

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

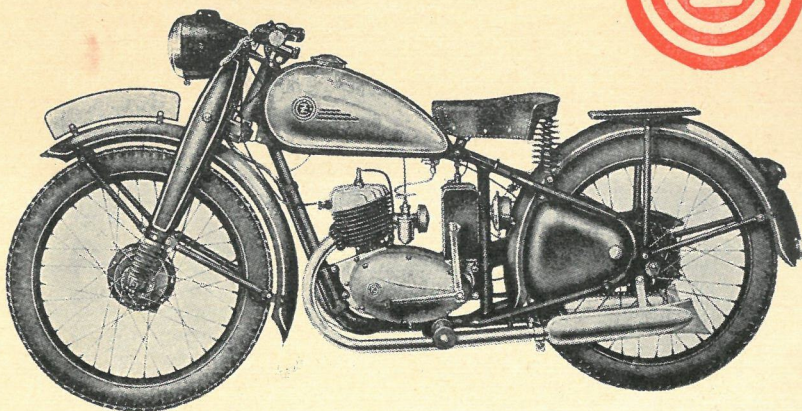


NR. 3

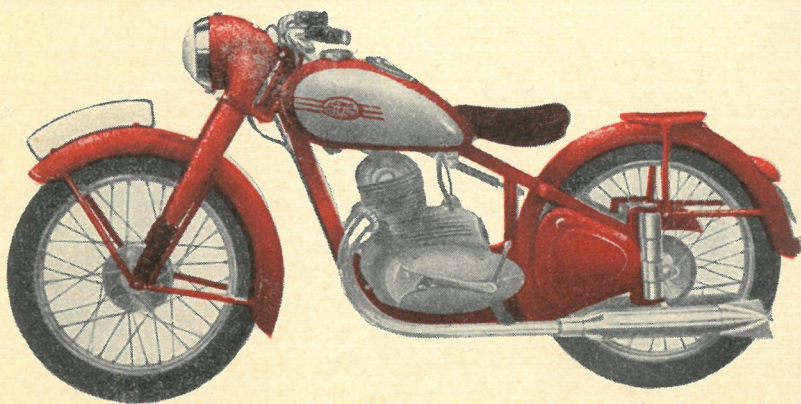
Højtflyvende Tanker under et Trial

MARTS 1948

C. Z. Verdens bedste 125 ccm forsynet med Teleskopgaffel, Styrebremse, Fodgear, Speedometer indbygget i Lygte, rigtigt elektrisk Anlæg m. m. Økonomi 45 km/Lt.



JAWA. Verdens bedste 250 ccm Teleskopforgaffel - Fjedrende Bagstel - Fodgear - Automatisk Kobling m. m. Økonomi 40 km/Lt.



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

1948

Marts

2. Aarg.

FRAZER-NASH SPORTSVOGN

B. M. W. bygges nu af A. F. N., Bristol og Russerne

Frazer-Nash sportsvognene fremstilles i England og blev før krigen produceret paa B. M. W. licens, idet de var identiske med B. M. W. modellerne med visse undtagelser for at gøre dem skikket til anvendelse i England.

Efter krigen er B. M. W. fabrikken ikke i virksomhed. Men konstruktionen er blevet videreført af de to en-

netop fornylig blevet færdig. Som det ses paa fig. 1 er karosseriet udpræget strømliniet.

Paa fig. 2 er vist chassiset. Dette er forsynet med uafhængig affjedring paa alle 4 hjul. Forhjulsaffjedringen bestaar af en enkelt halvelliptisk tværfjeder i forbindelse med en dobbeltvirkende hydraulisk støddæmper for

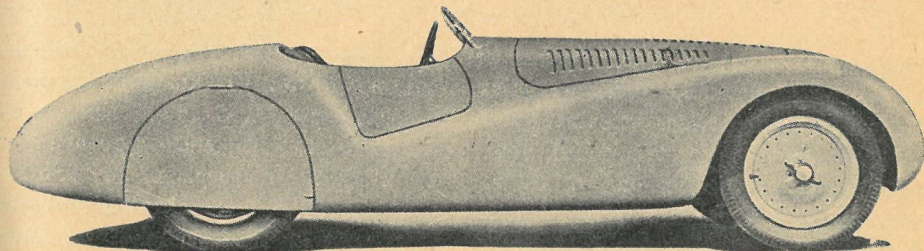


Fig. 1. Frazer-Nash Sportsvogn med 2 Liter B.M.W.-Motor

gelske fabrikker, Bristol Motors og A. F. N., Ltd., som bygger henholdsvis Bristol og Frazer-Nash vognene. Begge vogne er forsynet med den berømte B. M. W. 6-cylindrede 2 liters motor bygget i England, medens bilens øvrige dele er af egen konstruktion. Bristol vognen leveres med lukket karosseri, mens Frazer-Nash er en aaben 2 personers sportsvogn. Den første vogn er

hvert hjul. Paa fig. 3 er vist detaljer af fjederen, hvis blade er af en speciel type med ophøjede centrer. Baghjulsaffjedringen sker ved torsionsstænger, som er fastgjort omtrent midt paa chassisrammen. Paa fig. 4 ses, hvorledes fastgørelsen sker. Ogsaa her findes en dobbeltvirkende støddæmper for hvert hjul, som er sammenkoblet med torsionsstængerne paa en spe-

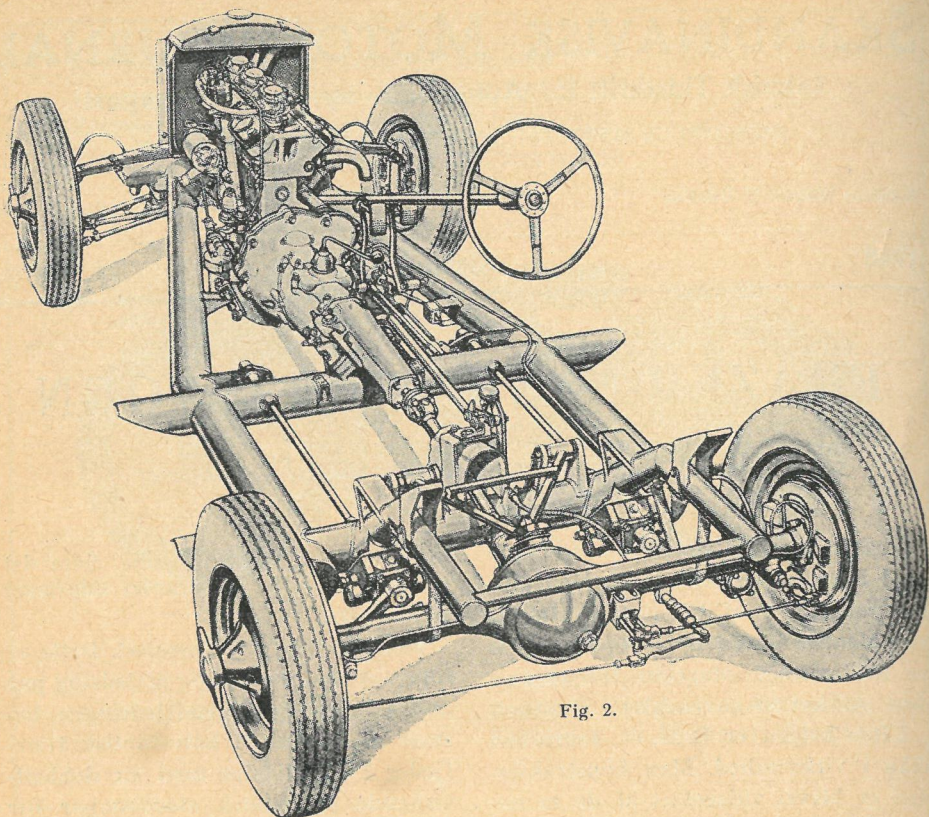


Fig. 2.

ciel maade, vist i fig. 4. Bremserne er Lockheed hydrauliske med mekanisk haandbremse, og alle bremsetromlerne er forsynet med specielle ventilationsaabninger, som det ses paa fig. 5. Selve rammen er fremstillet af staalrør af forholdsvis stor diameter. Rørene er samlet ved elektrisk svejsning.

Bagakselhuset er forsynet med et ventilationsrør, der tillader luft at forsvinde, naar akslens dele bliver varme. Der opstaar saaledes ikke et overtryk i bagakselhuset, og man er fri for en af aarsagerne til oliespild fra bagakselmekanismen.

Motoren har en kædedrevet knastaksel, som betjener ventilerne gennem vippearmer. Topventilerne er forsæt 90 Grader for hinanden i det skraa for-

brændingsrum. Indsugningsventilerne betjenes direkte fra knastakslen, mens det har været nødvendigt at lave en ekstra vandret liggende vippearmer for at overføre bevægelsen til udblæsningsrøret og udblæsningsventilens styr, som er fuldt omgivet af kølevand, og topstykket er udført af letmetal for at skaffe en god bortledning af varmen. Der er anvendt paakrympede ventilsæder og indsats for tændrøret. Dette er 10 mm størrelse.

I konstruktionen af cylinderblokken er der lagt stor vægt paa at holde dimensionerne nede paa et minimum for at spare vægt. Cylinderhullerne har en samlet længde af 38 cm, men til trods for at der er vandkappe mellem hver cylinder, er hele blokkens længde

kun 51 cm. Der er 4 hovedlejer forsynet med blybroncepander.

Plejlstængerne er forholdsvis korte og er gennemborede for smøring af stempelpinden. Stemplerne er af letmetal og er udført ved presning. Stempelpinden er anbragt forholdsvis lavt i stemplet.

Smøresystemet er fuld tryksmøring med filter og olietemperatør. Den sidstnævnte består af et rør med 2 gennemaaninger, som er anbragt langs med vandindtaget forneden paa cylinderblokken. Ved start opvarmes olien til en passende temperatur, og ved hurtig kørsel tjener kølevandet til at forhindre olietemperaturen i at stige for meget.

Krumtapakslen er fuldt dynamisk afbalanceret og forsynet med svingningsdæmper.

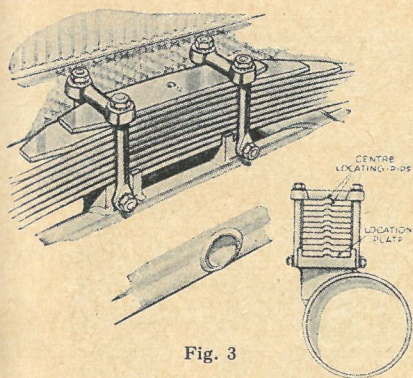


Fig. 3

Hele motoren vejer komplet med dynamo, starter og svinghjul 141 kg.

Gennem koblingen, der er af almindelig tørpladetype, videreføres kraften til gearkassen. Denne er forsynet med 4 fremadgaaende gear, 4., 3. og 2. gear har skraatskaarne tandhjul, mens 1. gear har normale tandhjul med lige tandflanker. Naar første gear er indskudt, træder en frihjulsanordning i funktion. Det er derfor muligt at skif-

te til 1. gear ved hvilken som helst hastighed uden at røre koblingspedalen. Dette er meget bekvemt ved sportskørsel, bjergfart eller andre tilfælde, hvor man pludselig har brug for stor kraft.

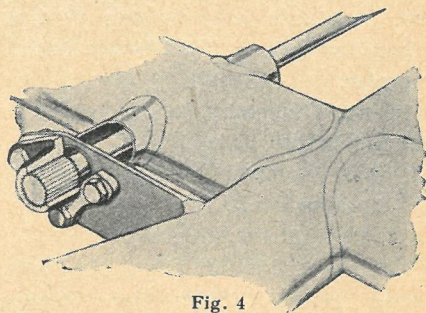


Fig. 4

Iøvrigt er vognens specifikationer kortfattet anført nedenunder:

Motor: 6 cylindret. Boring 66 mm, Slaglængde 96 mm. Cylindervolumen 1971 ccm. Topventiler. Krumtapaksel med 4 hovedlejer. Vandpumpe. Fuld tryksmøring. 3 Solex karburatorer. Trepunkts gummiophængning. Motoren udvikler 120 bremsehesterkræfter ved 5500 O/M.

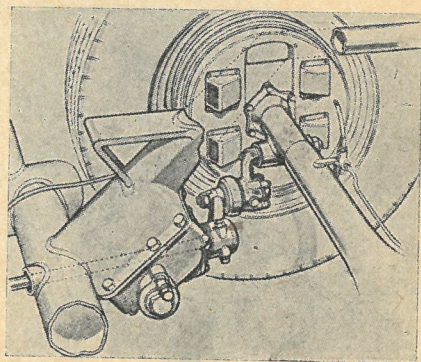


Fig. 5

Transmission: Enkelt tørpladekobling. 4 gears gearkasse med synchromesh. Udvekslinger: 4. gear 3,6 : 1, 3. gear 4,6 : 1, 2. gear 7,7 : 1, 1. gear 15,3 : 1.

Affjedring: Foran: Uafhængig fjedring ved hjælp af enkelt halvelliptisk tværfjeder. Bag: Torsionsstænger. Dobbeltvirkende støddæmpere paa hvert hjul.

Bremsesystem: Hydraulisk, Lockheed. Mekanisk haandbremse virkende paa baghjulene. Ventilerede bremsetromler.

Styring: Tandstang.

Dæk: Dunlop 6,00×16.

Brændselssystem: Mekanisk pumpe. Tanken rummer 72 l.

Elektrisk udstyr: Lucas 12 volt.

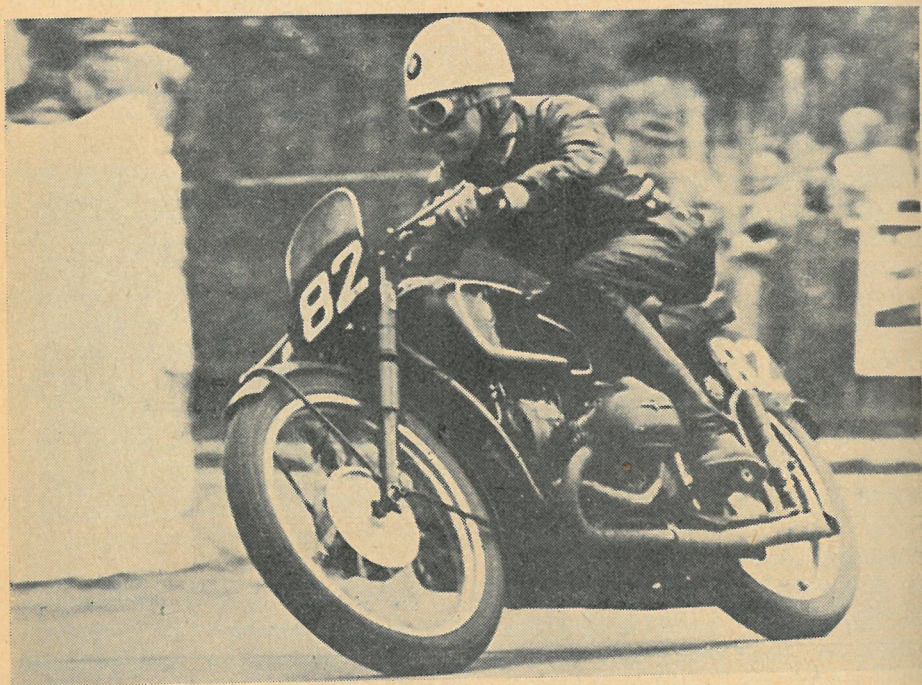
Dimensioner: Akselafstand 2440 mm.

Største længde: 3915 mm. Største bredde: 1450 mm. Afstand fra jorden: 200 mm.

Der er endnu intet offentliggjort om, hvor hurtigt den nye Frazer-Nash kan køre, men til sammenligning kan tjene, at en B. M. W. med samme motortype, men med et betydeligt mindre antal hestekræfter — 80 — før krigen præsterede at køre over 160 km i timen paa Brookland banen. Der vil derfor være al mulig grund til at vente meget fine resultater med Frazer-Nash modellen med 120 hestes motor.

De første nye vogne skulde kunne leveres i løbet af et par maaneder. Prisen vil i England blive ca. 40,000 kr., saa der er vist desværre næppe haab om at faa nogen Frazer-Nash her til landet foreløbig.

