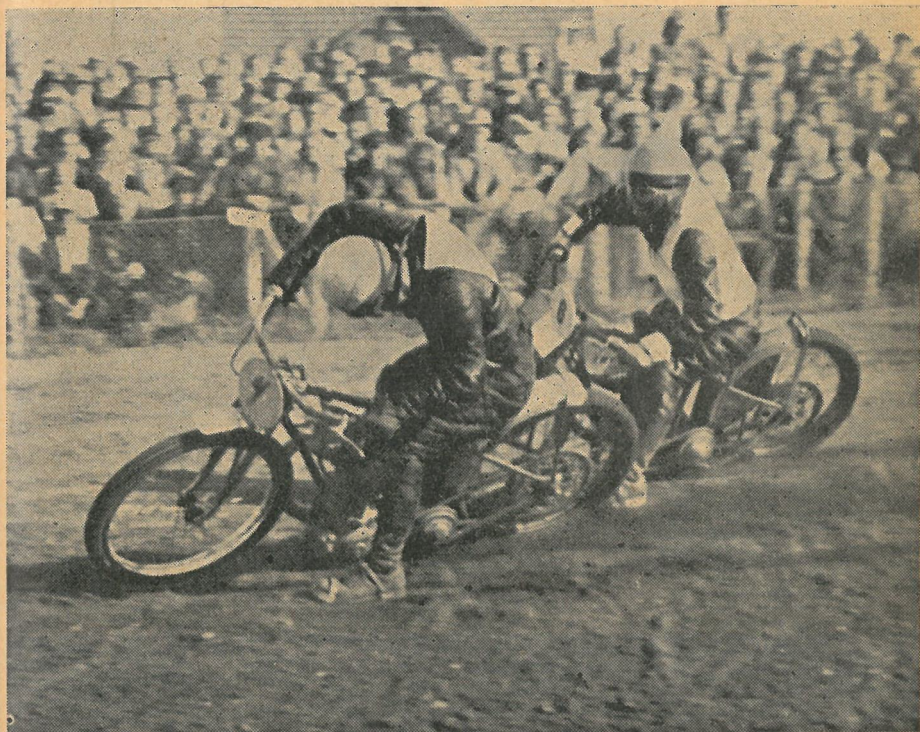
Foto: Mogens v. Haven

Er det ikke en Parodi, at der køres Motorløb flere Steder i Landet, samme Dag som Danmarksmesterskaberne skal afholdes? Er det ikke en Parodi at køre Danmarksmesterskaber uden Bent Jensen, Aage Andersen og Aage Jacobsen? Vi vil tillade os at mene det. Orla Knudsen var dermed afgjort Favorit, og han knækkede Kæden i det afgørende Øjeblik. Minder det ikke lidt om Tordenskjold, der kun havde een Soldat, og han græd? Vi skal ikke komme med flere dumme Spørgsmaal, men overgaa til Kendsgerningerne.

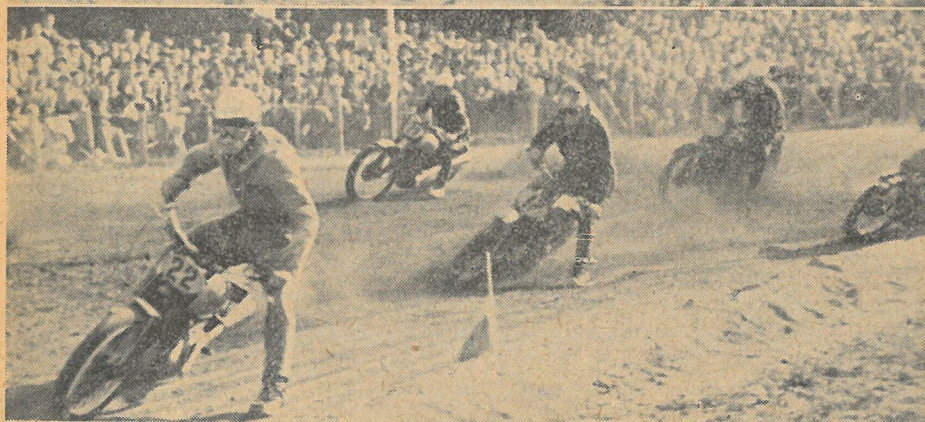
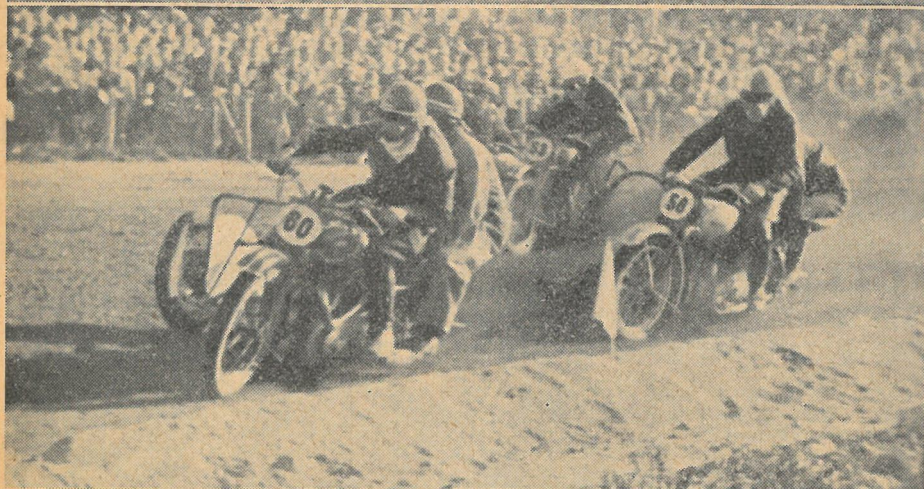
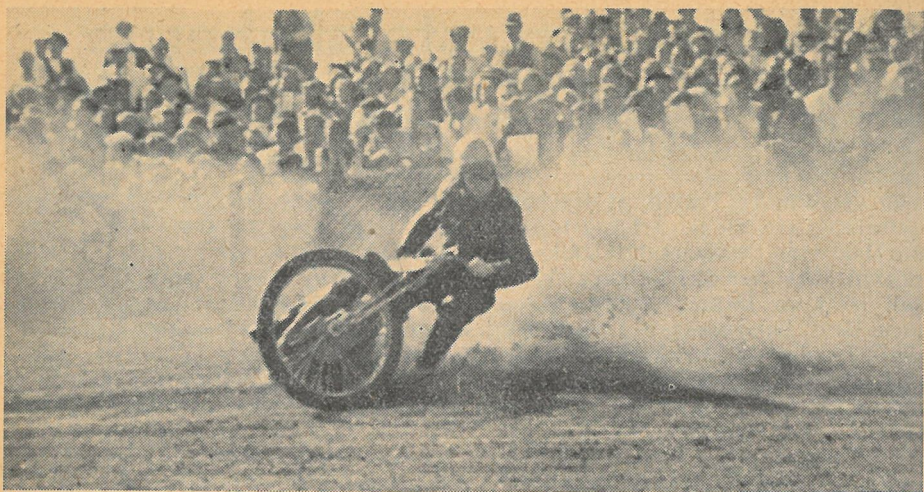
Mesterskabet i Sidevognsklassen var der Spænding om, eftersom vore bedste Køreere deltog. I den lille Klas-

se vandt Johs. Hansen paa sin Ariel 500 ccm efter en fantastisk Kørsel, der ikke alene sikrede ham Mesterskabet, men tilmed satte ny Bane-rekord i 2.19.1, hvilket er $1\frac{1}{2}$ Sekund under Knud Mogensens Rekordtid. Carlo Jensen blev Nr. 2 i Tiden 2.21.8, og Knud Mogensen kom paa Trediepladsen. De indledende Heat blev vundet af Knud Mogensen og Carlo S. Jensen, men da Johs. Hansen gik frem som første Mand i Inderbanen i Slutheatet, vidste man, hvad Klokken var slaaet.

I den store Sidevognsklasse startede David Axelsson med sin Dania-J. A. P., og naar den Maskine er i Orden, ved man ogsaa, hvad Klokken er



Hvad brast? Danmarksmesterskabet af din Haand, Herre Orla! (Frit efter Danmarkshistorien).



Øverst: Leif Bech styrter. — I Midten: Johs. Hansen har erobret Inderbanen.
Nederst: Helge Kamuk fører stadig.

slaaet, for den er simpelthen urørlig. Hans Tid blev 2.17.9, men hvad der var imponerende, var Odenseaneren Sv. Knudsen, der kom lige i Axelssons Baghjul.

