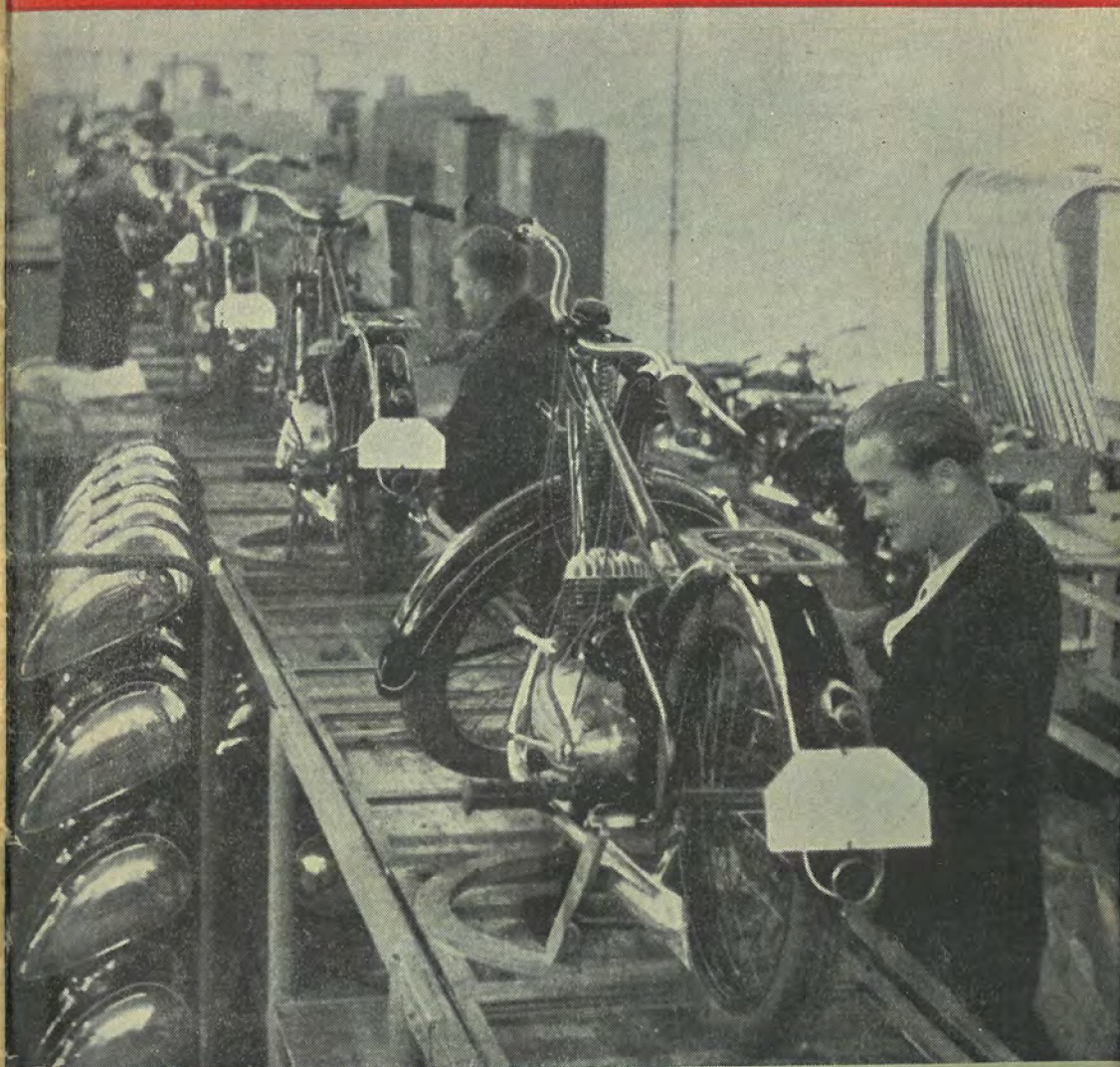
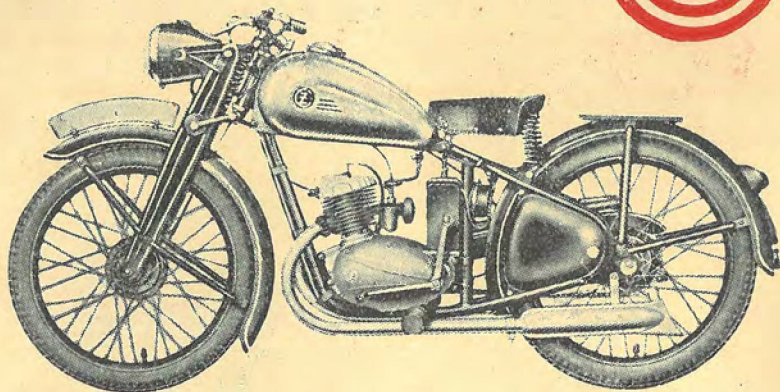


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

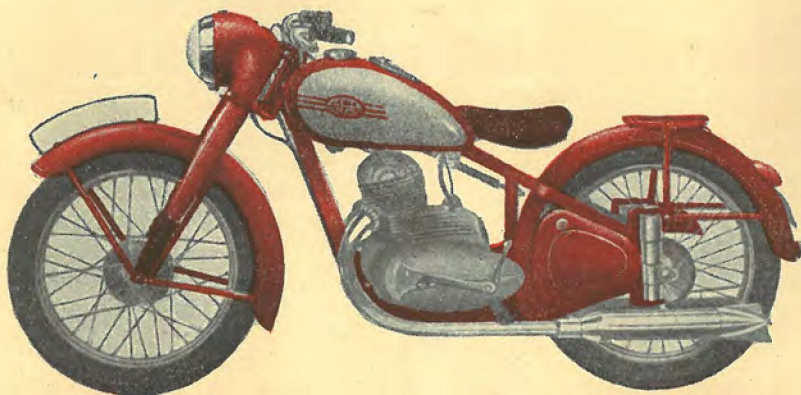


TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTO- OG MOTORCYKLESPORT ★ DECBR. 1947

**HAR DE
INDKØBSTILLADELSE**



**VI HAR
MASKINERNE**



FORHANDLERE AF C. Z. OG JAWA:

I/S SOFUS NELLEMANN
Randers

BRUUN LARSEN
Odense

ERIK ORTH
København Ø.

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

December

1. Aarg.

Højkomprimeret 6-Cyl. Motor

En Personvognsmotor, der sparer 40 % Benzin

Som Resultat af Eksperimenter gennem 30 Aar er det lykkedes Charles F. Kettering (Startmotorens Opfinder), General Motors Corporation, at konstruere en Benzinmotor af almindelig Konstruktion, men med et Kompressionsforhold 12,5 : 1, der giver en Besparelse paa 30 til 40 Procent i Benzinforbruget ved Anvendelse af Benzin med ekstra højt Oktantal.

Som bekendt forøges Virkningsgraden i en Forbrændingsmotor ved, at Kompressionforholdet hæves.

Tidligere Forsøg paa at udnytte dette Princip (Fordelen ved højere Kompressionsforhold) i Motorer med elektrisk Tænding er strandet paa manglende Kendskab til Benzins Modstandsevne over for Bankning. Det er en velkendt Sag, at Dieselmotorens store Virkningsgrad hovedsagelig skyldes det høje Kompressionsforhold.

De nuværende Dieselmotorer arbejder med Kompressionsforhold mellem 14 : 1 og 20 : 1 og har en Virknings-

grad indtil 38 Procent. Hvis et tilsvarende Kompressionsforhold kan anvendes ved en Benzinmotor, skulde det være muligt at opnaa en tilsvarende Virkningsgrad.

De Benzinmotorer, der anvendes i Dag, arbejder imidlertid almindeligvis med et Kompressionsforhold paa 6,5 : 1, hvilket giver en Virkningsgrad paa 25 Procent. Dette Forhold skyldes, at den forhaandenværende Benzin ikke har tilstrækkelig højt Oktantal.

En Benzins Modstandsevne mod Bankning afhænger af dens kemiske Sammensætning. Det var Opdagelsen af dette Forhold, som gjorde det muligt at naa frem til de Oktantal, Benzinen har i Dag.

Konstruktion af en 6-cyl. højkomprimeret Motor.

Paa Grundlag af Forsøg med en 1-Cyl. højkomprimeret Motor og de Erfaringer, man allerede havde med Dieselmotoren, blev det muligt at bereg-

	Højkomprimeret Motor	Standard Motor
Cylinder Antal	6	6
Ventilstilling	Top	Side
Boring	85,7 mm	88,9 mm
Slaglængde	85,7 mm	104,8 mm
Slagvolumen	2,96 L.	3,91 L.
Kompressions Forhold	12,5:1	6,4:1
Mek. Virkningsgrad v. 2000 O/M.	85 %	81,5 %
Max HK.	95 ved 3600 O/M	85 ved 3400 O/M

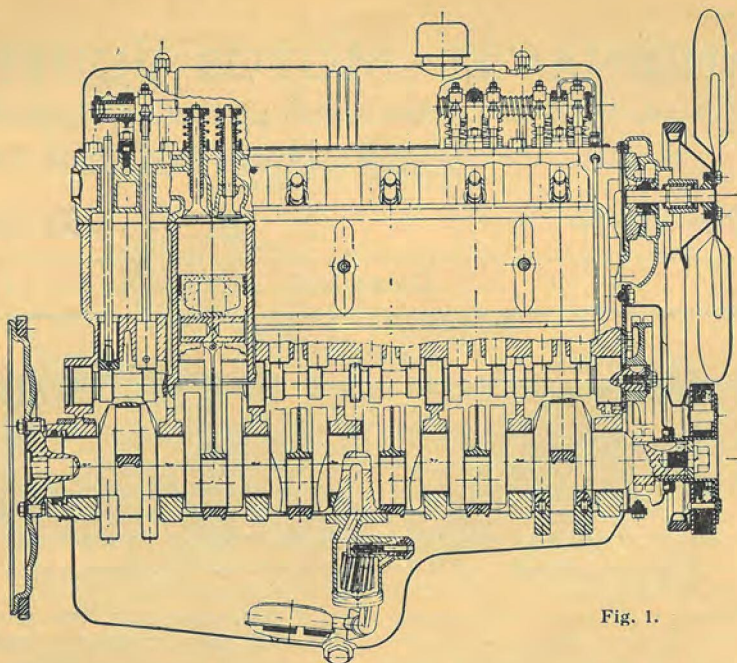


Fig. 1.

ne og konstruere en højkomprimeret 6-Cyl. Motor, der kunde anvendes i en almindelig Personvogn. Kompressionsforholdet blev valgt til 12,5 : 1, fordi Forsøget med den 1-Cyl. Motor viste, at dette Kompressionsforhold gav de bedste Resultater.

Motorens Slagvolumen blev valgt i Overensstemmelse med Prøverne fra den 1-Cyl. Motor, og der opnaaedes en Hestkraftydelse, der svarede til en almindelig 1946 Motor.

Motoren er endvidere konstrueret saaledes, at den uden Vanskeligheder kan monteres i et Personvogns Chassis.

De her anførte Forsøgsresultater er opnaaet ved Sammenligning mellem to Vogne med samme Gearing og samme Vægt, den ene monteret med den nye højkomprimerede Motor og den anden med Vognens oprindelige Standardmotor.

Tabellen angiver de to Forsøgtmotors Data.

Paa Fig. 1 ses et Snit af den nye højkomprimerede Motor, paa hvilken man vil bemærke de fire Støttelejer paa Krumtappen foruden de oprindelige 3 Hovedlejer. Læg endvidere Mær-

ke til, at Ventilstyrene er meget lange, hvorved opnaas en bedre Afkøling af Ventilerne.

Motoren er forsynet med to Ventilfjedre, hvilket skyldes Knastens ændrede Form.

For at sikre korrekt Smøring under det høje Lejetryk er Motoren udstyret med en Oliepumpe af ekstra stor Kapacitet.

Motoren har paa Grund af det høje Kompressionstryk betydelig højere effektivt Middeltryk end Standardmotoren, hvorved man opnaar en større Ydelse trods det mindre Kubikindhold (se Tabellen), den højkomprimerede Motors Fyldningsgrad er ved alle Hastigheder lige saa god eller bedre end Standardmotorens.

Man maatte tro, at Friktionstabet i Motoren blev større, naar Kompressionsforholdet hævedes, men Fig. 2 viser, at det modsatte er Tilfældet. Denne Erfaring har man iøvrigt ogsaa gjort i Forbindelse med Dieselmotoren.

Diagrammet viser endvidere Benzinförbruget ved alle Omdrejningstal, og man kan direkte konstatere Besparelsen ved at maale Afstanden mellem

de to Kurver. Ved ca. 65 km Fart giver den højkomprimerede Motor en Besparelse paa 35 Procent i Sammenligning med Standardmotoren. Af Kurvens Form fremgaar, at Forbruget ikke stiger uforholdsmæssigt ved fuldt Omdrejningstal, hvilket ogsaa er karakteristisk for Dieselmotoren.

Ved alle Omdrejningshastigheder vil den højkomprimerede Motor tabe mindre Varme gennem Udstødning og Kølevand end Standardmotoren, og heri ligger Grunden til en bedre Virkningsgrad.

Den højkomprimerede Motors Varmetab er næsten 30 Procent lavere end Standardmotorens.

Det er vanskeligt ud fra Dynamometerprøverne at forudsige, hvordan Motoren vil reagere under de vidt forskellige Krav, der stilles til den under Kørselen. Jævn Gang, Ydelse, Kørselsøkonomi og andre Faktorer kan kun bestemmes gennem Vejprøver, hvorfor den endelige Prøve foretages paa en Vejbane. Den 6-Cyl. højkomprimerede Motor blev monteret i een af to ens Vogne, begge forsynet med hydraulisk Gearkasse. Disse to Vogne, den ene med højkomprimeret Motor og den

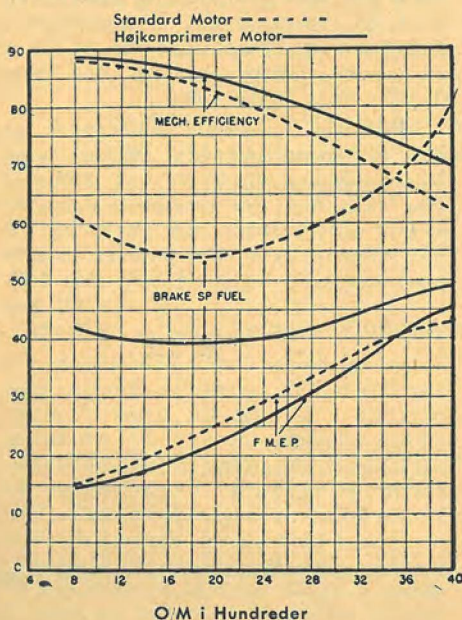


Fig. 2.

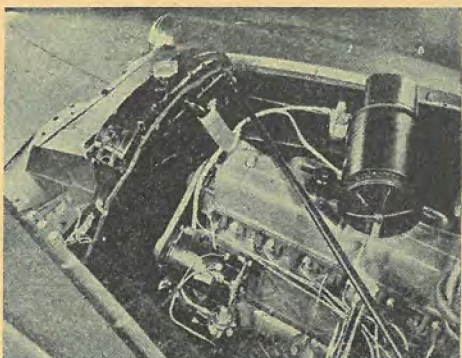


Fig. 3.

anden med Standardmotor, har begge kørt paa Vejene under de sammenlignende Prøver gennem mange Maaneder.

Fig. 3 viser den højkomprimerede Motor indbygget i Vognen.

Den højkomprimerede Motor har en lige saa jævn Gang som Standardmotoren, og Ydelsen af de to Motorer er omtrent ens. Det er umuligt alene ved Kørselen at afgøre, hvilken Vogn der har Standard Motor, og hvilken der har højkomprimeret Motor, bortset fra, at den sidstnævnte har lidt højere Tophastighed samt lidt bedre Acceleration. En Faktor, som bedst afgøres ved en længere Køretur, er den store Benzinbesparelse.

Fig. 4 viser en Sammenligning af de to Motorers Økonomi ved Kørsel med konstant Fart paa jævn Vej. Kurverne viser, at den højkomprimerede Motor under visse Forhold har en Økonomi, der er 25 til 40 Procent bedre end Standardmotorens.

Ved 65 km/Tm. gaar Vognen med Standardmotor 6.6 km/l, medens Vognen med den højkomprimerede Motor gaar 9.4 km/l, altsaa en Forbedring paa 40 Procent. Ved 95 km/Tm. er Besparelsen 35 Procent.

