

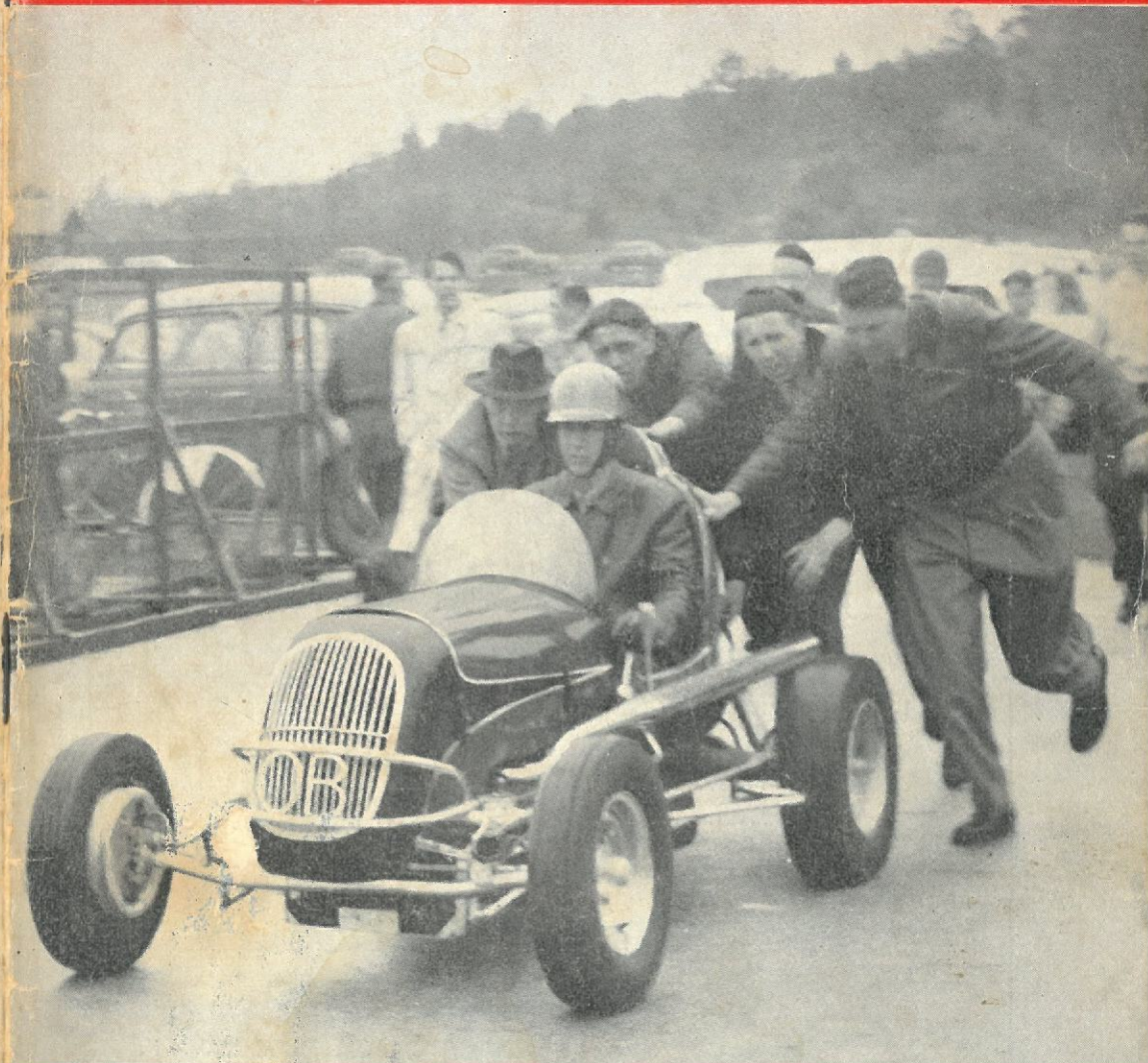
212 512 0 V

SKANDINAVISK MOTOR

Journal

MODEL RACER KLUBBEN
"RECORD"
LYNGBY

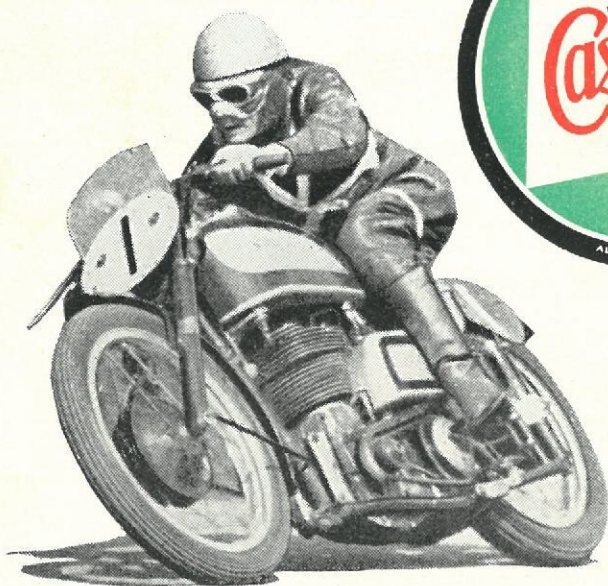
TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 6

Den amerikanske Midget har startvanskeligheder i Stockholms-lobet.

JUNI 1949



Følg Eksperterne
brug **CASTROL Motorolie**

De rette Sommerkvaliteter til Motorcykler:

De fleste 4-Takts..... „GRAND PRIX“
2-Takts..... „XXL“
Nimbus..... „XL“

— men forlang udtrykkelig **CASTROL**, naar De faar fyldt
Olie paa Motoren.

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GOTHERSGADE 109 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

Redaktion og
 ekspedition:
 Ll. Kongensgade 43
 København K.
 Tlf. Palæ 82 93
 Postgiro 688 33

Ansvarhavende
 redaktør:
 Mogens Damkier

Forretningfører:
 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-
 rigte udland danske
 kr. 12,00

Løssalgpris
 kr. 1,10

Indholdsfortegnelse:

	Side
Landskampen Norge—Danmark...	3
Stockholms-Loppet	4
Sportsvogn til 40 personer	15
Aiglou	20
Erindringer fra min racerdagbog.	21
Scramble-premiere.....	24
Ford præsenterer.....	26
Model-racere	28
Jägersro.....	34
To store løb i England.....	36
København—Capetown	38
Tulipan-løbet	44
Ikke spor imponeret.....	48
Løbskalender	48



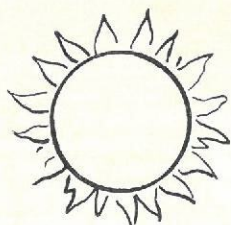
Isle of Man

Vi kan lige akkurat ikke nå at få referatet fra Isle of Man med i dette nummer. Til gengæld kan vi love vore læsere at bringe et godt gennemarbejdet stof i næste nummer. Der vil i år blive meget hård konkurrence, da flere af de engelske fabriker har sendt stærke hold i ilden. Italienerne kommer sikkert også til at gøre sig gældende med Guzzi. Nortons hårdeste konkurrent i seniorklassen bliver sikkert AJS. Velocette skal ikke føle sig for sikker i Junior, da Norton tilsyneladende er ved at tage konkurrencen op i 350 ccm klassen. Også AJS R 7 kan blive farlig i Junior. I år er Guzzi også med i Senior, kørt af A. R. Foster. Det meddeles fra træningen, at Sv. Aage Sørensen ligger som nr. 2 i »Letvægt«, d. v. s. 250 ccm klassen, han er tilsyneladende den hårdeste konkurrent til Guzzi, der køres af Lorenzetti, Barrington, Drinkwater og E. R. Thomas.

N. V. Jensen har også hævdet sig pænt under træningen i Junior — han ligger mellem de »pæne Navne«.

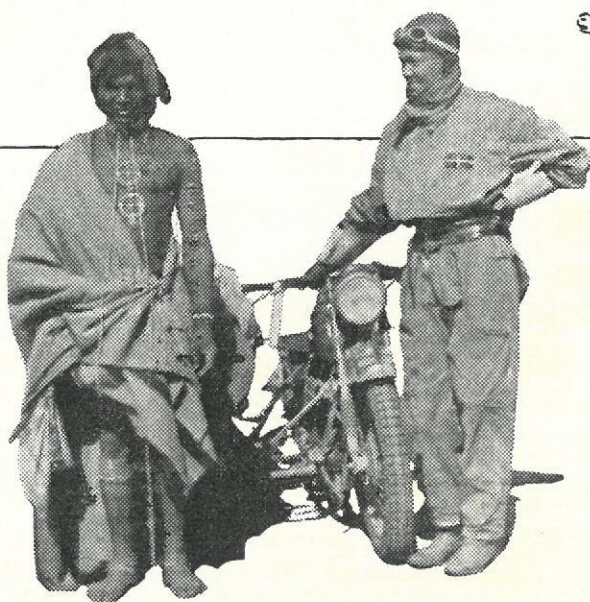
Vi må håbe på alt godt for disse to ryttere, der åbenbart er de eneste danskere, der tør binde an med et ordentligt motorcykleløb i udlandet. Vi må også håbe, at T. T.-løbet i Køge vil give nogle flere danske ryttere blod på tanden, for det er sørgeligt gang på gang at skulle se nordiske løb starte uden en eneste dansk motorcyklist.

På jordbaneløbenes område står det heller ikke for godt til i øjeblikket, hvadenten det skyldes dårligt materiel eller manglende evne til at trimme cyklerne. Et er i hvert fald givet: Danskerne kan ikke hævde sig på noget punkt inden for motorsporten i dag, og årsagerne kan let forklares: De danske ryttere har ikke haft interesse i at anskaffe Grand Prix motorcykler, eftersom der ikke har været afholdt et eneste landevejsløb her i landet i umindelige tider. De danske specialvogne er for de flestes vedkommende bygget efter princippet »man tager 4 hjul«. Endelig har samtlige udøvere af motorsporten herhjemme for lidt anledning til træning.



Alle store motorpræstationer muliggøres ved maksimumsydelse både af mand og materiel. Derfor valgte den unge dansker, Jørgen Bitsch, f. eks. også DUNLOP DÆK til sin motorcykle til sin tur gennem Afrika fornylig.

Dunlop Dæk kan man stole på.



Bestem Dem for

DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30, KBH. Ø.



Landskampen Norge - Danmark

Da Danebrog til tonerne af den danske nationalsang som indledning til den norsk-danske landskamp gled til tops over Dælengen Speedway i Oslo den 13. maj, fortalte tilskueraantallet på de overfyldte tribuner, at motorsport er godt på vej til at blive den nationale sport i Norge.

Det danske hold stillede med Orla Knudsen, Bent Jensen, Aage Andersen og Uno Jensen mod nordmændene Basse Hveem, Leiv Samsing, Werner Lorentzen og Thorleif Andreassen.

Landskampen var arrangeret således, at man kørte to afdelinger med 4 heat i hver, hvorved alle kom til at møde alle. I første heat startede Orla Knudsen, Bent Jensen, Leiv Samsing og Basse Hveem. Allerede i starten var begge nordmændene foran, og trods ihærdige forsøg lykkedes det ikke Orla Knudsen at sprænge deres holdkørsel. Basse Hveem kom først i mål i tiden 1.15,8, kun 4/10 over banerekorden. Nummer to blev Leiv Samsing foran Orla Knudsen. Da der ligesom i de tidligere landskampe blev givet 3, 2, 1 og 0 point, var stillingen 5—1 til Norge.

I andet heat kom nordmændene Werner Lorentzen og Th. Andreassen også først af sted. Aage Andersen var flere gange oppe i nordmændenes baghjul, men måtte hver gang gå tilbage, fordi han ikke kunne komme igennem. Uno Jensen, som startede på Dælengen for første gang, kunne ikke gøre sig gældede, men det må til hans som til andre udlændinges undskyldning siges, at banen med sine skarpe og noget glatte sving er meget vanskelig at mestre uden lang træning. Begge nordmændene kom igen først i mål med Aage Andersen som nr. 3, og det stod således 10—2 til Norge efter andet heat.

Landskampens tredje heat blev meget dramatisk. Orla Knudsen sikrede sig føringen efter en lynhurtig start, men blev overhalet af Werner Lorentzen. På fjerde omgang var Orla Knudsen ved at overhale Lorentzen inden svinget, og da nordmanden lagde maskinen over i broad-side i et forsøg på at lukke, mistede han herredømmet. Det re-

sulterede i et kraftigt styrt, hvor han pådrog sig en lettere hjernerystelse, og man kunne måske kritisere løbsledelsen for at give ham starttilladelse i de senere heat. Orla Knudsen gik i mål som sikker vinder i tiden 1.20,0 med Th. Andreassen og Bent Jensen på de næste pladser, hvilket gav 12—4 til Norge.

I fjerde heat blev der storscoring af Hveem og Samsing, der ændrede stillingen til 17—5 for Norge. De følgende heat resulterede også i norske førstepladser, og da Bent Jensen desuden styrtede i sidste heat, blev resultatet, at Norge vands landskampen med 34—14. Under stormende jubel kørte det norske hold en æresrunde.

Det var tydeligt, at danskerne ikke kunne lide banen, og en samtale med Bent Jensen bekræftede også dette. Det, man hovedsagelig havde at indvende, var svingene, der blev ret farlige, efterhånden som de blev kørt op, men en grundig påfyldning af slagger kan hjælpe her.

Efter landskampen startede ekspertmatchen, hvor hele det danske hold deltog. I det første indledende heat kæmpede Henry Andersen og Orla Knudsen hårdt om lederpladsen, men Orla Knudsen måtte se sig knebet slået. I andet heat vandt Edvin Frederiksen med Aage Andersen på andenpladsen. I slutheatet, hvor der blev kæmpet med sammenbidt energi, vandt Henry Andersen, medens Orla Knudsen overhalede Edvin Frederiksen og placerede sig som nr. 2. Resultatet af ekspertmatchen blev da, at Henry Andersen vandt med 6 point med Orla Knudsen som nr. 2 med 4 point.

Björn Mathisen.

ODENSE

MATCHLESS - JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

STOCKHOLMS- LOPPET

Veteranen „Ragge“ Sunnqvist vandt 500 ccm-klassen på 14 år gl. Husquarna — Walter Bergström kørte et fantastisk løb — Midget-racet det mest spændende — Sort dag for danskerne i specialvognene.

Foto: Mogens v. Haven

Næsten 50.000 tilskuere overværede årets store fartfest på Skarpnäck flyveplads uden for Stockholm. Den skandinaviske motorelite og de berømte udlændinge kunne også give publikum en virkelig motoroplevelse på den vanskelige A-formede bane, der er meget krævende for materiellet og yderst anstrengende for såvel motorcykle- som bilkørere.

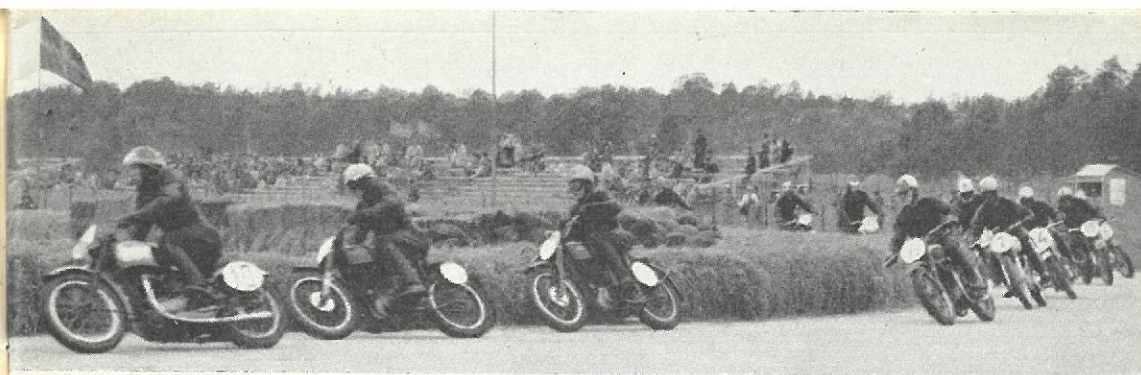
Løbene var i år mere afvekslende og bedre end sidste år, man havde bl. a. udeladt det store Grand Prix over 67 omgange, som virker for ensformigt, når der ikke er flere vogne på banen, end tilfældet var sidste år. Man lagde ud med et løb for standardmotorcykler over 15 omgange. Der var ialt 40 startende deltagere på såvel 350 som 500 ccm maskiner, hvorfor løbet blev delt i 2 indledende heat og et slutheat. Slutheatet i denne klasse blev vundet af Olle Nygren, der kørte en 350 ccm AJS i tiden 22.01,3. Det var en sikker og stabil sejr, eftersom han også vandt sit indledende heat. Nr. 2 blev I. Nilsson, Ariel, 22.25,1, og som nr. 3 kom S. Wesslen, Ariel, 22.43,7. Der var udelukkende svensk deltagelse i dette løb, og det havde været interessant at se nogle af vore gode danske standardkørere på denne bane.

Dagens næste start var midget-racet, der skulle køres over 10 omgange, hvilket svarer til 30 km. Man imødeså med spænding, om de populære små racere



Bira og de Graffenried, der kørte en smuk opvisning, — egentligt løb kunde man ikke tale om, eftersom de hører til samme team og var konkurrenterne fuldstændig overlegne. MvII 3069.

kunne klare denne distance, men publikum blev ikke skuffet, idet løbet blev et af de mest spændende. Der startede 10 vogne med så gode svenske navne som Swahn, Sjöqvist, Tavell, og mod disse havde Danmark kun Robert Nellemann til at forsvare de rød-hvide farver, hvilket han også gjorde efter bedste recept ved at skaffe Danmark en fin andenplads efter en meget smuk og fornuftig kørsel. Allerede fra starten gik Bruno Tavell voldsomt frem med sin Cooper med Sjöqvist og Nellemann lige i hælene. Swahns vogn kom ikke i start, før det øvrige felt var gennem det første sving, og man anså det for ret håbløst for ham at køre sig op. Ikke desto mindre havde han allerede passeret de to bageste mand i feltet, da dette gik ind på anden omgang, og på fjerde runde var der sket store forskydninger i feltet. Sjöqvist havde da været 2 gange i halmballerne og var derfor kommet bagest, Swahn var rykket helt op på trediepladsen, hvor han forfulgte Robert Nellemann. Efter fem omgange var stillingen: Tavell - Nellemann - Swahn - Sjöqvist og Gerremo. Lutte-



Et samlet felt i standardklassen. Mange ryttere valgte med fordel at køre yderbane i de første sving efter starten. MvH 3169.

mann og Lidström var udgået. Ved sjette omgangs begyndelse lå Swahn som nummer 2, og han begyndte en skarp forfølgelse af sin mærkekammerat Tavell. Afstanden mellem de to Coopere formindskedes stadig, og Swahns omgangstid var nu 2.09,5, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 84 km/tim — en imponerende fart for en midget-racer på denne bane. Der var ikke tvivl om, at Swahn pressede sin motor til det yderste, men mærkeligt nok var det ikke motorskade, der satte ham ud af spillet på ottende omgang, men derimod svigtende herredømme over vognen. Hans kørefærdighed kunne simpelthen ikke holde trit med farten, og han havnede i halmballerne, hvorefter han måtte udgå. Gerremo passerede Sjöqvist, men ellers skete der ikke forskydninger i feltet, der kom således i mål:

- 1) Bruno Tavell 22.23,1
- 2) Robert Nellemann 22.54,7
- 3) Niels Gerremo 23.29,9
- 4) Raymond Sjöqvist

Vi var nu kommet til lørdagens tredje start, nemlig 350 ccm T. T.-racere, og her startede den engelske kører W. Sleightholme, AJS, sammen med den skandinaviske elite, hvorfra blandt an-

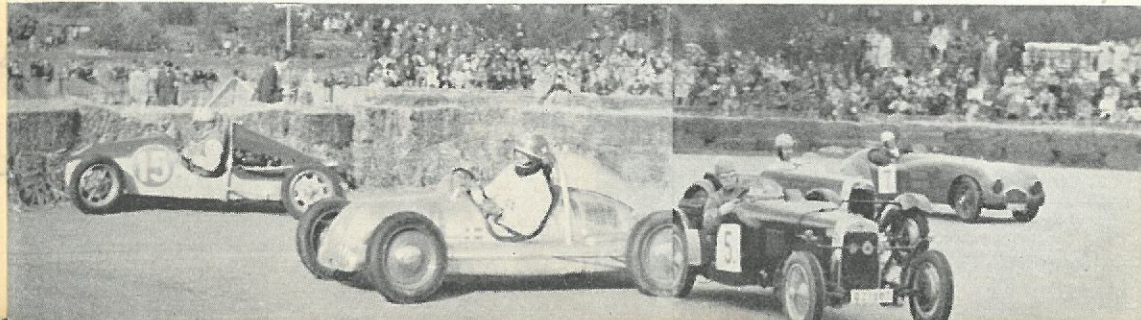
Det ser mærkeligt ud, men vi kan berolige Dem med, at det er to forskellige billeder fra to forskellige løb. T. v. går Raymond Sjöqvist i halmen, medens Nelleman går udenom. T. h. de små, hurtige HRG, der var MG overlegne.
MvH 3269.

det kan nævnes Curt Ginman, Olli Riekkki, Holming, Jack Stousland, Kjell Bakke og Leif Basse Hveem samt Hagström, Gustafsson og Jönsson, de tre sidste på SRM.