Standardmesterskabet for Maskiner indtil 500 ccm var ikke uden Sensationer. De indledende Heat blev vundet af Kai H. Mogensen, Knud Nielsen og Villy Dalby Nielsen, paa henholdsvis Triumph, Norton og Ariel. Helge Kamuk havde haft Vrøvl med Motoren, men i Slutheatet gik han frem paa afgørende Maade og laa paa sidste Omgang ca. 100 Meter foran sine Konkurrenter, da Motoren atter satte ud. Kai Holck Mogensen lukkede op for Gassen, og med forrygende Fart gik det ned mod Maalet. Vilde Kamuks Maskine gaa rent, inden Mogensen naaede ham? Indtil sidste Meter inden Maalstregen syntes Udfaldet usikkert, men Kai Holck Mogensen blev Mester i Tiden 2.12 4/10 Sekund foran Kamuk. Svend Schmidt blev Nr. 3 i 2.15, og Villy Dalby Nielsen blev Nr. 4 i 2.17.8.

I Expertklassen havde Orla Knudsen en sort Dag. I det afgørende Heat fik han Motorstop, blev overhalet af Irvinger, kom i Gang igen, naaede lige akkurat indenom Irvinger, da Kæden sprang, og saa var det Løb kørt. Irvingers Tid blev 2.02 med Niels Nielsen paa Andenpladsen i 2.08.9.

I 350 ccm Klassen gik N. V. Jensen af med Sejren i Tiden 2.08.8 to Sekunder foran Irvinger. N. V. kunde ved samme Lejlighed fejre sit 25 Aars Jubilæum som Sportskører.

I 350 ccm Klassen syntes Leif Bech sikker Vinder, da et Styrt ødelagde Løbet for ham. Ejnar Andersen tog derefter Føringen og vandt i Tiden 2.16.3 foran Erik Melhede, der fik noteret 2.18, og L. Amstrup kom lige efter i Tiden 2.19.

I Klassen for Maskiner paa 250 ccm sejrede den jyske Mester Henry Sørensens i Tiden 2.26 med Viggo Bender paa Andenpladsen i Tiden 2.27.3, og som Nr. 3 kom Agner Hansen i 2.32.5.

Løbene blev hurtigt og godt afviklet, og man kunde konstatere, at det er gode og sikre Ryttere, vi har — men som sagt, der manglede et Par Mand eller tre.

„Uroen” i et Armbaandsur

foretager ca. 5 Svingninger pr. Sekund, men Magneten paa en 6-cylindret Motor, som arbejder med normal Hastighed, frembringer i hvert Sekund ca. 75 Tændinger med en Maximalspænding paa ca. 15000 Volt.

Forud for hver enkelt af disse Tændinger foregaar der i Magneten en ret kompliceret elektromagnetisk Proces. F. Eks. opstaar der i Primærkredsen elektriske Svingninger med en Hastighed paa ca. 7000 (syv Tusinde) Svingninger pr. Sekund.

— Og tænk saa paa hvor irriteret man bliver, hvis Magneten »glemmer« en enkelt Tænding engang imellem.

En rigtig Behandling af den Slags Apparater kræver indgaaende Specialkendskab og Erfaring. Derfor indsender Danmarks Autofirmaer deres Magneter saavel som Dynamoer, Selvstartere etc. til Reparation hos



ROSKILDE

TELEFON 931

KUN EN GROS

GIRLING
BREMSE OG STØDDAMPERE


LUCAS
ELEKTRISK USTYR

C.A.V.
DIESEL-TILBEHØR · ELEKTRISK USTYR

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

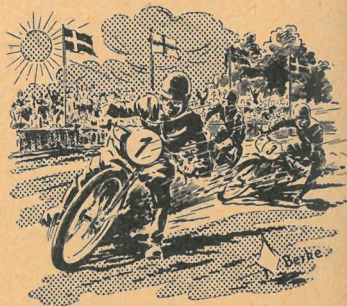
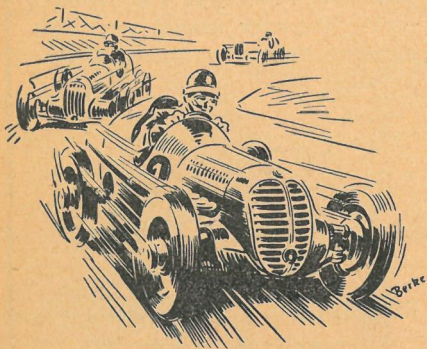
SERVICE-AFDELING
Nørregade 40 · C. 9279

KONTOR OG LAGEREKSPEDITION
Nørrevold 9 · C. 4195 - 6819

KØBENHAVN K.

HEM ODDE INTERNATIONAL DELTAGELSE

21. September Kl. 14



**FART
SPÆNDING
DRAMATIK**

AARHUS MOTOR SPORT

Standardisering af engelsk Udstyr

De nye engelske Skattebestemmelser gør Standardiseringen aktuel

Tilkomsten af den nye Registreringsskat bringer Tanken om Standardisering helt i Forgrunden, og derfor er det særlig opportunt at overveje, hvad der kan gøres, selv ud over en Indskrænkning i Antallet af Typer af Personvogne og lette Varevogne, som den nye Skat maa medføre. Som det allerede er meddelt, bekendtgjorde Mr. Oliver Lucas, Overhovedet for Lucas-Organisationen, for nogle Uger siden sit Selskabs Planer om med stor Energi at tage dette Problem op til Behandling, og i Betragtning af den meget betydelige Rolle, det elektriske Tilbehør spiller for det moderne Automobil, mener man, at nogle Enkeltheder af Lucas-Organisationens Planer i saa Henseende er af Interesse.

Nødvendigheden af en større Standardisering i det elektriske Tilbehør fremgaar tydeligt deraf, at Lucas for Øjeblikket fremstiller 40 forskellige Dynamotyper, 38 forskellige Selvstartere, 68 forskellige Fordelere, 12 forskellige Spoler, 18 Typer Batterier, 153 Typer Forlygter og 98 Typer af Vinduesviskere. En Undersøgelse af de Konstruktioner, der er fremkommet efter Krigen, viser, at 6 Dynamoer, 4 Selvstartere, af hvilke de to største har to forskellige Typer Kraftoverføring, 5 Spoler, 4 Fordelere, 8 Typer Batterier og 13 Typer Forlygter vilde være tilstrækkeligt til at dække Industriens Behov. Naturligvis kan en saadan Indskrænkning ikke gennemføres med et Slag, da der maa hengaa nogen Tid, før Fremstillingen af de nye Vogne, hvorpaa de sidste nye Ting findes, er i Gang. Det er imidlertid af den allerstørste Betydning, at Standardiseringsplanen klart forelægges Konstruktøren, saaledes at han lige fra Undfangelsen af et nyt Projekt ikke er i nogen som helst Tvivl om, hvilket Tilbehør hans Konstruktion skal udstyres med.

Et af de mest interessante almindelige Træk er den Kendsgerning, at med Tilbagekomsten af den forøgede

Vægt af saadant Tilbehør som Radio og Varme, har Vægtskaalen mere end nogen Sinde vist et Udsving til Fordeel for det 12 Volts elektriske System, som nu kan fremstilles til alle mulige Formaaler i en Form, der er lige saa let og billig som 6 Volts Systemet, alt medens det stadig har 12 Volts Sættets velkendte, fundamentale Fordele. Man maa ikke overse den vidtrækkende Betydning dette har, idet dette, naar 12 Volt gennemføres som den anerkendte engelske Standard, straks vil nedskære Antallet af Typer inden for et stort Antal Lucas Fabrikater til det halve, d. v. s. i de Tilfælde, hvor Enhederne nu kan faas baade i en 6 Volts og en 12 Volts Udgave. De nye Dynamoer har alle Omdrejningsretning med Uret og trækkes med Kile-rem. Aluminiumskonsoller er af Væghensyn gennemført overalt, og Dynamoerne leveres i 3 Størrelser. I de større Maskiner findes der en særlig Type til meget store Hastigheder. Der er ingen Aabninger i Lejeskjoldet i de cylindriske Typer af Maskiner, da Mechanismen er saa driftssikker, at den ikke behøver at efterses mellem Hovedeftersynene. De indbefatter ogsaa en fiks Form for en Stikkontakttilslutning, som, samtidig med at den er absolut tilfredsstillende og allerede gennemført i Praksis, sparer Tid ved Samlingen paa Samlebaand, og som Følge deraf betinger en lavere Fremstillingspris.