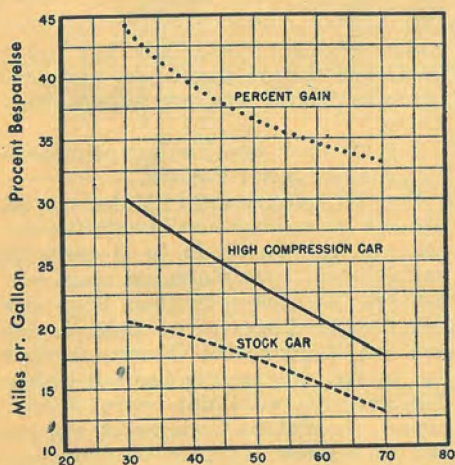
Fra et konstruktionsmæssigt Synspunkt er disse Data vigtige, men de giver kun et delvis Billede af Motorens Fordele, da en Vogn ikke ret meget af Tiden kører med konstant Hastighed paa jævne Veje. Omtrent to Trediedele af Benzinen bruges under Bykørsel, hvor en stor Del af Kørselen

foregaar under varierende Forhold og med vidt forskellige Omdrejningstal.

Ved et stort Antal Prøver med begge Vognene under alle Kørselsforhold var den gennemsnitlige Besparelse 33 Procent.

Ved Hastigheder under 80 km/Tm. var Besparelsen 35 Procent, og ved Hastigheder op til 115 km/Tm. var Besparelsen 33 Procent.

Ved udpræget Bykørsel var Besparelsen over 40 Procent, hvilket er af stor Betydning, da det største Kvantum Benzin som før nævnt anvendes ved Bykørsel.



Mange af de Vanskeligheder, man havde regnet med, udeblev, efter at Motoren var sat i Drift.

Ved at ændre Tændingsspolens Vinding og Kærnemateriale blev det muligt at anvende et almindeligt 6 Volts Anlæg. Der har ikke vist sig nogen Startvanskeligheder i koldt Vejr.

Endvidere havde man ventet, at Kulafsætningen i Kompressionsrummet vilde skabe Selvtænding ved det høje Kompressionsforhold, men selv denne Ulempe forekom ikke. 5000 km's Kørsel har vist, at Anvendelsen af Blybenzin ikke har skabt nogen som helst Vanskeligheder.

Kemiske og mekaniske Oktantal.

I det følgende skal vi forsøge at forklare, hvad der menes med et »ke-

misk» og »mekanisk» Oktantal. Det kemiske Oktantal er selve Benzinen Oktantal, der opnaas ved forskellige Raffineringsmetoder samt ved Tilsætning af Tetrablyethyl. Dette Oktantal betales der for, naar man køber Benzinen, og Ansaret for dette Oktantal ligger hos Benzinselskaberne.

Det saakaldte »mekaniske» Oktantal skabes af Ingeniørerne ved Motorens Konstruktion, og man kan faktisk sige, at det er en Egenskab, Kunden køber med sin Vogn.

Faktorer, som har Indflydelse paa det »mekaniske» Oktantal, er følgende: Kompressionsforhold, Tændingsindstilling, Stempeltemperatur, Blandningstemperatur, Blandingsforhold, Ventildiagram samt Forbrændingsrummets Form.

Fænomenet »mekanisk» Oktantal er ikke noget nyt, da der i de sidste 30 Aar er eksperimenteret med Forbrændingsrummets Form og mange andre fundamentale Faktorer. Det skal endvidere tilføjes, at Vognens Gearingsforhold ligeledes har Indflydelse paa Oktantallet.

Temperatur og Tryk har stor Indflydelse paa Motorbanken, og Kontrollen med det »mekaniske» Oktantal er i høj Grad et Spørgsmaal om at sikre den rette Temperatur og det rette Tryk i Tændingsøjeblikket.

Man maa imidlertid ikke vente, at den højkomprimerede Motor med Kompressionsforhold 12,5:1 kommer paa Markedet i den nærmeste Fremtid, blandt andet fordi der kører ca. 30 Mill. Vogne, som ikke kræver Benzin med saa højt Oktantal som den højkomprimerede Motor, og der vil gaa adskillige Aar, før disse er slidt op.

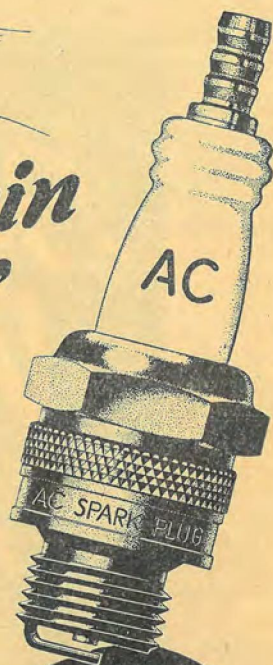
Der vil derfor indtil videre være for faa Vogne at fremstille Benzin med det høje Oktantal til, hvorfor denne endnu vil være for dyr. Det vil heller ikke være muligt for Automobilfabrikerne at omstille Produktionen til Fremstilling af højkomprimerede Motorer med kort Varsel, ligesom det heller ikke vil være muligt for Olieindustrien at skifte over til Fremstilling af Benzin med højt Oktantal fra Dag til Dag.



***Den Liter Benzin
kunde De ha'
sparet!***

Der er mange Ulemper ved at køre med defekte Tændrør: Motoren „sætter ud“ og trækker dårligt, – og der er Fare for, at indtil 10 pCt. af Benzinen gaar uforbrændt gennem Motoren. Altsaa spildt!

Det er derfor daarlig Økonomi at spare paa Tændrørene. Skift dem hellere i Tide – til AC, Verdens mest anvendte Tændrør.



AC
TÆND
RØR

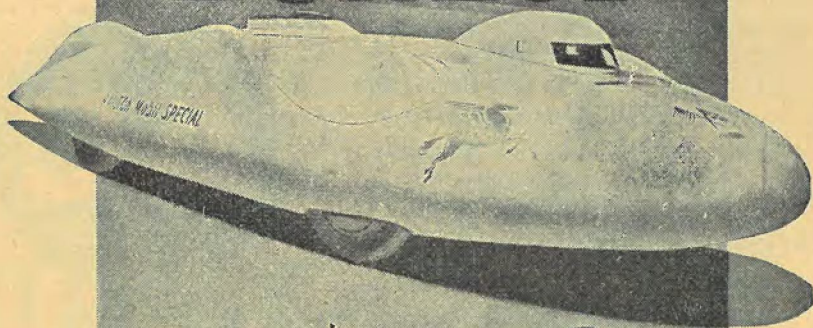
GENERAL



MOTORS

*-Igen en
Verdensrekord
paa*

DUNLOP



59 Aars Erfaring 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 Verdensrekorder.



INDTÆKT MÅLT I RINGE



Automobil Sports Klubbens Sekretær, Jens D. Rømsing, skriver i denne og en følgende Artikel om Tjekoslovakiet som Turist- og Motorland.

Jeg følte mig som en Lykkens Pamilus, da det virkelig gik op for mig, at nu var alle Papirer i Orden til vor Rejse i Bil gennem Tyskland til Tjekoslovakiet, saadanne Formaliteter er jo desværre endnu nødvendige, hvis man i Aar 1947 agter sig til Udlandet.

Torsdag Middag kørte jeg med mine Venner fra København til Krusaa for straks Fredag Morgen at kunne starte til første Etape, som havde Fulda som Maal.

Selv om dette Rejsebrev har som Formaalt at delagtiggøre Læserne om Forholdene i Tjekoslovakiet, set med en Motormands Øjne, saa vil det være vanskeligt helt at udelade de Indtryk, som en Bilrejse gennem Tyskland i Dag giver Beskueren. Dette i Særdeleshed under Hensyn til, at et virkeligt Turistbesøg i Tjekoslovakiet bør gøres i Bil, og man derfor ikke kan undgaa at komme igennem Tyskland.

Der er kun een Rute til Tjekoslovakiet, og det er over den engelsk-amerikanske Zone, d. v. s. fra Krusaa over Hamborg, Hannover, Fulda, Würzburg til Grænsen ved Vernberg, derfra over Pilsen til Prag. En Strækning paa ialt 1325 km fra København og derfor ikke en Tur, man kan gøre paa een Dag.

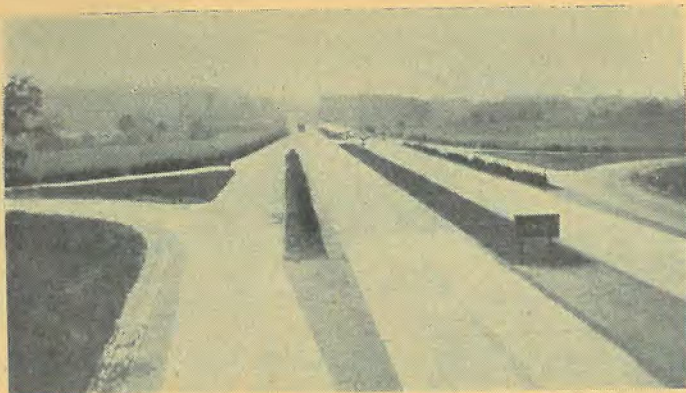
Vi havde ordnet det saadan, at vi

kunde raste i Fulda, som ligger ca. 600 km fra Grænsen og derfor maatte synes velegnet for Deling af Ruten, i Særdeleshed da denne By er et Knudepunkt for den gennemgaende Lastbiltrafik fra Holland og Danmark til baade Schweiz og Tjekoslovakiet. Hotellerne var indstillet paa Gæster af vor Art.

En Rejse gennem Tyskland i Dag gør et stærkt Indtryk paa Beskueren, ikke mindst paa den bilrejsende, som har større Kontakt med Befolkningen og Landet.

De egnetlige Ødelæggelser spores mest i Byer som Kiel, Hamburg, Hannover Würzburg og Nürnberg. Flensborgs var ikke umiddelbart synlige for den gennemkørende, Neumünsters en Del, men slet ikke tilnærmelsesvis som de 5 ovennævnte Byer. At beskrive Ødelæggelserne nærmere kan slet ikke lade sig gøre, saa fantastiske var de og heller ikke velegnede for denne Artikel, det maa ses, og saa vil Beskueren forstaa, hvilken Gru der kommer til at hvile over Europa det første 100 Aar, og maaske derigennem komme til at forstaa Næstekærlighedens Nødvendighed, for at Europa kan gøre sig Haab om en Genrejsning.

En Bilrejse gennem Tyskland som vor er egentlig ikke svær at finde ud af, selv for den, der gør den første Gang. Vejskiltningen gennem deres Nummerering baade ved Vejsiderne og paa Kortet gør Tvivl umulig, vi kunde derfor holde en konstant Fart paa ca. 80 km i Timen og dog faa Tid til Smaaophold. Een Ting maa man gøre



De tyske Autostradaer
er fine Motorveje, men
meget ensformige.

sig klart, og det er, at man hjemme-
fra maa medføre Benzin til hele Tu-
ren gennem Tyskland, idet dette ikke
kan købes af Turister officielt; hvad
hver enkelt har Held til at gennem-
føre paa forskellig Maade maa ikke
regnes som en Regel eller Ret for den
ene som den anden.

For en Sikkerheds Skyld havde vore
tjekiske Forbindelser deponeret 40 Li-
ter paa et mindre Hotel i Neustadt
mellem Würzburg og Nürnberg, og
derved blev vi fritaget for Bekymrin-
ger af nogen Art.

Lige saa vel som ved den danske
Grænse var Toldbehandlingen ved den
tjekiske meget lempelig og elskværdig
paa Udturen. Paa Hjemturen havde
Billedet vendt sig ved den danske
Grænse, tør jeg nok antyde, havde de
Tolderne haft Kræfter dertil, havde de
saamænd gerne vendt Bunden i Vejret
paa Bilen for at være sikker paa, at
ikke en Knappenaal smuttede upaaag-
tet igennem, og saa skete det ikke,
medens man stod ved Vognen, næh,
man benyttede klogeligt Tidspunktet,
medens vi alle var inde til Pasvisering.

Ved selve Grænseskellet til Tjeko-
slovakiet var der amerikansk Militær-
politi, og det var forøvrigt to kvikke
unge Mennesker af enten filipinsk el-
ler indiansk Oprindelse med en uni-
formeret Tysker som Hjælper af Hen-
syn til Sproget. Vi fik klistret en Sed-
del paa Forruden, der gav Bevis paa,
at vi havde Ret til at passere den ame-
rikanske Zone ved Hjemkørselen.

Den tjekiske Gendarmofficer, som
modtog os 25 Meter længere fremme,

var en behagelig Type og umaadelig
flink, da han saa, vi var fra Danmark
og havde en god Portion Humør med
i Vognen. Da han hørte, vi var tør-
stige og ikke havde faaet noget at
drikke, siden vi tog fra Fulda, hentede
han straks 3 Pilsen Pilsnere i en en-
som Restauration, som laa lige over
for Toldstedet, og da han paa vore Pas
havde set, hvem vi var, slog han Hæ-
lene sammen og overrakte os en Ku-
vert fra vore Venner i Prag med 1000
tjekiske Kroner og Mærker til 100 Li-
ter Benzin.

Se, det var jo en Modtagelse, som
tegnede godt og stemte Humøret end-
nu højere i Forventning om den store
Oplevelse i det skønne Land, vi nu
kørte ind i.

Ved 7-Kilometerstenen uden for
Prag blev vi modtaget af vore Venner
og lodset gennem Byen til Hotel »Flo-
ra«, som skulde blive vort storartede
Hjem i de kommende 14 Dage, naar
vi imellem vore Rejser var i Byen.

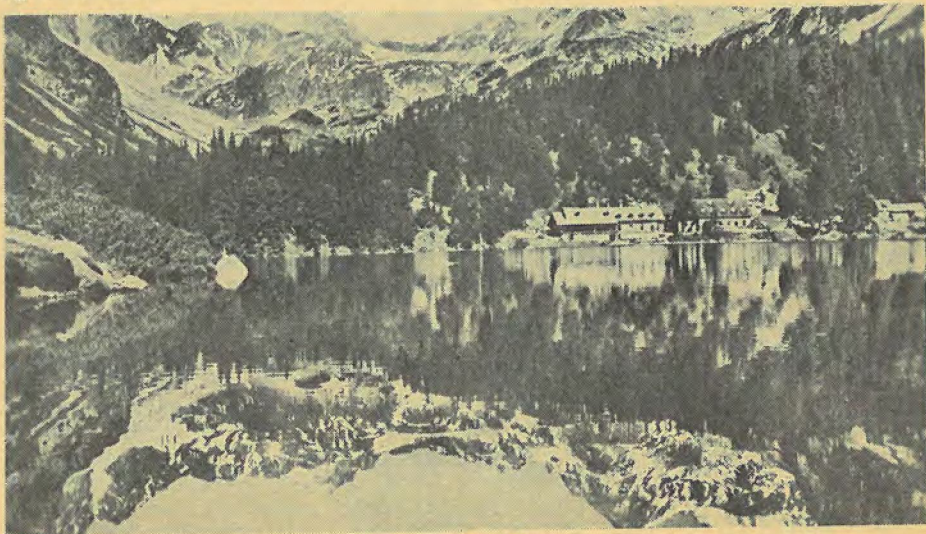
Hvad der slog os særlig stærkt ef-
ter at have passeret Grænsen, var den
kolossale Affolkethed, som fandtes
endnu ca. 50 km inde i Landet, og iøv-
rigt ret store Ødelæggelse fra Krigens
Dage. Det første var Resultatet af den
store Udrensning, som var foretaget
gennem Fjernelsen af de mange Su-
detertyskere (ca. 3 Millioner) og det
sidste gennem de svære Kampe, som
ved Krigens Afslutning havde staaet
netop der.

Fra det Øjeblik saa vi nemlig ikke
meget til større Ødelæggelser i selve
Tjekoslovakiet udover, at samtlige

Broer i Landet havde været ødelagt af Tyskerne under Tilbagetoget fra Rusland, men nu allerede 3 Aar efter Krigens Ophør enten var fornyet, repareret eller erstattet med interimistiske Broer af Træ.

Vi ankom til Prag Lørdag Aften ved 7-Tiden og mødte en By i endnu mindre Belysning end København, idet man her som overalt i Tjekoslovakiet led under stor Brændselsmangel og den tørre Sommer, der havde lagt Floder og Elve tørre.

over 150.000 Tilskuere. Løbene var ganske glimrende og organisatorisk fint tilrettelagt. Starterne gik Slag i Slag, og Tempoet var paa Højde med det, vi kender fra Amager Travbanes store Dage, og saa havde denne Bane kun en Længde paa 600 Meter. Med deres JAP Maskiner var Englænderne de tjekiske og østrigske Modstandere ganske overlegne i 500 cc Klassen, men ellers var den tjekiske »Java« paa 350 og 250 cc fint kørende i de andre Klasser.



