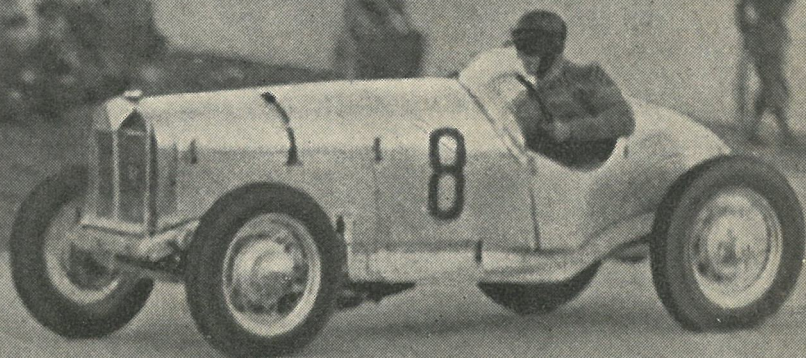
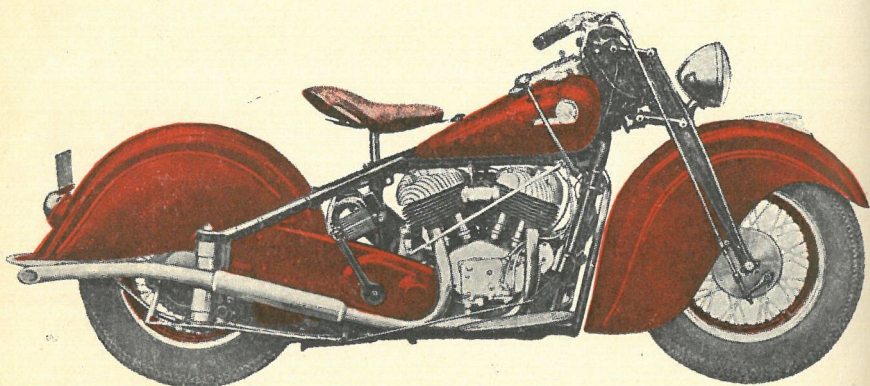


SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



Indian



V₁ HAABER SNART AT KUNNE PRÆSENTERE DENNE,
VERDENS FINESTE MOTORCYKLE, PAA DET DANSKE
MARKED.

FORHANDLER I JYLLAND:
I/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

FORHANDLER PAA FYN:
BRUUN LARSEN
ODENSE

ERIK ORTH
KØBENHAVN Ø.
FORHANDLER FOR SJÆLLAND OG LOLLAND FALSTER

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

Oktober

1. Aarg.

Straalende danske Præstationer paa Gardermoen

Forsidebillede: Arne Hinsværk, Ford Special.

Det store Motorløb paa Gardermoen Flyveplads (28/9) kan ses med 2 Par Brillor: Straalende sportslige Præstationer og fuldstændigt Trafikkaos.

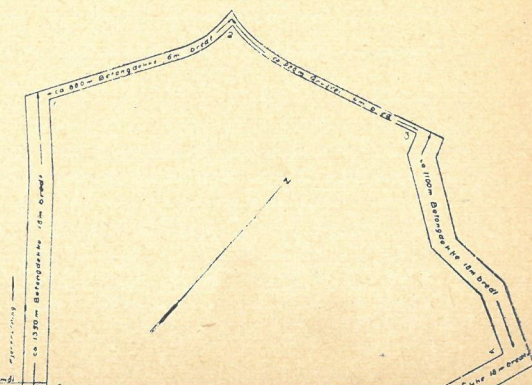
Flyvepladsen ligger ca. 50 km Nord for Oslo, og der findes kun een Tilkørselsvej, hvor 2 Vogne lige netop kan komme udenom hinanden. Hvis man saa tænker sig 10.000 Vogne fra en amerikansk Bilkirkegaard blandet med 1000 nyere Vogne og 500 helt nye sendt af Sted uden Færdselsregulering af nogen Art, saa har man saa nogenlunde det Liv, der udfoldede sig paa Vejen til Gardermoen. For at tage lidt mere »Færdselsstatistik« kan det nævnes, at ca. 200 af disse Vogne gik i Stykker med Punkteringer, sammenbrændte Motorer m.m., og vi mødte mere end 20 Par, der udvekslede Visitkort efter at være kørt op i hinanden. Over 10 km maatte man køre i 1. og 2. Gear, hvert 5. Minut maatte man standse helt op, og paa de fleste Vogne stod Dampen op fra en kogende Køler. Køreturen fra Oslo til Banen tog 3½ Time, og 3—4 Timer efter Løbet var Trafikken ikke afviklet endnu.

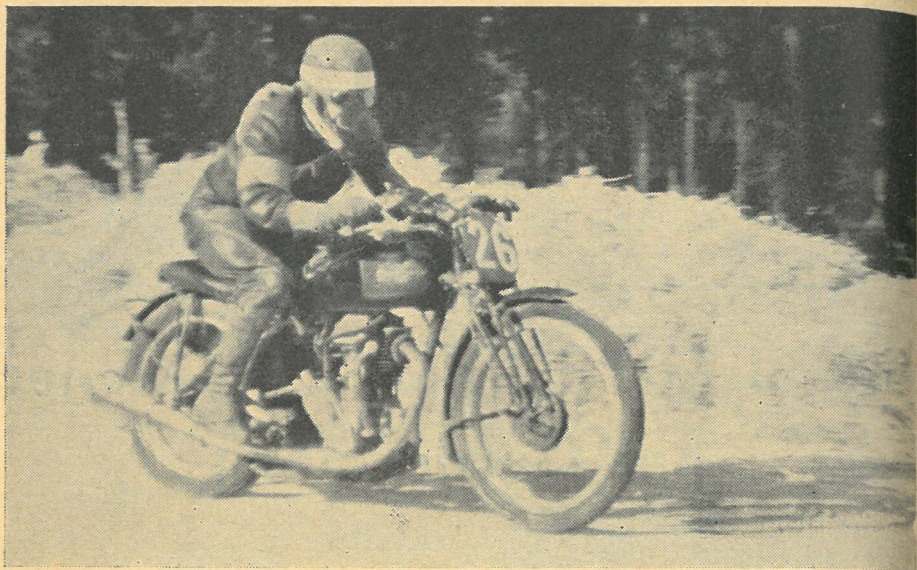
Rent sportsligt var Løbet vellykket. Bane er 7,2 km lang, og med Undtagelse af et Stykke Grusvej paa 980 m er det Betonbane med store Langsi-

der og skarpe Sving, en Bane der i høj Grad kræver en hurtig og udholdende Motor.

Motorcyklerne blev startet med 4 Klasser paa een Gang: 350 ccm og 500 ccm i Senior og Junior. Der danne- des hurtigt et Lederfelt med Finnerne Järveläinen og Lampinen, Werner Lorentzen, Norge, og Svenskeren Evert Carlsson. I 350 ccm Klassen var det Finnen Gösta Lönnfors og Svend Aage Sørensen, der kæmpede om Førstepladsen, men efter at Lönn- fors havde faaet Vrøvl med Motoren, var Svend Aage Sørensen ikke truet. Paa de sidste Omgange kørte Leif Samsing, Norge, lidt Tid op, men om

En Skitse af den glimrende Bane





Sv. Aage Sørensen paa sin Exelcior.

det var, fordi Danskeren sparede sin Maskine, skal være usagt.

I den store Klasse førte Evert Carlsson de 5 første Omgange, men paa 6. Omgang gik Werner Lorentzen udenom for at være i Spidsen efter 6. og 7. Omgang. Netop paa Maallinien efter 7. Omgang gik Lampinen frem, og med stadig øget Fart førte han Resten af Løbet. Det er forøvrigt typisk for Lampinen at tage den med Ro i Begyndelsen for derefter at gaa frem i Modsætning til de fleste andre Grand Prix-Kørere, der presser Maskinen haardt i Begyndelsen for derefter at spare Maskinen, hvis de har sikret sig en Lederplads med et lille Forspring.

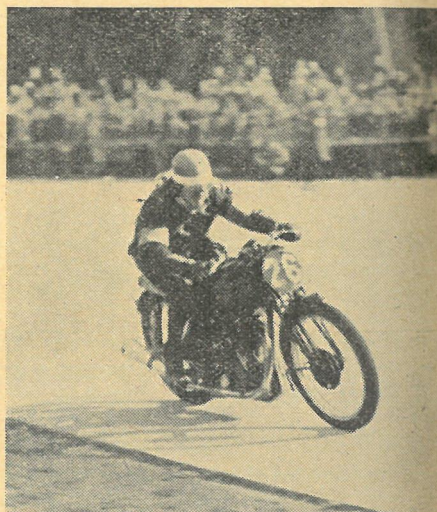
Efter 10 Omgange var Juniorkørerne i 350 ccm Klassen færdige, og den første, der gik over Maalstregen, var Martinius Larsen, Norge, der fik noteret Tiden 44.25.5 Nr. 2 blev Th. Holmberg, Norge, i Tiden 47.46.5. De to Nordmænd kørte henholdsvis Matchless og N. S. U.

Efter 12 Omgange havde Juniorerne i 500 ccm Klassen fuldført, og her kom Nordmanden G. Stousland ind som Nr. 1 paa sin Velocette i Tiden 46.24.5 med sin Landsmand Knut Ekeberg, Triumph, paa Andenpladsen i Ti-

den 47.02.0. Interessen samlede sig nu fuldstændigt om Experterne, og her blev Resultaterne efter 15 Omgange i 500 ccm Klassen:

Reino Lampinen, Finland, Norton, 52.23.

Werner Lorentzen, Norge, Norton, 52.35.



Sv. Aa. Sørensen i en Kurve.

Evert Carlsson, Sverige, Triumph, 53.04.

Thorleif Andreassen, Norge, B. M. W., 55.16.

Birger Berggren, Sverige, Husquarna, 56.11.

350 ccm Klassen:

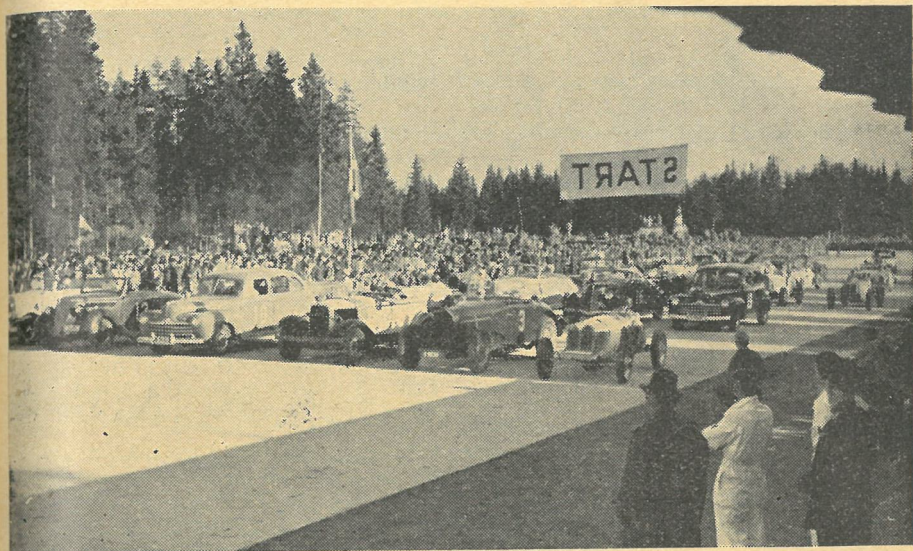
Svend Aage Sørensen, Danmark, Excelsior, 54.10.

Leif Samsing, Norge, Velocette, 54.38.

N. V. Jensen, Danmark, Velocette, 57.05.

Sidstnævnte var ikke rigtig tilfreds med kun at køre 15 Omgange, hvorfor han kørte 4 Omgange ekstra, og først da en af hans mange Brødre omtrent slog ham i Hovedet med Skiltet, holdt han op.

straks i Spidsen, og Meldingerne fra Banen lød stadig paa, at Pahl var i Spidsen. Da Bugattien kom over Maallinien med et godt Forspring efter første Omgang, kunde Pahl være temmelig sikker paa Sejren. Hinsværk var kommet daarligt i Start og laa kun som Nr. 7, men han kunde stadig være farlig. Som Nr. 2 laa Finnen Paananen i sin Ford Special, men efter de Erfaringer, man havde fra Djurgaardsløbet i Finland, skulde Hinsværks Vogn gaa hurtigere. Paa Trediepladsen kom Holst Sørensen, Danmark, i Ford Mercury, med Preben Sørensen, Ford, lige i Baghjulet. Som Nr. 5 kom Per Bertelsen, Ford, og som Nr. 6 kom Hans Hansen, Danmark, Ford, foran Hinsværk. Som Nr.

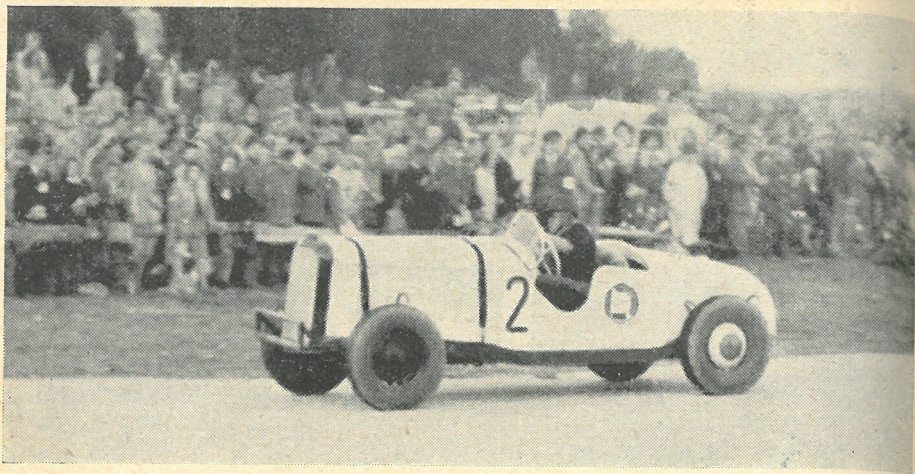


Fra Bilernes Start paa Gardermoen.

Bilracet blev kørt i 3 Klasser: Under 1500 ccm, fra 1500 til 2000 ccm og Vogne over 2000 ccm. I den store Klasse var Hans Pahl afgjort Favorit med sin store Bugatti. Paa Langsiderne var der ingen Tvivl om Vognens Overlegenhed, Spørgsmaalet var blot, om han vilde tabe Tid i Svingene. Den farligste Mand for Pahl var Nordmanden Arne Hinsværk, der kørte sin specialbyggede Ford, der er langt lettere end Bugattien. Pahl lagde sig

8 kom Arvid Fische, B. M. W., som første Mand i den mellemste Klasse tæt fulgt af Zingenberg, Danmark, i Citroën. I den lille Klasse førte Oswald Heick i sin M. G.

Allerede paa 2. Omgang blev der rykket væsentligt om paa Placeringen i den store Klasse. Pahl førte stadig med Paananen paa Anden- og Holst Sørensen paa Trediepladsen, men Hinsværk var kørt frem til Fjerdepladsen. Paa tredie Omgang gik Fin-

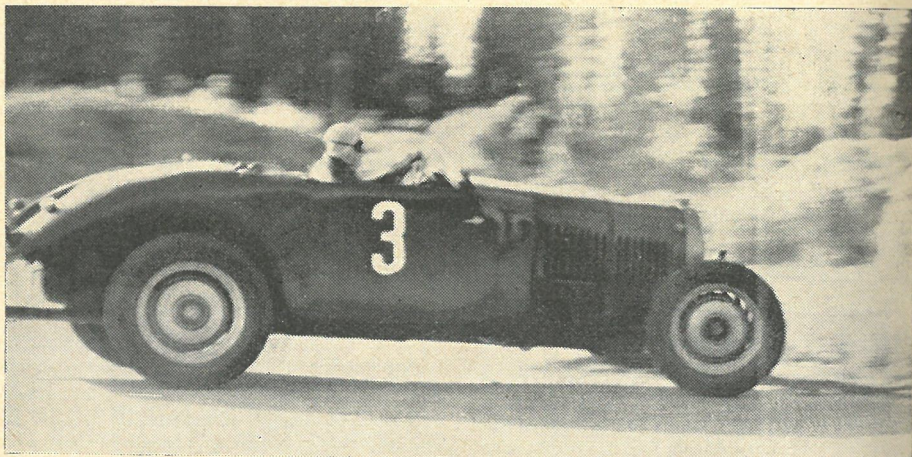


Holst Sørensen i sin Ford Mercury Special.

nen Walter Bergström frem som Nr. 5, og paa denne Omgang havde Pahl øget sit Forspring til 40 Sekunder. Hinsværk laa nu som Nr. 3 efter Paananen, medens Holst Sørensen laa som Nr. 4.

Paa 6. Omgang saa Stillingen saaledes ud: Pahl, Paananen, Hinsværk, Holst Sørensen, Preben Sørensen og Werner Tollefsbøl, Ford. Denne Placering holdt sig til 8. Omgang, hvor Hinsværk maatte gaa ind til Depotet. Efter 11. Omgang maatte Paananen gaa til Depot med en kogende og bankende Motor, hvorefter Danskerne laa som Nr. 1, 2 og 3 Resten af Løbet.