Der startede ialt 20 mand i denne klasse, og i et infernalsk brøl kørte det store felt ned mod det første sving på den 60 km lange rute. Da feltet kom tilbage efter 1. omgang, så stillingen således ud for de første 10 mand: Ginman, Sleightholme, Hagström, Kjell Bakke, Basse Hveem, Riekkki, Stousland, Hollming, Bertil Engström og Nils Jönsson.

På anden omgang tager englænderen føringen efterfulgt af Ginman og Hagström. Stousland er gået frem til femtepladsen. Tilsyneladende er der noget galt med Basse Hveems maskine, han kommer meget forsigtigt ned mod svinget, og senere får vi at vide, at hans koblingskabel er sprængt på denne omgang. Efter 5. omgang er stillingen for de første 10 ryttere:

- 1) W. Sleightholme, AJS (R 7)
- 2) C. Ginman, Velocette
- 3) J. Stousland, Velocette (KTT)
- 4) O. Riekkki, AJS (R 7)
- 5) G. Hagström, SRM
- 6) K. Bakke, Velocette
- 7) Basse Hveem, Norton
- 8) B. Enström, Husqvarna
- 9) N. Jönsson, Norton
- 10) Wilho Hollming, Norton





Sleightholme kørte et fint løb, foruden en smuk stilopvisning. MvH 3369.

Der sker nu ingen særlige forskydninger, bortset fra at Hagström må udgå, men efter 10. omgang får Stousland signal fra sit depot om at forcere, og allerede på 12. omgang går han forbi Ginman og optager nu en fantastisk forfølgelse af Sleightholme, som han følger som en skygge på de næste omgange, samtidig med at de øger afstanden fra Ginman. Stousland kører forøvrigt Leiv Samsings Velocette, en snart historisk maskine — i dette ords gode forstand.

Der opstår nu en mægtig kamp om førstepladsen, og på 18. omgang ser det ud til, at Stousland skal have heldet med sig, han er lige oppe i englænderens baghjul, men så kommer han for hurtigt ind i et sving, hvor maskinen skrider ud. Han får den dog hurtigt under kontrol, men chancen for en førsteplads er forspildt. Resultatet af dette spændende løb blev:

- 1) W. Sleightholme, AJS, 44.25,0
- 2) J. Stousland, Velocette, 44.30,1
- 3) C. Ginman, Velocette, 45.13,7
- 4) K. Bakke, Velocette, 46.16,8
- 5) Leif Basse Hveem, Norton, 46.21,7
- 6) O. Riekk, AJS, 46.25,6
- 7) Wilho Hollming, Norton, 46.27,6
- 8) Bertil Enström, Husqvarna, 46.42,2



Dagens sidste løb var for sportsvognene med slagvolumen indtil 1,5 liter. Disse skulde køre 15 omgange, og her deltog fra Danmark de 3 MG-kørere Heick, Rottbøl Ørum og F. Lillelund. Under træningen havde Heick kørt ualmindelig godt, spørgsmålet var blot, om han kunne følge de små hurtige HRG — et spørgsmål, der hurtigt blev besvaret, da starten gik. Lige med det samme tog HRG'erne føringen, og de var end ikke truet resten af løbet, der iøvrigt var ret uinteressant. Efter de første omgange var stillingen:

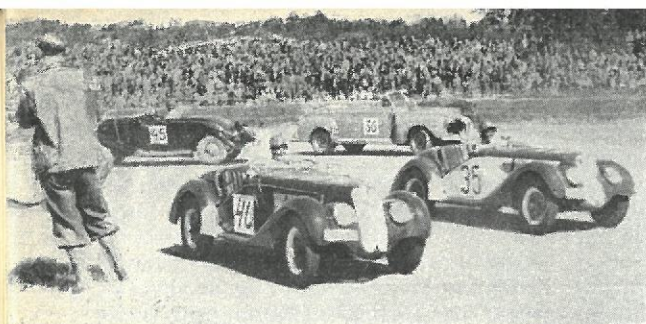
- 1) Gösta Alpen, HRG
- 2) Th. Svensson, HRG
- 3) Björn Atterberg HRG
- 4) Osvald Heick, MG
- 5) Rune Berg, MG
- 6) Cederbaum, DKW

Cederbaum kørte et glimrende løb, indtil han i ottende omgang måtte udgå med et punkteret forhjul. Ud over et par mindre forskydninger i midten af feltet skete der intet, og resultatet blev:

- 1) Gösta Alpen, HRG, 36.47,5
- 2) Th. Svensson, HRG, 37.03,3
- 3) Björn Atterberg, HRG, 37.37,6
- 4) Osvald Heick, MG, 37.47,1
- 5) Rune Berg, MG, 38.33,5

*

Det havde været bitterlig koldt om lørdagen, og der var kun ca. 10.000 tilskuere til dagens løb. Man kunne ikke lade være med at tænke på arrangørerne af dette store løb, SMK's Stockholms afd., som igen i år var ude med ca. 200.000 kroner, men heldigvis for både arrangører og deltagere oprandt søndag morgen med strålende solskin, og vi var klar over, at der ville blive stor tilstrømning til banen. Allerede da vi kl. 9,30 startede ud af byen mod Skarpnäck, var trafikken ved at gå i knude, og det viste sig da også, at man måtte udskyde starten, som skulle gå kl. 12, til kl. 12,30, idet der på en strækning af ca. 10 km holdt en kø af biler og mo-



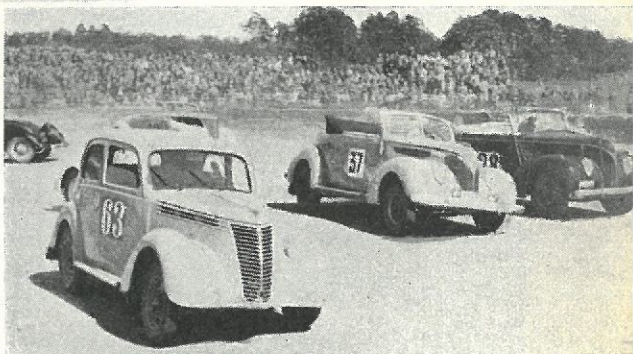
Billedet tilvenstre ser meget almindeligt ud ved første øjekast, men ser man nærmere efter, opdager man, at en Fordvogn er ved at køre den gale vej. Køreeren havde for meget gas til en lav gearing i svinget — og så vilde de mange hestekrefter en anden vej. Forneden er Ford'en stadig i billedet, der iøvrigt viser vognenes krængning i svinget. VM 3569.

torcyklister, som endnu ikke var kommet ind på banen. I mellemtiden benyttede jeg lejligheden til at se mig lidt om i ryttergården.

Det var selvfølgelig racervognene, jeg var mest interesseret i, men der var også nok at kigge på, og den, der vakte mest interesse, var en helt ny hjemkommen amerikansk midt-racer med Ford V-8, 60 hk motor med specielle »Hollywood Eddie« topstykker og 2 karburatorer. Desværre var der en del vrøvl med motoren, og den måtte senere udgå af løbet. Man så også Maserati, Bugatti, Alfa Romeo, Buick spec., Kaiser spec., Hudson spec. og mange andre, for ikke at tale om ingeniør Nobelius' specielle Ford V-8 med 4 karburatorer, som forøvrigt ikke bliver til noget, før der fjernes endnu et par karburatorer. Sidste år var den monteret med 8.

*

I klasse B for sportsvogne over 1,5 liter startede ialt 23 vogne, både specialbyggede og standardvogne. Løbet kørt over 20 omgange, og straks i starten lagde de tre BMW køreere Bertil Lundberg, Gunnar Wahlberg og Arvid Fische sig i spidsen, tæt fulgt af Raymond Sjöqvist i sin Ce-Ge special foran Frede Andersen, BMW. På de fem første omgange udgik fire vogne, deriblandt Robert Nellemann i Ford V-8. I syvende omgang sker der en del forskydninger. Efter en blændende kørsel er Sjöqvist gået op på andenpladsen, og Lundberg falder tilbage efter en lille visit i halmballerne, medens Frede Andersen nu ligger som nr. 4 tæt efter Fische. Under Sjöqvists hårde kamp for at nå op til Wahlberg skrider vognen ud i et af svingene, og han havner i



halmballerne med et eksploderet forhjul. Nu begynder den danske lejr at syde og koge, for da kørerne går ind på tiende omgang, ligger Frede Andersen på tredjepladsen. Men ak og ve, man skal ikke glæde sig for tidligt. Frede Andersens bremses er begyndt at svigte, og han må tage forsigtigere på tingene. Allerede på tolvte omgang bliver han overhalet af Lundberg, som har kørt sig op igen, og nu begynder Gunnar Bergmann, BMW, også at vise tænder. Han har længe ligget som nummer otte, men går nu stærkt frem og når op på fjerdepladsen. Placeringen var uforandret de sidste fem omgange, og man fik igen bevis for, at BMW er urørlig, selv om den kører sammen med vogne med langt større slagvolumen. Resultatet blev:

- 1) G. Wahlberg BMW, 47.45,9
- 2) Arvid Fische, BMW, 47.53,9
- 3) Bertil Lundberg, BMW, 48.38,5
- 4) Gunnar Bergmann, BMW, 48.49,6
- 5) Frede Andersen, BMW, 49.12,8

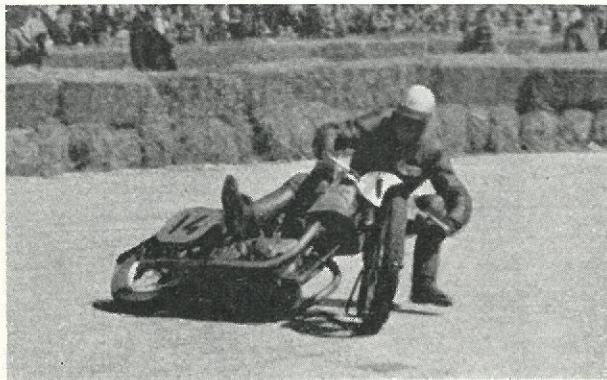
— alle to omgange forud for det øvrige felt, som ikke fik lov at fuldføre løbet, men blev flaget ud!!!

Starten for 500 cc'm T. T. motorcykler blev imødeset med store forventninger, ikke mindst af Svenskerne, der i år

havde mobiliseret veteranen Ragnar Sunnqvist — velkendt fra Saxtorp Grand Prix'ets store dage, hvor han blandt andet vandt i 1934 på en Husqvarna. Det var også »Ragge«, der i November Kåsan 1947 kørte i mål på den bare fælg. Sunnqvist kørte i Stockholmsloppet en tocyldret Husqvarna af samme type som den, han vandt med i Saxtorp for femten år siden, og med spænding imødeså alle denne grand old man's møde med den nyere nordiske motorcykelgeneration. Englænderen

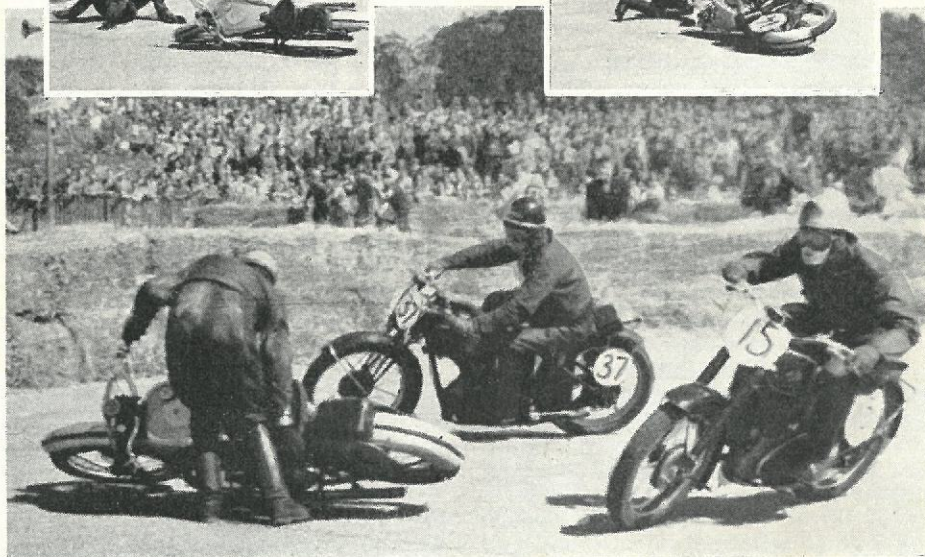
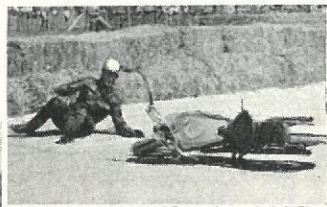
Sleightholme, der om lørdagen vandt klassen for 350 ccm, stillede også til dette løb med sin 350 ccm AJS. Ragnar Sunnqvist havde, da han stillede op til dette store race, ikke kørt i T. T. konkurrence de sidste 10 år.

Der startede ialt 14 mand, og englænderen Sleightholme tog straks føringen tæt forfulgt af Sunnqvist, Werner Lorentzen, Holming og Järveläinen. Walther Bergstrøm fik ikke sin maskine i gang, og han kom helt ned til første sving, før den tændte, men da



Alver Strandberg styrter, men kommer på benene igen. Det er altid en farlig situation, når en rytter styrter midt i feltet, men det eneste rigtige at gøre er at komme hen til maskinen hurtigst muligt, da der derved kun bliver een enhed for de andre ryttere at undgå. Ligger rytter og maskine hver for sig, vil det ofte forvirre de andre ryttere på banen. MvH 3669.

Lars Lundberg og Bertil Olson undergår på det nederste billede sammenstød. MvH 3769.

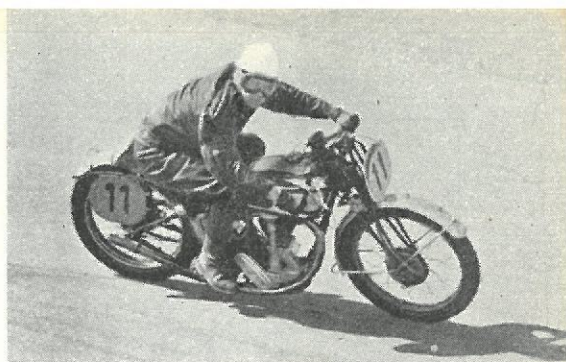


gik det også som en raket ned ad langsiden, en halv omgang efter det øvrige felt. Med finsk sejhed masede han på sving efter sving, og allerede på første omgang kørte han sin første mand op. Samtidig havde »Ragge« taget føringen, og man var nu klar over, at der forestod en mandedyst. Der gik et sus af spænding hen over de 40.000 tilskuere under jætternes kamp — blot hørtes med mellemrum svenskerne taktfaste slagråb: »Ragge« — »Ragge« . . .

På tredje omgang kommer Sleightholme for hurtigt ind i svinget før depotet, men som den drevne kører han er, indser han det umulige i at tvinge maskinen igennem, hvorfor han tager bremserne på begge hjul, medens han lader maskinen gå lige ud og dermed direkte i halmballerne, der tager så kraftigt imod maskinen, at han må udgå. Werner Lorentzen ligger nu på andenpladsen foran Järveläinen og Bågenholm, der har kørt sig op fra 8. pladsen. Bergström forcerer stadig, og han ligger nu allerede som nr. 6.

Luften er ladet med spænding, kan »Ragge« holde føringen, eller når Bergström eller Lorentzen op? Men det er for tidligt at dømme om udfaldet. Imidlertid sker der nogle forskydninger i midten af feltet. Hildor Jansson er fra 11. pladsen kørt op til 6. pladsen, og Hollming, som har haft et par udskridninger, er faldet tilbage på 8. pladsen. Järveläinen er udgået, og selv den kendte finske kører Lampinen kan ikke følge dette hårde felt, men ligger støt på 7. pladsen. Efter 10 omgange er stillingen: Sunnqvist, Lorentzen, Bergström, Bågenholm, Th. Andreassen, og således holdes stillingen de næste 5 omgange med et par mindre forskydninger sidst i feltet.

Der bliver nu givet tegn fra Lorentzens depot om at forcere, og han vinder ind paa Sunnqvist, samtidig med at han øger afstanden fra Bergström, men



Thorleif Andreassen er ved at rette sin Norton op efter svinget. MvH 3869.

nu får også disse signal, og tempoet bliver skruct yderligere op. »Ragge« kører således 15. omgang på 2.10,2 og 18. omgang på 2.10,0, hvilket blev den hurtigste omgang. Bergströms tider for de samme omgange lå på 2.12,8 og 2.11,8 — Lorentzen fik kludder med sin kobling, og i 18. omgang overhaledes han af Bergström, der nu lå som nr. 2. Sunnqvists forspring var for stort, og under jubel fra 40.000 svenskere suste han over mållinien som sejrherre.

Resultatet blev:

- 1) Ragnar Sunnqvist, Husqvarna, 44.26,7
- 2) Walter Bergström, Norton, 44.44,9
- 3) Werner Lorentzen, Norton (katalog model) 44.47,2
- 4) Carl Bågenholm, Triumph, 46.18,1
- 5) Th. Andreassen, Norton (katalog model) 47.06,8

»Ragge«s omgangstider på de sidste omgange svarer til en hastighed af 83 km i timen, og han må således på de lige stræk have ligget på ca. 150 km i timen. Iøvrigt vandtes denne klasse sidste år af Walter Bergström i tiden 45.00,6, og de tre første i år var i mål under denne tid, altså satte »Ragge« ydermere rekord.

