

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

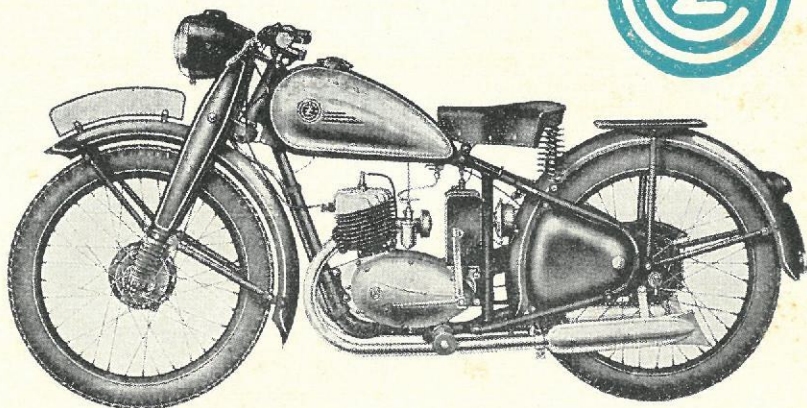


NR. 2

Den lille Renault CV 4 starter fra Stockholm i Monte Carlo-løbet

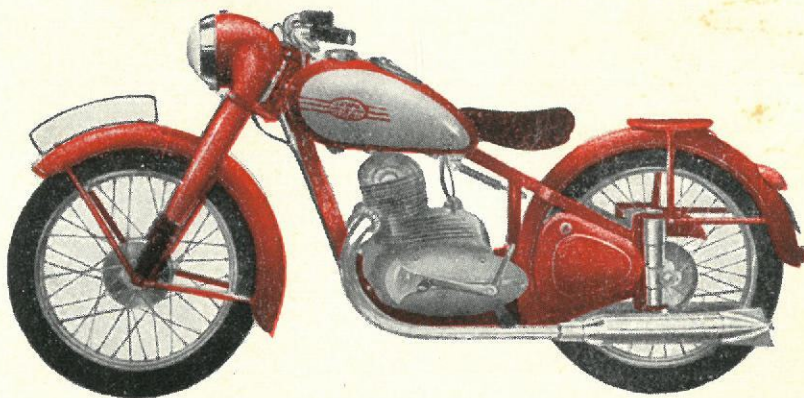
FEBRUAR 1949

DE POPULÆRE
1949 MODELLER



er paa Lager og sælges mod
Indkøbstilladelse.

Nærmeste Forhandler anvises.
Originale Reservedele faas hos
Hovedforhandlerne.



HOVEDFORHANDLERE:

A/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

E. BRUUN LARSEN
ODENSE

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Generalrepræsentant for Tjekkoslavisk Motorcykleindustri

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

Redaktion og
ekspedition:
L1 Kongensgade 43
København K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarshavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Eftertryk af bladets artikler og gengivelse
af illustrationer maa ikke finde sted uden
tilladelse

Abonnement kan
kun tegnes ved di-
rekte bestilling til
bladets ekspedi-
tion

Abonnements-
priser
(Aarsabonnement.):
Danmark kr. 10,00
Norge, Sverige,
Finland og det øv-
rige udland danske
kr. 12,00

Løssalgpris
kr. 1,10

Indholdsfortegnelse:

	Side
Amerikansk bilfabrik vokser frem i amerikansk tempo	2
Svensk „Folke-racer“	9
Nyt dansk dieselfirma	10
Månedens motorcykle	11
Motorcyklepriser	13
Wimille omkommet	15
25 års jubilæum i Fyns Motor Sport	17
Vi prøvekører Morris Oxford	18
Monte Carlo løbet	20
Så varmer vi op!	29
Modelracere	34
FICM indstifter nye mesterskaber .	38
Harley „Dollargrin“	39
Hærens motorcykleauktion	40

Bøtten skal vendes

— men vi skal selv gøre det.

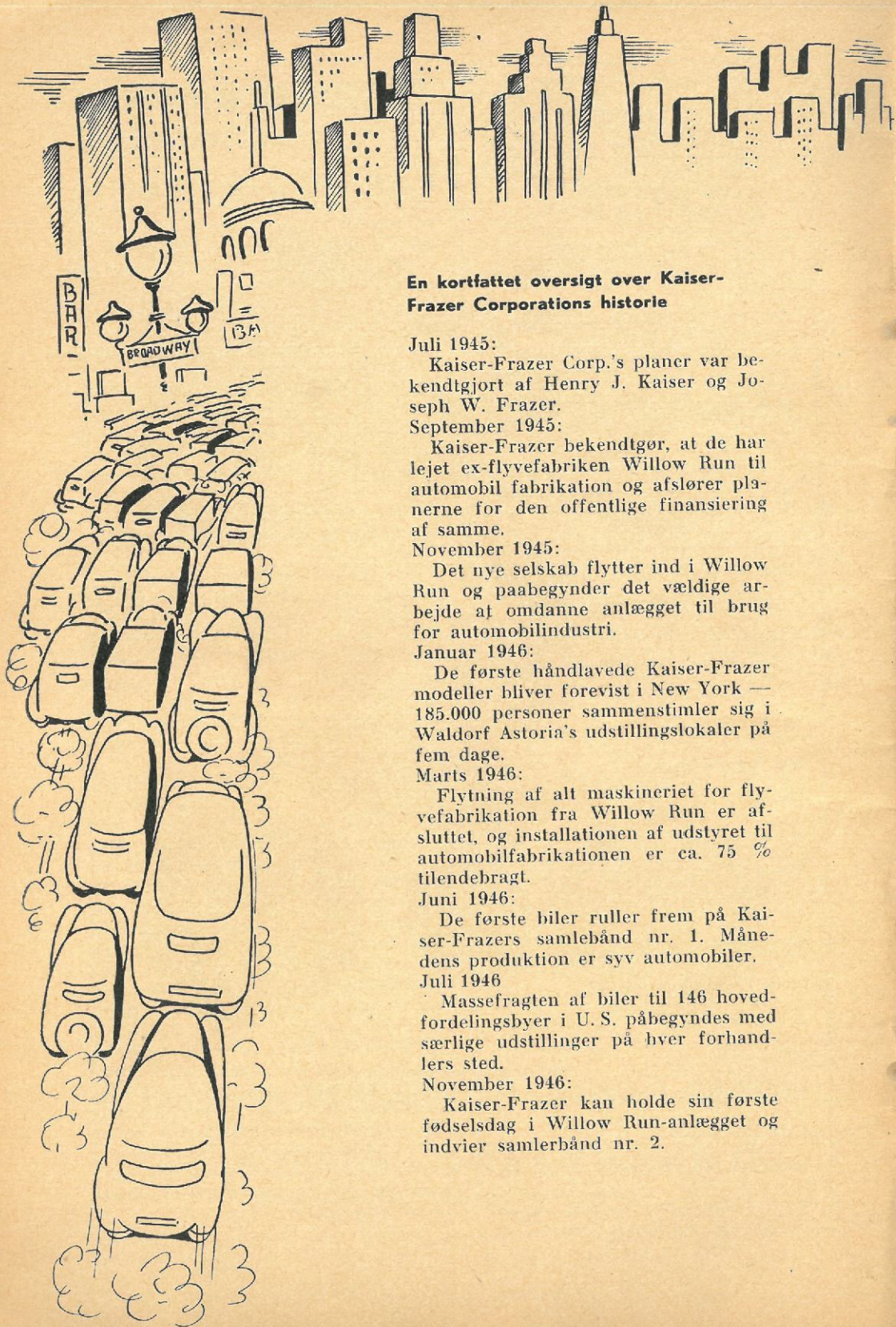
Under krigen blev vort samfund ramt af en sygdom, der til alt held var ufarlig for vor legemlige sundhed, men som til gengæld angreb erhvervslivet hårdt. Sygdommen har nu fået et navn: Hvad-rager-det-migitis, en sygdom der opstod af vareknaphed og pengeligelighed. Det var ikke nødvendigt at yde service eller i det hele taget at være høflig for at komme af med varerne, der både var dyre og dårlige.

Til alt held er det ved at blive anderledes nu. Varerne kommer frem i stadig stigende mængder, og samtidig er der ikke så mange ledige penge mellem folk. Der er atter brug for den høflige sælger i stedet for den sure, overlegne og ofte ubehøvede vareud-deler.

Der sidder imidlertid endnu rester af hvad-rager-det-migitis i kroppen på mange af os og særlig i de brancher, hvor vareknapheden endnu gør sig gældende. Og hvem er hårdere ramt af varemangel end auto- og motorcykleforhandlere, der tilmed er tvunget til stadig at være uddelere, og værkstederne, der daglig kæmper med mangel på reservedele?

Dansk Oversøisk Motor Industri har udsendt et lille hefte til sine forhandlere for at forebygge mod den fæle sygdom og for at helbrede, hvor den allerede har fundet grobund. På en morsom måde klargør den, hvordan man undgår og helbreder tilfælde af hvad-rager-det-migitis, når denne sygdom har sneget sig ind på et værksted.

Vore værksteder er imidlertid ikke epidemiens arnested, selv om den lille bog sikkert vil ramme i centrum mange steder; men vi vil foreslå DOMI at trykke et ekstra oplag og sende til offentlige kontorer, direktorater m.m., for er der noget sted, hvor hele ekspeditionen er præget af en fuldstændig ligegyldighed, uhøflighed og mangel på service — så er det på de offentlige kontorer, hvor embedsmænd i funktion udøver deres lovbeskyttede uhøfligheds-terror.



En kortfattet oversigt over Kaiser-Frazer Corporations historie

Juli 1945:

Kaiser-Frazer Corp.'s planer var bekendtgjort af Henry J. Kaiser og Joseph W. Frazer.

September 1945:

Kaiser-Frazer bekendtgør, at de har lejet ex-flyvefabriken Willow Run til automobil fabrikation og afslører planerne for den offentlige finansiering af samme.

November 1945:

Det nye selskab flytter ind i Willow Run og paabegynder det vældige arbejde at omdanne anlægget til brug for automobilindustri.

Januar 1946:

De første håndlavede Kaiser-Frazer modeller bliver forevist i New York — 185.000 personer sammenstimler sig i Waldorf Astoria's udstillingslokaler på fem dage.

Marts 1946:

Flytning af alt maskineriet for flyvefabrikation fra Willow Run er afsluttet, og installationen af udstyret til automobilfabrikationen er ca. 75 % tilendebragt.

Juni 1946:

De første biler ruller frem på Kaiser-Frazers samleband nr. 1. Månedens produktion er syv automobiler.

Juli 1946

Massefragten af biler til 146 hovedfordelingsbyer i U. S. påbegyndes med særlige udstillinger på hver forhandlers sted.

November 1946:

Kaiser-Frazer kan holde sin første fødselsdag i Willow Run-anlægget og indvier samlerband nr. 2.

AMERIKANSK BILFABRIK

VOKSER FREM I AMERIKANSK TEMPO



December 1946:

Summen \$ 55,036 fra det første årlige forsikringsfond bliver fordelt mellem det dertil berettigede fabrikspersonale.

Marts 1947:

Kaiser-Frazer overtager administrationen af Continental Motors motoranlæg i Detroit for at forøge tilførslen af motorer.

Maj 1947:

Kaiser-Frazer bliver den fjerdestørste automobilleverandør i verden.

Juni 1947:

Selskabet køber Round Oak Stove Co.'s moderne støberi i Dowagiac, Mich., til fabrikation af støberåjern.

August 1947:

Kaiser-Frazer køber Chapman-Price Steel co., Indianapolis, til at forøge tilførslen af stålplader.

September 1947:

Kaiser-Frazer laver den 100.000de bil, og Kaiser Custom bliver præsenteret.

December 1947:

Automobilfabrikationen drives i vejret til 1000 biler daglig — det andet årlige forsikringsfond på \$ 650.889 er fordelt.

Kaiser-Frazer fabrikationen måned for måned

1947

Juni	7
Juli	59
August	410
September	1.129
Oktober	2.193
November	4.089
December	3.867

Total 11.754

1948

Januar	7.141
Februar	5.500
Marts	6.293
April	7.846
Maj	10.387
Juni	12.039
Juli	13.213
August	12.874
September	16.535
Oktober	18.701
November	17.008
December	17.600 (ca.)

Total 145.137



Da Kaiser-Frazer Corporation i november 1945 flyttede ind i den før krigen berømte Willow Run bombeflyvefabrik, sov dette anlæg Torneroses søvn. Næsten halvdelen af den over 3.000.000 kvadratfod store fabriksplads var optaget af overskudsmaskiner fra krigsproduktionen, medens den anden halvdel var tom. I dag står denne mægtige fabrik som et fuldt udrustet produktionscentrum med tusinder af arbejdere og er verdens fjerdestørste producent af automobiler.

Begyndelsen.

Den enestående efterkrigsudvikling af Willow Run Fabrik begyndte med dannelsen af Kaiser-Frazer Corp. Planerne for dannelsen af det nye selskab

blev først bekendtgjort i juli 1945 af Henry J. Kaiser, den bekendte bygmester fra Kalifornien, og af Joseph W. Frazer, som i 30 år havde været en ledende personlighed inden for automobilindustrien. Mr. Frazer, som var formand og præsident for Graham-Paige Motors Corp., havde planlagt, at dette firma skulle indtræde i automobilindustrien med en ny automobil, som skulle bære navnet Frazer. Mr. Kaiser, som flere år tidligere havde bekendtgjort, at det var hans hensigt at gå ind for automobilindustrien, havde fremstillet flere prøvevogne. Med denne baggrund mødtes nu de to industrimænd til en serie møder, hvor de udarbejdede planerne til dannelsen af et nyt selskab med navnet Kaiser-Frazer Corp. til udnyttelsen af deres fælles interesser.

Kaiser-Frazer lederne bekendtgjorde i september 1945 deres planer om offentlig finansiering af det nye selskab, og samtidig bekendtgjordes overtagelsen af Willow Run anlægget. Dette mægtige anlæg var først udlejet af regeringsmyndighederne på en femårs kontrakt, som senere blev forlænget med forkøbsret til året 1965.

Omdannelsen af Willow Run.

Omdannelsen af Willow Run markerede ingeniørstandens første forsøg på at overtage en færdigbygget bygning og fuldkommen omskabe den til brug for massefabrikation af automobiler, men alligevel fandt ingeniørerne, at den forhenværende flyvefabrik var ideelt indrettet for omdannelse til automobilfabrikation. Det 2.650.000 kvadratfod store gulvareal i hovedbygningen samt det 1.040.000 kvadratfod store balkonareal gav plads ikke alene til kæmpestore pladepresser, karosserisamlebånd og lagerlokaler, men også til indendørs jernbaner for direkte afskibning af automobiler med plads til 76 godsvogne.

Før ombygningen af anlægget fandt sted, udfærdigede ingeniørerne en 36 fod stor udkastmodel af hovedbygningen i balsatræ, hvorpå pladserne til alt udstyr og alle maskiner, som skulle anbringes i bygningen, var afridset. Ved hjælp af denne model var det let

at planlægge hele arrangementet af karosserisamlebånd og det enorme udstyr, som var nødvendigt for den evt. senere fabrikation af mere end 1.500 biler om dagen.

Anlægsingeniørerne har nu tilendebragt installationen af parallelt løbende karosseri-, lakerings-, eftersyns- og chassis-samlebånd, som tilsammen er over 20.000 fod lang, og disse samlebånd får leveret reservedele og materialer fra underafdelinger på et 54.850 fod langt hjælpe-transportbånd. I alt er der over 18 engelske mil gulv- og loft-transportbånd, der tjener som en uhyre besparelse af arbejdskraft til kostbare og tidsslugende transporter af materialer.