I den mellemste Klasse havde Zinzenberg overtaget Føringeren, men han havde vanskeligt ved at holde Vognen, der var for let i Baghjulene til denne Bane. I den mindste Klasse førte Heick med Stigbar, Sverige, paa Andenpladsen tæt fulgt af Vilhelm Nellemann og Torben Strand. Det var tydeligt, at Pahl begyndte at spare sin Motor, men da Bugattien lod sin karakteristiske Brummen fra Motoren og Hysten fra Kompressoren høre inden det sidste Sving før Maal, havde Pahl næsten kørt en Omgang op. Hans Pahl kørte de 108 km i Tiden 56.26, en Gennemsnitshastighed paa



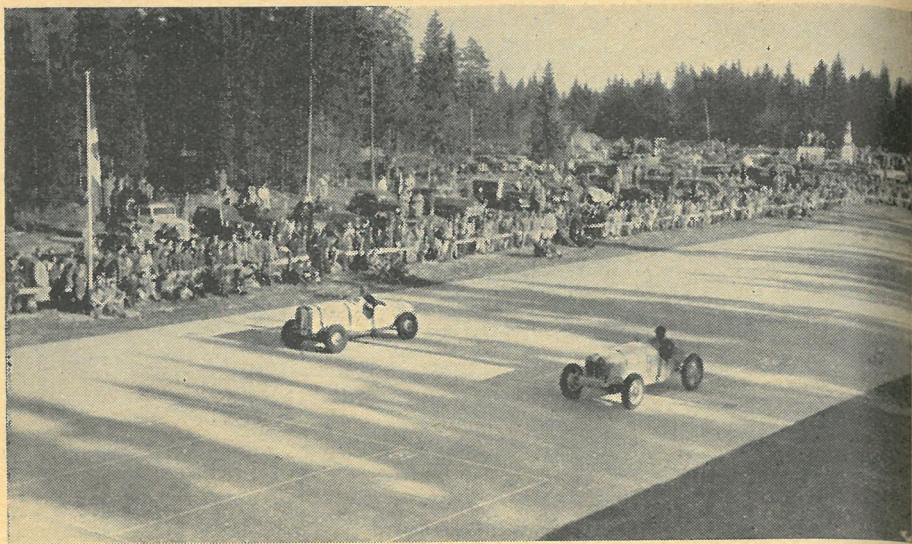
Hans Pahl er ved at køre Bugattien gennem et Sving.



Gardermoen-Racet

1 9 4 7

1. Hans Pahl, Danmark, Bugatti Racer.
2. Preben Sørensen, Danmark, Ford Standard.
3. Holst Sørensen, Danmark, Ford, Special-karosseri.
4. August Haugen, Lillehammer, Ford Standard.
5. Einar Nyhus, Oslo, Ford Standard.
6. Asbjørn Langnæs, Oslo, Ford Standard.
7. Lesly Moe, Bergen, Ford Mercury Standard.



Holst Sørensen og Hinsværk Side om Side.

ca. 115 km/Tm. Man kan sige, at Pahl var overlegen hvad Materiel angaar, men hans Sejr var fuldt ud velfortjent. Det var en Fornøjelse at se ham køre den næsten 2 Tons tunge Bugatti gennem Svingene, og hans Teknik kan kun betegnes som fuldendt, baade hvad Sving og Gearskiftning angaar.

Som Nr. 2 kom Preben Sørensen i Tiden 59.15, 40 Sekunder foran Holst Sørensen. De øvrige Pladser besatte Nordmændene August Haugen 1.00.49, Einar Nyhus 1.02.23, Asbjørn Langnæs 1.02.51 og Lesly Moe 1.02.55. Sidstnævnte væltede i et Sving, men fik Vognen rejst igen og gennemførte — kører man Motorløb, eller gør man det ikke?

I den mellemste Klasse gik Zingenberg ind som en sikker Nr. 1 i Tiden 1.03.41 — et Resultat der overraskede mange og ikke mindst Zingenberg selv, da han under Træningen var blevet klar over, at 120 km/Tm paa Langsiden var for lille en Maximalydelse i Forhold til Konkurrenterne.

I den lille Klasse tog Danskerne ogsaa Sejren hjem. Det var Heick, der kørte over Maallinien som Vinder i Tiden 1.00.26, 4 Sekunder foran Svenskeren Stigbar, der ligeledes kørte M. G. Torben Strand og Vilhelm Nel-

lemann kom paa henholdsvis Tredie- og Fjerdepladsen i Tiderne 1.00.50 og 1.00.57. Nordmanden Leif Johansen kom ind som Nr. 5 i Tiden 1.01.14.

De smaa M. G. er var imponerende. Heicks Vogn gik 150 km/Tm paa Langsiderne og gik tilmed lige saa rent og fint efter Løbet, som før den startede, medens mange af de store Vogne tydeligt nok havde haft det for anstrengende.

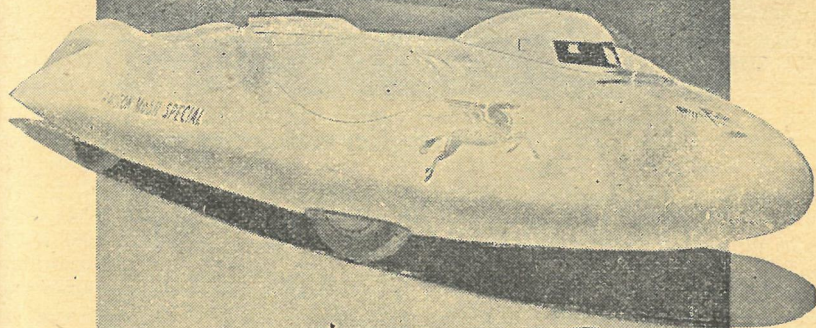
Banen var helt igennem fin, men at den var »haard Kost«, fremgik tydeligt af Pahls Bagdæk, der var helt nye, men efter Løbet kunde man kun skimte Monstret i Slidbanerne. Det var fin Kørsel, Danskerne præsterede paa Gardermoen, og det er et Hold, vi kan være bekendt at sende til Udlandet naar som helst.

Hjemturen fra Banen til Oslo formede sig omtrent som Udturen, og der bliver uden Tvivl Travlhed paa Oslos Værksteder i den nærmeste Fremtid. En Dansker kom uvægerligt til det Resultat, at bortset fra de norske Bilister, der havde deltaget i Løbet, var der ingen Nordmænd, der havde Begreb om at køre en Vogn.

Skal man øve nogen Kritik af Løbet paa Gardermoen, maa det blive af Starten. For det første var det ikke uden Risiko, at lade alle Vognene

*Igen en
Verdensrekord
paa*

DUNLOP



59 Aars Erlaring gør det muligt for Dunlop at
fremstille Ringe, der kan holde til den kolos-
sale Fart af 634,36 km i Timen. Dunlop fører,
ogsaa naar det gælder Vardensrekorder.



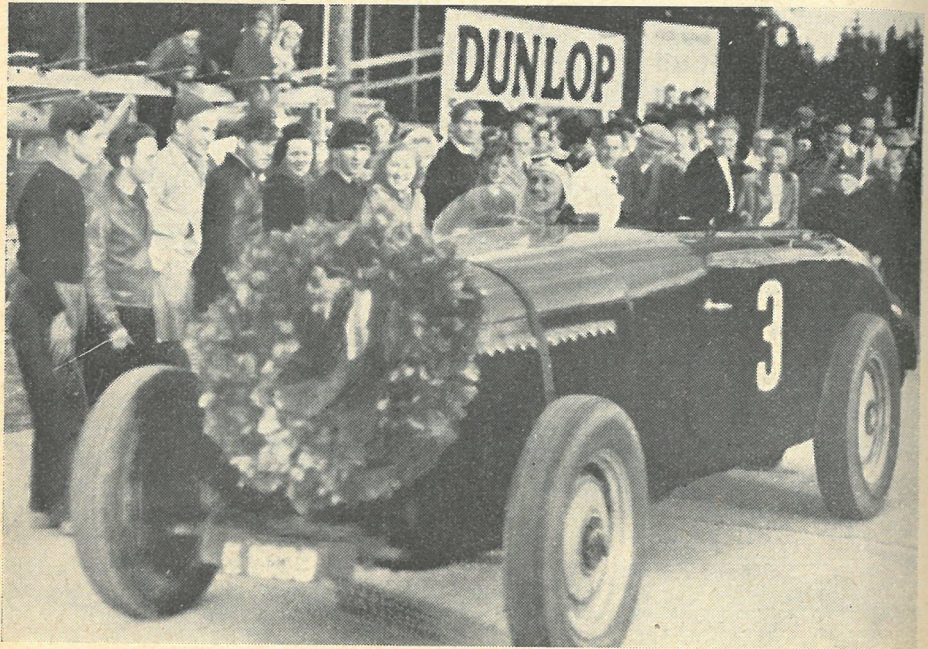
JOHN DUNLOP

starte paa een Gang, og for det andet var det forkert at tilsidesætte Accelerationsprøven, ved at lade den store Klasse starte først fulgt af den mellemste og den mindste tilsidst.

Man tog ganske vist Hensyn til Accelerationen indenfor de enkelte

Klasser, men det er ikke nok. For Eksempel laa Vilh. Nellemann som Nr. 4 i den samlede Prøve, men han blev ved Starten placeret langt tilbage — selvom han holdt som Nr. 4 i den lille Klasse.

M. H. D.



Hans Pahl kører Æresrunde.

GARDERMOEN-RACET

set med Benny Dicksons Øjne

»Benny,« sagde Redaktøren en Dag, »du skal med til Gardermoen, vi kan ikke have en Medarbejder rendende her, naar han ikke kender noget til Motorsport. Jeg ved, du er en habil Motormand, men Sport har du ikke Begreb om. Vi er 4 Mand i min Vogn.« Denne afsluttende Bemærkning kunde for udenforstaaende synes som en venlig Opfordring til at køre med, men vi, der hører til »Inderkredsen«, ved, at 4 Mand i »Ophelia« vil sige, at den er stopfuld, hvorfor jeg fortolkede Redaktørens afslutten-

de Bemærkning til noget i Retning af: »Du har at være der, men hvordan Fanden du vil komme derop, kommer ikke mig ved.«

Naa, en Ordre er en Ordre, og jeg mindes med Gru et Tordenvejr, der trak hen over Redaktionen, da en af Fotograferne havde faaet Ordre til at fotografere Motorløbene i Nakskov, men udeblev. Jeg vilde nødig være Lynafleder for et saadant Tordenvejr, saa jeg nikkede alvorsfuldt og skred hjem for at tænke over Tingene.

Jeg sad og tænkte, om det virkelig

skulde være nødvendigt at lade sig køre ned paa Gaden for at faa en Undskyldning til at blive hjemme, da den sædvanlige Eftermiddagspost med Regninger blev læstet ind af min Brevkasse og gav mig en ubeskrivelig Rejselyst. De næste 4 Timer tilbragte jeg med at lede Sverigeskortet igen for at finde Gardermoen, men uden Resultat. Ved at ringe til Politikens Oplysning fik jeg mine geografiske Begreber revideret og fandt virkelig Aastedet lidt Nord for Oslo, der som bekendt ligger i Norge. Det var Begyndelsen, men alt i denne Verden lader sig ordne. Netop som jeg havde fundet Gardermoen i Norge, kom Olsen ind ad Døren. Olsen er en lille, hyggelig Mand, der har en lille, hyggelig Bil. En Gang imellem konsulterer han mig i forskellige motortekniske Spørgsmaal, som vi har lige lidt Forstand paa, men da jeg er den frækkeste, giver jeg ham gode Raad, og da han er den klogeste, lader han være med at følge dem, men vi har det rart sammen. »Du skal med til Gardermoen,« sagde jeg, »du har godt af at se lidt Motorsport og faa dine Horisonter udvidet.« Olsen saa paa mig med sine godmodige Øjne. »Hvad mener du med med til Garderskoen, hvordan kommer vi derhen?« »Moen,« rettede jeg, »og saa er det op, det ligger i Norge, hvad du burde vide, og vi kører i din Vogn.« Det var det, Rejsen var i Orden. Da jeg var nede og søge Valuta i Nationalbanken, saa Bankmanden alvorligt paa mig. »Det er et meget stort Løb?« sagde han. »Saa ganske afgjort,« sagde jeg. »Det er et meget stort Blad, De repræsenterer?« »Absolut.« Jeg voksede en usynlig Tomme. Bankmanden saa paa mig med livstrætte og medlidende Øjne. »Det maa jeg tro,« sagde han. »De er den 15. Medarbejder, der skal til Dragondalen.« »Gardermoen,« rettede jeg, men tog mig hurtigt i det. »Jeg skal til Gardermoen, de andre skal overvære Grand Prix T. T. Champion Racet i Dragondalen.« Jeg fik Valuta.

Rejsen gennem Sverige og til Oslo formede sig, som den Slags Rejser gør. Naar man i Sverige forlanger en

Kop Kaffe med Rundstykker til, faar man serveret en stor Kop Chokolade med Spegepølsemdadder, en Opgave for Foreningen Norden at faa dette Forhold ændret.

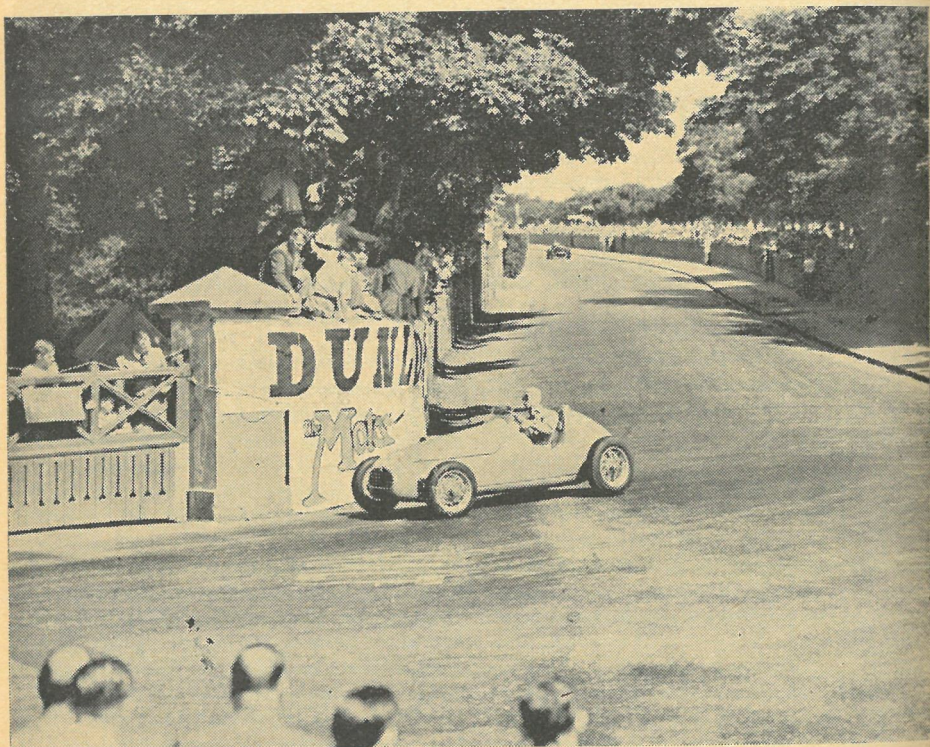
Søndag Morgen skulde vi starte fra Oslo for at køre ud til Banen, men da Løbet først skulde begynde Kl. 13, fandt vi det passende at starte Kl. 12. Vi kom ind i en rasende Strøm af Biler, der jog af Sted ud af Oslo med Kurs mod Gardermoen. Efter 10 Minutters Kørsel holdt vi stille paa Landevejen mellem 10.000 andre Biler, der heller ikke flyttede sig af Pletten. Ti Meter frem, stop. Fem Meter frem, stop. Tyve Meter frem, stop og to Meter frem, da der var en anden, der kørte op i os. Ud af Vognen og sparke Fiskehalen af Udblæsningsrøret og binde Kofangeren op i den ene Side. Modtage og aflevere et Visitkort fra og til den skyldige. Ti Meter frem, stop. Fem Meter frem, stop og ud og binde Kofangeren op i den anden Side. Faa et Visitkort igen og aflevere et, fordi man havde set 500 andre gøre saadan. »Her er kønt,« sagde jeg. »Er her?« sagde Olsen og saa ud. Saa var vi ude og binde den forreste Kofanger op og beklage et bulet Kuffertrum i en Ford foran. Aflevere et Visitkort, faa et Visitkort. Efter en Times Kørsel var alt overflødigt Udstyr fjernet fra Vognen. Efter 2 Timer paa denne Vej havde vi ikke flere Visitkort af vore egne, men en Prøvekollektion af Visitkort i alle Størrelser og Formater. Da vi holdt en halv Time uden at kunne komme hverken frem eller tilbage, skrev Olsen Navnene op paa alle dem, der havde kørt ind i os. Næste Gang, vi kørte ind i en Vogn, saa jeg Olsen frimodigt dele Kort ud af Kollektionen. Efter fire Timers Kørsel var der hverken Vand eller Olie paa Vognen, og den blev staaende som naglet til Vejen med 2000 Vogne og 2000 brølende Horn bag os. »Sæt den i Frigear,« sagde jeg, »saa skubber vi den ind til Siden.« Olsen lyttede for første Gang i sit Liv til et af mine Raad. Vi satte os til at vente og fik i Mellemtiden baade Vand og Olie paa igen. Saa smaaningom blev Motoren kold og lod