Selvstarterne er alle af den saakaldte »inboard« Type (d. v. s. uden Bendixhus), og ogsaa disse har alle samme Omdrejningsretning. Den anden Type, »outboard«-Starteren (d. v. s. med Bendixhus), som for Øjeblikket findes paa et stort Antal Motorer, har ikke nogen fundamentale Fordele over »inboard«-Typen, saa længe der kan faas tilstrækkelig Aabning mellem Koblingshuset og Bundbrættet. I de fleste Tilfælde har dette nu vist sig muligt, og en Nedgang er opnaaet i Starterprisen og -vægten. En interes-

Sort Oilskindsfraffe

enk. og dobb. 36,75

Grøn Militæroilskindsfraffe 29,50

Ridebenklæder

berømt for Snit og Pasform, prima Kvalitet

Handsker, Hjelme, Brillor

Køretæpper,
svær Kvalitet..... 22,50

Lammeskindssæder 19,50

Varerne sendes overalt i Landet

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24

TLF. NORA 2536

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 FISKE

Tøndergade 20 . Telefon Eva 8738

sant Ting er den Maade, hvorpaa Lucas har taget fat paa Problemet om en Standardisering af Startkontakten. Den underste Del af Kontakten med dens Kontaktflader er nu bygget sammen med Endedækslet. Resten af Kontakten, som enten bevæges ved en Relækontakt eller med Haanden, leveres efter Ønske og boltes paa ved den afsluttende Samling. Paa den mekaniske drevne Type kan selve Kontaktdaasen drejes saaledes, at den indtager den mest bekvemme Stilling for at forbinde Kablerne med Starthaandtaget.

Ved Fordelere vil der altid være det Problem, om den automatiske Fortænding skal være særlig for hver enkelt Motor, men med denne Begrænsning paatænker Lucas kun at fremstille Fordelerne i to Størrelser, saaledes at den største Model er forsynet med Vacuumregulering. Rent bortset fra de fundamentale mekaniske Fordele, den frembyder ved, at man undgaar U hensigtsmæssighed og Friktionen i de udvendige Reguleringer, er dette selv et Bidrag til Standardiseringen derved, at der tidligere udkrævedes et stort Antal forskellige Tændingsreguleringsarme. For Fremtiden udkræves der kun 1 Arm til hver Størrelse Fordeler.

Regulatorerne faas i to Størrelser, af hvilke den første er bestemt til Vogne med det mindst mulige Tilbehør og ikke er forsynet med Sikringer. Denne samme Enhed kan leveres til større og mere luksuriøst udstyrede Vogne, forbundet med en særlig Firegangssikringsdaase. Den anden Type er forsynet med de mere sædvanlige 2 25 Amp.-Sikringer.

Den sædvalige P 100 Lygte hører stadig til Standardudstyret for store og dyre Mærker, men i Overensstemmelse med de moderne Retningslinier, er en mindre Lygte, men af samme Klasse inkluderet i Serien til Indbygning. Foruden Luksusudgaven faas de indbyggede Forlygter i 3 Størrelser, som alle har det fundamentale Træk: sammenbygget Lysenhed og en »Præfocus«-Pære. Desforuden kan Kanten paa Forlygten leveres i en Mængde Profiler, der passer sammen med forskellige Skærme. Hvis det ønskes,

kan der leveres en elegantere udstyret Indfatning, som passer til Stilen i et elegantere udstyret Forparti. Det er interessant at lægge Mærke til, at foruden Lygtens funktionalistiske runde Form, er der i rimeligt Omfang givet Mulighed for personlig Smag.

Det samme gør sig gældende for Kontakternes Vedkommende, for hvilke der findes en Række, baade til enkelte og dobbelte Instrumentborde. Haandtagene er imidlertid alle fremstillet saaledes, at de kan sættes i til sidst enten ved Hjælp af Skruer eller ved en særlig Form for Fjederlaas, saaledes, at de samme Afbrydere kan anvendes til mange forskellige Modeller, uden at der paalægges nogen Indskrænkning i Haandtagenes Form og Farve.

Med den næsten universelle Praksis at anbringe Batterierne under Motorhjelmen, er den lave Batterimodel, der var saa populær for nogle Aar siden, nu blevet en sjælden Undtagelse paa nye Vogne, og saaledes kan LUCAS koncentrere sig om Fremstillingen af een Plade i Standardstørrelse, som efter den ønskede Kapacitet kan samles til en Række paa 4 Kasser til 12 Volt og en paa 4 Kasser til 6 Volt. Det er værd at lægge Mærke til det nye lille 12 Volts Batteri, som er et Resultat af betydelige Fremskridt i Konstruktion og Fabrikationsteknik i Krigsaarene og bevirker, at der vil kunne opnaas en betydelig Besparelse i Henseende til Vægt og Pris paa lettere Vogne, der benytter 12 Volt.

Den moderne Vinduesvisker til Personvogne er uvægerligt »indbygget« med den Fordel, at den ser glat ud og har Motoren anbragt et Stykke fra, under Motorhjelmen, med rigelig Plads til en lydløst arbejdende Motor af passende Størrelse.

Før Krigen var Motoren og Vinduesviskerakselen forbundet bag ved Instrumentbordet ved Hjælp af et System af Led, og eftersom Afstanden mellem Akslerne og selve Instrumentbordets Indretning varierede, maatte hver enkelt Vogn have sine særlige Led, hvilket førte til en Uendelighed af Typer og Værktøj. Den nye Kabeltrukne Vinduesvisker er imidlertid



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 og saa ideel til Møbler — Prøv engang!



POLISH

— hurtigere og mere holdbar!

SIE's Lak- og Farvefabrikker
KØBENHAVN 8.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S,
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.
Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,
Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

ACAP

**KØRESKOLE
TILBEHØR
SIDEVOGNS-
KAROSSERIER**

C. 8545

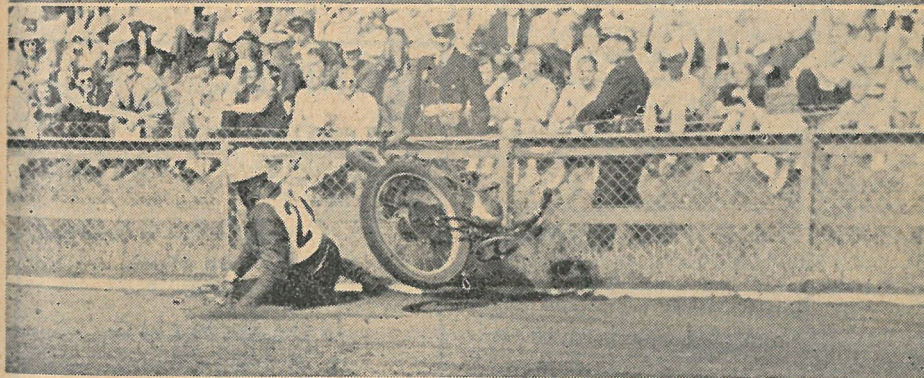
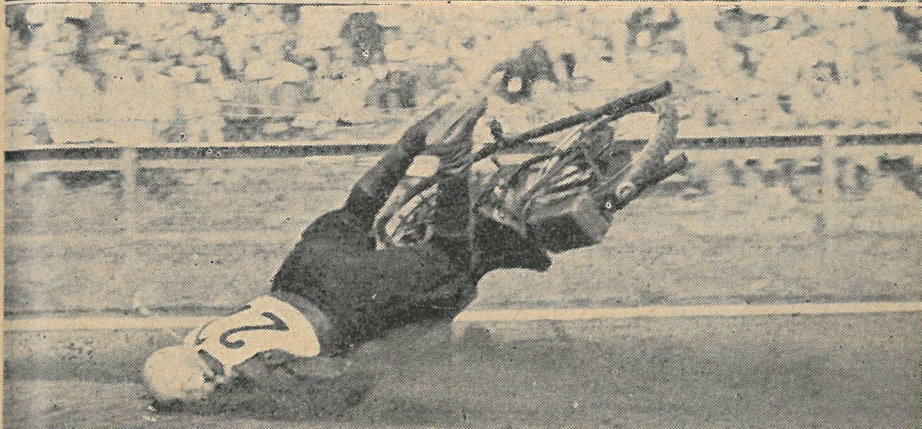
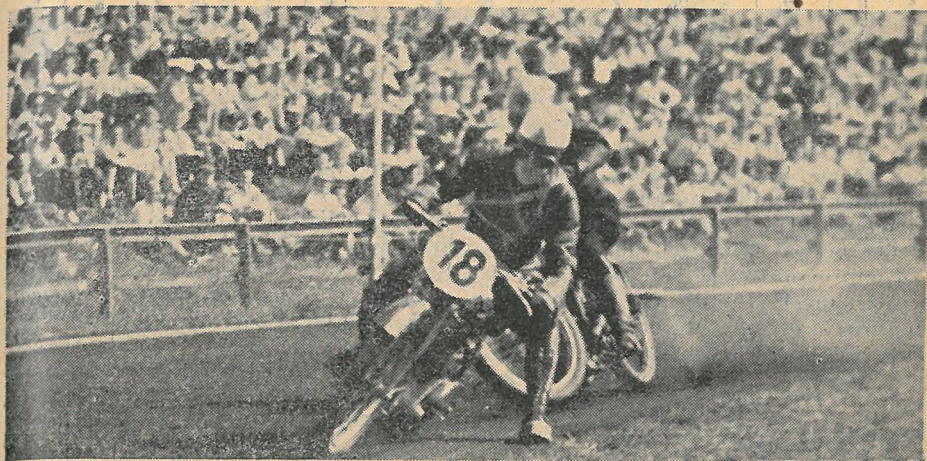
AUTORISERET
NIMBUS-Forhandler
FOR STOR-KØBENHAVN

**BLEGDAMSVEJ 32
KØBENHAVN N**

meget mere smidig, og den standardiserede Motor kan kobles til en eller flere Aksler med forskellig Afstand, hvilket formindsker specielle Fabrikationer.