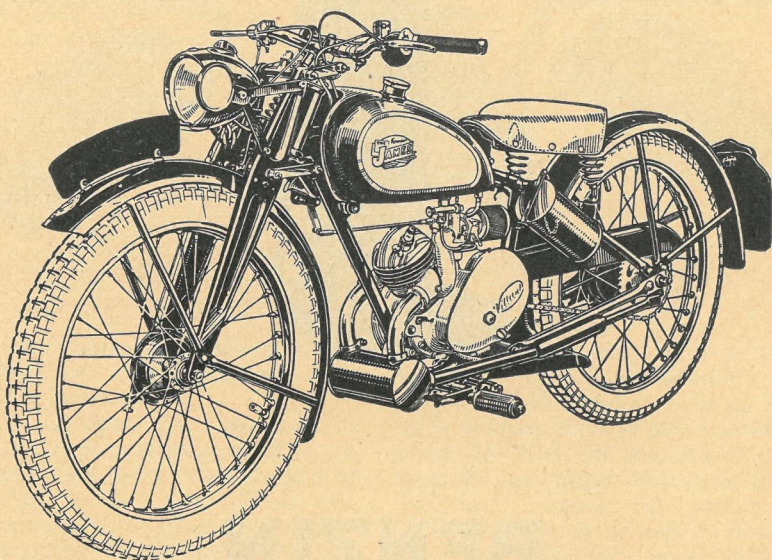
Geor Meier fremme igen



Geor Meier sætter Rekord paa Scotten ved at køre 1 Omgang med 102,2 km/Tm paa sin B. M. W.

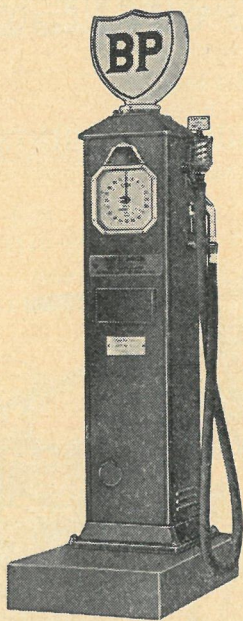
JAMES

ØKONOMISK OG DRIFTSIKKER

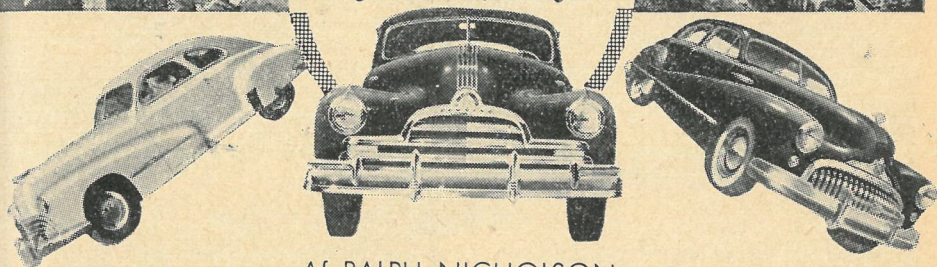


Generalrepræsentant for Danmark:

FRED. RASMUSSEN
ODENSE



BENZIN



Af RALPH NICHOLSON

Naar der tales om Automobilernes Hovedstad, ved ethvert Menneske, at det gælder Detroit.

For 40 Aar siden var Detroit en By med baade Fest og Hungersnød — en By, hvor Guldfeberen rasede. Det er den stadig. Den er raa og simpel, den er et kommunalt Produktionsorgie, som ikke alene frembringer Overflod, men gør det under stort Spektakel.

Detroit har et udmærket Skolevæsen, men mange af Detroit's store Mænd har aldrig taget Eksaminer og er stadig stolte af at bære Mærker efter Slid paa Hænderne.

Paa Grund af den store Automobilindustri er Detroit væsentligst en By med kun een Industri. Dens Hovedfunktion er den stadig voksende Skaben af Biler, og ved Siden heraf trænges alt andet i Baggrunden.

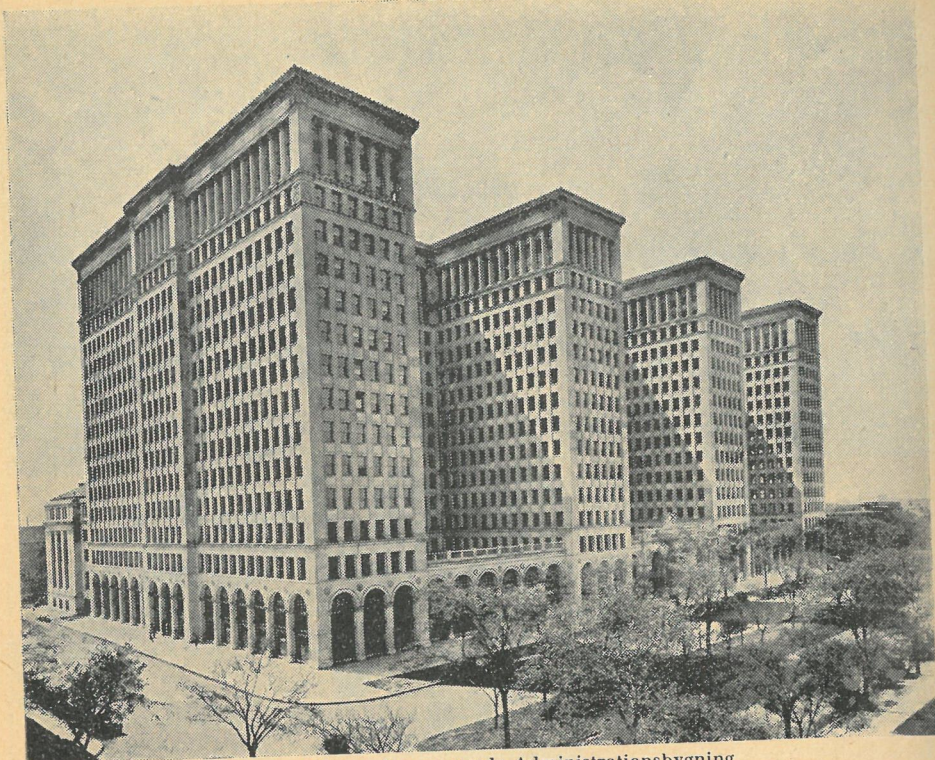
De store Automobilfabriker.

Til Detroit's Automobilindustri anvendes før Krigen 75 % af hele Ame-

rikas Gummiimport, 70 % af alt det Spelglas, der produceredes, 57 % Svejsejern, 40 % Angorauld og Læder, 33 % Nikkel, 20 % af det amerikanske Staal, 15 % af alt Aluminium og næsten lige saa meget Støbejern, foruden Tin, Zink, Tømmer og Bomuld.

Detroit blev og er som de fleste Steder, hvor Magt og Penge skifter, en Slagmark, hvor Mænd kæmper for at kontrollere Maskinen — kæmper for at undgaa Arbejdsløshed og prøver paa at faa Produktion og Forbrug til at balancere.

En af de Ting, man vil lægge Mærke til er, at Detroit er bygget paa et Omraade saa fladt som en Pandekage. Hvis Besøgende er interesseret i at besøge de store Automobilfabriker, vil de blive budt velkommen hvorsomhelst. Og hvis man tager Turen til Fordriget ved Dearbon, 14 km fra Detroit, vil de fleste sandsynligvis faa Lyst til at spise Frokost i Dearbon Kro, se Ford Rotundaen, Greenfield Village og af-



General Motors imponerende Administrationsbygning

lægge Edison Institute Museet et Besøg.

I selve Detroit er General Motors Bygning den største Kontorbygning af sin Art i Verden.

Tilflytningerne til Detroit har været — og er — stadig enorme. Baade sorte og hvide, Mennesker — der var vant til at leve roligt paa Landet og føre Omgang med gamle Venner og den Slags Ting, som stabiliserer ethvert Samfunds Vaner — har slaaet sig ned i Byen. I Detroit fik de en større Løn, men samtidig opnaaede de at blive underkastet et stort moralsk Pres og fandt for saa vidt samtidig baade Ensomhed, Forvirring og Usikkerhed i deres Tilværelse. Hele Dagen igennem udfører disse Mennesker i højeste Tempo det samme ensartede, valne og hypnotiserende Arbejde ved en Produktionslinie eller en automatisk Maskine.

Skønt Detroit's 250.000 Negre danner den største Minoritet af de $2\frac{1}{2}$

Million Mennesker, som bor paa Hovedstadens Areal, er der mange andre. Ca. 100.000 Canadiere er flyttet til Detroit, ca. 70.000 Polakker, 30.000 Tyskere, 25.000 Englændere, ca. 25.000 Skotter, 25.000 Italienere og 20.000 Russere.

Mærkeligt nok tæller Detroit kun faa franske Borgere til Trods for den Kendsgerning, at det var dem, der grundlagde Byen. Kongen af Frankrig fik Ideen til en Bæverhat, og dette var i Begyndelsen først et Indfald for derefter at blive et Krav om Bæverskind. Efterspørgslen efter Pelse bragte franske Rejsende til de nordlige Dele af den ny Verden og følgelig til Detroit. Ordet betød »Stræde« og var, hvad Franskmændene kaldte Strædet mellem Lakes Huron og Eric.

Det var de amerikanske Dardaneller, som Nøglen til hele denne skindrige Region. Derfor byggede Sieur Antoine de la Mothe Cadillac i 1701 det den Gang strategisk vigtige Fort Pont-

chartrain ved Strædet, og den 5. Juni samme Aar nedlagdes Grundstenen til Detroit.

Byen fik nogen Handel fra Pionererne mod Vest, indtil Jernbanens Tidsalder begyndte. I lang Tid skyede Jernhesten Detroit. Men Michigans Tømmerhandel kom i Opsving, og Søens Mineralrigdomme begyndte at komme for Dagens Lys. Efterhaanden var Detroit blevet en anseelig By og var ikke uden kulturelle Pretentioner.

Saa lige før Slutningen af det 19. Aarhundrede fik Østkysten et nyt Indfald. Det var Import og Brugen af det nye europæiske Vidunder, Automobillet. Som Kommentar til den blændende Scene i Newport paa denne Tid bemærkede New York Times: »Intet af det, som tidligere er ført paa Markedet her, har vakt en saadan Opsigt som Automobillet«. I 1894 begyndte en Detroit Mand Charles F. King at bygge denne mærkværdige Indretning, som kaldtes et Automobil.

R. E. Olds var et af de næste store Navne, som viste sig i Automobilverdenen. Han startede i Lansing, men kort Tid efter, da Olds fik Støtte af en Detroit Kapitalist S. L. Smith, flyttedes Fabrikkerne til Detroit.

Her havde Olds, som det senere viste sig, et betydningsfuldt Uheld. En Brand ødelagde alle Selskabets Modeller undtagen een. Følgelig lagde Olds Produktionen an paa denne ene Model, og hermed opstod den første svage Hvissen om Masseproduktion.

Af stor Betydning for Detroit's Fremtid var den Kendsgerning, at Byen paa denne Tid var et af de vigtigste transportproducerende Centrer i Nationen ved bl. a. at bygge Baadmotorer.

Men en af de mest afgørende Beslutninger i Automobillets Historie blev taget, da den 16 Aar gamle Henry Ford blev klar over, at hans Haand ikke passede for Ploven. Faderen holdt paa, at den gjorde det, men Naturen havde ikke forsynet den unge Ford med Eftergivenhed, saa han gjorde op med sig selv og rejste til Detroit, hvor han fik et Job paa et Mekanikerværksted om Dagen, medens han for yderligere at tjene Penge til sine Eksperimenter samtidig reparerede Ure om

Natten. Endelig fuldendte han, efter mange Prøver og Fejltagelser, sin berømte 999, satte Barney Oldfield ved Rattet og gjorde et stort Fremstød for Automobil Væddeløb. Denne Begivenhed medførte, at Ford opnaaede finansiell Støtte, og i 1903 blev Ford Motor Kompagniet stiftet. Det var anmeldt med en Aktiekapital paa 100.000 Dollars, men havde i Virkeligheden kun ca. 25 % af dette Beløb i Kassen.

Store Navne opstaa.

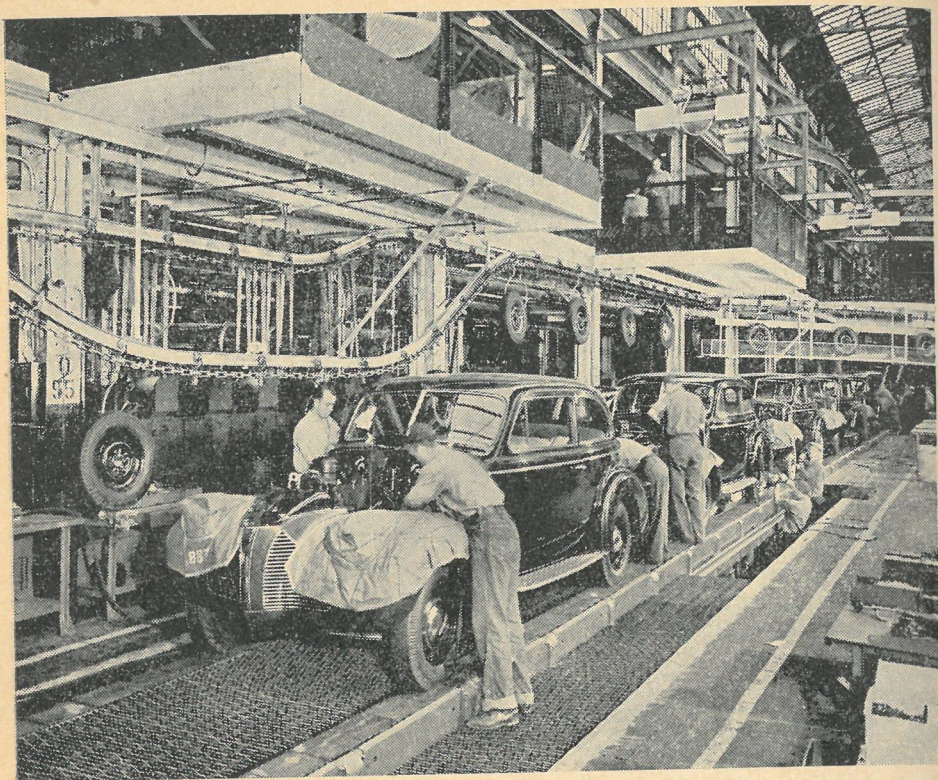
Ford besluttede snart at gøre Automobilet til en Nødvendighed for den fattige i Stedet for en Luksus for den rige og satte Omkostninger ved Fremstillingen af sin Vogn ned fra 950 til 365 Dollars.

Imidlertid begyndte andre dynamiske Navne som John og Horace Dodge, Brdr. Fisher og Chevrolet at flamme op paa Detroit's Himmel. W. C. Durant overtog først David Dunbar Buick Selskabet. Saa købte han Cadillac, Oakland og Oldsmobile Fabrikkerne og var i 1908 lige ved at faa fat i Ford. Han bød 8 Millioner Dollars, men Ford vilde ikke acceptere Durants Betalingsvilkkaar. Snart bankede onde Tider imidlertid paa Durants Dør. Han begyndte at laane i Waal Street, og tilsidst overtog Bankiererne hans Selskab. Af Durants faldne Herredømme rejste General Motors sig, og det er i Dag saa mægtigt, at Virkningerne af dets Politik er næsten geologiske.

Derefter dannede Walter Chrysler, som kom fra Baldwin Locomotive, Buick og Willys Overland, sit eget Selskab og byggede Biler med en ny Motor, som en Mand ved Navn Fred Zeder havde skabt. Noget senere erhvervede Chrysler uden en Øres Udgift det hensygnende Dodes Interesser, og i Automobilverdenen opstod dermed Udtrykket »de 3 store«, nemlig General Motors, Chrysler og Ford.

Vognproduktion før Krigen.

I 1929 var Automobilindustrien noget majestætisk og glørværdigt. Der blev produceret over 5 Mill. Vogne om Aaret, men saa kom 30.ernes Depression, som med særlig Grusomhed ramte Industribyen Detroit. Bankerne



En stadig Strøm forlader Bilerne Samlebaandet hos G.M.

krakkede. Selv de laveste Lønninger betalt i Interimsbeviser. Der var stor Arbejdsløshed, og Strejkerne spredtes over Byen.

Tanke og Tale blev radikal. Nogle af de haardest pressede Arbejdere samledes i et Opraab om, at hvis dette var det eneste, Selskaberne kunde udrette, maatte man hellere se at finde nye Ejere, ligegyldigt hvilke Midler, det saa end var nødvendigt at anvende. Luntten brændte kun kort i Detroit.

Saa tidligt som i 1935 hvade UAW modtaget sit første Frihedsbrev, og Kampen for at organisere Automobil-selskaberne begyndte. Detroit blev en Slags Dunkerque. Unionen slog ned over et Selskab ad Gangen og bragte det paa Knæ.