Det er interessant at lægge mærke til, at Willow Run er det eneste automobilanlæg, hvor hele produktionen — lige fra stansningen af karosseripladerne til ladningen af de færdige automobiler på godsvogne — foregår på een etage under eet loft. Dette eetages anlæg med transportbånd gennem hele bygningen er en stor økonomisk besparelse, idet transport af materiel fra én værkstedsbygning til en anden eller fra én etage til en anden er unødvendigt. Sådanne uproduktive håndteringer er uundgåelige i et gammeldags fabriksanlæg med flere etager og flere bygninger. Afmonteringen af krigsmaskineriet var færdigt i marts 1946, og da var installationen af udstyret til automobilfabrikationen allerede godt begyndt. Til trods for mangelfulde og sene leveringer af materialer var anlægget så vidt fremskredet, at man kunne påbegynde fabrikationen af automobiler i juni 1946 — kun otte måneder efter at selskabet havde overtaget anlægget.

Leveringen af reservedele og materialer.

Fremskyndelsen af Kaiser-Frazer automobilerne produktion blev hæmmet af de mange forsyningsproblemer, som alle industrier i efterkrigsperioden led under. I året 1946 erstattede så godt som alle fabrikanter krigsværktøjet i deres anlæg med værktøj for fredstids-industri, og værktøjsleverandørerne var overbebyrdede med ordrer

på værktøjsmaskiner, især værktøj til stansmaskiner, som de ikke kunne efterkomme på grund af pladsmangel og ofte på grund af mangel på råmaterialer såsom råjern, kobber og blik. Disse forsyningsproblemer berørte især automobilindustrien med det resultat, at leverancerne af de nødvendige materialer til Kaiser-Frazer blev forsinkede til stadighed.

For at afhjælpe forsyningsproblemerne sendte Willow Run selskabet repræsentanter ud i verden for at ransage markedet for manglende materialer, der var disponible for leverandørerne af de vigtigste dele. Det lykkedes dem f. eks. at skaffe 900 tons kobber fra Philippinerne til en leveran-



Den smukke Frazer Manhattan, der nu også kan ses her i landet.

dør og mange tons zink fra Siam til en af deres akkumulatorleverandører, og dette er kun to af hundredvis af eksempler, hvor Kaiser-Frazer hjalp leverandørerne til råmaterialer og derved blev i stand til at opnå leverancer af mange fabriksdele på kooperativ basis.

Stålmanglerne.

Det mest dominerende problem var mangelen af stålplader til karosserier, og denne mangel ramte Kaiser-Frazer særlig hårdt, fordi Willow Run selskabet var nyt i marken. Næsten alle stålselskaber holdt på, at det var deres politik kun at levere stål til de kunder, som handlede med dem i årene 1940—1941. For at skære igennem den-

ne vanskelighed påtog Kaiser-Frazer sig nogle omfattende eksperimentale forsøg på at bruge aluminium, så det kunne benyttes til karosserier. Medens disse forsøg stod på, fandt man imidlertid en løsning på stålproblemet, idet man opkøbte store aktier i Portsmouth Stål kompagniet, og et nyt selskab, der var dannet i Juni 1946, overtog Wheeling Steel kompagniets Portsmouthværft i Ohio. Efter aftale med Kaiser-Frazer fremstillede Portsmouth kompagniet de blokke, der bruges til udpresning af plader til Kaiser-Frazer karosserier.

Endvidere lejede Kaiser-Frazer et støberi af Struthers i Ohio for at kunne få en leverandør af det vanskeligt tilgængelige råjern. På grund af den kontrol, Kaiser-Frazer derved fik over dette grundmateriale såvel som over

de stålplader og ledninger, Portsmouth kompagniet fremstillede, blev de i stand til at fremtrylle mange forskellige automobildele og forsyninger, som ellers ikke ville have været disponible for dem.

I Juni 1947 købte Kaiser-Frazer Round Oak Stove Co.'s anlæg i Dowagiac, Mich., med tilhørende maskiner til brug for fremstillingen af støberåjern, og under navnet Dowagiac Foundry Division leverer dette støberi nu hovedparten af Kaiser-Frazers støbejernsforbrug.

Kaiser-Frazer opretter en motorafdeling.

Imod slutningen af 1946 havde Kaiser-Frazer løst alle de afgørende reservedels- og forsyningsproblemer med undtagelse af motorproblemet. Den tiltagende fabrikation af Kaiser-Frazer automobiler nødvendiggjorde en tilsvarende udvikling af leverancen af de 6 cyl., 100 hk. motorer, som driver bilerne, men leverandørerne lå langt tilbage med leverancen af denne meget vigtige del, til trods for at leverandøren, Continental Motors, Inc., i Muskegon, Mich., havde genåbnet sit anlæg i Detroit i et forsøg på at fremskynde fabrikationen. I februar 1947 så man tydeligt, at Continental Motors ikke ville være i stand til at holde trit med Kaiser-Frazers tiltagende behov, og derfor lejede Willow Run selskabet den del af Continentals anlæg i Detroit, som udelukkende arbejdede med Kaiser-Frazer motorer, og overtog administrationen den 1. Marts. I de første måneder derefter steg fabriktionsydelsen 28 %, og den fortsatte rivende udvikling sætter nu anlægget i stand til at dække 75 % af Willow Runs motorforbrug, og på samme tid fortsættes leverancerne fra Continental Motors Muskegon anlæg som en hjælpekilde.

Forholdet til Graham-Paige Motors.

I henhold til de oprindelige planer delte Kaiser-Frazer i 1946 Willow Run anlægget med Graham-Paige Motors, som bekostede en trediedel af installations-udgifterne til anlægget og havde ret til en trediedel af anlæggets kraft til fabrikation af Frazer automobiler og Frazer landbrugsmaskiner. Da Graham Paige imidlertid ikke var i stand til at opretholde sin ene trediedel af betalingen til de nyoprettede pengeanbringelser, var en ophævelse af de eksisterende aftaler nødvendig, og som følge deraf oprettedes en ny kontrakt i slutningen af 1946, som fastslog, at fabrikationen af salgsmulighederne af Graham-Paige automobiler skulle overføres til Kaiser-Frazer. Disse aftaler var fuldendt i februar 1947, hvorefter Kaiser-Frazer var i besiddelse af hele fabriktionskraften i Willow Run an-

lægget med ret til fabrikationen og salgsmarkedet af såvel Frazer som Kaiserautomobilerne.

Salgsorganisationen.

Kaiser og Frazerautomobilerne bliver solgt gennem et netværk af 4.300 forhandlere og underforhandlere i De Forenede Stater og over 300 i Kanada. Disse forhandlere har investeret betydelige pengesummer i udstillingslokaler og reparationsværksteder, der strategisk er anbragt således, at enhver ejer af en Kaiser og Frazer-automobil altid befinder sig i nærheden af et autoriseret reparationsværksted og en reservedels-repræsentant.

I udlandet har Kaiser-Frazer Export Corp. antaget forhandlere, som nu dækker alle de fremmede lande, hvor amerikanske automobiler kan importeres.

Den første udenlandske K-F samlefabrik blev oprettet i Bombay, Indien, i Maj 1948. Den bliver administreret af Kaiser-Frazers indiske repræsentant, Motor House Ltd., og er udstyret til at kunne fremstille 10 biler pr. dag, som fordeles mellem Indien, Burma og Ceylon.

Den hollandske Kaiser-Frazer fabrik N. V. i Rotterdam begyndte opførelsen af et samle-anlæg i september 1948, som efter planen skulle begynde at fungere i januar 1950. Dette anlæg vil foreløbig kunne fremstille 24 biler pr. dag, som skal sælges på kontinentet.

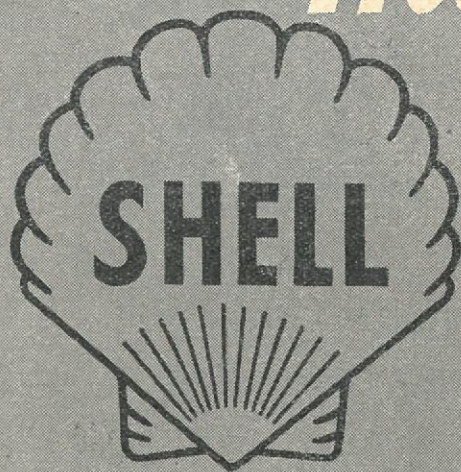
Til brug for detailkunder, som ønsker at købe deres biler direkte fra Willow Run og derved spare fragtkostningerne, har Kaiser-Frazer bygget Willow Cottage, et foretagende, der er uden sidestykke i automobilindustrien, og som har kostet \$ 100.000 at opføre. Willow Cottage blev besøgt af over 1000 kunder fra alle 48 stater, Havaii og Alaska i de første 4 måneder, og disse kunder hjemkørte over 600 Kaiser og Frazer-biler i samme periode.

Varerne.

Aldrig før har præsentationen af to nye biler så fuldstændig erobret det amerikanske folk. Kaiser og Frazer blev først forevist på en speciel udstilling på Waldorf-Astoria i New York

Blad venligst frem til side 32

Let
Start
med



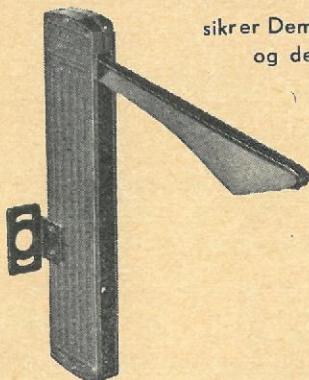
VINTEROLIE

LUCAS

AUTOELEKTRISKE TILBEHØR

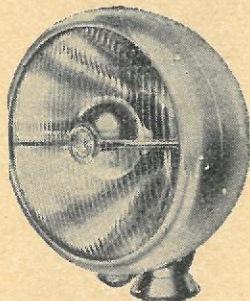
der passer til alle Vognmærker

sikrer Dem den højest tænkelige Kvalitet
og den bedste Service overalt



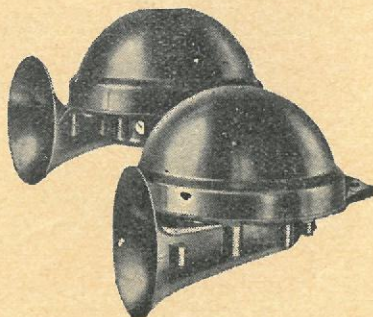
LUCAS
TWIN WINDTONE
HORN
Type: WT 614

*



LUCAS Udstyr
leveres for
saavel 6
som
12 Volt

*



BREMSE OG STØDDÆMPERE

LUCAS

ELEKTRISK UDSKYR



DIESEL-TILBEHØR ELEKTRISK UDSKYR

Repræsentant for Danmark:

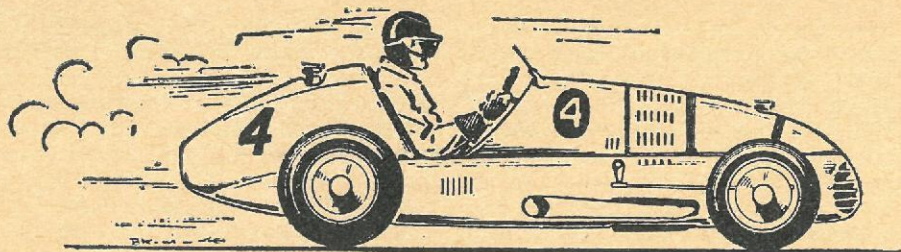
AXEL KETNER

KØBENHAVN

SERVICE-AFDELING:
NØRREGADE 40
TELEFON C. 92 79

KONTOR OG
LAGEREKSPEDITION:
NØRREVOLD 9
TLF. C. 4195 - 6819

Depoter og Servicestationer: foreløbig AALBORG og AARHUS



SVENSK „FOLKE-RACER“

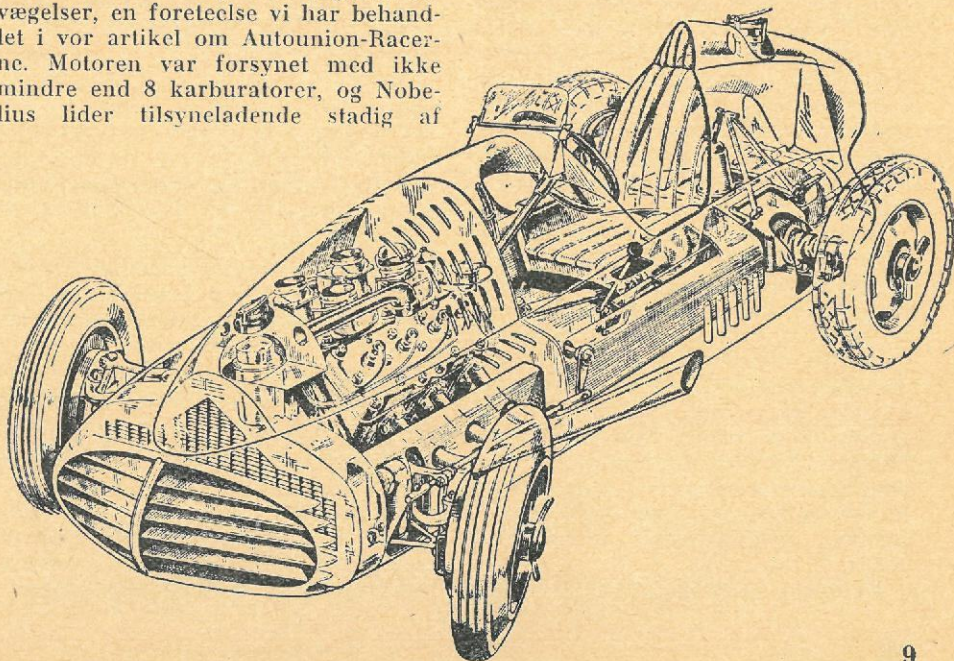
Gustav Nobelius konstruerer smuk racer med Ford V8

motor — ideel til nordiske baner

Svensk MOTOR bringer meddelelse om, at den ukuelige svenske konstruktør Gustav Nobelius har konstrueret en svensk »Folkeracer« forsynet med en Ford V8 motor.

Vi har tidligere hørt om Nobelius i forbindelse med Stockholms Grand Prix, hvor han skulle starte med en Nobe Special, men den var ikke helt færdig og slap ikke gennem maskinkontrollen. Nobelius' første vogn havde motoren bag i vognen, hvilket gjorde den vanskelig at styre og gav køreren mindre føling med vognens bevægelser, en foreteelse vi har behandlet i vor artikel om Autounion-Racerne. Motoren var forsynet med ikke mindre end 8 karburatorer, og Nobelius lider tilsyneladende stadig af

»karburagitis«, for på hans nye model findes 4 dobbelt-karburatorer, hvilket — set med vore øjne — kun vil give en besværlig justering uden at byde på større fordele. Een, højst to dobbeltkarburatorer skulle være tilstrækkeligt. Karbureringen er imidlertid den eneste indvending, vi har mod denne vogn, der iøvrigt synes både velkonstrueret og smuk i ydre. Den konstruktive del er udført af Nobelius, medens karosseriet er tegnet af Björn Karlström.



Køreren vil få en bekvem stilling i vognen, og gearstangen ligger naturligt til betjening af venstre hånd. Forhjulsophængningen er den samme som på Fiat 1100 med indkapslede spiral-fjedre og parallelle svingarme. Baghjulene sidder på svingaksler og affjedres ved bladfedre. Styretøjet har en speciel snække og styrestænger til hvert hjuls svingarm, altså ingen forbindelsesstang. Bremserne er hydrauliske med køling af såvel bremseskåle som bremsebakter.

Motoren er en Ford V8 med 62 mm boring, 81,3 mm slaglængde, hvilket giver et kubikindhold på 1,98 liter. Kompressionsforholdet er 8 til 1, og ydelsen er 130 BHK ved 6000 omdr/min. Tændingen er forandret til magnet-tænding med en Vertex racermagnet. Olieindholdet er på 12 l, og køle-

systemet rummer 20 l vand. Benzintanken rummer 75 l med 20 l på reserve. Dimensionerne er: Akselafstand 215 cm, sporvidde 130 cm foran og 120 cm mellem baghjulene. Total længde 350 cm, bredde 140 cm, højde 95 cm. Dækstørrelsen er 400×15 på forhjulene og 500×15 på baghjulene. Vægten bliver tjenesteklar 400—450 kg.