De skønne Tatrahjerger.

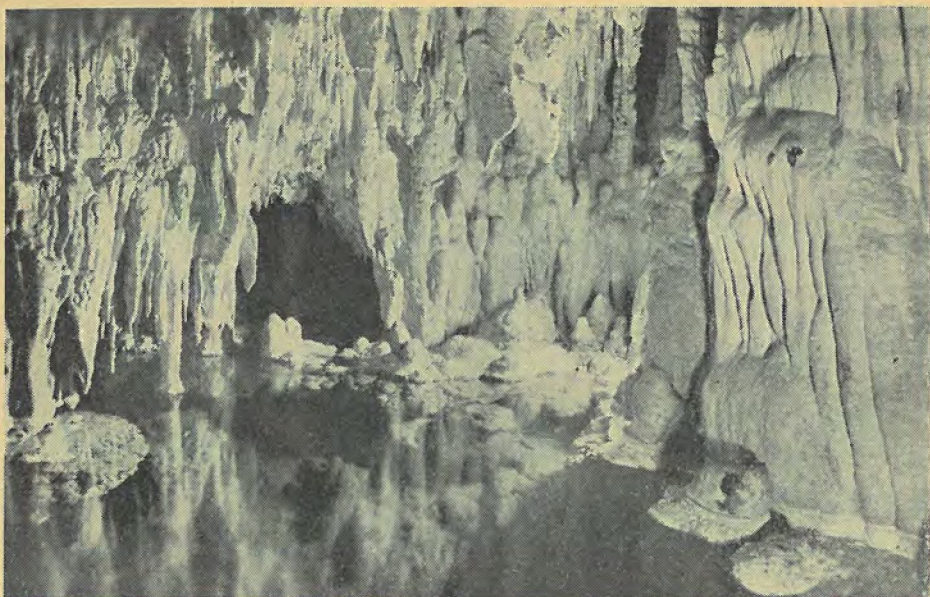
Søndag Morgen startede vi i vore Biler sammen med vor tjekiske Ven paa en Rundtur gennem Prag og fik derved et hastigt Indtryk af, hvilken skøn By vi var kommet til.

Om Eftermiddagen var vi til Motorløb paa Prager Stadion, som ligger næsten midt i Byen paa et højt Fjeldplateau paa den nordre Side af Floden Moldau. Som stor Motoridealist blev dette Motorløb en Oplevelse for mig i Betragtning af, at man blev gjort opmærksom paa, at det kun var et ganske almindeligt Løb for Motorcykler med Deltagelse af 5 engelske Eksperter.

Der var over 80.000 Tilskuere, saa jeg er ikke saa lidt interesseret i at være til Stede, naar et af de rigtig store Løb løber af Stabelen med deres

Rent arrangementsmæssigt imponerede Trafikkens Afvikling efter Løbet mig meget, thi naar jeg siger, at ca. tre Kvarter efter Løbets Ophør var Tilkørselsvejene ryddet for Tusinder af Biler og Motorcykler, saa er det ikke meget galt, og det var udelukkende, fordi der til og fra Banen førte 7 udmærkede Færdselsveje lige ned til Byens forskellige Broer og Hovedfærdselsaarer.

Det var imidlertid ikke Meningen, at vi i denne Omgang skulde gøre noget længere Ophold i Prag, derfor startede vi næste Morgen ved 7-Tiden paa en Tur ind i Slovakiet, som skulde komme til at strække sig over 2000 km og føre os til Steder, som ikke er beskaaret enhver Turist at komme til. Jeg skal forsøge at beskrive den paa



Et Udsnit af Drypstenshulen ved Macocha.

den fattige Maade, som Ord kan gøre det paa, illustreret med saa mange Billeder, som der med Rimelighed kan gives Plads til i dette Blad. Skulde andre af mine Landsmænd komme til Tjekoslovakiet i Bil og have Tid dertil, kan jeg anbefale at følge denne Rute for med Rette at faa et Indtryk af den mangeartede Natur, som præger dette Land og de Tusinder af Kulturminde, som møder En fra Tider til omkring Aar Tusinde.

Da Turen særlig gjaldt Slovakiet, kørte vi den første Dag til Hovedstaden i Mähren »Brno« (Brünn), en Tur, der paa mange Maader førte os igennem Landskaber, der havde megen Lighed med vor Hjemegn med skiftende Skov- og Markarealer, ja endog flere af Landejendommene havde stor Lighed.

Brno var en stor, moderne By med Sporvogne, smukke Pladser og Parker, men inden vi tog hen paa Hotellet, som var fuldt paa Højde med vore bedste, kørte vi ca. 30 km nordpaa, hvor vi ved Macocha saa den første af Landets mange Naturfænomener, en Drypstenshule. Drypstenshuler findes mange andre Steder, bl. a. i Harzen, og har været set af andre Danske, men

alligevel hævdes det, at den i Macocha er en af de skønneste. For os, som for første Gang blev stillet overfor et saadant Naturfænomen, var Indtrykket ganske overvældende. At kunne spadserere ca. 2 km ind i et Fjeld og saa sejle tilbage ad den skønneste Naturkanal, man kan tænke sig, er ikke nogen helt almindelig Oplevelse. Med elektriske Buelamper var der skabt Lysvirkninger baade over og under Vandet samt i Drypstensformationerne; de tog ganske Vejret fra En, og naar man saa erfarede, at Titusinder af Aar er gaaet for at danne blot mellemstore »Istapper«, saa følte man sig saa uendelig lille i Ærbødighed for Naturens Skaberhaand. Det var svært at løsrive sig fra Stemningen omkring Macocha.

Næste Morgen gik det videre østpaa, vi skulde, inden det blev mørkt, naa Byen Banska Bystrica, som ligger 350 km fra Brno. Vi kunde nu mærke, at vi var kommet ind paa mere slavisk præget Omraade, Byerne og de smaa Landsbyer bar tydelige Spor deraf med deres brede Hovedgader, hvor Fortovene var 3 Gange saa brede som Kørebaneerne, der paa begge Sider havde en regulær Rendesten. Brolægningen, naar den var der, var meget primitiv



Firestone har Erfaringen

husk dette, naar Salget bliver frit !

Det vigtigste „Raastof“ ved Fremstilling af Auto-dæk er Erfaringen, og naar det gælder Erfaring, er der ingen, der kan komme op ved Siden af Firestone.

Firestone Dæk er de bedste, fordi

- 1) Firestone er fremstillet af de mest moderne Materialer og efter de nyeste Konstruktionsprincipper,
- 2) Firestone's Kvalitet er baseret paa et Afprøvningssystem, der udsætter Dækket for et Slid svarende til 8000 miles Kørsel i Døgnet hele Aaret rundt,
- 3) Firestone udkonkurrerer Gang paa Gang alle andre Dæk ved de store Væddeløb og Prøver.

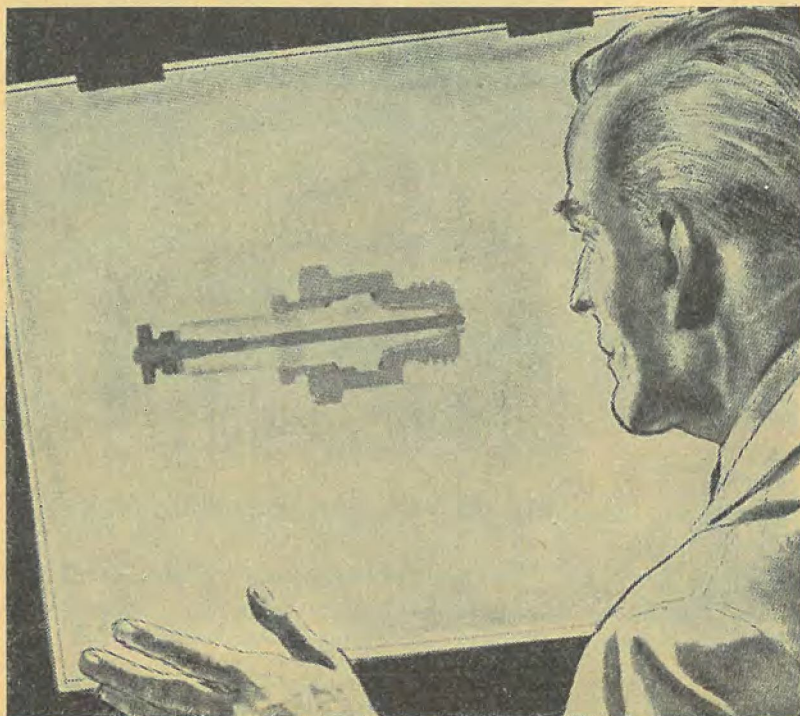


Firestone

Flest Kilometer pr. Krone

Generalrepræsentation for Danmark:
Skandinavisk Motor Co. A/S, København — Odense.

RØNTGENUNDERSØGELSE AF TÆNDRØR



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

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

K.L.G.

CORUNDITE



VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

paa de skraa Fortove, men noget bedre paa Kørebanen. For Enden af Hovedgaden laa der altid en Kirke bygget i slavisk Stil med Kuppeltaarn, firkan- tet, hvidt Skib og smaa Vinduer, der sad højt oppe. Mange af Mændene bar de karakteristiske Koftebluser og ved festlige Lejligheder Russerstøvler, Kvinderne meget korte Skorter, uanset om de var godt op i Aarerne, og dertil Russerstøvler i en ganske fiks Facon. Overalt paa Landet og i de smaa Byer sværmede det med Gæs paa Gaderne, de gik i store Flokke og tog sig ikke meget af den Bil eller Motorcykle, der ofte var ved at køre Hovedet af dem. Man fik Indtryk af, at man i Tjekoslo- vakiet holdt Gæs, som vi andre holder Svin. Det var ogsaa almindeligt, at der paa de fleste Spisesteder stod Gaa- sesteg paa Spisesedlen, og som Dan- skere nød vi det jo unægteligt. Vejene var stadig gode, skiftevis chaussebro- lagte, asfalterede og makadamiserede, ja, det blev de forsaavidt ved med at være, selv om vi senere kom ind paa de rigtige Bjergveje oppe i Hohen og Nedre Tatra. Langs Vejene mødte vi stadig de for Sydeuropa saa karakteri- stiske Krucifikser, ja, der var somme- tider ikke mange Kilometer imellem dem. Hesteforspand saa vi ikke meget til, det var Okseforspand baade paa Marker og Veje.

I Uh Hraditshe mødte vi paa Torvet det første russiske Mindesmærke for faldne russiske Soldater i Tjekoslova- kiet, og det blev ikke det sidste. Det var en Art Tribune dekoreret med en stor, rød Stjerne foruden 3 røde Fan- ner, alt af Træ, ogsaa Fanerne iøvrigt, meget smagløst efter danske Begreber.

Over Uh Brod, som laa ca. 30 km derfra, fortsatte vi til Banska Bystri- ca, som ligger bag Fatra Højdedraget. Banska Bystrica er — foruden at være Garnisonsby — en By paa Stør- relse med Randers og faktisk at be- trakte som Hovedstad i Østsllovakiet. Hotellet var absolut førsteklases med Hensyn til Værelse, Betjening og Mad, men Restaurationsforholdene var lidt for ølstueagtige efter vor dan- ske Smag. Kl. 8 næste Morgen kørte vi videre over Nedre Tatra Bjergene, som har en Højde paa ca. 12—1400



Hohen Tatra og Tovbanen ved Lomnica.

Meter, op til Hohen Tatra Bjergene, men omend man maa indrømme, at Hohen Tatra som Bjerge er langt mere storslaaede end Nedre, saa var disse sidste af en Skønhedsvirkning udover det almindelige, idet der paa disse ikke fandtes et bart Sted, selv paa den høje- ste Tinde var der Træer, og naar man saa tænker sig disse i straalende Sol og Efteraarspragt af Farver, saa til- giver man mig nok, at jeg følte mig som i Eventyrland, i Særdeleshed da vi paa denne Tur mødte utallige pragt- fuldt beliggende Ruiner af gamle Rø- verborge højt oppe paa stejle Tinder og langs med skønne Floder, der un- der Datidens Forhold gav dem ube- grænset Mulighed for at beherske de Handelsveje, som dengang var anven- delige. For at passere Nedre Tatra maatte vi op over en Serpentinevej med 127 Sving og ned over med 136 Sving, saa der blev god Brug for vor køremæssige Kunnen. I disse Egne havde der staaet svære Kampe under

Tyskernes Tilbagetog fra Rusland, og der fortæltes os dramatiske Beretninger om Partisanernes store Indsats paa denne Front. Ved Demänovskè besaa vi Drypstenshule Nr. 2, og selv om denne i Virkeligheden var langt større og flottere end den første, gjorde den ikke det dybe Indtryk paa os som den ved Macocha, der gav os Førsteindtrykket af, hvad en Drypstenshule er. De næste 40—50 km gik over et frugtbart Lavland, til vi naaede Bjergkæden Hohen Tatra, som ligger paa Grænsen ind til Polen. Vi kørte op til et fornemt Kurhotel »Strebso Pleso«, som laa i ca. 8—900 Meters Højde og var det første i en lang Række af Kurhoteller, som paa en Strækning af ca. 30 km laa ved en Promenadevej langs Bjergets Sydside. Vi fulgte Promenadevejen til Lomnica, hvor vi tog ind paa Kurhotellet.

Næste Morgen tog vi med Svævebanen op i 2000 Meters Højde for derfra at gaa de næste 300 Meter ad Serpentinegangstier, der gjorde Vejen 4 Gange saa lang, helt op til Bjergets Kam for at nyde Udsigten ind over Polen og til den anden Side Hundreder af Kilometer ind over Slovaakiets frugtbare Land.

Lomnica blev Vendepunktet for vor Rundtur, vi kørte nu tilbage til Banská Bystrica, men havde forinden tre skønne Oplevelser, først i den lille By Kezmarok 40 km fra Lomnica, hvor vi var inde i en Kirke fra det 11. Aarhundrede, som helt og fuldt var bygget af Træ, om det saa var Orglet. Den var saa stor, at den kunde rum-

me 2000 Mennesker og var blevet brugt indtil for tre Aar siden. Der var ved Bygningen af Kirken ikke anvendt et eneste Metalsøm, og meget af Træet var saa haardt, at jeg ikke med min Kniv kunde hugge i det, foruden at det var saa tungt, at to Personer ikke kunde løfte en ganske almindelig Bænk. I Leneca laa en Kirke, der var næsten lige saa gammel, og hvor alt i Kirkens Indre var en Overdådighed af Kostbarheder. Hovedaltertavlen (i katolske Kirker er der altid mange) stod alene i en Pris af 2 Mill. danske Kroner, tilbudt af British Museum for Krigen. 40 km fra Leneca blev vi i Dobsinca Ladova præsenteret for en rigtig Isgrøtte inde i et Kalkstensbjerg ligesom Drypstenhulerne. Hvorfor det var blevet til Isformationer i Stedet for Kalksten var der ingen, der kunde forklare, men Virkningen var ganske overvældende for Beskueren. Bjergel var hult i mere end 100 Meters Højde, og i en Bredde paa flere Kilometer overalt præget af de mest vidunderlige Isformationer. En Isblok var f. Eks. over 60 Meter høj, og den gik vi op over ad Trætrappetrin for at naa tilbage til Udgangsstedet, som var en ganske almindelig Revne i Fjeldvæggen 800 Meter oppe. Da vi tog herfra for at køre tilbage til Banská Bystrica, blev vi for første Gang under hele Turen advaret mod omstrejfende Røvere, der kom inde fra russisk Ukraine paa Vej mod den amerikanske Zone i Tyskland. Vi mødte dem heldigvis ikke, men spændende var det, da vi faktisk skulde passere en ubeboet Strækning paa ca. 50 km.