Motorerne drøner paa Isle of Man

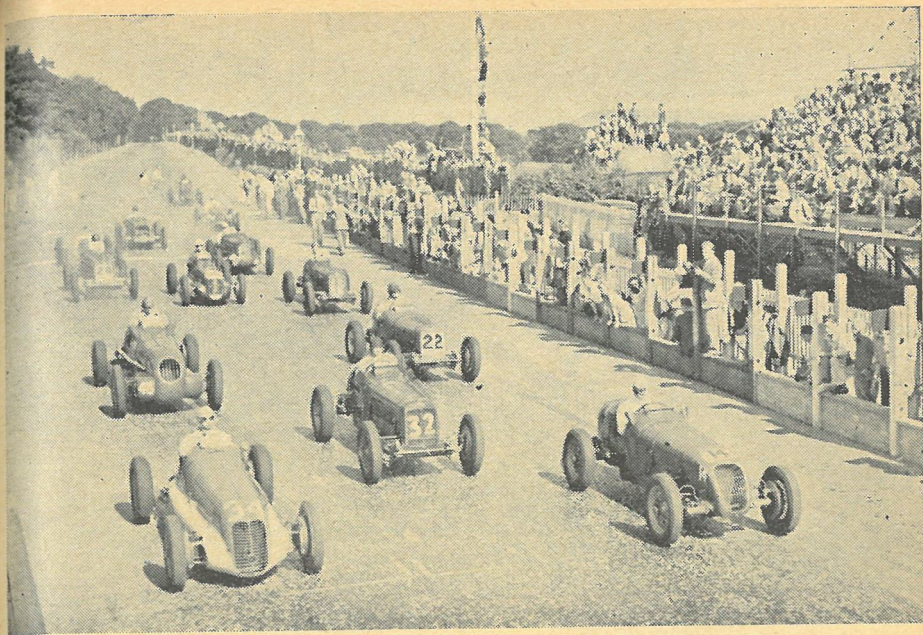
Manx Cup Race - British Empire Trophy - Manx Grand-Prix

I Manx Cup Race stillede 18 smaa Vogne op til Start med den siamesiske Prins Bira som afgjort Favorit i sin lille 1100 ccm Fiat Simca. Lige fra Starten til det $46\frac{1}{2}$ miles lange Race gjorde Ian Nickols sit yderste for at presse sin Magnette med dobbelt Knastaksel. Fra Startlinien saa det virkelig ud til, at han skulde kunne følge Biras Simca, men efter første Omgang maatte Nickols gaa ind til Depotet med et ødelagt Stempel. Lederfeltet efter Bira bestod nu af Harrisons 2 Liter Riley, Grahams røde Magnette og Winterbottoms Emeryson Special. En kort Overgang saa det ud til, at Harrison var i Stand til at true den forbløffende lille franske Fiat, der ikke er forsynet med Kompressor. Han gik udenom Grahams

M. G. og laa som Nr. 2 paa anden Omgang kun 8 Sekunder efter Simcaen. Tredie Omgang gennemførte han paa 3 Min. 32 Sekunder, der svarer til en Gennemsnitsfart af 65,87 mls/Tm., 1 Sekund hurtigere end Simcaen, og i det bløde Sving ved Opløbet var det kun faa Meter, der adskilte de to Vogne. Ved Cronk-ny-Mona havde Harrison Forhjulene paa Linie med Fiatens Baghjul, og Tidtagningen for Omgangen viste, at Harrison havde sat Farten op til 66,50 mls/Tm., men paa femte Omgang opdagede Prins Bira Faren og satte Farten op, og Afstanden mellem de to Vogne blev øget fra Omgang til Omgang, og paa 12. og sidste Omgang gik Prins Bira over Maallinien 31 Sekunder foran Harrison. Den lille, hurtige Fiat



Prins Bira i sin fabelagtige Fiat Simca ved Parkfield Corner.



Starten til British Empire Trophy.

Simca havde kørt med en Gennemsnitsfart paa 66,05 mls/Tm.

Som Nr. 3, men næsten 3 Minutter efter, kom Winterbottoms Emeryson Special, som havde sin egentlige Premiere. Det er en meget moderne, lille Racer med 2 overliggende Kamakslers. 4-cylindret Motor med Marshall Kompressor, der giver to Indsugningstryk, selvskiftende Armstrong Gearkasse med 6 Hastigheder frem og med individuel Affjedring af alle fire Hjul.

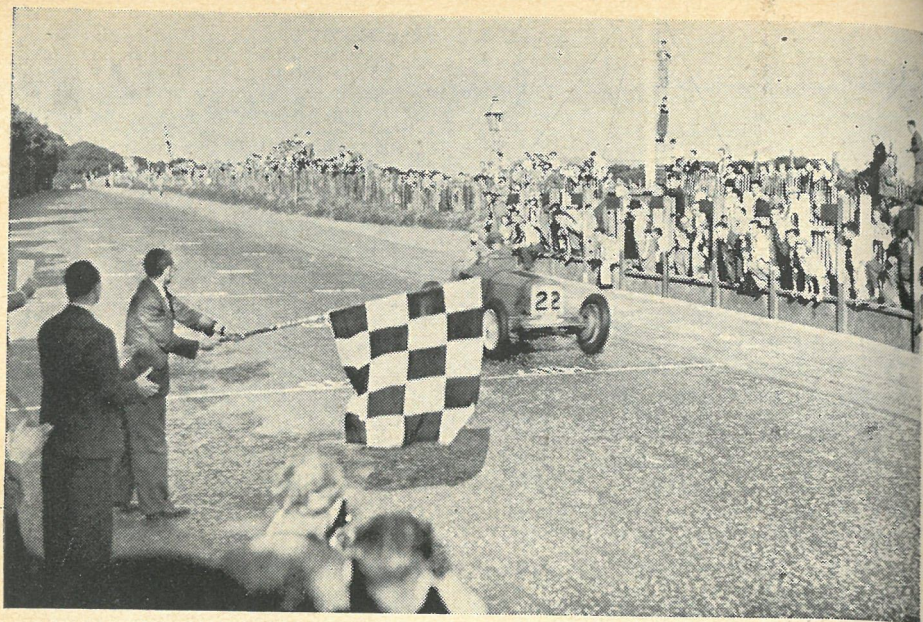
Under Træningen til B. E. T. havde Prins Bira ogsaa vist sig i Topform ved at køre en Omgang paa 3 Minutter 16 Sekunder i sin Maserati, 2 Sekunder hurtigere end Whiteheads E. R. A. og 4 Sekunder hurtigere end en anden E. R. A. kørt af Abecassis. Ogsaa Harrison kørte nu en E. R. A., og baa de han og Prins Bira var enige om, at de hellere vilde køre deres smaa Vogne, der bedre egnede sig til den korte Bane.

Der startede 14 Vogne, og Biras blaa-gule Maserati tog Føreren ned ad Langsiden mod Bray Corner, men denne Gang var Siameseren mere truet. De andre Køreere jog efter ham

ned ad Vejen ved Ballanard og rundt om det bratte Højresving ved Willaston op ad den snørklede Willastonvej, gennem Cronk-y-Bury, gennem Haarnaalesvinget ved Cronk-ny-Mona og op til Banens højeste Punkt. Man kunde høre Motorernes Drønen, og snart efter kom de første Vogne gennem det hurtige Højresving forbi Depotet, men her sprang Prins Bira fra og gik ind til Depotet, hvor han klagede over, at Maseratien ikke vilde ligge paa Vejen. Forbi Depotet for Abecassis, Whitehead, Bob Gerad og Harrison, alle med E. R. A., fulgt af Tony Rolt i Alfa Romeo uden Kompressor, Ansell i Maserati, Brook i den sidste nye E. R. A. Grand Prix-Model og Shawe-Taylors noget ældre E. R. A.

Bira fik indstillet Støddæmperne og gik i Gang igen, men Vognen gik stadig ikke, som den skulde, paa anden, fjerde og sjette Omgang gik han til Depot igen, først for at lukke Luft ud af Hjulene og senere for at skifte dem helt.

Fire af Englands bedste Køreere sloges nu drabeligt om Føreren med Abecassis, Whitehead og Gerad i



Gerad gaar over Maallinien som Vinder.

Spidsen. Efter 10 Omgange — en Fjerdedel af Løbet — begyndte Olien at sprøjte ud over Abecassis Dæk, og han maatte stoppe op for at udbedre Skaden, hvorefter Whitehead omgaende tog Føringen efterfulgt af Gerad 27 Sekunder senere. Whitehead kørte med en alt andet end ny Vogn, men forøgede dog Afstanden til 30 Sekunder foran Gerad. Whitehead holdt en Gennemsnitsfart af 68 mls/Tm, og hans Hastighed varierede ikke med mere end 4 Sekunder pr. Omang. Abecassis opgav sin Tredieplads, da det var umuligt for ham at holde Vognen med oliemættede Dæk, der tilsidst blev Aarsag til, at han havnede i nogle Sandsække. Tony Rolt gik ind til Depotet fra sin Femteplads med et stadigt synkende Olietryk paa Alfaen. Efter 20 Omgange var en Del af Vognene nødt til at gaa til Depot for at tanke op, og blandt dem var Whitehead, der laa paa Førstepladsen, kun et halvt Minut foran Gerad, der imidlertid havde Brændstof nok til hele Løbet. Det var klart, at dette Forspring ikke var nok, selv til den hurtigste og mest fuldkomne Optankning, og det var netop en saadan, White-

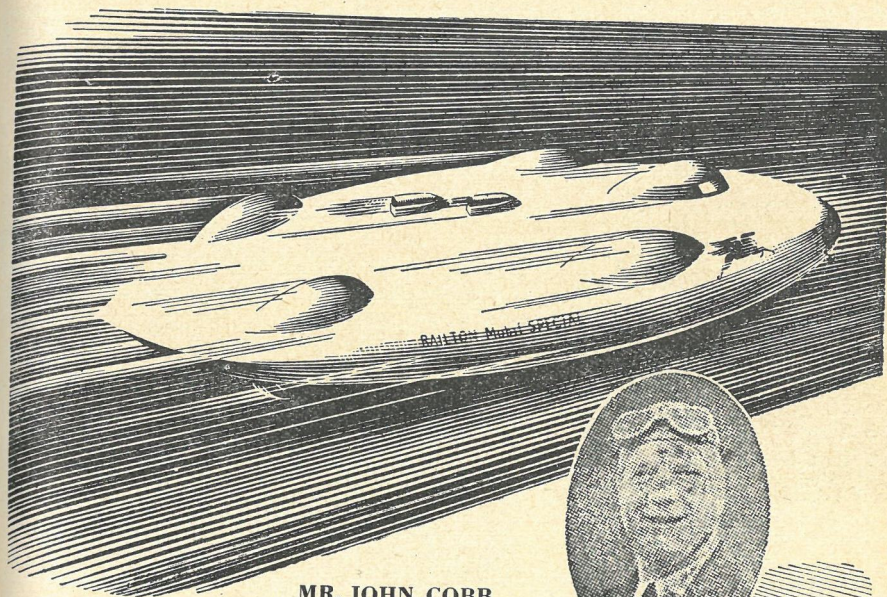
head foretog, men der gik 41 kostbare Sekunder, og da han lagde ud igen, havde Gerad overtaget Føringen, en Stilling han holdt Løbet igennem, og med stadig forøget Fart. Hans Vindertid blev 2 Timer 16 Minutter 52 Sekunder, hvilket svarer til en Gennemsnitshastighed paa 68,02 mls/Tm. Whiteheads Tid blev 2 Timer 18 Minutter 35 Sekunder. Den hurtigste Omgang blev kørt af Gerad i Tiden 3 Minutter 18 Sekunder eller en Gennemsnitshastighed paa 70,53 mls/Tm, men under Træningen kørte Prins Bira en Omgang 2 Sekunder hurtigere.

Vognenes Størrelse var 1500 ccm med Kompressor eller 4500 ccm uden Kompressor som Maximum.

Ralph Nickolson.

JUNIOR MANX GRAND PRIX

140 Motorcykler med fri Udblæsning frembragte en alt overdøvende Larm, medens de blev varmet op inden Starten i 350 ccm og 250 cmm Klassen. Vejrmedlingen fra Banens forskellige Steder var ikke særlig gunstig. Regn og stærk Blæst vilde møde Ryt-



MR. JOHN COBB

*der med sin Raillon
Special paa Stranden
ved Bonneville i Utah,
opnaaede at sætte Ver-
dens mest fantastiske
Rekord.*

650 km. i Timen

Den britiske Racerbilkører JOHN COBB har sat ny Verdensrekord for Automobiler, idet han forleden i et fantastiske Køretøj, forsynet med K. L. G. Tændrør, opnaaede en Tophastighed af 650 km i Timen.

For at en Motor kan præstere en saadan Hastighed, stilles der de største Krav til Tændrørene, og det har atter her vist sig, at **K. L. G.** stadig er Verdens førende Tændrør.

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

Forlang **K. L. G.** hos Deres Reparator.

K.L.G.

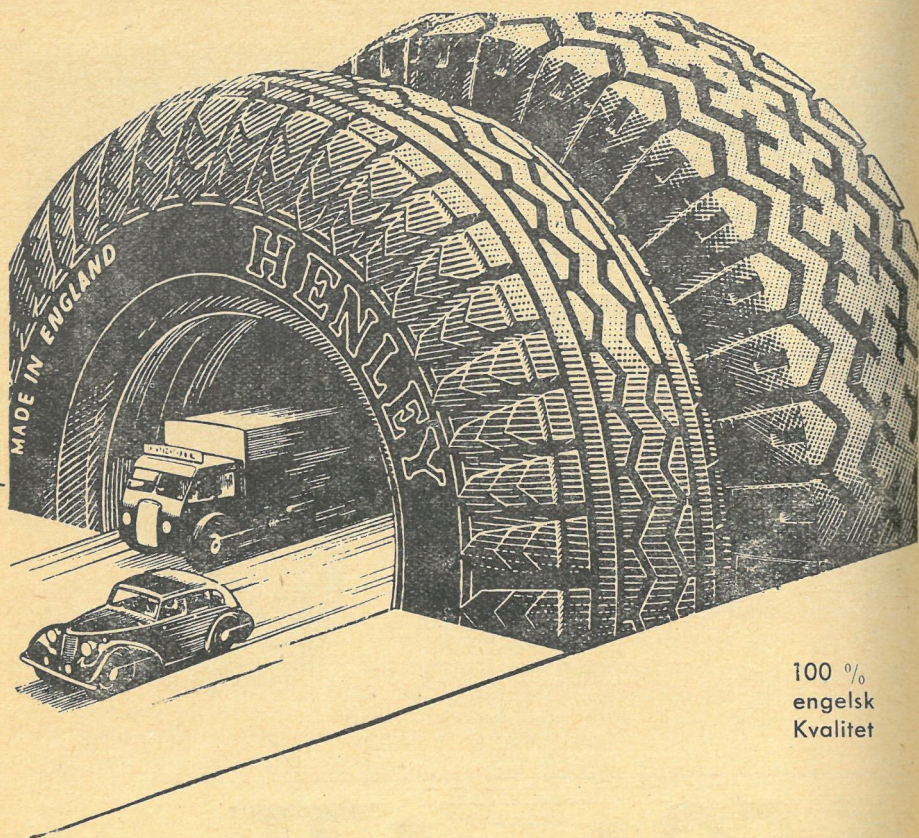
CORUNDITE

Tændrør



FAAS OVERALT TIL ENHVER MOTOR

GENERALREPRÆSENTANT: **VILH. NELLEMANN A/S, KØBENHAVN, RANDERS**

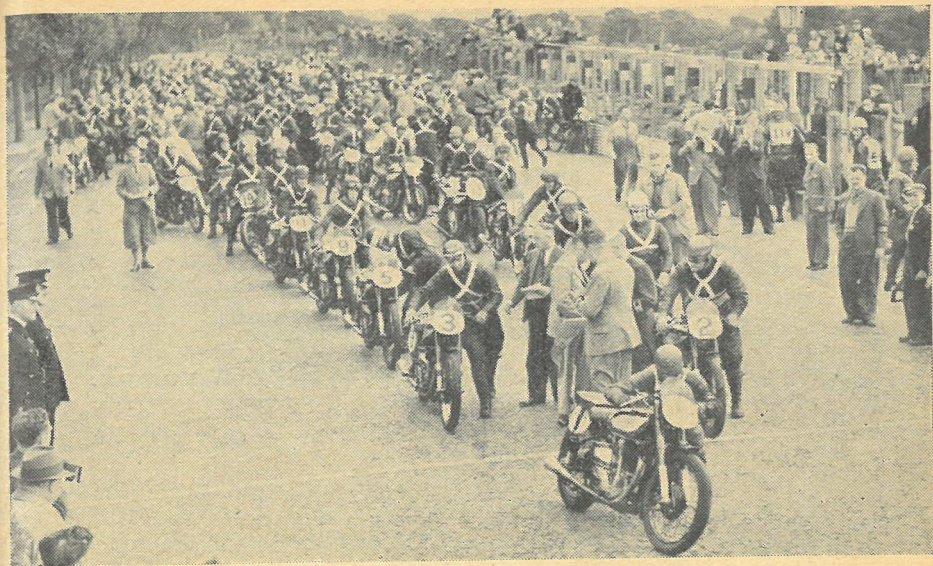


100 %
engelsk
Kvalitet

Erfarne Motorfolk vælger

HENLEY DÆK

- til sikker Kørsel



Fra Starten til Junior Manx Grand Prix.

terne paa den $37 \frac{3}{4}$ mile lange T. T.-Rute.