Vi var nu kommet til dagens næstsidste løb, nemlig klasse C for specialvogne indtil 4,5 l eller 1,5 l med kom-

Til venstre er »Ragge« i fuldt sving. Læg mærke til det ene udblæsningsrør, der stikker langt bagud. I midten lykønskes »Ragge« stille og roligt. Til højre Walter Bergström, der fortjener at hæder for sin kørsel. MvH 3969.



TOR FODGEAR

Forær Dem selv et TOR fodgear med frigearedal. Giver tryghed i trafikken.
Kr. 75.00 eksklusiv montering.



Fodgearet er en af de bedste og vigtigste forbedringer i motorcykleindustriens historie. Det er derfor en betydningsfuld forbedring, at ældre håndgearede maskiner nu kan monteres med et TOR fodgear. – TOR fodgear har tillige endnu en forbedring – hjælpedalen – der ved et let tryk sætter maskinen i frigearedal, uanset hvilket gear man har inde.

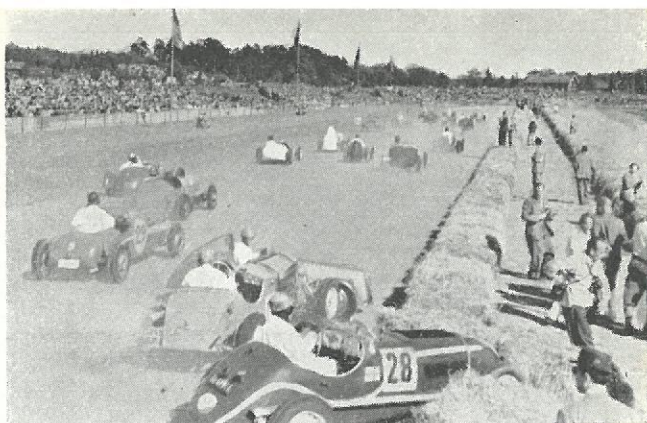
NÆRMESTE FORHANDLER OPGIVES:

SIMONSEN & NIELSEN A/S

KØBENHAVN K.

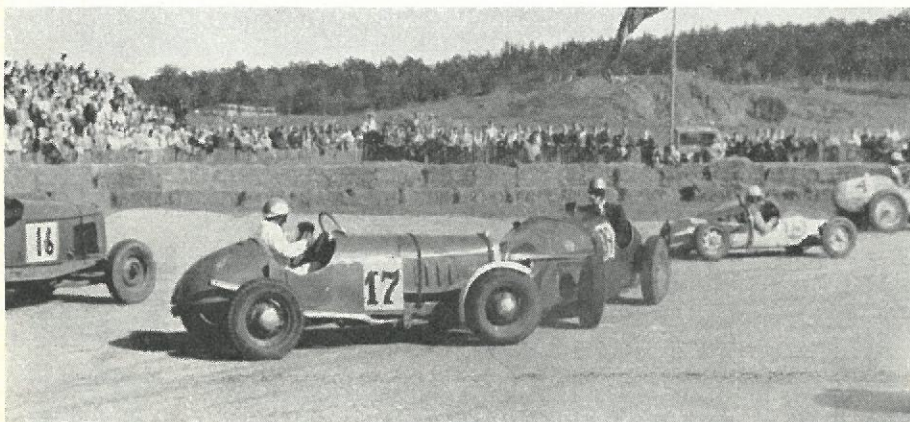
CENTRAL 3789

Til h.: Freeman Steensen får dødsstødet. Intet er så ærgerligt som at starte i udlandet og så få det hele ødelagt på første omgang, særlig når det er andre, der forårsager kalamiteterne. VM 4069. Forinden: Kvarnström og Hans Hansen kysser hinanden goddag. Det ser ud til, at svenske køreere har lært for meget teknik af deres fodboldlandshold. MvH 4169.



pressor. Der var anmeldt ikke mindre end 20 specialvogne af alle mærker, bl. a. Ford, Hudson og Buick. Løbet skulle køres over 25 omgange, d. v. s. 75 km, måske for hård en distance for disse — i de fleste tilfælde — selvbyggede vogne. Samtidig med disse 20 vogne startede man yderligere specialvognsklasse C for racere, og da der til dette løb kun var anmeldt nogle få svenske deltagere, havde man suppleret denne klasse med saa kendte navne som Prins Bira, som nu kører Maserati, og schweizeren de Graffenried, også i

og af sted for disse 30 hårdt kørende vogne. Man frygtede en katastrofe, det kunne ikke gå godt, og nu så man danskeren Freeman Steensen gå på tværs af banen. En svensker havde taget hans venstre forhjul, og i samme nu blev han påkørt i højre side af en efterfølgende vogn. Tre vogne lå i en klump lige efter startlinien, og oppe i



Maserati. Når hertil så kommer 4 midgetracere, var man efterhånden oppe på et samlet startfelt på ca. 30 vogne, og jeg tænkte med gru på, når disse 4000 hk ville blive sluppet løs på een gang og som en vild horde styrte mod det første vanskelige sving.

Omsider var alle vogne på plads. Midt i dette store felt øjnene vi danskerne Elo Sørensen, Hans Hansen og Freeman Steensen, finnen Mattila og nordmanden Hindsværk, der først var kommet om lørdagen og derfor ikke havde været med til accelerationsprøven. Nu gjorde starteren klar . . . 1 minut igen, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 sekund — start

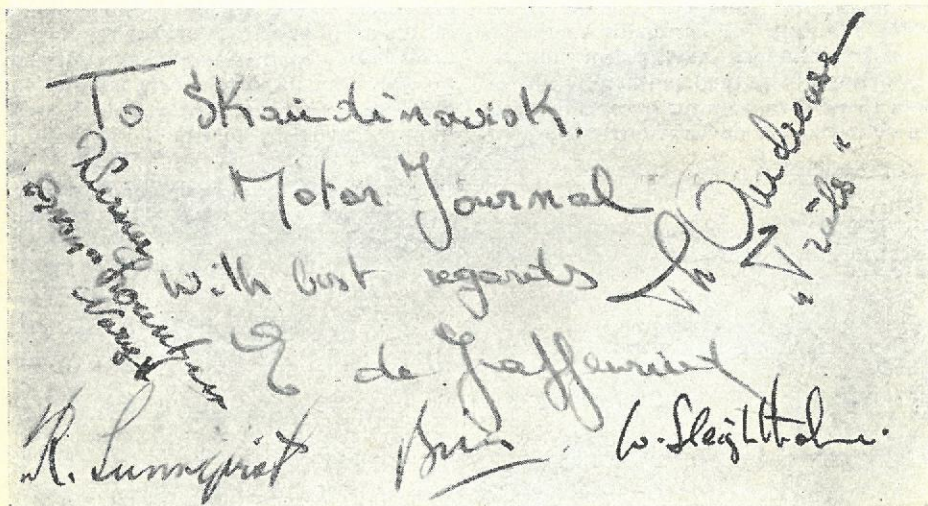
det første sving lå endnu tre vogne, men heldigvis skete der kun materiel skade, og alle vognene kom omsider af sted, men Freeman Steensen måtte gå til depotet, hans fortøj var slået skævt, og koblingsarmen var bukket. Vi havde ellers stillet store forventninger til hans special folkevognsracer, men det var en kort debut.

Også Kvarnström blev påkørt og drejet en omgang rundt på banen, hvor Hans Hansen ikke kunne undgå at ramme svenskerens Hudson. De to vogne gav hinanden en regulær lige venstre med delvis knock-out som følge.

Nu kom det store felt op mod mål-

linien efter første omgang. I Spidsen Bira og de Graffenried tæt efterfulgt af Olsson i sin Kaiser special foran Bengt Jonsson i Bugatti, G. Karlsson i Ford, G. Löfström i Ford spec., og i den bageste halvdel Elo Sørensen og Hans Hansen. Det så ikke lovende ud for det danske team. Efter 5. omgang var stillingen denne: Graffenried, Bira, Gunnar Olsson, Hindværk, Olle Bergström og Swahn i sin 500 ccm Cooper. Derefter Sjöqvist med sin 2 cyl. Triumph midget, L. Bergström, Buick, og Sv. Karlsson, Ford spec. Allerede nu var der udgået 7 vogne, og de fleste af køerne gjorde den fejl at forsøge at følge

Olsson, Swahn, Sjöqvist, Bergström, Hindsværk og Karlsson. Der var nu udgået ca. halvdelen af de 30 startende vogne, bl. a. Elo Sørensen, som måtte udgå på 9. omgang med en knækket bagaksel, men dette løb blev også kørt i et for materiellet dræbende tempo. Bira havde således omgangstider på 2.03 og 2.04, og de Graffenried kørte sine bedste omgange på 1.59 og 2.05, til sammenligning kan vi opgive, at Gunnar Olsson i sin Kayser special havde omgangstider på 2.14. Iøvrigt kørte han et blændende løb og var faktisk den eneste vogn, som kunne følge de to Maserati. På 15. omgang er stillingen: Bi-



En hilsen til SMJ's læsere fra de Graffenried, Bira, Sleightholme, Th. Andreassen, Ragnar Sunnqvist og Werner Lorentzen.

de to meget hurtige Maserati vogne, der kørte i klasse for sig sammen med 5 andre vogne af samme cylindervolumen og iøvrigt uden for konkurrence.

Stillingen var nu ret vekslende, efter som feltet blev mere spredt, men det var forbavsende, som de små midgetracere var mange af de større vogne fuldstændig overlegne såvel i kurverne som på langsiderne, men trods alt tabte dette løb det meste af sin kolorit og blev fuldstændig domineret af de to Maseratikørere Bira og de Graffenried, som skiftedes til at føre løbet. Efter de første 10 omgange var stillingen denne: Bira, de Graffenried, Gunnar

Olsson, Swahn, Sjöqvist, Gunnar Karlsson og to omgange efter det øvrige felt. På 18. omgang udgår Hans Hansen med et sprængt topstykke, og i 19. omgang udgår Sjöqvist. Efter 20. omgang er stillingen så godt som uforandret, i 22. omgang kører Swahn i halmballerne og må udgå, og da de 25 omgange er kørt, er feltet kun på 7 vogne, og resultatet blev:

Special racere:

Nr. 1. Bira 52.38.6. Nr. 2. de Graffenried 52.39.4.

Specialvognsklasse C:

Nr. 1. Gunnar Olsson 56.52,8. Nr. 2
Gunnar Karlsson 58.36,7.

Ovenpå dette store race var vi nu kommet til dagens sidste løb, nemlig Standard Kl. D og E for vogne over og under 1 liter. Disse skulle køre 10 omgange, men det blev en mat afslutning på de ellers så gode og spændende løb. Udover at DKW-køreren Bungerfeldt i 2. omgang væltede i opløbssvinget og blev liggende med hjulene i vejret, medens føreren kravlede uskadet ud, skete der intet.

Resultatet i Kl. D blev: 1. K. G. Svedberg, DKW, 28.08,8. 2. Lars Hüllert, Fiat 1100, 29.18,7. 3. Stig Lindström, DKW, 29.21,3.

Resultatet i Kl. E: 1. S. Turin, Volvo, 26.31,1. 2. E. Tornvall, Lancia, 27.25,1. 3. Sten Toreson, Skoda, 27.43,1.

Løbene var slut, og de 40.000 tilskuerne kørte nu i een uendelig strøm mod Stockholm. Om aftenen var der fest og præmieuddeling på restaurant »Herregården«, som ligger i Stockholms skærgård.

Carl L. Amelung.



Motorcycle- Værksted

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reserve dele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926

Velocette

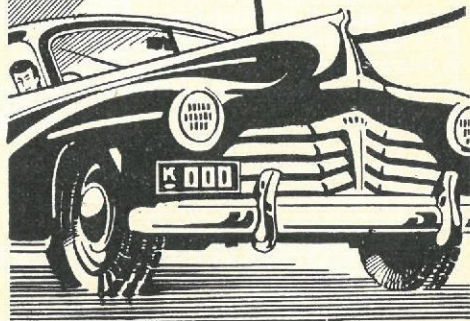
KVALITETSMÆRKET

Englebert

det skridsikre dæk

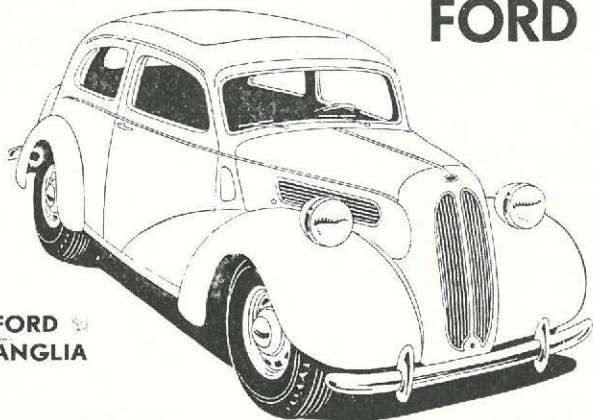


Styrke
Holdbarhed
Sikkerhed



To succesvogne fra

FORD i England



FORD
ANGLIA

**Leveres nu
på indkøbstilladelse**

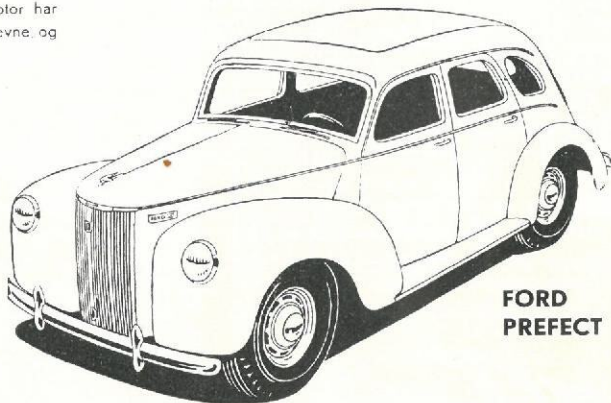
FORD ANGLIA har nu 34 hk 4-cyl. motor og fremtræder med nyt, smukt kølerparti. Selv om Ford Anglia er en lille vogn, er der god plads til fire voksne passagerer og bagage.

Kr. 6040. -
excl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger.

FORD PREFECT har et yderst elegant karosseri med læderindtræk og talrige moderne finesser, bl. a. indbyggede lygter. Den har rigelig plads til fire voksne, og med sin 34 hk 4-cyl. motor har Prefect stor accelerationsevne og en støt og jævn gang.

Kr. 7000. -
excl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger.

Henvend Dem til nærmeste autoriserede Ford-forhandler med Deres indkøbstilladelse, så skaffer han Dem den nye FORD ANGLIA eller PREFECT.



FORD
PREFECT

FORD MOTOR COMPANY A/s - KØBENHAVN

SPORTSVOGN

til 40 personer

Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

Den planlægning af Europas økonomiske fremtid, som for tiden finder sted, og i hvilken også Danmark tager del, beskæftiger sig ikke mindst med de fremtidige transportforhold i samkvemmet mellem de europæiske lande, og det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at man som et led i de meget vidtgående planer har udarbejdet et kæmpemæssigt projekt til et net af motorveje, der skal gennemkrydse kontinentet. Der er en overvejende sandsynlighed for, at disse internationale automobilveje i løbet af forholdsvis få år vil trække deres hvide linie fra Ostende til Konstantinopel, fra Stockholm til Rom og fra Paris til Prag, og at de vil komme til at formidle en

torveje i besiddelse, men det er alligevel et spørgsmål, om de nye motorveje ikke vil få størst betydning for den offentlige last- og persontrafik således, som den vil komme til at forme sig ved hjælp af internationale fragt- og omnibusruter. Hensigten med denne artikel er i første række at gøre lidt nærmere rede for de problemer, som knytter sig til den transkontinentale persontrafik, der skal afvikles over lange afstande med så stor gennemsnitshastighed, at jernbanerne på forhånd er berøvet enhver chance for at følge med. Det vil vise sig, at man ved den rent tekniske løsning af denne opgave må drage nytte af de erfaringer, man igennem årene har samlet sammen vedrørende almin-

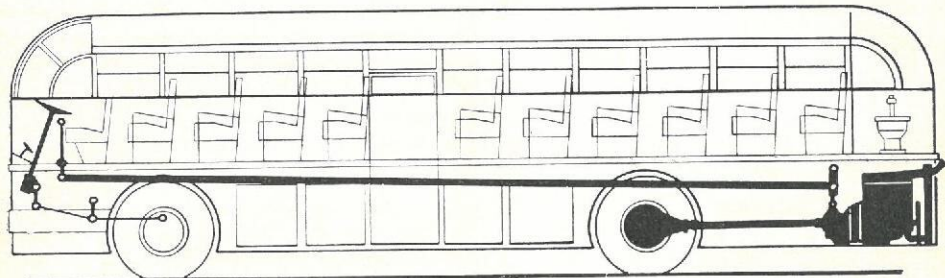


Fig. 1. Et snit gennem en af de transeuropæiske busser.

meget stor del af den intereuropæiske last- og persontrafik.

Dermed rykker Europas motorisering frem i første række blandt de tekniske problemer, vi kommer til at beskæftige os med i fremtiden, og der er ingen tvivl om, at et internationalt net af motorveje, som tillader langt højere hastigheder og belastninger end dem, vi i øjeblikket kender til, vil få afgørende indflydelse på transportvilkårene — ikke alene imellem landene, men også indenfor de enkelte landes grænser.

De eksisterende personbiler vil naturligvis uden videre tage de nye mo-

delige personbiler, og det er ikke usandsynligt, at man i fremtiden kommer til at benytte langt højere gennemsnitshastigheder end dem, man i dag regner med selv for hurtige personbiler i international trafik. Det planlagte net af motorveje gennem Europa vil blive af en ganske særlig karakter, fordi det vil komme til at supplere det allerede eksisterende hoved- og landevejsnet, der i fremtiden vil komme til at fungere som fødelinier til de nye »hurtigveje«, på hvilke trafikken først og fremmest vil komme til at køre lige igennem fra den ene store by til den anden.

DE POPULÆRE MOTORCYKLER



Hovedforhandlere:

I/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

E. BRUUN-LARSEN
ODENSE

ERIK ORTH - KBHVN. Ø.

*Generalrepræsentant for
Tjekkoslovakisk Motorcykleindustri*

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

**Cylinderudslibning
Tandhjul og Krumtapejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.

Når man derfor vil danne sig et indtryk af de køretøjer, der bliver brug for i denne trafik, kan det ikke nytte, at man vender sig til de forbillede, som træffes i USA. Her har man ganske vist også gennemgående personomnibusser, der gennemkører forholdsvis lange afstande, men det amerikanske vejnet er ensidigt baseret på hovedveje (automobilveje), medens det sekundære »fødenet«, som udfylder landet mellem hovedvejene, kun har en så nødtørfdig karakter, at det ikke spiller nogen nævneværdig rolle for den samlede trafik. Resultatet heraf er da også, at de amerikanske hovedveje er så overfyldt med trafik, at omnibussernes gennemsnitshastighed bliver relativt lav; den ligger i almindelighed omkring 35 km i timen, og den overstiger aldrig 45 km i timen. På de gennemgående europæiske motorveje, som i en overskuelig årrække vil være lavt belastede i sammenligning med de amerikanske, vil det imidlertid være muligt at komme op på så høje gennemsnitshastigheder (omkring 100 km i timen), at den offentlige omnibusstrafik på effektiv måde kan udfylde mellemrummet mellem jernbanernes og flyveruternes rejsehastighed.