Kampen rasede lige saa heftigt indenfor de store Arbejdergrupper.

UAW gik ud af AFL og tilsluttede sig Lewis CIO. I 1939 gjorde UAW et

nyt stort Fremstød. Homer Martin mistede sin Plads i Sadelen og R. J. Thomas greb Styret.

Ikke før 1941 fik UAW Henry Ford sammen med Harry Bennett til at krybe til Korset. Nu blev Byen godt organiseret, og Lønningerne blev fordoblede.

Imidlertid havde Adolf Hitler paa-begyndt sine tragiske Abekattestreg. Mr. Roosevelt bad Detroit holde den gaende. Wendell Wilkies Stemme raabte paa Produktion, Produktion, Produktion.

En udbredt Industri.

Ved Slutningen af Krigen var der kommet nye Navne i Forgrunden i Detroit, Navne som Henry Ford jun. II, Dearbon, Rigets nye Overhoved og den stridbare, rødhaarede Walter P. Reuther, som er ledende Vicepræsident paa General Motors Front. Endvidere var Mr. Henry Kaiser begyndt

Blad venligst frem til Side 23

EN LILLE VERDENSREKORD

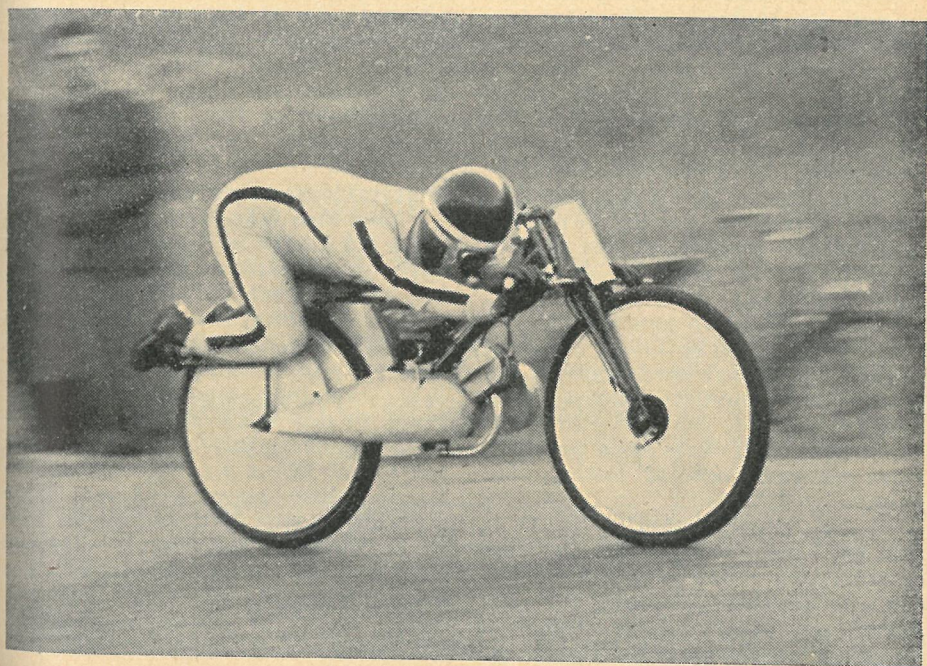


Den berømte italienske Motorkører Rafaele Alberti har i Februar sat 4 nye Verdensrekorder paa sin 75 ccm Moto Guzzi. Vi har endnu ikke faaet oplyst, hvad Rekorderne lyder paa, men Maskinen ser yderst interessant ud.

I første Række lægger man Mærke til Pladehjulene og Styret, der blot er en Forlængelse af den nederste Laskebolt.

Kørestillingen ser ikke særlig behagelig ud, ligesom Benzintanken ikke er beregnet til lange Ture.

Rekorderne køres paa Vejen mellem Charrat og Saxon i Wallis, Schweiz.



VAREDireKTORATET *igen*

Af Redaktør VAGN POULSEN

180 nye Motorcykler, som ikke maa tages i Brug. De staar herhjemme og tager Plads op til ingen Nytte, skønt der allerede er udstedt Brugstilladelser

Regelmæssige Læsere af SKANDI-NAVISK MOTOR JOURNAL vil vide, at vi ikke er besat af nogen ligefrem næsegrus Beundring for Varedirektoratet og dets Dispositioner. Tværtimod har vi aldrig skjult, at denne Institution, der — alle Advarsler til Trods — er blevet en Stat i Staten med alt for stor Magtbeføjelse, synes at se sin fornemste Opgave i at lægge sig paa tværs af ethvert Initiativ, ganske uanset hvor rigtigt og fornuftigt dette end er.

Denne vor Anskuelse bestyrkes kun gennem den Historie, vi her skal fortælle, en lærerig Historie, som vi opfordrer vore Værkfæller inden for Dagspressen, der er af samme Opfattelse som vi, til at viderebringe.

Et Initiativ, der strandede.

Det er den kendte Motorcykle-Forhandler Erik Orth, Lyngbyvej 36, København, der beretter, og som med sit gode Navn staar inde for sin Beretnings Rigtighed.

I 1936 stiftede han som aktiv Motorfører ved en Række Løb i Tjekoslovakiet Bekendtskab med nogle af Ingeniørerne tilknyttet »Jawa«-Motorcyklefabrikkerne, der anmodede ham om at køre en af deres smaa praktiske Maskiner ved nogle af Løbene derude.

— Jeg fattede, fortæller Hr. Orth, som tre Gange, sidst i 1938, var Danmarks mester i 350 ccm Specialklassen, stor Interesse for de »Jawa«-Maskiner, som dengang blev anvendt til Motorløb, og forespurgte straks om

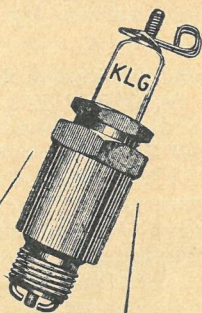
Mulighederne for Eksport, en Tanke, ogsaa Tjekkerne var stærkt interesseret i. Da jeg kom hjem til Danmark, gik jeg omgaaende i Gang med at søge Varedirektoratet om Indførselsbevilling til tjekiske Motorcykler. Det blev gentagne Gange afslaaet trods mine ihærdige Anstrengelser og nu afdøde Direktør Lindhardts anbefalinger. Denne Tovtrækning varede i hele 3 Aar, fra 1936 til 1939, saa kom den anden Verdenskrig og satte Bom for alle Anstrengelser. Først i 1945 begyndte jeg igen at bombardere Varedirektoratet for at faa Lov til at indføre de smaa praktiske »Rudge«-lignende »Jawa«-Motorcykler. Jeg prøvede ogsaa at foreslaa Vareudveksling med Solpersienser og Tøjklemmer, som jeg selv fabrikerer, men alt forgæves.

Motorcyklerne er nu her i Landet, men maa ikke tages i Brug...

Da jeg i 1946 og 47, fortsætter Hr. Orth, igen besøgte de tjekiske Fabrikker og saa, hvor gedigent og tidssvarende de Motorcykler er, de fremstiller — netop Maskiner, der passer glimrende til danske Forhold, og som ikke vilde føles som nogen Konkurrence til den store danske »Nimbus«, følte jeg, der maatte gøres noget ekstra for at aabne Myndighedernes Øjne for disse smaa Maskiners gode Egenskaber som Nyttekøretøj for alle de Titusinder af Mennesker — Haandværkere, Ingeniører, Arkitekter, Repræsentanter o. s. v. — som dels har meget langt til deres Arbejdsplads, dels i deres Virksomhed som Tilsyns-

De brugte alle

K.L.G.



Verdens hurtigste Tændrør

Vinderne af
alle Klasser i

- ISLE OF MAN T. T.
- ULSTER GRAND PRIX
- HOLLANDS GR. PRIX
- BELGIENS GRAND PRIX
- CIRCUIT DE LA CAMBRE
- NORTH W. '200' (500 cc & 250 ccm)

og Mr. JOHN COBB til

VERDENSREKORD I AUTOMOBILER

VILH. NELLEMANN A/S — KØBENHAVN — RANDERS

førende o. lign. vilde have uvurderlig Gavn af et saadant Køretøj. At det vilde fremme den Arbejdsglæde, som er en lige saa vigtig som upaaagtet Betingelse for Sukces med Genopbygning og Ekspert, nævner jeg kun i Forbigaaende.

Og endelig lykkedes det virkelig at faa den første Bevilling i Stand som Led i en ganske almindelig Handelsaftale med Tjekoslovakiet, hvorfra der er gjort en betydelig Indsats for at faa Sagen gennemført. Den første Aftale omfatter ca. 250 Maskiner til et Beløb af ca. 300.000 Kr., Reservedelene inklusive. Disse Maskiner er alle kommet her til Landet, og jeg har faaet en a conto-Bevilling, saa jeg har kunnet tage ca. 70 Motorcykler ind.

— Og hvad med Resten?

— De staar henholdsvis i Frihavnen, paa Frederiksberg Stations og Godsbanegaardens Pakhuse, og der har de staaet siden sidste Aar.

— Hvordan kan det være, De ikke faar Motorcyklerne ind, naar de omfattes af Handelsaftalen?

— Varedirektoratet erklærer, at man ikke kan frigive dem alle paa een Gang. Der skal en Fordeling til over forskellige Terminer. Dette fordyrer desværre Maskinerne en Del, da der stadig løber Pladsleje og Forsikringer paa. Og Direktoratets »Holden igen« er saa meget mere uforstaaelig, som en Mængde Mennesker allerede har

faaet Indkøbsbevilling eller Tilsagn om en saadan!

Varedirektoratets tavse Dansker.

Vi forsøgte, da vi havde hørt Hr. Orths Beretning, at æske Varedirektoratets Mening, ikke mindst med Hensblik paa de for Mennesker med almindelig Fatteevne fuldkommen taabelige Dispositioner vedrørende de 180 Motorcykler, der staar og fylder op til ingen Verdens Nytte. Vi erfarede, det var Fuldmægtig Plesner, der havde med Sagen at gøre, men den gode Fuldmægtig trak, saa snart han hørte, der kunde være Tale om at underrette Offentligheden, straks Følehornene til sig.

Da vi spurgte, om vi i Stedet skulde ringe til Direktør Erik Lindgren, bemærkede Hr. Plesner, der jo antagelig ved Besked med sligt, at ham fik vi vist vanskeligt ved at faa i Tale — nej, den rette Vej vilde være skriftligt at henvende sig til Varedirektoratets Sekretariat, saa vilde Sagen blive forelagt ham (Plesner) til Erklæring.

Det ligner fuldkommen Varedirektoratet at anvende en saa bagvendt Forretningsgang. De 180 Motorcykler savnes imidlertid i høj Grad ude i det danske Erhvervsliv. Nu sender vi denne Artikel ikke alene til Mimosen Hr. Plesner, men ogsaa til hans Foresatte, Handelsminister Jens O. Krag, og Direktør Lindgren. Muligvis kan de faa Fuldmægtigen til at lukke Munden op!

Vagn Poulsen.

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 25,00
Handske, Huer, Hjelme, Brillor

MOTOR DRESS

BLAAGAARDSGADE 24 | SPECIALFORRETNING
København N. - Nora 2536 | MOTORBEKLÆDNING



Varerne sendes overallt
pr. Efterkrav

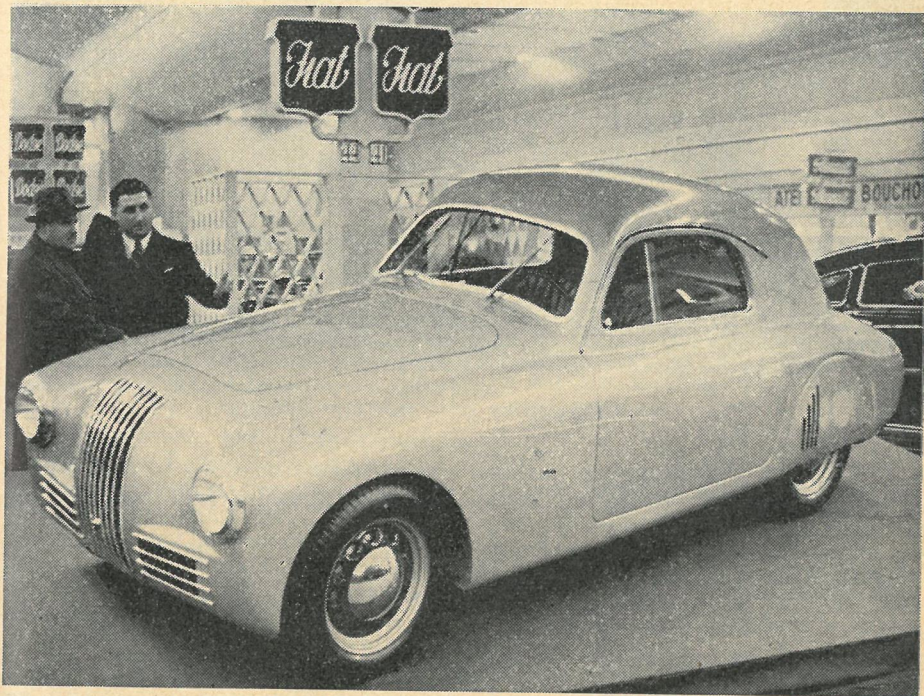
Udstillingen i Bruxelles

Naar man for første Gang i en Aarrække betræder en international Automobil- og Motorcykleudstillings Domæne, er det naturligvis med en vis Spænding, man passerer Tælleapparatet, og Ens Forventninger er langt over Kogepunktet.

Maaske skyldtes det Kulden, maaske

mæssige Karosserier med enorm Plads indvendig.

De amerikanske Biler indtager absolut den dominerende Rolle paa Udstillingen og er selvfølgelig ogsaa de bedste Salgsobjekter, da Folk jo formener, at naar man betaler for en Bil, skal man ogsaa have noget for



Fiat Sport »Mille Milles« med nyt Karosseri

andre upaaviselige Aarsager, men op-
rigtig talt, Udstillingen i Bryssel var
en Skuffelse.

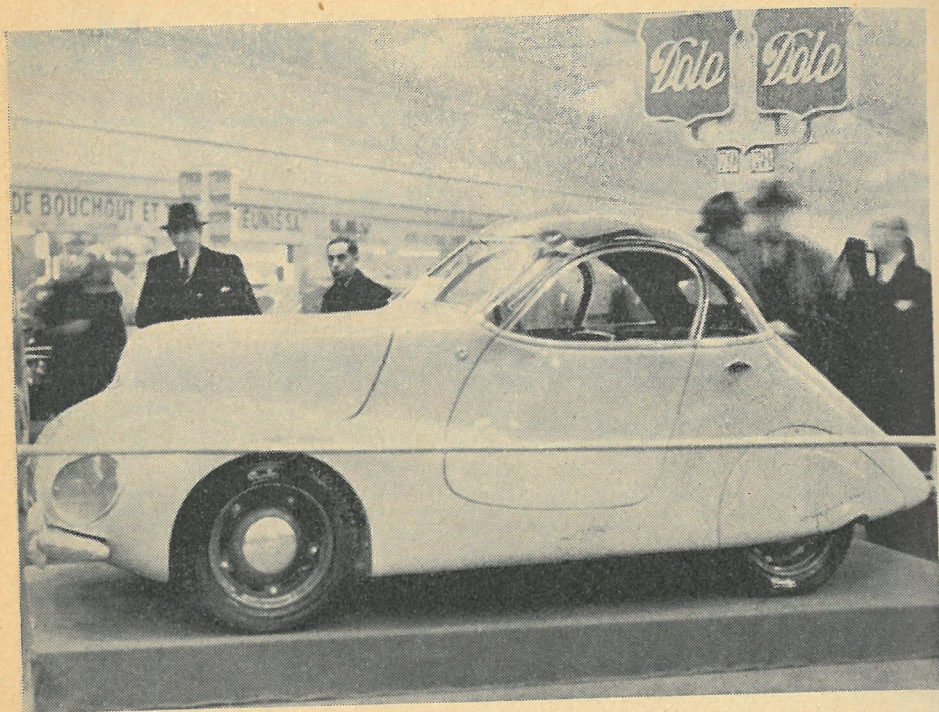
Der er faktisk ikke noget, man bli-
ver hurtigere træt af at kigge paa end
»Dollargrin«, naar de præsenteres i en
saa overvældende Mængde, som Til-
fældet var her. Har man kigget paa
en Buick, en Nash, en Frazer eller
en Kaiser, saa er man faktisk saa ra-
sende ligeglad med, hvad der egentlig
staar af Mærke paa Køleren af den
næste, man betragter. Forholdet er
nemlig det, at de er alle ens. Kæmpe-

Pengene, særlig med Hensyn til det
rent omfangsmæssige.