100 Ryttere startede i 350 ccm Klassen og med 10 Sekunders Mellemrum løber en Rytter frem med sin Maskine og et Øjeblik efter er han ude af Syne.

De første Meldinger fra Banen indløber. Ved Glen Helen ligger A. E. Moule (Norton) som Nr. 1 da han kommer tilbage fra 1. Omgang er hans Tid 31 Minutter, eller lidt over 73 mls/Tm, hvilket er en fin Tid fra en staaende Start. Noget efter kom en anden Favorit, Denis Parkinson (Norton). I Modsætning til de fleste andre Ryttere laa han fladt hen over sin Tank, for at formindske Luftmodstanden saa meget som muligt. Nogle faa Sekunder efter Parkinson kom en anden Rytter, som man afgjort maatte regne med, E. Briggs, der vandt Clubman T. T. Et Øjeblik efter fik man Tiderne for første Omgang, Briggs laa i Spidsen med Moule paa Andenpladsen og Parkinson som Nr. 3. Derefter kom Stiffleet, Carter og Mc Veigh — alle paa Norton.

Regnen holdt op, og Vejene begyndte at tørre. Farten blev sat op og paa det store »Regnebrædt« kunde man følge Rytterne paa den lange

Rute. Briggs var startet 1 Minut senere end Parkinson, men deres Placering blev omtrent markeret samme Tid ved Craig-ny-Baa. Efter anden Omgang viste det sig, at Briggs ikke alene var gaaet uden om Parkinson, men ogsaa kom 8 Sekunder før denne, hvilket vilde sige, at Briggs ialt laa 68 Sekunder foran. En Overraskelse i Placeringen efter 2. Omgang var Purnell (Velocette), der var gaaet frem paa Fjerdepladsen i Stedet for Siffleet, der var gaaet langt tilbage. Ellers var Placeringen den samme som efter 1. Omgang. Rytterne kørte til Depot for at tanke op, men Briggs mistede her nogle kostbare Sekunder, ved at køre ind til en forkert pit, for senere at fortsætte til sin egen længere nede. Paa den Maade kom Parkinson først af Sted paa 3. Omgang. Efter denne Omgang var den eneste Forandring i Placeringen af de 6 første Ryttere, at Mc Veigh var gaaet udenom Purnell og Carter. Briggs overhalede Parkinson igen og en anden Norton kørte af Mc Candless gik stærkt frem. De seks første Ryttere efter 4. Omgang var Briggs, Parkinson, Moule, Mc Candless (alle Norton), Purnell (Velocette) og Parsons (Norton), en Placering, der holdt sig

uforandret efter 5. Omgang. Paa sidste Omgang sker der noget. Moule er den første, der fuldfører, men hans Startnummer er meget lavt. Saa kommer Briggs, der maa anses for Vinder og man er allerede parat til at vise Flag for Parkinson, men han kommer ikke. Er Parkinson styrtet i en sidste rasende Slutspurt? Man venter i Spænding paa Nyheder fra Bannen — og endelig kommer de: Parkinson kommer løbende med sin Maskine fra Govenors Bridge. Det viste sig, at hans Tænderør havde svigtet i de sidste afgørende Minutter. Ved den endelige Opgørelse viser det sig at samme Tænderør har kostet ham Anden- eller Trediepladsen — han er kommet ind som Nr. 4.

Vinder blev E. Briggs (Norton), Nr. 2, A. E. Moule (Norton), Nr. 3, J. E. C. Purnell (Velocette), Nr. 4, D. Parkinson (Norton), Nr. 5, S. T. Barnett (Norton) og Nr. 6, A. F. W. Wheeler (Velocette).

Briggs Gennemsnitsfart var 74,64 mls/Tm. og ikke mindre end 33 Ryttere gennemførte i Replica-Tid.

I 250 ccm Klassen, der kørtes samtidig, indtraf en sørgelig Ulykke. B. B. Russell, der kørte en af Stanley Woods Moto Guzzi, førte Løbet de

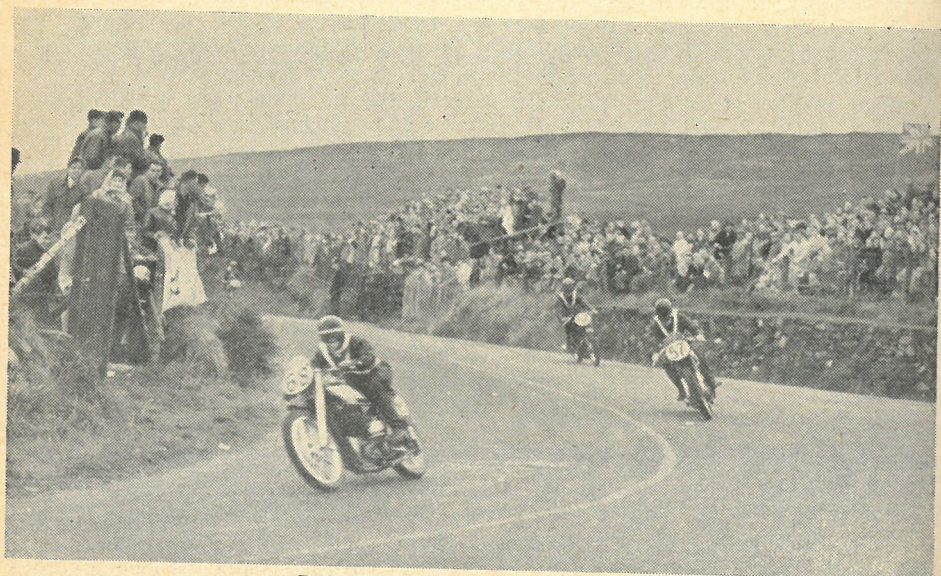
første 4 Omgange, men da han paa 5. Omgang kørte gennem Ramsey styrtede han og blev dræbt paa Stedet. Russell var den fødte Motorkører og man regnede ham som en kommende Stjerne.

Det blev nu en anden Guzzi, der overtog Føringen, kørt af A. Munks, der har mistet Synet paa det ene Øje. Det var derfor en dobbelt Triumf for ham at vinde Løbet, men det var tydeligt, at Meddelelsen om Kammeratens Død fratog ham enhver Glæde eller Interesse for denne Sejr.

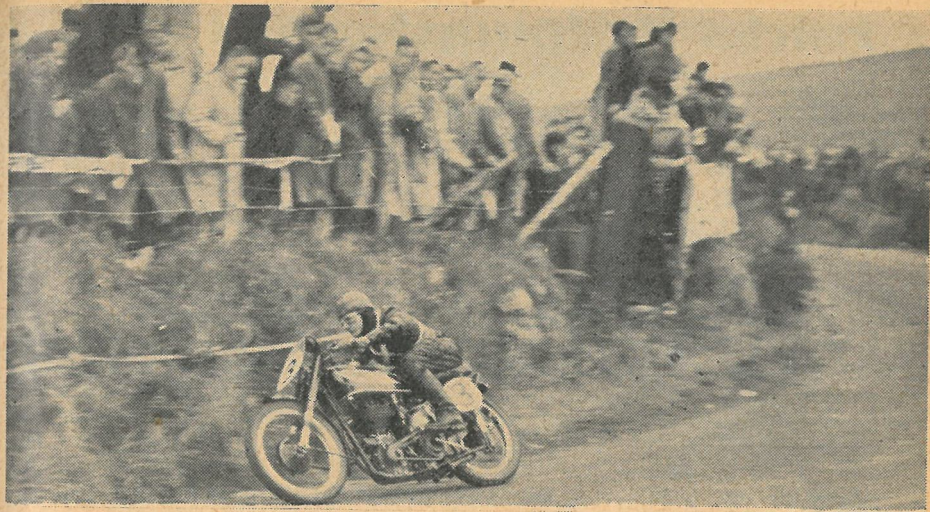
MANX GRAND PRIX SENIOR

Seniorløbet for 500 ccm Maskiner blev kørt 2 Dage senere under de daarligst tænkelige Vejrforhold. Det var ikke alene Regn og Blæst, der vanskeliggjorde Forholdene, men Rytternes værste Fjende, Taagen, satte Sigbarheden ned til omkring Nul paa den Del af Veje, der gik gennem Bjergene.

Da de 107 Ryttere startede havde Forholdene bedret sig noget, men var langt fra gode. Briggs, Parkinson og Moule, der havde ført Junior Grand-Prix lagde sig ogsaa her i Spidsen paa deres 499 ccm Norton-Maskiner. Der var en Del 350 ccm Maskiner



D. Parkinson (68) og G. Dunham (57).



Moule gaar gennem en Kurve i fin T.T.-Stil.

imellem, saaledes kørte Archer den samme 350 ccm Velocette, som Bob Foster havde vundet dette Aars Junior T. T. med.

Da alle Rytterne var startet begyndte Nyhederne fra Banen at strømme ind: Pratt havde Vrøvl med et Tændrør ved Craig-ny-Baa, men fortsatte, Wilson var stoppet op for at lukke Luft ud af Forhjulet og Reid maatte standse og justere Koblingen. Archer havde overhalet over 10 Ryttere og var nu paa Vej mod anden Omgang. Man fik nu Klarhed over Stillingen, og det viste sig, at Parkinson førte Løbet foran Briggs og Moule, der igen laa foran Crossley, C. F. Salt og Crow, alle paa Norton og med kun 35 Sekunder mellem Parkinson og Crow. Paa anden Omgang satte Moule Farten op og kørte Omgangen 1 Sekund hurtigere end Parkinson, men var stadig 11 Sekunder efter denne. Paa denne Omgang kørte Mc Candel og Barnett, begge Norton, op til henholdsvis 5. og 6. Plads. Archer laa nu som Nr. 7 og hans 348 ccm Velocette havde kørt Omgangen kun 6 Sekunder langsommere end den hurtigste 500 ccm. Paa 3. Omgang gik Mc Candless frem til Fjerdepladsen og Crossley og Salt kom igen og lagde sig henholdsvis som Nr. 5 og 6.

Før hver Omgang kom færre og færre Ryttere tilbage. Der var mange

Maskinskader og nogle enkelte Styrt. Briggs laa kun 7 Sekunder efter Parkinson og Moule kun 8 Sekunder efter Briggs. Der blev nu rapporteret Regn ved Kirkmichael, og der var stadig Taage paa den højtliggende Del af Ruten. Ikke desto mindre havde Mc Candless kørt 3. Omgang med en Gennemsnitsfart, der laa lige under 80 mls/Tm.

Paa 4. Omgang gik Briggs udenom Parkinson og laa nu 22 Sekunder foran denne, medens Moule laa 30 Sekunder efter Parkinson. Salt var gaaet frem som Nr. 4, og Crossley og Barnett laa som Nr. 5 og 6. Paa 5. Omgang blev Barnett væk og Mc Veigh rykkede op paa hans Plads, ellers var Placeringen den samme, blot havde Briggs øget sit Forspring. Denne Placering holdt sig den sidste Omgang igennem, og Briggs vandt i Tiden 2 Timer 53 Min. 25,4 Sekunder, der svarer til en Gennemsnits-hastighed paa 78,34 mls/Tm. De første 11 Mand, der gik over Maallinien, kørte alle Norton. 15 Mand gennemførte i Replica-Tid. Den hurtigste Omgang blev kørt af Mc Candless (Norton) med en Gennemsnitsfart af 79,82 mls/Tm.

Der vil nu atter falde Ro over Motorøen Man, men det trofaste Publikum diskuterer allerede Chancer og Nyheder til 1948 T. T.

Falcks Redningskorps i 1946

Falcks Redningskorps har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning for Jubilæumsaaret 1946. Den viser trods alle Vanskeligheder i det forløbne Aar en stor Stigning i Udrykningernes Antal i Forhold til Aaret forud, og det er navnlig værd at lægge Mærke til Brandberedskabets Indsats. Her er Udrykningstallet steget til 6645 fra 6045, en Stigning paa 600 Udrykninger i 1946. Det viser, at stadig flere og flere gør Brug af »Danmarks største samlede Brandvæsen«. I denne Forbindelse kan det oplyses, at Korpset nu raader over 117 Automobilspøjter af nyeste Model, 130 Paa-hængssprøjter og 28 Stige- og andre Udrykningsfartøjer.

Udvidelser gennemført trods alle Vanskeligheder.

Aaret indledtes iøvrigt med Planlæggelsen af en Række nye Stationer samtidig med, at en stor Udvidelse af Vognparken blev forberedt. Det var bl. a. Menningen, at der skulde opføres nye FALCK-STATIONER i Sønderborg, Tønder, Brønderslev, Brande, København, Otterup, Ringsted og Aarup, men desværre lagde den stramme Valutapolitik saa alvorlige Hindringer i Vejen for Korpsets Udvidelsesplaner, at man ved Aarets Udgang kun naaede at faa begyndt paa de to nye Stationer i Ringsted og Aarup, mens Opførelsen af andre Stationer foreløbig har maattet udskydes.

Og hvad der har gjort sig gældende paa Bygeomraadet, har ogsaa øvet sin Indflydelse paa Udvidelsen af Vognparken. Alligevel har FALCKS REDNINGSKORPS med sejg Energi arbejdet hen paa den nødvendige Udvidelse og Mordernisering. Det er saaledes lykkedes at faa anskaffet en Række Chassiser til Opbygning af nye Motorsprøjter, og en Række Brandvæsener Landet over kan nu glæde sig over at have fuldt moderne Brandmateriel, hvor man tidligere maatte klare sig med mindre tidssvarende. Ogsaa Anskaffelsen af en Del kraftige Kran- og Redningsvogne og en Del

»JEEP«s har afhjulpet et Savn. Derimod var det ikke muligt i Aarets Løb at skaffe nye, moderne Ambulancevogne, idet det saa at sige har været umuligt at skaffe egnede Chassiser.

En Falck-Vogn hvert halvandet Minut.

Arbejdet har iøvrigt været meget omfattende i det forløbne Aar. Foruden de 6645 Brandudrykninger har Korpsets Stationer foretaget 7943 Udrykninger til Storm- og Vandskader, 11,819 til Dyreredninger, 139,752 Udrykninger til havarerede Biler og 135,364 Udrykninger til Ulykker og Sygdomstilfælde. Nye Abonenter har i Aarets Løb faaet udleveret 17,139 nye Forbindskasser af FALCKS REDNINGSKORPS sædvanlige Model, og trods den alvorlige Mangel paa Forbindstoffer er det i Aarets Løb lykkedes at fremskaffe ikke mindre end 1 Million 149,386 Stk. Suppleringsdele til de udstationerede Forbindingskasser.

Stigningen i det samlede Udrykningstal i Forhold til Aaret i Forvejen andrager 10,444. Korpsets Vognpark Landet over deltog ialt i 339,707 Udrykninger mod 329,263 Aaret forud. Det svarer til 930 Udrykninger i Døgnet, og det vil atter sige, at der hvert halvandet Minut befinder sig en af Falcks Udrykningsvogne paa Fart. Ialt kørte Korpsets 618 Køretøjer over 6½ Million km i 1946.

Af Byerne med de største Udrykningstal kan — bortset fra Storkøbenhavn, der havde 73,210 Udrykninger — følgende nævnes. Som Nummer 1 kommer Odense med 21,992 Udrykninger over 267,687 km. Derefter følger Aarhus med 20,665 Udrykninger og 217,231 km. Nummer 3 bliver Aalborg med 15,230 Udrykninger og 287,321 km. Derefter Vejle som Nummer 4 med 9535 Udrykninger og 139,920 km. Esbjerg bliver Nummer 5 med 6825 Udrykninger og 108,000 km og endeig som Nr. 6 Silkeborg med 6369 Udrykninger og 115,766 km.



**Firestone Dækket
giver flest Kilo-
meter pr. Krone.**

Husk dette naar Salget bliver frit!

Nutidens Firestone Dæk er de bedste, som nogensinde er fremstillet og er Resultatet af omfattende Forskning, den største Erfaring og de mest krævende og indgaaende Prøver.

Kør paa Firestone og opnaa flest Kilometer pr. Krone.

Firestone Dæk er de bedste, fordi

Firestone er fremstillet af de mest moderne Materialer og efter de nyeste Konstruktionsprincipper og

Firestone i sine Laboratorier ofrer Millioner paa Materialeundersøgelser og Forsøg.

Beviset herfor føres i det daglige Liv, og det understreges ved, at Firestone Gang paa Gang ved de store amerikanske Væddeløb udkonkurrerer alle andre Dæk.