Lad os da se lidt nærmere på de Omnibusser, som skal benyttes i en sådan »lyntogstrafik« ad motorvejene mellem de store byer i Europa.

Hvor mange personer kan man befordre ad gangen i en enkelt omnibus? Ja, hvis vi holder os til de to-akslede busser, så er passagerantallet begrænset af den største længde, som det vil være praktisk at give et enkelt køretøj, nemlig ca. 11 meter. Selve kørselen på en bred motorvej tillader i og for sig en større længde, men man må jo stadig regne med, at busserne også — ved rutens endepunkter — skal kunne klare sig i bytrafik, og her betegner de 11 meter efter de foreliggende erfaringer sikkert den øverste grænse. Regner vi med, at der kan sidde 2 personer på hver side af midtergangen på fremadrettede tværsæder og med, at de lange afstande, som skal gennemkøres uden ophold, gør det nødvendigt, at der indrettes rimelige toiletforhold, kommer man næppe op over 40 personer pr. enhed foruden føreren. På figuren er vist

et længdesnit af en sådan omnibus. Og så vægten sætter naturligvis en grænse for passagerantallet, idet 40 passagerer og deres bagage beslaglægger ca. 4000 kg af vognens samlede vægt, som ifølge de her i landet gældende regler ikke må overstige 12.000 kg, hvoraf højst de 7000 kg må falde på en enkelt aksel. Om man i den fremtidige, internationale trafik vil kunne enes om at hæve disse grænser noget, er på forhånd ikke godt at vide, men der er — i hvert fald for omnibussernes vedkommende — ingen tvivl om, at man kan klare sig med de allerede gældende danske regler, når man går over til lettere konstruktionsformer end de nu anvendte.

For selvfølgelig må man se at komme bort fra den traditionelle opbygning af en omnibus, der er kendetegnet ved, at man først har en kraftig (og tung) chassisramme, der kan bære hele karosseriet med indhold, og dernæst et karosseri, som i mange tilfælde er så stærkt, at det alene ville være tilstrækkeligt til at bære hele belastningen. Den omnibus, som er vist på tegningen, er bygget op omkring et stålskelet, der på en gang gør det ud for chassisramme og karosseristel, og egenvægten andrager ca. 5800 kg, heri medregnet vægten af toiletinstallation med 200 liter vandtank og luftkonditioneringsanlæg, der under kørselen holder kabinen fyldt med rensat, temperaturreguleret luft af et vist overtryk.

Motoraggregatet ligger helt bagude i vognen, hvorfra det trækker fremefter til bagakslen, og kabinens gulv er hævet så højt over hjulene, at der ikke bliver tale om hjulkasser inde i vognen samtidig med, at motoren med køler kan få plads helt under gulvet. Motoraggregatet er iøvrigt anbragt paa en ramme, der som skuffe kan trækkes bagud, naar motoren skal efterses eller repareres. Alle kontrolorganerne føres som mekaniske træk fra førersædet til motoraggregatet, specielt føres gearskiftningsbevægelsen fra gearstang til gearkasse ved hjælp af et kraftigt, gennemgående stålrør, der under skiftningen forskydes frem og tilbage og vrides. Varmen til luftopvarmning af kabinen tages fra kølevandet; i meget

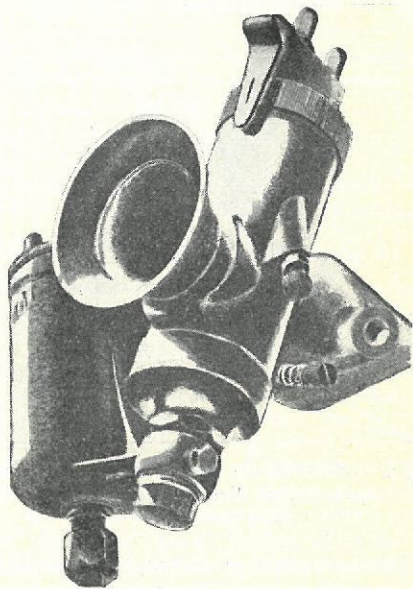
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og Hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, Tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Randers, Tlf. 1730

koldt vejr kan det være nødvendigt at lade hele nedkølingen af kølevandet finde sted i varmeapparatet; fordelingen af kølevand mellem køler og varmeapparat sker ved hjælp af et termostatreguleret spjæld, som af føreren kan indstilles på en bestemt rumtemperatur i kabinen. Mellem de to aksler er der under gulvet plads til passagerernes bagage i otte store rum; løftehøjden fra vejbane til gulv i bagagerum bliver kun ca. 350 mm. Den samlede bagagevægt bliver ca. 1200 kg, svarende til ca. 30 kg pr. passager.

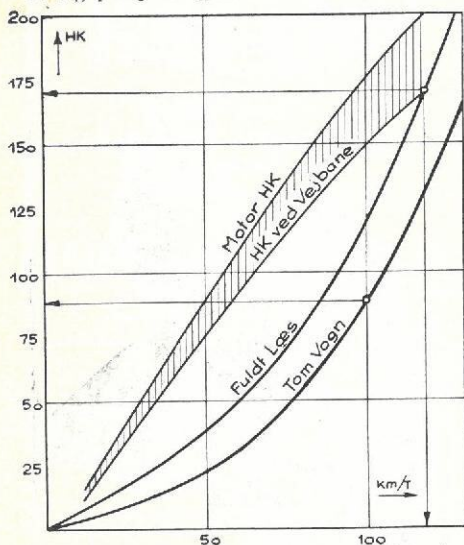


Fig. 2. Effekt-diagram visende køremodstand og motor-HK for den i teksten omtalte langdistancebus.

Passagererne er anbragt i indstillelige enkeltstole af flyvemaskintype, og føreren sidder helt forude under en ventileret glaskuppel med indstillelige afblændeskærme for den øverste halvdel. Ind- og udstigning sker gennem døre midt i vognen, en i hver side; fire trin fører op til kabinens midtergang.

Hvor mange hk skal vi nu indbygge i denne vogn? Svaret fremgår af effekt-diagrammet, der viser køremodstanden i hk ved forskellige kørehastigheder for henholdsvis fuldt læst og tom vogn. Naar vi kører med fuldt læst på vognen, kræves der ved en hastighed af 120 km i timen ca. 170 hk målt ved vejbanen, og med det sædvanlige tab på 15 % mellem motor og vejbane altså

ca. 200 hk ved motorens koblingsflange. Det vil af flere grunde være naturligt, at man deler denne ydelse op på to forskellige motoraggregater, der placeres side om side bagude i vognen, og som trækker på hver sit kronhjul i bagtøjet; de to kronhjul er sammenkoblede og trækker på et fælles differentiale. Ved et arrangement af denne art vil det være muligt at køre alene på en motor (den anden motor må da sættes i frigear), hvilket kan være økonomisk ved kørsel med tom vogn eller ved lave hastigheder i det hele taget. Det fremgår af diagrammet, at vi med en motor, der giver ca. 85 hk ved vejbanen, kan køre ca. 100 km i timen med den tomme vogn og ca. 85 km i timen med vognen fuldt læst. Endvidere medfører opdelingen af motoraggregatet den fordel, at man kan køre videre med noget nedsat hastighed, hvis den ene motor skulle svigte under kørselen. Når man kun kører på en motor, føres en del af kølevandet fra den arbejdende motor gennem en automatisk spjældanordning over igennem kølekappen for den stillestående motor, som derved hele tiden holdes driftsvarm, således at den umiddelbart kan kobles ind og derved startes, når føreren ønsker det.

Der vil selvfølgelig ved køretøjer af denne type kun kunne blive tale om at anvende dieselmotorer, ikke mindst fordi den hurtige omnibustrafik skal konkurrere med jernbanernes forholdsvis lave billetpriser. Kører vi med fuldt lastet vogn med en hastighed af 100 km i timen, skal motorerne afgive ca. 175 hk, hvilket giver et forbrug af dieselolie på ca. 38 liter i timen.

Disse transkontinentale omnibusser vil komme til at køre et meget stort kilometerantal om året, sandsynligvis omkring 200.000 km, svarende til ca. 600 km om dagen. En sådan kraftig udnyttelse er gunstig ud fra et økonomisk synspunkt, idet udgiften pr. kørt kilometer vokser. Hvis man regner med et gennemsnitligt passagertal på 16 og en anskaffelsespris for omnibussen på omkring 1700 kr. pr. siddeplads, vil den samlede kørselsudgift pr. personkilometer allerede ved et årligt kilometerantal på 50.000 ligge under billetprisen for den tilsvarende ydelse på jernbanen.

Det hele forudsætter naturligvis, at benyttelsen af de europæiske motorveje ikke bliver belastet med en yderligere, særlig afgift.

Et punkt, som uvilkårligt vil fremkalde diskussion, når talen er om gennemsnitshastigheder omkring de 100 km i timen, er gummiforbruget. Enhver bilist kender fra motorpresse og håndbøger en kurve, som viser, hvorledes gummiliddet vokser ganske alarmerende, når hastigheden sættes i vejret. Man må imidlertid ikke glemme, at denne kurve kun er rigtig under den forudsætning, at gummiets simpelthen er dimensioneret til en langt lavere hastighed end den, med hvilken der køres.

En langt bedre belysning af problemet faar man ved at betragte de høstående kurver, der viser bæreevnen for omnibusdæk med forskellige antal lærredslag. Den bæreevne af dækket, som står i fabrikkernes kataloger eller den officielle belastningstabel, er sat til 100 %. Det viser sig da, at denne bæreevne svarer til en hastighed på 60 til 80 km i timen (voksende med aftagende antal lærredslag); ved lavere hastigheder vokser bæreevnen med indtil 13 %, ved højere hastigheder aftager bæreevnen imidlertid ret hurtigt, og det fremgår direkte af kurverne, at der for hver enkelt dæktype er en bestemt grænsehastighed, over hvilken det pågældende dæk overhovedet ikke kan anvendes. Denne hastighed ligger for et dæk med 12 lærredslag omkring 110 km i timen, medens den for et dæk med kun 6 lag lærred ligger omkring 160 km i timen. Vi skal altså ved omnibusser til en hastighed af 100 km i timen benytte dæk med 6 eller 8 lag lærred, fordi disse dæk ved den nævnte hastighed stadig er i besiddelse af en stor del af deres katalogbæreevne, nemlig 88 % for 6 lags- og 79 % for 8 lags-dæk.

Hvis vi for den nævnte omnibus regner med et tryk på hver enkeltring af højst 1750 kg, vil dette svare til 79 % af katalogbæreevnen for et dæk 10.50-20 med 8 lag lærred; vi kan altså regne med normal levetid for dækkene trods den usædvanlig høje rejsehastighed.

Et teknisk problem, man må ofre den allerstørste opmærksomhed ved omnibusser som de her omtalte, frembyder sig ved udformningen af vognens brem-

sesystem. Det skal selvfølgelig for det første tilfredsstille alle de krav, man i almindelighed stiller til en første classes personvognsbremse: Betjeningen af bremsepedalen skal være let og dog tydeligt progressiv i sin virkning, bremsene skal være meget nøje afbalanceret, så vognen under hård opbremsning ikke trækker til siden, og de skal endelig have så stor arbejdssevne, at bremsebelæggningerne ikke under opbremsning fra maksimalhastighed bliver overopvedet, så bremseevnen går tabt. Lethed i betjeningen og ensartet virkning kan opnås ved at benytte hydrauliske bremsere med tryklufftørstærkning, men den store arbejdssevne kan godt give anledning til visse vanskeligheder. Vi kan

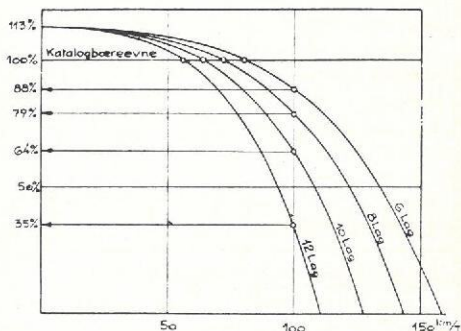


Fig. 3. Kurver, som viser bæreevnen for omnibusringe ved forskellige hastigheder og antal lærredslag.

nemlig ikke gøre bremsetromlerne større end normalt, så længe vi holder os til almindelige bus-ballonringe med 20" fælg (22" ringe findes, men de er ikke nogen almindelig lagervare under alle omstændigheder); tilbage har vi så kun den udvej at gøre tromlerne bredere, og det vil i praksis sige, at tromlerne skal være betydelig sværere i godset end normalt (hvorved afkølingen nedsættes), og at man må gå over til fire bremsesko i hver tromle i stedet for to for at være sikker paa, at hele bremsebelæggningen kommer i kontakt med tromlen. Da det nødvendige areal af bremsebelæggningen vokser proportionalt med kørehastigheden (gudske lov ikke med dens anden potens), vil en omnibus med en rejsehastighed på 100 km i timen kræve ca. 70 % større bremseareal end de omnibusser, som benyttes i dag.

Uafhængig forhjulsophængning bliver også en uomgængelig nødvendighed ved en hastighed af 100 km i timen, når man betænker, at hvert forhjul (dæk, hjul og bremsetromle) vejer ca. 200 kg og har en diameter på over 1 meter. Hvis man nemlig kører med en stiv foraksel, vil de gyroskopkræfter, som opstår i styretøjet på grund af, at forhjulene vippe ud af plan, når de passerer vejbanens ujævnheder, vokse til det firedobbelte, når hastigheden forøges fra 50 til 100 km i timen. Ved at benytte en ren parallelføring af forhjulene kan man imidlertid undgå, at disse kræfter overhovedet opstår.

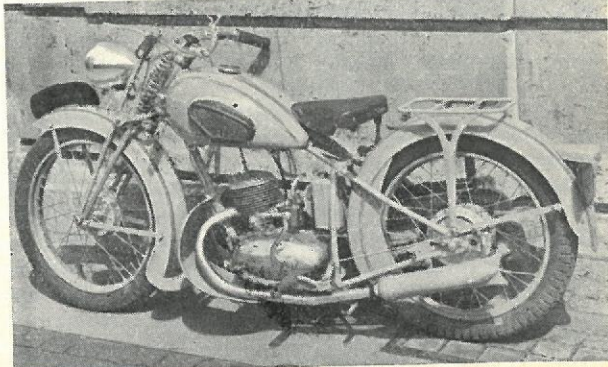
Ved ophængningen af den stive bagaksel under køretøjet må man først og fremmest være opmærksom på, at man — når forhjulene er ophængt i en ren parallelføring — faar et højtliggende krængningscentrum over bagakslen; i modsat fald vil vognen krænge for meget over ved kørsel i sving. Hvis man vil være sikker på, at vognen er lige så behagelig at køre i, når den er næsten tom, som når den er fuldt lastet, er det endvidere nødvendigt, at man benytter fjedre, som bliver stivere, efterhånden som de belastes; dette kan man f. eks. opnå ved hjælp af bladfjedre, hvor kun en del af lagene bærer, når vognen er tom, medens de øvrige lag træder i funktion, efterhånden som vognen får større belastning.

AIGLON

En ny fransk letvægter er dukket op på det danske marked, det er den nykonstruerede AIGLON. Hele motoragregatet er indkapslet og meget let og enkelt at holde rent. Cylinderen er af letmetal med støbejernsforing. Under et støvtæt dæksel i krumtaphuset er anbragt svinghjuls magnet og dynamo. Specifikationen er:

Motor: 125 cc. 1cyl,
2-takts 2-portel
Boring: 51 mm
Slaglængde: 60 mm
Gear: Fodgear, 4 Gear
Gummimontering:
Forhjul 25 × 2,75
Baghjul 25 × 3,00
Vægt: 80 kg
Benzinforbrug: 45 km på 1 L.
Skat: 12 kr. årlig.
Lovpl. Forsikr. 42 kr. halvårl.

Pris Kr. 2.240,— (indreg.).



Specialværksted
for JAMES
A.J.S.
MATCHLESS

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

Der er vist ingen tvivl om, at disse transkontinentale »lynbusser« vil stille ganske særlige krav til føreren, der må være fortlørlig med høje hastigheder og perfekt gearbehandling; også anvendelsen af to motorer med dertil hørende dobbelte kontrolorganer og muligheden for at koble motorerne ind og ud under kørselen vil give betjeningen nogle af de egenskaber, som kendetegner en trafikflyvemaskine. Der bliver sikkert her et naturligt arbejdsområde for de mange fødte sportskøretalenter, der i almindelighed ikke kan få afløb for deres evner.



I sidste nummer begyndte vi en serie skrevet af Englands berømteste T. T. kører, hvori de fortæller om en motorbegivenhed, der har fæstnet sig i deres erindring

Erindringer fra min Racerdagbog

G. S. Davidson:
TRÆNING I SVERIGE

En mandag morgen for mange år siden sad jeg ved mit skrivebord og arbejdede på en teknisk artikel, da telefonen ringede og gav anledning til følgende samtale.

»Hallo, er det dig, Davy?« sagde en stemme. »Det er Henry. Vil du køre for os i det svenske T. T. næste søndag? Jeg har anmeldt Johnson, men han er blevet syg.«

»Hvorfor netop mig?« svarede jeg. »Jeg er ikke rigtig i form for tiden.«

»Almægtige himmel, det ved jeg,« sagde stemmen med — efter min mening — unødvendigt eftertryk. »Og hvis der bare var en anden med to arme og to ben, som var villig til at tage af sted, ville jeg ikke spørge dig, men Johnson kan umuligt blive rask til tiden, og alle andre, der blot har det mindste begreb om at køre, skal deltage i det store løb på Brookland på lørdag,« fortsatte han lidt mindre irriteret. »Hvis du ikke kan køre, må jeg slå en streg over anmeldelsen. Hvad siger du til det?«

»Jeg vil højst sandsynligt styrte,« svarede jeg, »og du ved, jeg aldrig har kørt en af jeres maskiner og —«

»Ja, jeg er nok klar over, at du ikke vil lave noget, vi kan være bekendt,« sagde stemmen, idet den atter blev lidt skarp, »men jeg har betalt for anmeldelsen og forsikringen, og derfor må jeg have et løb for mine penge. Du kan få William med som mekaniker.«

»Hvorfor netop William?« spurgte jeg. »Han er stokdøv. Taler han svensk?«

»Nej, gu' taler han ej svensk,« snerede stemmen, »og hvad i helvede gør

det, at manden er døv — havde du tænkt dig at flirte med ham?«

»Nej,« svarede jeg med gysen — jeg kendte William. »Men ligemeget — hvordan er banen — hvor lang — hvad med udvekslingsforhold...?«

»Jeg ved ikke så meget som en forbandet smule om den,« sagde stemmen, og jeg kunne ligefrem høre hans blodtryk stige. »Det vil du finde ud af, når du kommer derover. Spørgsmålet er: siger du ja?«

»Får jeg mine udgifter dækket?« spurgte jeg.

»Hver en smule,« sagde stemmen. »Og alt hvad du ellers kan samle op af præmier er dine. Mød William på stationen i morgen klokken 3. Og glem ikke din styrthjelm. Efter det, jeg så til dig i T. T.-løbet, vil du få brug for den.«

Hermed sluttede denne elskværdige og utvungne samtale, og jeg ringede skyndsomt til Barons. Udbyttet var mager, Barons vidste lige saa lidt om det svenske T. T. som stemmen og interesserede sig endnu mindre for det.