LAMMESKINDSFØRET STORTRØJE

Som Illustration, amrk. Model **Kr. 340.00**

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

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

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24 I MOTORBEKLÆDNING
København N. - Nora 2536

SPECIALFORRETNING
I MOTORBEKLÆDNING

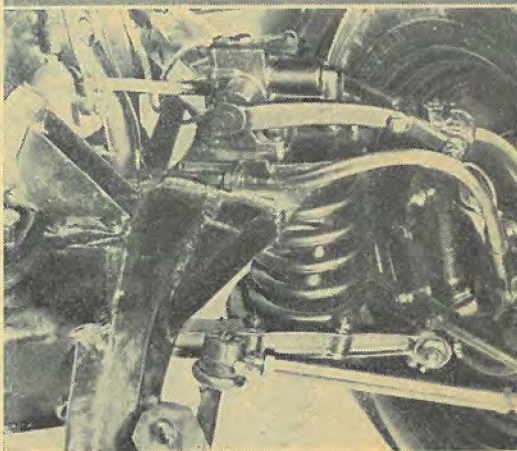
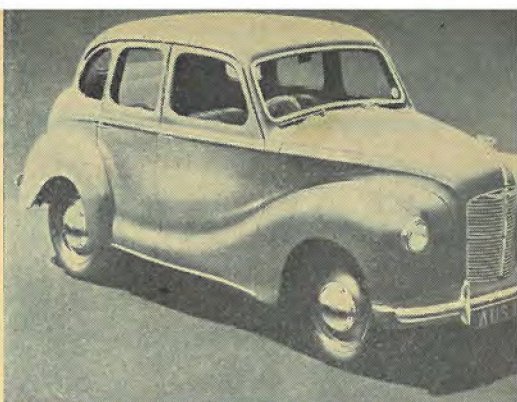


Varerne sendes overalt
pr. Efterkrav

Revolution i engelsk Bilindustri

Den nye Austin Model A 40 giver et Fingerpeg i den Retning, engelsk Bilindustri vil gaa. Den nye Austin er blevet strømliniet med indbyggede For- og Baglygter. Motoren er topventilet med Boring 65,5 mm og Slaglængde 89 mm, hvilket giver et Kubikindhold paa 1200 ccm. Kompressionsforholdet er sat meget i Vejret og er nu paa 7,2 : 1. Motoren udvikler 40 BHK ved 4300 O/M. Der er 4 fremadgaaende Gear med Udveksling 5,4, 8,1, 13,2, 21,9. Den stive Foraksel er forsvundet og erstattet med uafhængig Forhjulsaf-fjedring, der i Konstruktionen minder meget om Buick.

Der er ikke Tvivl om, at de engelske Myndigheder har gavnet Bilindustrien ved at gaa bort fra de saakaldte Skattehesterkræfter, der tvang Konstruktorerne til at bygge Motorer med lille Boring og stor Slaglængde. Det bedste Bevis herfor er den Interesse, Amerikanerne har vist den nye Austin. Vognens Hastighed er prøvet paa Bane og blev maalt til 112 km/Tm. for een Omgang med flyvende Start, og da Amerikanerne stiller Krav til

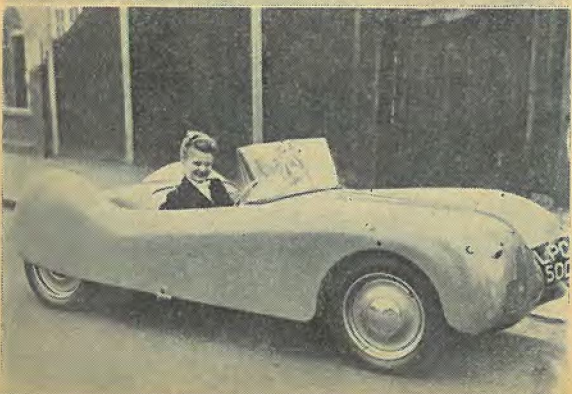
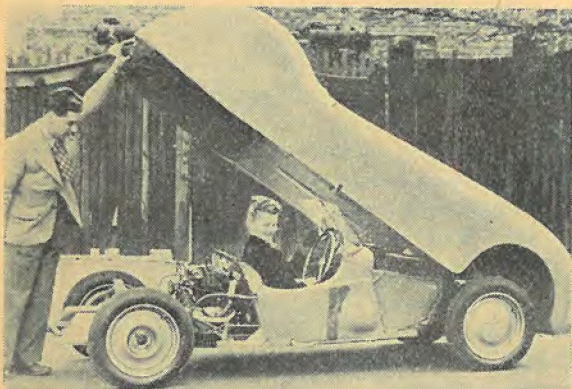


Fart, selv af en lille Vogn, er den nye Austin faldet i deres Smag. Fabrikken eksporterer da ogsaa 50 Vogne om Ugen til U. S. A.

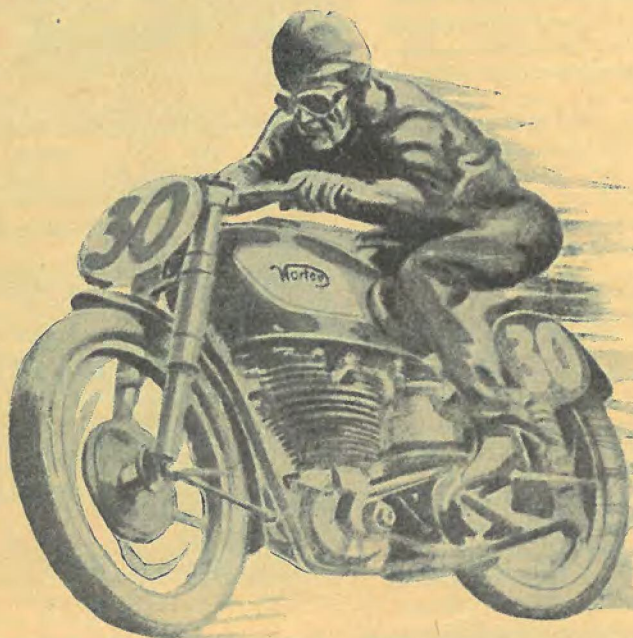
Smuk Baby-car

Efter Krigen har det været Fransk-mændene, der har interesseret sig mest for de ganske smaa Vogne, hovedsagelig bygget med Motorcyklemotorer fra 250 ccm op til 750 ccm. Fælles for alle disse Vogne, hvadenten de har været forsynet med 3 eller 4 Hjul, har været deres lidet tiltalende Udseende.

En Englænder ved Navn Charles Cooper har imidlertid konstrueret og bygget en lille Vogn med et særdeles tiltalende Ydre. Vognen, som han kalder LPC 500, er forsynet med en Motor paa 500 ccm, og det strømliniede Karosseri kan løftes af i eet Tag, som det ses paa det øverste Billede. Vognen kører 65 miles paa en gallon, og Tophastigheden er 110 km/Tm.



NAAR AARET GØRES OP —



Det er ikke uden Stolthed **NORTON** kan se tilbage paa de sportslige Resultater i 1947. Overalt har **NORTON** placeret sig i Spidsen, hvad enten det var i Verdens hurtigste Løb »Ulster Grand Prix« eller Verdens mest krævende Løb »Senior T. T.« paa Isle of Man. Et stort Arbejde og mange Forsøg er lagt i Racermaskinerne — og mange Erfaringer har **NORTONs** Teknikere hentet fra disse Maskiner, Erfaringer der kommer enhver Motorcyklist tilgode, den Dag han vælger en **NORTON**.

Nr.1 Ulster Grand Prix
Nr.1 Belgisk Grand Prix
Nr.1 Hollands T. T.
Nr.1 Senior T. T.
Isle of Man
Nr.1 Senior og Junior
Clubman T. T.
Nr.1 Manx Grand Prix

DEN UOVERTRUFNE

Norton

GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSSEN A/S - KØBENHAVN K.

MIDGET-RACERNE II.

Forskellige Forhjulsofhængninger

Af Civilingeniør O. AHLMANN-OHLSSEN

Paa Fig. 1 a-e er rent skematisk vist Princippet i de Forhjulsofhængninger, der kan tænkes anvendt i et Automobil, specielt i en Midget Racer. Vor første Opgave bliver at undersøge, hvilke af de mulige Systemer der er egnede til vort specielle Formaal.

Fig. 1 a viser den almindelige, stive Foraksel, som passerer over en Forhindring i Vejbanen. Ved denne Bevægelse vil begge Forhjulene blive vipet ud af deres lodrette Stilling, og naar Hjulene samtidig roterer, vil den saakaldte Gyroskopvirkning gøre sig gældende; den bevirker, at begge Forhjul faar en Tilbøjelighed til en ufrivillig Styrebevægelse bort fra den af Føreren ønskede Retning. Hvis vi tænker os, at Akslen paa Figuren er set forfra, vil de to Forhjul dreje ud mod venstre Side af Figuren (altsaa til højre, set fra Førerens Plads). Idet det ene Forhjul atter kører ned ad Forhindringen, vil Hjulene faa en Tilbøjelighed til at svinge til den modsatte Side. Ved en stiv Foraksel vil de Svingninger af Forakslen, som skyldes Vejbanens Ujævnheder, altsaa fremkalde ekstra Svingninger i Styrebevægelsen. Disse Tendenser til flagrende Styling holdes normalt inden for Rimelighedens Grænser af Forhjulenes Tilbøjelighed til at rette sig selv op og af den eventuelle Selvspærring i Styretøjet (Styrehuset). Jo større Vinkel, Forhjulene vippes, desto stærkere vil Gyroskopvirkningen gøre sig gældende; en stor Sporvidde vil altsaa reducere Tendensen til Flagring (fordi den giver en mindre Vinkelbevægelse end den lille Sporvidde for samme Slaghøjde). Da Midget Racernes Sporvidde er begrænset, har vi ingen Mulighed for at gribe regulerende ind paa dette Punkt. Slaghøjden, og dermed Vinkelbevægelsen, vil imidlertid ogsaa vokse med aftagende Stivhed af Forfjedrene. Som en almindelig Regel kan man sige, at Forhjulene paa en Midget Racer under Hensyn til

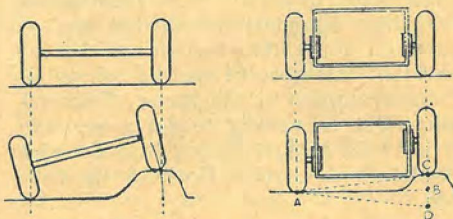


Fig. 1 A og B

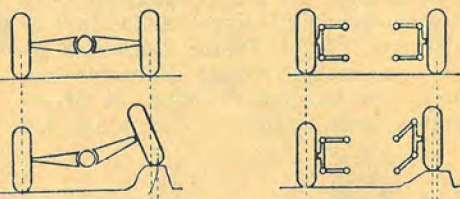


Fig. 1 C og D

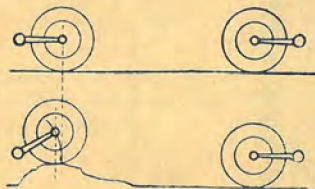


Fig. 1 E

Flagringen af Forhjulene næppe bør sætte sig mere end ca. 60 mm under fuld Last (incl. Fører) og næppe mindre end ca. 40 mm af Hensyn til Kørselens Sikkerhed (Hoppen paa Vejbanen).

Langt de fleste Midget Racere, og da især de amerikanske, er bygget med almindelig stiv Foraksel og to halvelliptiske Forfjedre. Vælger man denne Konstruktionsform, er det af Vigtighed, at man ikke vælger Fjederbladene for smalle; de skal nemlig ved Kurvetagningen staa for meget store Tværpaavirkninger. Ogsaa Fords Forakselkonstruktion med Triangelophængning og en enkelt Tværfjeder benyttes en Del, selv om den ikke kan siges at være særlig velegnet; den er

paa Grund af Bevægeligheden i Fjederlaskerne ikke særlig sidestabil.

Naar man kan tænke sig at gaa over til andre Forhjulsofhængninger end den stive Foraksel, skyldes det først og fremmest Ønsket om at undgaa Gyroskopvirkningen, der fremkalder Flagring, og samtidig Ønsket om at have en Forhjulsofhængning, der er praktisk talt absolut stiv i Forhold til Chassisrammen i Vognens Tværretning. Det er nemlig meget generende at køre en Midget Racer, hvis Forhjul vandrer sideværts i Forhold til Vognen.

Paa Fig. 1 b er antydnet en Forhjulsofhængning, hvor det enkelte Hjul kan bevæge sig lodret omkring selve Styrebolt. Et Udførelseseksempel er vist paa Fig. 2. Denne Udførelse giver en meget robust Konstruktion, men den har den Ulempe, at Styreboltten maa anbringes ret langt fra

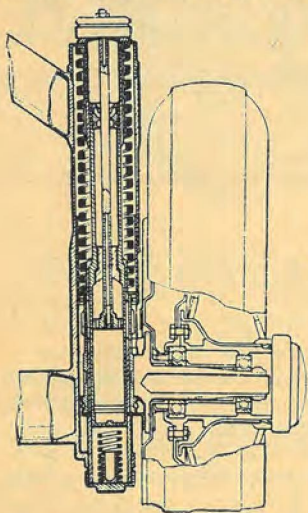


Fig. 2.

Hjulets Midterplan af Hensyn til Spilerummet imellem Dæk og Styrebolt. Dette Forhold medfører, at saavel de forfra kommende Stød som Bremskraften paa det enkelte Hjul giver ret store Paavirkninger i Forbindelsesstangen, der er anbragt foran Akselmidten, og som derfor i det væsentlige paavirkes til Træk. I andre Henseender opfylder den imidlertid visse Fordringer, idet Hjulets Bevægelse op og ned er lodret (ingen Vinkelbevægelse af Hju-

let), ligesom den er meget stift forbundet med Chassisrammen i Sideretningen. En Forhjulsofhængning som den her viste benyttes ogsaa paa den engelske Morgan 4—4.

Princippet, der er vist paa Fig. 1 c, er karakteriseret ved, at Akslen er delt paa Midten; det enkelte Forhjul svinger altsaa omkring et Punkt i eller i Nærheden af Vognens Midte. Det er paa Forhaand klart, at man ved en

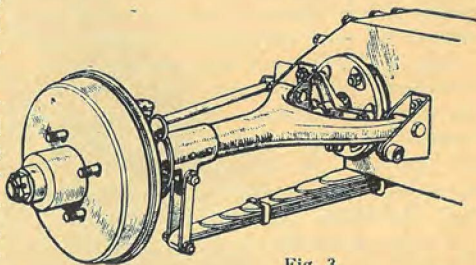


Fig. 3

Udførelse af denne Art faar en Op-hængning, der er meget stiv i Vognens Tværretning. Den har imidlertid en uheldig Egenskab, idet den med Hensyn til Gyroskopvirkning nærmest svarer til en stiv Foraksel med kun den halve Sporvidde, hvilket efter det ovenfor nævnte giver en meget stor Vinkelbevægelse. Saadanne Konstruktioner kan derfor kun benyttes, naar man samtidig holder sig til forholdsvis stive Forfjedre (Nedbøjning ca. 40 mm under fuld Last), hvilket igen kun er hensigtsmæssigt paa relativt jævne Baner. Et Udførelseseksempel er vist

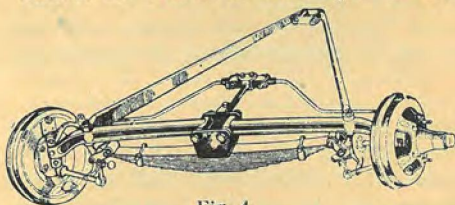


Fig. 4.

paa Fig. 3. Et andet Eksempel, der har særlig Interesse for Midget Konstruk-tører, er vist paa Fig. 4; dette System, der er baseret paa Ombygning af en normal Ford Foraksel, benyttes i Øjeblikket i den engelske Allard Sports-vogn. Trianglen er ogsaa delt helt bag-ude og er lejret i to Silentblocks i Ste-det for i det normale Kuglehoved. For-

bindelsesstangen er delt paa Midten, hvor de to Halvdele er forbundet med en Svingarm, der eventuelt kan sættes i Forbindelse med Styrehuset; den normale Forfjeder bevares uændret.

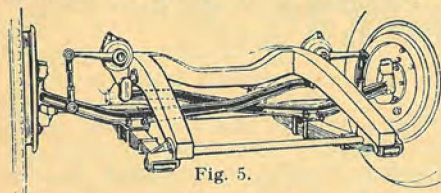


Fig. 5.

Endelig er paa Fig. 5 vist en Udførelsesform, hvor man har søgt at bøde paa Gyroskopvirkningen ved at lejre hvert enkelt Forhjul paa den Chassisvange, der ligger til den modsatte Side i Vognen. Paa denne Maade faar man fjernet Omdrejningspunktet fra det affjedrede Hjul. Konstruktionen er ret velegnet til Midget Racere og kan udføres ved Afkortning af to normale Foraksler; der benyttes normale halv-elliptiske Fjedre.

Det Princip, som er antydnet paa Fig. 1 d, er forsaavidt det mest almindelige ved uafhængig Forhjulsophængning.