Den europæiske Automobilindustri
er repræsenteret med en Række frem-
ragende Produkter af italiensk, fransk
og engelsk Oprindelse.

I den engelske Stand ser man for-
uden de obligate Mærker, vi allerede
kender, tillige nogle pragtfulde Sports-
vogne af Fabrikterne Healy, Bristol,
Riley og Jaguar.

Healy er repræsenteret med Stan-
dardmodellen i Sedan samt en Sports-
type med ekstra output i Motoren. Det



Den franske »Dolo« med Tag af Plexi-Glas

er formodentlig Udstillingens hurtigste Vogn. Hvad man undrer sig over paa denne Vogn er Chassisrammen, der er udstillet separat. Den er bygget i Kassefacon af Staalplader, der er saa tynde, at man kan trykke dem sammen med Haanden. Hele Rammen er elektrosvæjet og i Besiddelse af en usædvanlig Stivhed. Motoren er jo i Lighed med de engelske Racervogne »E. R. A.«, en modificeret Riley Super Sport med fire Cylindre og dobbelt overliggende Knastaksel, som ifølge Fabrikkens Opgivelser skulde kunne køre med en Hastighed af knapt 200 km i Timen.

Bristol udstiller den efterhaanden verdensberømte 2 Liter Sedan med en Motor, der umiskendelig minder om, ja, som faktisk er en nøjagtig Kopi af »B. M. W.« Model 328 med sphærisk Ventilanbringelse og en Maksimalydelse paa over 110 BHK.

Lige ved Siden af udstilles de russisk byggede B. M. W'er, og det maa synes at være et Træf af Skæbnen, at

denne Stand lige netop er placeret op ad Bristols, saaledes at man har et temmelig overskueligt Sammenligningsgrundlag. Man maa beklage, at en Kvalitetsvogn som B. M. W. er kommet til at se saadan ud. Det havde vist været bedre, om man havde afventet med at udstille disse Vogne.

Jaguaren optræder med italienskbygget Sportskarosseri fra FARINA, og til Trods for at der er placeret en af Bryssels mest dekorative Piger i den, taler den for sig selv. Det er een af Udstillingens smukkeste Vogne, hvad det rent skønhedsmæssige angaar. Motoren i denne er den kendte 3,5 Liter.

Italienerne udstiller ALFA ROMEO, der som bekendt taler for sig selv. I Forbindelse hermed skal dog anføres, at det synes, som om Alfa Romeos skønne Linjer kulminerede med den Model, som Prins Bertil fik sidste Aar. De nye Modeller synes at være tilpassede de samme Krav fra Publikum, som søger en amerikansk Vogn.

Naturligvis er Linjerne stadigvæk

præget af europæisk Kultur, og Indtræk og Motor er paa Linje med, hvad disse Fabrikker altid har præsteret.

FIAT udstiller et Par pragtfulde FARRINA og CAROZZERIA ITALIA Modeller, som er forbeholdt de store Tegnebøger, og saa naturligvis en Række Model 500 samt Simca.

En Vogn, som særlig tiltrækker sig Opmærksomheden paa denne Stand, er Prins BIRA's Racervogn, som er konstrueret paa et SIMCA Chassis af den verdensberømte Italiener GORDINI. Man bliver lidt ejendommelig tilpas ved Synet af denne Vogn, der kan køre ca. 200 km i Timen. Den bestaar faktisk kun af et strømlinje»beklædt» Sæde samt de allernødvendigste Instrumenter og Reguleringsorganer.

Franskmændene er righoldigt repræsenteret, og her maa man sige, at der virkelig er noget af Interesse.

TALBOT-DARRAQ udstiller vel nok de mest tiltalende Vogne paa hele Udstillingen. I det mindste hvad en rigtig Automobilmand forstaar ved tiltalende. En pragtfuld Sedan og en ditto Cabriolet, som begge er bygget paa det herligste Racerchassis med LAGO Special 4,5 Liter Motoren. Det er det samme Chassis, som Franskmanden Jean Pierre Wimmille med et Racerkarosseri paa har fejret saa store Triumfer med i 1947 Grand Prix Løb.

Der kan man snakke om smukt Motorarbejde. Der findes ikke en Møttik eller et Dæksel, som ikke er enten højglanspoleret eller forkromet.

Tillige ser man den omtalte DOLO Vogn, hvor næsten hele Karosseriet er bygget af Plexiglas. Den maa være temmelig lun om Sommeren. Motoren i denne Vogn er en firecylindret Vertical Four af meget interessant Karakter.

Paa RENAULTS Stand er det først og fremmest den nye Model C. 4 med Motoren over Bagakslen, der interesserer. Den har en umiskendelig Lighed med den tyske »Volkswagen«, men fremtræder naturligvis betydeligt mere tiltalende. Affjedringen i denne Vogn er mig bekendt ogsaa med Torsionsstænger, et System, som er ved at vinde kraftigt Indpas i de europæiske Vogntyper.

En lignende Vogn udstilles af Pan-

Giv Vognen en make up.

Vi har alt til Vognens Skønhedspleje - og fører kun anerkendte og gennemprøvede Fabrikater.

Det er dyrt at lade en Vogn forfalde — og morsomt at vedligeholde den!



Vi har nu mange Tilbehørsdele, der længe har været savnet, foruden en Del gode Nyheder:

Auto Radio
Auto Ventilatorer
Patent-Kølergardiner
Autm. Afviserkontakter
Vacuum-Horn
Spotlight m. m.

Aflæg vor Udstilling et Besøg, vi har sikkert det, De søger.



Schibbye Automobiler

Tilbehørsafdelingen

Toldbodvej 14 Byen 2693

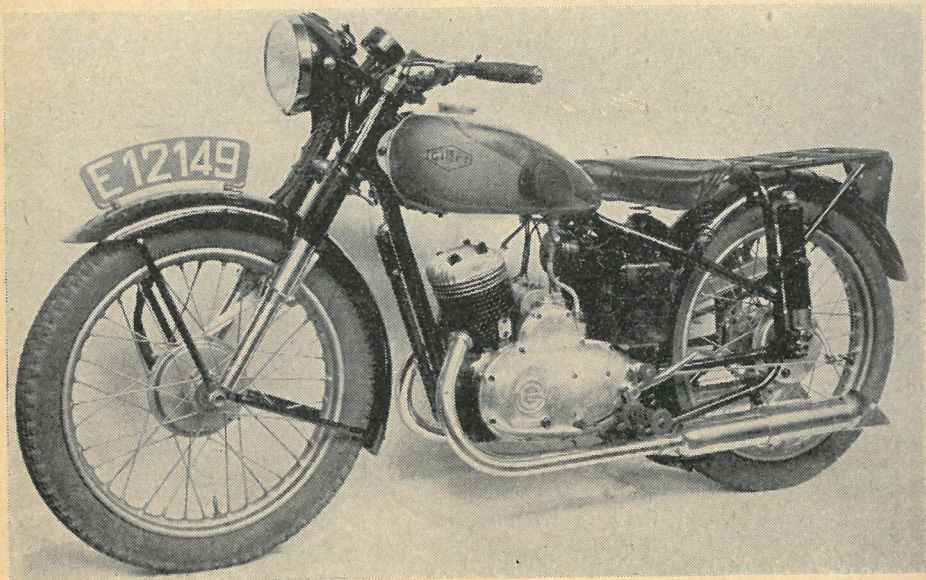
hard-Levassor, ogsaa med Motoren over Bagakslen. Denne Vogn paastaas at skulde kunne konkurrere med Folkevognen i Pris og skal ifølge de Prøver, som Konstruktørerne har foretaget med den, være fantastisk i baade Ydeevne og Holdbarhed.

Peugeot udstiller foruden de obligate Modeller tillige den specialbyggede, strømlinjede Sedan, som fornylig har slaæet en Række Udholdenhedsrekorder, og i hvilken der foruden Plads til Føreren kun findes Benzin-tanke. Den var ogsaa en af Udstillingens Attraktioner.

deres Produkter, og her ser man en fornem, lidt konservativ VAN DEN PLAAS Cabriolet, som bærer tydeligt Præg af engelske Karosserifabrikanters høje Stade.

FARINA udstiller nogle dristige Sportsvogne, baade aabne og Cabriolettyper paa henholdsvis BRISTOL-, HEALY-, JAGUAR- og ALFA ROMEO-Chassiser.

Tilbehørsudstillingen indskrænker sig til Stands for amerikanske Værktøjsfirmaer, belgiske og franske Tilbehørsfabrikker, og her finder man faktisk intet nyt udover en fransk Fa-



250 cc Gillette 2-Takt med Telescopgaffel og fjedrende Bagstel

DELAHAYE udstiller et Par fornemme Modeller, som allerede paa Afstand raaber Vagt i Gevær til Mennesker med normale Indtægter.

DELAHE er repræsenteret med en Sedan og en Sportscabriolet med Supercharger og lignende Narrestreger. Klods op ad denne Stand har KAISER-FRAZER deres Udstilling, og der er glimrende Lejlighed til Sammenligning mellem en saakaldt amerikansk Kvalitetsvogn og en ditto europæisk. Selvfølgelig taaler Priserne heller ingen Sammenligning.

Paa en speciel Stand udstiller de førende europæiske Karosserifabrikker

brik af Automobil- og Motorcykledynamoer, som arbejder med konstant Ladning blot ved 200 Omdrejninger. Relais af enhver Art er overflødigt i Forbindelse med disse Dynamoer.

Paa Motorcykleudstillingen træffer man alle de kendte engelske Mærker tillige med de belgiske Sarolea og Gillet samt en Del franske Motorcyklmærker. Sidst, men ikke mindst er de tjekiske Nationalmærker JAWA og CZ naturligvis repræsenteret.

Amerikanerne møder med baade Harley og Indian.

INDIAN udstiller et Par Cykler med Cowboysadler, Ponchos og dekorative

blanke Søm overalt. Tillige er der en Politimodel med Sirener baade her og hisset og med en Egenvægt paa over 300 kg. Prøv at forestille Dem en SOLO Motorcykle paa 300 kg og der-over.

Harley Davidson udstiller foruden de kendte sideventilede Modeller tillige et Par topventilede, hvor det er en Gaade, hvorledes de bliver kølede paa Cylindrene, da der er en enorm Udblæsnings»pipe«, der omtrent dækker den forreste Cylinder, og et System af Løftestænger samt et kæmpemæssigt Luftfilter, der dækker den bageste.

Hos Harley Davidson ser man tillige en amerikansk Letvægtsmotorcykle. Det er en 125 cc Totaks, af Udseende som en D. K. W. og udstyret med 325/19 Dæk. En meget ejendommelig Konstellation i Relation til de tjekiske CZ'er, der udstiller klods op ad.

Af engelske Motorcykler er der jo faktisk kun den nye Sunbeam samt Douglas, vi ikke har været præsenteret for herhjemme. Begge synes at svare til Forventningerne, selvom Sunbeam maa siges at virke særpræget med sin 475/16 Gummimontering. Baa-de Ariel og B. S. A. Twin er udstillet og gjorde Krav paa en stor Del af Publikums Interesse.

Det var tilsyneladende vanskeligt for de forskellige Udstillere at sælge Motorcykler, som ikke var forsynet med fjedrende Bagstel, hvilket turde være et Fingerpeg til Fabrikanterne.

Den belgiske F. N. havde en meget interessant Udstilling med en Demonstration af Forskellen imellem de ældre Modeller med den gammeldags Forgaffel og uden fjedrende Bagstel, og den nye Model med den højst aparte Forgaffelkonstruktion, der bryder med alle givne Regler, samt et fjedrende Bagstel baseret paa Ophængning i Gummistopper. Ifølge Demonstrationen var den nye Konstruktion naturligvis fabelagtig, uden at man derfor naturligvis har nogen som helst Garanti for Virkemaaden i Praksis.

GILLET udstillede en 125 cc Totakts i ortodoks Udførelse med Teleskopforgaffel a la JAWA samt en net udseende 250 cc topv.

TO TRÆFFERE!



»RUST VÆK«

fjerner let og hurtigt Rust paa forkromede og forniklede Dele og forebygger samtidig nye Rustdannelser. Giver en smuk og holdbar Glans.

Kr. 1,25.



»KØLER TÆT«

tætner paa et Øjeblik utætte Kølere og frostsprængte Motorer. Dette nye Princip klarer de vanskeligste Tilfælde og modstaar alle Temperatursvingninger under Motorens Arbejde

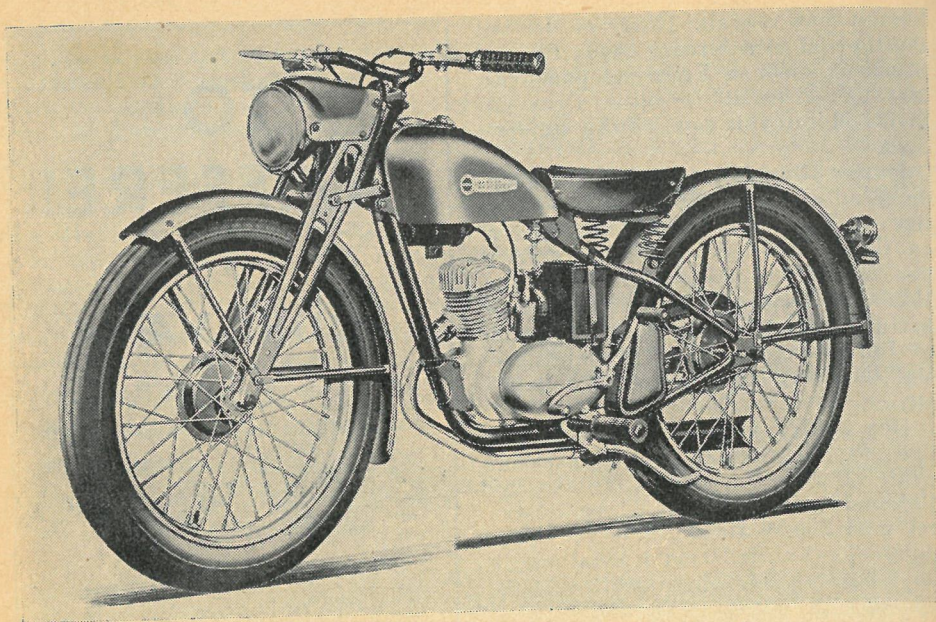
Kr. 1,25.



*Gratis Prøver
tilsendes Forhandlere og
Servicestationer.*

B. To.

Egon Thomsen
Jyllands Alle 10
AARHUS



Harley Davidson 125 ccm Letvægter minder meget om D.K.W.

Sarolea udstiller baade 500 cc og 600 cc topventilede 1 Cyl. i den gængse Sarolea Udførelse med det smukke polerede og hamrede Krumbænder og Sidedæksler. Der er Teleskopforgaffel, men intet fjedrende Bagstel, hvilket ifølge Repræsentantens Udtalelse havde hæmmet Salget meget her paa Udstillingen.

Paa A. J. S. Repræsentantens Udstilling saa man for Resten — ikke at forglemme — den berømte nye 2 Cyl. Grand Prix Model med Benzintank a la Spærreballon. Den synes at være for kompliceret til at skulle være Prototypen for en kommende Seriemodel. Saa syntes den nye Triumph T. T. Model noget mere tiltalende. Det er jo ogsaa Meningen, at Fabrikken ikke vil ofre noget paa Racet ved at lade et specielt Triumph Team optræde ved Sæsonens Løb i Lighed med Norton, men derimod kun at sælge den til private Racerentusiaster.

Den fremtræder med Aluminiumscylinderblok, der er fuldstændig firkantet, og det omtalte fjedrende Bagnav, som Triumph Fabrikkerne selv betragter som Columbus' Æg m. H. t. Baghjulsaaffjedring. Prisen er dog af

en saadan Karakter, at det synes, som om den kun er beregnet til Eksport til Lande, hvor Dollars er det gældende Betalingsmiddel.

Sidevognene er repræsenteret med et belgisk Fabrikat, der hedder PRECISION, og som bærer en umiskendelig Lighed med de gamle STOYE Sidevogne, der jo er velkendte herhjemme. Foruden er baade F. N. og Gillet Fabrikkerne repræsenteret med deres egne Sidevogne, specielt beregnet til Paamontering paa deres egne Mærker. Priserne er fantastiske, og det er en komplet Umulighed at købe en Sidevogn under 1500 danske Kroner.