De Ting som vi har beskrevet i nærværende Artikel, repræsenterer naturligvis kun en Del af Lucasfabrikaterne, men de anskueliggør den fantasirige og dygtige Maade, paa hvilken Rationaliseringsproblemet er taget op til Behandling. Man vil naturligvis forstaa, at LUCAS-Ingeniørerne ikke kan nøjes med at interessere sig for deres Tilbehørs store Omraade. Hele Vognen maa studeres, saaledes at den almindelige Tendens og de almindelige Krav kendes paa Forhaand, saa at Tegninger, der er standardiseret paa længere Sigt, kan være til Automobilkonstruktørens Raadighed saa lang Tid i Forvejen som maaske 2 Aar. Det er interessant at lægge Mærke til, at Lucas interesserer sig levende for Stil og faktisk har deres egne Teknikere, hvis Arbejde det ikke alene er at opretholde en stadig Strøm af praktisk kunstnerisk Skønhed, men at holde sig a jour med de sidste nye Materialer og Fabrikationsmetoder vedrørende Farve og Overfladebehandling, som i saa stor Udstrækning udgør den moderne Vogns tiltalende og dog holdbare Tilbehør.

Det vilde være berettiget, om De spurgte, hvorledes Lucas bærer sig ad med at overse den uhyre Mængde forskellige Tilbehør, som de for Øjeblikket fremstiller. Dette er ikke nogen ringe Sag, og de har et Lokale stillet til Raadighed specielt til dette Formaal, i hvilket der, opstillet i passende Grupper, til Stadighed er udstillet eet Eksempplar af alt, hvad de fremstiller. I samme Lokale opretholdes en permanent Udstilling af det Standardtilbehør, som er deres Maal, selv om Virkeliggørelsen af disse Genstande ligger saa langt ude i Fremtiden set fra et Fabrikationssynspunkt, at de kun findes i Træmodeller. Derfor har Sælgerstaben og Teknikerne en praktisk Haandbog til deres Raadighed, der kan hjælpe dem til at tage fat paa denne Sag paa en virkelighedstro Basis.



Hans Frederiksen styrter paa Gentofte. — Nøjagtig den samme Situation som paa Gladsaxe, blot mindre kompliceret. Det nederste Billede bør virke som en Advarsel til Publikum, der gør klogest i at holde sig bag den bageste Afspærring. (Fot. M. v. Haven).

JOSEF KOCH:

TUNING AF NIMBUS

Naar jeg skal give gode Raad med Hensyn til at tune en Nimbus, saa skal mit første Raad være: Gør ikke for meget. Jeg skal uden Forbehold af nogen Art udlevere alle de Fiduser — eller rettere sagt, de faa Fiduser — der er ved min egen Maskine.

Kompressionen er sat lidt op, idet der er taget 3 mm af Topstykket, men det samme kan opnaas ved at sætte lidt højere Stempler i. Karburatoren er af den gamle Type med rundt Hul, der giver en brattere Aabning end den nye Model, der har trekantet Hul, og der for giver en jævner Overgang mellem de forskellige »Gasfaser«.

Jeg har drejet 1 kg af Svinghjulet, hvilket giver en bedre Akseleration. Det er ikke tilraadeligt at dreje mere af, da Motoren derved vil miste sin Kraft med smaa Omdrejninger. Under et Kilomèterrace har jeg anvendt et Svinghjul, der ikke vejede mere end 1,2 kg (Standard Svinghjulet vejer 5 kg), og til dette Brug var det udmærket, men bliver Maskinen udsat for tungt Træk med smaa Omdrejninger, vil den simpelt hen gaa i Staa.

Der er fri Udblæsning, og Udblæsningsrøret er ført helt tilbage. Ved Forsøg paa Fabrikkens Prøvebænk har det vist sig, at Omdrejningstallet gaar ned, hvis Udblæsningsrøret bliver skaaret af helt oppe ved Blok-kens Manifold. Nogle anvender 4 Udblæsningsrør, men hvis det ikke skader, saa er det i hvert Fald uden Betydning.

Tændingen er Standard, og Tændrøret har Glødetal 225, f. Eks. K.L.G. 70, Brændstofblandingen er 5 l Benzin og 2 l Benzol. I den sidste Tid har jeg kørt paa Benzin med Oktantal 100, hvilket giver en fin Kraft. Olien er Castrol XL.

En lille Ekstrafidus jeg har fundet ud af, er at sætte en lille Stopklods paa Gearkassens Skydeaksel, for at forhindre forkert Gearskiftning fra 1.

til 2. Gear. Det kan i Farten ske, at man kommer i 3. Gear og derved mister nogle kostbare Sekunder, men naar en Stopklods, i Form af et Rør rundt om Skydeakslen, indsættes, kan Maskinen ikke komme i 3. Gear, hvilket man bogstavelig talt aldrig har Brug for paa vore hjemlige Baner.

Dette er faktisk alt, og jeg vil meget tilraade ikke at foretage andet med en Nimbus, da det kun vil give daarligere Resultater. Med de ovenfor nævnte Ændringer, er Maskinen baade hurtig og konkurrencedygtig. En yderligere Fordel vil Nimbuskørerne faa, naar den nye Forgaffel kommer paa Markedet, da den ikke alene er mere robust, men ogsaa giver en bedre Styring under vanskelige Kørselsforhold.

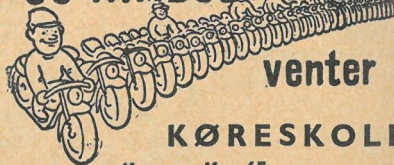
Aluminiumsvejsning

er en Tillidssag. Lad »Bulder«-Jørgen svejse det, saa er det, som det skal være. *Specialist i Aluminium og Sprøjtemetal.*

Tekno-Svejs

Koldinggade 20 . Øbro 8799

30 NIMBUS



venter

KØRESKOLE

Kursus Kr. 65.—

pr. Lektion Kr. 5.—

UDLEJNING

20 Øre pr. km

Es-Køreskolen

Ingerslevgade 88 - Eva 3829-8890

ULSTER

GRAND PRIX

Artie Bell, Norton, vandt Senior-klassen i det første Ulster Grand Prix efter Krigen med en Gennemsnitsfart paa 91,25 mls./Tm., og kun 16 Sekunder senere kom en Søstermaskine kørt af Ernest Lyons. Jock West kom ind som Nr. 3 paa den nye to-cylindrede A. J. S. godt et Minut efter Lyons.

De første 9 Omgange havde Bell en voldsom og meget spændende Match med Bob Foster, Velocette. De første 6 Omgange var det kun Meter, der adskilte de to Ryttere, hvis Gennemsnitsfart var over 94 mls./Tm. Paa den 9. Omgang maatte Foster gaa ud, og Bell, der nu kun truedes af sin Holdkammerat Lyons, satte Farten lidt ned for at skaane Maskinen.

I Juniorklassen var der en anden Norton-Velocette Duel. Freddie Frith, Velocette, førte de første 5 Omgange med Johnny Lockett, Norton, lige i Baghjulet. Frith fik Maskinskade og maatte gaa ud, hvorefter Lockett tog Føringen Resten af Løbet. Kort efter kom L. A. Dear, men Lockett var urørlig og vandt med en Gennemsnitsfart paa 84,77 mls./Tm. — 1 Minut 33 Sekunder foran Dear.

Ulster Grand Prix staar kun tilbage for T. T. Løbet paa Isle of Man og har faaet Prædikatet af Verdens hurtigste Landevejsløb. Bells Gennemsnitsfart er næsten 2 mls./Tm. hurtigere end Vinderfarten i det næsthurtigste Løb — Belgiens Grand Prix —, der blev vundet af Harold Daniell, Norton.

Biludstilling i Milano

I Dagene fra 23. Oktober til 2. November 1947 vil der i Palazzo dell'Arte i Milano blive afholdt en Udstilling af italienske Karosserier.

Udstillingen er arrangeret af Associazione Nazionale per le Industrie Automobilistiche (National Sammenlutning for Automobilindustrien), der har Sæde i Turin, og de mest berømte italienske Karosseri-Fabrikker vil deltage i den.