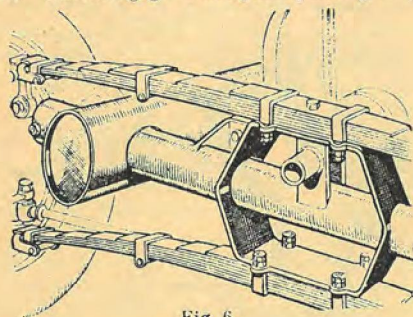


Fig. 6.

Det enkelte Forhjul er forbundet med Chassisrammen ved Hjælp af to Tværarme, der ved Midget Racere bør udføres lige lange. Den ene af disse Arme, eventuelt dem begge to, kan være udført som Bladfjedre. Paa Fig. 6 og 7 er vist et Par Udførelseseksempler. Den simpleste Udførelse, som er egnet til Midget Racere, bliver sikkert en saadan, der har en Bladfjeder foroven og en stiv Arm forneden. Derimod kan det omvendte Arrangement ikke anbefales (Fjederen forneden og Armen foroven) paa Grund af de store Paavirkninger, der opstaar ved Akti-

vering af Forhjulsbremsen. Hvis man kombinerer en Bladfjeder og en stiv Arm, skal Fjederens frie Længde være lig ca. $\frac{7}{9}$ af Armens Længde maalt fra Center til Center. Naar de her anførte Regler overholdes, vil det enkelte Forhjul udføre en Parallelbevægelse, saledes at Gyroskopkræfter undgaas.

Ved mange af de Udførelser, man træffer paa i Praxis, og hvoraf adskillige er egnet til Midget Racere, vil man bemærke, at den øverste Arm er kortere end den nederste. I saadanne Tilfælde vil Hjulet ikke udføre en ren

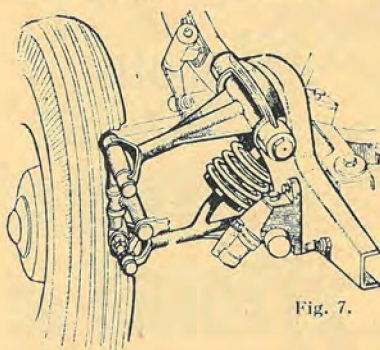


Fig. 7.

Parallelbevægelse, og der vil derfor være Tale om en vis Gyroskopvirkning; Aarsagen til at man gør den øverste Arm kortere end den nederste, er den, at man derved kan begrænse Sliddet paa Forhjulenes Gummi, idet Sporviddeændringen, der fremgaar af Fig. 1 d, begrænses meget. Dette Forhold er imidlertid uden Betydning ved en Midget Racer, hvor Gummisliddet under alle Omstændigheder er ret stort. Der er dog intet til Hinder for, at disse Standard-Forhjulsophængninger kan benyttes (f. Eks. Simca 8, Opel Kapitän m. fl.).

Endelig kommer vi til den sidste Variant af de uafhængige Ophængninger, som er karakteriseret ved, at Hjulet er ophængt paa een eller to Arme, der svinger i Vognens Længderetning. Fig. 1 e. En Ophængning med to Arme er vist paa Fig. 8. Ogsaa her udfører Hjulet en ren Parallelbevægelse, idet der dog under Affjedringen sker en ringe Ændring af Akselafstanden, som er uden praktisk Betydning. En ganske tilsvarende Affjedring findes paa den

Bilistens Julegave!

Hos os finder De let den
rigtige Gave — der er bl. a.

Autoradio — Varmeapparat — Varmepude
— Forchromet Nr. og DK-Plade — Taage-
lygte — Fiskehale — Skindpude — Aske-
bæger — Akkumulator — Tændrør — Don-
kraft — Værktøj — Polermidler —
Trykmaaler m. m.

Nyhed!

Den helt store Julegave

Gavekort

der kan benyttes som Betaling ved
Eftersyn og Reparation
af enhver Art

Til Børn har vi Modelbiler

Er De i Tvivl angaaende Gavens Art,
udsteder vi gerne Gavekort paa
ethvert Beløb

Besøg vor Udstilling

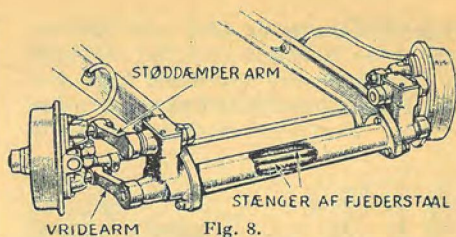
Tilbehørs-Afdeling:
Toldbodvej 14

Byen 2693

Reserve dele og Værksted:
Kronprinsessegade 46

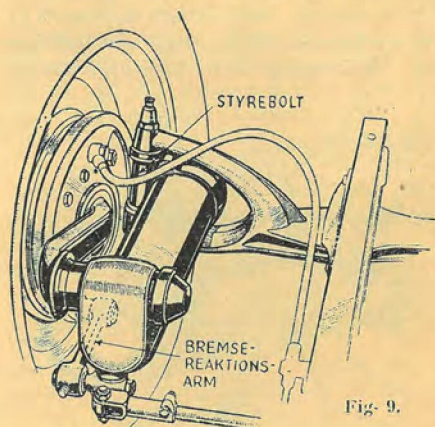
Central 643

SCHIBBYE
Automobiler



tyske Folkevogn. Der er Grund til at
tro, at dette System vil faa særlig Be-
tydning for Midget Byggeriet, da det
er meget sidestabil og uden videre til-
lader Anbringelsen af Styrehuset i
Vognens Midte.

En anden Variant af Typen Fig. 1 e
er vist paa Fig. 9. Dette System, der
findes paa f. Eks. Opel Olympia og
Admiral, Fiat 1500, Chevrolet 1934 og
Pontiac 1934, er karakteriseret ved, at
Styrebolten er anbragt fast i Forhold
til Chassisrammen, medens Fjederhu-
set med Affjedringsarmen og Bremse-
reaktionsarmen svinger ned under Sty-



rebevægelsen. Paa Grund af de ind-
skrænkede Pladsforhold (Styrebolten
skal saa nær til Hjulmidten som mul-
ligt) er Affjedringsarmen ved disse Sy-
stemer som Regel ikke dimensioneret
særlig kraftigt, hvilket bevirker, at de
er ret følsomme over for Stød og Slag
fra Siden. Hvis man vil benytte et af
de eksisterende Systemer, maa man
derfor sørge for at vælge en kraftig
Model og saa i hvert enkelt Tilfælde
afgøre, om der er Raad til at ofre den
nødvendige Vægt paa dette ene Ele-
ment.

God Filmsaften

Automobil Sports Klubben afholdt den 27. November en Filmsaften, hvor bl. a. Filmen fra Gardermoen blev forevist, efter en indledende Orientering af Formanden for Norsk Motor Klubs Osloafdeling, Rolf Lau.

Filmen gav et glimrende Indtryk af det storstilede Arrangement og selve Løbet. En glimrende Situation viste den norske Motorcyklist Varkold, der styrtede inden Indkørselen til Grusvejen, men kom til Side paa en forbløffende elegant Maade.

Nogle andre Film viste Amerikanernes utrolige Opfindsomhed, naar det gælder at finde en fornøjelig Maade at slaa sig ihjel paa. Man fik Lejlighed til at se en Racerbaad fare op paa Landjorden, flyve hen over 3 Biler og parkere mellem to Damer, der diskuterer et eller andet Motorbaade uvedkommende. Aftenens Clou var en Mellemting af Trial og Jordbaneløb, der blev kørt i en rullende Birkirkegaard med Passagerer og uden Styrthjem — det kan ikke beskrives.

Man gør nu Forsøg paa at faa Filmene ud til andre Klubber, og vi haaber, det lykkes.

En Fejltagelse

Ved en Fejltagelse fra Udgiverens Side kom der i den lige udsendte Motorcykle-Haandbog til at staa en Betegnelse af Firmaet Axel Ketner som Repræsentant for AMAL Ltd., Birmingham. Fabrikken gør opmærksom paa, at Firmaet Stevns & Company stadig er dens Repræsentant for Danmark, og at følgende Firmaer uforandret foretager Engros-Importen af Amal-Karburatorer og Amal-Dele, nemlig:

Simonsen & Nielsen A/S, København K.,

Nellemann & Drewsen A/S, København K.,

A/S Dansk Metal- & Automobilindustri, Odense,

Axel Ketner, København K.,

Vilh. Nellemann A/S, Randers.

Fred. Rasmussen, Odense.

Fejltagelsen bedes undskyldt.

Skandinavisk Motor Journal.



Nu skal Bilens Lak ha' Velofix..

Efteraarets Regn og Slud ta'r
haardt paa Bilens Lak. Derfor
skal De polere Deres Bil med
VELOFIX — den bevarer den
kostbare Lakering.



★ VELOFIX er ogsaa
ideel til Møbler. - Prøv engang!

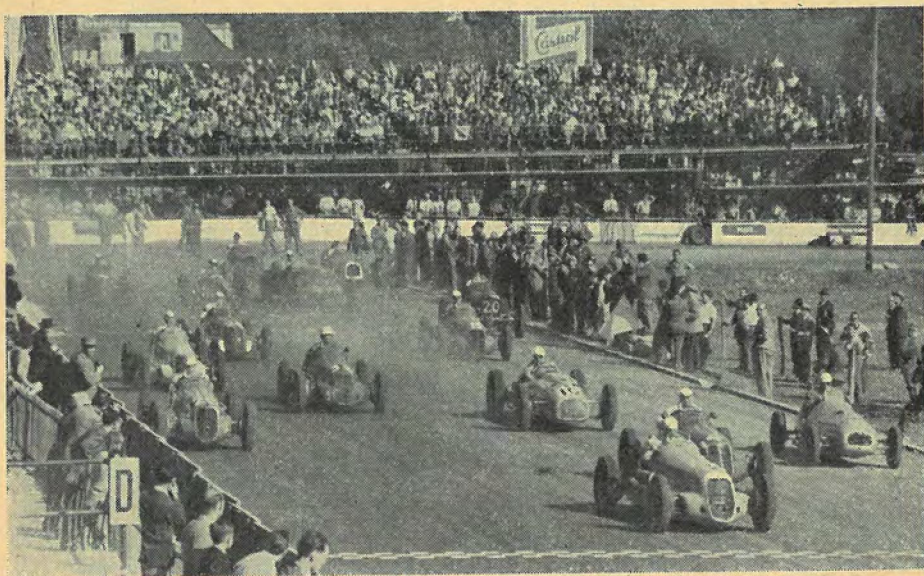


POLISH

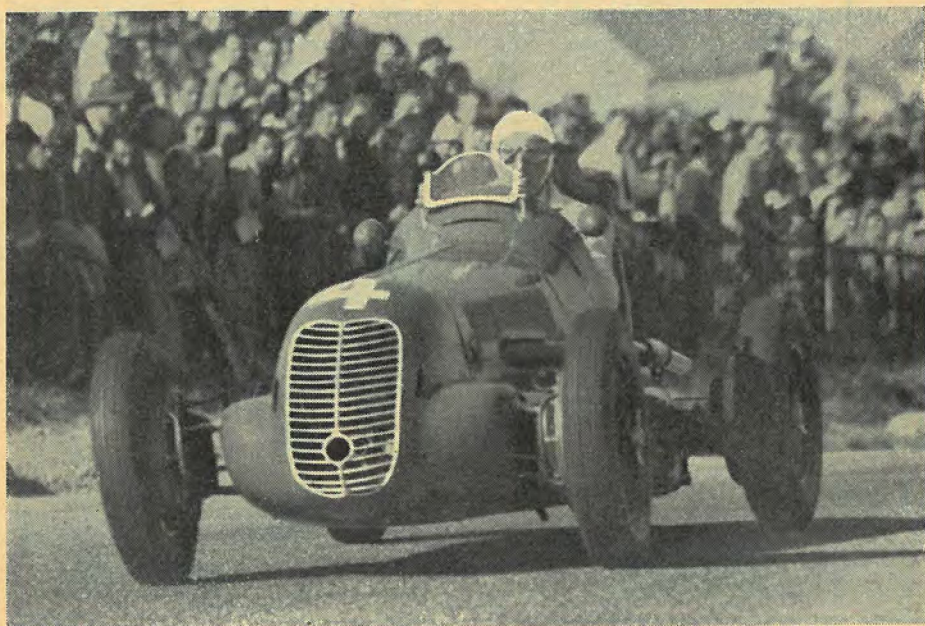
- hurtigere og mere holdbar!

SIE's Lak- og Farvefabriker, Kbhvn. S.

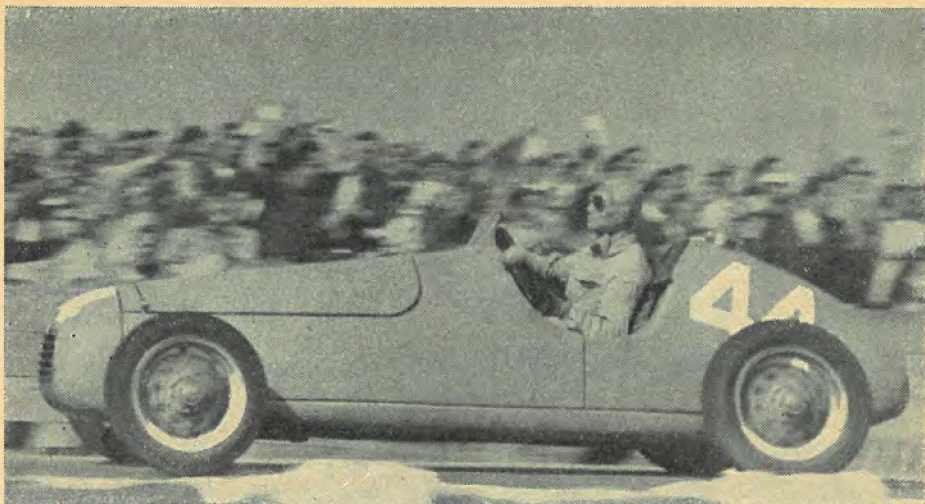
GRAND PRIX I LAUSANNE



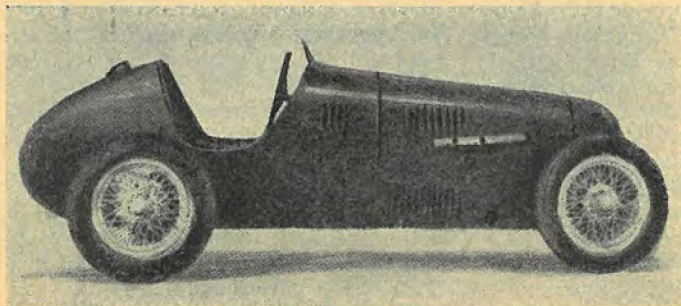
Fra Starten: Længst til højre Wimille, derefter mod venstre Volloresi og Sommer.



Luigi Villoresi (Italien) racer forbi Tribunen i sin Maserati. Han vandt Løbet foran Wimille og Grafenried.



Prins Bira vandt den lille Klasse i sin efterhaanden sagnagtige Simca-Gordini.



Cisitalia Super Sport

Den nye Cisitalia Super Sport vil snart dukke op paa Banerne Verden over. Vognen indebærer mange Nyheder i sin Konstruktion, og at den vil blive et Konkurrencemoment, hvor den viser sig, vil der ikke være Tvivl om.

Specifikationen er: 4 Cylindre 68×75 mm, 1089 ccm, 50 BHK ved 5500 O/M, Kompressionsforhold 7,22 : 1. Akselafstand 240 cm, Sporvidde 126 cm, Vægt 650 kg. Tophastigheden er 180 km/Tm.

1. Klasses Racervogn søger en Ejer

1 Ford Special 4 Cyl. forsynet med Ricardo Cap med prima Gummi og Reservegummi til Isløb, alt i fineste Stand; leder efter en ny Ejer, der kan tage Arven op efter den Mester, der har kørt den. En god Sportsmand, som kan stille Garanti for Betalingen, kan gøre Regning paa en honnet Pris og Behandling. — Skriv til Afdelingsleder Jens D. Ramsing, Jernbane Alle 48, Vanløse.

ANGREB MED FORKERT ADRESSE

EKSTRABLADET bringer under Sporten den 1. December en Artikel under Overskriften »Motorsporten ved at ødelægge de kostbare Idrætsanlæg«, skrevet af en ung Idrætsmand, Heine Halberg. At Artiklen er et Angreb paa Motorsporten, vil vi overse, da dette Angreb mangler Saglighed eller blot en Smule Retfærdighed og Forstaaelse. Tilmed har Redaktionen vovet sig ud paa glat Is ved at bringe et Billede af en Dirt-track-Rytter i Fart paa en Bane med den forargede Underskrift: Saadan bliver en Bane behandlet af Motorkøreren. Det maa indrømmes, at Banen ser lidt opkørt ud, men kan det vedkomme de saakaldte Idrætsfolk, da Billedet afgjort ikke stammer fra et Stadion, men fra en Slaggebane anlagt af Motorsportsfolkene selv og for disses Penge — i Modsætning til de »kostbare Idrætsanlæg«, som Stat og Kommune anlægger til Idrætsfolkene.