Tre dage senere landede William og jeg i Göteborg, forsynet med en lækker lille racer i fuldt T. T.-trim samt en kuffert med kæder og kædehjul. Vi blev modtaget af fabrikkens lokale agent, der førte os over til et hotel, hvor der tilsyneladende var arrangeret en reception til ære for os. Stemmen havde udført et udmærket stykke arbejde med hensyn til forhåndsreklamen. Dette her kunne man vel kalde gæstfrihed. tænkte jeg.

I en time eller mere spiste, drak og sludrede vi. Vi var henvend 20 menne-

sker i lokalet, og de fleste var lokale pressefolk. Alle talte glimrende engelsk. Jeg var den første englænder, der skulde deltage i det svenske T. T., og jeg var derfor eftermiddagens store historie. Efterhånden trak de sig tilbage, og vi var kun fire tilbage i lokalet, nemlig William og jeg, den lokale agent og overtjeneren — der præsenterede os for regningen! Gæstfrihed? — godt, vi fik en glimrende presse næste dag! Forsynet med nogle bundter aviser, der fortalte svenskerne, hvilken fremragende rytter jeg var, drog vi af til banen.

Øg hvilken bane! Så vidt jeg erindrer, var den godt 6 km lang, var de fleste steder 6 fod bred og var overalt flere tommer dyb i støv og grus. (Jeg tror, man fandt en anden bane nogle år senere, men jeg har aldrig været der siden, een gang var tilstrækkeligt!) Løbet strakte sig over ca. 60 km, så en dirt-track-tank ville have været tilstrækkelig, medens min tank rummede over 15 liter. Et topgear på omkring 8:1 ville have været ideelt; med alle mine kædehjul kunne jeg ikke komme under 6, og jeg kom aldrig i højeste gear. Som en etape med tidtagning i et trial ville banen have været meget interessant, men som T. T. bane — særlig i betragtning af at den var spækket med skræppe Husqvarna'er, hvis kørere syntes at finde vej gennem støvskyerne pr. instinkt — var det slet ikke noget for mig.

Løbet var om muligt værre end træningen, for det blev afholdt sent om eftermiddagen, og den synkende sol farvede støvskyerne til et blodrødt mare-ridt som billeder af Etna i udbrud. Hovedsagelig i det laveste gear, med lejlighedsvis forsøg i andet gear, blændet og halvkvalt tossede jeg rundt og rundt. Næsten alle styrtede, og til sidst gennemførte jeg som nr. 2 — ja, og der var 3, der fuldførte.

Resultatet kunne ikke have været mere tilfredsstillende — en svensk rytter på førstepladsen, den galante (?) engelske gæst som nr. 2. En overvældende banket fulgte. William og jeg kom til stede omkring klokken 20, og man var allerede i gang med buffeten. Vi spiste og drak og drak og spiste igen. Da præmierne blev præsenteret, skulle jeg tilsyneladende have broderparten. Vinde-

ren blev, så vidt jeg kunne opfatte, til- delt en pokal. For min andenplads fik jeg en pokal, en plaquet, en medaille og Gud-ved-hvad.

Indtil dette øjeblik havde vi kun været beskæftiget i snak-bar afdelingen, hvis man kan udtrykke sig således, for efter præmieuddelingen fandt vi os bænket til det egentlige orgie. William og jeg var som æresgæster anbragt øverst ved hovedbordet sammen med alle hertugerne og friherrerne og notabiliteterne — og deres døtre, eller hvad det nu var. Og hvilke døtre — allesammen perfekte håndplukkede blondiner.

Vi var ca. 30 ved vort bord, hvoraf hveranden var en af pigerne. Ved simpel matematik kan De udregne, at William og jeg hver havde en håndplukket blondine på begge sider af os. Hvad der gjorde det hele endnu mere tiltrækkende for mig var den kendsgerning, at de alle talte flydende engelsk.

William var selvfølgelig handicappet, fordi han var stokdøv. Han kunne ikke høre et ord af, hvad hans smukke borddamer fortalte ham, ligesom han heller ikke havde begreb om, at de forstod, hvad han sagde. Han sad der og absorberede alt, hvad der blev sat foran ham, medens han betragtede blondinerne med grådige øjne. Jeg havde på fornemmelsen, at der kunne ske noget forfærdeligt, hvad øjeblik det skulle være. Det gjorde der.

Pludselig kom disse gruppvækkende ord tværs over bordet:

»Davy,« brølede William, »jeg tror, disse her svenske godter er helt rigtige. Hvis jeg ikke får fat i en af dem i aften, bliver jeg sindssyg.«

Ordene gik ind som fuldtræffere og fulgtes af en nervepirrende tavshed. Rødmen kom frem på de smukke blondiners kinder. Tavsheden blev afløst af forvirret snakken, som jeg ikke forstod et ord af, men jeg opfattede dog, at man skyndte sig at tale om noget andet.

Mine nerver slog klik. Intet, selv i det grusomme løb, havde været så forfærdeligt som dette. Det var omkring midnat. Jeg gjorde nogle forvirrede undskyldninger, samlede mine præmier, flygtede fra lokalet og nåede nattoget. Jeg var revnende ligeglåd med, hvad der blev af William.



BENZIN
OG
OLIE

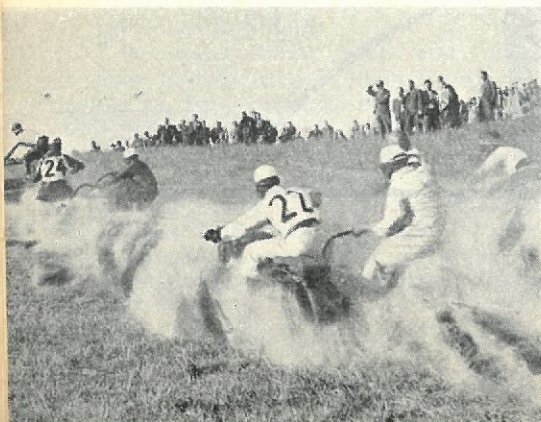


Den stærke stigning efter starten gav de kraftige maskiner et stort forspring. Det var iøvrigt en glimrende scramblebane, der satte såvel køre-
 re som maskiner på en hård prøve.



Poul Kalør havde så afgjort den bedste stil. Det er i det hele taget bemærkelsesværdigt, at vore gode trial køre-
 re er banerytterne overlegne på scramblebanerne. Poul Kalør har lært meget af englænderne — eller er det måske af Hermann Larsen?

Som på alle baner af denne art var jordbunden meget løs og blev hvirvlet op, når rytterne pløjede igennem. Billedet her viser, hvor vigtigt det er at have sin karburator godt afskærmet ved ind sugningen.



SCRAMBLE

F. A. M. K.
 åbner sin nye bane

Omkring 15—20.000 begejstrede tilskuere overværede søndag den 15. maj åbningen af Frederiksborg Amts Motor-klubs nye bane i Vinderød ved Frederiksværk.

Den ca. 750 m lange bane var med sine 8 hårnålesving og de 2 langsider samt den meget bratte stigning lige efter start en yderst vanskelig prøve for rytterne og stillede store krav til deres færdighed. Der forekom da også en del styrt, men heldigvis ingen med alvorlige følger. Denne form for motorløb må først og fremmest betragtes som en ren stilprøve, da »uren« kørsel af sig selv vil give et dårligt resultat. Dette blev blandt andet bemærket i dagens første løb, junior solo, som blev vundet af John Helfeldt paa Nimbus. Hans stil var god, maskinen blev kørt rundt i svingene uden broadside, hvilket gav ham den gode acceleration gennem hårnålesvingene. Det samme var tilfældet i senior solo, hvor Poul Kalør gik af med sejren efter nogle ualmindelig fine omgange. Han fik da også noteret dagens bedste tid for 8 omgange med 7.58,4. I junior sidevogn indtraf et uheld, idet V. Grønlund Andersen væltede helt rundt med sin BSA på toppen af bakken, men han slap dog forholdsvis godt fra det med et par forstuvninger i ben og skulder. Løbet blev vundet af H. Christiansen, Køge, foran Erik Johansen. Egon Buchmann måtte udgå med sin BMW på grund af transmissionsfejl, og Erik Greve kom knapt af sted, før motoren satte ud på grund af tændrørs-vanskeligheder. Senior sidevogn kørt i 2 afdelinger med bedste sammenlagte tid som vinder. I dette løb udgik kun een kører, og der var i sidste afdeling stor spænding ved mål, idet stillingen forandredes helt på sidste omgang. Egon Walther gik op på førstepladsen, og Willy Mathiassen overhalede Helmer Albrechtsen et par meter før mål og

PREMIERE

Nye muligheder
for mange unge kørere

kom over stregen 1/10 sek. før denne. Med den sammenlagte tid blev Helmer Albrechtsen dog nr. 1 med Egon Walter på andenpladsen og E. W. Mathiassen som nr. 3. Dagens sidste start, ekstra start, kørtes som senior handicap over 3 omgange. Her deltog Josef Koch 100 m tillæg, Poul Kalør 125 m, Holger Hansen 50 m og Ejner Andersen 0 m. Holger Hansen gik af med sejren foran Poul Kalør og Josef Koch, som gik i stå lige efter bakken og tabte nogle kostbare sekunder. Ejner Andersen blev nr. 4.

Resultaterne blev:

Junior solo: 1. John Helfeldt 10.52,4, 2. Ejvind Nielsen 10.53,0, 3. Falle Jensen 11.00,0.

Junior sidevogn: 1. H. Christiansen 12.09,0, 2. Erik Johansen 12.30,0.

Senior solo: 1. Poul Kalør 16.04,7, 2. Josef Koch 16.43,0, 3. Ejner Andersen 17.16,9.

Senior sidevogn: 1. Helmer Albrechtsen 11.04,3, 2. Egon Walter 11.16,7, 3. E. W. Mathiassen 11.27,5.

Senior handicap: 1. Holger Hansen 50 m 3.06,4, 2. Poul Kalør 125 m 3.07,3, 3. Josef Koch 100 m 3.15,6.

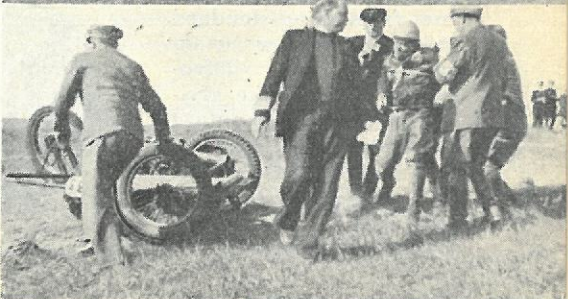
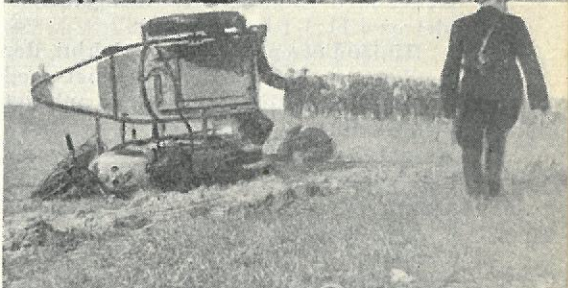
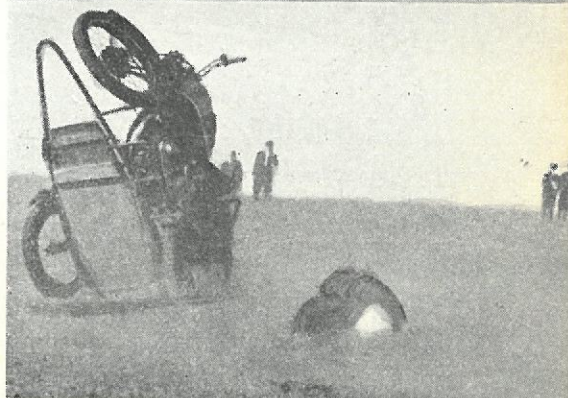
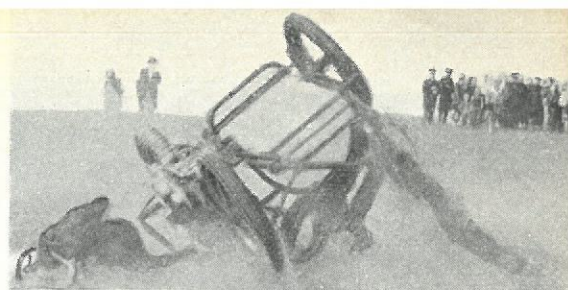
bob.

Det er som bekendt ikke alene beundringen af den gode kørsel, der trækker det store publikum til motorløb. Husarerne bliver også lokket ind af forventningen om at opleve det pirrende gys af spænding, når en uheldig kører tager den store lufttur. Gudskelov sker der sjældent større uheld. Det er nogle hårde drenge, der styrer, og de forstår kunsten at falde som katte.

SMJ's fotograf fortæller her i 5 lynskud, taget med mellemrum på brøkdeler af sekunder, historien om Grønlund Andersens saltomortale i en mægtig støvsky på toppen af bakken i Frederiksværk.

På det første billede er aktionen i gang, sidevognsmanden falder af til den rigtige side. På det næste går maskinen til vejrs, uheldigvis hen over Grønlund, men tredje billede viser, at den ikke blev stående. På fjerde er sidevognsmanden bag maskinen på jagt efter Grønlund, og på det sidste billede hjælper man Grønlund af vejen; det konstateredes, at en forstuvet fod og en øm skulder er, hvad det koster at få sit billede i SMJ.

(Foto: Mogens v. Haven).





Den smukke franske Velette, der er konstrueret i Amerika med henblik på europæiske forhold.

Ford V-8 Pilot er en elegant, rummelig 4-dørs sedan med rigelig plads til 5 voksne personer, og dog er dens største længde kun 4,44 m, største bredde 1,77 m og højden 1,68 m. Hjulafstanden er 2,75 m.

Cylindervolumen er 3622 ccm (boring 77,79 mm — slaglængde 95,25 mm). Motoren udvikler 85 hk ved 3500 omdrejninger i minuttet og forener overlegen kraft med økonomi.

Den er udstyret med dobbelt karburator, 9" tør, enkeltpladet kobling, gearkasse med 3 fremgear og eet baggear, synkronisering ved 2. og 3. gear og forsynet med ratgear. Udvekslingsforholdet er 4,11:1 i højeste gear.

Hjulene er en ny type pladehjul, der er lette at holde rene, forsynet med 600×16 dæk. Reservhjulet er anbragt i kuffertklappen, der ligesom styring, tænding og alle fire døre kan aflåses.

Alle ruder samt vindspejlet er af sikkerhedsglas. Vindspejlet kan åbnes fremad, og standard udstyr inkluderer varmeapparat med »defroster«, automatiske afviservinger, ringkontakt på rattet til betjening af det to-tonede elektriske

Den engelske Pilot, der sikkert dukker op som Taxavogn i nær fremtid.

FORD

PRÆSENTERER:

Den franske
»VELETTE«

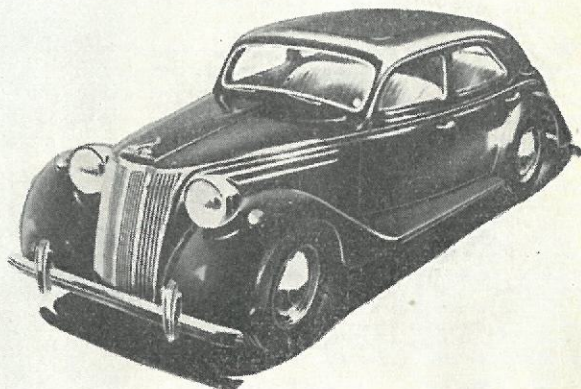
★

Den engelske
»PILOT«

★

horn, elektrisk cigartænder og ur, tre askebægre, pakkehylde under plasticinstrumentbrættet (i dettes fulde længde). På selve instrumentbrættet sidder tippeknop, startkontakt, kontakt til varmeapparat, kontrollamper for tænding og retningsvisere samt knap til betjening af vindspejlsviskere. Ruderne i fordørene kan indstilles til »trækfri« ventilation. Der er to solskærme. Forsædet kan skydes frem og tilbage. Der er armlæn på alle døre, og midterarm-læn gør bagsædet særlig behageligt, når der kun sidder to passagerer. Pilotens hele interiør gør et absolut gedigent og meget elegant indtryk.

Motoren er udstyret med oliefilter og oliebadsluftrensere. Vognen har indbyggede hydrauliske donkrafte til alle fire hjul. Bekvem anbragt på instrumentbrættet findes benzinmåler, olietrykmåler, kølevandstermometer, speedometer samt ampèremeter.



Det er hensigten at fremstille denne vogn — specielt til droskebrug — på Ford-fabrikken i Sydhavnen, så snart materialerne ankommer fra England; disse forventes hertil i forholdsvis nær fremtid.

Den store sensation på Pariser-udstillingen var absolut den franske Ford-fabriks nye produkt: Vedette. Det var en af salonens allersmukkeste vogne. Det er en moderne vogn i europæisk format. Det kan oplyses, at vognen er tegnet og konstrueret hos Ford i Amerika. Den har 60 hk V-8 motor og et cylindervolumen på 2.168 ccm.

Vedettes format er ypperligt egnet for europæiske — specielt danske — forhold. Hjulafstanden er 2,69 m, forhjulenes sporvidde er 1,35 m og baghjulenes 1,37 m. Vognens største længde er 4,50 m, bredden 1,72 m og højden 1,57 m. Egenvægten er 1180 kg.

Ford Vedette har alle de finessere, som dens amerikanske storebror har. Forhjulene er uafhængig affjedret ved hjælp af spiralfjedre, og der er halv-elliptiske langfjedre bagtil. Hertil kommer teleskopiske støddæmpere både for og bag.

Chassisrammen er af den såkaldte »kassetype«, som giver både stor stabilitet og styrke. Vognen har hydrauliske 4-hjuls bremses. Koblingen er af tørlameltypen, og køleren er ophængt i fjedre. Dækstørrelsen er 6.40×15.

Selvfølgelig har Vedette alle en moderne vogns finesser såsom ratgear og trækfri ventilation. Bagagerummet er usædvanlig stort, og reservehjulet er placeret let tilgængeligt på den ene side. Yderst i bagagerummet findes påfyldningsstuds til benzintanken, således at de kostbare dråber kan låses inde.

Vognens interiør er hypermoderne — med god plads til 3 passagerer på bagsædet. Det brede forsæde, det gode ud-

syn og de praktisk anbragte instrumenter gør kørselen til en virkelig fornøjelse.

Instrumentbrættet er af samme moderne tilsnit som på den store V-8 med let tilgængelige betjeningsknapper, 2-egget rat og plads til »defroster«, radio o. s. v.

Der er ingen tvivl om, at Vedette er et velkomment nyt medlem af den europæiske Ford-familie. Den fabrikkes i den nye Ford-fabrik i Poissy — ca. 30 km udenfor Paris. Denne Ford-fabrik er en mønster-virksomhed, som anvender alle moderne metoder og tekniske hjælpemidler i sin produktion; dette berger godt for den nye Vedettes fremtid.

Vi håber i næste nummer at kunne bringe resultaterne af en prøvekørsel af disse vogne samt af Ford Anglia og Prefect. Dette afhænger af, om vognene er tilkørt til den tid, da det er umuligt at opnå rigtige resultater med en vogn, der ikke er slidt til.