Udstillingen omfatter ligeledes Reserve dele til Karosserier.



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.

Ældste Specialforretning i
MOTORCYKLEDELE



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

**Auto- og Motorcycle-
Tilbehør**

Svend Olsen
Halmtorvet 13
Central 9063
København V.

FRA MAANEDENS MOTORLØB

Ejer Bavnehøj 17/8.

Motorløbene ved Ejer Bavnehøj blev for en stor Del svigtet af Publikum, der foretrak Skov og Strand i det straalende Sommervejr.

Der startede 27 Motorcykler og Resultaterne blev:

Banerekord: Bruno Iversen 1.59.8.

Begyndere: Vagn Frandsen 2.06.8, A. Vorre 2.08.2.

Skanderborgløbet: Aage Ravn 2.08.2.

Bavnehøjsløget: B. Iversen 1.59.8.

H. Vorre 2.02.8. Peter Staal Jensen 2.02.9.

Sidevogne: Vitus Kelvang 2.04.2.

H. Dalsgaard 2.04.5.

Handicapet blev vundet af Harry Jensen med Aage Ravn paa Andenpladsen.

Midget Racere: Ernst Mortensen 8 Points, Robert Nellemann 3 Points.

Engstrøms Rekord i Esbjerg urørt

»Esbjerg Motor Sport« afholdt den 17. August Motorløb paa Klubbens Jordbane ved Korskroen. Det varme Vejr influerede noget paa Tilskuertallet, der ikke blev saa stort som ventet, men man fik virkelig gode og spændende Løb at se.

Desværre udeblev de to engelske Kørere, Phil Hart og Cyril Page, fordi Rutemaskinen Søndag Morgen fra London var blevet inddraget. Trods dette blev det dog Ekspertklassen, der satte Kolorit over Løbene.

Bent Jensen, Aarhus, forsøgte at slaa Engstrøms Banerekord paa 0,30,4. Bent Jensen opnaaede Tiden: 0,30,9.

Banerekord for Standardmaskiner (Eivind Hansen, Ejstrup, 0,34,0) blev slaaet af Kaj Holck Mogensen, Odense med Tiden: 0,32,6.

Thorkild Sørensen, Horsens, forsøgte at slaa Banerekorden for Sidevogsmaskiner, der er paa 0,35,8 og indehaves af Svend Jensen, København, men det lykkedes ikke.

Dagens mest spændende Kørsel blev vist af Ekspertklassen, hvor Svend Jensen, Odense, efter en meget haard Dyst vandt. Nr. 2 blev Aage Jacobsen, Svendborg, mens Bent Jensen, Aarhus, blev Nr. 3 og Svend Nissen, Odense, Nr. 4. De fire Kørere viste en yderst jævnbyrdig Kørsel, og de tre af dem passerede Banens hurtigste Tid i Match, (Engstrøm, 1,39,8) idet Bent Jensen opnaaede 1,38,0 — Aage Jacobsen opnaaede 1,38,2 — og Svend Jensen opnaaede 1,38,8 — for hvilke Præstationer de hver især fik en Præmie.

Senior Special blev vundet af Svend Aage Rasmussen, Odense, foran Ove Frederiksen, Horsens.

Senior Standard blev vundet af Kaj Holck Mogensen, Odense. Nr. 2 blev Knud Nielsen, Aarhus.

Junior Standard blev vundet af Aage Iversen, Sønderborg, foran Broderen, Holger Iversen.

Den ene Sidevognsklasse blev vundet af Johannes Hansen, Odense foran Carlo S. Jensen, Aarhus. I den anden vandt Thorkild Sørensen, Horsens, med Svend Jensen, København, som Nr. 2.

G. C.

Farlig Situation paa Tved-Banen.

En farlig Situation opstod i det store Solohandicap under Løbene den 17/8. Ikke mindre end 13 Ryttere startede med Nordmanden Storm Larsen bagst i Rækken med 120 m Tillæg. Han var dog de andre Ryttere saa overlegen, at han førte med godt en Snes Meter paa sidste Baneomgang, men her var Uheldet ude efter ham, han mistede pludselig Herredømmet over sin Maskine og styrtede. Det øvrige Felt kom farende mod Storm Larsen, der blev ramt af Erik Melhede, som ligeledes styrtede. Nordmanden slap dog bedre fra sit Uheld, end man turde haabe, men en Indlæggelse til Observation var nødvendig.

Det viste sig, at Aarsagen til Storm Larsens Styrt var en knækket Foraksel, og der er derfor Grund til at minde om, at et Brud paa en Aksel udmærket kan ske i flere Tempi. Det er derfor mærkeligt at baade aktive Sportskørere saavel som almindelige Motorcyklister ofte ignorerer de to bærende Punkter i deres Maskine, medens den største Omhu og Omhyggelighed ofres paa Motoren. Flere udenlandske Kørere, af vort Bekendtskab, starter ikke uden at have underkastet Akslerne en meget nøje Uundersøgelse. Paa Grand-Prix Modeller er det heller ikke usædvanligt at disse røntgenfotograferes for derved at afsløre mulige Fejl. Dermed være ikke sagt, at en Aksel ikke paa en Gang kan bryde sammen — blot dette til Eftertanke.

I Sidevognsklassen fik man en god Match mellem R. Vedsted Hansen og H. Skov, medens K. Hansen var suveræn i Midgetløbet. Et Løb mellem vore bedste MG-Kørere var afgjort spændende. O. Heick ødelagde sine Chancer ved at komme for langt ud i Svinget, hvorved han kom i for intim Kontakt med en af Afspærringspælene. Det kostede ham Sejren og en Bagskærm. Bagskærmen kunde han tage med hjem, men Sejren maatte han se Torben Strand gaa med.

Resultaterne blev iøvrigt:

Junior Solo: Gunnar Eggert Jørgensen 1.53.1. Lund Andersen 1.59.0. Svend Nielsen 2.05.7.

Special Løb: Nr. 1. Storm Larsen, Norge. Nr. 2. C. O. Jensen. Nr. 3. Herløv Gitz.

Standard: Poul Kalør 1.41.0. Sv. Schmidt 1.42.3. Ingvar Varkold, Norge 1.44.2.

Midget Racere: Kaj Hansen, J.A.P. 2.07.8.

Sidevogne: H. Skov 1.50.2. R. Vedsted Hansen 1.50.7. Willy Korneg 1.58.2.

Billøb: Toben Strand 5 Points, Vilhelm Nellemann 4 Points, O. Heick 3 Points.

KØB — SALG — BYTTE

Ønsker De er 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, Automobileer

Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælt — brede Kr. 5.50. —

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordeler — Lydtegler — Transfers til de fleste Maskiner — forchromede Styr 1" og 7/8"



Se, her og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede Specialforretning

Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provinsoordrer kun pr. Efterkrav



BRO

CENTURIO

**Auto Polish
Auto Vox**

**M. BRO KEM. TEKN. FABRIK
KØBENHAVN F.**

Ny Bakkebane ved Femmøller.

Den 17. August blev »Djursland Motor Sport«s nye Bakke ved Femmøller indviet. Banen hører ikke til de letteste med sin stejle Stigning og det bratte Sving i Starten. Den er derimod glimrende overskuelig for Publikum.

Dagens hurtigste Tid blev opnaaet af Kaj Jacobsen, Aalborg i Tiden 13.4.

Af Dagens øvrige Resultater kan nævnes:

Begyndere: A. C. Poulsen, Silkeborg, 16,0, M. Mikkelsen, Aalborg, 16,2 og Chr. Sørensen, Djursland, 16,3.

Junior: Tage Sørensen, Djursland, 13,8, Knud Dyrby, Aarhus, 14,3 og Henrik Andersen, Skive, 14,5.

Senior: 250 ccm: Henry Sørensen, Silkeborg, 16,2, Anders Nielsen, Silkeborg, 17,2 og P. Jacobsen, Aalborg, 17,8.

Senior, 500 ccm: Kaj Jacobsen, Aalborg, 13,4 (Banerekord), Aage Dyhr Thomsen, Herning, 13,8 og Niels Armstrup, Herning, 14,1.

Senior, over 500 ccm: Martin Møller, Herning, 15,0, Aksel Haldum, Herning, 15,5 og Jens Nielsen, Silkeborg, 15,6.

Senior, 350 ccm. Gunnar Laursen, Als, 14,6, H. P. Lodberg, Aalborg, 15,0 og Sv. Aa. Thomsen, Randers, 15,1.

Junior med Sidevogn: Egon Elmstrøm, Als, 18,9, Joh. Küntkes, Brønderslev, 19,1.

Senior med Sidevogn: Rasmus Kornum, Aalborg, 17,0, Folmer Olsen, Aalborg, 19,4.