Af Motorecykkeltilbehør er der faktisk intet udstillet, kun en Del franske Fabrikater i Briller, for Resten usædvanlig gode Typer af Briller, er udstillet, og her som saa mange andre Steder er der ingen Mulighed for Tilsagn om Priser, da tilsyneladende alle franske Fabrikker er afventende paa Grund af Francens Devaluering.

Uden for Udstillingsbygningerne sælges Jaffa Appelsiner og Bananer i udsøgte Sorter til den fantastiske Pris af Kr. 0,20 pr. Stk. Men det er jo en hel anden Sag.

Kvinder bag Rattet

AF BENNY DICKSON

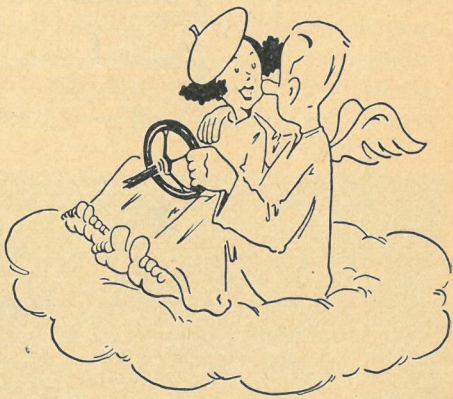
Der findes to Kategorier af bilkørende Kvinder: De Kvinder, der aldrig lærer at køre en Vogn og derfor er en dødelig Fare for andre Mennesker, og de Kvinder, der kører pragtfuldt, stærkt og dødsens farligt for andre Mennesker. Der gives ingen Mellemting.

Jeg havde en berømt Kusine, der hørte til den sidste Kategori. Hun kørte, og hun kørte efter Systemet med at lægge Bundmaatten hen over Speederen, naar hun var sikker paa, at den var i Bund. Jeg er ingen Novice til at køre selv, og kender praktisk taget de fleste af Europas Baner, ikke som Tilskuere, men som udøvende Kunstner paa Asfalten. Jeg har mange Gange sagt til mig selv under en Træning: Det her er svært, eller: Den var stram, naar jeg kom ud af et Sving med den forkerte Forende, som det hedder, først, og som den intelligente Læser er klar over er den Part af Vognen, hvor Baghjulene er anbragt.

Naar jeg kørte med min Kusine, har jeg mere end een Gang tænkt ved mig selv: Gad vidst om der findes et Liv efter Døden, for det Sving ligger uden for menneskelig Kunnen at klare med 150, far, Verden, farvel. Og saa var vi igennem. Hun er det eneste Menneske mig bekendt, der har været i Stand til at frembringe den Lyd, som kommer fra Biografens Højttalere, naar en Politivogn runder et Hjørne i New York paa Jagt efter en Gangster-

vogn, der bortfører Heltinden, og der vel at mærke kun er 50 m tilbage af Filmen. Jeg har hørt Valoresi forsøge det, men da hoppede det ene Forhjul af. Vor mere hjemlige Zingenberg havde Tilløb til det paa Gardermoen, men Vognen gik paa tværs for ham.

Naa, min Kusine døde, som hun havde levet, og hendes Kategori var ikke saa interessant, da hun nærmest maa betragtes som professionel. Men Kvinder er som sagt enten født med det eller lærer det aldrig. Jeg kom en sen Aftentime hjem fra Jylland og naaede lykkeligt Frederiksberg Bakke, overhalede en Vogn, der to Sekunder senere kørte udenom mig som et Skud. »Skrap Taske,« tænkte jeg, for jeg havde i Farten opfattet Glimtet af noget flagrende Haar, der maatte stamme fra en Kvindes Hoved. Af ren



Kan du se, den kan gaa 140!

sportslig Interesse satte jeg efter. Turen gennem Vesterbrogade hørte til dem, man ellers kun ser paa Tegnefilm, og Farten gennem Strøget (det var, inden der kom ensrettet Trafik) minder om de Mareridt, man kan have, naar man falder i Søvn efter at have kørt 800 km paa een Dag. Der var ingen Regler i det Spil, højre og venstre Overhaling som i Paris, til venstre uden om Hellerne, fuldstændig Foragt for Menneskeliv lagt for Dagen. Jeg havde daarlig lagt Mærke til, hvor vi havde kørt, da den sindssyge Kvinde standsede Vognen uden for min Gadedør. Jeg steg ud for at se Giraffen. Det var min Søster. Jeg blev noget forbavset, da jeg vidste, at hun Dagen før hverken havde Kørekort eller havde siddet bag Rattet i en Vogn.

»Det gik fint,« sagde hun.

»Ja, det gik fint,« sagde jeg. »Vil du have noget imod at forklare dig nærmere?«

Det var gaaet til som følger: Hun havde været ude at køre med en Mand, da Vognen var gaaet i Staa paa Toppen af Frederiksberg Bakke, der som

bekendt er flad. Da der ikke var ret meget Strøm paa Batteriet, maatte Manden skubbe Vognen hen til Bakken, medens min Søster styrede.

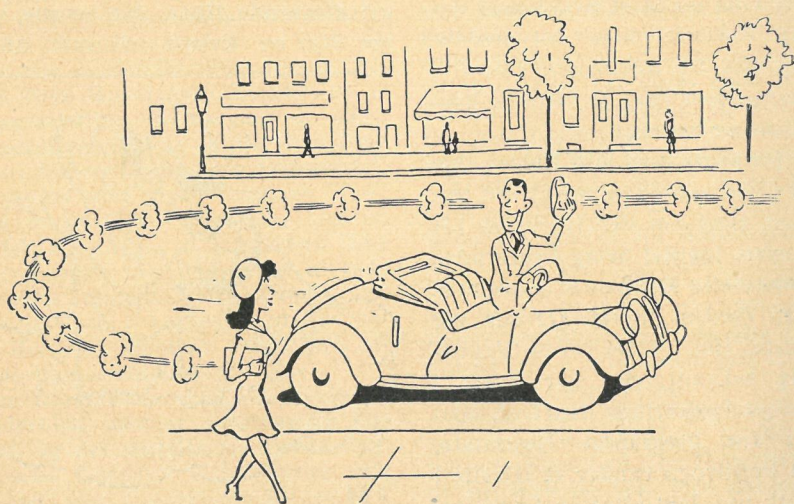
Vognen blev sat i Gear, og stadig med min Søster ved Rattet skubbende Manden den ned ad Bakken. Resten kender De, blot er det interessant at høre Afslutningen paa Historien med hendes egne Ord. »Og saa tænkte jeg: Du maa hellere køre ud til Benny og høre, hvordan saadan en Bil standses.«

»Men du har jo standset den,« sagde jeg.

»Gud ja, hvor spændende, forklar mig det.«

Jeg gik opgivende i Seng, og det Mareridt, jeg fik (det faar jeg altid, naar jeg har kørt en hel Dag), var en Beroligelse for mine Nerver.

Den anden Kategori, de, der aldrig lærer det, kender De. De vrimler paa Gader og Veje og holder Liv i Halvdelen af Landets Værksteder og Bule-smede. Naar de kører om Bord i en Færge, faar de anbragt Vognen saaledes, at ingen andre kan køre frem eller bakke mere end to Tommer.



Vi skal vist samme Vej, Frøken!

Hvordan det gøres, ved jeg ikke, men det kan kun gøres af Kvinder og Rekrutter i den danske Hær.

Har de Passagerer med, staar Munden ikke paa dem, de vinker til højre og venstre, kører den gale Vej i de Gader, hvor der er ensrettet Færdsel, gaar i Staa hvor det er mest uheldigt, faar Motoren i Gang ved et Mirakel, sætter som den naturligeste Sag af Verden Vognen i Bakgear, skuer energisk fremefter og flyver godt og solidt op i Vognen, der holder bagved, og det kan de »ved Gud ikke forstaa«. Hvordan disse Kvinder faar Kørekort, forstaar jeg ikke, hvorfor de ikke mister det, forstaar jeg heller ikke, men at Vognene kan holde til det maa betegnes som Teknikkens Triumf.

Automobilernes Hovedstad forts. fra S. 10
at vinde Adgang til Willow Run med det Formaal at bygge Biler. Det siges, at Detroit Industrien ikke vil faa nogen Vanskelighed med at sælge 25 Millioner Vogne i Løbet af de næste 5 Aar.

I de forenede Stater beskæftiger Automobilindustrien 400.000 Mennesker, spredt over 30 Stater. Men det er værd at lægge Mærke til, at 80 % af dette Tal hidrører fra en Omkreds af 400 km omkring Detroit. Detroit har allerede bevist sin Evne til at producere flere Biler, end Nationen kan forbruge. Med sit uvurderlige fremtidige Behov for større Markeder, paa hviler det maaske Detroit at gøre Amerikas største Indsats i Verdenshandelen.

OVERHALING

En uhyggelig stor Part af de Ulykker, der sker paa Gader og Veje, skyldes hasarderede Overhalinger, og intet tyder paa, at dette Forhold skal blive ændret.

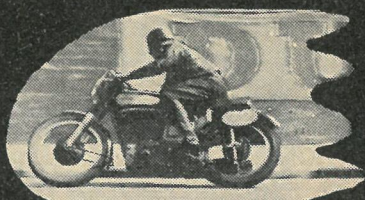
Andre Lande ligger inde med om trent samme Erfaringer, det er Overhalingerne, der sætter Ulykkernes Antal i Vejret, men der findes to Systemer, der kunde nedsætte Ulykkernes Tal. I Sverige giver den overhalende Bil Signal til det Køretøj, den skal udenom, hvadenten det er Bil, Motorcykle eller Cykle. Bilerne svarer paa Signalet med Hornet, medens Cykler og Motorcykler gør en vinkende Bevægelse med Haanden som Tegn paa, at de er indforstaaet med den bagved kørende Vogns Planer for den nærmeste Fremtid. Undlader den Trafikant, der skal overhales, at svare paa Signalet, er der al mulig Grund til at være forsigtig.

Det andet System, som Amerikanerne er ved at indføre, bestaar i Afmærkning af Vejene. Skilte fortæller, at her begynder en Strækning, hvor det er forbudt at overhale, medens andre Skilte ophæver Forbudet efter hver saadan Strækning. Man kan ganske vist sige, at der i den danske Motorlov staar, at det er forbudt at overhale ved Bakketoppe og i uoverskuelige Vejsving. Men hvornaar er et Vejsving uoverskueligt? Et stort, blødt og

Den uovertrufne

Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb





NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

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

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

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

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. - Eva 3701

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

tilsyneladende overskueligt Sving kan godt blive en Dødsfælde, hvis forskellige Faktorer spiller ind. Kører den forreste Vogn eller Motorecykle 50 km/Tm. og den overhalende Vogn 60 km/Tm., vil Overhalingen tage for lang Tid, eller Svinget bliver uoverskueligt. Kører det forreste Køretøj derimod 40 km/Tm., og der kommer en Fyr, der gaar lidt frisk til Sagen med 70 km/Tm., saa er Risikoen mindre, fordi Overhalingen hurtigt er overstaaet. Hvis Vejen er smal og samtidig saa rund som en Spegepølse (ufattelig speciel dansk Vejteknik), vil den friske Herre med de 70 km/Tm. blive tvunget over i venstre Side, hvor hans Vogn vil faa en gal Hældning i et Højresving. Man bliver nervøse i en saadan Situation, begynder at bremse o. s. v.

Man kan derfor ikke sige om alle Sving, at de er overskuelige eller ikke. Selvfølgelig mener Myndighederne, at man skal kunne overskue hele Svinget samt se et Par Kilometer paa den anden Side.

Spørgsmaalet er imidlertid, om man kan faa Folk til at overholde disse Skiltes Forbud? Der er slet ikke noget Spørgsmaal. Man kan med sund Propaganda lære Folk at rette sig efter et Skilt. Skiltet er Paragraffernes Uniform, og det er det, der ligger bag Paragraffer og Uniformer, Folk har Respekt for. Det vil derimod aldrig lykkes at terpe et teoretisk Forbud ind i Hovedet paa Folk, naar de ikke har saa megen sund Sans, at de kan regne ud, at de gør noget galt overfor deres Medmennesker. De motørkørende vil med det samme være klar over, at der er Alvor bag en saadan Afmærkning, men samtidig skulde man gerne have alle de gamle Skilte med 20 km 500 m og lignende revet ned, de undergraver kun Respekten for Skilte.

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af
**Tandhjul og Krumtapplejer
m. m.**

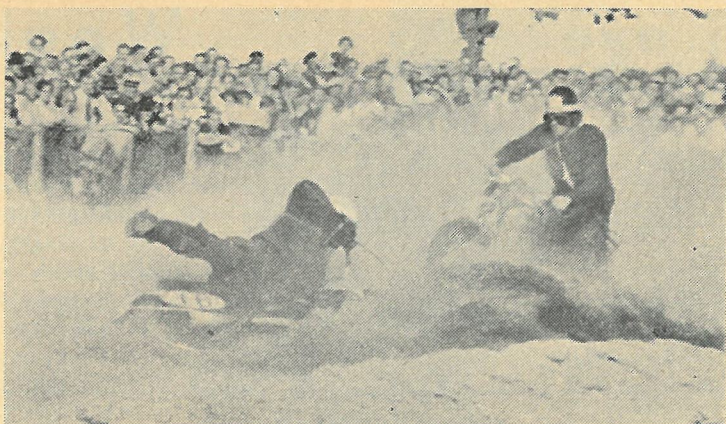
Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

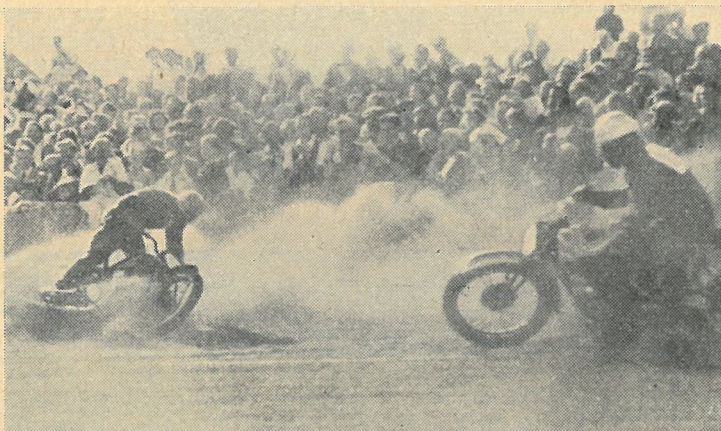
HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

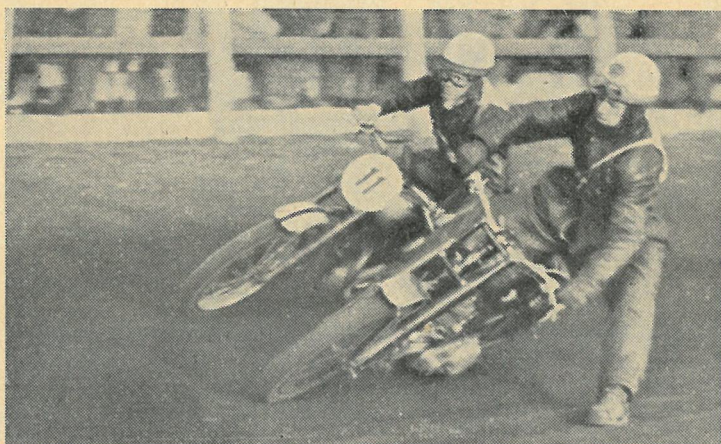
KØBENHAVN V



Knud Nielsen, Aarhus, styrter. Fangel.