VEJLE

ALFRED MORTENSEN

NØRREBROGADE 20

TELEFON 933

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

leveres af:

GENTOFTE
BOGTRYKKERI

Kongelysvej 14

Gentofte 1850 - 4844

— enhver Tryksag til ethvert Formaal

— i Kvalitetsudførelse



Elo Sørensens

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 4868

Model-RACERE

Det fundamentale grundlag for vognens konstruktion - Benzintanken
- Smuk og hurtig model med W.B.-motor

Der må selvfølgelig være et fundamentalt grundlag for modelracernes bygningsåvelsom for al anden automobilbygning. S.M.J.s tekniske stab har funderet over problemet og civilingeniør O. Ahlmann-Ohlson redegør her for resultatet.

Modelracersporten, der ligesom alle andre model-hobbies sikkert har store chancer for også at blive populær her i landet, tjener naturligvis først og fremmest det formål at give selvbyggeren den tilfredsstillelse, som altid ligger i vel udført og vel gennemtænkt håndværk. Men samtidig rummer sporten jo et udpræget konkurrencemoment; succes i nationale og internationale arrangementer og eventuelt nye hastighedsrekorder er det mål, der vinker forude, og som skal sætte slutstenen på de mange timers tålmodige virke med blyant og værktøj.

Ligesom modelflyvesporten forudsætter et ikke ringe kendskab til de aerodynamiske forhold både i teori og praksis, således ligger der også til grund for modelracersporten en række principielle forhold, der må kendes af den modelbygger, som vil opnå det størst mulige sportslige resultat med de forhåndenværende midler. Hensigten med denne artikel er derfor at gøre rede for den grundlæggende teori med hensyn til den rent principielle opbygning af en modelracer.

En modelracer køres som bekendt på en cirkulær bane af træ eller beton, og den holdes på banen ved hjælp af en stålwire, som er lejret på toppen af en stander i banens centrum. Drivkraften leveres af en (som regel 1-cylindret) forbrændingsmotor, der enten kan være en dieselmotor (med kompressionstænding) eller en almindelig 2-takts motor med elektrisk tænding.

Når man vil bygge en modelracer, kan man anlægge to væsensforskellige

synspunkter: Enten gælder det om at bygge en model af et virkeligt eksisterende motorkøretøj (og i så tilfælde vil man naturligvis bestræbe sig for at gøre modelligheden så fuldkommen som muligt), eller også bestræber man sig for — med de simplest mulige midler — at bygge en racer med høj hastighed uden hensyn til udseende eller modellighed. Hvorvidt de nævnte synspunkter kan forenes i en og samme konstruktion, vil den fremtidige udvikling vise.

Selvbyggeren er som regel henvist til at bruge en af de motortyper, som findes i handelen, og der er derfor på forhånd givet et vist maksimalt omdrejningstal og — til en vis grad — også en bestemt hestekraft, som det nu gælder om at udnytte bedst mulig. Jeg har endnu ikke set nogen motorfabrikant opgive hestekraftkurven for sin motor (eller blot den udviklede hk ved det maksimale omdrejningstal), men det bliver i fremtiden nødvendigt, at sådanne oplysninger foreligger, hvis modelbygningen skal foregå nogenlunde rationelt.

De bevægelsesmodstande, som skal overvindes af modelracers motor, er de følgende:

Luftmodstanden paa selve vognen
Tab i transmission og ringe
Rulningsmodstanden mod vejbanen
Luftmodstanden på centrallinien

I det hidtil offentliggjorte modelracerreglement for Danmark foreskrives det, at transmissionen fra motor til drivhjul skal ske gennem en udveksling af vilkårlig type og udvekslingsforhold. Uanset om denne regel er en betingelse for deltagelse i internationale konkurrencer, er den ikke rationel, hvis det gælder om at komme op på de højst mulige hastigheder; yderligere er den ikke begrundet i noget formelt, modeltek-nisk forhold. Indbygningen af en eller anden form for udveksling vil altid med-

føre et krafttab; udvekslingens art og udførelse vil bestemme tabets størrelse. Anvendes fint bearbejdede tandhjul, som holdes konstant smurt under gangen, kan man regne tabet under 5 %, men i almindelighed vil det nok ligge noget højere. Dertil kommer tabet mellem drivhjulene og vejbanen, som — under hensyn til at køretøjet i reglen er fuldstændig uaffjedret — sikkert andrager 15—20 %. Man må derfor i almindelighed regne med, at den del af den afgivne effekt, som er til rådighed ved vejbanen, ikke overstiger 75 % af det, der afgives ved motorens svinghjul.

For beregningen af vognens luftmodstand gælder, hvad der allerede er gjort nærmere rede for i SMJ, juli 1948, side 32, i forbindelse med almindelige automobiler. Luftmodstanden beregnes af formlen:

$$P_1 = 0,0637 \times F \times c_w \times v^2,$$

hvor F er frontarealet maalt i kvadratmeter, c_w er køretøjets luftmodstandskoefficient (der afhænger af den samlede ydre form) og v er kørehastigheden målt i m pr. sek.; når man indsætter i de nævnte enheder, får man luftmodstandskraften i kg. Luftmodstanden er altså proportional med hastighedens kvadrat og med produktet af frontareal og luftmodstandskoefficient. Som nævnt i SMJ, nov. 1948, side 6, gælder det først og fremmest om at opnå den bedst mulige form, selv om man derved får et noget større frontareal. Den foreskrevne anvendelse af karosserier med fritliggende hjul ved modelracere er således heller ikke rationel, hvis det gælder om at få hastigheden så højt i vejret som muligt; man kan ved racere af denne art regne med $c_w = 0,65$; benytter man derimod en karosseriform, der svarer til f. eks. Auto-Unionens rekordvogne, kan man komme ned på $c_w = 0,20$.

Vognens rulningsmodstand kan, hvadenten der anvendes bane af træ eller beton, beregnes af formlen:

$$P_r = 0,02 \times Q,$$

hvor Q er vognens bruttovægt. Det gælder altså om at holde vægten af køre-

tøjet så lav som muligt af hensyn til den størst opnåelige hastighed; denne betragtning har dog ingen praktisk betydning (se nedenfor).

Luftmodstanden på centrallinien beregnes på lignende måde som luftmodstanden på selve vognen; hvis vi regner med anvendelse af en cirkelrund klavertråd, skal vi regne med $c_w = 1,2$, men der er den særlige omstændighed ved beregningen, at trådens hastighed er proportional med afstanden fra banens midtpunkt. Fordelingen af luftmodstanden over trådens længde er antydnet på fig. 1; den vokser med anden potens af afstanden fra centrum, hvilket medfører, at tre fjerdedele af den samlede luftmodstand på tråden falder på vognen og den resterende fjerdedel på trådens ophængningspunkt i banens centrum. På grund af den store c_w -værdi for tråden vil dennes bidrag til den samlede bevægelsesmodstand ofte være ganske betydelig (indtil halvde-

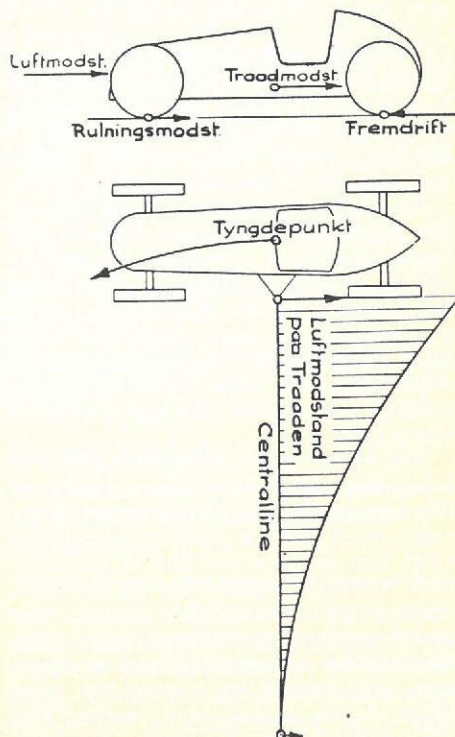


Fig. 1. De forskellige bevægelsesmodstande, som påvirker en modelracer under kørselen.

len af den samlede modstand). Det gælder derfor om, at tråden holdes så tynd som muligt (dens frontareal er jo lig med længden gange diameteren), men her gælder der den begrænsning, som skyldes materialets styrke. Ved anvendelse af god klavertråd må man regne med, at spændingen i tråden i hvert fald ikke må overstige 10.000 kg/cm². Det træk, som opstår i tråden, kan beregnes af formlen:

$$Q \times \frac{v^2}{10 \times r},$$

hvor Q ligesom ovenfor er vognens bruttovægt i kg, v er vognens hastighed i m pr. sek., og r er afstanden fra banens centrum til vognens tyngdepunkt. Hvis vi f. eks. har en vogn, der vejer 1 kg, og den kører i en bane med en radius på 10 m og en hastighed på 100 km i timen (27,8 m pr. sekund), vil den trække i tråden med en kraft på:

$$1 \times \frac{27,8^2}{10 \times 10} = 7,73 \text{ kg.}$$

Trækket i tråden er altså allerede ved en så forholdsvis beskedne hastighed mere end 7 gange så stor som vognens vægt. Hvis hastigheden blev forøget til 200 km i timen, ville trækket i tråden vokse til det firedobbelte, altså 31 kg.

På fig. 1 er indtegnet alle de forskellige bevægelsesmodstande i deres omtrentlige stilling i forhold til vognen. Det er af ganske afgørende betydning for vognens rigtige stilling på banen, at centrallinien peger lige imod vognens tyngdepunkt; beliggenheden af dette kan man finde ud fra balancepunktet, når vognen balancerer over en skarp kant.

Når vi har gjort, hvad vi kan, for at selve vognens luftmodstand bliver så lille som muligt, må vi begynde at overveje, med hvilke midler køretøjets vægt kan bringes ned for at reducere både rulningsmodstanden og luftmodstanden på centrallinien (der jo kan gøres tyndere, jo lettere vognen er). Her træffer vi imidlertid på et fænomen, som sætter en grænse for, hvor langt vi kan gå ned med vægten. Før eller senere når vi nemlig et punkt, hvor den vægt, som hviler på vognens drivende hjul, ikke længere er tilstræk-

kelig til at præstere den friktion mod vejbanen, som er nødvendig for at drive køretøjet frem. Dette forhold peger i første omgang på, at det gælder om, at man lægger så stor en del af vognens vægt som muligt på de drivende hjul; firehjulstrækket melder sig her som en naturlig konsekvens, har vi kun træk på to hjul, skal vi altså lægge så megen vægt på disse som muligt, men her sætter vognens stabilitet i det hele taget en grænse, idet det næppe vil være hensigtsmæssigt, at drivhjulene bærer mere end ca. 80 % af den samlede vægt. Det fremgår endvidere som en naturlig konsekvens af det allerede anførte, at trådens tykkelse må afpasses ganske nøje efter den enkelte vogn, hvilket kan praktiseres ved, at tråden er fastgjort til vognen og med en karabinhage hægtes til bæreløjet i banens centrum; herved undgår man endvidere, at karabinhagen giver anledning til en væsentlig forøgelse af trådens luftmodstand.

SMJ's tekniske afdeling har underkæstet alle de her nævnte forhold en eksakt matematisk analyse i den hensigt at bestemme netop den laveste vægt, som vil give den højeste hastighed af modellen under givne, nærmere definerede omstændigheder. En gennemgang af denne ret komplicerede teori ville føre alt for vidt i en artikel som denne, men det skal — ved hjælp af et praktisk eksempel — illustreres, hvilke resultater man kan opnå ved den udviklede beregningsmåde.

Lad os tænke os, at vi vil konstruere en modelracer af den på fig. 2 antydede form, og vi vil have svar på, hvilken vægt vi skal give vognen for at opnå den størst mulige hastighed. Vognens frontareal kan udmåles til 0,0156 m²,

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

og erfaringer med store rekordvogne af tilsvarende form giver os luftmodstandskoefficienten $c_w = 0,20$. Vi forudsætter endvidere, at vognens baneradius er lig med 10 m, at trykket på vognens drivende hjul er 80 % af den samlede vægt, og at den største mulige friktionskraft, som kan overføres mellem drivhjul og vejbane, er lig med 25 % af trykket på de drivende hjul.

Lad os tænke os, at den motor, vi vil anvende, udvikler 0,4 hk ved sit maksimale omdrejningstal. Vi trækker da en vandret linie fra punktet 0,4 på den lodrette målestok yderst til højre, indtil den skærer kurven, som er mærket: Motor hk. Herfra trækker vi en lodret linie, der skærer målestokken for hastighed i punktet 162 km i timen, den skærer endvidere kurven mærket:

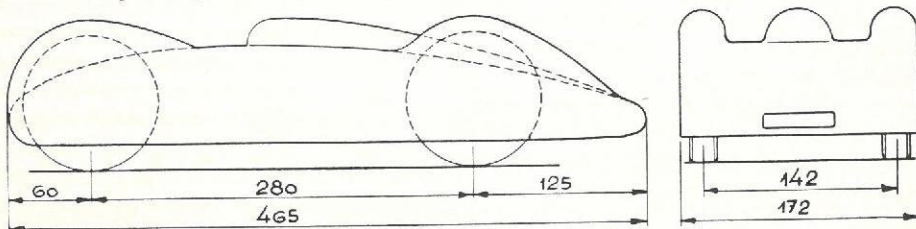


Fig. 3. Eksempel på en modelracer i eksperimentklassen, se nærmere i teksten.

Resultatet af beregningen fremgår af fig. 3. Den vandrette akse nederst i diagrammet har en målestok for hastighed op til 180 km i timen, og til højre i diagrammet er der to lodrette målestokke for henholdsvis motorens hk og trådens diameter, til venstre er der en lodret målestok for vognens vægt. Anvendelsen af diagrammet er den følgende:

Tråd i et punkt, som svarer til en tråddiameter på 0,82 mm, og kurven mærket: Vognens vægt i et punkt, som svarer til 2,5 kg på målestokken for vognens vægt.

Vi kan altså opnå en hastighed af 162 km i timen under de givne omstændigheder, og vi skal anvende en tråd på ca. 0,80 mm. Hvis vi gør vægten større end de aflæste 2,5 kg, bliver hastigheden mindre, fordi rulningsmodstanden og trådens luftmodstand bliver større, og gør vi vægten mindre end aflæst, vil hastigheden også blive mindre, fordi drivhjulene spinner på vejbanen og dermed omsætter en del af det udviklede arbejde i friktionsvarme. Diagrammet kan iøvrigt benyttes ved andre hk på samme måde.

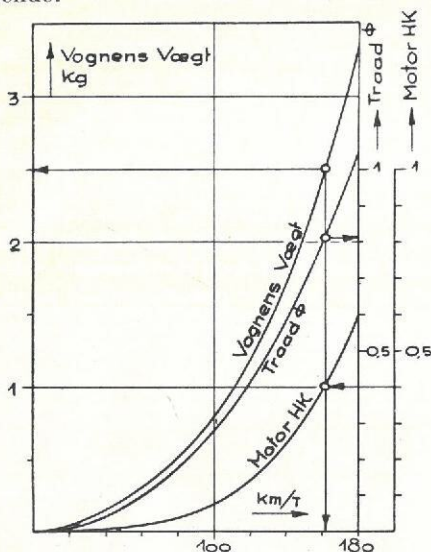


Fig. 3. Diagram til bestemmelse af en modelracer med den på fig. 2 viste form under de i teksten nævnte omstændigheder. Diagrammet kan altså ikke benyttes i al almindelighed.

Benzintanken

W. Bentzen og O. Bangsfelt redegør i det følgende for brændstoftankens konstruktion.

Formålet med denne artikel er at fortælle den almindelige »hobbyist«, hvorledes en brændstoftank til en modelracermotor bedst konstrueres for at virke rigtig. Tillige for så enkelt som muligt at forklare grunden til det, og at fortælle, hvorfor nogle tanke ikke arbejder så godt som andre. Oplysningerne

henviser kun til de modeller, som kører i en cirkel, med et kabel, hvor den ene ende fastgøres til centrum af cirklen og den anden til modellen.

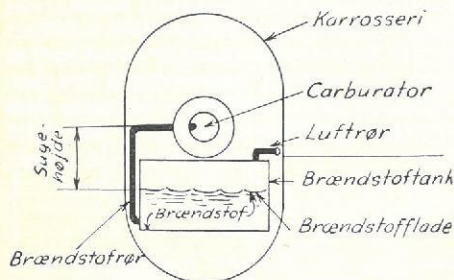


Fig. 1.

Vi antager, at skitsen fig. 1 viser et snit af en model med tank og karburator, samt at modellen ikke er i fart. Eftersom der derfor ikke virker nogen ydre kraft på modellen med undtagelse af tyngdekraften, vil brændstoffet i tanken stille sig som vist med overfladen horisontal eller parallel med jorden. Før at starte og køre med motoren må karburatoren suge eller løfte brændstoffet et stykke — en afstand, som paa tegningen er betegnet med sugehøjden.

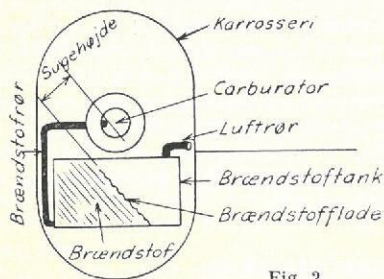


Fig. 2.

Lad os derefter antage, at modellen er i fart på en cirkelbane, som angives af kablet fra centumpælen. Nu begynder centrifugalkraften at virke. Overfladen på vædsken er ikke længere horisontal, men danner en vinkel med horisonten. Hvor stejl denne vinkel er afhænger af 2 ting. For det første: hvor hurtigt modellen kører. For det andet: radius i den cirkel modellen kører. Centrifugalkraft-

ten tiltager med modellens hastighed og tiltager med formindskelsen af den cirkel, hvori modellen kører. Efterhånden som centrifugalkraften tiltager, stræber vædskens overflade efter at nærme sig vertikal stilling (fig. 2).

De fleste modelbyggere har en tendens til at konstruere en tank af lignende snit som den, der vises på fig. 3, det vil sige: Relativ »flad« og »bred«. Lad os nu se, hvad der sker i en tank af denne type under modellens kørsel. Når tanken er fuld som ved starten af kørselen, antager vædskens horisontale stilling en vis stejlhed som tidligere nævnt, hvorfor der vil være en del brændstof — tilsvarende »A« på fig. 3

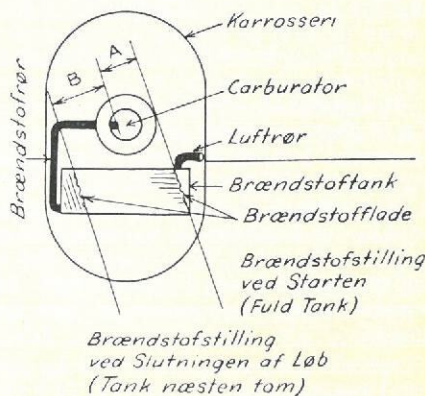
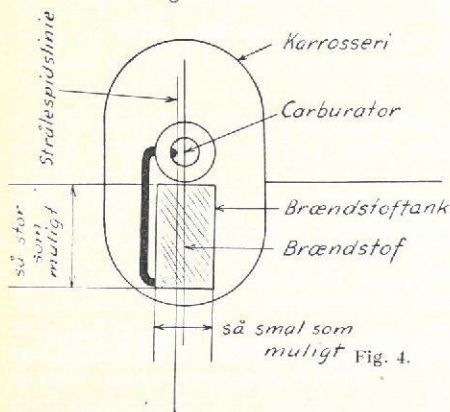


Fig. 3.