Automobiler indtil 1500 ccm: P. Søby, Randers, 18,1, Jens Pedersen, Djursland, 22,9.

Automobiler over 3000 ccm. Bachmann, Hobro, 15,6, A. Schou Christensen, Djursland, 16,7 og O. Rasmussen, Djursland, 17,2.

»Rysse« vandt over Varkold i Nakskov

Der var to Overraskelser til Publikum paa Nakskovbanen. Den ene var Peter Nielsens glimrende Kørsel i Ekspertklassen, hvor han vandt alle 3 Afdelinger samt Handicap. Hans Maskine er maaske ikke fuldt saa hurtig, som den burde være, men det vigtigste er, at han kan køre den hurtigere end den kan gaa.

Den anden Overraskelse var Henry Jørgensen — af mange bedre kendt under Navnet »Rysse« — der slog den norske Mester, Varkold. »Rysse« kørte efter Princippet: Han maa ikke slippe forbi. Det viste sig, at han havde Evnerne, og Nordmanden kom ikke forbi.

Tiderne og Resultaterne blev:

Junior Standard: Palle Houlberg, 1,48, Hans Henriksen, 1,48,4, Knud Rasmussen 1,53,5.

Svingelsløbet: Henry Jørgensen, 1,44,2, Ingvar Varkold 1,45, Viggo Rasmussen 1,44,2.

Expert Race: Peter Nielsen 12 Points, Herløv Gitz 7 Points.

Sidevogns Match: Villy Mathiasen, 3,59,9, Aage Petersen 4,01,6.

Handicap Junior Standard: Knud Rasmussen (30) 1,50,4, Villy Nielsen (50) 1,53, Hans Henrik Nielsen (80) 1,53,1. Handicap Senior Standard: Erik Langhorn (50) 1,46, Ingvar Varkold (90) 1,51,5, Ejvind Petersen (70) 1,53,3.

Handicap Expert Race: Peter Nielsen (90) 1,49, Herløv Gitz (80) 1,53,3 Erling Jørgensen (0) 1,53,4.

Handicap Sidevogns Match: Aage Petersen (0) 1,59,7, Egon Schander (30) 1,59,9, Willy Mathiasen (20) 2,04,6.

Temperament paa Langesø

Der gaar forskellige Rygter om Løbet den 24. August paa Langesø. Der er derfor Grund til at klarlægge forskellige Enkeltheder vedrørende Midget-Racet, som har været Aarsag til mange Diskussioner.

I et af Heatene mistede Bachmann Herredømmet over sin Vogn, der gik gennem Afspærringerne ud til Publikum. Dette var i sig selv beklageligt, men hændeligt, selv om den Slags ikke maa ske. Robert Nellemann og Kaj Hansen laa foran Bachmann, da der fra Dommertaarnet blev vist Rødt Flag, men da de to Vogne laa paa den anden Side, oversaa de dette Flag. Her er den første Fejl. Hvorfor viser Svingdommerne ikke rødt Flag, men nøjes med at vifte med en hvid Klud? For Tiden er der Masser af røde Flag i denne Verden, men aabenbart for

faa paa Langesø. Nellemann og Kaj Hansen kommer op til Dommertaar-net, og bliver der standset af det røde Flag. Kaj Hansen fører med ca. Hundrede Meter, og det er lige før Maal. Skal der køres om, eller skal der ikke? Dette Spørgsmaal blev diskuteret mere end godt er, men det endelige Resultat blev en Omkørsel eller Revanche. Her sker der endnu et Uheld. I Grusgraven er Kaj Hansen paa Vej indenom Nellemann, da Nellemanns Vogn tager Kurs mod Inderbanen og en Kollision er uundgaaelig. Nellemann fik revet et Dæk i Stykker, og Kaj Hansen fortsatte og vandt. Mere Diskussion. Bør det ikke være afgørende, hvad Maaldommerne mener? I det hele taget er alle disse Diskutitioner ikke af det gode. Dommere og Løbsledere bør til Stadighed have et saadant Overblik over et Løb, at Afgørelsen kan falde omgaaende og rigtigt, hvorefter alle »haver sig at rette«. Efter Løbet kan man saa drøfte, om der er Mangler i Reglementet, men under Løbet skulde Sportsaanden gerne være den fremherskende.

Fra de øvrige Løb kan vi nævne, at Poul A. Clausen vandt Løbet for Juniorer, Poul Kalør vandt Seniorklassen, og Sidevognsløbet blev vundet af Thorkild Sørensen. Billøbet blev vundet af H. Hansen, medens Holst Sørensen og August Jørgensen blev diskvalificeret. Sidevognshandicap blev vundet af Josef, Koch og Kaj Hansen vandt som sagt Midgetløbet.

Lad os holde Diskussionsmøderne væk fra Banerne, og gemme dem til Klubberne i Vintermaanederne.

Skov suveræn Løng

Løbene paa Løng Motorbane den 31. August blev alle hurtigt afviklede, og de opnaaede Tider var pæne, bl. a. opnaaede Erling Nygaard Jensen den hurtigste Tid, der er opnaaet paa en 350 ccm Maskine paa Banen, og skønt Helge Kamuk blev flyttet fra Standard- til Expertklassen, vandt han i denne Klasse. I Sidevognsklassen var H. Skov som sædvanlig urørlig.

Resultatlisten ser saaledes ud:

Ekspertløbet: Nr. 1 Helge Kamuk, 9 P., Nr. 2 Hellev Gitz, 8 P., Nr. 3 og

SCHIBBYE

TOLDBODVEJ 14

Til Automobilejser husk:

GLOBE-AUTO-RADIO

4½ Rørs Super	6 Volt Kr. 450
med 2 Bølgeomraader	12 Volt Kr. 475
(eksklusiv Røraftgift Kr. 9,45)	

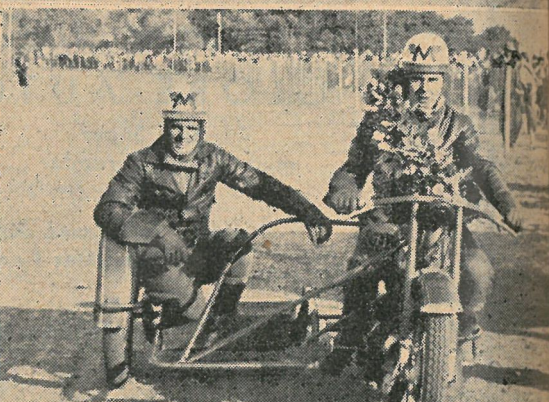
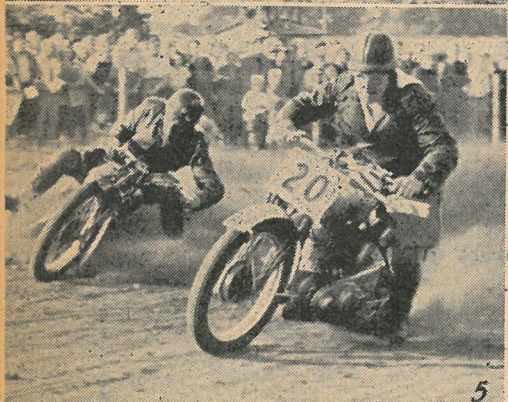
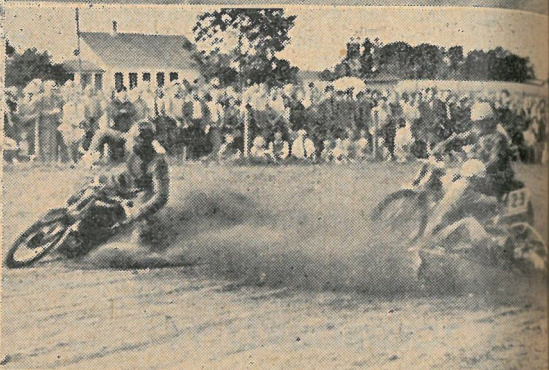
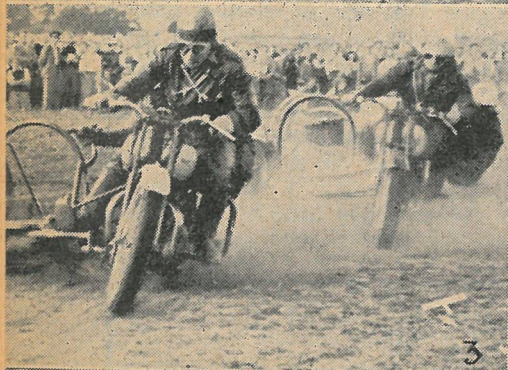
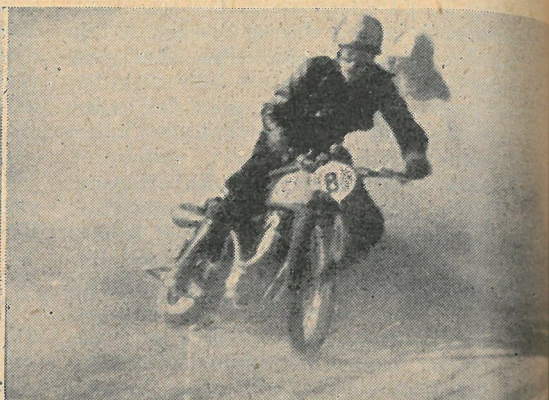
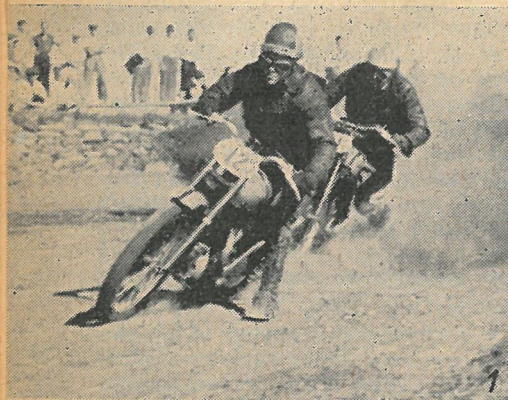
**Den lille Radio med den store Ydeevne
Kan indsættes i enhver Vogn**