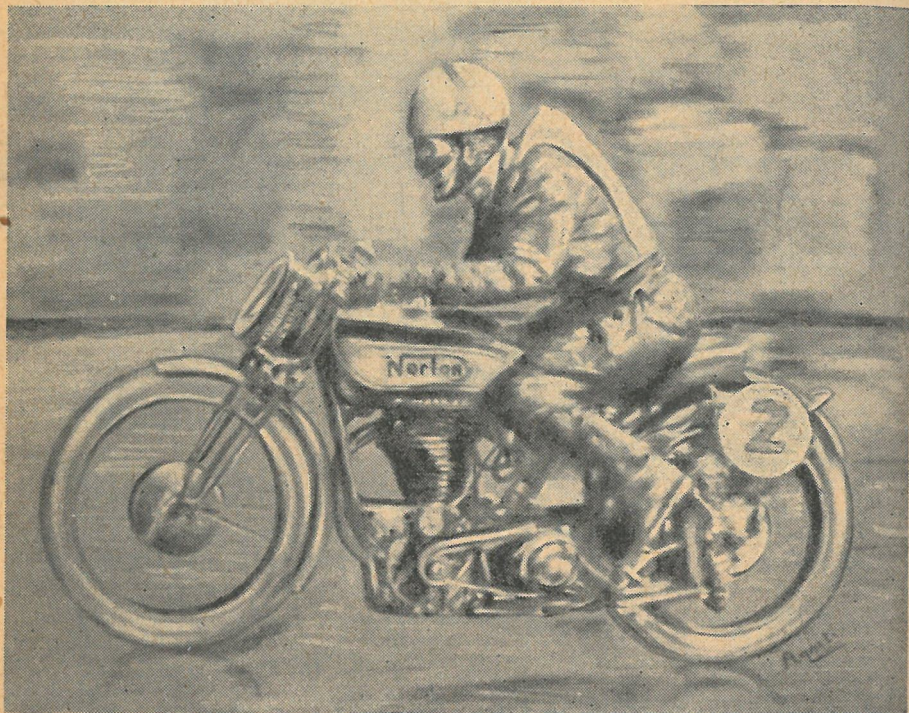
Firestone

Flest Kilometer pr. Krone

Generalrepræsentation for Danmark:

Skandinavisk Motor Compagni A-S København-Odense

I KUL OG KRIDT



Vi havde for nogen Tid siden Besøg af en ung Kunstnerinde, der viste os et glimrende Billede i Kul og Kridt af en Motorcyklist i fuld Fart. Vi genkendte med det samme Rytteren som V. Holming, Finland, der paa sin Norton vandt Djurgaardsløbet i Aar — nøjagtig det samme Billede, som vi bragte i S. M. J.s Juninummer. Vi var meget imponerede og sikrede os med det samme Kunstværket, som vi gengiver ovenfor. Billedet maaler ca. 65 × 50 cm, og saafremt der er nogle af

vore Læsere, der ønsker et saadant Billede, kan det bestilles gennem S. M. J. Prisen er Kr. 65,00, og vor unge Kunstnerinde kan tegne det Motiv, De ønsker, enten efter Billeder i S. M. J., eller hvis De har et specielt Ønske, kan De blot medsende et skarpt Fotografi. Fotografiet skal være skarpt, da det er begrænset, hvad man kan forlange af en Kvinde i motorteknisk Retning. Som sagt er Tegningen udført i Kul og Kridt og er af stor dekorativ Virkning.



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER

Verdens hurtigste Bilringe

Halvtreds Ringe, som er fremstillet af Dunlop Rubber Co. Ltd. i Birmingham, har vist sig i Stand til at køre med en Fart af 634 km i Timen, hurtigere end nogen Fart hidtil opnaaet paa Landjorden. I 1939 satte John Cobb i en Napier Railton Rekorden op til 590 km i Timen. I Aar lykkedes det at presse Rekorden endnu højere op paa Bonneville Salt Flats i Utah.

Naar alt tages i Betragtning, afhænger Succesen af dette Rekorforsøg og Kørerens Sikkerhed i stor Udstrækning af Ringene. De skal ikke alene afvikle Napier Motorernes enorme Kraft, men de maa gøre dette, medens de selv er udsat for en høj indre Spænding paa Grund af Centrifugalkraften. Denne Spænding er altid tilstede, naar en Ring drejer rundt. I et almindeligt Automobil, som kører med en Fart af 80 km. i Timen, er den ca. $1\frac{1}{2}$ Tons, hvilket en moderne Ring med Lethed kan modstaa. Naar det drejer sig om saa store Hastigheder som 650 km i Timen, forhøjes denne Kraft til ca. 150 Tons. Det er et stort Problem at konstruere en Ring, som kan modstaa Virkningen af denne Kraft.

Hvorledes ser en saadan Ring ud? Maaske gør den ikke større Indtryk ved første Øjekast. Den af Dunlop specielt for John Cobb konstruerede Ring benævnes 7-00-31, en middelstor Ring 7 Tommer i Tværsnit paa en Fælg 31 Tommer i Diameter. Det første, der falder i Øjnene, er, at Ringen er ganske glat uden Slidbanemonster. Den er ogsaa mere rund i Tværsnit end den almindelige Automobilring. Hvis man vilde skære en Skive af denne Ring, vilde man sandsynligvis blive overrasket ved at se, at Slidbanen kun er to Hundrede dele af en Tomme tyk, Resten af Tykkelsen dannes af Lærredskassen. Aarsagen hertil er forbundet med den omtalte Centrifugalkraft paa 150 Tons, som vilde rive en almindelig Ringbelægning af som et Lyn. Hver Ring,

som bruges til Verdensrekord i Hastighed, bruges kun ca. 4 Minutter, hvorefter den udskiftes for en Sikkerheds Skyld. Derfor kan en forholdsvis tynd Slidbane af speciel Blanding beskytte Lærredskassen tilstrækkelig godt mod Afskrabning og Ituskæring paa Saltgrunden. Det Materiale, hvorefter denne Slidbane konstrueres, maa have stor Modstandsevne mod Afskrabning for at modstaa det stærke Slid af Accelerationen efter Start og Gearskifte. Hvis man undersøger Vognens Hjulspor paa Saltgrunden efter et Rekordforsøg, kan man se sorte Mærker ved Starten og med Mellemrum indtil den opmaalte mile. Disse Mærker bestaar af Gummi, som er slidt af Ringene paa Grund af Napier Motorernes store Kraft, som foranlediger Hjulspin ved Start og ved hvert Gearskifte.

Ringens Lærredskasse fremstilles meget omhyggeligt af Lag af gummibehandlet Rayon (Kunstsilke). Rayonfibrene er i sig selv meget fine og yderst stærke.

En anden Del af Ringen, hvoraf meget afhænger, er Kanttraadskonstruktionen, som holder Ringen fast til Fælgen. Disse Kanttraade fremstilles af en meget sejg Staalwire, den stærkeste, der nogen sinde er anvendt til Fabrikation af Ringe. Den har en Strækstyrke paa 180 Tons pr. Kvadrattomme.

En usædvanlig Bestanddel er den saakaldte »bead spacer« (Vulst Adskiller), som kun findes paa disse særlige Ringe. Det er en massiv Gumming forstærket med Staalwire og anbragt saaledes, at den kan holde Kanttraadene adskilt og presse dem fast imod Fælgens Kant. I en almindelig Ring er Lufttrykket indeni Slangen tilstrækkeligt til at opnaa dette, men for at modvirke det forhøjede Tryk ved meget stor Fart og for at stabilisere Ringen i Tilfælde af Tab af Luft maa ekstra Sikkerhedsforanstaltninger træffes.

Hvilken Slags Slinger bruger Cobb?

Skønt de maa være meget omhyggeligt beregnet og fabrikeret, ser de ud som ganske almindelige Slinger. I Princippet er Ventilen ligesom Standardtypen, men den er gjort stærkere og nøjagtigere. Der er ogsaa truffet særlige Foranstaltninger til at laase Ventilhætten paa Ventilstammen. Aarsagen hertil bringer os igen tilbage til Centrifugalkraften. Længe før John Cobb nærmer sig Maximumshastigheden, vil Centrifugalkraften presse Ventilfjederen aaben, saa det kun er Ventilhætten, som holder Luften i Slangen. Fælgmøtrikken er ogsaa gjort særlig stærk, saa der ingen Mulighed er for ved Centrifugalkraften at faa Ventilsystemet trykket ind i Slangen.

Der er visse andre Detailler vedrørende disse mærkelige Ringe, som Øjet ikke kan se. En af disse er Gummiblandingen, som Dunlop's Teknikere specielt har fremstillet for at reducere Varmedviklingen. Dette er meget nødvendigt, for selvom Kørselen med den største Fart, som opnaas, maaske kun varer et eller to Minuter, stiger Temperaturen stærkt paa Grund af det indvendige Tryk i Ringen, og den Blanding, der anvendes, maa begrænse Temperaturstigningen til ikke at overstige Kogepunktet, hvis Ringen skal bestaa Prøven.

Alle disse særlige Træk giver en Forestilling om, hvilke Problemer Dunlops tekniske Stab maa løse ved Fabrikationen af de Ringe, som er blevet benyttet af alle Indehavere af Verdensrekord i Hastighed til Lands siden 1929. I nævnte Aar satte Sir Henry Seegrave Rekorden ud for Ray Keach med en Fart af 370 km i Timen. Ni efterfølgende Rekorder blev sat i Løbet af de næste ti Aar af Sir Malcolm Campbell, George Eyston og John Cobb, og Farten blev forøget med yderligere 220 km i Timen til Cobbs Præstation paa 590 km i Timen i 1939.

Hver enkelt af disse Forøgelser af Minimumsfarten gav Konstruktørerne af Dunlop Ringe flere og flere Problemer at løse. Det er en umiskendelig Anerkendelse af det heldige Resultat af deres Anstrengelser, at de

hver Gang leverede en Ring, som ydede alt, hvad man forlangte af den. Deres Fremskridt kan maales ved den enkle Kendsgerning, at sammenlignet med Ringene til Eystons 500 km Fart i Timen i 1937 var Ringene til Cobbs Forsøg i Aar 30 pCt. stærkere og 30 pCt. lettere.

Det er et meget nærliggende Spørgsmaal, hvorledes Konstruktørerne kan vide, at Ringen kan klare Opgaven. Naturligvis kan de indvundne Erfaringer fra tidligere Rekordforsøg fortælle dem en hel Del, men det eneste virkelige Prøvemiddel er at lade Ringen løbe under de samme Fart- og Vægtbetingelser som under Rekorden og saa studere Resultaterne. Almindelige Prøvemaskiner for Ringe kan umuligt frembyde disse Betingelser, og jævnsides med Udviklingen i Fabrikationen af selve Ringen til den stærke Fart har Dunlop tilvejebragt et mellem hele Verdens Ringprøveanlæg enestaaende Prøvelaboratorium for store Hastigheder. Udstyret i dette specielle Laboratorium har fornylig maattet ombygges for at være i Stand til at prøve de forøgede Hastigheder, og det kan nu rekonstruere de Vilkaar, som et Rekordforsøg paa næsten 650 km i Timen er undergivet.

Hvad sker der under denne Prøve? Hvis vi har det Privilegium at overvære den, nærmer vi os en ret isoleret Bygning og kommer ind i den gennem et ydre Kontrolrum. Dette Rum er fyldt med elektriske og mekaniske Redskaber, for at man fuldstændig kan kontrollere Prøven paa sikker Afstand fra selve Skuepladsen for Operationerne. Væggen modsat Indgangen er svært pansret og har et Par smaa Kighuller og en stærkt fastgjort Dør. Hvis vi nærmer os et af Kighullerne, ser vi et meget større Rum forude, indeholdende en mægtig Stilladskonstruktion, i hvis Centrum en horizontal Bom holder selve Ringen, og tæt derved en stor Staaltrømler.

Den egentlige Prøve sker omtrent paa følgende Maade. Ved Hjælp af en 20 Heste-Kraft Motor drives selve Ringen op til Prøvehastigheden, og samtidig bringer en anden 150 Heste-Kraft Motor den store Trømler op til

den samme Hastighed. Naar Hastighederne er blevet synkroniseret, bringes Ringen og Staaltrømlen i Kontakt med hinanden, medens den for Formålet bestemte Vægt bringes til at virke i et Minut. Dette repræsenterer en Distance paa syv miles paa Maximumsfart, som betyder en sværere Prøve, end der kræves under virkelige Forhold. Naar Prøven er færdig, tages Ringen straks af Prøvehjulet, og det undersøges saa paa forskellig Maade under Stilstand, indbefattende Temperaturkontrol, Dimensionskontrol, nøjagtigt Eftersyn og Røntgenundersøgelse efterfulgt af en fuldstændig Afripping for at opdage Forandringer i Strukturen.

Det er nødvendigt at gennemføre strenge Sikkerhedsforanstaltninger under enhver Prøve paa disse Hastigheder paa Grund af den enorme Centrifugalkraft og andre Kræfter, der udvikles. I Tilslutning til det isolerede Prøvekammer og Pansebeklædningen, som adskiller dette Kammer fra Kontrolrummet, er der en speciel Nødbremseanordning, som hurtigt kan reducere Hastigheden, hvis der skulde være et eller andet i Vejen. Alle Prøvemaskinens forskellige Bevægelser kan kontrolleres paa Afstand, medens Forsøgene iagttages gennem Kighullerne i Pansebeklædningen.

Man har en anden Type af Hastighedsprøver, som anvendes over for Ringe, der skal bruges til Verdensrekord i Hastighed; her bringes Farten endnu højere op, uden Anvendelse af Vægt, alene for at prøve Virkningerne af Centrifugalkraften. Denne Prøve udføres paa en speciel Turbine-Prøvemaskine paa General Electric Companys Laboratorier. Paa denne Maade er der allerede blevet prøvet Ringe med en Fart af 896 km i Timen, hvorunder Centrifugalkraften, der udvikles, steg til det enorme Tal af 270 Tons.

Hjulene er ogsaa en vigtig Sag ved Verdensrekordforsøg i Hastighed. De er ogsaa et af Dunlop Organisationens Produkter og er specielt fremstillet paa Foleshill Fabriken i Coventry. De er af »Split two-piece bolted-up« (todelt, sammenboltede) Type, bestaaende



Nu Komma Nix med Velofix..

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

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



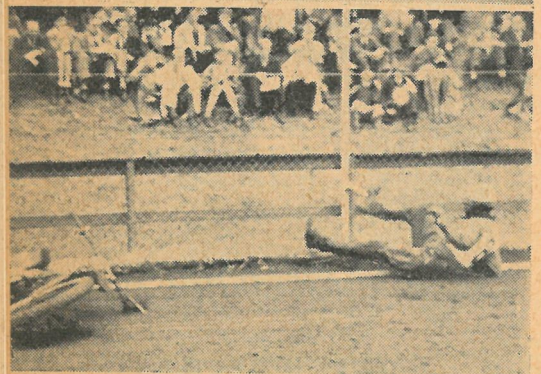
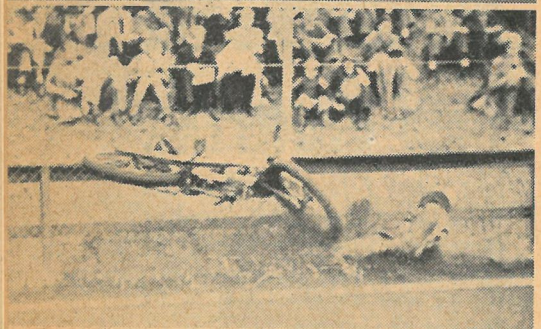
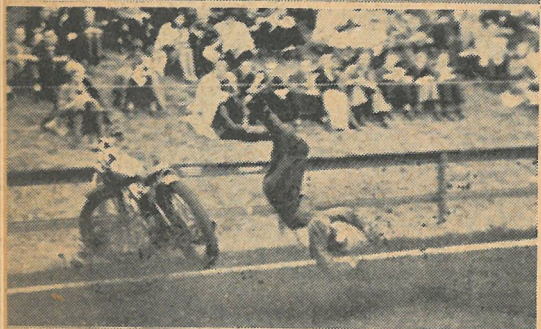
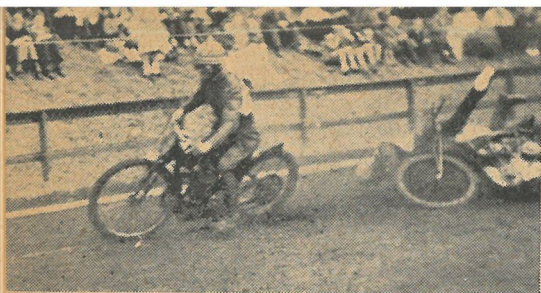
★ VELOFIX er ogsaa ideel til Møbler
Prøv engang!



POLISH

— hurtigere og mere holdbar!

SI&S Lak- og Farvefabrikker
KØBENHAVN S.



Et Styr, der strakte sig over 15 Meter.
Det er Svenskeren Stig Pramberg, der
sætter denne smukke Rekord paa Gen-
tofte Stadion.

(Fot.: M. v. Haven).

af staalsmedet Arbejde i Hovedkonstruktionen, hvortil er føjet en let, presset Staalskive.