— som vil presse brændstoffet ind i karburatorhalsen. Efter som brændstoffet bruges under kørselen, vil dets overflade ændre sig, indtil karburatoren ved slutningen af kørselen må løfte brændstoffet en vis afstand — »B« på fig. 3. Dette er grunden til, at motoren kører på for »fed« blanding ved starten, og jo længere den kører, jo mere »mager« bliver blandingen. Afstandene »A« og »B« er ikke de virkelige afstande, da disse også varierer proportionalt med centrifugalkraften og er mange gange større end det skitserede på figuren.

Lad os — med henvisning til fig. 3 — til demonstration sige, at afstandene A og B hver er 1", hvorfor brændstofstil-

lingen under kørselen ændres den totale afstand af 2". Såfremt modellen nu kører 160 km i timen på en bane med en radius på 35 fod, vil dette efter nærvære udregning sige, at forandringen fra start til slutning bliver ca. 19 gange så stor som i lige linie. Med andre ord vil det være det samme som at køre på en lige strækning med en brændstoftank, der er 38" høj, og at brændstoffet står 19" over karburatoren ved starten og 19" under ved slutningen af kørselen og tillige forvente at motoren arbejder ensartet uden at forandre karburatornålens indstilling.



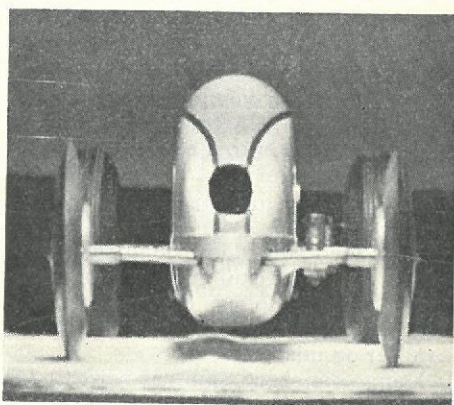
Vi kan derfor sige, at den type tank, som er vist på fig. 3, er yderst uegnet med hensyn til konstant brændstofforsyelse under kørselen. Lad os derfor notere nogle regler, som bør følges ved konstruktion af en rigtig formet tank. Modellens hastighed tiltager hele tiden,

og med den tiltager centrifugalkraften. (Proportionalt med kvadratet på hastigheden.) Dette kan vi ikke kontrollere, så længe modellen kører rundt i en cirkel. Imidlertid kan vi kontrollere afstanden, som brændstoffet ændres under kørselen.

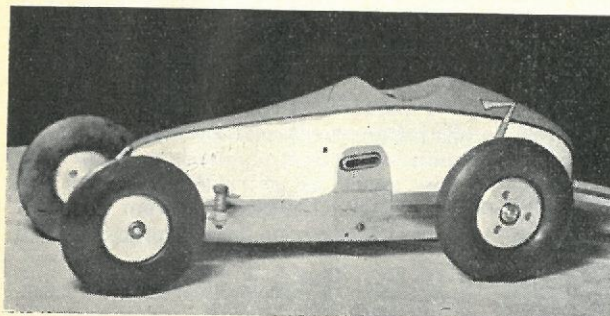
Punkt 1. Byg tanken så smal som mulig, vertikal i modellens længdeakse.

Punkt 2. Hold den side af tanken, som vender mod banens centrum, så tæt til strålespidsslinien som muligt, fig. 4.

Hvis tanken er for langt fra strålerøret mod den udvendige del af cirklen, vil motoren få for lidt brændstof og dø ud, og den vil ikke starte igen, før modellen kommer så langt ned i fart, at motoren kan få brændstoffet. Hvis tanken er for langt henne mod den indvendige side af cirklen, vil motoren køre på »fed« blanding under løbet.

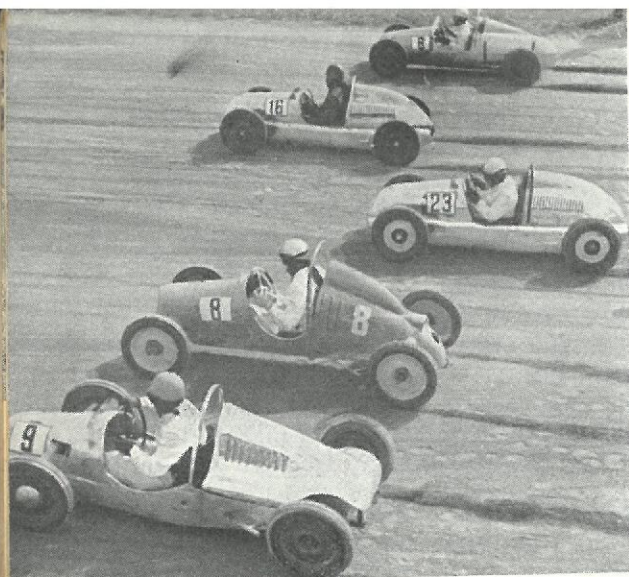


Den på billedet viste vogn er bygget af værktøjsmager W. Bentzen fra modelracerklubben »Record«, Lyngby. Vognen er forsynet med den i vort marts-nr. omtalte 7,5 ccm WB-motor med kron- og spids-



hjul til baghjulene, der er monteret med svenske Jägo 100 luft-ringe. Vognen vejer i køreklar tilstand 1975 g; dens data er følgende: Sporvidde for: 127 mm, sporvidde bag: 138 mm, akselafstand: 250 mm, total længde: 405 mm, hjuldiameter for: 90 mm, hjuldiameter bag: 100 mm, gearing: 1:1,714.

Med undtagelse af gear og dæk er hele vognen hjemmebygget og fremviser meget fint arbejde.



Starten går i et Midget heat. Foto VM 4369.

Midgetracet på Jägersro den 22. maj beviste atter, at der er stadig stigende interesse for disse små racervogne, og det er det helt store sus, når man ser et felt på 12—16 af disse små fikse racerbiler fare af sted med en fart af ca. 100 km i timen.

Man undgik ikke at lægge mærke til de mange Effyh vogne, som var kommet til siden sidste års Jägersroløb, og jeg talte ikke mindre end 12 af dette fabrikat i ryttergården foruden flere andre svenske hjemmebyggede midgetracerer som Svebe, Tyge og TLV.Jap., og det var med stor glæde, man så, at vor eneste danske hjemmebyggede midgetracer, nemlig Robert Nellemanns, var fuldstændig på højde med de svenske i kvalitet og udseende.

Mange danskere, som var rejst til Jägersrobanen, imødeså med spænding dagens første start, hvor Nellemann skulle starte sammen med Åke Jönssons broder, den fra før krigen meget

JÄGERSRO

Kaj Hansen havde uheld med splinterny JAP-motor

★

Robert Nellemann slog saltomortale

★

Aage Andersen og Aage Jacobsen ikke hjemme på så lange baner

kendte motorcyklist Rudolv Jönsson. I dette heat startede desuden 4 andre svenskere. Starten gik, og hele feltet kom fint af sted, straks i første sving førte Rudolv Jönsson, og Nellemann lå på trediepladsen i duel med nr. 2 Eiler Svensson i Effyh. Paa den første langside gik Nellemann frem til andenpladsen, men i indgangssvinget blev han igen passeret af Svensson, og med stor fart gik det op mod det næste sving. Men så gik det desværre galt; Nellemann kom med for stor fart ind i svinget, hvilket resulterede i, at den lette vogn begyndte at gå i spinn; han prøvede at rette den op, men forgæves; vognen fo'r på tværs af banen, hvor den sidelæns ramte grønsværen, og i en uhyggelig saltomortale havnede vognen på inderbanen med hjulene i vejret. Udover et par små skrammer og et par eksede hjul skete der intet. Løbets resultat blev ellers uforandret. Vinder: Rudolv Jönsson i tiden 3.12,3 for 5 omg. å 1000 m, hvilket svarer til en hastighed på 93 km/t. Nr. 2 blev Eiler Svensson 3.48,2 og nr. 3 John E. Vogel 3.45, alle i Effyh.

I anden start fik man for første gang Kaj Hansen at se i sin nye Effyh, og man var spændt på, om han kunne true den snart så sejrige Åke Jönsson. Straks i starten gik Åke frem tæt fulgt af Kaj Hansen og Sven Andersson med



Det var store hastigheder, der opnåedes i standardklassen. Foto VM 4469.

Svebe, men allerede efter een omgang begyndte »Lille Kaj«s motor at sætte ud, og han måtte udgå. Vinder af dette løb blev Åke Jönsson i tiden 2.59, hvilket svarer til en hastighed på 100,6 km/t., der iøvrigt er det hurtigste, som endnu er kørt paa Jägersro med midgetracer. Nr. 2 blev Sven Andersson, som kørte sin Svebe i 3.16,7, og nr. 3 Svend Andersson 3.26,8.

Tredie løb blev vundet af Knut Eriksson med Effyh i tiden 3.14,2, nr. 2 Helge Karlsson 3.32,2, nr. 3 Sture Karlsson 3.38.

Der blev nu kørt en række løb for standard motorecykler, hvor man særlig lagde mærke til Allan Ljungstrand med en Ariel. Han vandt det indledende heat og ligeledes slutheatet i den fine tid 3.16,7, hvilket svarer til ca. 91 km/t. I dette heat var der et grimt styrt, idet Allan Kastberg og Åke Persson i det nordlige sving kørte sammen.

I expertløbet for racermotorecykler deltog fra Danmark Aage Andersen og Aage Jacobsen, men de kunne desværre ikke gøre sig gældende på denne for dem lidt uvante store bane, og løbet blev

vundet af Einar Sandin med den nye svenske racermotor i tiden 2.52,5, iøvrigt dagens hurtigste tid, som svarer til ca. 104,7 km/t. Nr. 2 blev Stig Pramberg i tiden 2.55,9.

I et mixed handicap for standard og special motorecykler kørte Aage Jacobsen og Aage Andersen et fint løb og besatte anden- og tredjepladsen, og det skal bemærkes, at vinderen Ivar Thornblad, Matchless, havde 25 sek. forspring.

I b-finale for midgetracere stillede Nellemann igen til start med vognen i orden, men i starten gik hans motor i stå, og han kom derfor ikke med. Løbet blev vundet af Niels Gagner i 3.18,8, nr. 2.

A-finalen blev vundet af Åke Jönsson i 3.11,3 med broderen Rudolv Jönsson på andenpladsen i tiden 3.11,8. Iøvrigt kørte Kaj Hansen her et fint løb ved at køre sig fra femtepladsen op som nr. 3, men motoren snød igen og satte sig i opløbssvinget.

Iøvrigt kunne alle disse motorstop godt tyde på, at der endnu er mange børnesygdomme, som skal overvindes, man så bl. a., at der i en start med 6 midgetracere udgik ikke mindre end 4.

Løbene sluttede først kl. 18, hvilket vil sige, at det havde taget ca. 4 timer at afvikle programmet, og selv om der var mange spændende og dramatiske løb, må et sådant program ikke vare længere end højst 3 timer.

C. L. A.

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

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.

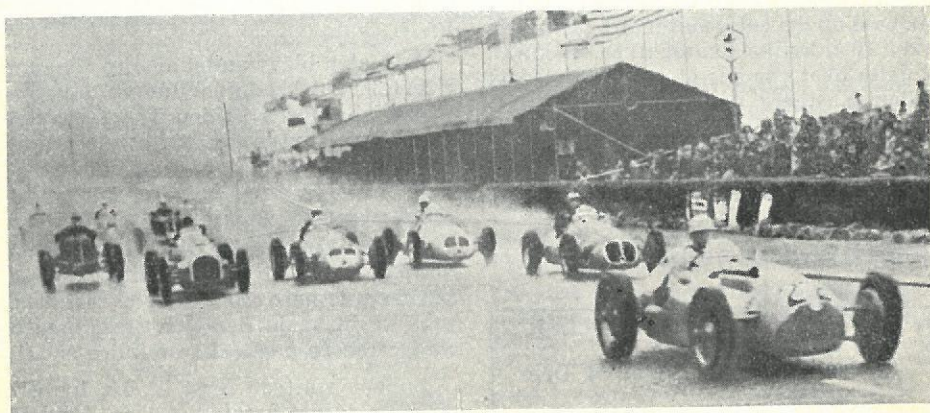
MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

TO STORE LØB I ENGLAND

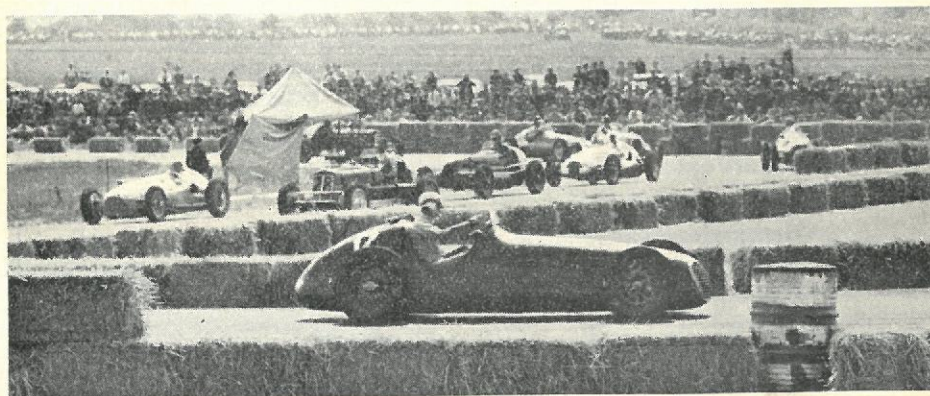
Der har været afholdt to store automobiløb i England: Det engelske Grand Prix og landevejsløbet (round-the-houses) i St. Heller, Jersey.

Sidstnævnte løb blev vundet af Bob Gerard, der kørte sin ERA fra 1937 — en vogn han allerede tidligere har overrasket den motorinteresserede verden med. Det var en af de ældste vogne i løbet, men ikke desto mindre udkonkurrerede han de sidste nye Maserati'er, som italienerne havde sendt til løbet. Den eneste, der ventede, at Gerard ville vinde, var — Gerard selv.

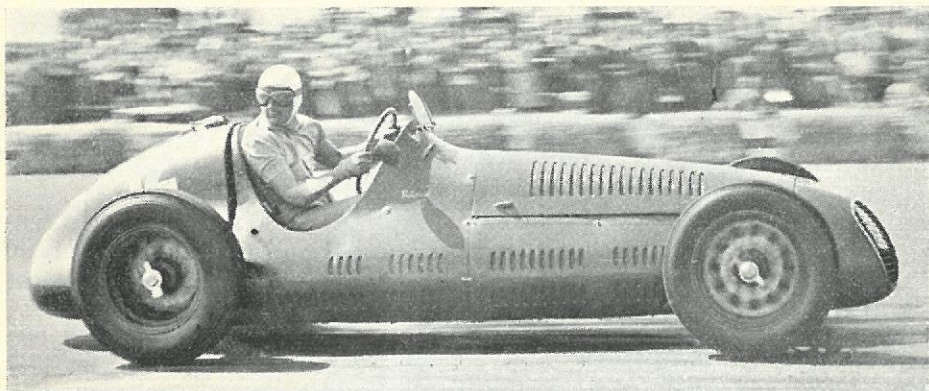
Det engelske Grand Prix blev kørt på flyvepladsen ved Silverstone. Her tog Villorosi straks føringen i sin Maserati, og det lykkedes ingen af konkurrenterne at overhale ham.



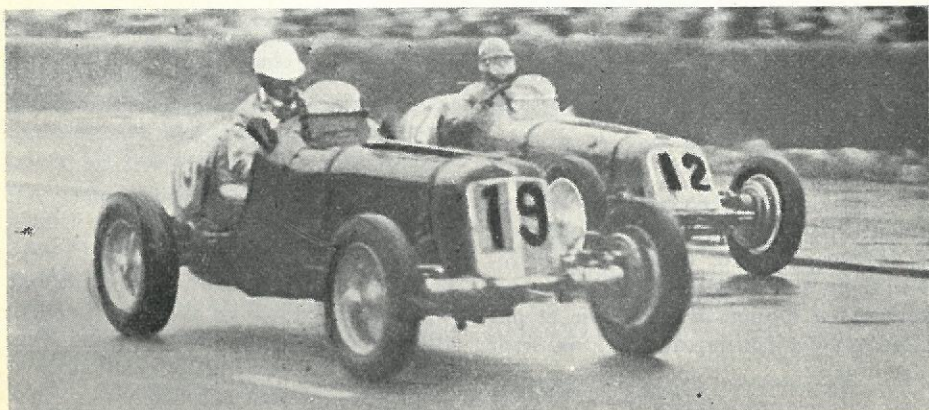
Starten i Jersey. Forrest ligger en Talbot og i næste række ses 3 Maserati, en ældre Alfa Romeo og en ERA.



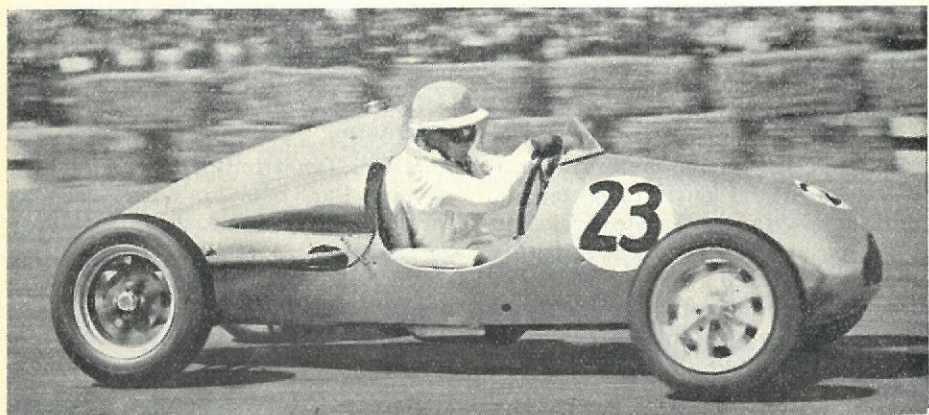
Kort efter starten på Silverstone. I forgrunden ses Villorosi i sin Maserati. Som det fremgår af billedet minder banen meget om Skarpnäck, hvor banen også var delt op med halmballer.



Hvor stort er forspringet? Villoresi ser sig tilbage under løbet på Silverstone.



Bob Gerard (nr. 12) i sin ERA i Jersey-løbet. Hans sejr er et bevis på, hvad en gammel vogn kan præstere, når den bliver trimmet og tunet af den rette mand.



Stirling Moss vandt 500 ccm klassen på Silverstone. Han kørte en 500 ccm Cooper, og som det vil ses er den monteret med et par store vindfang for at forbedre kølingen. Moss, der kun er 19 år, opnåede en gennemsnitsfart på 112,32 km/tm — en ganske imponerende fart på denne bane.

København-Cape Town på motorcykle



Vi måtte engang klare os to dage i ørkenen uden at drikke — det var tilstrækkeligt for os.

Af

Jørgen Bitsch

copyright

I sidste nummer fulgte vi Bitch og Wolfam på deres dristige tur ind i Saharaørkenen, hvor de kommer bort fra vejen, men fortsætter med stjernerne som vejvisere.