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

Telefon Byen 2693

TILBEHØR

Fra de jyske Mesterskaber og Esbjerg



1. Esbjerg 17-8: Kaj Mogensen vinder over Knud Nielsen. 2. Jysk Mester i 350 ccm-Klassen, Aksel Jensen, Aalborg. 3. Carlo Jensen, Aarhus, vinder Jysk Mesterskab foran Henning Dalsgaard, Vejle. 4. Erik Sørensen, Vejle, i Vanskeligheder under de jyske Mesterskaber. 5. Haard Kamp mellem Kurt Lauridsen, Esbjerg, og Børge Petersen, Aarhus. 6. Jysk Mester i 750 ccm-Klassen, Vitus Kelvang, Kolding. (Alle Billeder Fot. Fieler).

4 Peter Nielsen og Vang Petersen med hver 6 P.

Sidevogns-Løbet: Nr. 1 Skov, 2.21.0. Nr. 2 Hans Jacobsen, 2.22.7. Nr. 3 Aage Petersen, 2.27.8.

Løb for Senior Standard, 550 ccm: Nr. 1 Egon Walther, 11 P., Nr. 2 Eyvind Hansen, 6 P., Nr. 3 Jens Hansen, 5 P.

Løb for Senior Standard, 350 ccm: Erling Nygaard Jensen, 8 P., Nr. 2 Svend Larsen, 6 P., Nr. 3 Karlo Neister, 4 P.

Junior Standard, 500 ccm: Nr. 1 Aksel Clausen, 12 P., Nr. 2 Hans Chr. Henriksen, 8 P., Nr. 3 og 4 Elving Petersen og Eyvind Nielsen, hver 7 P.

Junior Standard, 350 ccm: Nr. 1 Regner Jensen, 2.27.8. Nr. 2 Freddy Rohde, 2.28.5, Nr. 3 Hugo Harpelund, 2.35.2.

Sidevogns Handicap: Aksel Vagn Hansen, 2.33.5. Nr. 2 H. Skov, 2.35.1. Nr. 3 Villy Mathiesen, 2.38.8.

Senior Standard Handicap: Nr. 1 Jens Hansen 2.18.8. Nr. 2 Helge Kamuk, 2.19.4. Nr. 3 Peter Nielsen, 2.23.8.

Junior Standard Handicap: Nr. 1 Freddy Rohde, 2.27.0. Nr. 2 Eyvind Nielsen, 2.27.4. Nr. 3 Hugo Harpelund, 2.34.6. E. J.

De jyske Mesterskaber i Herning

Den 31. August blev de jyske Mesterskaber kørt i Herning paa en temmelig støvet og sommertør Bane. Der var nogle faa Styrt, men ellers var det god Kørsel, man fik at se. Den haardeste Kamp stod mellem Sidevognene. Kresten Krestensen, Aarhus, fik Maskinskade paa første Omgang i Sluttheatet, hvorefter Kampen stod mellem Carlo Jensen, Aarhus, og Hans Dalsgaard, Vejle. Resultaterne blev iøvrigt:

Solo indtil 250 ccm: Henry Sørensen, Silkeborg, 2.19.7. — Preben Pedersen, Silkeborg. — Anders Nielsen, Silkeborg.

Solo indtil 350 ccm: Axel Jensen, Aalborg, 2.09.5. — Laurids Amstrup, Herning, 2.11.

Solo indtil 500 ccm: Villy Andersen, Kolding, 2.10. — Kurt Lauridsen, Esbjerg, 2.13. — Bruno Iversen, Vejle, 2.13.8. — Børge Pedersen, Aarhus, 2.14.

Sidevogne indtil 600 ccm: Carlo Jensen, Aarhus, 2.14.4. — Hans Dalsgaard, Vejle, 2.14.5. — Rasmus Kornum, Aalborg, 2.15.6.

Sidevogne over 600 ccm: Vitus Kelvang, Kolding, 2.19.4. — J. P. Nielsen, Herning, 2.22. — Orla Nielsen, Aalborg, 2.22.1. — Iver Iversen, Kolding, 2.23.6.

Redaktøren snakker - -

Naar vi nu alligevel er begyndt at snakke Motor, medens vi ryger vor Aftenpibe, saa er der lige et Par Ting, jeg har paa Hjertet. Næh, nej, det er ikke Lænestols-racing, jeg vil til at køre — som bekendt er de største Hastigheder og det største Vovemod opnaaet i Lænestolen, ligesom der ikke er Grænser for Størrelsen paa Lystfiskerens Fangst, naar Fisken er spist, og alle Vidner er døde.

Det, jeg vilde ind paa, er langt mere prosaisk, men til Gengæld ogsaa praktisk anvendeligt. Vi kan jo nok blive enige om, at det varer et Stykke Tid, før vi faar den splinternye Vogn eller Motorcykle, vi længe har drømt om, og paa hvis Konto vi allerede har forsumt den gamle. Naa, en Dag er det sket med den gamle, Motoren bruger Olie, lige saa rask man kan hælde det paa, og Vognen kan daarligt slæbe sig op ad en Bakke. Altsaa Hovedreparation. Det er morsomt, for ved Ordet »Hovedreparation« sker der noget inden i enhver ægte Motormand, og det sker omtrent i denne Rækkefølge: Udelukket — det er slet ikke nødvendigt — paa den anden Side, noget maa der gøres — det bliver vel den eneste Udvej — ja, hvorfor ikke —

selvfølgelig skal den bores, det vil kun gavne den at faa et Par Kubikcentimeter mere — bores, den skal ikke alene bores, den skal blive bedre, end den elendige Fabrik nogen Sinde har tænkt sig, at dens Vogne kan blive. Saadan omtrent er den normale Udvikling, hvorefter man med glødende Iver søger at fremskaffe det fineste fine til sin Motor. Sig mig ikke imod, jeg har for kort Tid siden haft det saadan, og Kardinalpunktet for alle mine Bestræbelser gik ud paa at skaffe 4 Hepolite Stempler til »Ophelia«, som Redaktionen Vogn som bekendt hedder. Jeg vil ikke lægge Skjul paa, at jeg har en Del gode Forbindelser, saa jeg var meget optimistisk i mit Forehavende. Det lykkedes mig ogsaa at fremskaffe hele 2 Sæt, men der var kun 3 i hver, og selvfølgelig passede de ikke sammen. Jeg mobiliserede alle mine Reserver for at fremskaffe det manglende Stempel, og paa et givet Tidspunkt vil jeg løseligt regne med, at 300 implicerede fik en Dag til at gaa med at ringe til hinanden om bemeldte Stempel. Naa, for at gøre en lang Historie kort, jeg fik fire danske Stempler i. Jeg befandt mig ikke godt ved Tanken om disse Stempler, selvfølgelig var det noget ubrugeligt Skidt i en ordentlig Vogn o. s. v.