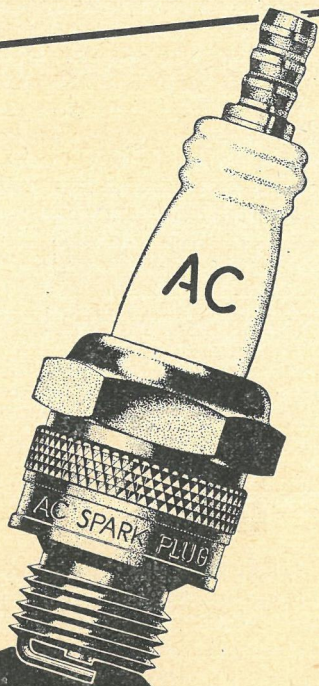
Planlæggelsen, Fabrikationen, Prøven, Samling og Pakning af et Sæt Ringe med tilhørende Udstyr til et Verdensrekordforsøg i Hastighed kræver et umaadeligt Detailarbejde, som paa hviler Ringenes Konstruktør personlig. Dette Arbejde er ikke færdigt, naar Ringene er afsendt fra Fabriken. Konstruktøren og en eller flere Montører maa være til Stede hele Tiden under Prøvekørslerne og Rekordforsøgene for at tage sig af alt vedrørende Ringene.

Man kan spørge om Betimeligheden af at ofre saa meget i disse Tider paa Fremstillingen af nogle faa Ringe for et saadant Formaal; men det Kendskab til Ringens Natur, til nye Konstruktionsmetoder og nyt Materiale, som Dunlops Konstruktører har erhvervet sig ved siden 1929 at have fremstillet Ringe til Verdensrekordforsøg, er af uvurderlig Betydning. Det kan ikke undgaa at forbedre Produktionen af almindelige Ringe til privat og kommercielt Brug.

Yderligere kan det anføres, at Storbritanniens ubestridte Førerstilling, i hvad der kan kaldes »non plus ultra« Fremstilling af Ringe, har en vis Prestigeværdi. Det er ikke mange Aar siden, at en Stormagt af statspolitiske Grunde helligede hele sin Energi paa Tilvejebringelse af Rekorder af en eller anden Art, idet der blev ydet mægtige Tilskud til de paagældende Fabrikanter eller Enkeltpersoner. I Storbritannien overlades i Hovedsagen saadanne Sager til privat Foretagsomhed. Om det er rigtigt eller forkert, kan der diskuteres om, men ingen kan nægte, at Landets faktiske Monopol paa Verdensrekord i Hastighed til Lands er en stor Anerkendelse af Dygtigheden hos de Teknikere, som har gjort dette muligt, at Modet hos de Mænd, som har kørt Vognene og af den Tillid, der er næret af de Industri-mænd, som har baaret de store økonomiske Byrder.

★ ★ ★

Tallene taler for AC



52.17%

af samtlige amerikanske Vogne
fremstillet i de sidste 10 normale
Produktionsaar har været udstyret
med AC Tændrør. Kan man forlange
bedre Bevis for Kvalitet og Holdbarhed?



TÆNDRØR

GENERAL



MOTORS

God Afslutning paa Sæsonen i Løng

Programmet blev indledet med et Rekordforsøg paa Specialmaskine. Uno Jensen kørte 4 Omgange med flyvende Start paa 1.58.0, og da Banen er lagt fuldstændig om i Aar, maa denne Tid regnes for Banerekord. Erling Nygaard Jensen skulde have kørt Rekordforsøg paa Standardmaskine, men under Træningen styrtede han og paa-drog sig en lettere Hjernerystelse, hvorfor han ikke kom til at deltage i Løbene. Kaj Hansens Midgetracer vakte megen Beundring i et Løb med Helmuth Carlsen, der kørte Sidevogn. Kaj Hansen vandt Løbet klart. Der var mange spændende Situationer, og Afslutningen paa Sæsonen i Løng kan kun betegnes som vellykket. Resultaterne blev:

Junior-Standard: 1. Robert Petersen, 2. Hans Bondesen, 3. Kurt Larsen.

Ekspert-Løb: Helge Kamuk 9 Points, Uno Jensen 8 P. (vandt de to første Heat, men fik Maskinskade i 3. Heat). Peter Nielsen, som vandt 3. Heat, blev Nr. 3 med 6 P., Jørgen Nielsen 3 P.

Senior-Standard: Langhorn 10 P., Aksel Clausen 6 P., Egon Walther 5 Points.

Senior-Standard, 350 ccm: Svend Larsen 10 P., Carlo Neister 7 P., Knud Jensen 7 P.

Sidevognsløb: Helmuth Carlsen 12 P., Svend Jensen 8 P., Hans Jacobsen 7 P.

Handicap Ekspert-Race: Helge Kamuk sejrede med Uno Jensen paa Andenpladsen, begge fra schratch. Peter Nielsen og Jørgen Nielsen styrtede.

Senior Standard-Handicap: 1. Svend Larsen (70 Meter Forspring). 2. Jens Hansen (120). 3. Erik Langhorn (Schratch).

Sidevogns-løb: 1. Hans Jacobsen (40). 2. Svend Jensen (60). 3. Helmuth Carlsen (Schratch).

Rune Larsson i fin Form

Den Rekord, Rune Larsson satte den 27. Juli ved at køre i Tiden 1.15.0, havde Bent Jensen sat sig for at slaa, hvilket han ogsaa gjorde eftertrykke-

ligt ved at køre i Tiden 1.12.8. Ogsaa Kaj Holck Mogensens Rekord paa 1.22.0 for Standardmaskiner blev slaaet af en anden Aarhuskører, Knud Nielsen, der paa sin Norton kørte i Tiden 1.20.3.

Englænderen Phil Hart skulde have startet, men i sidste Øjeblik nedlagde Banens Læge Forbud mod, at han startede. Hans Landsmand Fred Jates blev derefter alene om at repræsentere de engelske Farver. Hans første Start var ikke saa vellykket, idet han slap Kohlingen for brat, hvorved Maskinen stejlede, smed ham af og kørte en halv Snes Meter paa Baghjulet.

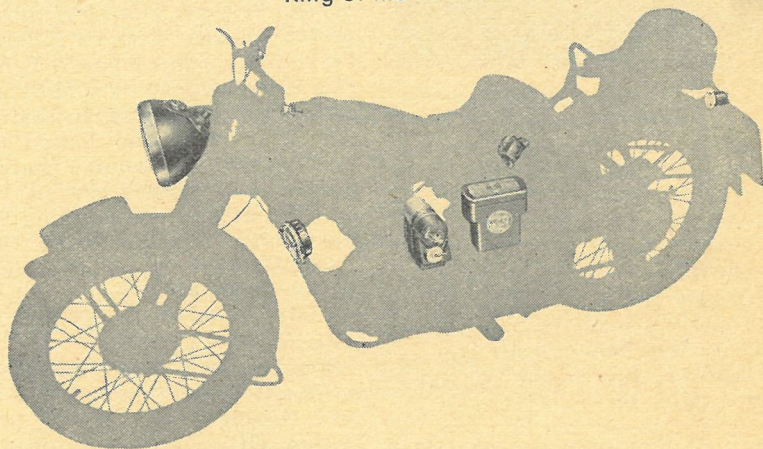
Mossø-Racet for Specialmaskiner blev vundet af Orla Knudsen med Aage Andersen paa Andenpladsen. Expert B blev vundet af Bent Jensen foran Fred Jates. Bent Jensen vandt ligeledes første Afdeling af Expert-Racet, men i Slutheatet fik han Maskinskade, hvorefter Rune Larsson vandt overlegent, Orla Knudsen paa Andenpladsen, C. O. Jensen som Nr. 3 og Aage Andersen som Nr. 4. Rune Larsson vandt med ialt 9 Points, medens Orla Knudsen, C. O. Jensen og Aage Andersen hver opnaaede 5 Points. De opnaaede Tider placerede Orla Knudsen som Nr. 2, C. O. Jensen som Nr. 3, og Aage Andersen blev Nr. 4.

Senior Standard blev vundet af Børge Mørck, Kolding, med 13 Points. Han viste i dette Løb, at han er en Rytter, der er rykket frem i forreste Række, og der er ikke Tvivl om, at han vil opnaa store Resultater i næste Sæson. Nr. 2 blev Kaj Hock Mogensens med 12 Points og Leif Hirsborg besatte Trediepladsen med 11 Points. Junior Standard blev vundet af Henry Worre med 14 Points. Nr. 2 blev H. Amstrup med 12 Points og bedre Tid end Børge Petersen, der ligeledes fik 12 Points. Nr. 4 blev Erik Ravn med 10 Points.

Sidevognsløbet blev som sædvanlig meget spændende. Første Heat blev vundet af Carlo Jensen, Aarhus, foran Hans Dalsgaard, Vejle, medens 2. Heat gik til Josef Koch foran Thorkild Sørensen, Horsens. I Slutheatet førte Josef Koch, men paa sidste Omgang blev



King of the Road



LUCAS

ELEKTRISKE MOTORCYKLETILBEHØR

Horn . Lygter . Batterier (Tændspole)
Magnet-Dynamo . Baglygter . Kontakter
etc. er kendt af Motormænd Verden
over og værdsat for dets fremragende
Kvalitet.

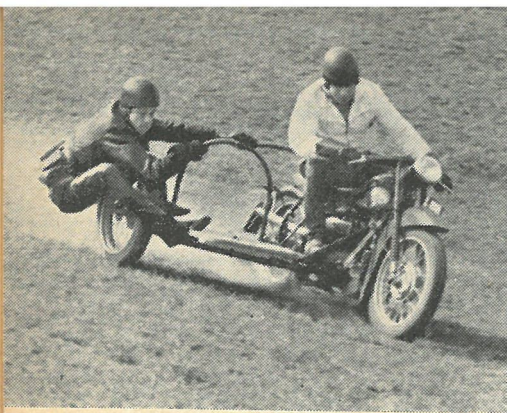
Repræsentant for Danmark

AXEL KETNER

Service-Afdeling:
Nørregade 40 . C. 9279

Kontor- og Lagerekspedition:
Nørrevold 9 . C. 4195 . C. 6819

KØBENHAVN K.



Fra Trialøbet i Glostrup.

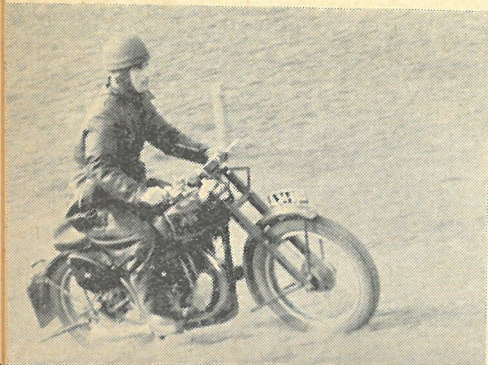
han overhalet af Thorkild Sørensen, der dog maatte se sig slaaet paa de sidste Meter før Maallinien af Carlo Jensen. Der var dog kun 1/10 Sekund mellem Carlo Jensen og Thorkild Sørensen. Nr. 3 blev Josef Koch og Hans Dalgaard blev Nr. 4.

Det var Aarets sidste Løb paa Hem Odde, og Aarhus Motor Sport kan se tilbage paa en fin Sæson — ikke mindst sportsligt set.

GLADSAXE

Det store Sus paa Gladsaxe (20/9) blev Dagens Match mellem Bent Jensen og Orla Knudsen. De to Ryttere kørte Side om Side, og det var kun nogle faa Centimeter, Placeringen forskød sig hos den ene eller anden Part. I Svingene kom der lidt Luft mellem Rytterne, men paa Langsiden gik det igen Side om Side frem til næste Sving. Resultatet blev da ogsaa, at Løbet maatte køres om, fordi de to Maskiner gik over Maallinien paa samme Tid. Efter Omkørselen kunde Orla

Fra Trialøbet i Glostrup.



Knudsen opvise en Sejr paa 1/10 Sekund. Det var blændende Kørsel, og det er altid en Fornøjelse at se en Match mellem saa jævnbrydige Ryttere. Ogsaa i Expertmatchen vandt Orla Knudsen med Bent Jensen paa Andenpladsen. Aage Andersen kom ind som Nr. 3, medens Englænderen Fred Jates ikke kunde klare sig i det danske Selskab. I et af Heatene i Expert B-Klassen skete en Række Styr. I et af Svingene mistede Erhard Fisker Herredømmet over Maskinen. Banen var meget fedtet, hvilket resulterede i, at ogsaa Uno Jensen styrtede. Leif Bech fik paa samme Omgang Maskinskade og maatte gaa ud. Paa næste Omgang styrtede Henning Petersen paa samme Sted som Fisker. Uno Jensen og Henning Petersen fuldførte dog Heatet. Løbet blev vundet af Uno Jensen med Erhard Fisker paa Andenpladsen.

Standardløbet blev vundet af Helge Kamuk foran Holger Hansen. Standard Handicap blev vundet af Knud Nielsen, men ogsaa her kørte Helge Kamuk beundringsværdigt. Experternes Handicap blev vundet af Aage Andersen med Bent Jensen paa Andenpladsen og Orla Knudsen som Nr. 3.

FINT LØB I NAKSKOV

Motorløbet i Nakskov Søndag den 14. September blev et af de hidtil bedste efter Dirt Track-Banens Indvielse. Der var Spænding og Fart over Feltet fra først til sidst, og de ca. 4500 Tilskuere gav Gang paa Gang deres Tilfredshed til Kende ved kraftigt Bifald.

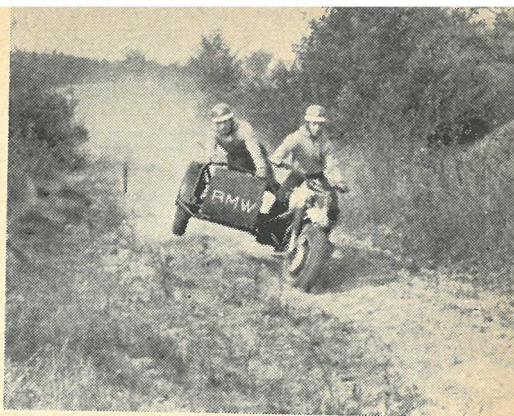
Stævnets »store Nummer« var Midget-Racet, og det viste sig, at et nyt Tændrør skulde sikre en fin Sejr til Kaj Hansen, København. I første Heat sikrede Kaj Hansen sig straks Førstepladsen, men efter en enkelt Omgang foer Robert Nellemann, Randers, frem som en Pil og naaede ind 2,2 Sekunder før Kaj Hansen. Derefter skiftede Kaj Hansen Tændrør, og dette gav Resultat. I de 2 sidste Heat overtog han straks Førerstillingen og beholdt den 100 m foran Nellemann Banen rundt. Resultatet blev, at Kaj

Hansen sejrede med 5 Points mod Nellemanns 4. Tiderne var henholdtvis 1.40 og 1.44.3.

Sidevognsmatchen blev vundet af Josef Koch, København, der syntes at være i rigtig »Gaa-paa-Humør« den Dag. Han kastede sin Maskine frem over den fine Bane, og især brillerede han i Svingene. Hans Kørsel var meget fin, til Tider fantastisk, og i Slutheatet pilede han af, som vilde han sætte ny Banerekord. Han vandt i Tiden 1.51.3 mod Villy Kornegs 1.52.5.

I Handicap-Ekspert overraskede Erik Melhede, Nakskov, ved at lægge samtlige sine tre Konkurrenter bag sig straks fra Starten paa Trods af, at han startede paa sin almindelige Standard Maskine, idet hans J. A. P. havde faaet Motorskade. Han kunde dog ikke holde til Tempoet og maatte se sig overhalet af den dygtige Peter Nielsen fra Slagelse, der i sidste Instans sikrede sig Førstepladsen. Melhede maatte saaledes nøjes med Andenpladsen, men det var ogsaa et Resultat, han kunde være bekendt.

Ogsaa i Handicap Senior Standard placerede Nakskov Kørerne sig fint, idet Melhede vandt i Tiden 1.44. Ogsaa Ernst Petersen beredte Tilskuerne en Overraskelse, idet han i Handicap Junior Standard pludselig gik frem efter at have ligget langt bagud. Han naaede efter nogen Kamp helt frem til Andenpladsen, men da Nr. 1 pludselig fik Maskinskade, blev han Vinder.

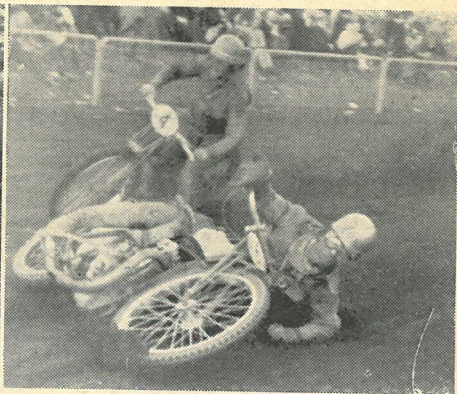
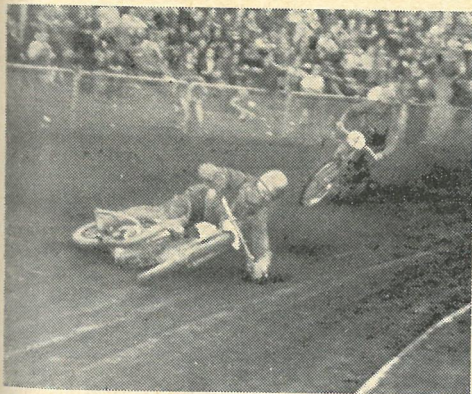


Fra Trialet i Glostrup.