C. O. Jensen, Ejby, vil hellere den anden Vej. Fangel.



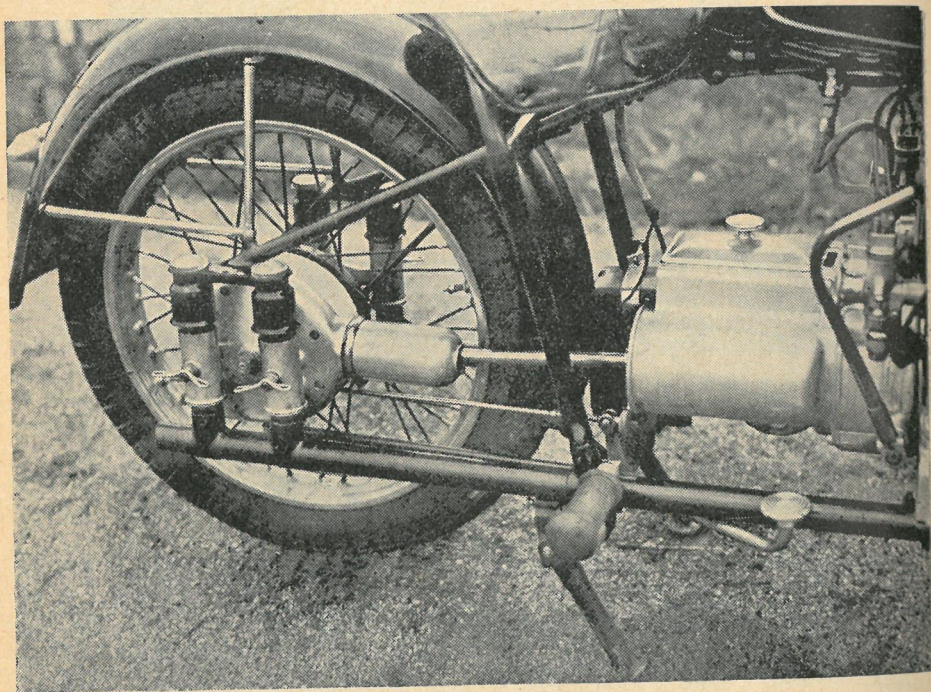
Kaj H. Mogensen og Børge Mørch paa Aarhus Stadion. (Foto: Fieler, Aarhus)

Den nye

Wooler

Den nye WOOLER bryder med mange Traditioner indenfor engelsk Motorcykleindustri. Motoren er paa 500 ccm 4 Cy-lindre, horisontalt, udført i Letmetal med Staalforin-ger. Udblæsningen gaar gen-nem en Lyddæmper og kom-mer ud i det fri gennem Stel-lets bageste Rør. Overalt, hvor det er muligt, er der anvendt Let-metal, baade i Motor, Gearkasse og Bremsetromler. — Gearkassen

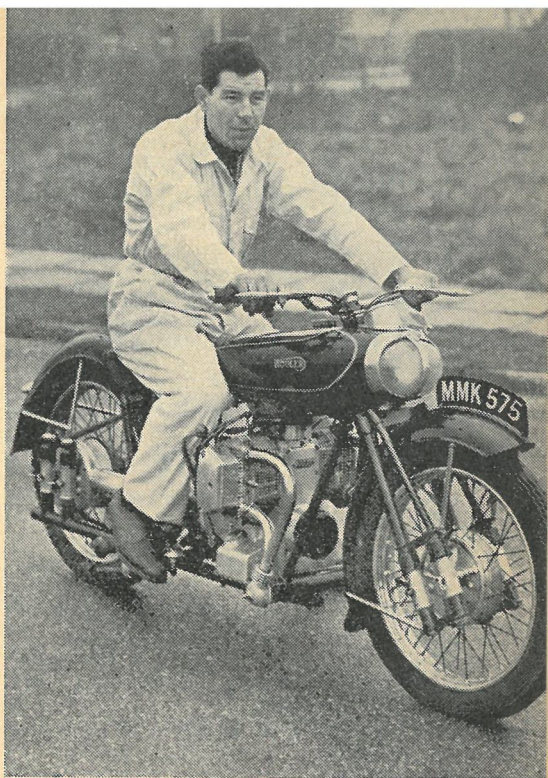
tillader hurtig Omgearing til Kørsel under forskellige Forhold, og Kraften over-føres til Baghjulet gen-nem Kardan. Baghjulet er affjedret efter et nyt Princip, og Forhju-lets Affjedring fore-gaar helt nede ved Navet i 4 Telescop-stykker. — For-lygten er indbyg-get i Benzintan-ken, hvilket ogsaa maa betragtes som en Nyhed. Det elek-triske Anlæg faar Strøm fra en 12 Volt Wico Magdyno. — Ma-



skinen er endnu ikke i Produktion, hvorfor der ikke foreligger nærmere tekniske Enkeltheder. Vægten paa Prototypen er 108 kg, hvilket er meget lavt for en 500 ccm, særligt naar man tager i Betragtning, at der er 4 Cylindre. Tendensen i Motorcykleindustrien viser i det hele taget en udpræget Interesse for Let-metal, der paa afgørende Maade kan nedsætte Vægten, et Plus for baade Ydeevne og Økonomi.

Paa Billedet nederst Side 26 ses Transmissionen og Baghjulsaffjederingen. Det nederste Stelrør tjener samtidig som Udblæsningsrør.

Billedet Side 27 viser Mr. Wooler jr. paa den karakteristisk udseende Maskine. Vi vil bringe nærmere Oplysninger om den nye Wooler, naar disse foreligger fra Fabrikken.



Abonnement

paa S. M. J. tegnes ved at indsende Kr. 9,00 paa Postgiro-konto 68833 eller ved at skrive til:

Skandinavisk Motor Journal
Reventlowsgade 26, København V.

Telf. Eva 3827
modt. Bestilling samt giver alle Oplysninger.

DØDS DROM

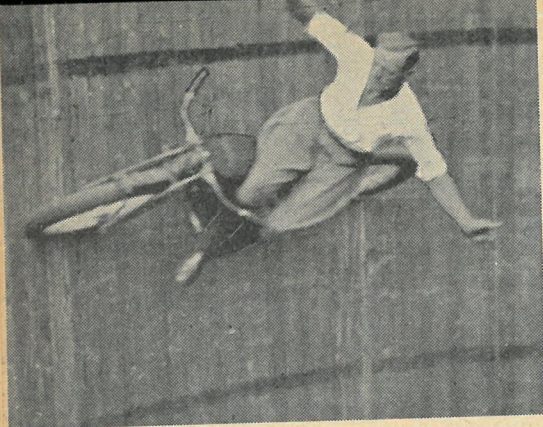
ser efter adskillige Omgange kan man gaa over til Motorcyklen.

Det er i Reglen Indian Scout, der anvendes, men der findes ogsaa andre Modeller, der er anvendelige til dette specielle Formaal. Maskinen skal indspores saaledes at Forhjulet kommer lidt ud til højre Side, men ellers er Maskinerne ikke tunet paa nogen Maa-de og kører derfor paa ren Benzin.

Kunsten ligger i at komme op paa Væggen. Begge Hjul skal op paa een Gang, hvorimod Forhjulet skal først, naar man skal ned.

Svend Aage Hansen har været rundt i det meste af Europa, og har selvfølgelig ogsaa været ude for en Del Uheld. En Gang punkterede han paa Forhjulet, hvorved Dækket sprang af og satte sig i Klemme. Ved en anden Lejlighed knækkede Forgaflen. Under Kørslen staar Svend Aage Hansen bl. a. paa Trinbrættet og under denne Øvelse knækkede det en Dag, hvilket selvfølgelig ogsaa gav en hurtig Nedstigning. En knækket Kæde har ogsaa givet dette Resultat. Trods disse Uheld er den dristige Rytter kun kommet alvorligt til Skade een Gang. I 1945 styrtede han ned i Assens og kom $4\frac{1}{2}$ Maaned paa Hospitalet, hvoraf han var uden Bevidsthed i en Maaned.

Nu lægger han altsaa ud igen og har denne Gang Sønnen Erik med.



De fleste af os har været inde i en Dødsdrom og beundret de dristige Ryttere der styrer deres Maskiner rundt paa den lodrette Væg, medens de udfører forskellige akrobatiske Øvelser.

Men hvad ligger der rent teknisk bagved denne Kørsel?

Vi har spurgt vor mest kendte Specialist paa dette Omraade, Svend Aage Hansen, der har kørt i Dødsdrom siden 1932 og iøvrigt har haft flere Elever, sidst sin Søn, Erik Hansen, der nu optræder sammen med sin Fader.

Dromen er 27 m i Diameter og 6 m høj, fortæller Svend Aage Hansen. Farten ligger paa mellem 50 og 60 km i Timen, hvilket svarer til ca. det dobbelte paa en Landevej. Til at begynde med kører man rundt i Dromens Bund paa en almindelig Trædecykle, nærmest for at konstatere om man bliver rundtossed eller ikke. Har man stadig den fulde Kontrol over sine Bevægel-

Originale

BSA Reservedele

til alle Modeller fra 1914—1948

AXEL KETNER

Service Afdeling:

Nørregade 40, C. 9279.

København K.

Kontor og Lagerekspedition:

Nørrevold 9, C. 4195 - 6819.

EN SIKKERHEDSFÆLG

Beskrevet af
Civilingeniør JØRGEN RAMM

Efter Krigen har alle Chrysler og Plymouth Vogne været forsynet med en ny Type Fælg, der har den Egenkab, at den forhindrer Dækket i at springe af Fælgen ved høje Hastigheder.

Naar man med en Vogn med almindelig Fælg bliver udsat for Punktering ved høj Hastighed, er der stor Sandsynlighed for, at Centrifugalkraften vil slynge Dækket af Fælgen, naar Lufttrykket ikke længere presser dette fast paa Fælgen. Dette Forhold kan have de frygteligste Ulykker til Følge.

Chrysler har formet den nye Fælg saaledes, at der findes 2 Vulste A, som vist paa Fig. 1, hvor man ser et Tværnit af Fælgen med et oppumpet Dæk monteret. Paa Fig. 2 ses det samme Tværnit, men her er Dækket uoppumpet. Det ses, hvorledes de 2 Vulste forhindrer Dækkets Kanter i at blive trykket ind mod Midten af Fælgen og saaledes rive Dækket af Fælgen. Det har vist sig, at Dækket ved en Hastighed af 110 km i Timen sidder lige saa fast paa Fælgen, som hvis det var oppumpet til et Tryk af 30 lbs.

Ved Hastigheder under 60 km i Timen er Centrifugalkraften saa ringe — den vokser med Hastigheden i anden Potens — at den ikke er i Stand til at holde Dækket fast, men saa er Farten ogsaa blevet saa ringe, at Faren for at miste Kontrollen over Vognen er betydelig formindsket.

Chrysler har udført Forsøg, hvor man ved Hjælp af en Dynamitpatron har sprængt et Hul i Fordækket paa 2 Vogne, der kørte med 120 Kilome-

ters Fart. Den ene Vogns Forhjul er vist i Fig. 3. Dette Dæk sad paa en Sikkerhedsfælg, og som det ses, sid-

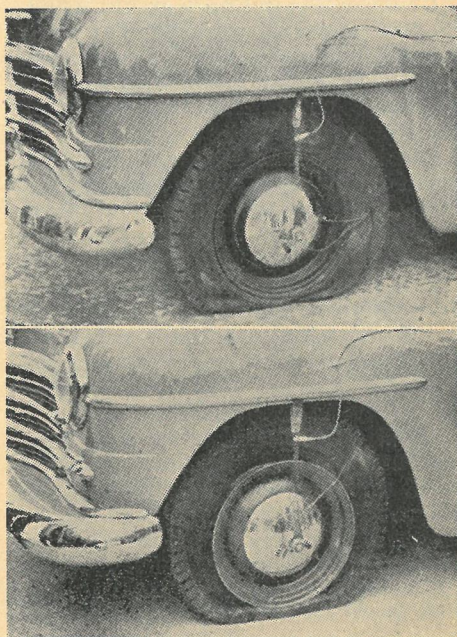
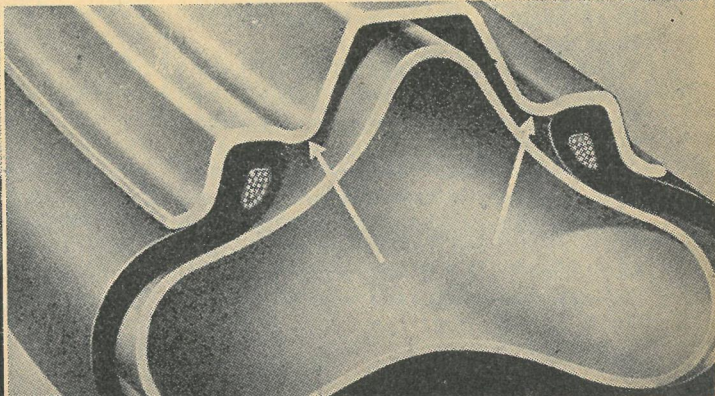
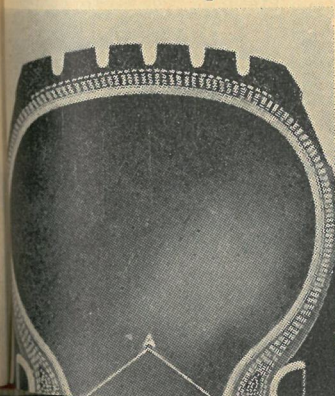


Fig. 3 øverst — Fig. 4 nederst

der Dækket stadig normalt paa Fælgen. Det var muligt uden Vanskelighed at bevare Kontrollen over Vognen. Paa Fig. 4 ses et Dæk monteret paa en Standardfælg. I dette Tilfælde har Dækket skilt sig helt fra Fælgen, og det var yderst vanskeligt at bibeholde Kontrollen over Vognen.

Fig. 1

Fig. 2



Ogsaa en Motor skal aande

I enhver Motor finder en vis Mængde Gas under Kraftslaget Vej forbi Stempelringene og ned i Krumtaphuset. Det er derfor nødvendigt at finde en Maade, paa hvilken denne Gas kan undslippe.

Gassen stammer fra Benzinens Forbrænding og indeholder en stor Del Fugtighed med smaa Mængder Syreforbindelser, som angriber Krumtaphuset, hvis de faar Lov til at blive der.

Paa den anden Side findes der i Krumtaphuset en Taage af fintfordelte Oliepartikler, som man ikke kan tillade samtidig at undslippe, da det dels vilde gaa ud over Olieforbruget og dels vilde snavse Motoren til udvendigt. Derfor maa man ved Konstruktion af en Motor sørge for den størst mulige Luftcirkulation i Krumtaphuset og en let Adgang til Atmosfæren og samtidig sørge for, at Olien ikke kan slippe ud.

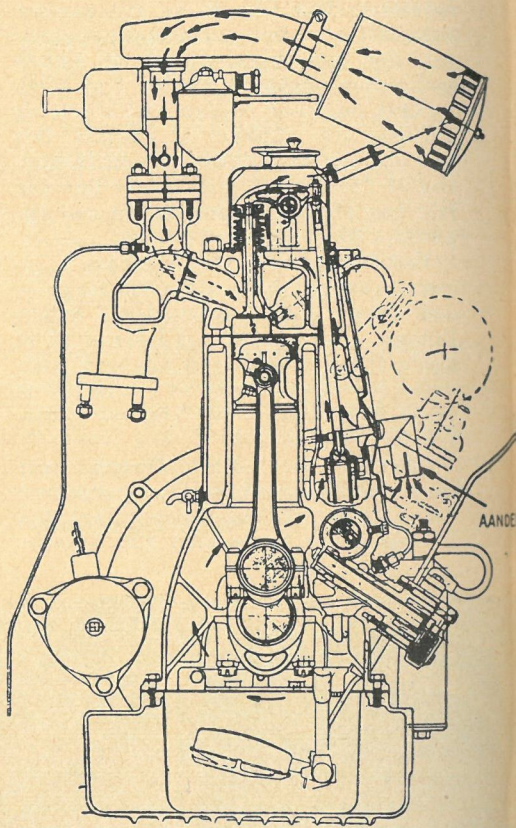
Forbrændingsprodukterne angriber ikke alene Metallet, men de vil ogsaa gerne sammen med Olien danne et tyktflydende Slam, som enhver Automobilist, som selv har skilt sin Motor ad, kender.

Dette Slam bestaar af en lille Del fintfordelt Kul, som Regel ca. 2 pCt., emulgeret i en Blanding af Olie og Vand. Lidt Kul i Olien er i sig selv ikke skadeligt, men naar der kommer Vand til, dannes en tyktflydende Emulsion. Hvis vi derfor vil undgaa tilstoppede Oliekanaler, maa vi sørge for, at saa lidt Vand som muligt ved Kondensation eller paa anden Maade slaar sig ned i Krumtaphuset.

Der er ikke mange Steder, hvor Vand kan naa at kondensere i et Krumtaphus takket være den kraftige Cirkulation, der foregaar ved Motorens Omdrejning. I een-cylindrede og i en Del to-cylindrede Motorer er der en betydelig Forskel i Krumtaphusets Luftindhold ved forskellige Stillinger af Stemplet eller Stemplerne.

I den een-cylindrede er Forskellen

det samme som Motorens Slagvolumen, medens det for den to-cylindrede Vedkommende kan blive det dobbelte af hver enkelt Cylinders Slagvolumen, afhængende af, hvorledes Cylindrene er anbragt i Forhold til hinanden. Det er saaledes en stor Del af den samlede Luftmængde i Krumtaphuset, der, hvis der ikke bliver taget særlige Forholdsregler, vilde blive blæst ud og erstattet med en ny Forsyning for hver Omdrejning af Motoren.