Nobelius har konstrueret vognen til Svenska Racerklubben, og det er meningen, at vognen skal seriefremstilles til en pris af ca. 15.000 kr. Vognen skal også bruges til træningsvogn i klubbens eje. Vognen leveres efter den ovenfor nævnte specifikation, men når man har trænet sig ind med den, kan ydeevnen sættes i vejret ved montering af de specielle topstykker med topventiler. Vognen ser helt igennem vellykket ud, og vi glæder os til at se den på de nordiske baner.

Nyt dansk dieselfirma

Efter at de store tyske dieselfabriker er ophørt med at levere, er der i Danmark blevet hårdt brug for engelske dieselmotorer. Særlig har interessen samlet sig om Gardner-motorerne, der findes i en stor del af det materiel, som den danske hær og flåde har købt af englænderne. Motorerne har vist sig uhyre økonomiske og driftsikre og benyttes allerede herhjemme i lastbiler og busser.

Gardner-motorerne fabrikeres af Europas største og ældste dieselfabrik, Norris, Henty & Gardners Ltd., Manchester, og denne berømte virksomhed vil nu blive repræsenteret i Danmark. Generalrepræsentationen er overdraget automobilfirmaet E. Sommer på Amager, der har stiftet en særlig dieselafdeling, som under navnet »Dansk Gardner Diesel« vil tilbyde den danske industri motorer — ikke alene til busser og lastbiler, men også til både, mindre lokomotiver, pumpeanlæg o. s. v.

Så snart materialesituationen tillæ-

der det, skal det nye dieselfirma have sin egen bygning med reservedelslagre og reparationsværksteder i Uplandsgade. Man har allerede sikret sig de fornødne arealer.

En Gardner-motor, der har haft stor succes herhjemme, er en 6 cyl. 8,4 liter LW-type, der yder 102 BHK ved 1700 omdr/min. Boring $4\frac{1}{4}$ " og slaglængde 6". Den har et maximum drejningsmoment på 48 kgm (346 Lb/Ft) ved 1000 omdr/min.

Firmaet E. Sommer har leveret busser, der med denne motor har gået ca. 250.000 km uden andet eftersyn end rensning af indsprøjtningssdyser.

I LW-serien leveres også 4, 5 og 8 cyl. motorer med cyl.volumen på henholdsvis 5,6, 7,0 og 11,2 liter — den sidstnævnte er oppe på en hestekraftydelse af 140.

Endelig bør nævnes en 4 cyl. motor type LK, som særlig er velegnet for lastbilejere, der ønsker at ombytte benzinmotoren med en dieselmotor.

Månedens motorcykle

VELOCETTE 1935 - 1948

Importør:

EXCELSIOR-HENDERSON MOTOR CO.

H. C. Ørstedsvej 23, København F.

★

Velocette	MSS	MAC	KSS
Vægt	kg	kg	kg
Boring	165	145	165
Slaglængde	81	68	74
Slaglængde	96	96	81
Kubikindhold	495	349	348
Kompression	6.0	6.0	7,6 og 8.4
Ventiltolerancer	{ Inds.005	.003	.006
	{ Udbl.010	.006	.010
Ventilsædebredde	3 mm	3 mm	3 mm
Ventilsædevinkel	45°	45°	45°
Indsugning åbner	30°	50°	47°
do. lukker	før top	før top	før top
	60°	60°	47°
	efter bund	efter bund	efter bund
Udblæsning åbner	60°	70°	64°
do. lukker	før bund	før bund	før bund
	30°	40°	29°
	efter top	efter top	efter top
Gnistgabst015	.015	.015
Fortænding	40°	40°	38°
Udvekslingsforhold	{ MSS med side- 4 - 5,1	4 - 4,9	4 - 5,6
	{ vogn 3 - 6,2	3 - 5,9	3 - 6,8
	2 - 8,2	2 - 7,7	2 - 9,0
	1 - 11,8	1 - 11,2	1 - 13,0
Kædehjul, gearkasse	med sidevogn 16 td.	18	17
do. baghjul	46	52	46
Dækstørrelse, forhjul - lufttryk	16 pd. 3,50 × 19	16 pd. 3,25 × 19	16 pd. 3,00 × 21
do. baghjul do.	18 pd. 4,00 × 19	16 pd. 3,25 × 19	16 pd. 3,25 × 20
Karburatorstørrelse	1 1/16"	1 1/16"	1 1/8"
Strålespids	180	130	180
Tændrør	KL6 F 70	KL6 F 70	KL6 G46 LR Lodge 49 LR

OLIE: MSS, MAC og KSS:

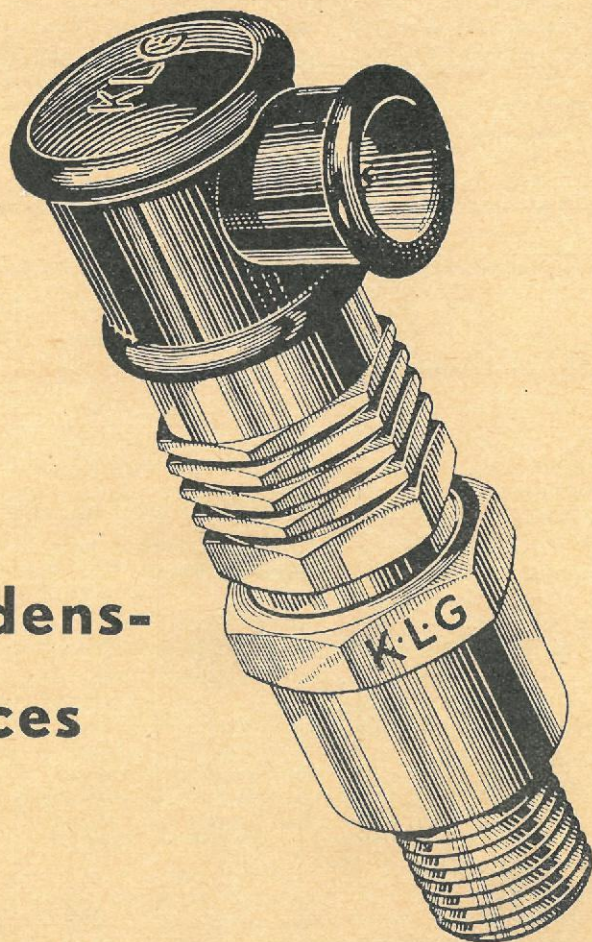
SOMMER: Triple Shell - Essolube 50 - Vacuum BB - Castrol Grand prix.

VINTER: Double Shell - do. 40 - do. A - do. XXL.

Gearkasse: Samme slags olie som motorens sommer olie.

K·L·G

— det vandtætte Tændrør



en
verdens-
sukces

Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

MOTORCYKLE



Mange af vore læsere har skrevet til os og bedt os opgive priserne på forskellige motorcykler, og vi mener derfor, at det kan have interesse at se en samlet prislister over de maskiner, man forventer til landet i dette år. Der er imidlertid flere modeller, vi ikke kan opgive prisen på endnu, da importørerne endnu ikke kender den. Vi må endda tage det forbehold, at priserne er dagspriser, og at de godt kan have forandret sig, til maskinerne kommer hjem.

Så snart vi kan opgive prisen på de modeller, der mangler her, skal vi supplere prislister op.

De nedenstående priser er alle med maskinerne leveret på gaden, d. v. s. inclusive omsætning og leveringsomkostninger samt (med en enkelt undtagelse) indregistrering, men uden skat og forsikring.

Vi vil dog samtidig gøre lidt vrøvl over de regler, omsætningsafgiften beregnes efter. Når maskinen er klar til salg, og prisen er udregnet, beregnes omsætningsafgiften på den måde, at der betales 20 % af de første 2000 kroner, 30 % for det overskydende beløb op til 5000 kr og 40 % af resten. Denne beregning stammer fra før krigen, hvor en motorcykle i reglen ikke kostede over 2000 kroner eller i alt fald ikke meget over. Nu koster almindelige »jævne« motorcykler omkring 4000 kroner, hvorved de kommer i luksusklassen. Selvfølgelig er staten interesseret i at faa penge i kassen, men hvorfor skal staten optræde som dr. Jekyll og Mr. Hyde og på den ene side gå i spidsen med overpriser og varefordyrelse og på den anden side lave prisstop og priskontrol? Der burde nedsættes et priskontrolnævn bestående af forretningsmænd, hvis opgave det burde være at kontrollere statens priser.

Priser pr. 1. januar:

A. J. S.

Model 16 M.	350 ccm	Kr. 3936,—
Model 18	500 ccm	» 4440,—

Bagsæde og bagagebærer er inkluderet i prisen.

ARIEL

Model 4 G	1000 ccm	ca.	kr. 5850,—
» KH	500	»	Red Hunter Twin kr. 5140,—
» KG	500	»	De Luxe Twin kr. 4880,—
» VH	500	»	Red Hunter kr. 4480,—
» NH	350	»	Red Hunter kr. 4000,—
» VG	500	»	De Luxe kr. 4180,—
» NG	350	»	De Luxe kr. 3790,—
» VB	600	»	De Luxe kr. 4040,—

Alle maskiner leveret på gaden. —
Speedometer ekstra.

B. S. A.

125 ccm	Bantam	kr. 2130,00
250	» C 11 (t. v.)	» 3030,50
350	» B 31 (t. v.)	» 3635,00
500	» M 20 (s. v.)	» 4090,00
600	» M 21 (s. v.)	» 4220,00
500	» M 33 (t. v.)	» 4415,00
500	» A 7 (t. v.) Twin	» 4688,00

Priserne er uden indregistreringsomkostninger, men med speedometer.

C. Z.

125 ccm	kr. 2070,—
---------	------------

Med speedometer.

EXCELSIOR

Minor 125 ccm	Model M 2	kr. 1730,—
Universal 125 ccm		
	Model U 2	» 2150,—
Roadmaster 200 ccm		
	Model R 2	» 2438,—

MOTORLAGERET

Specialforretning i

MOTORCYKLEDELE TILBEHØR - Udstyr

Cylinderudslibning
Tandhjul og Krumtapelejer
m. m.

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmanshallen

KØBENHAVN V.

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

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Speedometer ekstra. Universal og Roadmaster leveres med akkumulator og elektrisk horn inkluderet i prisen.

FRANCIS-BARNETT

125 ccm ca. kr. 1990,—

GADABOUT

Solo kr. 2250,—
Varevogn » 3800,—

Speedometer ekstra.

H. R. D.

1000 ccm Model Rapid D kr. 7256,90

JAMES

125 ccm kr. 2242,—

JAWA

250 ccm kr. 3140,—

Matchless

500 ccm G 80 Kr. 4440,—
350 » G 3/L » 3936,—

Bagsæde og bagagebærer inkluderet i prisen.

NIMBUS

750 ccm kr. 4487,—

NORTON

Model 18 500 ccm kr. 4436,—
Model E. S. 2 500 ccm med
fjedrende bagstel kr. 4795,80

ROYAL ENFIELD

125 ccm kr. 1835,—
Model J 2 500 ccm » 4187,50

SAROLEA

350 ccm Super Sport Model 49
kr. 4540,—

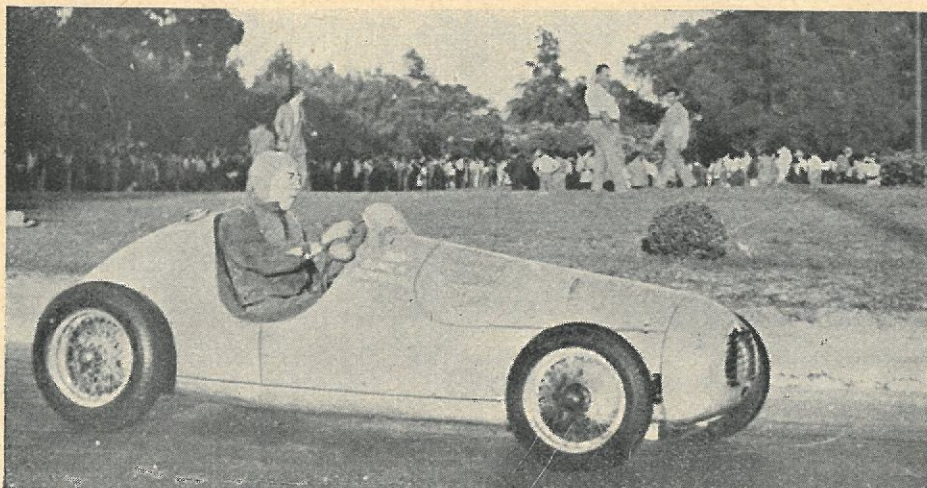
Speedometer ekstra.

TRIUMPH

Tiger 100 500 ccm kr. 5165,—
Speed Twin 500 ccm » 4905,—
3 T de Luxe 350 ccm » 4092,—

VELOCETTE

Model MAC 350 ccm kr. 3800,—
Model MSS 500 ccm » 4320,—



Wimille under træningen umiddelbart inden ulykken indtraf.

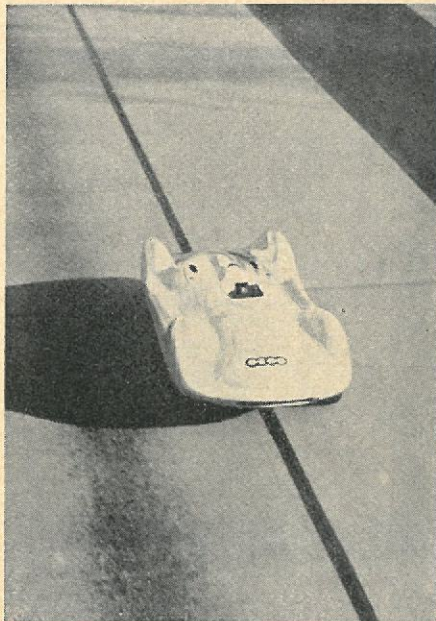
Wimille omkommet

Den 42-årige franske mesterkører offer for meningsløs ulykke

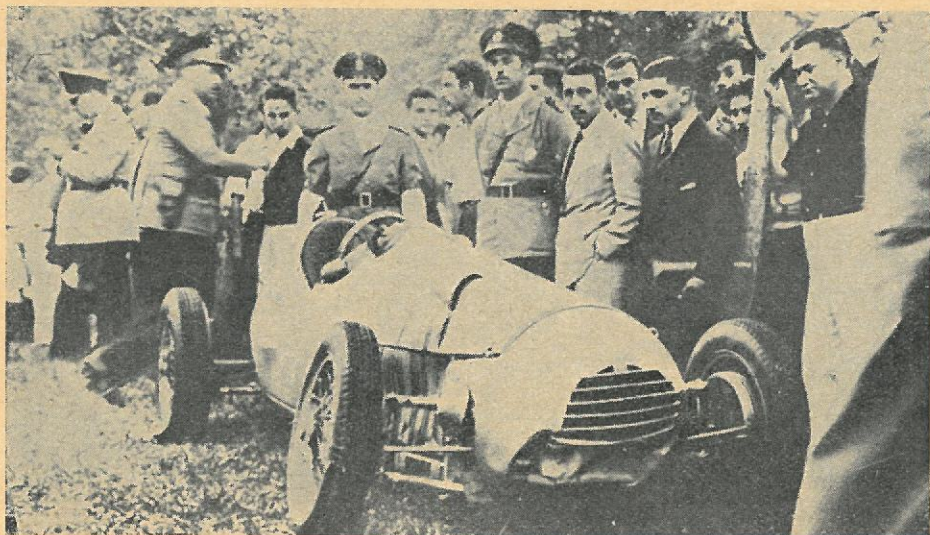
Den 28. januar synes at være en sort dato i motorsportens historie. Den 28. januar 1938 forulykkede den kendte tyske Uto-Union-Kører Bernd Rosemeyer under et rekordforsøg på autostradaen Frankfurt—Darmstadt, og den 28. januar i år omkom en af verdenselitens bedste kørere, Jean-Pierre Wimille ved en meningsløs ulykke i Argentina. Under træningen i Buenos Aires trængte tilskuerne så langt frem i et sving, at den berømte franske kører måtte sætte sin vogn på tværs af banen for ikke at ramme publikum. Hans lille, hurtige Simca Gordini gik helt på tværs, væltede og rullede flere gange rundt, inden man kunne befri Wimille, der døde kort efter indlæggelsen på hospitalet.