Kære Brødre! Spar jeres Ærgrelser, naar I nu selv skal til det. Jeg besluttede, at disse elendige Stempler i alt Fald skulde blive kørt til efter alle Kunstens Regler. Kender I disse Regler? Se, jeg var nu saa heldig, at jeg Dagen efter Reparationens Fuldførelse skulde til Stockholm og derfra videre over til Helsingfors for at se »Djurgaaardsløbet«. Der kan ikke tænkes bedre Forhold til en Tilkørsel. Een lang Tur er det helt rigtige og saa skifte Olie efter de første 300 km og igen efter de næste 500 km. Farten har ikke saa meget at sige, som Folk i Almindelighed tror. Begynd med 40—45 km/Tm. og sæt den op til ca. 50 km/Tm. efter de første 1000 km, men frem for alt, lad ikke Motoren »slæbe«, lad den ha' det lidt let, hellere skifte ned i Gearet i god Tid. Men saa er der en anden Ting, som er meget værdifuld, det er de smaa »Aan-depauser«, hvor man f. Eks. ned ad

Bakke slipper Speederen, nej, ikke noget med at koble ud eller sætte i Frigear og alt det der, bare slippe Speederen et Øjeblik, medens Vognen ruller videre. Hvad Formaalet er med det, spørger I. Jo, ser I, naar Gassen er taget fra, vil Motoren stritte imod den Kraft, Baghjulene udover, den bremser Farten op, men det, der bremser, er et Vacuum i Cyldrene, og dette Vacuum trækker Olien op om Stemplerne, hvad der er af stor Værdi. Samtidig er der selvfølgelig lidt »Topolie« i Benzinen.

Mine Venner og Brødre, saadan har jeg kørt »Ophelia« til, og efter et nysgerrigt Eftersyn kan jeg garantere for, at finere Tilpasning er aldrig set. Altsaa, naar I skal til det med »Hovedreparation«, saa bare op med Humøret, man bliver glædeligt overrasket over de danske Stempler.

Velocette

KVALITETSMÆRKET



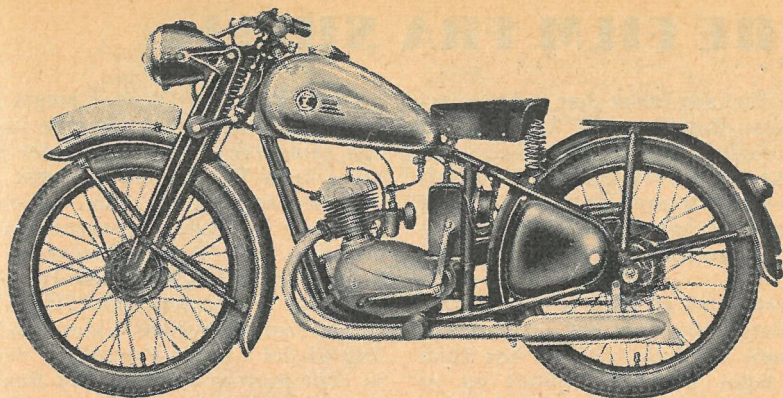
**Ønsker De egen Bil
eller Motorcykle
til sin Tid?**

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

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET
FOR NYE MOTOREJERE
KOMMANDITSKAB**

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



Vi er fra forskellig Side blevet opfordret til at bringe et Billede af CZ, som vi omtalte i sidste Nummer. Det er her, men vi maa indrømme, at den sidste Model er forsynet med Telescopforgaffel: vi har blot ikke været i Stand til at fremskaffe et Billede af denne Model. Tjekkerne er ikke alene i Stand til at levere denne Maskine, men vil ogsaa forsyne os med Reservegummi. — Hvad siger Bramsnæs?

LØBSKALENDER

September.

- 20. Gladsaxe - Baneløb
Aarhus Motor Sport - Baneløb
Vejle Auto- og Motor-Klub - Baneløb
Glostrup og Omegns Motorklub - Trial
Korsør & Omegns Motorklub - Baneløb
Fyens Motor Sport - Baneløb
- 28. Gentofte - Baneløb
Haderslev Motor Sport - Baneløb
Horsens Auto- & Motor-Klub - Baneløb
Vestfyen - Baneløb

Oktober.

- 5. B. S. A. Klubben - Trial
Gladsaxe - Baneløb
Aarhus Motorsport - Bakkeløb, Femmøller
Dan, Nakskov - Baneløb
- 12. Fredericia Motor Klub - Baneløb
Kjellerup Motor Klub - Trial
Fyens Motor Sport - Trial
S. M. Lolland - Trial



— Undskyld, er det Dem, der søger en brugt Vogn?

ABONNEMENT

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

CODE FILM FRA SHELL

Flere Virksomheder har ladet optage enkelte Kortfilm, der handler om Virksomheden eller specielle Arbejder, der er blevet udført. Disse Film er altid blevet mødt med Interesse blandt Publikum og har i vid Udstrækning fundet Anvendelse til Undervisningsbrug.

I Forstaaelse af disse Dokumentarfilms Betydning for det almindelige Oplynings- og Kulturarbejde har Shell derfor taget Skridtet fuldtud og er gaaet ind for systematisk Produktion af Film, der henter Emnerne fra Oliebranchen.

Filmsproduktionen varetages af Shell Film Unit, der allerede har produceret en lang Række fortrinlige Film tilrettelagt og instrueret af internationale Kortfilmseksperter, bl. a. Arthur Elton, der er kendt her i Landet fra sit Arbejde for Ministeriernes Filmudvalg.

Blandt Filmene har A/S Dansk Shell udvalgt nogle, der nu er blevet tilrettelagt i danske Versioner af Kortfilmseksperter, Fuldmægtig Mogens Skot Hansen og Instruktør Ove Sevel, Nordisk Films Kompagni. Hensigten med disse Film er, at de skal danne Grundstammen i et Film-Bibliotek, hvor Foreninger, Skoler og Lærestalter af enhver Art gratis kan låne Film. Endnu er Biblioteket selvfølgelig i sin Vorden, men man raader dog allerede nu over ca. 20 forskellige Film med dansk eller engelsk Tale. Endvidere haves de Film, der har størst almen Interesse, ogsaa i danske Stumfilmsudgaver. Det er Meningen stadig at supplere Biblioteket med nye Film, saaledes at det altid kan være up to date.

Til Belysning af Filmenes Kvalitet kan det nævnes, at Statens Filmscentral og Folk og Værn har sikret sig Kopier til deres Arbejde.

Vi har haft Lejlighed til at se 6 af disse Film, der alle er af overordentlig Interesse, ikke mindst som Undervisningsmateriale i Skolerne. Rent reklamemæssigt virker Filmene kun som good-will, idet Navnet Shell kun nævnes som Filmproducent.

OLIE FRA JORDEN er meget interessant, idet den først viser de forskellige geologiske Fænomener, der betinget Oliens Forekomst, dernæst hvordan Boringen foregaar paa det udvalgte Sted. Denne Boring er betydelig mere indviklet end de fleste tænker sig. I Filmen DESTILLATION fulgte man Raaoliens videre Behandling til det Utal af Produkter, der mere eller mindre stammer fra Raaolien. Endvidere var der en Film om TANDHJULETS HISTORIE, DIESELMO-TOREN, AUTOMOBILETS AFFJEDRING og HYDRAULISK KRAFT.

Alle Filmene er let forstaaelige, idet de er kombineret med Tegnefilm. Hvis der blev fremstillet en Film om Automobilets Konstruktion efter de samme Principper, vilde Køreprøven sikkert gaa en Del nemmere for de Mennesker, der ikke aner hvad en Bil egentlig er.

Atelier **FIELER** AARHUS

Har de bedste Billeder fra
Motorløbene

Skriv til os eller se selv i vort Arkiv

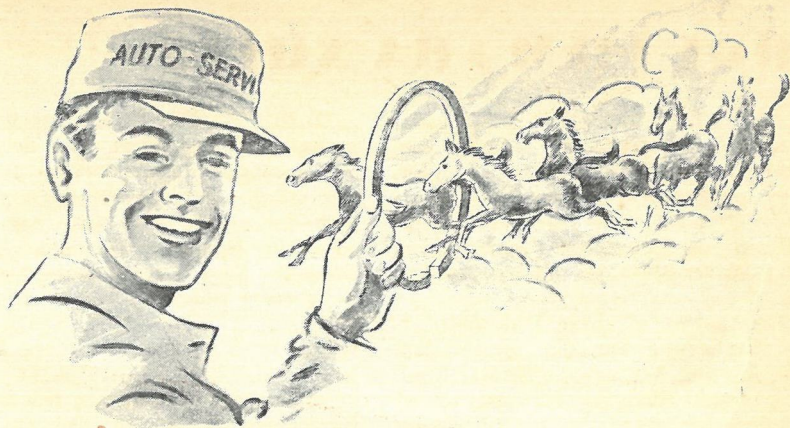
NØRREGADE 8 - 10
Telf. 2279

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

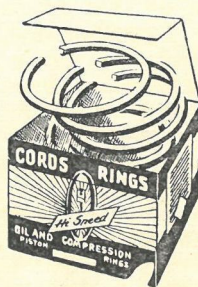


Nye Hestekræfter

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 lad Deres Mekaniker foretage 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.**



STEMPELRINGE

Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS



*-det er Gnisten
der gør det...*

CHAMPION

TÆNDRØR

Bülow