Palle Houlberg, Nakskov, viste sig iøvrigt ogsaa at kunne give behagelige Overraskelser, og ligesom Josef Koch syntes han at specialisere sig i at foretage Overhaling indenom. Han benyttede sig af Nummeret i Handicap Senior Standard, hvor han erobrede en Andenplads efter at have overhalet den fine Kører Gunner Jørgensen, Svendborg, og ogsaa i Svingelsløbet gik han frem, og denne Gang var det ingen ringere end Josef Koch, han tog.

Svingelsløbet blev vundet stort af Nakskov Kørerne Erik Langhorn i Tiden 1.43.2, mens Josef Koch og Palle Houlberg naaede ind paa samme Tid. Houlberg laa dog en Ubetydelighed foran Koch og blev betragtet som Nr. 2.

Som Helhed var Løbet præget af fin Kørsel. Der skete ingen Styrt af alvor-



Saadan broadsider vi i Danmark — næsten da! - Henning Petersen i Gladsaxe.



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.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af

**Tandhjul og Krumtæpler
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V

ligere Karakter, kun Freddy Rohde, København, maatte bæres ud efter et haardt Fald, men han havde dog ikke lidt særlig Overlast. Da Josef Koch kørte Æresrunde efter den fine Sejr i Sidevogns Matchen, tabte han sin Sidevognsmand til stor Moro for Publikum. Jubelen steg yderligere, da Koch havnede i Hegnet efter at have holdt Udkig med sin tabte Ledsager.

Resultaterne:

Junior Standard: J. Lund-Andersen, Svendborg, 1.49.8. Freddy Rohde, København, 1.50.6. Svend Nielsen, Svendborg, 1.54.2.

Svingelsløbet: Senior Standard: Erik Langhorn 1.43.2. Palle Houlberg 1.44.2. Josef Koch 1.44.2.

Expert-Race: Peter Nielsen, Slagelse, 1.40.2. Poul Sander 1.46. Erik Melhede 1.49.2.

Handicap. Junior-Standard: Ernst Petersen, Nakskov, 1.55.4 (60 Meter Tillæg), Svend Rytter, Stubbekøbing, 1.58 (intet Tillæg). Svend Nielsen, Svendborg, 1.58.2 (40 m Tillæg). J. Lund Andersen, Svendborg, 2.02.6 (90 m Tillæg).

Handicap. Senior Standard: Erik Melhede 1.44 (20 m Tillæg). Viggo Rasmussen, Nakskov, 1.45.2 (30 m). Erik Langhorn, Nakskov, 1.47.5 (intet). Henry Jørgensen, Nakskov, 1.49 (80 m). Gunnar Jørgensen, Nakskov, 1.52 (40 m).

Handicap Expert-Race: Peter Nielsen, Slagelse, 1.44.4 (130 m Tillæg). Erik Melhede 1.46.4 (20 m Tillæg). Poul Sander 1.47.5 (70 m Tillæg). Erling Jensen, Slagelse, 1.48.3 (0 Tillæg).

Handicap Sidevogns-Match: Josef Koch 1.49.9 (70 m Tillæg). Willy Korneg 1.51.3 (50 m). Hans Jacobsen, Hvidovre, 1.53.8.

Overraskelse paa Langesø

Dagens Overraskelse paa Langesø (21/9) var den unge Sidevognskører Johs. Mäkinen, der slog Danmarksmeesteren Johs. Hansen. Knud Mogensen kom i samme Løb ud for et Uheld, da han mistede Herredømmet over Mäkinen, der stillede sig paa tværs af Banen, hvorved baade Knud Mogensen

og hans Sidevognsmand blev kastet af. Mogensen brækkede nogle Ribben og blev indlagt paa Amtssygehuset.

Senior Solo blev en spændende Dyst mellem Poul Kalør og Svend Nissen. Kalør lagde sig straks i Spidsen, men paa sidste Omgang halede Svend Nissen mere og mere ind paa ham for at gaa uden om i Opløbssvinget. Svend Nissen pressede sin Maskine til det yderste og gik over Maallinien 1 Sekund foran Kalør i Tiden 3.15.4. Holger Hansen blev Nummer 3 og Eivind Hansen Nr. 4.

Automobilløbet blev vundet af Holst Sørensen med Aug. Jørgensen paa Andenpladsen. Oswald Heick kom i sin lille M. G. ind som Nr. 3, hans Vogn havde ikke Kræfter nok til at følge med de store Vogne. Holst Sørensen og Aug. Jørgensen var meget jævnhrydige med Tiderne 3.30.6 og 3.32.2.

Junior Solo blev vundet af Chr. Jacobsen med Carl S. Andersen paa Andenpladsen. Senior Handicap blev vundet af Poul Kalør, der havde 50 m Tillæg. Sv. Aage Rasmussen og Villy Andersen førte, men efter 2 Omgange naaede Kalør frem til Førstepladsen, og da han gik over Maallinien, var han tæt fulgt af Svend Nissen. Kalør fik noteret Tiden 3.20.8 og Svend Nissen 3.22.4, 10 Sekunder foran Holger Hansen, der besatte Trediepladsen. Sidevogns Handicap blev vundet af Johs. Hansen med Johs. Mäkinen som Nr. 2 og Bent Bruun-Larsen som Nr. 3. Man kunde ogsaa paa Langesø glæde sig over vore dygtige Sidevognskørere, der altid giver Publikum en spændende Match.

Automobilhandicapet blev vundet af

Kurt Christensen med Holst Sørensen som Nr. 2 og Heick som Nr. 3. Kurt Christensen kørte godt, og hans Sejr var baade retfærdig og overlegen.

Sv. Nissen fik overrakt Langesøpokalen som Sæsonens hurtigste Solorytter, og Kresten Krestensen fik Næsbyhoved Skovs Ærespræmie som den hurtigste Sidevognskører.

Orla Knudsen og Bent Jensen i Kumla

Af S. M. J.s udsendte Medarbejder.

Rune Larsson, som har vist saa glimrende Kørsel paa Hem Odde og Gentofte Stadion, har mærkelig nok aldrig haft noget stort Navn i sit Hjemland. Den 5. Oktober viste han imidlertid Svenskerne, hvad han er værd ved at placere sig blandt de bedste paa Kumla Stadion, hvor han foruden at besejre Sveriges stærke Mand, Bertil Carlsson, satte ny Banerekord. Danmark var repræsenteret af Orla Knudsen og Bent Jensen, der begge klarede sig fint, hvilket man vil se af Resultaterne for de Heat, hvori de deltog.

I 5. Heat satte Bertil Carlsson ny Banerekord i Tiden 1.21.5 (den gamle Rekord var 1.21.8), men den fik ikke Lov at leve længe, for Rune Larsson kørte i et senere Heat i Tiden 1.21.1, en Rekord det vil blive vanskeligt at presse yderligere ned. Bertil gjorde et Forsøg, der nær var lykkedes, men Tiden blev 1.21.2.

Åke Jönsson viste endnu engang, hvordan en Midgetracer skal køres,

Hvis Starter, Magnet og Dynamo gør Kvaler,
da ønsk det ej hen dér, hvor Peberet gror.
Betal for Transporten da hel're en Daler
og send det saa straks ind til **DYNAMOTOR.**

Kun en gros

*Roskilde
Telefor 931*

men desværre var hans danske Modstander, Kaj Hansen, blevet forhindret.

Resultaterne fra de Heat, i hvilke Danskerne startede, ser saaledes ud. I = Inderbane, M = Midterbane, Y = Yderbane.

Heat 4:

- 1) Bent Jensen (Y) 1.24.4.
- 2) Sven Lindholm (I) 1.25.0.
- 3) Eskil Carlsson (M) 1.25.1.

Heat 5:

- 1) Bertil Carlsson (Y) 1.21.5. (Ny Rekord, senere forbedret af Rune Larsson.)
- 2) Rune Larsson (M) 1.22.8.
- 3) Orla Knudsen (I) 1.25.8.

Heat 10:

- 1) Orla Knudsen (M) 1.23.1.
- 2) Eskil Carlsson (I) 1.23.2.
- 3) Hans Engborg (Y) 1.25.5.

Heat 11:

- 1) Bertil Carlsson (M) 1.23.7.
- 2) Evert Fransson (I) 1.25.0.
Bent Jensen styrtede i Startkurven paa anden Omgang.

Heat 15:

- 1) Evert Fransson (M) 1.23.2.
- 2) Bent Jensen (Y) 1.23.8.
- 3) Rune Larsson (I) 1.24.6.

Heat 17 (sidste Heat):

- 1) Bertil Carlsson (I) 1.21.2. (1/10 Sek. fra Rune Larssons Rekord.)
- 2) Eskil Carlsson (M) 1.23.4.
- 3) Orla Knudsen (Y) 1.27.0.

3 Omgange uden Tidtagning:

- 1) Bertil Carlsson.
- 2) Sven Lindholm.
- 3) Orla Knudsen.
- 4) Rune Larsson.

LØBSKALENDER

Oktober:

19. Slagelse Motor Klub - Trial.
Aarhus Motor Sport. - Baneløb
Aarhus Stadion.
Als Motor Sport - Trial.
Gladsaxe - Baneløb.
26. Randers Motor Sport - Trial.
Odin - Odense - Trial.
Gladsaxe - Baneløb.

November:

2. Dan, Nakskov - Baneløb.
Frederiksberg Motor Klub - Trial.
Horsens Auto- & Motorklub - Trial.
9. Jyllands Motor Sportsunion - Trial.
Vestfyen - Trial.
16. Nordjyllands Motor Sport - Trial.
Midtsjællands S. M. K. - Trial.
23. Odin - Odense - Bakkeløb.

Den 8. og 9. November køres Novembekåsan med Start fra Vesterås. Der køres over 450 km med en Gennemsnitsfart af 40 km/Tm om Natten og 45 km/Tm om Dagen. Der startes i følgende Klasser: Begyndere, Junior, Senior og Ekspert samt Sidevogne. Anmeldelsesfristen slutter den 25. Oktober.

- AMMESKINDSFORET STORTRØJE

Som Illustration, amrk. Model **Kr. 298.00**

Samme i Tweedstof i eleg. Udførelse **Kr. 365.00**

Koretæpper, 2 Modeller, fra 22,50, Køreluffer til Styr med
Lam Kr. 39,50. Handsker, Huer, Hjelme, Briller.

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24
København N. - Nora 2536

SPECIALFORRETNING
I MOTORBEKLÆDNING



Varerne sendes overalt
pr. Efterkrav

De
faar større Udbytte
af Deres Friluftsliv med

ORIENTERING

Med Kort og Kompas
udenfor Alfarvej

Poul Korsholms Bog henvender sig til alle, der lærdes Naturen og selv vil finde Ve — uanset om de lærdes som Vandrerne, Spe dere, til Terrain-sport og Konkurrenceorientering eller blot paa almindelig Søndagstræetur.

200 Sider — over 100 Ill.
hft. 9.50 — indb. 12.00

GJELLERUP

Hvad med VENTILERNE?

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

Akkumulatoren trænger sikkert ogsaa til et Eftersyn.

G. STRIBOLT

Værksted og Ladestation
Nygaardsvej 4 - Ryvang 6519

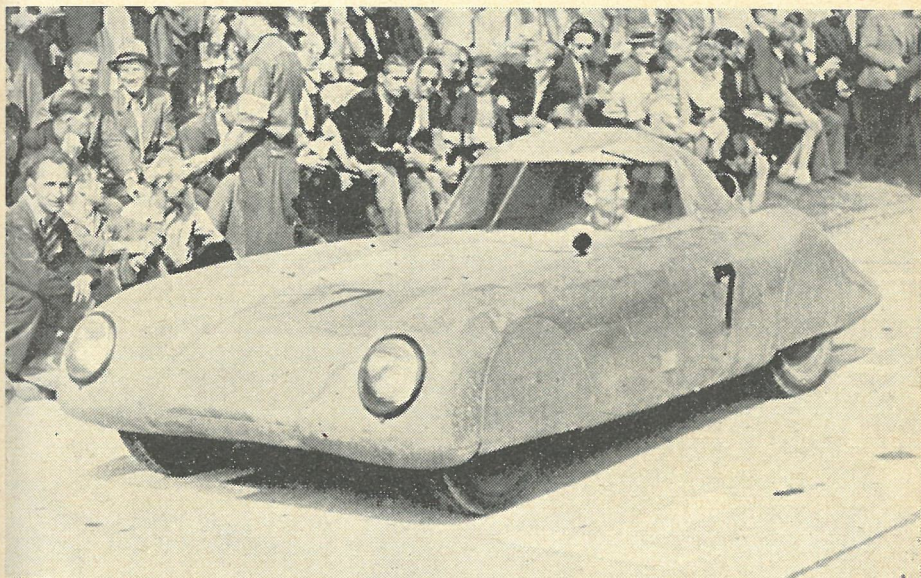
Atelier **FIELER**
AARHUS

Har de bedste Billeder fra
Motorløbene

Skriv til os eller se selv i vort Arkiv

NØRREGADE 8-10

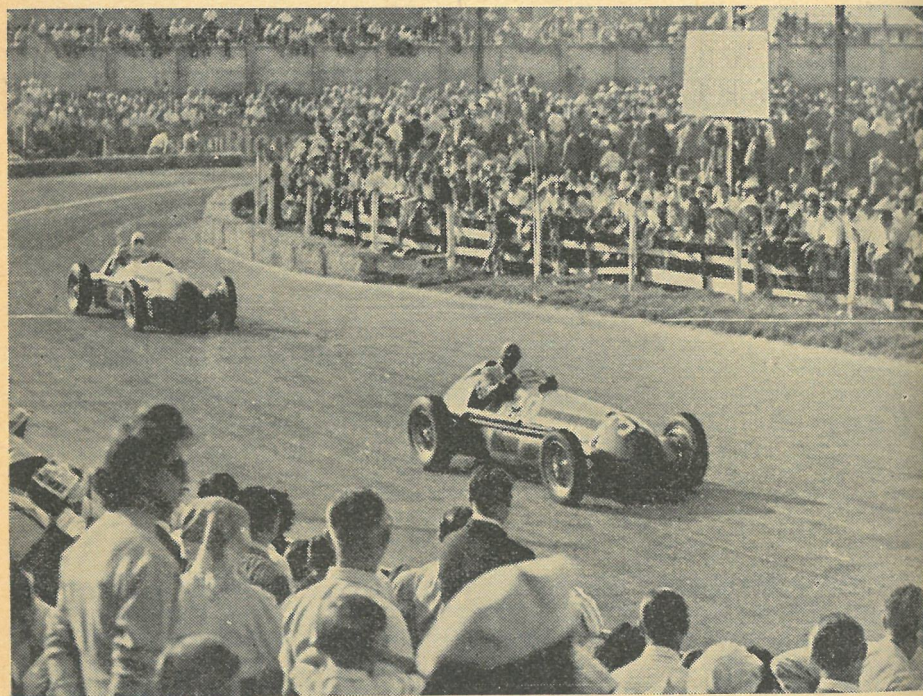
Telf. 2279



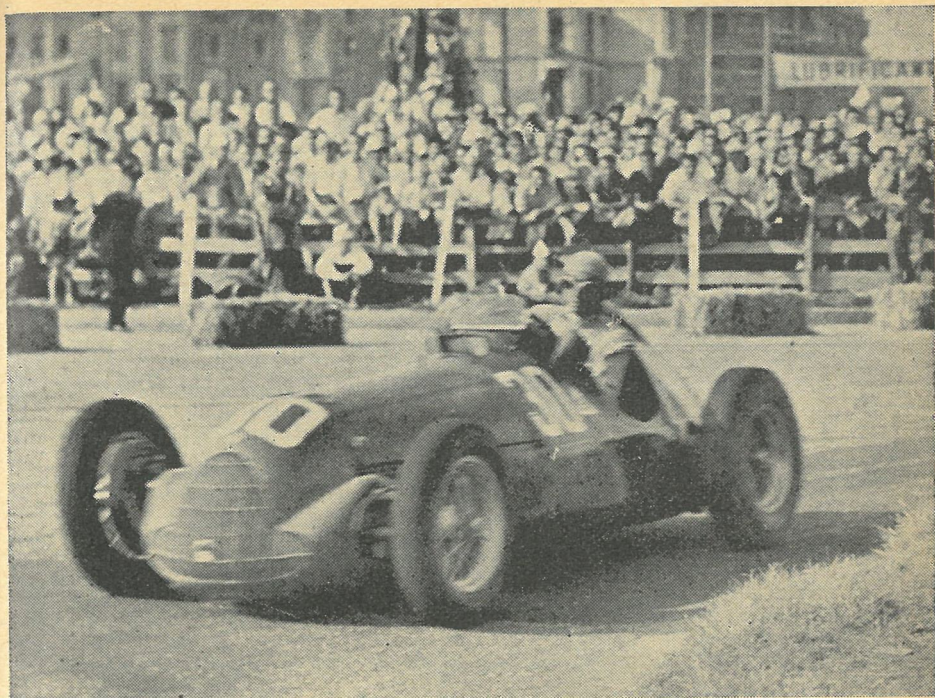
Kan De kende den igen? Nej, vel? Det er den tyske Folkevogn, ombygget til Racer. Vognen deltog i et Løb i Hamburg, hvor den ledede det meste af Løbet, men en Motorskade reducerede Placeringen til Nr. 2 i 1100 ccm-Klassen.