Denne ulykke synes dobbelt meningsløs, når man ser tilbage på Wimmilles strålende karriere, der er præget af behersket teknik, enestående taktik og en fuldkommen teknisk forståelse af de vogne, han kørte, fremfor vovemod og hasarderet kørsel.

Wimille er franskmand, men førte



Rosemeyer under rekordkørslen, der satte et punktum for hans bevægede liv.

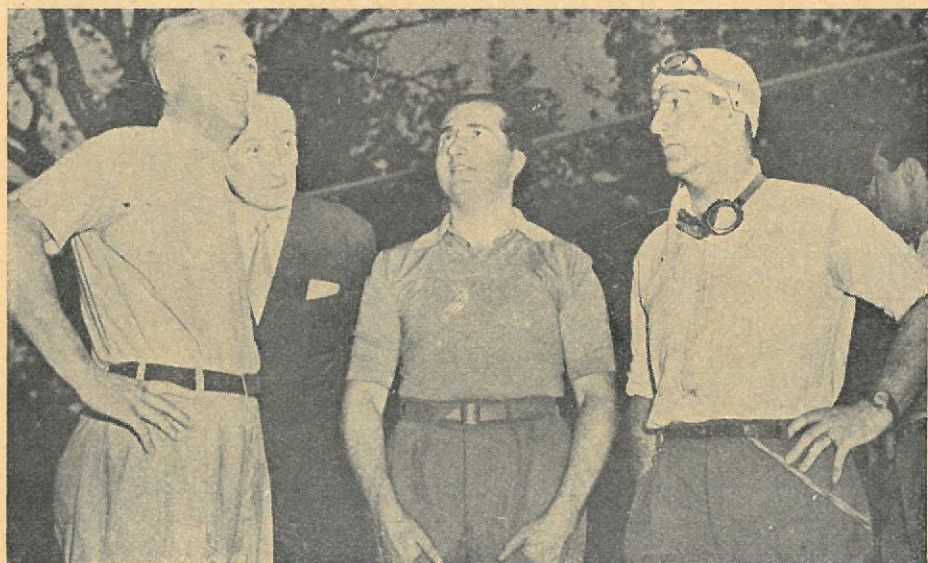


Den ødelagte vogn efter ulykken

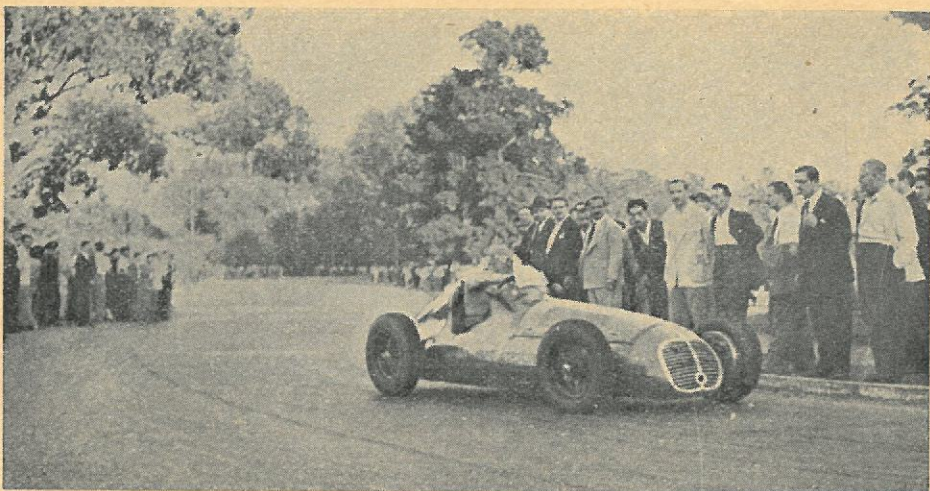
både de franske og de italienske racerfarver frem til sejr i adskillige afgørende løb. Franskmandenes begejstring kendte ingen grænser, når den populære kører gik over mållinien i sin lille, himmelblå Simca-Gordini, og

italienerne brød ud i fanatisk jubel, når han kørte sin røde Alfa Romeo i mål som overlegen vinder.

Det vil være uoverkommeligt at remse alle de løb op, som Wimille har deltaget i, og sejrene er næsten utal-



Tre af Italiens bedste kørere i samtale inden starten til Grand Premier Peron. Alberto Ascari (i midten) vandt løbet med Louis Villoresi (til venstre) på andenpladsen. Til højre Nino Farina.



Nino Farina under træningen. Læg mærke til publikums placering ved den uafspærrede bane.

lige. Som de vigtigste efter krigen kan nævnes Bois de Bologne, Perpignan, Dijon, Grand Prix de Suisse og Europamesterskabet i Spa 1947 og Grand Prix de Rosario i Argentina.

Wimille skulle nu atter starte en

turné i Sydamerika, og det første løb var Grand Premier Peron i Palermo Parken i Buenos Aires, og det var under træningen til dette løb, ulykken skete.

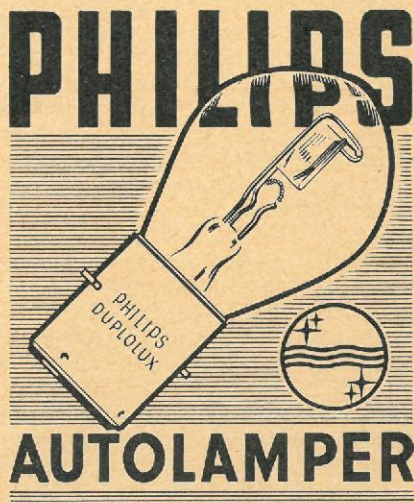
*

25 års jubilæum i Fyens Motor Sport

Lørdag den 26. februar 1949 afholder Danmarks største sportsmotorklub: FYENS MOTOR SPORT, 25 års jubilæum i Næsbyhovedskov, Odense.

Om formiddagen kl. 10 er der reception samme sted for evt. gratulanter, og kl. 17,30 er der festmiddag.

Fyens Motor Sport er kendt af alle aktive kørere landet over. Af de største F. M. S.-løb kan nævnes hastighedsløbene på Knudshoved ved Nyborg, de berømte fyrløb samt løbene på dirt track-banen i Odense, terrænløbene på Langesøbanen og sidst på Fyns Vædeløbsbane i 1948, hvor F. M. S. i 1949 skal arrangere nordiske banemesterskaber. Klubben har nu ca. 800 medlemmer.



Vi prøvekører

MORRIS OXFORD

De fleste mennesker er sikkert af den opfattelse, at 90 % af det, der står i en automobilbrochure, er en mild overdrivelse for ikke at sige løgn. Vi har imidlertid foresat os at prøvekøre de vogne, der importeres, efterhånden som de kommer til landet. Vi vil uden hensyn til andre interesser bringe de resultater, vi kommer til, og det indtryk, vi får af vognene.

Vi hopper ind i den nye »Oxford« — en smuk, jadegrøn 4-dørs sedan. Det første indtryk er ubetinget behageligt, der er rigelig plads til indstigningen, og man behøver ikke at folde sine lange ben sammen i mærkelige, forvredne stillinger for at komme på plads. Indtrækket er et smukt, nyt stof af kunstlæderfamilien, og sæderne giver en behagelig kørestilling foran og naturlig hvilestilling på bagsædet, hvor der er plads til 3 personer af mellemvægtklassen. Ratgearet forbedrer pladsen foran, hvor der er rigelig plads til 2 sværvægttere.

Motoren starter behagelig lydløst og høres kun som en svag snurren. Lydløst skifter man op gennem gearerne, og man kan glæde sig over en meget fin acceleration. Lad os med det samme sige, at man intet øjeblik har fornemmelsen af, at det er en 4-cylindret vogn, man kører. Der er synchromesh mellem 2., 3. og 4. gear, medens man bruger dobbelt udkobling mellem 1. og 2. gear. Det er dog usandsynligt, at man går ned i første gear, så længe vognen er blot en lille smule i gang. Første gear er egentlig kun til start eller eventuelt til hård bjerg- eller bak-kørsel.

Affjedringen virker meget behagelig, hverken for hård eller for blød, og karrossens krængning er minimal, selv når man går rundt om et hjørne på en måde, man ikke kan tillade sig til daglig. Der er imidlertid en ejen-

dommelighed ved denne vogn: Den går fuldstændig lydløst på asfalt og beton, men på brosten, særlig macadamisering, kommer der en udpræget syngende lyd fra dækkene. Karossen giver ellers indtryk af at være godt isoleret overfor både støj og træk.

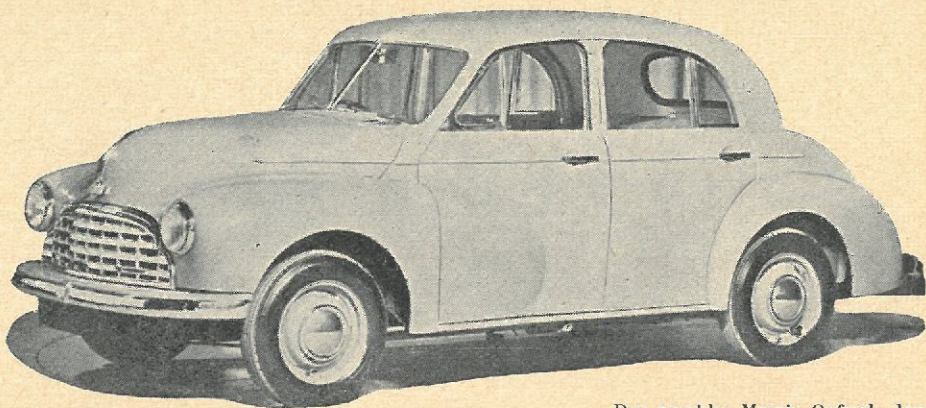
Styringen er meget stabil uanset vejens beskaffenhed, og udvekslingen i styretøjet er forholdsvis lille, uden at man dog behøver at bruge kræfterne. Koblingen er meget let at betjene og meget effektiv. Koblings- og bremsepedalen ligger meget tæt sammen, og dette i forbindelse med en meget lille pedalflade kræver, at man vender sig til placeringen. Bremserne er uhyre effektive og giver køreren en sikkerhedsfølelse, som han mangler i mange, navnlig ældre vogne, hvor bremsen må betragtes som en lovbefalet pedal med en vis virkning.

Vi går over til prøverne og skruer benzinnåleglasset på. Fra den øverste til den nederste streg på glasset er nøjagtig en halv liter, der løber lige til karburatoren — fejl er udelukket.

Vi prøver først med fornuftig kørsel, d. v. s. en fart, der ligger mellem 40 og 50 km/tm. På udturen går Oxforden 6,6 km på den halve liter og på den samme strækning tilbage 6,3 km, altså et benzinforbrug der svarer til 12,9 km pr. liter benzin, et fint resultat når man tager vognens størrelse og motorens ydeevne i betragtning. Vi prøver derefter med lidt hård kørsel, farten sættes op til mellem 70 og 80 km/tm. på en vej, der kræver, at man af og til slipper gassen og enkelte steder bremses lidt op. Resultatet er her 10,4 km pr. liter, hvilket næsten må anses for en bedre præstation.

Accelerationsprøverne gav følgende resultat:

Fra stående start opnåede vi en fart på 28 km/tm. på 4 sekunder i første



Den smukke Morris Oxford, der tilfulde indløser de løfter, dens udseende giver.

gear. Fra stående start opnåede vi 46,5 km/tm. på 8 sekunder i andet gear. Vi starter igen, og efter at have sat tredje gear ind holder vi 30 km/tm. Fra denne fart accelerer vi til 70 km/tm. på 11,2 sekunder. Derefter går vi over i fjerde gear, og i dette accelerer vi fra 35 til 85 km/tm. på 22,6 sekunder. I fjerde gear kan vi gå helt ned til 12—15 km/tm., uden at motoren går ujævnt, og fra denne hastighed trækker den let vognen op til en mere hensigtsmæssig fart — og dette sker vel at mærke uden tændingsbanken, vibrationer eller rystelser.

Tekniske data.

Som vi omtalte i vort decembernummer er der faktisk ikke andet end mærket på køleren, der leder tankerne til Morris. Der er intet tilbage af de tidligere modeller hverken i motoren eller karosseriet.

Motoren er 4-cylindret og sideventilet, boring 73,5 mm, slaglængde 87 mm, hvilket giver et kubikindhold på 1476 ccm. Stemplerne er slidsede og har 2 kompressionsringe og en olie-skraberring, 41 BHK ved 3800 omdr/min.

Gearet er som sagt det nye »ratgear«, og udvekslingen er 1,1, 1,385, 2,071 og 3,5. Udvekslingen i bakgearet er 3,5.

Koblingen er en tør enkeltplade-kobling med eet-punkts justering.

Bagakslen er af den halvfjeldende type med hypoid fortanding i differentialet.

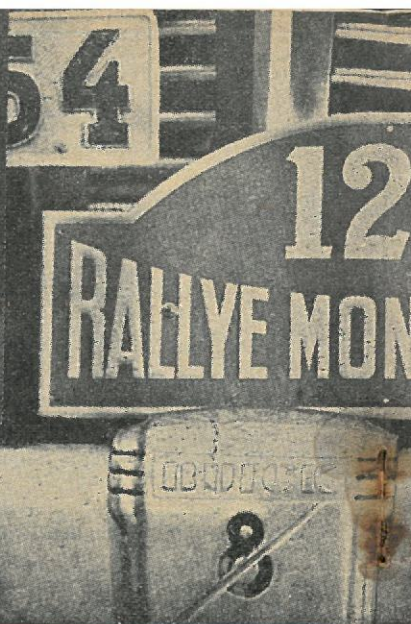
Affjedring. Uafhængig forhjulsaffjedring med torsionsstænger, støddæmpere direkte på støttearmene.

Bremser. Hydrauliske Lockheed bremser med 2 cylindre og 2 bremsesko på hvert hjul. Mekanisk håndbremse.

Dækstørrelse. Dunlop 5,25 × 15.

Elektrisk udstyr. Lucas fordeler og batteritænding. 12 volt akkumulator med 51 amp. Sealed-beam forlygter med parkeringslys. 2 stop- og baglygter, dobbelte vinduesviskere og automatisk afvisersystem med kontakten anbragt på ratstammen, gå automatisk ind efter ca. 15 sekunders funktion.

Dimensioner: Længde 4,216 m, højde 1,575 m, bredde 1,638 m, akselafstand 2,464 m, sporvidde 1,346 m, fri højde fra jorden 17,1 cm, vægt 1041 kg. Benzintanken rummer 41 liter. Venderadius 11 m.



Tåge og islagte veje mødte kørerne i Nordeuropa.

*Et vanskeligt løb, hvor tilfældet har den
største afgørelse.*

Det vil være en fuldstændig umulig opgave at give et samlet referat af årets Monte Carlo Løb, eftersom dette — rent pressemæssigt — foregik bag et jerntæppe. Kun få og ofte modstridende oplysninger indgik under selve løbet, og nogen pressemeddelelse efter løbets afslutning har der heller ikke været tale om. Vi er derfor nødt til at følge en enkelt kører på hans vej fra Stockholm til Monte Carlo og høre om de genvordigheder, man kommer ud for.

Vi vil dog først fastslå, at der skal en god portion held til at vinde dette løb, og resultatet afhænger meget af vind og vejr. Det er indlysende, at de køre, der startede fra Monte Carlo eller Lissabon, var favoriseret af klimaet, selv om også de mødte tåge og is.