Luftcirkulationen i en Motor

Ret ofte er der paa saadanne Motorer anbragt en Ventil, som nok tillader, at Luften blæses ud, men som forhindrer Luften i at komme ind igen. Dette har bl. a. den Fordel, at der kommer til at herske et svagt Undertryk i Krumtaphuset, hvilket hjælper med til at forhindre, at Olie trænger ud ved det forreste og bageste Hovedleje.

Det er ikke alle, som er klar over, at der i en 4-cylindret Motor sker en lignende Ud- og Indaanding, selv om det er i langt ringere Grad. Ved første Øjekast skulde man synes, at Virkningerne fra Stemplerne to og to vilde ophæve hinanden, saa at Forøgelsen i Krumtaphusets Volumen paa Grundlag af de to Stempler, der er paa Vej opad, til enhver Tid vilde være lige saa stor som Formindskelsen fra de to nedadgaaende, men dette er imidlertid ikke Tilfældet. Naar Krumtapakslen er drejet 90° fra Stemplernes Top- og Bundstilling, vil disse sidste befinde sig i samme Højde, men paa Grund af Vinklen mellem Krumtaparmen og Plejlstangen vil Stemplerne være lidt under Slagets Midtpunkt. Det ses derfor, at de nedadgaaende Stempler vil have bevæget sig en større Strækning, end de opadgaaende Stempler har tilbagelagt i samme Tid, saaledes at Volumen er blevet tilsvarende formindsket. Efter yderligere 90°s Drejning faar vi atter det oprindelige Volumen.

I dette Tilfælde er det ikke nødvendigt at anbringe en af de før omtalte Ventiler, men det er almindeligt at forbinde Krumtaphuset og Karburatorens Luftfilter med et Rør, hvorved Trykket i Krumtaphuset holdes lidt under Atmosfærens Tryk, og da Luften samtidig har fri Passage gennem det saakaldte Aanderør, sørger vi paa denne Maade for en god Luftcirkulation.

Ved hurtig Kørsel er det muligt, at der dannes et Vacuum ved Aanderørets Aabning, der er kraftigere end Undertrykket i Luftfilteret. Dette vil naturligvis vende Luftcirkulationens Retning, men Krumtaphusets Cirkulation foregaar jo ikke desto mindre alligevel.

Specialværksted for JAMES A.J.S MATCHLESS

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RY. 3838

**Først og størst
med alt til
den kære Rok**

Køretæpper, svær Kvallitet ogsaa for Harley og Indian.

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

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



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavnsbedstassorterede Specialforretning

Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. Efterkrav



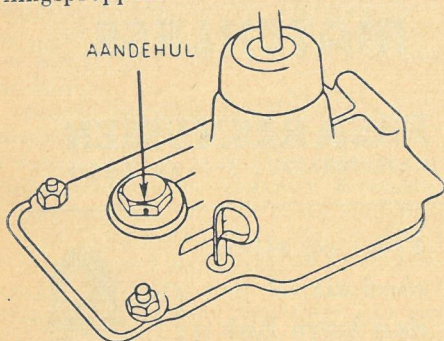
KØB SALG BYTTE

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

H. S. HANSEN, Automobiler

Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

Skønt Gearkassen og Differentiallet ikke behøver Luft for at virke, foregaar der alligevel en »Aanding«, selv om den er meget langsommere. Denne skyldes udelukkende de Temperaturforandringer, der finder Sted under Kørselen. Af Hensyn til dette borer man ofte et lille Hul i Oliepaafyllningsproppen.



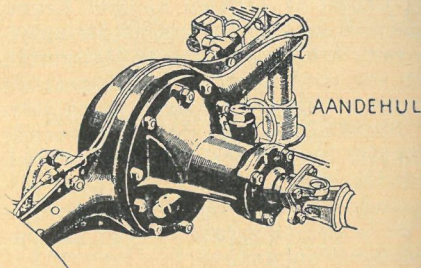
— Gearkassen skal have Luft —

I Tilfælde af tungt Læs er Temperaturstigningen i disse Dele tit ret betydelig, og dersom Luften, som derved har udvidet sig, ikke frit faar Lov til at undslippe, vil Trykket stige og Olie trænge ud ved Lejerne. Det er som Regel Oliepakningerne, der faar Skylden, hvis der trænger Olie ud i Bremsetromlerne i Baghjule, men ofte skyldes det, at Differentiallets Aandehul er tilstoppet.

Efterhaanden som Benzinen bruges fra Tanken, maa den erstattes med Luft, hvis man da ikke som i meget gamle Vogne ligefrem pumpede Luft i Tanken for derved at bringe Benzinen frem til Karburatoren. I den moderne Benzintank maa man derimod sørge for, at Luften har Adgang, og det har voldt meget Hovedbrud at prøve paa at forhindre, at der trænger Vand ind sammen med Luften. Til Trods for alle Forsigtighedsforanstaltninger i denne Retning finder man alligevel ofte, at der danner sig Rust indvendig i Tanken, og i særlig grelle Tilfælde kan der samle sig saa meget Vand i Tanken, at Vanddraaber bliver suget med Benzinen op i Karburatoren. Dette kan direkte skyldes »Aandingen«. Al den Luft, som suges ind i Tanken, indeholder en vis Mængde

Fugtighed. Hvis Temperaturen falder, vil noget af denne Fugtighed fortættes og slaas sig ned paa Tankens Sider og derfra sive ned og lægge sig paa Bunden under Benzinen. Naar Temperaturen atter stiger, er Fugtigheden saaledes blevet fanget, og efterhaanden dannes de før omtalte Vanddraaber, og man gør klogt i en Gang imellem at aabne for Bundproppen og ad denne Vej fjerne Vandet, før det naar at skaffe En Ubehagelighed ved at tilstoppe Karburatoren.

Mange Automobilister fandt til deres Forfærdelse, da Vognen endelig blev taget ned af Klodserne, at der havde dannet sig Rust i Cylindrene. Her havde en lignende »Aanding« fundet Sted gennem lang Tid paa Grund af Temperaturforandringer, idet fugtig Luft blev suget ind, naar det var koldt, og naar det igen blev varmere, kunde Luften ikke trænge hurtigt nok ud igen, og Resultatet var, at Fugtigheden slog sig ned paa Cylindervæggene. Korrosion af denne Art kan lige-



— saavel som Differentiallet

ledes ofte volde Vanskeligheder, naar Motorer skal sendes med Skib til fremmede Lande. Tit maa saadanne Motorer tilbringe lang Tid i fugtig Solue under store Temperatursvingninger.

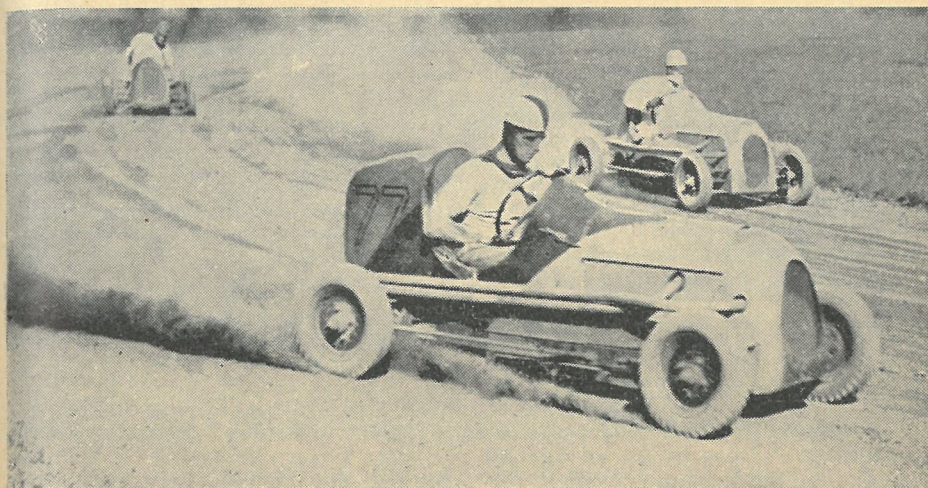
Selv om Kølerens Overløbsrør som Regel betragtes som et Afløb for overflødigt Vand, virker det under almindelige Omstændigheder mere som Aanderør, der kan udligne de Forskelle i Trykket, der ellers vilde fremkomme ved, at Kølevandet forandrer Rumfang ved forskellige Temperaturer.

Ogsaa i Karosseriet, særlig bag Dørpaneler, er det nødvendigt at skabe Muligheder for, at Luften kan cirku-

lere for at hindre Rustdannelse som Følge af Fugtighedsnedslag.

Selv om Luft som bekendt er en Nødvendighed for i det hele taget at kunne køre, er der saaledes mange Tilfælde, hvor den kan virke meget

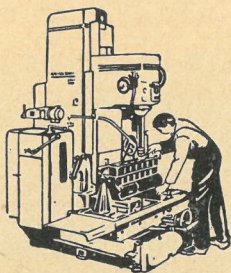
ubehagelig, særlig naar den indeholder godt med Fugtighed. Læserne vil herefter sikkert have faaet Forstaaelsen af, at Hensynet til Luftcirkulationen er af overordentlig stor Betydning ved Konstruktionen af en god Vogn.



Franske Midget-Racere

— De franske Midget-Racere har øjensynligt haft Amerikanerne til Forbillede

Knud Larsen's MASKINFABRIK



**Specialfabrik for
CYLINDERUDBORING
KRUMTAPSLIBNING
LEJEARBEJDE m. m.
i Præcisionsudførelse**

—KLM—

OMØGADE 1

København Ø

Telf. RYvang 6275 — 6087



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.

Dansk-bygget Sportsvogn

og den første danske Kombinationsracer

En af vore kendte Motorsportsfolk, E. Campeotto, har over et Fiatchassis og Motor 1100 bygget en Sportsvogn med Aluminiumskarosseri tegnet af Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen.

Motoren er tunet lidt, i første Række er der lagt Vægt paa solide Lejer, saaledes at Motoren kan taale noget. Paa Krumtapakslen er der lagt Nikkel-Krom, og Plejlstangsejerne er specielle Lejer af samme Slags som findes i Dieselmotorer, de saakaldte Rødgodslejer.

Boringen er 68 mm og Slaglængden 75 mm svarende til et Kubikindhold paa 1090 ccm. Kompressionsforholdet er sat i Vejret til 8:1. Karburatoren er en Weber 36 DR 4 med Superalimentatione, der paa Dansk vil sige det samme som: med ekstra Tilskud, der gives Motoren, naar den gaar med fulde Omdrejninger.

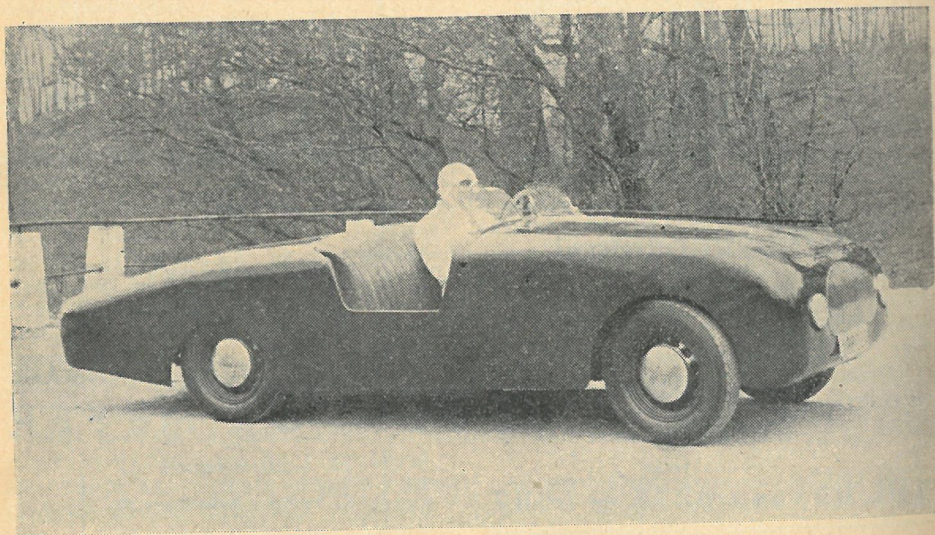
Motoren er firecylindret, topventilet og fuldstændig poleret. Plejlstængerne er af Specialstaal. Kølingen foregaar ved Vandpumpe.

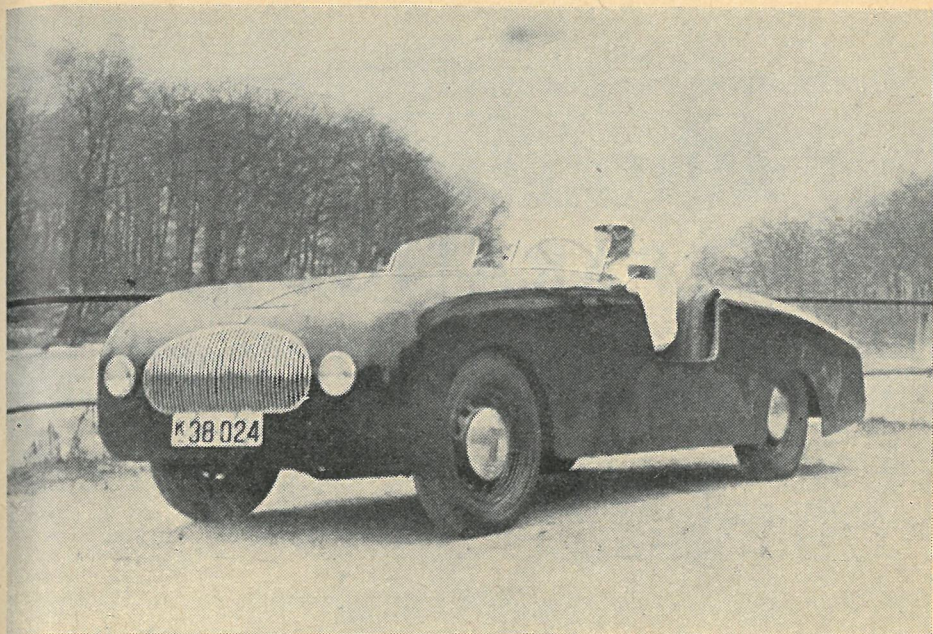
Karosseriet er som sagt af Aluminium og formet efter de sidste aerodynamiske Principper, der ikke alene yder den mindst tænkelige Modstand, men samtidig sikrer, at Vognen trykkes mod Veibanen. Prøvekørseler har da ogsaa vist, at Vognen ligger fantastisk godt til Vejen.

Hjulafstanden er 1231 mm foran og 1220 bagved, Akselafstanden 2420 mm og Vægten ca. 625 kg. Maximumsfarten er ca. 160 km/Tm. Totallængde 4250 mm, Totalbredde 1430 mm. Dæk 550×15.

Vognen er 1 m lavere end Standardvognen paa samme Chassis, hvilket har gjort det nødvendigt at sænke Kølerpartiet. Vognen er smukt udført, og der er i alle Forhold taget Hensyn til Myndighedernes Krav, saaledes at Vognen kan indregistreres. Der er saaledes fuldstændigt Lysanlæg med en 12 Volt Morelli Dynamo. Af Udseende minder den meget om Cicitalia og Bugatti 1,5 l.

Vognens Linier tyder paa Fart og Kraft.

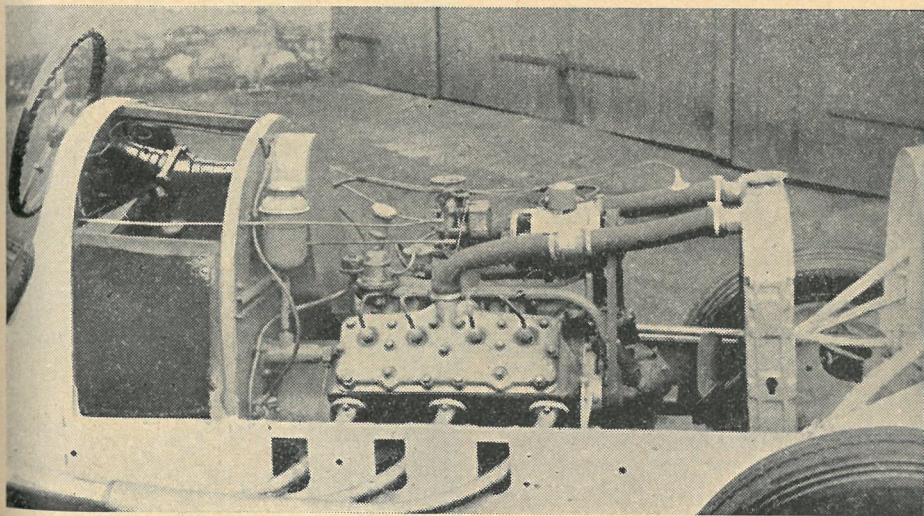




Det aerodynamiske Karosseri giver Vognen et internationalt Præg.