For at holde os til Sagen saa er det muligt, at Motorløbene ikke ligefrem gavner Stadionanlæggene, men hvorfor denne Omstændighed skal medføre et usmageligt Angreb paa Motorsportens Publikum, der betegnes som »15.000 øldrikkende, fanatiske Tilskuere«, forstaar vi ikke, da det netop er den Kendsgerning, at der virkelig samles over 15.000 Tilskuere til et Motorløb, der er medvirkende til, at Sporten — thi dertil tillader vi os at henregne Motorsporten — kan hjælpe til med at betale sine egne Anlæg.

Forfatteren er ikke blind for denne Omstændighed, idet han skriver, at »Motorløbene giver en styrtende Masse Penge, som Motorfolkene skulde anvende til at anlægge deres egne Baner for«. Hus forbi, Hr. Halberg. Motorløbene giver ikke en styrtende Masse Penge takket være den Kendsgerning, at Staten tager de 60 Procent af Entréindtægten, og i de Tilfælde, hvor Løbet afholdes paa et Stadion, maa Arrangørerne ogsaa betale en klækkelig Afgift hertil. Ser man med en Smule Fantasi paa dette Forhold, kan man sige, at Staten tager 60 Procent fra Motorsportsfolkene til Hjælp til Idrætsfolkenes Understøttelse. Og mig be-

kendt er det netop en egen Motorbane, Klubberne fra Gentofte er ved at spare sammen til — at det tager saa lang Tid skyldes de 60 Procent.

Hvis der skal rettes et Angreb paa de herskende Forhold, maa det derfor være mod de Embedsmænd, der indser, at Motorsporten med sine 15.000 øldrikkende Tilskuere kan være medvirkende til at dække det Underskud, som et Idrætsanlæg nødvendigvis maa give, saa længe Atletiken ikke kan samle mere end smaa 200 Tilskuere.

Haanden paa Hjertet, Hr. Halberg: Bliver der drukket mere Øl end under en Fodboldkamp i Idrætsparken, og findes der mere fanatiske Tilskuere end til en Boksekamp. Man maa tilgive Folk, naar de ikke kan faa Spændingen til at kruble i Kroppen ved at se paa Længdespring eller Spydkast. Idræt er smuk at se paa, Motorsport spændende, men fuldt ud lige saa krævende hvad Muskelkontrol angaar som en hvilken som helst anden Sport. Lad os derfor holde Idræt for sig og Motorløb for sig, hvad Hr. Halberg ogsaa skriver, hvorefter han roder begge Begreber sammen, assisteret af en Redaktør, der har mere Lyst til at fylde nogle Spalter end til at sætte sig ind i, hvad Sagen drejer sig om, nemlig om Motorløbene i det hele taget ødelægger Anlæggene.

Vi har undersøgt Sagen lidt nærmere og finder for det første ud af, at det Billede, Ekstrabladet bringer, stammer fra den gamle Dirt-track Bane ved Roskildevej, hvilket dog gør en betydelig Forskel.

Dernæst er vi blevet klar over, at Motorløbene ikke ødelægger Stadionanlæggene, tværtimod. Idrætsfolkene fra Gentofte indrømmer, at deres Løbebane aldrig har været saa god, som efter at man har begyndt at køre Motorløb paa den. Banen er altid let og fjedrende. I Gladsaxe har Motorsporten ligeledes været en uvurderlig Hjælp, da det er takket være denne, at Banen blev lagt om, saaledes at den i det hele taget blev brugbar. Mærkeligt Emne, Hr. Halberg tager op i en papirfattig Tid.

FROSTEN OG MOTORCYKLERNE

En langvarig Frostperiode kan ødelægge Motorcyklerne

Mange af de heldige Mennesker, der blev Ejere af fabriksnye Motorcykler i Efteraaret 1946, kunde let faa det Indtryk, at »Efterkrigsmaskinerne« var daarlige. Mange Motorer maatte bores efter ca. 10.000 Kilometers Kørsel eller maaske mindre, men Aarsagen hertil var ikke daarligt Materiale, men en forbandet langvarig Frostperiode.

Rent umiddelbart er det ikke indlysende, hvordan Frosten kan skade Motorerne, men man kunde hurtigt udskille de Maskiner, det gik ud over, i en bestemt Gruppe, nemlig 4-Takts Motorerne med separat Oletank.

Naar Maskinen bruges jævnt Vinterein igennem, kan det ikke undgaas, at den stadige Opvarmning og Afkøling udlester Vanddampe i Olie-

beholderen. Efterhaanden som disse Dampe fortættes ved Afkølingen, samler der sig Vand i Oliesystemet, og naar der er tilstrækkelig meget, fryser det ganske simpelt og forstopper en Dag Oliesystemet, saaledes at Smøringen helt eller delvis udebliver.

Hvad kan man da gøre for at forhindre dette? Simpelthen skifte Olie ofte, efter ca. hver 300 km, naar Maskinen kører mindre Ture og bliver kold i Mellemtiden. Det er selvfølgelig en Ekstraudgift, men det er Penge, der er godt givet ud, hvilket tydeligt fremgaar af den Omstændighed, at et enkelt Værksted sidste Vinter havde 25 Hovedreparationer udelukkende paa Grund af ovennævnte Forhold.

The logo for A.J.S. features the letters 'A', 'J', and 'S' in a stylized, bold, serif font. The 'A' and 'S' are larger and more prominent, with the 'J' nestled between them. The letters have a slightly distressed or hand-drawn appearance.

A. J. S. og MATCHLESS fremstilles paa den største Fabrik i England, som udelukkende producerer Motorcykler.

The logo for MATCHLESS features the word 'MATCHLESS' in a bold, sans-serif font. Above the 'M' is a small, stylized winged figure, possibly a Pegasus or a similar mythical creature, which is part of the brand's identity.

Drifikker og økonomisk — to Egenskaber, som i Særdeleshed har medvirket til at gøre JAMES berømt.

The logo for JAMES features the word 'JAMES' in a large, bold, serif font. The letters are thick and have a slightly weathered or metallic appearance, with some internal shading or texture.

Generalrepræsentant for Danmark:

FRED. RASMUSSEN
ODENSE

LIDT GARAGEARBEJDE

Lad os betragte det som en Kendsgerning: Vi faar hverken nye Biler eller Motorcykler foreløbig. De faa Køretøjer, der kommer til Landet, forbeholdes Folk, der ikke har Vogn eller Motorcykle iforvejen, eller forskellige med livsvigtigt Erhverv. Det er derfor af største Vigtighed, at vi passer vore Biler og Motorcykler bedst muligt, ikke alene fordi det er en Gevinst for den enkelte Motorejer, men fordi Landet simpelthen ikke har Raad til at lade Vognparken forfalde. Varedirektoratet gør, hvad det kan, for at holde vor Vognpark i saa daarlig Forfatning som muligt, men om dette Emne har vi skrevet tilstrækkeligt i sidste Nummer — Eksemplet maa blot ikke smitte, saaledes at den enkelte Vogn forfalder, fordi Ejeren sløser med dens Vedligeholdelse. Endelig faar man ogsaa først den rigtige Glæde af en Vogn, naar den er absolut velholdt og i Orden.

Motorcyklisten kan faktisk lave mere ved sin Maskine, end Bilisten selv kan udføre paa sin Vogn, da mange Reparationer af Biler nødvendigvis Brugeren af Specialværktøj. Det vilde derfor være en omfattende Artikel, om vi skulde redegøre for alt. Motorcyklisten vil vi henvise til at læse »Motorcykle Haandbogen«, som vil give udtømmende Vejledning paa alle Omraader.

Mange Bilister tilbringer deres kæreste Fritimer i Garagen, men ofte er det Pudseklud, Tæppebanker og Børster, der holder dem i Aktivitet. Bevares, det er dejligt med en ren Vogn, men der er mange Ting, der er fuldt ud lige saa vigtige. I det følgende vil vi give et Par Tips til lidt mere omfattende Arbejder.

Rusten er Karosseriets værste Fjende. Rusten æder hvert Aar lige saa meget, som Varedirektoratet nægter Indførsel af. De kriminelle Steder er ikke de store Flader, som vi saa godt kan lide at pudse paa. Det er i Krogene, Rusten begynder, specielt ved Skærmene. Hvis der i Sammenføjningen mellem Skærm og Karosseri er smaa Blærer i Lakken, vil det sige, at

Rusten er ved at arbejde inden for Lakken. I et saadant Tilfælde vil det afgjort være klogest at tage Skærmene af, slibe Rusten af paa de angrebne Steder og spartle det blanke Metal — der skal nemlig slibes i Bund, til Metallet staar blankt og rent — og montere Skærmene igen med nye Paklister. Det er en Selvfølge, at Karosseripladerne ogsaa slibes og spartles. Efter denne Omgang maa Vognen til Maleren for at faa en lille make-up. Det lød meget let, ikke? Vi vil blot gøre Dem opmærksom paa, at det er et Arbejde. De skal gaa i Gang med paa et Tidspunkt, hvor Deres Nervesystem er i Orden og under alle Omstændigheder, naar Deres mindreaarige Børn ikke er hjemme — Børn er fælsomme overfor voldsomme Indtryk og Udtryk. Det skal nok vise sig, at de Bolte, der holder Skærmene paa Plads, er saa rustne, at de ikke er til at rokke. Det er et velment Raad, naar vi anbefaler Dem at lade Undervognen viske og faa de omtalte Bolte smurt med tynd Olie, nogle Dage før De begynder Arbejdet. Har De ikke Mod til at gaa i Gang med denne Opgave, bør De gaa til en Mekaniker og lade ham paatage sig Arbejdet, hvis De ikke vil risikere at se Skærmene og Plader røde igennem. Jo længere De venter, jo dyrere bliver det.

Der er imidlertid andre Steder, hvor der er Rust, og Steder, hvor enhver Bilejer kan tage Kampen op. Bunden i enhver Bil bestaar i Reglen af en Blanding af gammelt Gulvpap, havt opløst Maling og forskelligt andet der vil vise sig, naar man fjerner Laatterne. Under denne Blanding ligger selvfølgelig Bundpladen af Staal. Ved første Øjekast ser alt maaske tilforladeligt ud, men kradser man i Bunden med en Kniv, vil man maaske opdage en Del Rust i Blandingen. Det bedste Middel her er at børste hele Bunden igennem med en Staalbørste, og husk Krogene, mine Herrer! Naar Bunden er ren, males den med Mønje eller Staalhud. Og saa skal vi slaa 4 Fluor med eet Smæk. For at blive ved Rusten saa tør vi næsten aflægge Ed paa, at De

De er her igen — og
bedre end nogensinde!

HENLEY DÆK

— til sikker Kørsel!

100 pCt.
engelsk
Kvalitet.

res Følge er rustne. Hvornaar har De set Deres Følge sidst — nej, vel, den Tid er ovre, hvor man selv lappede sine Slinger. Vi behøver vel ikke at sige, at rustne Følge hverken gavner Dæk eller Slinger. Følgene faar ogsaa en Omgang med Staalborsten og smøres med Mønje eller Staalhud. Boltene og Møtrikkerne, der holder Hjulene, kan ofte have Tilbøjelighed til at spænde, hvis Hjulet ikke har været skiftet i længere Tid. Rens dem for Rust med Petroleum eller lignende og smør dem ind i Fedt, inden Hjulet sættes paa igen. Hvis De er saa heldig at have et ordentligt Reservehjul, saa lad det komme ned og køre lidt. Hvad enten De har Reservehjul eller ej, saa byt om paa alle fire Hjul, saaledes at højre For- og Baghjul kommer over paa venstre Side og omvendt. Vejbanens Runding slider ikke Dækkene ens over hele Slidbanen, derfor skal man skifte om paa Hjulene, hvorved Slidbanen bliver jævnt slidt. Det har tilmed vist sig med Prøver, at et jævnt slidt Dæk er stærkere end et ujævnt,

men mindre slidt Dæk.

Prøv saa at finde ud af, hvad det er, der rasler saa forbandet i Deres Vogn. Kravl ind under den og se, om Lydpotten og hvad der ellers befinder sig i Underverdenen, er boltet ordentlig fast. Hjulkaapslerne kan ogsaa rasle, men blot man trækker Fjedrene lidt ud, skal de nok holde op. Dørenes Haandtag kan ligeledes lave Støj. Er der for meget Slør i et Haandtag, tages dette af ved at trykke den Muffe eller Ring, som sidder rundt om Haandtagets Aksel, ind og fjerne Fjederringen, der holder Haandtaget fast til Akslen. Akslen er formet som en mangetakket Stjerne, der passer til en Bøsning af samme Form i Haandtaget. Ved at lægge Staniolpapir om Akslen kan man fjerne eventuelt Slør, hvorefter Haandtaget sidder fast, naar det atter monteres. Det er iøvrigt en morsom Sport at gaa paa Jagt efter alt, hvad der kan lave Støj, og faa Vognen gjort lydløs Punkt for Punkt.

Akkumulatoren har ikke godt af Vinterens Kulde, hvorfor det er klogt

NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede

350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

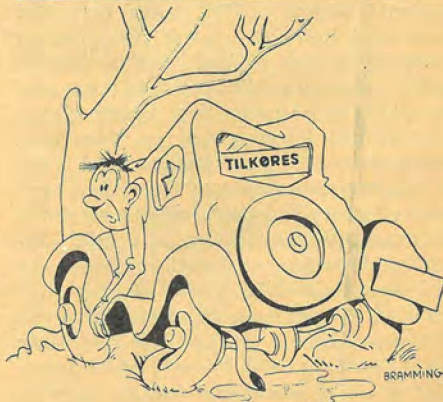
C. 11956 - København K.

at pakke den ind i Glasuld eller andet isolerende Materiale. Smør samtidig Polerne ind i Fedt. Hvis Akkumulatoren er anbragt under Kølerhjælmen, angribes denne ofte af Syredampe. Klip en passende Firkant ud af en gammel Slange og klæb den fast paa Kølerhjælmen over Akkumulatoren.

Medens De nu er i Gang, gaa saa Deres Værktøj efter. Hvorfor slæbe rundt paa mere end nødvendigt? Alt hvad De ikke har Brug for skal ud, men til Gengæld skal det Værktøj, De har i Vognen, være brugbart, Morsomt nok udstyrer de fleste Fabrikker deres Vogne med »Meccano Værktøj«, der er ganske ubrugeligt. Dette gælder i særlig Grad det mest anvendte, nemlig den Nøgle, De skal skifte Hjul med. Ofte er den samtidig Svinget til Donkraften, hvor den gør udmærket Fyldest, men til Hjulene viser den sig at være af for blødt Materiale. Køb hellere een Gang for alle en ordentlig Krydsnøgle.

Er der Træk i Vognen, kan man let tætnes den fuldstændigt med Svampegummi, saafremt man kan skaffe det for Tiden. Aabningerne i Bunden til Haandbremse og Pedaler tættes med Muffer af tyndt Skind.

Dette var et Par gode Raad til de Bilister, der er saa fornuftige at holde deres Vogne i god Stand. Selvfølgelig er der mange andre Ting at foretage sig, og er der nogen af vore Læsere, der under deres Arbejde finder frem til en god Idé, saa skriv til os, saaledes at deres Brødre i Aanden kan blive delagtiggjort.



»TWIN«

Nye Triumph-Modeller

Disse vil bestaa af 3 gennemprøvede og forbedrede Modeller, den fremragende »Speed Twin« og »Tiger 100« samt den 349 ccm store »3 T de Luxe«. Alle 3 Modeller repræsenterer den velkendte Triump Twin Maskine. I 1948 vil der kun blive mindre Forbedringer med Hensyn til »Speed Twin« og »Tiger 100«, medens »3 T« praktisk taget bliver uforandret.