Vi går tilbage til startstedet i Stockholm og følger Robert Nellemann gennem hele løbet. Af de 44 startende vogne startede Nellemann som nr. 4 lige foran Heick og Kurt Kristensen. Vejene ned gennem Sverige var glatte og islagte, men det var dog kun en lille forsmag på, hvad der senere skulle komme. Vi kom som den første vogn til kontrollen i Jönköping, fortæller Robert Nellemann, og vi havde rigelig tid, eftersom vi kom ind omtrent på den højest tilladte hastighed, 65 km/

tm. Turen gik videre til Helsingborg, hvor vi kom ind som anden vogn, og derfra videre med færgen til Helsingør. Turen gennem Danmark kender De jo selv. Ja, den kender vi, og der er et par små bemærkninger, vi vil lade falde i den anledning. For det første gav det anledning til både forvirring og forsinkelse, at man i Helsingør stillede kørerne over for valget af benzin fra samtlige benzinselskaber her i landet. I stedet for en hurtig optankning blev det hele en broget forvirring, der gav ventetid for de køre, der allerede havde tanket op. Det havde været bedre med et fast batteri af benzin i al almindelighed, så optankningen kunne have foregået hurtigt og ensartet — men så ved vi det til næste gang. Så er der lige spørgsmålet om konvojereringen af vognene gennem landet. For det første står der udtrykkeligt i løbets propositioner, at færdselslovene i de lande og byer, som gennemkøres, skal overholdes, og overtrædelse kan medføre udelukkelse fra videre deltagelse. Altså er der ikke større chance for, at en Monte Carlo-kører skal overtræde færdselsloven end en hvilken som helst anden bilist. Det er i alt fald ikke sjældent at se vogne på vej til Korsør med en fart på 90—100 km/tm. Dertil kommer at Monte Carlo-kørerne



Konvojtjenesten gennem Danmark direkte farlig!

Dagspressen bringer misvisende oplysninger.

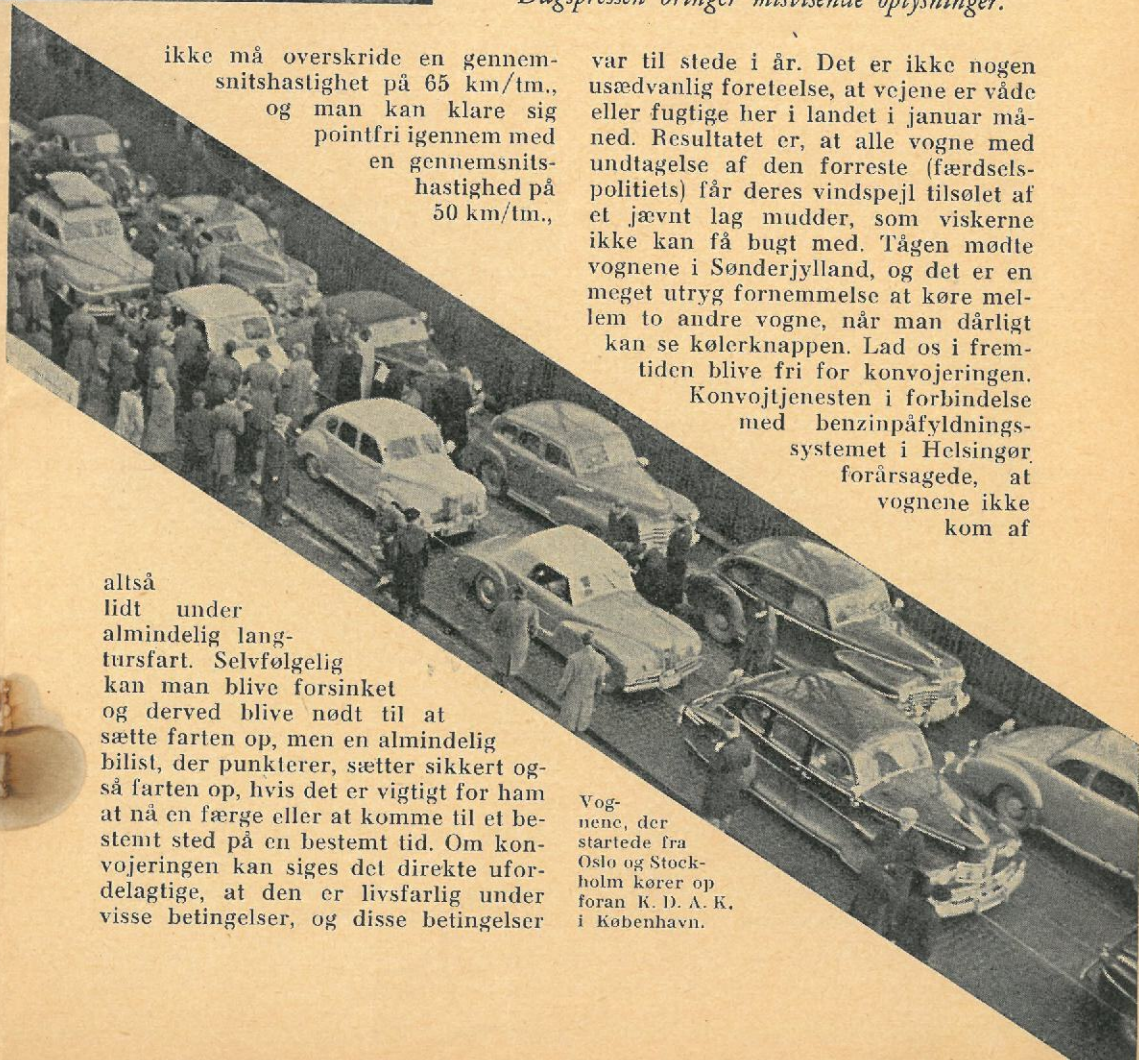
ikke må overskride en gennemsnitshastighed på 65 km/tm., og man kan klare sig pointfri igennem med en gennemsnitshastighed på 50 km/tm.,

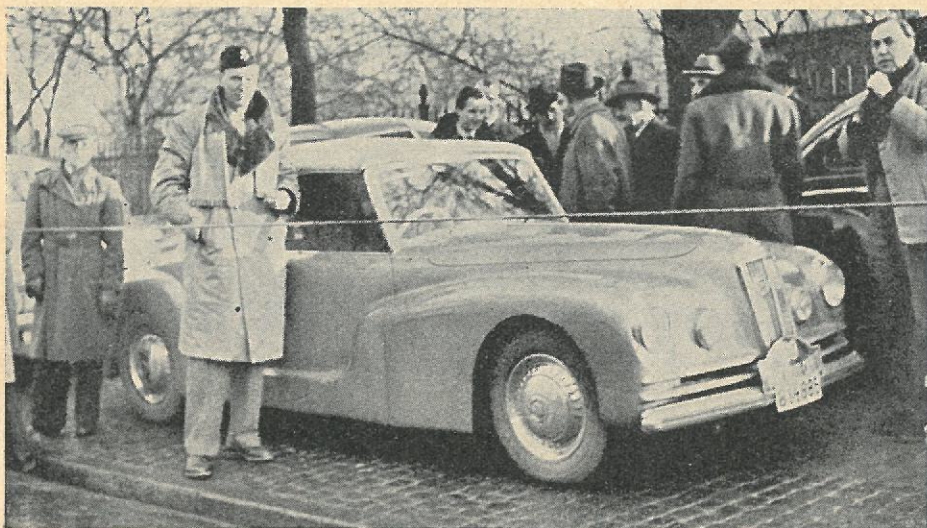
var til stede i år. Det er ikke nogen usædvanlig foreteelse, at vejene er våde eller fugtige her i landet i januar måned. Resultatet er, at alle vogne med undtagelse af den forreste (færdselspolitiets) får deres vindspejl tilsølet af et jævnt lag mudder, som viskerne ikke kan få bugt med. Tågen mødte vognene i Sønderjylland, og det er en meget utryk fornemmelse at køre mellem to andre vogne, når man dårligt kan se kølerknappen. Lad os i fremtiden blive fri for konvojer.

Konvojtjenesten i forbindelse med benzinpåfyldnings-systemet i Helsingør forårsagede, at vognene ikke kom af

altså lidt under almindelig langturens fart. Selvfølgelig kan man blive forsinket og derved blive nødt til at sætte farten op, men en almindelig bilist, der punkterer, sætter sikkert også farten op, hvis det er vigtigt for ham at nå en færge eller at komme til et bestemt sted på en bestemt tid. Om konvojer kan siges det direkte ufordeleagtige, at den er livsfarlig under visse betingelser, og disse betingelser

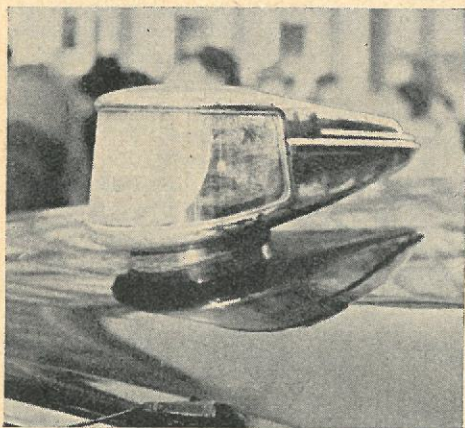
Vognene, der startede fra Oslo og Stockholm kører op foran K. D. A. K. i København.





Den elegante Lancia, der kom gennem Danmark. Prisen er 47000 i Sverige.

sted i den rækkefølge, de burde. I København gik alt gnidningsløst, og konvojerne fortsatte gennem landet. På Storebæltsfærgen forsinkede D. S. B. kørerne i ca. 15 minutter, fordi de ikke kunne komme fra borde, før nogle



En ny form for spotlight med fast hus og drejelig reflektor, monteret på en af Monte Carlo-vognene.

godsvogne var rangeret ud, og efter sigende kunne man ikke finde lokomotivet, der skulle udføre dette samfundsnyttige arbejde. Om det var årsagen, skal vi ikke kunne sige, blot er

det en kendsgerning, at vognene ikke kunne komme i land. Odense var det sorte punkt i vor del af arrangementet. Her var hverken foretaget afspærringer eller andre naturlige forholdsregler, og da vognene begyndte at ankomme, fik det hele præg af et indisk marked, hvor alt var broget forvirring. Klagerne fra de udenlandske og danske kørere var fuldt begrundet, og det er mærkeligt, at netop fynboerne, der plejer at være så »motorminded«, ikke var i stand til at klare deres del af opgaven bedre.

I Sønderjylland begyndte besværlighederne for alvor. Her bølgede tågen som et tæt tæppe ind over landet, og det var umuligt at se mere end en vognlængde frem — ret så hyggelige forhold at køre i konvoj under. Der var i forvejen indtruffet forsinkelser, fordi flere vogne skulle tanke op i Odense, og alle de øvrige vogne måtte på grund af konvojerne vente, til dette var overstået. Kørslen i Sønderjylland fik derfor sindssygens præg. I den tætte tåge lå vognene ofte 3 og 4 ved siden af hinanden, og i en klump ankom de til grænsen, hvor færdselspolitiet med et lettelsens suk slap dem løs. Ved Kruså som ved de andre grænser blev passet og vognens papirer stemplet, men iøvrigt var der intet told-

eftersyn — kun et »Lykke på rejsen«.

Fra det øjeblik, vognene forsvandt over grænsen, var det umuligt at få oplysning om stillingen, eller hvor de i det hele taget befandt sig. Vi giver derfor ordet til Robert Nellemann, der beretter om resten af turen: Da vi kom til grænsen, var vi blevet en time forsinket, og for at komme pointfri til Hamburg skulle den tabte tid køres ind. Tågen lå tæt over landskabet, og vejene var spejlblanke. Vi halede dog ind på køretiden, indtil vi kom til et sted, hvor vejen delte sig. Her holdt i forvejen et par vogne for at orientere sig, men netop som jeg standsede op, blev vi påkørt af en anden vogn. Køfangeren blev bøjet, og der kom nogle huller i karosseriet. Der skete dog ingen vital skade, og vi fortsatte mod Hamburg. I tågen opdagede jeg ikke, at vejen delte sig i en T-vej, før det var for sent. Der var god fart på vognen, og i det glatte føre var det håbløst at svinge vognen ind på den nye vej. Vi tog derfor turen lige ud mod grøften, hvor vi blev hængende på



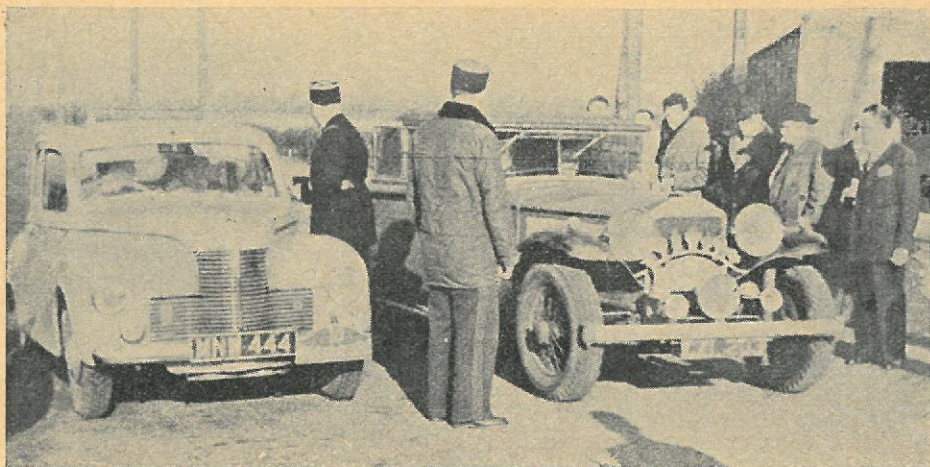
Kurt Christensen havde fået en skramme i panden, da han ankom til Hamburg.



Da vognene kom gennem København var alle motorinteresserede samlet for at tage imod dem. Her er den 70-årige Nimbuskører, Carl Larsen, der kørte Sjællards-løb med Ellegaard i 1912.

chassisrammen. Kort efter kom Heick, og han og en tysker hjalp os op på vejbanen igen. Vi havde nu kun 40—50 km ind til Hamburg, men dette stykke skulle til gengæld også køres på 40 minutter på glatte veje og i tåge. Tågen lå så tæt, at det var umuligt at orientere sig, og da vi efter vort lille uheld med grøften var kommet op på vejen igen, kørte vi den gale vej, altså bort fra Hamburg. Vi fik dog vendt, inden der var gået for megen tid tabt, og vi ankom til Hamburg 22,37 med en forsinkelse på 6 minutter. Vi fik tiden noteret på en kontrolseddel og gik op for at få den stemplet i kontrolbogen. Her var imidlertid en lang kø af ventende kørere, der skulle have kontrolbøgerne stemplet. Da det blev min tur, var klokken blevet 22,44, og denne tid blev stemplet i min kontrolbog. Jeg protesterede naturligvis omgående, men det var mig umuligt at få fejlen ændret. På denne måde fik vi 13 strafpoint i stedet for de 6, som retmæssigt tilkom os. Heick fik her noteret 25 strafpoint.

Turen gennem Hamburg gik let og smertefrit. Overalt var der posteret hvidklædte betjente, der viste vej, og inden man vidste et ord af det, var



På grænsen til Frankrig var der ingen kontrol, man kørte bare igennem.

man gennem byen og på vej til Hengelo. På grænsen til Holland gik alt let og hurtigt, og vi satte nu kursen mod Amsterdam. Også i Holland havde politiet stillet et stort mandskab til rådighed. Hver vogn blev eskorteret gennem byerne af en motorcykle med sirene, og betjentene ved gadekrydsene havde et fløjtesystem, der hele tiden sørgede for grønt lys, når vi skulle igennem, et system der også hjalp os i Belgien. Vi havde telegraferet til Amsterdam for at få en ny kofanger og for at få de buler, vi havde fået ved påkørslen, rettet ud. Der var imidlertid ikke tid til at få skaden udbedret, og der blev derfor telegraferet videre til Bruxelles, hvor vi så skulle forsøge at indvinde så megen tid, at vi kunne klare den fornødne reparation, der uvægerligt ville medføre strafpoint, hvis den ikke var udført, inden Monte Carlo. Det lykkedes os også at indkøre den fornødne tid, og jeg må udtale min glæde over den service, Ford ydede overalt. Langs hele ruten var der rejst telte med det fornødne værktøj o. s. v., og en »Ford-Mand« sikrede sig, at alt var i orden, når et af Fords »Børn« dukkede op, en service vi senere kom til at nyde godt af. På grænsen mellem Belgien og Frankrig var der overhovedet ingen kontrol, ikke engang passet blev stemplet, så strengt taget er vi aldrig kommet ind

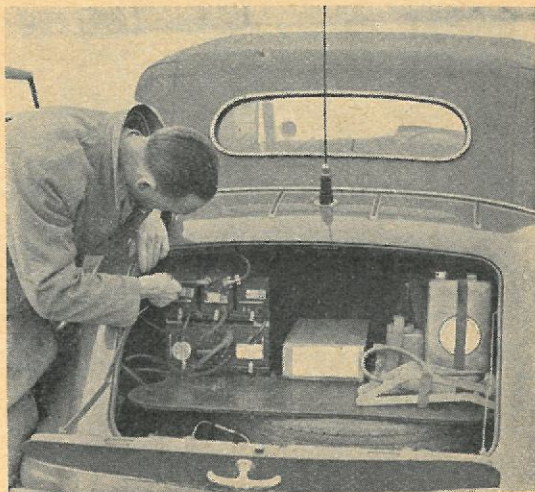
i Frankrig. Der var derimod en ovenud begejstret menneskemængde, der kastede appelsiner og meget andet ind til os, og med et »bon voyage« kørte vi ind i Frankrig.