KOMBINATIONSRACER MED 60 HK FORD

Mekaniker Elo Sørensen har bygget den første danske Midgetracer med stor Motor, en saakaldt Kombinationsracer. Motoren er en utunet 60 HK



Vognen er bygget saaledes, at Motoren kan udskiftes med en 85 HK Ford.

AUTO-ELEKTRISKE REPARATIONER

AF ENHVER ART



FØRSTE KLASSES KVALITET



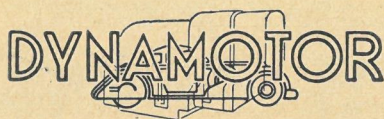
35 AARS ERFARING



OMGAAENDE LEVERING

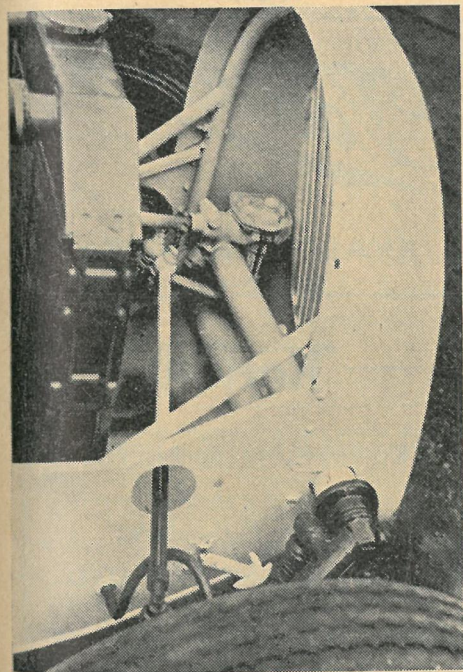
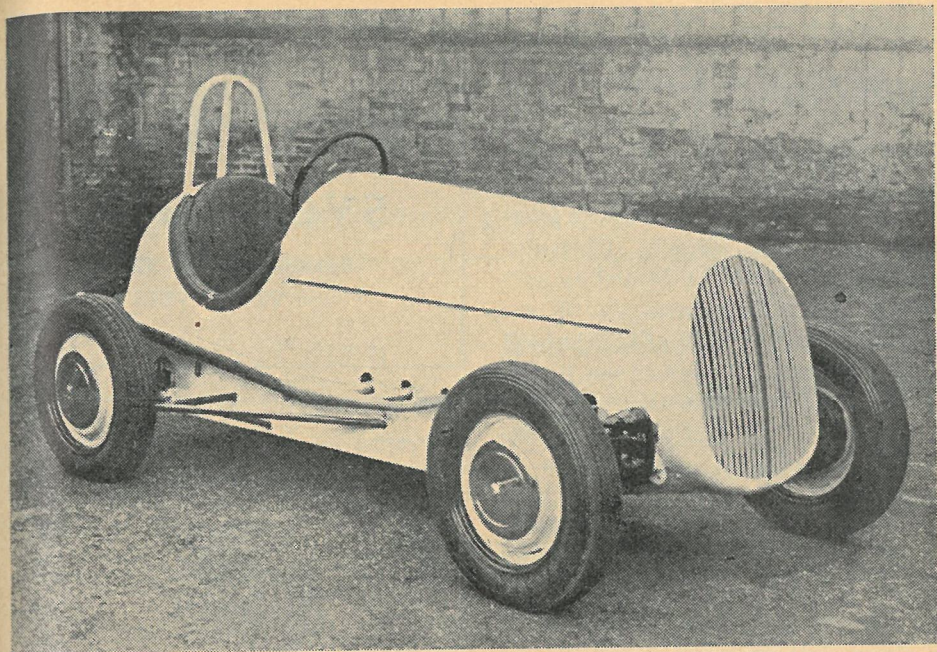


KUN EN GROS



ROSKILDE

TELEFON 931



Ford V 8, der ligger foran i Vognen. Fortøjet stammer fra en tysk Folkevogn og Bagtøjet fra en Opel Olympia. Da Motoren ligger i Vejen for en direkte Forbindelse mellem Rat og Styrehus, er Styreakslen delt med et Kardanled, og Bevægelsen overføres ved et Kædetræk til en vandret liggende Aksel, der staar i Forbindelse med Styrehuset. Motoren er forsynet med Batteritænding og Dynamo.

Vognen er bygget op over en speciel Chassisramme, fremstillet af Rør, og overholder Maalene for Midgetracere, blot overskrider Vægten de gældende Bestemmelser.

Vognen har et overraskende godt Optræk, ikke mindst overraskende for vor Fotograf, der blev kørt ned, og det er Meningen, at Vognen skal køre med i de store Løb paa Gardermoen og lignende.

Politiet har Kig paa Sporvognene

For nogen Tid siden kunde man i B. T. læse en Polemik mellem Vicepolitinspektør Groes Petersen og Sporvejsdirektør Juel-Hansen. Vicepolitinspektøren oplyste, at Politiet nu havde Kig paa Sporvognene, da de var indblandet i alt for mange Trafikuheld. Sporvejsdirektøren tvivlede om Rigtigheden af Politiets Statistikere og forsvarrede sig med, at Sporvognene havde nedsat Hastigheden under Krigen og ikke siden havde øget den.

Er Hastigheden da alt? Har det ikke noget at sige, at Sporvognene rask væk kører over for rødt Lys, eller at de kører fuldstændig hensynsløst i Kraft af deres Forkørselsret?

Fejlen ligger imidlertid i Loven og hos Domstolene. En Sporvogn kan tillade sig at køre op i en Bil, uden at Vognstyreren drages til Ansvar, tværtimod faar Bilisten en Bøde. Hvis Politiet skal have Fornøjelse af deres Kampagne mod Sporvognene, er det nødvendigt, at Loven revideres, saaledes at baade Sporvejene og Vognstyrerne drages til Ansvar for deres Skændselsgerninger.

Bedre sent end aldrig

Prøven med den nye Nimbus har endnu ikke fundet Sted, da Vejrforhold med mere ikke har tilladt Forsøget, men vi regner med at kunne bringe Resultatet i næste Nummer.

„DERBY”

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Styrtbøjler for Nimbus og H.D.
Megafon Lydpotter



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

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559

Johnsson

HOVEDREPAREREDE
OMBYTNINGSMOTORER

SPECIALVÆRKSTED FOR
HOVEDREPARATIONER

MOTOR COMPANY A/S - LYNGBY 3550

Væk fra Gaderne med Hestevognene!

Hvem har ikke prøvet at køre bag en stor Ølvogn i Skridtgang i en Gade uden Overhalingsmuligheder? Det er et meget almindeligt Syn i Dagliglivet, at en tung Hestevogn kommer sneglende gennem en smal Gade med en Hale af Biler efter sig. Disse Trafikpropper har vi ikke Tid og Raad til, rent bortset fra, at Hestevognene ikke er beskattet, selv om det maa betragtes som en Kendsgerning, at en Vogn med Jernhjul forspændt to kraftige Heste slider betydeligt mere paa Gaderne end selv en stor Lastvogn paa Gummihjul.

Landet skal tilsyneladende alligevel kvæles i Lastvogne, saa hvorfor ikke faa alle Hestevognene væk fra Gaderne eller i det mindste beskattet. Kan dette ikke lade sig gøre, kan man forbyde Kørsel med Hestevogne i de smalle Gader, hvor de uvægerligt danner Trafikprop.

Det duede!

Man bliver mellem Aar og Dag præsenteret for mange mærkelige Produkter, beregnet paa Bilisters Godtroenhed. Vor Nysgerrighed blev derfor vakt, da vi modtog en Annonce, der reklamerede for to Produkter ved Navn »Rust væk« og Kølertæt«. Vi besluttede at gennemprøve disse Produkter, inden Annoncen fandt Vej frem til vore Spalter. Til vor Overraskelse viste det sig, at begge Ting var fortræffelige. Rustfjernerer ikke alene fjernede Rusten, men udfyldte de mange smaa Porer med Aluminiumspulver, saaledes at Rusten vanskeligt kunde dannes igen. »Kølertæt« var virkelig i Stand til at tætnes ikke alene en Køler, men ogsaa en frostsprængt Motorblok.

Vi fandt et ondartet Tilfælde af Frostsprængning, og i Løbet af et Øjeblik var Blokken tæt igen. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at den Masse, der tætnede Revnerne, var som en elastisk Pakning, der fulgte Jernets Bevægelser, naar dette blev opvarmet og afkølet. Vi prøvede at lade Motoren koge og at lade den blive iskold, men tæt var den stadigvæk — og er det iøvrigt stadig.

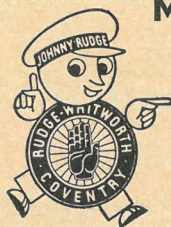
Bogen som ingen Motorcyklist eller Mekaniker kan undvære.

Modern Motorcycle Mechanics and Speed Tuning (skrevet paa letfatteligt Engelsk) giver paa 560 Sider klar Besked om alle Spørgsmaal vedrørende alle Motorcykler. Specielle Tolerancetabeller og Serviceplan for alle amerikanske og engelske Motorcykler. Over 300 Illustr. Indbundet i Lærred. Begrænset Oplag af 1946 Udg. Sendes pr. Efterkrav.

Pris Kr. 20,00.

WILLY EGGEN

Omegade 3, København Ø. Telf. 17035—36



MOTORCYKLE- VÆRKSTED

SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN - RUDGE

RESERVEDELE og UDSTYR

BRDR. BECH

Tagsensvej 101 - Taga 9926

HØJTTALERANLÆG

— Forlang Tilbud —

ELECTRO-VOICE

Rosenørns Alle 58

Nora 8300

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.

Hvor opfindsomt - -

Statskassen forlanger Penge, stadig flere Penge. Og hvor skal man finde de nye Skatter? Blandt andet i større Skat paa Motorkøretøjer og højere Benzinafgift. Er det nu ikke genialt? Vi skal ikke bestride Nødvendigheden af de nye Skatter, bl. a. til Genopbygningen af vort Forsvar, men hvorfor skal de motorkørende altid undgælde?

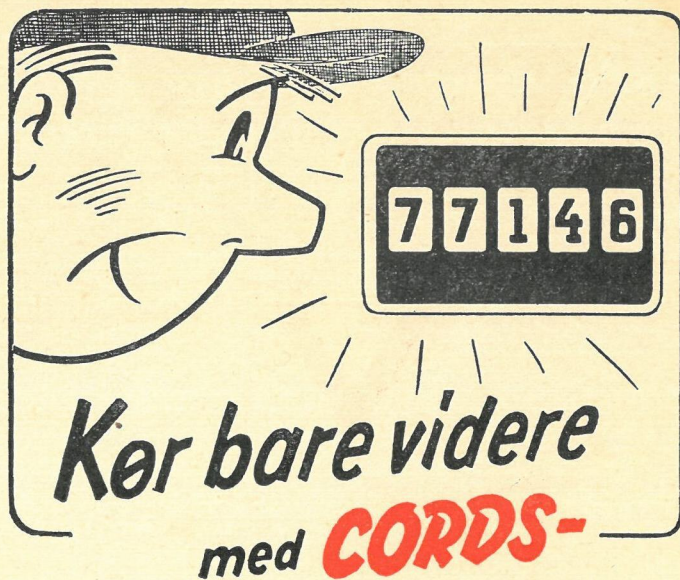
Det er paa Tide, at Staten lærer at skelne mellem Luksuskørsel og Arbejdskørsel. Motorejerne, hvad enten de hører til den ene eller anden Kategori, er haardt nok spændt for med Udgifter til uoriginale Reservedele, der koster op til 200 Gange de originale Reservedeles Pris, en Fordyrelse, som Erhvervslivet paaligner Forbrugerne. Skal Skatterne og dermed ogsaa Benzinprisen sættes op, vil dette snart blive mærkbart paa Pristallet. Er det ikke, som om vort lille Land siger: Det gør ikke noget, det gaar ad Helvede til, bare det gaar.

Hvorfor ikke lægge Skat paa Cyklerne? Er vi for demokratiske til at lægge Skat paa den jævne Mandes Befordringsmiddel? Afgjort ja. Hvis Cyklerne blev paalignet en Skat paa f. Eks. et Par Kroner om Aaret, saa vilde det dog indbringe et Beløb i Cyklernes Land, og samtidig kunde det give en effektiv Kontrol med stjaalne Cykler.

Skal Benzinafgiften og Vognskatten sættes op, vil dette betyde, at den mange Mand kommer til at betale mange Gange de 2 Kroner, som han skulde betale for at flyde over de tre Fjerdedele af Gadernes Kørebane, i Form af stigende Priser.

Med andre Ord, der bliver ikke givet med den ene Haand og taget med den anden, som mange tror, der bliver nemlig taget med begge Hænder.

Vi slaar samtidig til Lyd for, at Hestevognene bliver beskattet, hvorom man kan læse et andet Sted i dette Blad. I Cyklerne og Hestevognene er der nye Emner, saa hvorfor ikke tage disse op i Stedet for stadig at sla ned paa Motorejerne.



Teknologisk Institut har paavist, at CORDS Stempelringe kan nedsætte Olieforbruget med ca. 85 %. Samtidig forøges Kompressionen i Motoren, saa den starter lettere og trækker bedre, og Hovedreparationen kan udsættes. Det betyder noget i en Tid, hvor der skal spares paa Olie, Materialer og ogsaa helst paa Pengene. — Tal med Deres Mekaniker!

Hvorledes virker CORDS?

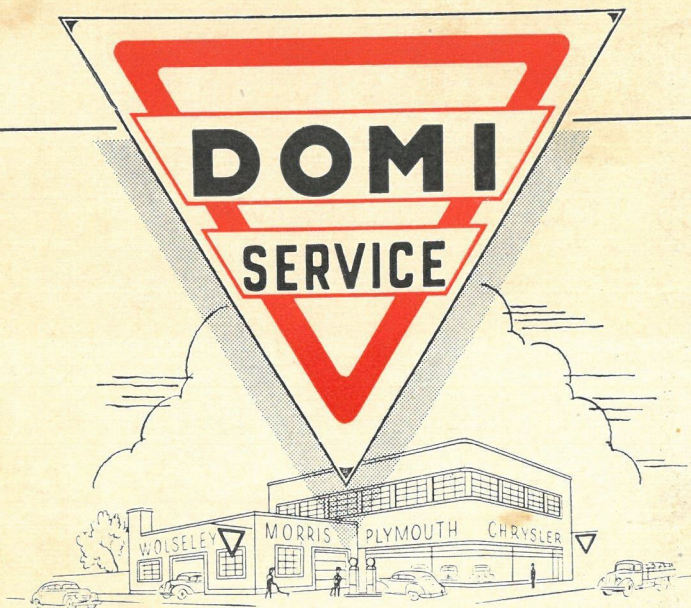
CORDS er en elastisk, skaalformet, og lagdelt Stempelring, fremstillet af en speciel Legering. Paa en ligesaa genial som simpel Maade slutter den fuldkommen tæt mod Cylinder og Stempel. — Den arbejder som Vindskærmsvisker og stryger den overflødige Olie af Cylinderveggen. Den medfører neppe tilstrækkelig Olie til at smøre Cylinderen og Ringen selv. Det er en af Grundene til den ringe Slitage. Samtidig forhindres, at Olien „pumpes“ op over Stemplet og forbrændes.



Kort sagt: CORDS!

Forlang den hos deres Reparør!

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS



Sikker Kørsel

Vil De køre trygt og sikkert...? Vil De forlænge Vognens Levetid og holde Udgiften til Vedligeholdelse nede...? Saa kør ind, hvor De ser dette Skilt.

DOMI-Service betyder Service af kyndige og erfarne Fagfolk, som raader over de forskellige Special-Værktøjer, der er nødvendige, baade naar en Vogn skal repareres, og naar den skal have et grundigt Eftersyn.

Læg Mærke til DOMI-Skiltet med den røde Trekant. Der er over hundrede veludstyrede DOMI-Værksteder

overalt i Danmark



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/s

CHRYSLER · PLYMOUTH · FARGO
MORRIS · MORRIS-COMMERCIAL · WOLSELEY · M. G. · RILEY