En Forandring og Forbedring, som er fælles for alle 3 Modeller, er den nye 7" Lucas Forlygte med Reflector, der giver en betydelig bedre Lyskegle. Den mest iøjnefaldende Forbedring paa 500 ccm-Modellerne er den nye Bagskærmskonstruktion. Den ene Skærmholder er fjernet, og de to andre er nu boltet til »Brostykker«, der er paasvejsset Skærmen, hvilket giver et rent og glat Udseende. Boltene er udført i Materiale, der forhindrer dem i at ruste. Kædeskærmen har ogsaa undergaaet en mindre Forandring, idet den nu er udskaaret og formet efter Kædehjulet, hvilket muliggør en endnu hurtigere Aftagning af Baghjulet. »Tiger 100« er nu forsynet med læng-

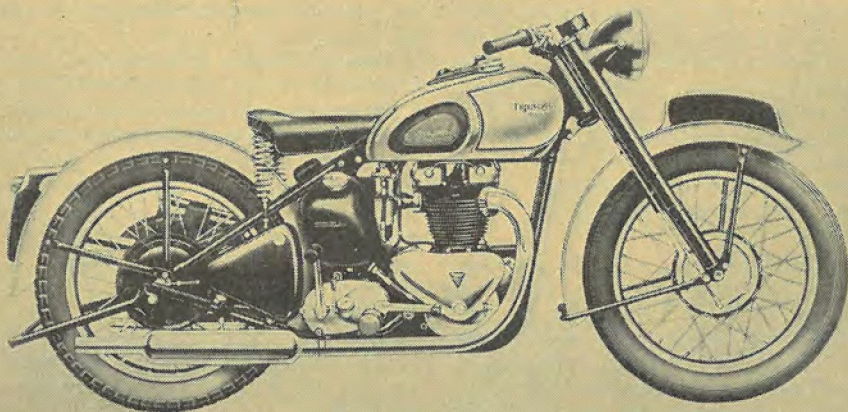
derillet Racerdæk paa Forhjulet, hvilket giver bedre Styring under stor Fart.

Det »fjedrende Baghjul« vil kunne monteres paa alle nye Maskiner. Det var Meningen, at dette Baghjul ogsaa skulde kunne leveres til Maskiner efter 1937, men foreløbig kan det kun leveres til nye Maskiner, da Materiale-mangelen stadig gør sig gældende.

Den nye Ariel-Twin

I Modsætning til Fabrikernes sædvanlige Hemmelighedskræmmeri under Forberedelsen af nye Motortyper har Udviklingen af Ariels nye Twin, der tog sin Begyndelse for adskillige Aar siden, været Genstand for stor Forhaandsomtale. Selv om Motorens Konstruktion blev hemmeligholdt, fik Journalisterne i stor Udstrækning Lejlighed til at prøvekøre Twineren i dens forskellige Udviklingsstrin og bidrog med sagkyndig Kritik til dens endelige Udformning. Den første Serie er allerede færdig fra Fabrikken.

»Ariel Motor Ltd.« er den Fabrik i England, der har størst Erfaring i Fa-



Triumph-Twin. En smuk Maskine med en fin Motor.



Amerikas mest krævende Motor Sports Konkurrence »De nationale Champion Mesterskaber« (18 gennemførte af 78 Deltagere) kortes over en 875 km lang Strækning og resulterede i, at Julius Kreoger (500 ccm Speed Twin) vandt. Vinderen ses til højre, til venstre Al Kreoger, der kom ind som Nr. 5 paa en Søstermaskine.

brikation af flercylindrede Motorer til Motorcykler. For 17 Aar siden fremkom den 4-cylindrede Ariel, og den Dag i Dag er den en af de mest solgte Motorcykler paa Verdensmarkedet. Chefingeniøren ved »Ariel Motor Ltd.«, Mr. Vat Page, har draget Lære af sine mange Erfaringer med »The Four Square« og har overført nogle af de bedste Enkeltheder til sin nye Konstruktion.

Det første Indtryk af Motoren kan ikke være bedre: den ser enkel og kompakt ud og er tilgængelig fra alle Sider. Ventilindstillingen er f. Eks. ikke besværliggjort af en for lavt siddende Tank, og Karburatoren kan uden Hindring af nogen Art aftages komplet. Denne kompakte Enkelthed er opnaaet uden derved at nedsætte Enkelheden i Motorens indre Opbygning.

F. Eks. kan de nye Plejlstangsløjer indsættes uden at adskille Krumtaphuset.

Enhver kyndig Motorcyklist, der betragter Motoren, bliver forudindtaget i Twineren, før han træder paa Kickstartpedalen. De 2 Cylindre er sammenstøbt og danner sammen med Ventiltilhusene en meget smuk Motorblok. De to Forbrændingsrum staar i Forbindelse med hinanden ved Hjælp af en indstøbt Luftkanal i Topstykket. Et usædvanlig smukt Stykke Støbearbejde. Ventilstødstængerne gaar igennem Cylinderens Ribber. Dynamoen har en særlig Endeplade, der ved 3 Skruer er fæstnet til Bagsiden af Magnetkædedækslet.

Man begejstres stærkt over denne smukke Motor, og Begejstringen stiger om muligt under Kørselen. Det

verdenskendte Motorcykleblad »The Motor Cycle« sendte fornylig sin motorsagkyndige ud paa en Prøvetur paa en vilkaarligt valgt Maskine af den første Serie. Der blev tilbagelagt Hundreder af Kilometer under de mest ugunstige Vejrforhold. Maskinen blev prøvet baade Solo og med paamonteret Sidevogn.

Ventillofter- og Tændingsindstillingsgrebene er bortfaldet, idet der er indbygget automatisk Tændingsregulering i Magneten, og Luftkontrollen er sammenbygget med Karburatorens Blankedammer. Starten bliver saaledes forenklet og er usædvanlig let i Praksis — i næsten alle Tilfælde var et Traad tilstrækkeligt, men man skal huske at tippe Karburatoren rigeligt, naar Motoren er kold.

Maskinen blev ret hurtigt varm, og som saadan viste den en sikker og fremragende Accelerationsevne. Indsugningsaabningen i Cylindertopstykket deler sig i 2 Kanaler og fører tilsyneladende en meget ensartet Gasblanding til begge Forbrændingskamrene. Gashaandtaget kunde drejes fra Udgangs- til Slutstilling, uden at Motoren havde nogen Vanskelighed med at følge med og det lige meget, hvor hurtigt dette blev gjort. — Fantastisk Acceleration.

Meget haard Kørsel paavirkede slet ikke den fortrinlige Motortomgang. Under Prøvekørselen var Vejret som nævnt det daarligst mulige, Regnen var ledsaget af usædvanlig kraftige Vindstød. Til Trods for 2 Timers Kørsel med næsten fuld Gas og med Sidevogn var Motorgangen fuldstændig upaavirket og Tomgangen saa god som før Kørselen.

Motoren var under Kørselen næsten lysløs; man hørte Lyden af en vel-smurt Maskine med en ganske svag snurrende Lyd fra Ventilene. Med varm Motor kunde man ikke høre nogen som helst Stempelstøj. Lydpotterne afgav behagelige musikalske Toner, naar man regulerede Gassen.

Kørestillingen kunde ikke være bedre og var lige god ved Bykørsel som ved Landevejskørsel. Fodhvilene kan indstilles efter Behag, og Sadlen kan



Ønsker De egen Bil eller Motorcykle til sin Tid?

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

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET
FOR NYE MOTOREJERE**
KOMMANDITSELSKAB
V. Voldgade 96 - Kbh. V. - Ctr. 6119

KVALITETSMÆRKET

KRISTENSEN & NIELSEN

*Royal Enfield &
Norton Forhandlere*

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559



**MOTORCYKLE-
VÆRKSTED**

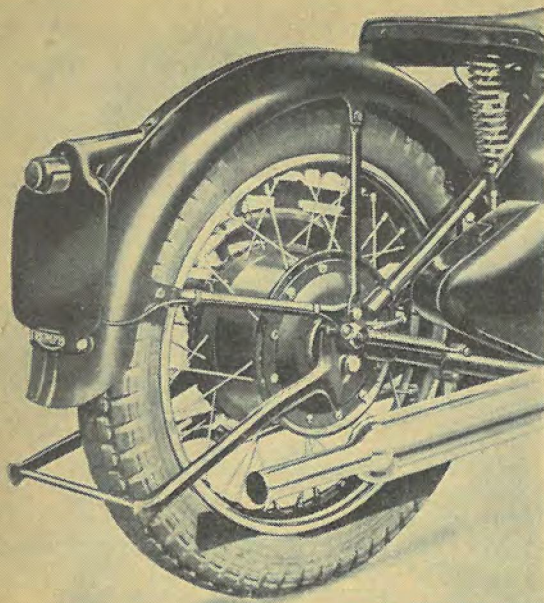
SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN - RUDGE

RESERVEDELE og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Taga 9926



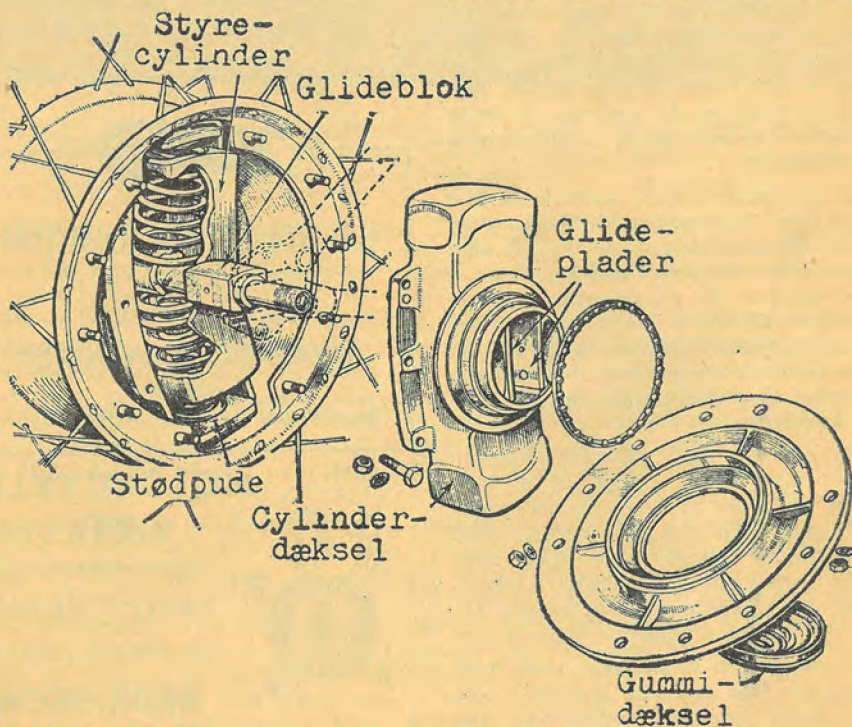
Triumphs fjedrende Baghjul, den eneste
Affjedring af denne Art.

indstilles ved Hjælp af Bolte i Bunden af de lange Sadelfjedre.

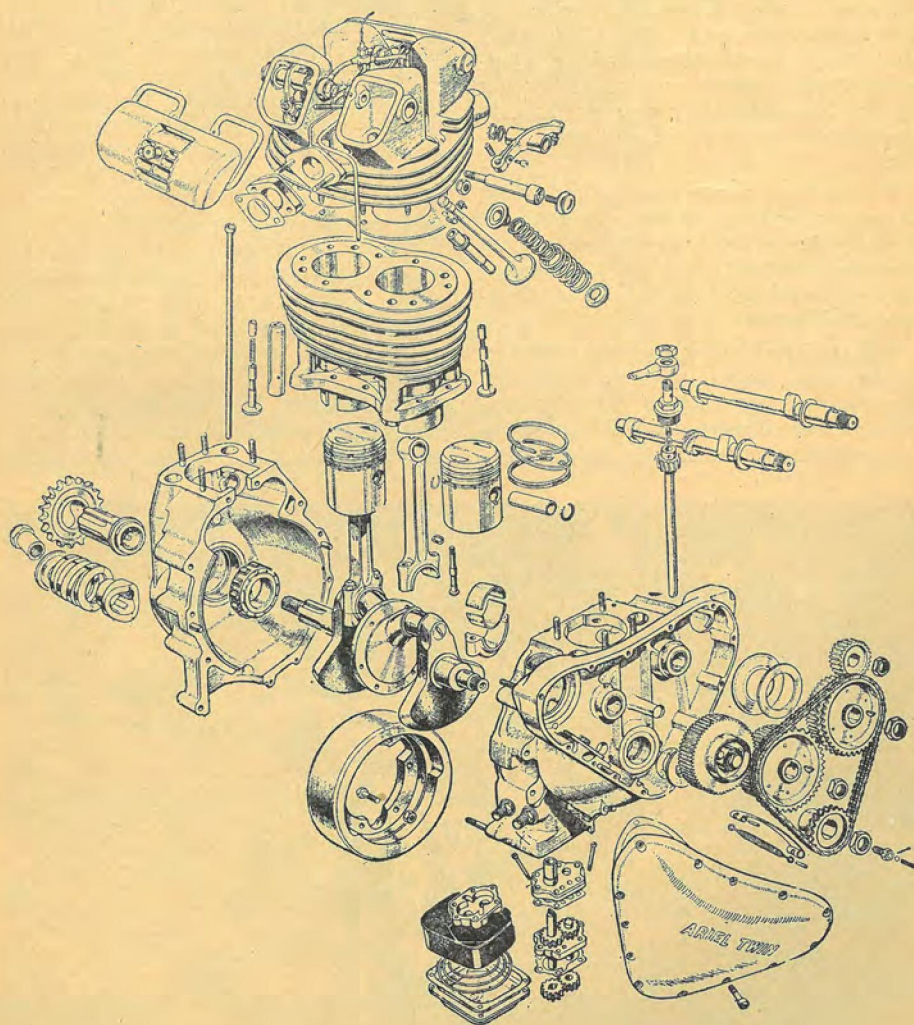
Som Solokøretøj, forsynet med Ariels berømte »fjedrende Bagstel«, yder K. G. de Luxe en glimrende all-round Præstation. Koblingen er blød og paa-lidelig under Acceleration, og Gearskiftningen er lydløs. Bortset fra en ubetydelig Snurren ved omkring 40 Kilometers Hastighed i Topgear var Prøvemaskinens Kraftoverføring bemærkelsesværdig fri for Haardhed. Gearforholdene var udmærket valgt.

Twineren arbejder roligt og hurtigt og gør Bykørsel meget behagelig. I Topgear kan man gaa ned til 27 km's Fart og derfra let og sikkert accelerere til ønskede Hastighed.

Som Sportsmaskine bliver Ariel Twin absolut blandt de bedste. Top-hastigheden er tilstrækkelig høj og dens Accelerationsevne enestaaende. Under de ugunstige Vejrforhold kørte den sagkyndige med en Fart af 100 km med Sidevogn og var forbauset



DEN NYE ARIEL TWIN



over Maskinens Evne til at holde den-
ne Hastighed uden at vise Tegn paa
nogen Anstrengelse i Form af Vibre-
ring.

Kilometer efter Kilometer kunde
Speedometernaalen holdes paa over
100 km i Timen, mens Køretøjet sum-
mede af Sted.

Ariels Teleskopforgaffel, der er
Standardudstyr paa alle 1948 Ariel
Modeller, i Forbindelse med det fjed-
rende Bagstel giver en perfekt Styring
og fin Stabilitet selv ved de højeste
Hastigheder og i de vanskeligste Kur-
ver.

Bremserne var usædvanlig gode, blø-
de og ensartede og lette at betjene.
Hvis Maskinen skal yde sit bedste, maa
Bremseindstilling paa de fortrinlige
Skrueanordninger foretages med hyp-
pige Mellemrum.

Ialt strakte Prøven sig over 1500 km.
Inden den meget kraftige Sidevogn
blev paamonteret, blev Teleskopfor-
gaflens Solo-Fjedre udskiftet med Si-

devogns-Fjedre af kraftigere Type og
Kædehjulet erstattet med et 19 Tands
Hjul.

Bremseprøven med Sidevogn og Pas-
sager blev foretaget en Snes Gange og
gav til Resultat, at Bremselængden
ved 45 km's Fart var 11,5 m.