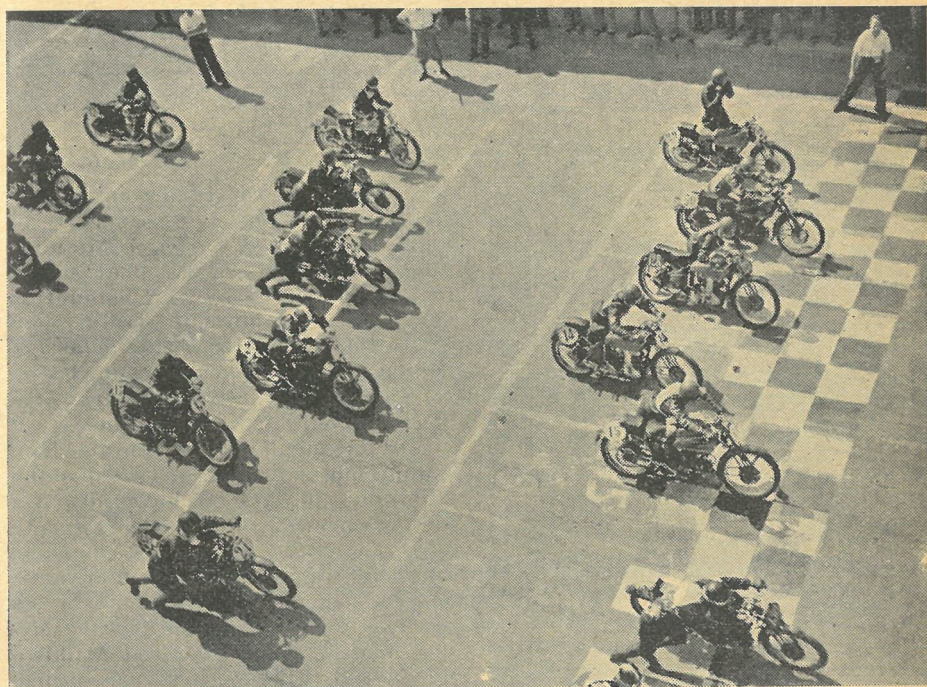
Klar til Start i Italiens Grand Prix.



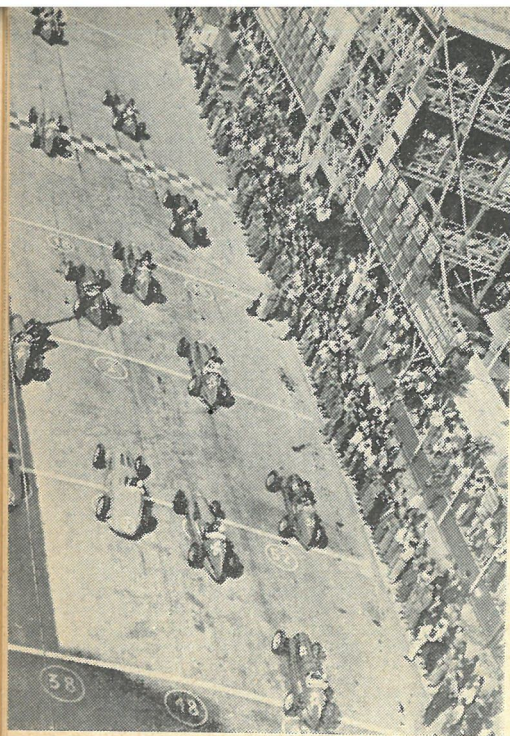
Trossi fører med sin Alfa Romeo.



En af Verdens fineste Motorkørere vinder Italiens Grand Prix i sin Alfa Romeo.



Flaget er lige faldet til Italiens Grand Prix.



Italiens Grand Prix. - Bilerne er ved køre frem til Start. Et imponerende Anlæg er bygget til samme Anledning.

Nederst: Artesiani vinder paa 500 ccm Gilera.



FORD ER FORD

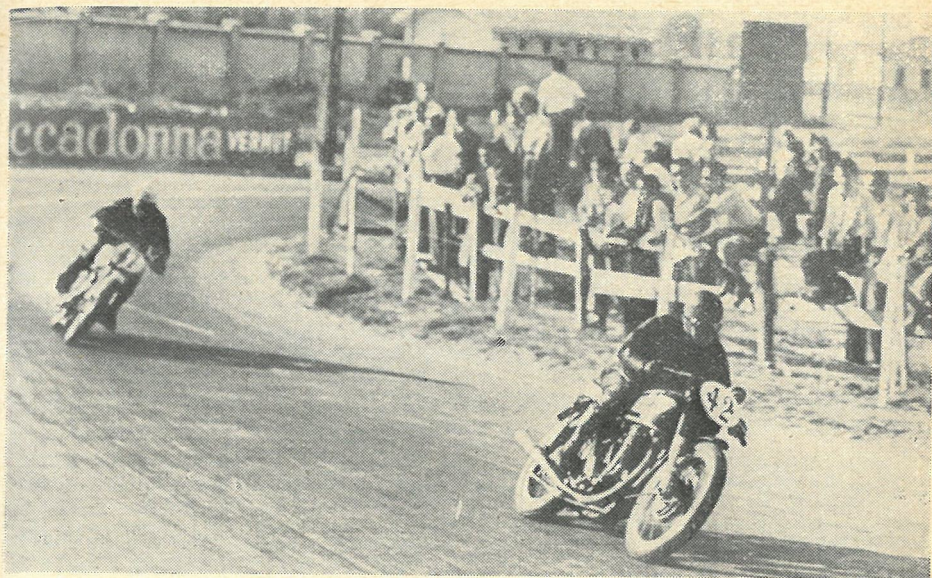
Vi kender alle Historien om Manden, der efter Opklodningsperioden gik lige ud i sin Garage, pumpede sin T-Model og kørte. Da han havde kørt i 10 Minutter, begyndte Vognen at koge. »Fandens til Vogn,« udbød Manden, »jeg husker lige saa tydeligt, at jeg hældte Vand paa den, den Dag Tyskerne kom.« — Nu kender vi den i alt Fald, men her er en Historie, som er lige saa god og tilmed sand. I Gardermoen-Racet kom en Ford Standard ind som Nr. 4 — for den Sags Skyld var det ogsaa Ford, der besatte Anden- og Trediepladsen, men Nr. 4 er noget for sig selv. Det var en almindelig Taxa fra Lillehammer, Ford V 8, 1946 Model, der har kørt 153.000 km, uden at der er gjort noget ved Motoren. For at De ikke skal tro, det var en Trykfejl, saa var det 153.000 km. Indehaveren af Vognen, Aug. Haugen, kørte lige fra sin Holdeplads i Lillehammer op til Banen, hvor han saa den efter for Vand, Olie og Luft, men ellers lod Vognen være, som den var. Ford er og bliver Ford.

GARDERMOEN —

Fortsat fra Side 9

sig starte. Det var tyndet ud i Trafikken, og det gik lidt raskere frem nu efter 4½ Times Kørsel. Ti Minutter efter kunde vi se Flyvepladsen, og fem Minutter senere igen befandt vi os i den hjemkørende Trafik med Vognen den gale Vej. Vi tog de 50 km i Bakgear og fungerede som Byttecentral for Visitkort i 5 Timer.

I Oslo mødte jeg Redaktøren. »Hvad synes du om Løbet?« spurgte han. »Glimrende,« svarede jeg og bad en stille Bøn til ikke at blive udspurgt om nærmere Enkeltheder. »Godt, skriv en Artikel om det,« sagde han, »du kan nok finde noget morsomt.« Jeg er gal paa Redaktøren, for en morsom Tur vil jeg ikke paastaa, det var, men nu har jeg skrevet Artiklen, men jeg tror ikke, jeg vil gaa op paa Redaktionen de første Par Dage.



Den engelske Stjernefører, Daniell, styrtede i Italiens Grand Prix med sin Norton. Den højre Fodhviler blev revet af, men Daniell kom paa Benene igen og fortsatte. Paa Billedet ser man ham (42) med Foden paa Udblæsningsrøret. Paa denne Maade fortsatte han Løbet, hvilket vakte megen Beundring.

STADIONLØB

19. SEPTEMBER
KL. 15

AARHUS

INTERNATIONAL DELTAGELSE

AARHUS MOTORSPORT

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

*Royal Enfield &
Norton Forhandlere*

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559

Ældste Specialforretning i

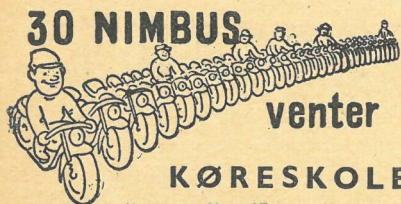
MOTORCYKLEDELE



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

Velocette

KVALITETSMÆRKET



KØRESKOLE

Kursus Kr. 65.—

pr. Lektion Kr. 5.—

UDLEJNING

20 Øre pr. km

Es-Køreskolen

Ingerslevgade 88 - Eva 3829-8890

BØGER FOR OS

Jul. Gjellerup: Orientering med Kort og Kompas udenfor Alfارvej.

Skandinavisk Motor Journal: Motor-cyklehaandbogen.

Jul. Gjellerups Forlag har udgivet en Bog, der vil være noget for alle vore Motorkørere, der interesserer sig for Orienteringsløb og Orientering i det hele taget. Bogen er udarbejdet af Poul Korsholm og har Titlen: »Orientering med Kort og Kompas uden for Alfارvej«. Her er virkelig en Lærebog, man har savnet i mange Aar. At aflæse et Kort er ikke nogen Kunst, men det skal læres som alt andet her i Livet, naar man ikke vil nøjes med at være en Fuser. Der er ikke Tvivl om, at mange Mennesker vil faa mere Fornøjelse af deres Ture, saafremt de er i Stand til at aflæse et Kort og tør begive sig uden for Alfارvej.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL udsender om kort Tid en Oversættelse af den engenske Motorcycling Manual, der paa Dansk faar Titlen »Motor-cykle Haandbogen«. Bogen er forsynet med 118 Illustrationer og omhandler alt vedrørende Vedligeholdelse af og Kørsel med Motorcykler, baade med Sidevognsmaskiner og Solocykler.

Den engenske Hærs Fejlfindings- og Vedligeholdelsestabeller vil være gode Retningslinier at arbejde efter, og Diagrammerne over de engenske Lysanlæg vil være til stor Hjælp for alle, der skal lægge nye Ledninger i en Maskine.

Vurdering af en brugt Motorcykle er behandlet i et af Kapitlerne og rigtig Bespænding af en Sidevogn i et andet. Man finder alt om de nye Telescopforgafler, fjedrende Bagstel og Baghjul samt Glideventiler og roterende Ventiler.

Bogen er simpelt hen uundværlig for enhver Motorcyklist, og man skal være mere end Ekspert for ikke at kunne finde noget nyt i den. Prisen bliver Kr. 7,50 kartonneret.

DEN STORE RUNDKØRSEL

Der er meget, der er usikkert i den-ne Verden, men een Ting er sikker, vi er ved at gaa ind i den mørke Aarstid, hvilket igen vil sige, at Lyg-tetiden bliver længere. En anden Ting, der er lige saa sikker, er, at man skal blændes mindst 20 Gange for at køre fra København til Hillerød en Aften.

Er de ikke den store Rundkørsel, at Landets Motorkørere hellere sæt-ter andre Menneskers Liv og Lemmer paa Spil, fordi de ikke gider vippe en Gang med Foden eller blænde ned paa anden Maade? Det er saa afgjort Bilisterne, der er de værste, og det er til Gengæld Motorcyklisterne det gaar mest ud over. Bliver en Motorcyklist blændet, og han af den Grund bliver den mindste Smule usikker, kan det betyde, at han kører mod et Træ eller lignende. En blændet Bilist kan ogsaa være farlig for andre Trafikanter, han kan f. Eks. køre ind i Fodgængere og Cyklister, der befinder sig i hans Vej-bane. Man maa spørge sig selv, hvor-for denne Risiko skal løbes, naar den saa let kan undgaas. Tænk at ellers pæne Mennesker, der er ved at bræk-ke baade Arme og Ben for at lade deres Medmennesker gaa først ind ad en Dør, eller er ved at brænde Fing-rene for at give andre Ild — tænk at nøjagtig de samme Mennesker sender Kaskader af Lys i Hovedet paa hin-anden og ikke alene generer hinan-den, men bringer et taabeligt Fare-moment ind paa de danske Landeveje.

Ofte er Lygterne ikke i Orden. Det er ikke ualmindeligt at se den ene Lygte med kort og den anden med langt Lys, og naar Indehaveren af det-te elektriske Vidunder vil blænde ned, opnaar han kun at skifte til langt og kort. Er det saa stort et Arbejde at bytte om paa 2 Ledninger? Det er heller ikke sjældent at møde en Mo-torcykle, der viser sig at være Bil. De ved, hvad jeg mener — en Bil, hvis ene Lygte ikke fungerer, i Reg-len den venstre!

En anden Ting er selve Lygteforin-



MOTORCYKLE-VÆRKSTED

SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN - RUDGE

RESERVEDELE og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Taa 9926



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**
KOMMANDITSELSKAB

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

ACAP

KØRESKOLE
TILBEHØR
SIDEVOGNS-
KAROSSERIER

C. 8545

AUTORISERET

NIMBUS-Forhandler
FOR STOR-KØBENHAVN

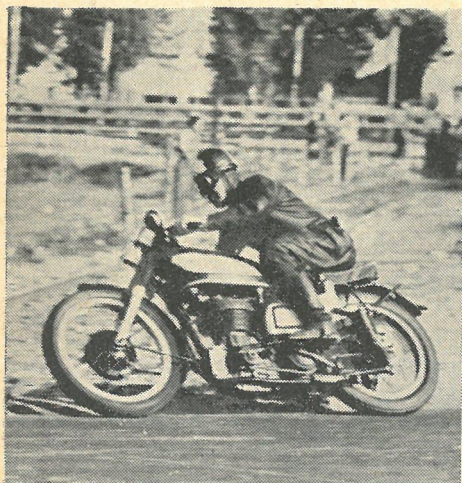
BLEGDAMSVEJ 32
KØBENHAVN N

gen. Kan man ikke en Gang for alle slaa fast, at det er tilstrækkeligt at køre med Parkeringslys paa Gader og Veje, der er oplyst af Gadelygter? Hvorfor skal hveranden Bil, man møder paa Lyngbyvejen, ikke alene bruge de store Lygter, men ogsaa det lange Lys, naar man ser lige saa godt ved Parkeringslys, der tilmed ikke generer nogen.

Hvis Bramsnæs ikke var saa fedtet med sin svenske Valuta, vilde jeg tilraade Danmarks Bilister at tage en Tur til Sverige. I samme Øjeblik, to svenske Bilister ser hinanden om Natten, blænder de ned, her i Landet er det ikke saa sjældent, at man faar et Spotlight rettet imod sig, hvis man et kort Øjeblik tænder det lange Lys for at vise, at man bliver generet af en modgaaende Vogns Lygter. Det er sørgeligt at sige det, men ca. 75 pCt. af Nattens Bilister kan kun betegnes som Motorbøller.

NÆSTE NUMMER

I næste Nummer vil De finde Billeder af Europas fineste Dirt-track-Maskine samt af Verdens yngste Motorkører paa Solocykel. Det er muligt, at næste Nummer vil blive nogle Dage forsinket, da vi skal have Referatet med fra Novemberkåsan.



Daniell himself.

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 — Lygtelglaas — Transfers til de fleste Maskiner — forchromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede Specialforretning

Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provincsordrer kun pr. Efterkrav

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen
Halmtorvet 13
Central 90 63
København V.

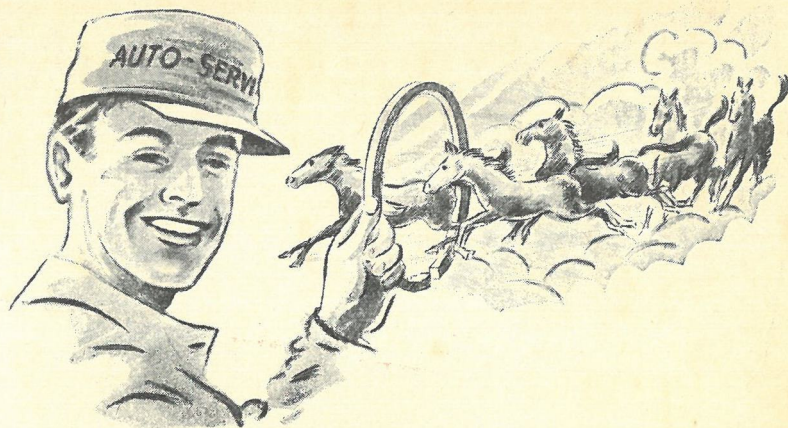
KØB — SALG — BYTTE

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, Automobiler
Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

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.

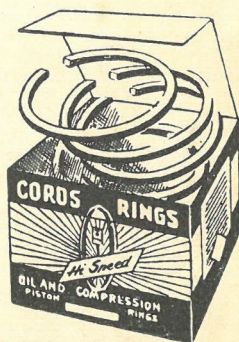


Nye Hestekræfter

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.



Cords
STEMPELRINGE

GENERALREPRÆSENTANT: VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS



*-det er Gnisten
der gør det...*

CHAMPION

TÆNDRØR

Biilow