Ved kontrollen i Reims blev vi budt på champagne, og jeg indrømmer, at det var med en vis ængstelse, jeg drak vin samtidig med, at jeg var dødtæt og ikke havde spist et ordentligt måltid i fred og ro i de sidste døgn, men champagnen kvikkede os op. Vi fortsatte derefter med kurs mod Paris, hvor kontrolposten skulle være på Place de la Concorde, men i sidste øjeblik havde franskmændene flyttet den til Place d'Invalides, uden at vi havde fået meddelelse om det. Vi blev ved ankomsten vist over til Place d'Invalides, men det var os umuligt at finde den, vi kom hele tiden tilbage til Place de la Concorde. Efter en halv times køren omkring fandt vi endelig kontrolposten og fik vore bøger stemplet. Senere tændte man et stort bål på pladsen for at vise vej. Vognen var begyndt at gå dårligt, og det viste sig, at benzinpumpen var ved at svigte. Vi nød atter godt af den service, Ford udviste, og fik en ny pumpe monteret. Paris var vanskelig at finde igennem, men ud kom vi da efter at have engageret en vejviser. På vejen til Lyon havde vi en uhyggelig oplevelse. En stor Mercedes var kørt op i en heste-

vogn, og det øverste af karosseriet var skrællet væk. Ulykken var lige sket, og vi kunne derfor yde en første hjælp, inden der blev tilkaldt assistance, men det forundrede mig meget at se flere af vore konkurrenter køre forbi uden at hjælpe. Starten fra Lyon foregik i tæt tåge, der først lettede, da vi kom op i bjergene. Det var dog kun stedvis, man havde den fulde sigtbarhed, flere gange kørte vi ind i tætte tågebanks, der fuldstændig spærrede udsynet. Da vi befandt os midt i en af disse tågebanks, skød en fransk deltager udom om med rasende fart. Det var en specielt trimmet Peugeot med franskmænd ved rattet, så der var selvfølgelig altid den chance, at de var stedkendte og derfor kunne tillade sig større hastighed. Vi hægtede os op i hans baglygte og holdt en forrygende fart gennem sving og op og ned ad den snoede bjergvej. Jeg turde imidlertid ikke holde det hasarderede tempo og lod ham køre. Tågen lukkede sig hurtigt bag ham, og jeg måtte igen »føle« mig forsigtigt for. Det skal lige bemærkes, at der overhovedet ikke var gjort noget ved den vogn, jeg kørte, knapt nok et almindeligt eftersyn. Det viste sig da også, at bremserne svig-



Fra ankomsten til Monte Carlo. I baggrunden Monaco's havn.



Et engelsk Hillman-hold havde radiotelefon i de 3 vogne og havde således hele tiden forbindelse med hinanden.

tede totalt, da vi kom til bjergene, og jeg måtte i stedet benytte andet gear. Vi fortsatte videre gennem tågen, og et øjeblik efter kom vi til en tunnel. Her var franskmændene kørt galt, og i stedet for at komme ind i tunnelen var han kørt lige ind i bjergvæggen, hvor vognen var blevet totalt knust. Vi måtte atter ud og yde en førstehjælp til de alvorligt sårede deltagere, og også denne gang kørte andre deltagere forbi uden at stoppe op et øjeblik. Ikke mindre end 3 svenske vogne for forbi os, en efter min mening misforstået form for fighting spirit.

Vi nærmede os nu Monte Carlo, og hvert tabt minut blev dyrere, fordi sekunderne talte med. For hvert påbegyndt minut fik vi 3 strafpoint, og da vi ankom til kontrollen i Velence, var vi 12 minutter bagefter og fik derfor 36 strafpoints. På resten af turen overholdt vi tiderne trods den hårde bjergkørsel. På solsiden var vejene tørre og gode, men på skyggesiden var der fugtigt eller iset. Flere gange skred vognen ud, når vi gik gennem et sving fra sol- til skyggesiden, fordi den tørre vej pludselig blev afløst af is. På den sidste strækning til Monte Carlo kørte vi i hårdt tempo, men med god tid på os. Kurt Kristensen og Heick kørte forbi

**Specialværksted
for JAMES
A.J.S
MATCHLESS**

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RY. 3838

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37 Tlf. 12559

Bagagebærere til engelske
motorcykler og Nimbus



St. Regnegade 5 · C. 14631 · Kbh. K.

os, men selv om de kom først til Monte Carlo, kostede det dem strafpoint for for tidlig ankomst — man kan altså også køre for hurtigt.

Hver gang en vogn kørte ind i Monaco, blev der affyret kanonsalut, og det var en fantastisk oplevelse at køre fra de kolde bjerge ned til palmerne og appelsintræerne. Vi ankom til Monte Carlo kl. 2,00, og vognen blev sat ind på parkeringspladsen.

Næste dag havde vi 5 minutter til at få startet vognen og køre ud fra pladsen. Derfra kørte vi frem til starten til den afgørende prøve på rundbanen. Her begik jeg en stor fejl ved at køre den første etape alt for hurtigt i forhold til, hvad der var muligt at præstere på den anden etape. Selvfølgelig skulle jeg have kørt den sidste og langsomste etape så hurtigt som muligt og derefter have indrettet de andre etaper derefter, når jeg kom igen på anden runde. (Se artiklen i sidste nummr. Red.) På første omgang kørte jeg etapen A-B på 3.10.6, medens jeg ikke kunne komme under 3.33.6 på etapen B-C. På anden omgang havde jeg nøjagtig samme tid på A-B og fik presset B-C ned til 3.33.4. Jeg fik på denne måde reddet mig 245 strafpoints, selv om mine tider var pæne. Resultatet havde været betydeligt bedre, hvis jeg havde været nede på omkring 3.33 for alle 4 etaper — men så ved man det til en anden gang.

Således lyder Robert Nellemanns beretning, og selv om den ikke dækker hele løbet for alle deltagers vedkommende, så giver den dog et glimrende billede af, hvad Monte Carlo-Løb er.

★

Resultaterne.

Vinderen i den store klasse blev: J. Trevoux - M. Lesurque i Hotchkiss med 792,6 points.

Vogne over 750 ccm til 1100 ccm: L. Rosier, Renault, med 757 points.

Vogne med slagvolumen mellem 1100 og 1500 ccm: T. C. Wise i Jowett Javelin med 754,6 points.

De danske kørere placerede sig således: R. Glad - Rottbøl Ørum, Morris, 437,55 points.



Vinderne: Trevoux (t.v.) og Lesurque (t.h.) med pokalerne. I midten: Løbets præsident, M. Meyer.

O. Heick - Kurt Kristensen, Ford, 668,75 points. Robert Nellemann, Ford, 659,25 points. A. Stæhr Johansen, Buick, 584,80 points. I den samlede klacifisering placerede danskerne sig således: Heick nr. 71, Nellemann nr. 82, Stæhr Johansen nr. 126 og R. Glad nr. 154.

Redaktør Sandvad kørte løbet med i Stæhr Johansens Buick, og dette har resulteret i en række artikler i POLITIKEN. Efter disse artikler får man den forståelse, at Monte Carlo Løbet er den rene dødsørsel, samt at det er

uforsvarligt at køre med en fart af 115 km gennem byer, hvor legende børn og oldinge befinder sig på gaden. Vi giver hr. Sandvad fuldstændig ret, det er ikke alene uforsvarligt, men ifølge løbets love er det også forbudt at overtræde færdselsreglerne, så har den pågældende vogn kørt med den omtalte hastighed, så er det kun føreren af denne vogn, han kan bebrejde. Endvidere beretter hr. Sandvad, at det kun er specialbyggede vogne, der har chance for at klare udvælgelsesløbet tilfredsstillende, men specialbyggede vogne kan slet ikke deltage i dette løb. Hvilket formål tjener denne fejlagtige reportage, der er en blanding af overdrivelser og misforståelser?

*

Monte Carlo Løbet set med andre øjne.

Vi har bedt Benny Dickson udtale sig om Monte Carlo Løbet, hvilket han har klaret i få linier:

— Når man spørger mig, så svarer jeg selvfølgelig. Jeg så de danske køreres forberedelser til løbet, og jeg ry-stede på mit stakkels hoved. Hvor blev det hele grebet forkert an. De styrtede rundt for at finde det helt rigtige spotlight, de bedste dæk, den fuldendte passager, de trimmede vogne og de stunderede kort — altsammen meningsløst. Hvad skal man da gøre for at have en reel chance i dette løb? Der er to ting af altoverskyggende vigtighed. For det første: anskaf en vogn af fransk fabrikat. For det andet: Få fransk statsborgerskab. Dette er grundpillen i Monte Carlo Løbet.

* * *



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
 NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGÅ 4868



Den nye

RENAULT

vandt Monte-Carlo løbet

- ★ Den nye Renault 4 C. V., med topventilet hækmotor på 760 cc, sejrede i sin klasse (750—1100 cc) over 26 konkurrenter og beviste herved sin overlegenhed i kvalitet og hurtighed.
- ★ Den nye Renault 4 C. V. har en egenvægt på kun 620 kg, kører ca. 18 km pr liter benzin og har en årlig skat på kun 60 kr.
- ★ Den nye Renault 4 C. V. ligger enestående godt på vejen. Den har uafhængig affjedring på alle 4 hjul.
- ★ Den nye Renault 4 C. V. er Danmarks billigste 4 dørs sedan i anskaffelse og drift.
- ★ Den nye Renault 4 C. V. kan igen leveres om ca. 14 dage mod indkøbstilladelse.

AUTORISERET FORHANDLER

FRISIA A/S

VOGNUMAGERGADE 2 - CENTRAL 15435

GENERALAGENT.: BDR. FRIIS-HANSEN A/S - KØBENHAVN Ø

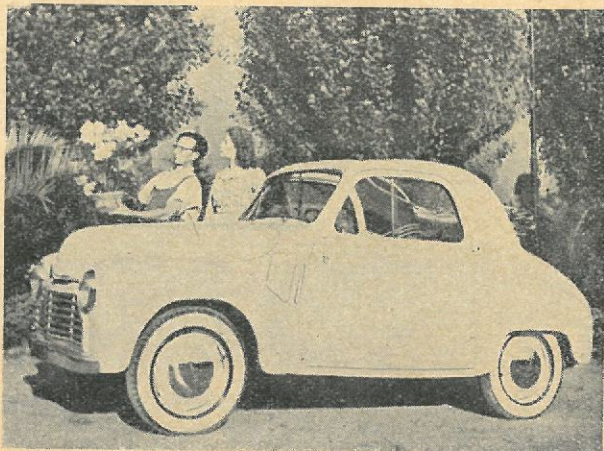
SÅ VARMER VI OP!

De fleste bilister har efterhånden lært, at man skal have en kølerkappe på om vinteren, men det er ikke ret mange, der forstår at bruge den rigtigt. Lad os med det samme få den misforståelse udryddet, at bilens næsevarmer skal holde motoren varm længst muligt, efter at den er stoppet, samt beskytte motor og køler mod frost. Kølerkappen skal først og fremmest hjælpe til med at få kølevandet op til den rigtige temperatur så hurtigt som muligt og dernæst sørge for, at temperaturen ikke falder under, hvad der er hensigtsmæssigt.

Når man starter en kold vogn, f. eks. om morgenen, når man skal ud af garagen, hvor vognen har holdt en hel nat, skal kølerkappen lukkes helt og forblive lukket under de første 10 minutters kørsel, og først efter dette tidsrum skal man åbne for luften. Det er dyrt — meget dyrt — at være hård ved en kold vogn, da 5 km kan slide lige så meget som 500 km normal kørsel med en varm motor. Her er en klar og tydelig brugsanvisning: Luk kølerkappen. Hvis det er meget koldt, så drej motoren et par gange med håndsvinget. Træd koblingen ud og træk chokeren ud. Træd på selvstarteren og lad den dreje motoren et par omgange, inden tændingen drejes til.

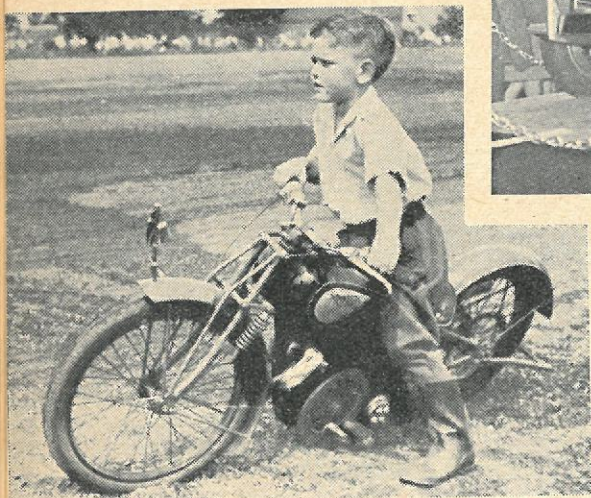
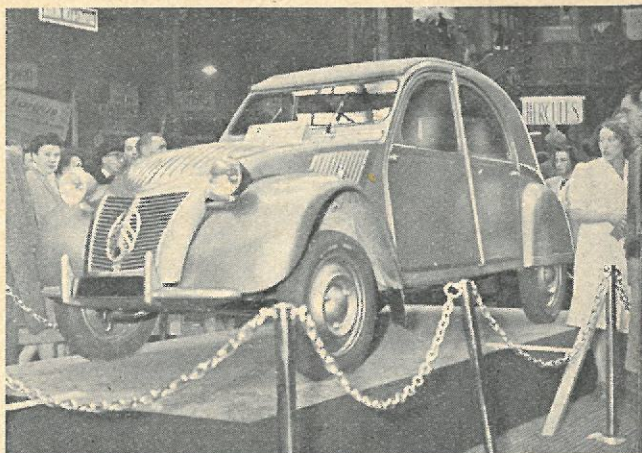
På enkelte vogne som f. eks. flere Opel-modeller, skal man ikke koble ud, da udløserlejet her består af en grafitskive, der i reglen yder større modstand end en kold gearkasse. Kør med det samme, men med moderat hastighed. Skyd chokeren gradvist ind, men så hurtigt som muligt. Kør ca. 10 minutter og åben derefter for kølerkappen. Hvis der er kølevandstermometer, åbner man selvfølgelig, når kølevandet er kommet op på normal arbejdstemperatur. Sæt ikke farten op, før olietryksmåleren er faldet til det tryk, der er normalt efter lang tids kørsel (altså når motoren har opnået sin normale arbejdstemperatur).

Hvad motorcyklerne angår, så er der jo ikke så mange fiksfakserier. Start som De plejer, De ved jo bedre, hvor lidt luft og hvor meget tænding, den skal have, luk op for luften så hurtigt som muligt og lad være med at køre med det samme. Lad motoren arbejde lidt under kvart kraft med konstant hastighed, skru dækslet til olietanken af og forvis Dem om, at olien er tilstrækkelig tynd (bobler i returstrømmen) og kør så med moderat fart de første kilometer. To-takterne kan varmes lidt hurtigere op, eftersom der ikke er olie, der først skal opvarmes. Tak, det var det hele.