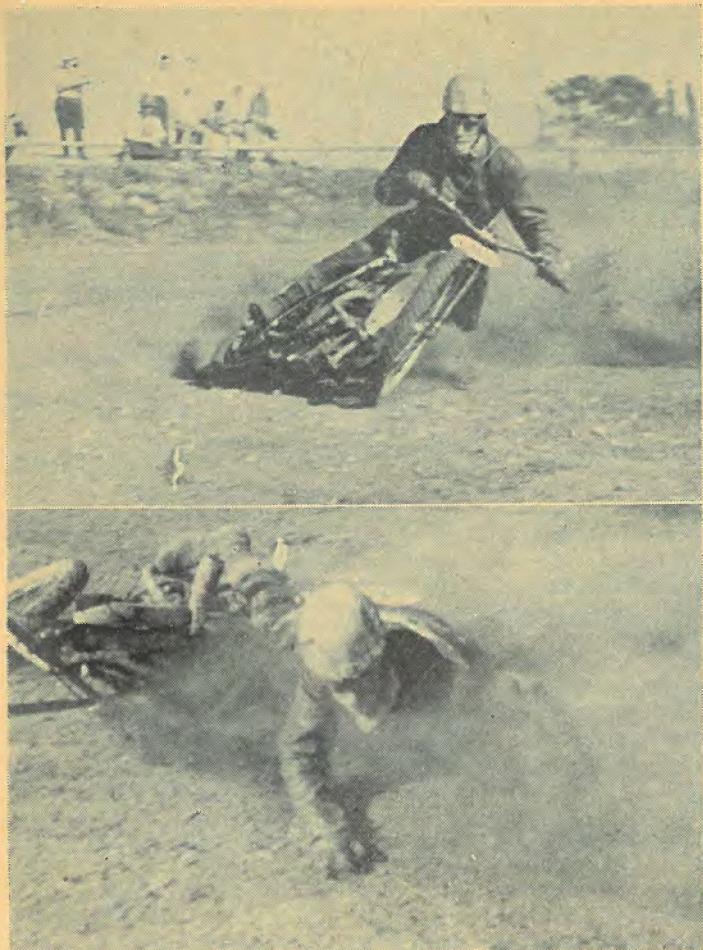
Behageligheden ved at have fjedren-
de Bagstel var absolut usvækket.

Alle angivne Tal over Ydelser incl.
Benzinforbruget maa ses under den
Vinkel, at Vejforholdene som nævnt
var de mest ugunstige. Da Accelera-
tionsprøven og Tophastigheden blev
prøvet, var Regnen overordentlig kraf-
tig. Der er ingen Tvivl om, at Talle-
ne vilde have stillet sig langt gunsti-
gere under bedre Forhold.

Model »K. G. de Luxe« har forkro-
met Tank med sorte Felter og gylden
Kant. Model »K. H. Red Hunter« har
forkromet Tank med røde Felter og
gylden Kant. Ariel Mærket er udført i
Emaille. »K. H.« leveres ogsaa med
høje Stempler, hvorved der opnaas et
Kompressionsforhold paa 7,5 : 1.



En noget voldsom Situation fra et engelsk Bakkeløb.



Ove Frederiksen, Horsens, gaar lidt voldsomt til Sagen. Mange af den forløbne Sæsons Styrt kan henvise til gale Stel. Der er kommet en Tendens til at gøre Stellene for korte, fordi det nu er kommet »paa Mode«. — Et kort Stel kan kun anvendes paa Baner, hvor Maskinen kan køre rundt, hvorimod broadside kræver en vis Længde paa Stellet.

Fot. Fieler.

Hvis Bladet udebliver —

Det hænder, at vi faar Reklamationer fra Abonnenter, der ikke har faaet Bladet en Maaned. Lige et Par Ord om, hvordan man skal forholde sig i et saadant Tilfælde: Har De blot een Gang faaet Bladet gennem Postvæsenet, er alt i Orden fra Ekspeditionens Side, og udebliver det derefter, ligger

Fejlen hos Postvæsenet. Derfor skal De klage til Deres lokale Posthus, der derefter vil fremskaffe det manglende Eksemplar. Denne Fremgangsmaade er nødvendig, selv om vi meget let kan sende Abonnenten det manglende Eksemplar, men klages der ikke til Postvæsenet fra Abonnenten, risikerer man, at Fejlen gentager sig.



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER

VORE TRIALS

er rædselsfulde - -

Ved denne Overskrift vil der sikkert rejse sig et Ramaskrig fra mange Sider. Der skal ikke køres flere Trials i Aar, men der er alligevel Grund til at tage hele denne Gren af Motorsporten op til Revision. For kort Tid siden var jeg som Tilskuere til et Trial i Selskab med en aktiv engelsk Rytter. Vi overværede den ene Etape efter den anden, hvor Rytterne kom faren-de igennem som Hø og Hakkelse. Jeg skammede mig lidt, naar jeg tænkte paa de engelske Trials, men vilde alligevel høre min engelske Vens Mening om Løbet. Som alle Englændere udtrykte han sig meget diplomatisk. »Nu maa du ikke misforstaa mig,« sagde han, »men naar I kører jeres Trials som rene Hastighedsløb, forstaar jeg ikke, at det er saa umodne Ryttere, I sender ud.« Hvor ubehageligt det er at høre for mange, saa slog han Hovedet paa Sømmet. Hastighedsløb over Stok og Sten, det er, hvad vore Trials er. Maskinerne bliver udsat for en Belastning, som ingen maa forlange, de skal holde til, og Rytternes Placering afhænger af Lykke og ikke af Forstand. Det er ikke saa meget Faremomentet, jeg vil angribe — selv om Begynderne ofte er udsat for direkte Fare ved at blive sendt ud paa Etaper, som soleklart overstiger deres Evner — et stør-

re eller mindre Faremoment i Forbindelse med god Sport er kun sundt for Udøverne, men det er ikke god Sport, der vises ved vore Trials.

Det engelske Ord Trial betyder i denne Forbindelse en Prøve. Et Trial for Motorcykler skal være en Prøve for Stil og Kørefærdighed og dermed paa hurtig Reaktionssevne i alle Situationer. Ved en ren og skær Hastighedsprøve kommer disse Dyder ikke frem i den Udstrækning, man kunde ønske. Englændernes Trial er en Prøve, hvor man paa de forskellige Etaper lægger Vægt paa forskellige Egenskaber. Paa nogle Strækninger maa Fodhvilene ikke slippes med Fødderne, paa andre maa man ikke gaa i Staa o. s. v., og en enkelt Etape er lagt an paa Fart, men saa kan Rytterne til Gengæld være sikre paa, at den egner sig til det. Selvfølgelig kræver et saadant Løb flere Kontroller og større Forberedelser, men hvad Sporten kræver, skal Sporten have.

Disse Linier skal ikke forstaas som en ensidig Opfattelse, men som en Indledning til en Debat om Spørgsmaalet. Vi ser gerne et Indlæg fra alle interesserede i dette Spørgsmaal, og vi haaber, at Fremtidens Trials skal blive Prøver og ikke Prøvelser.

Redaktøren.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen

Halmtorvet 13

Central 9063

København V.



Resultatet fra Klubbens Baneløb i Maj foreligger nu, og der er erklæret dødt Løb mellem de to deltagende Ryttere, hvorfor Løbet vil blive kørt om til Juli.

Fyrmester Ljusholmer har aflagt Varedirektoratet et Besøg og klaget sin Nød over Mangelen paa Reserve-dele, hvorpaa der er stor Mangel paa Æbelø. Fyrmesteren søgte om et Stel, en Forgaffel, Motor, Kobling og Gearkasse, to Dæk med Slinger og en ny Sadel til sin Maskine. Da han vendte tilbage til Øen, medbragte Fyrmesteren en ny Slange, saa nu er han kørende igen.

Klublivet har blomstret som ingen Sinde i Klubben. Kaffeboard har afløst Kaffeboard, og nu nærmer Tiden sig, hvor vi skal have alle de fornøjelige Juletræer med Knas og Godter og andet Strandingsgods. Kegleafteren for Damer var yderst vellykket og viste, at Damerne ogsaa er ved at erobre Motorsporten. Torskegildet blev noget mislykket, da det havde vist sig umuligt at opdrive saa meget som en enkelt Torsk i de omliggende Have og Farvande. Formanden blev stærkt angrebet for dette Forhold, men nægtede som sædvanlig at trække sig tilbage, da han blev opfordret hertil. Klubben har paa Rundskuedagen aflagt Besøg i Fyret, hvor Fyrmesteren beredvilligt viste Medlemmerne rundt. Gaardejer Byfjendsk blev yderst fornærmet, da det blev fortalt og vist ham, at det kun var en stor Petroleumslampe, der frembragte det kraftige Lys. Gaardejeren mente ikke, det var noget at slæbe Folk op i Toppen af et Taarn for at vise dem en Petroleumslampe. Prismerne interesserede ham ikke. Da Fyrmesteren forklarede, at Prismerne drejede i et Leje af Kvægsølv, blev flere Medlemmer interesserede og besluttede at prøve dette System paa deres Motorcykler. Turen sluttede med forskellige umotiverede Hurraraab.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af

**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V

KØB — SALG — BYTTE

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

H. S. HANSEN, Automobileer

Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

Først og størst

**med alt til
den kære Rok**

Køretæpper, svær Kvallitet ogsaa for Harley og Indian.

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

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygteglas — 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

Provinsordrer kun pr. Efterkrav

Har De anskaffet Dem

MOTOR-CYKLE

Haandbogen

der er kun faa Eksemplarer tilbage.

Se den
hos Boghandlerne

UDGIVET AF

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

REVENTLOWSGADE 26 KØBENHAVN V.

Man tager en Skruenøgle

Af BENNY DICKSON

Han generer sig ikke, Redaktøren. En sen Midnatstime ringde han mig op og forlangte en Artikel til om Morgenens Klokken otte — ikke alene skrevet, men ogsaa afleveret paa Trykkeriet til bemeldte Klokkeslet. »Det eneste, jeg kan finde paa at skrive om i Øjeblikket, er Dynen og Madrasser,« tillod jeg mig at indvende. »Det skal være teknisk,« lød Stemmen strengt og forlangende i Telefonen. »Jeg beskæftiger mig ikke med Pornografi,« var mit indignerende Svar. »Idiot!« kom det omgaaende fra Telefonen. »Teknisk om Biler og Motorcykler selvfølgelig — ikke Dynen. Gaa ud i din Garage og find ud af alt det, der er i Vejen med »Hamlet« og skriv om det.«

Det er et noget stort Forlangende at skrive om alt det, der er i Vejen med »Hamlet«, paa 8 Timer. »Hamlet« har jeg erhvervet paa en Bilauktion, og da Redaktørens Vogn hedder »Ophelia«, syntes jeg, det var passende at kalde den »Hamlet«. Da et lille Udvalg af S. M. J.s øvrige Medarbejde med Redaktøren i Spidsen saa Fænomenet, sagde de kun: »Du almægtige Himmel« og gik rundt om den med et Udtryk, der er typisk for Folk, der er paa Udstilling. De kender det godt: Hører alt, ser alt, forstaar ingenting. »Ja, ja,« sagde jeg, »glem ikke, at det var Hamlet, der græd ved Ophelias Grav og ikke omvendt.« Saa blev de tavse, og saa blev der Pause — som Helmuth synger.

Een Fordel har »Hamlet« — der er aldrig nogen af de andre, der rører den. Kommer man op paa Redaktionen, faar man det Indtryk, at det me-

ste af Tiden gaar med at spørge efter hinandens Vogne og Motorcykler. »Hvor er Ophelia, hvem har taget Manfred (udtales Ma-a-afred), hvor kørte den forbandede Fotograf hen i min Vogn, er det for meget at udbede sig lidt Oplysninger om dine Planer for den nærmeste Fremtid med min Motorcykel o. s. v. i een Uendelighed. Sisse, Husets eneste kvindelige og ligevægtige Individ, og jeg tager det hele roligt. Hun har en Cykel, som hun ikke kan huske Laasen paa, hvorfor den ikke har været i Brug i 4 Aar — og jeg har som sagt »Hamlet«.

»Hamlet« adskiller sig fra andre Vogne, idet den næsten altid nøgne Rubrik »Ombygninger« i Papirerne er fyldt og ender med Ordene: Se Supplement. For blot at nævne et Par Yderpunkter saa har den været Taxa i København, Skolevogn i Varde, Varevogn i Hillerød efter at være ombygget til 1½ Tons Lastvogn og atter blevet Personvogn med forskellige Ejere og Ombygninger. Det er en Volvo, første Gang indregistreret i Stockholm. Hvordan den egentlig er kommet over Sundet dølger sig i det uvisse, de andre paa Bladet siger, den er smidt ud. Jeg tror, den er bortført. For at blive lidt teknisk saa er den fra omkring 1928 — Tophastighed 120 km/Tm, og Motoren gaar som en Packard, men det har de andre ikke opdaget endnu.

Jeg gaar ud i Garagen for at hente Inspirationer ligesom Shakespeare, da han skulde skrive om Hamlet. At være eller ikke være — det er Spørgsmaalet. »Hamlet« er i dette Ords egentlige Forstand. Der staar han, stor, fir-

kantet og massiv og med Isenkræmmermærket paa Køleren.

»Hvad fejler du, »Hamlet«, og hvordan skal jeg helbrede dig?« siger jeg melankolsk. »Svar mig — rent teknisk.«

Som den sande Ven han er svarer han mig. »Jeg fejler alt muligt og ingenting. Jeg er utæt i Køleren, det reparerer du ved at tætnen den med tygget Rugbrød. Saa er der Kortslutning i højre Forlygte, og her sætter du lidt Tyggegummi rundt om de Steder paa Ledningen, hvor Isolationen er gaaet af. Saa er der forskellige Lejer, der er slidt, men det skal du ikke blande dig i. Det vilde derimod være en afgjort Fordel, hvis du vilde lade være med at hælde Olie ned i det Hul, som en fuld Mekaniker engang har boret i mit Koblingshus. Du vil opdage, at mit Styretøj intet fejler, hvis du vilde faa højre For- og Baghjul til at bremse, det er deres Evne — eller Mangel paa samme — i den Retning, der faar mig til at dreje til venstre, naar du bremser. Da der ikke er rødt Glas, eller Glas i det hele taget, i min Baglygte, dypper du Pæren i rød Frugtfarve hver Uge. Paa den Maade er jeg blevet repareret hele mit Liv, og den Maade synes jeg om.«

»Godt, »Hamlet«,« sagde jeg, »men hvad skal jeg saa bruge min Skrue-nøgle til, mit kæreste og eneste Værktøj?«

»Tag den i din Haand, gaa over og tag den Bajer, der staar der i Krogen, træk Bajeren op med Skruenøglen og skrub saa ind i din Seng og hils Re-

daktøren fra mig i Morgen og sig, at det Ringeri midt om Natten er Misbrug af en Telefon, Krænkelser af Privatlivet og medfører et Honorar til dobbelt Takst.«

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.

G. STRIBOLT

Værksted og Ladestation
Nygaardsvej 4 - Ryvang 6519

Motorcykle- Haandbogen

Kr. 7,50

sendes overalt pr. Efterkrav

H.L. Løsekrugs Boghandel

Jagtvej 59, København N.

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, Kbh. V. Tlf. Eva 3827 modtager Bestilling samt giver alle Oplysn.

STOP OLIE FORBRUGET med CORDS



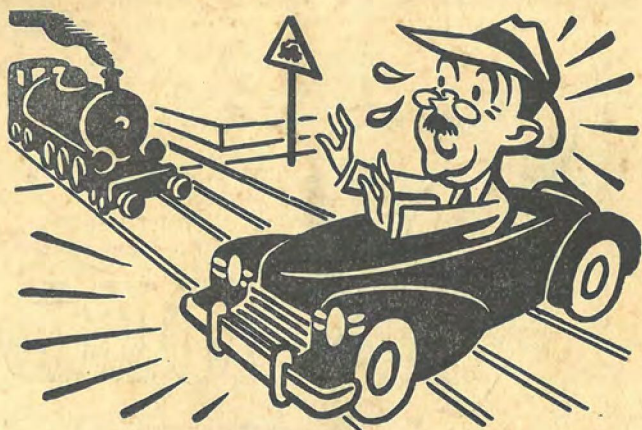
Cords Ringe fastholder Olien og skaber derved et »Reservoir« af Olie, der smører i samme Øjeblik Motoren startes... giver Motoren Liv... skaaner Cylindrene mod Slid... og sikrer effektiv Smøring i Motorens mest kritiske Arbejdsmetoder.

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

Forlang CORDS hos Deres Forhandler.

CORDS STEMPELRINGE

VILH. NELLEMANN & Søn • KØBENHAVN • RANDERS



No Sit,

det er ikke Motoren!

Det er Batteriet, der har svigtet, og nu sidder De kønt i det. Det nytter ikke, De rækker Haanden op. Batteriet maa være i Orden, hvis De vil opnaa større Færdselssikkerhed.

Anskaf Dem en **PHILIPS** Lade-Ensretter. Den holder Batteriet i Topform, saa De altid har rigelig Strøm. Ensretteren kræver ingen Pasning og kan tilsluttes overalt, hvor der er Vekselstrøm.



PHILIPS

Lade-
ENSRETTERE



INDUSTRIAFDELINGEN • KRYSTALGADE 15, K.