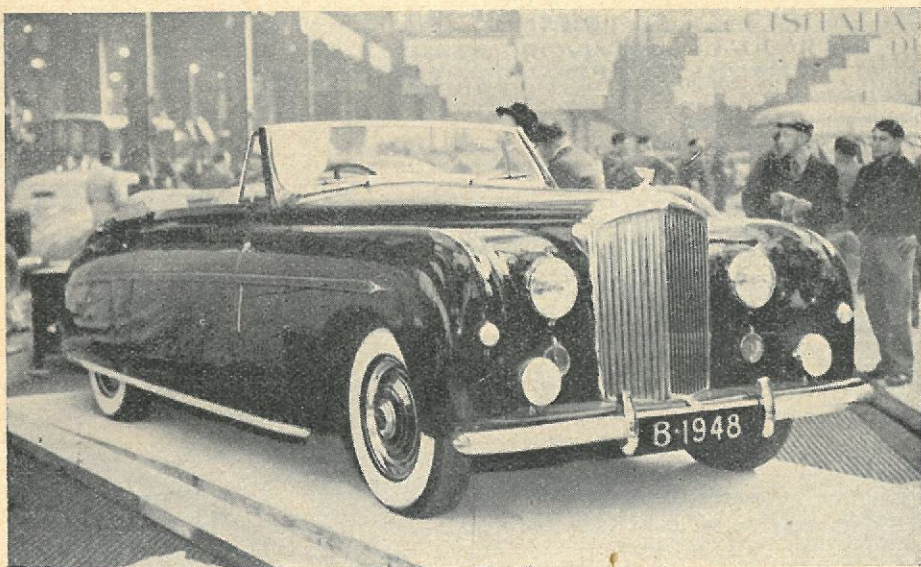


Den lille Fiat 500 er nu blevet afløst af Fiat 600 med toppentilt motor. Den lille »mariehøne« er også blevet amerikanset lidt.

Citroén har fremstillet en folkevogn i ordets egentligste forstand. Prisen er ca. 3000 kr.

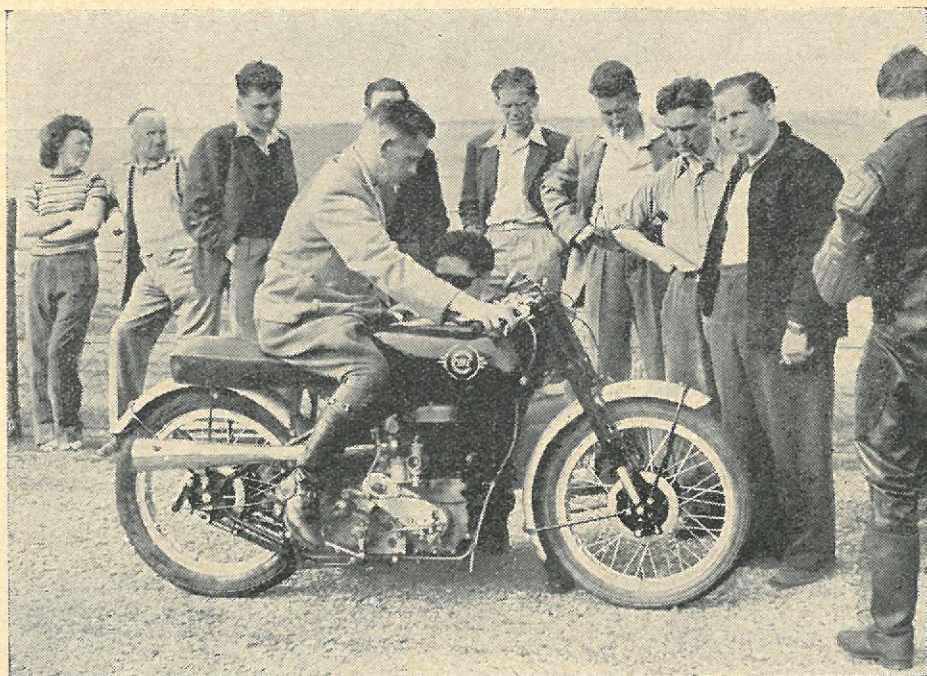
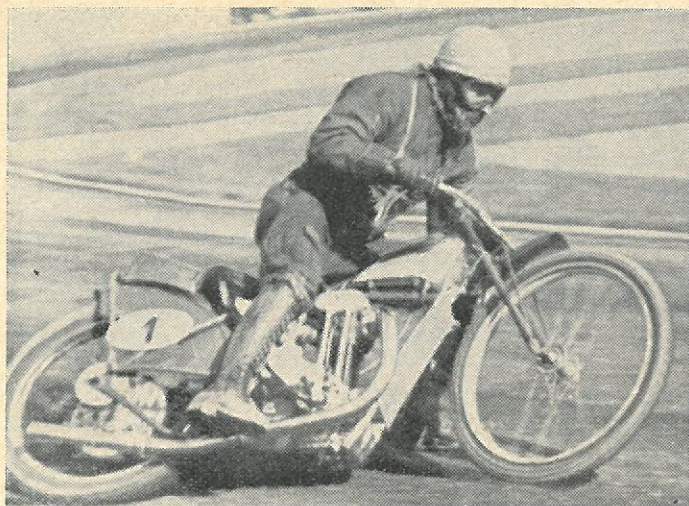


Man må hellere træne i tide, siger denne unge Skiveborger, der allerede sidste år begyndte på motorsporten.



En Bentley model, der får hjertet til at svulme i den ene side og tegnebogen til at synke yderligere sammen i den anden side.

*Kumla Fransson
på Gentofte stadion.*



Eric Motor har bygget en EMC Grand Prix model, der skulle have deltaget i flere løb sidste år, men først for alvor bliver sat ind i denne sæson.

AMERIKANSK BILFABRIK

fortsat fra side 6

i januar 1946, og ikke mindre end 185.000 personer så denne udstilling i løbet af fem dage. Siden den tid er de nye efterkrigsmodeller blevet udstillet i hver eneste kommune i hele landet — og overalt er de blevet modtaget med en sådan begejstring, at over en million ordrer blev modtaget alene i året 1946.

Kaiser og Frazer vognenes smukke, hensigtsmæssige ydre med skærme, der virkede som indbyggede dele af karosseriet, lå forud i stil for nogen konkurrerende modeller. Begge modeller er forsynede med stærke, men meget økonomiske seks-cyl. motorer og er indvendigt bløde og rummelige med 62 inches siddeplads på for- og bagsæderne. Mekanisk set er bilerne bygget efter hævdvundne principper, men er udstyret med efterkrigs maskinforbedringer.

De fire sedan-modeller — Kaiser special, Kaiser De Luxe, Frazer Standard og Frazer Manhattan — er udstyrede med de mest moderne klædestoffer, indbefattende flere stoffer, som ikke før har været brugt i automobilindustrien, og farverne, som benyttes både udvendig og indvendig, konkurrerer med de traditionelle kendte farver i mode- og møbelstofverdenen. Med disse modeller har selskabet indført en ny revolutionær farve-serie for biler i massefabrikation.

I september 1948 introducerede Kaiser-Frazer de første 1949 modeller, Kaiser Special og Kaiser De Luxe sedans, der efterfulgtes i oktober af '49 Frazer Standard og Frazer Manhattan sedans. Over 270.000 Kaiser og Frazerbiler er blevet udleveret til publikum siden oktober 1948.

Personaleforhold.

Et fremadskuende personale-administrationsprogram, som omfatter en enestående forsikringskasse og arbejder med beboelsesplaner, har frembragt et ypperligt harmonisk forhold mellem Kaiser-Frazer og deres 15.000 arbejdere i Willow Run. Selskabet har aldrig oplevet en længere standsning af fabrikationen på grund af strejker, og produktionsevnen er fremragende.

Højdepunktet af dette program er socialforsikringen, til hvilket Kaiser-Frazer afsætter 5 cents pr. arbejdstime til hver arbejder. Forsikringen bliver administreret af en sammensluttede fagforenings-bestyrelse og udbetaler livs-, syge- og ulykkesforsikring samt hospitalsforsikring for alle arbejdere.

For arbejdernes beboelsesforhold har Kaiser-Frazer påtaget sig at bygge Westwillow, et malerisk beboelseskvarter, som ligger vest for Willow Run anlægget. I forening med private entreprenører bygger selskabet forskellige artede huse i villastil til salg til alle arbejdere gennem F. H. A. og veteranlånene. De første nye huse, som blev arrangeret i enheder på 25, var fær-

MOTOR DRESS *tilbyder*

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og

varmt Pelsfor fra **Kr. 198,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med For fra - **39,15**

Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn.
til Motorkørsel.

Firk. Spejle m. buet Glas, prima Forcromn. - **14,85**

Stort Udvalg i Motorhandsker, Huer, Hjelme o. s. v.

MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

dige og blev taget i besiddelse i april 1947.

Længere og lavere Kaiser 1949 modeller med 42 forandringer.

Kaiser Special og Kaiser De Luxe sedans er blevet helt ombyggede for 1949, og deres udseende er forandret både udvendig og indvendig.

42 forandringer, omfattende et nyt kølegitter, kofangere, stel- og skærmpaneler, instrumentbord og indvendige nyarrangementer, har udstyret '49 modellerne med en silhouet, der er tre inches lavere i udseende end tidligere modeller. Den nye fulde længde af Kaiser modellerne er 206½ inches, hvilket er en forlængelse på 3½ inches.

Vandret løbende gitterstænger, som falder ind med den massive tilpassede kofanger, som er bygget i eet stykke, fremhæver den nye front. Ekstra store parkeringslamper er indbyggede i gitterværket, og det nye »Buffalo K« mærke på øverste gitterstang er prikket over i'et på kølegitteret.

Den egentlige højde på 64½ inches er blevet bibeholdt i de nye modeller; men i stilen forekommer silhouetten 3 inches lavere, på grund af de nyformede, langstrakte skærme og de lave, forkromede kanter, som går i eet med karosseriet.

Andre udvendige nye installationer indbefatter et nyt træktype-dørhåndtag, lavere nummerplade-ramme på bagsiden af vognen, et nyt bagagerumshåndtag og massive, forkromede bag- og stoplygter. En speciel nyhed på Kaiser De Luxe er den smukke inskriptionsplade på hver forside-skærm, hvorpå navnet på bilens farve er anført. De Luxe findes i femten forskellige farver.

Det nye instrumentbord dominerer det helt igennem moderniserede indre af '49 modellerne. Blødt, afblændet lys oplyser det urskiveformede speedometer og de andre instrumenter, hvor viserne er specielt behandlede for at lette korrekt aflæsning.

Med rheostatkontakten kan chaufføren ikke alene regulere lysene, men også oplysningen af måleinstrumenterne, og lysene kan dæmpes så meget,



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11 956 - København K.

Gælder det
CLICHÉER — saa

Brdr. BÆRENTZEN

Christiansborggade 1
Tlf. Byen 8040

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

leveres af:

**GENTOFTE
BOGTRYKKERI**

Kongelysvej 14

Gentofte 1850 - 4844

— enhver Tryksag til ethvert Formaal
— i Kvalitetsudførelse



HERNING
Herning Auto-Handel
v. I C. Kristensen
ØSTERGADE 45
TLF. 947

*Reparation og Omvikling
af Magneter og Dynamoer*

MØLLER & SCHOW

Aarhus

Mejlgade 78

Tlf. 11324-9196

Velocette

KVALITETSMÆRKET



D.K.W. Automobilreserverede
en gros. Forsendelse over hele
Landet

Erling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

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

Køretæpper, svær
Kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatører —
Koblingsgreb — —
Læderbælter brede
Kr. 5,50 — Lydpotter Kr. 29 — Amal-
karburatordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste Maskiner — forcro-
mede Styr 1" og 1/8".

Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assortede
Specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. Efterkrav.



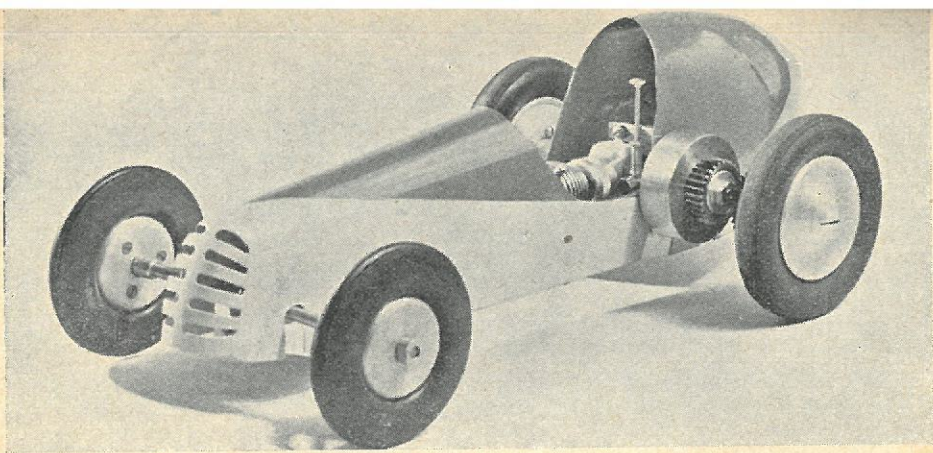
at kun tallene og viserne på speedometeret kan ses.

De indvendige dele er alle af en ny konstruktion og er udført i forkromning i Kaiser De Luxe modellerne og i perleplastik i Kaiser Special modellerne.

De forkromede hjælpknaps-installationer ved håndtagene er en speciel nyhed, hvorved man kan åbne døren med tommelfingeren. Ligeledes er gli-delåsene, som er anbragt på ydersiden af de polstrede paneler, en nyhed, som erstatte den almindelige indbyggede smækdørs-typelås. Andre forandringer i Kaiser De Luxe er askebægrene, den elektriske cigartænder for bagpassagererne og det tæppelagte gulv ved chaufførsædet med gummipedaler og hjælpuder, der harmonerer i farve med det øvrige indvendige udstyr.

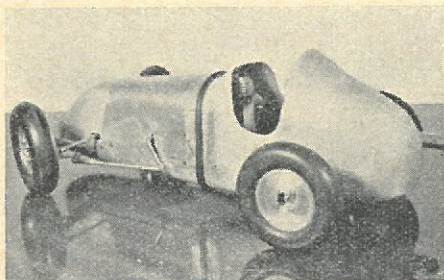
Modelracere

Der er så småt begyndt at komme liv i modelracer-sporten herhjemme, og vi har aflagt besøg i et af centrene for denne morsomme og lærerige hobby. Modelracerklubben »Record« i Lyngby tæller 14 aktive medlemmer, der er i gang med at bygge vogne eller forbedre allerede eksisterende køretøjer. Motorerne har til dato været et problem, men et af klubbens medlemmer, W. Bentzen, har nu konstrueret og bygget en motor, der ser meget lovende ud, og som snart sættes i masseproduktion. De hidtil anvendte motorer har været dieselmotorer på 2 ccm, men den nye danske motor bliver en benzinmotor efter 2-takt systemet og med en slagvolumen på 7,5 ccm. Denne motor, der vil være i produktion om en måned, vil komme til at koste kr. 85,—, hvilket svarer til det, man for øjeblikket må give for dieselmotorerne, men man har med den benzindrevne motor den fordel, at den er konstrueret til formålet og ikke kun er en omplætning fra modelflyverne. Blokken er støbt i duraluminium og er forsynet med køleribber. Krumtaphuset er støbt i magnesium. Blokken er foret med crom-nikkelstål og stempet,



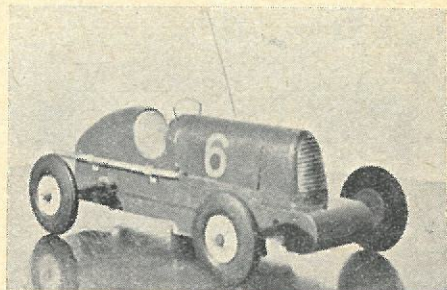
der er støbt i en speciel legering, er forsynet med 2 kompressionsringe og 1 pakring og er iøvrigt af deflektortypen. Plejlstangen er af letmetal, og krumtappen er fremstillet i 3 dele og lejret i 2 kuglelejer som hoved og støtteleje på den samme akselhalvdel. Der er aftageligt topstykke, og i dette sidder et K. L. G. tænderør på $\frac{1}{4}$ ". Boringen er 22,5 mm, slaglængden 18,5 mm og kompressionsforholdet 12:1. Den totale højde er 95 mm. Vi bringer i næste nummer billeder og mere udførlig omtale af denne motor.

Modelbyggeriet er kun i sin vorden endnu, men der er sikkert mange, der gerne vil have lidt nærmere oplysninger, og det er derfor på sin plads at meddele, at »Record« holder møde den 25. februar kl. 20 i Ungdommens Hus på Toftebæksvej i Lyngby, hvor alle interesserede er velkommen. For vore udenbys læsere kan vi oplyse, at vi i næste nummer bringer mål og mange andre oplysninger, ligesom vi til stadighed vil bringe stof om modelracerne.



Herover og til højre: To svenske modeller. Vognene tøjres til en pæl i midten af banen.

O. Bangsfelts smukke racer-model. Farten på de danske modeller er omkring 45 km/time, men Englænderne og Amerikanerne er oppe på over 200 km/time med motorer på 27000 Omdr./min.

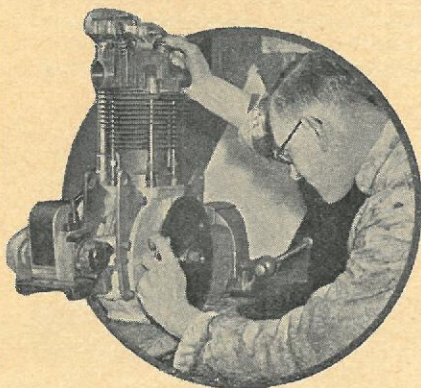


L. Duponts model, er bygget i den gode gamle racerstil.

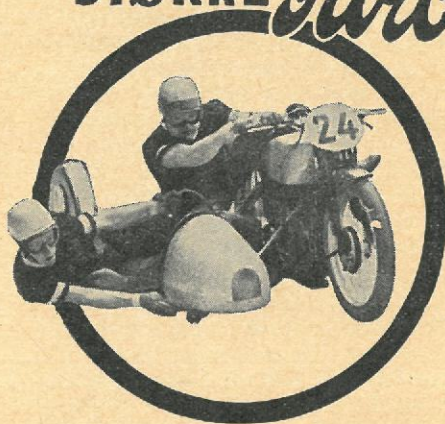


HAR DE SIKRET DEM
ET EKSEMPLAR AF

Større VIDEN



STØRRE *Fart*



EN BOG

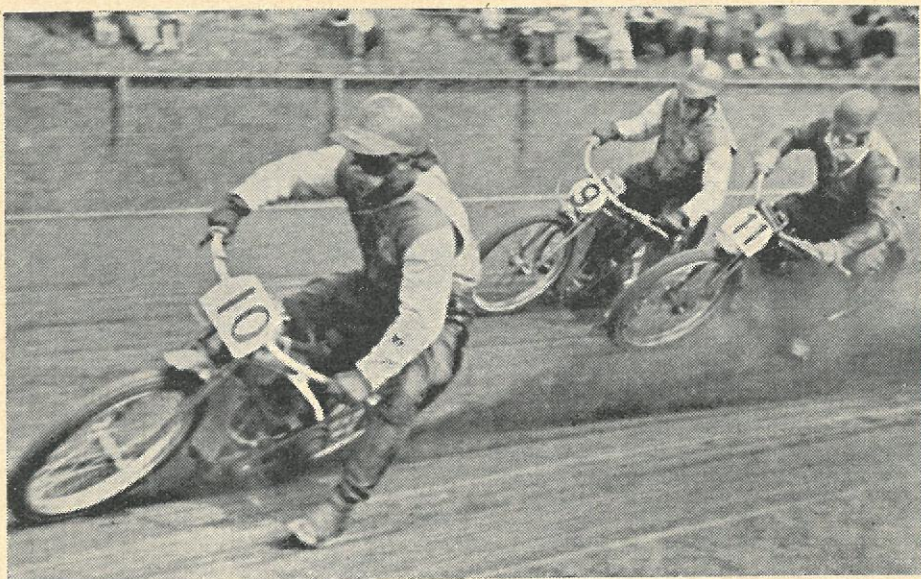
der giver en fuldstændig vejledning i at tune en hvilken som helst motorcykle-motor, skrevet af en af Englands fineste motorcykle-konstruktører.

Det righoldige stof med de mange illustrationer og tabeller er en uvurderlig arbejdsplan for enhver, der vil forbedre sin motor til den daglige kørsel eller til konkurrencebrug.

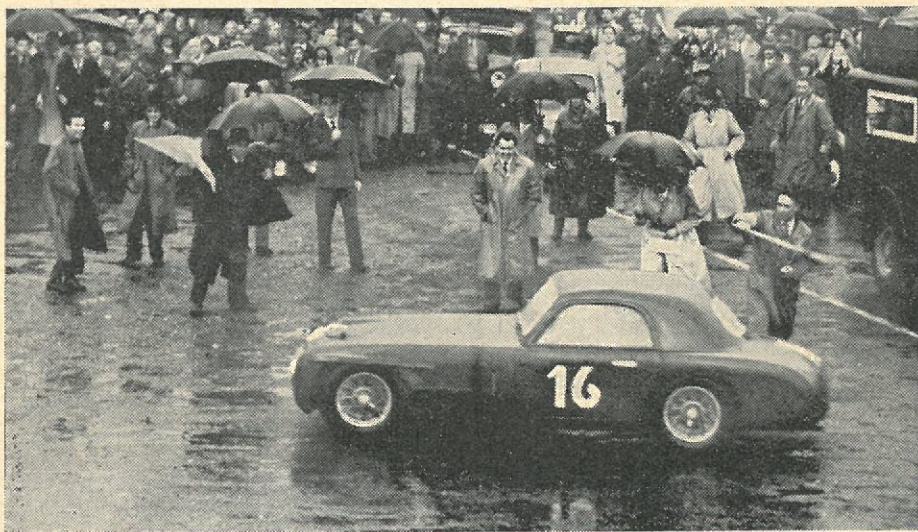
HAR DERES BOGHANDLER DEN IKKE
— REKVIRER DEN DA
HOS OS

Kr. 8⁷⁵

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
LILLE KONGENSGADE 43 ∴ KØBENHAVN K.



Flere af vore læsere vil gerne se et billede af brødrene Carlsson i aktivitet. Her er de med Eskild (10) i spidsen, og Bertil (9) ved siden af P. van Aartsen (11), Holland



Fra opløbet i Coup de Mille milles: R. Sommer ved den sidste kontrol.

Større viden større fart..

En enestående bog om tuning af motorcykle-motorer til standard- og racerbrug.

Kr. 8,75

Min bil og jeg

Endelig en bog, der virkelig fortæller, hvad en bil er, og hvordan den skal behandles. Uundværlig for alle, der har bil, kører bil eller skal lære at køre.

Kr. 8,75

Motorcykle håndbogen

er den ideelle håndbog for alle motorcykle-ejere. - Udsolgt fra forlaget.

Kr. 7,50

*Alle bøgerne rigt illustreret
sendes pr. efterkrav*

LØSEKRUGS
BOGHANDEL

JAGTVEJ 59

KØBENHAVN N.

FICM

indstifter nye verdensmesterskaber

★

Fra motorcykle-sportens højborg FICM i Paris meddeles det, at der i den kommende sæson vil blive kørt om verdensmesterskaberne i de forskellige klasser, og at der hvert år vil blive kørt om disse mesterskaber for såvel kørere som mærker.

Verdensmester bliver den kører og maskine, der opnår de bedste resultater i 6 af årets store løb, og som disse løb er i 1949 udvalgt T. T. løbene på Isle of Man, Schweiz Grand Prix den 2.—3. juli, Hollands Grand Prix den 9. juli, Belgiens Grand Prix den 19. juli, Ulster Grand Prix den 21. August og Nationernes Grand Prix den 4. september. Der vil blive kørt om verdensmesterskabet i følgende klasser: 125 ccm, 250 ccm, 350 ccm, 500 ccm og 600 ccm med sidevogn. Sidevognene skal dog kun deltage i de løb, hvor der i forvejen bliver kørt en klasse for sidevogne.

Ved at deltage i disse løb deltager man automatisk i konkurrencen om verdensmesterskabet, og resultatet bedømmes således, at vinderen i et løb får 10 point, nr. 2 får 8 point, nr. 3 7 point, nr. 4 6 point og nummer 5 får tildelt 5 point. For den hurtigste omgang kørt af en rytter, der gennemfører løbet, gives 1 point. Det er dog kun de 3 bedste resultater i alle løbene, der medregnes, og for fabriksmesterskabernes vedkommende medregnes kun den hurtigste maskine i hvert løb, hvor flere maskiner af samme fabrikat deltager. Verdensmesterskabet kan således ikke sikres af en fabrik, der har mange maskiner med i løbene. Besætter samme fabrik både første-, anden- og tredjepladsen, får den pågældende fabrik kun tildelt 10 point for førstepladsen, medens den maskine, der kommer som nr. 4, får 6 point. Er der tvivl om resultatet, vil den endelige afgørelse ligge hos FICM.

Verdensmestrene vil få tildelt FICM's emblem og armbind samt et diplom. De vindende fabrikker vil få tildelt et diplom fra FICM. Der vil sikkert blive

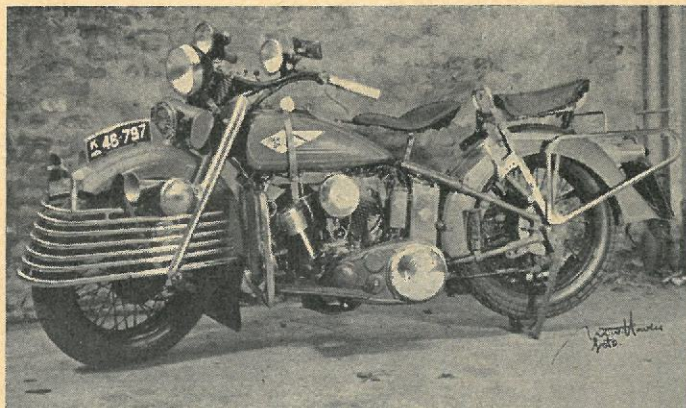
gjort store anstrengelser fra fabrikkernes side for at erhverve dette diplom, og spændingen ved årets store løb vil yderligere stige en tak.

Harley „Dollargrin“

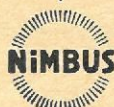
Mekanikermester C. A. Darling, Amager Motorcykleværksted, har moderniseret en Harley Davidson 1930, således at den nu fremtræder som et dollargrin. Der er intet forandret i stellet, blot er skærmene blevet lukket og gjort strømlinieformede. Motoren har ikke undergået nogen egentlig forandring, men ventilløftermekanismen er blevet hårdforkromet, og den oprindelige karburator er blevet udskiftet med en model fra 1947. Den oprindelige forgaffel er blevet erstattet af to telescopstykker, men indregistreringsmyndighederne lod ikke maskinen gå igennem synet med telescopforgaffel, men selv om telescopsystemet ikke er anvendt, er rørstykkerne bibeholdt. De almindelige møtrikker er overalt erstattet af lukkede møtrikker. Forkromet bagagebærer og »kølegitter« rundt om forhjulet giver maskinen et umiskendeligt præg af dollargrin.

Den gamle lygte er blevet erstattet med en nyere model, og foruden det almindelige horn sidder der et kraftigt elektrisk horn på hver side af forgaffelen.

Den moderniserede Harley Davidson kan ikke undgå at vække opsigt, hvor den viser sig.



Specialværksted for
DKW
MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25
Ny Indehaver



VEJLE
ALFRED MORTENSEN
NØRREBROGADE 20
TELEFON 933



**Motorcycle-
Værksted**
Specialværksted for
INDIAN - RUDGE
Reserve dele og Udstyr
BRDR. BECH
Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926



ODENSE
MATCHLESS - JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

GRIPSTER DÆK

3,25 × 19

sælges så længe lager haves.

Forsendes over hele landet pr. efterkrav.

VILLY EGGEN

OMØGADE 3

KØBENHAVN Ø.

TELF. C. 17035

HÆRENS

motorcykleauktion

Der blev i begyndelsen af februar afholdt en auktion, hvor hæren solgte nogle motorcykler og reservedele, men det hele var een stor bunke skrammel, der blev solgt til eventyrlige priser. Der var mødt mange interesserede, der mente, at man her havde en chance for at få en maskine til en rimelig pris, men de stakkels mennesker, der hjemførte noget fra dette »årlige udsalg«, er dårlig tjent med statens handelspolitik. Selv om man havde lejlighed til at se maskinerne ved eftersynet, så havde man ikke chance for at høre dem gå, ja, man kunne dårligt nok sikre sig, at der var stempel i motoren. På de fleste maskiner var der øjensynlige mangler som f. eks. en fjernet magnet eller manglende kæder. En Monark, hvor både magneten og kæderne manglede.

hvor speedometret og lygten var knust, og hvor dækslet over forkæden var en sammensvejet klat, hvor kabler og håndtag var defekte, og rusten indtog den dominerende plads, gik for et bud på 1100 kr. — jeg ville ikke have givet 135 kroner for hele herligheden, selv om den blev bragt hjem til mig. Lignende køretøjer gik i priser op til, ja over, 2000 kroner.

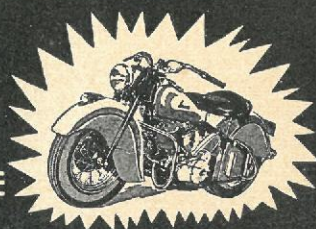
Man kan selvfølgelig sige, at folk kan lade være med at byde disse priser, men man må ikke glemme, at mangelen på motorcykler er stor, og det må betragtes som en ublu fremgangsmåde af staten at udnytte den øjeblikkelige situation. Hvis der var sat en pris på 200—600 kroner på maskinerne, så havde hæren fået sit gamle materiel strålende betalt.



Indian

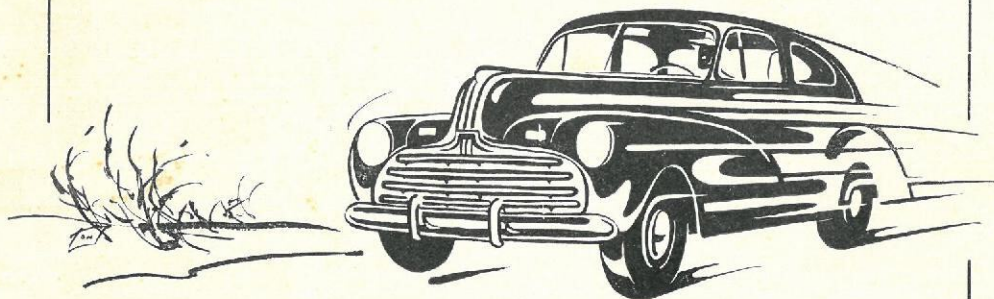
VERDENS FINESTE MOTORCYKLE

GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSEN A/S



Fart og Økonomi

ESSO giver økonomisk Kørsel –



ESSO Benzin giver Driftssikkerhed, stor Ydeevne og bedre Økonomi, og samtidig giver ESSOLUBE Smørelie bedre Beskyttelse for Motoren.

Utrætteligt Forskerarbejde og utallige praktiske Forsøg har bragt ESSO Produkterne forrest i den tekniske Udvikling. Og overalt findes der Tanke og Service-Stationer, der er rede til at betjene Dem med ESSO Benzin og ESSOLUBE Smørelie.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

ACCELERATION OG FART



To Egenskaber, der sætter store Krav til et Stempel. Krav, som BLUE SEALED PISTONS opfylder, fordi den specielle Legering gør det muligt at montere dette Stempel med minimal Tolerance.

BLUE *sealed* PISTONS

AS DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI . ODENSE