*

Kamelen får slukket sin tørst ved oasens brønd. En kamel kan vandre 8 dage uden vand.

Sent på natten føler vi os alligevel lidt usikre på vor position i sandhavet og lægger os derfor til at sove ved foden af en stor sandklit. Næste morgen kan vi fra toppen af klitten se et par bilvrag i det fjerne; de viser os, hvor pisten er.

Vi møder ørkensandet.

Parolen er stadig: Mod syd! Pisten bliver ringere og ringere og forsvinder ofte på lange strækninger. Sandet er så blødt og dybt, at vi må køre med stor hastighed for at slippe igennem, maskinen danser over ujævnhederne, så vi næsten ikke kan hænge fast på den.

Hele dagen summer motorcyklen af sted gennem det ensformige terrain. Himlen er skyfri, den eneste afveksling, vi ser, er, at solen bevæger sig fra øst mod syd for kl. 18 at forsvinde som en blodrød Ejdammerost under den rød-violettede vestlige horisont.

Vi flyver stadig videre, mens vi sidder med livet i hænderne, navigerer med forrygende fart gennem mørket over gule klitter, der snart er hårde som sten, snart bløde som mel, og bremses

cyklen, så vi er ved at ryge op på styret, når hjulene går i.

Motorecyklen er blevet lidt mat i sokkerne, og Wolfram bliver nødt til at tage topstykket af og slibe ventiler her midt i ødet. Slibepulver mangler vi ikke, for her blæser en hel lille sandstorm i dag.

I de første sandklitter venter vi at køre fast, men vi slipper igennem. Der kommer blødt sand på lange strækninger, og motorcyklen viser sig enestående til at gå igennem, bare vi holder fart på.

Sandstorm.

Vi er i Tanezrouft, tørstens land, og foran os har vi 500 km øde ørkensand, før vi når den næste oase. Vi bærer begge fuldskæg. Al vask af tøj, ansigt og hænder er forlængst indstillet. Hver dråbe vand er kostbar.

Vi føler os efterhånden som eneboere på jordkloden. Vi møder hverken mennesker eller dyr. De første dage så vi bilvrag og skeletter af omkomne kameler, men her er hverken skorpioner eller mosquitos, så vi lægger os roligt til

at sove under åben himmel, intet levende væsen vil forstyrre os. Vort dagværk er nu et hårdt job, vi sparer på kræfterne. Ved daggry starter vi efter en portion rå havregryn med lidt vand til, og siger ikke mange ord til hinanden, der hviler et psykisk pres over os, vi tænker kun på at komme fremad, da vor vand- og benzinbeholdning svinder for hver dag.

Der er heller ikke meget at tale sammen om, for vi ser intet uden den endeløse gule ørken og himmelhvelvingen over os. Dejlige blå søer viser sig af og til i det fjerne, men vi lader os ikke lokke, vi ved, det er luftspejling, fata-morgana, ørkenens onde ånd, der vil lokke de rejsende bort fra deres kurs.

Vi kører nogle timer efter mørkets frembrud, til vi ikke kan hænge på cyklen mere. Vi vælter os ned af køretøjet og er alt for trætte til at tage maden frem eller rejse telt. Vi ligger blot på ryggen og ser op imod den klare stjernehimmel, og få minutter efter sover vi. Hen på natten vækker kulden os, og vi må krybe i soveposen.

En morgen vågner vi op til en hel sandstorm. Motorecyklen er halvt begravet, og bag den ligger en stor drive.

Det er vanskeligt at køre nu, for sandet står som en tæt tåge op til en meter over jorden og skjuler sten og huller for vore øjne. Vi håber ikke, vi kommer til at opleve en rigtig sandstorm, hvor sandet hvirvles 2000 m op i luften. Det er umuligt at få mad i dag, da alt bliver røget til med sand. Et par timer efter stilner vinden af, og sandet lægger sig.

En aften tager vi et lille hvil, før de sidste kilometer tilbagelægges af dagsmarchen. Da ser vi en kamelkaravane komme imod os over sandhavet. Snart står de skarpt mod aftenhimlen som silhuetter over klitternes top, og snart falder de i lavningerne sammen med det gule sand. Og nu standser karavanan, en gammel araber med fem kameler, foran os.

I læ af et par benzindunke byder vi på en kop te og får en sludder. Arabe-



DEN BEDSTE - EN

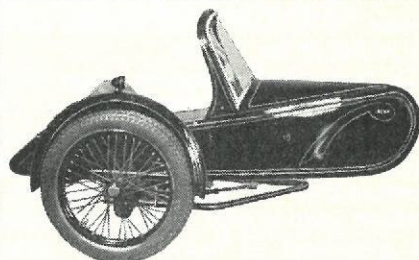
ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11 956 - København K.



Nye Sidevogne

PERSON - VARE - LAST

kan leveres omgaaende uden Indkøbstilladelse —
Vi er til Tjeneste med alle Oplysninger.

ACAP^{AS}

aut. Nimbus-Forhandler

Blegdamsvej 32 - Tlf. C. 8545

ren er selvfølgelig handelsmand som alle Arabere og er på vej til Colomb-Bechar med en last tørrede dadler, som han byder os at smage.

Nu kommer natten, og natten er ond, siger den gamle.

At natten er ond, har vi aldrig tænkt over, mens vi var i Danmark, men efter de sidste nætter i Afrikas fastlandsklima, hvor vi ikke kunne sove ret længe for nattekulden, før vi måtte op og løbe os varme, erkender vi det.

Araberen hyller sig ind i sin kappe, trækker turbanen ned for næse og mund til beskyttelse for sandet og nattekulden; derefter lægger han sig til at sove imellem sine kameler i den onde nat.

Vi kører videre et par timer endnu; men Saharas kolde nat er også ond for motorcyklister.

Næste dag når vi Reggan, en lille araberby, der ligger midt i det rødgule ørken-sand. Hytterne er bygget af soltørret ler, så en kraftig regnbyge kunne få dem alle til at synke sammen til et leret ælte. Men den risiko tør araberne nok løbe, for i mange år er her ikke faldet en dråbe vand.

Her regner det kun med sand, der lægger sig i et tykt lag overalt, hvor der er lidt læ for vinden.

De turbanklædte arabere ligger i lervæggens skygge og ser forundrede på de hvide mænd, der besøger deres by. Splitternøgne araberunger flygter skrækslagne, og kvinderne kommer graciøst gående med byrder af dadler og grøntsager på hovedet. Små æsler

trasker ud af byen med store sandkurve. Hver dag må sandet bæres ud, ellers »sner« man inde. I de samme snavsede kurve bærer æslerne dadler hjem fra palmelunden.

Til vor store glæde møder vi her i Reggan en del englændere, som vi traf i Algier; de fik deres papirer i orden og startede før vi ad en bedre »vej« med et par store ørkenlastbiler. Vi aftaler nu at følges ad et stykke. Vi medbringer så meget vand som muligt, for de næste 1000 km er der ikke chance for at få forsyninger af nogen art. Motorcyklen kører forrest for at sondere terrajnet, før de store ørkenvogne kommer.

Snart slutter pisten med en 3 m høj sanddrive, vi må ud i det bløde sand, og kun ved at sætte fuld fart på lykkes det os at slippe igennem.

Nu er der ikke noget, der hedder vej mere og blot enkelte steder lidt fast bund i sandet; hist og her ses en tom benzintromle, men ellers blot sand, sand og atter sand. En enkelt gang ser vi spor af Saharakompagniets store lastvogne.

Bilmotorerne arbejder for fuld kraft i de lave gear, så det værdifulde vand koger i kølerne og går tabt.

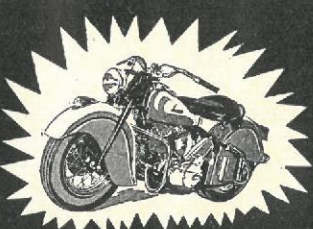
En dag synker den største lastvogn i sand til midt på hjulene, og da den anden standser for at hjælpe med at grave, sidder den også fast. Skovlene kommer frem, og et par madrasser ofres for at give fæste for baghjulene, men det eneste, man opnår, er, at madrasserne ødelægges. Et lyst hoved foreslår at ofre et par planker af bagklædningen. Det



Indian

VERDENS FINESTE MOTORCYKLE

GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMAN & DREWSEN A/S



hjælper, og snart brummer vognen videre.

Men nu er det motorcyklens tur. I et øjeblik, hvor vi glemmer at holde fuld fart på, sker det. Cyklen sidder fast, og baghjulet maler rundt i sandet, der er så fint som støv og hvirvler bort med vinden. Maskinen synker ned i den grav, den selv har gravet, og sidder i sand til midt på hjulene, men vi får den dog fri igen og holder nu fuld fart på.

Dysenteri.

Vi føler os usikre og utilpas, når vi i spidsen af konvojen kører gennem den øde sandslette, hvor vi ikke ser eet eneste tegn på, at noget levende væsen har været før.

En morgen, mens vi laver vor evindelige havregrød med dadler, sætter sandet sig i bevægelse, så det står som et halvt gennemsigtigt lag et par meter over jorden. Ved at stå op på motorcyklens sadel og sidevogn lykkes det os at komme over sandet, og stående der spiser vi grøden, der knaser rigeligt mellem tænderne.

Vi er grædefærdige over den hårde medfart, vi må give maskinen for at slippe igennem sandet og ujævnhederne. Et nyt faremoment kommer til. Der er udbrudt dysenteri i konvojen. Halvdelen af englænderne ligger allerede med høj feber, og da en moder en dag ser sin mindste synke bevidstløs om i sandet ved siden af en grinende benrad, får hun et chok. Hun var selv i forvejen så svag af dysenteri, at hun ikke kunne gå alene, og nu var alle hendes børn ramt af den mystiske sygdom, der trods alle tabletter og kogning af drikkevand alligevel pludselig som lynet ramte sine ofre og slog dem til jorden.

En anden emigrant har for øjeblikket malariaanfald, men arbejder som en løve for at få vognen fri af det hul, den er havnet i.

Netop nu, hvor det haster med at komme til læge med patienterne, net-

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

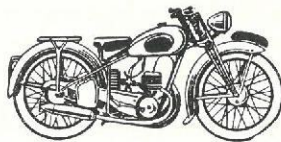
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Brødegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

AIGLON

DEN FRANSKE LETVÆGTER



En ideal maskine til danske forhold. Den er 2-portet, meget kraftig og med 4 fremadgaaende fodgear. Se den hos

FRISIA A/S

Vognmagergade 2 — Centr. 15,435

Generalrepræsentant for Danmark:

BRDR. FRIIS-HANSEN

KØBENHAVN Ø.



Ørkenen er besejret og foran os ligger et fransk fort. Vi manglede papirer, men i stedet for at sende os tilbage ønskede kommandanten os til lykke og fortalte os, at vi var de første der var sluppet denne vej gennem Sahara.

op nu får vi vanskelighederne sig op. Positionen er for øjeblikket 500 km til nærmeste bygning, 500 km gennem løst ørkensand.

Emigranterne graver om deres vogn, så støvet står dem om ørerne — og så synker et nyt offer for dysenteri om i sandet og må bæres ind. Det tager på alles nerver. To trediedele af konvojen er syge, ingen ved, hvem der bliver den næste, men vognene kommer fri, og det går fremad igen.

Motorcyklen vræler af sted med håndtaget i bund. Vi byder den nu, hvad vi aldrig havde drømt muligt. Men her er ikke tale om at spekulere over, om den kan tåle den vanvittige behandling, vi er blot klar over, at får vi et stop her, bliver vi nødt til at efterlade maskinen i sandet.

Vi klamrer os fast til vort køretøj, der vælter fremad i 2. gear og opfører en fantastisk dans under os: springer i vejret, kører på forhjul og sidevognshjul, kører med sidevognen højt oppe i luften og er een gang helt nede på siden efter en uregelmæssig flyvetur, men hver gang retter den sig op igen og gør det umulige, pløjer gennem dybt sand så fint som aske.

Ingen motorcykle har vist været udsat for noget lignende, og aldrig har vi været så taknemmelige for dens præstationer.

Situationen bliver mere og mere alvorlig. Vort drikkevand er ved at slip-

pe op. Wolfram er så tør i munden, at han ikke kan spytte. Vore øjne svider, det gør ondt, når vi bevæger øjelågene, tungen er hudløs, læberne tørre, og vore negle begynder at sprække.

Vi er endnu 200 km fra Tessali-oase, en lille 5-årig pige er dødssyg, og al medicin er opbrugt, bilerne sidder fast i sandet og kan umuligt køre videre.

Regnvejr i Sahara.

Netop som det ser værst ud, sker underet. I løbet af natten bliver det regnvejr i tørstens land. Jeg mærker halvt, at soveposen bliver gennemblødt, men er for udmattet til at rulle i læ og tror, at jeg drømmer.

Om morgenen er sandet bundet af væden — for første gang i løbet af 10 år — og bilerne kan gå igennem.

Vi er nu igennem det værste. Sandet bliver fastere; men solen sender ubarmhertigt sine stråler ned over os. Varme og lys reflekteres fra sandet. Læberne sprækker, tungen føles som læder, og øjnene værker og brænder trods brug af solbriller.

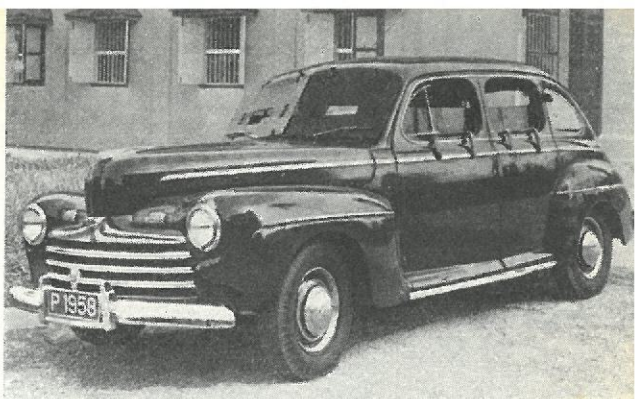
En slurk ildelugtende, halvvarmt vand skattes mere her end en hel flaske champagne i Danmark.

I Tessalit får de syge hjælp, og vi drikker hver et par liter klart vand.

Men nye vanskeligheder dukker op. Vejen til Gao er værre, end vi havde regnet med. Ørkensandet er forbi, vi kører mellem lave bjerge. Store, skarpe

Dette er ikke et billede af en Chicago-gangsters armerede automobil, men en »Ford Saloon«, som bruges af en af C. C. Wakefield & Co.s Castrol rejsende i Malaya.

Foruden panserpladerne, som denne vogn er udstyret med, anbefales det også rejsende, som kører gennem landet, at medføre automatpistoler eller andre våben som beskyttelse mod røverbander. Men selv dette afholder ikke en energisk oliemand fra at besøge sine kunder.



klippestykker rager op midt i vejen, og pludselig har den en sænkning på 1 m.

Cykel og understel kommer på en hård prøve, og en langfjeder i sidevognen springer; men det lykkes Wolfram at reparere den uden andet materiale end ståltråd og et par teltpløkke. Vi har forladt emigranterne og er nu i Sudan.

Vi kan næsten ikke holde ud at sidde på motorcyklen mere på den dårlige klippevej, så det er en hel behagelig afveksling, da vi må standse for at lappe og reparere dæk.

Verdensrekord.

På næste bakketop møder vi et syn, der næsten tager vejret fra os. Ved bakkens fod strømmer Nigerfloden bred og mægtig.

De sidste 100 km langs Nigerfloden til Gao går som en leg, selv om vi hverken har fået mad eller drikke den dag.

Nysgerrige negre, der aldrig har set et sådant køretøj før, samler sig om os så tæt, at vi næsten ikke kan røre os, da vi standser ved floden.

Vi kaster os ved bredden og drikker af Nigerens grumsede vand. I almindelighed er man sikker på at få dysenteri, hvis man blot vasker ansigt og læber i flodvandet, men det tænker vi ikke på. Da vi har drukket et par liter, kommer vi så meget til hægterne, at vi kan tænke på at slå lejr. Teltet kommer op, og en boy bliver ansat. Han bliver straks sat til at koge flodvand. Det var grumset og mørkt som kaffe, men smagen

var anderledes. Alligevel var det ikke få kopper, vi drak.

Negrene stod som en mur om os, men vi foretrak disse nysgerrige mennesker frem for de frække, tyvagtige arabere i Nordafrika.

Efterhånden rykkede den sorte mur så tæt, at vi ikke kunne røre os. Desværre blev vi nødt til at jage dem bort med en teltstang og tegne en cirkel omkring lejrpladsen. Det hjalp i 20 minutter, men så var den gal igen. Vi måtte ansætte endnu en boy for at skaffe lidt luft omkring os.

De 200 negre ventede hele dagen, parate til at tage de ting, vi kasserede. En tom havregrynsæske, en halv avis, en flaskekapsel eller et stykke sejl garn — alt kan bruges. En blikæske volder stort slagsmål.

Ved aftenstid møder byens militærpoliti op. Vi venter så småt, at de vil sende os tilbage, men de spørger ikke engang efter papirer; de har fået telegram fra Nordafrika om, at konvojen havde tabt os; men nu nøjes de med at fortælle os, at vi har sat verdensrekord ved at være de første, der har kørt gennem denne del af Sahara på motorcykel, og de forsikrer os om, at vi ikke behøver at være bange for konkurrenter.

Derefter viser de os alt for beredvilligt vejen mod Nigeria, mod en g e l s k område. *

	D.K.W. Automobilreservede en gros. Forsendelse over hele Landet. Erling Nygaard Slagelse. - Telefon 2236.
---	--



TULIPAN LØBET

Af Luis Schnakenburg

Mandag d. 18. april startede jeg sammen med prokurist Mogens Skarring i dennes Mercedes Benz fra København for at deltage i det første internationale Tulipan Rally arrangeret af den hollandske automobilklub R. A. C. West.

Løbet, der var på ca. 2700 km, foregik efter nogenlunde samme principper og regler som Monte Carlo løbet, altså ikke et hastighedsløb, men en slags udholdenhedsløb, der satte førerne og vognene på prøve. Løbet skulle gennemkøres med en minimumsfart af 50 km og en maksimumsfart af 65 km i timen i gennemsnit, og undervejs var oprettede kontrolposter, hvortil deltagerne skulle ankomme inden for nærmere bestemte tidspunkter.

Deltagerne kunne vælge mellem 7 forskellige startsteder, nemlig Monte Carlo, Rom, Bern, Bruxelles, Gravenhage, London og Glasgow. Af disse valgte vi Glasgow, hvortil vi ankom den 23. om eftermiddagen og blev venligt modtaget af sekretæren for Royal Scottish Automobile Club, der også havde sørget for værelser til os i klubben.

Efter at have forsynet os godt med madpakker og kaffe på thermoflasker stillede vi så op til start den 25. kl. 16.

Der skulle starte ialt 8 vogne fra Glasgow, 1 hollænder, 2 skotter, 4 englændere og vi, der var eneste danske deltager i løbet.

Kl. 16,08 fik vi vort afgangssignal og kørte med Skarring ved rattet ud på den første etape, den 774 km lange tur til Folkestone.

Vi havde i forvejen aftalt, at vi skulle køre så lange stræk som muligt, for at den anden kunne hvile sig så meget som muligt. Heldigvis var vognen indrettet således, at ryglænet på passagersædet kunne slås tilbage, så den, der ikke kørte, kunne ligge ned og sove.

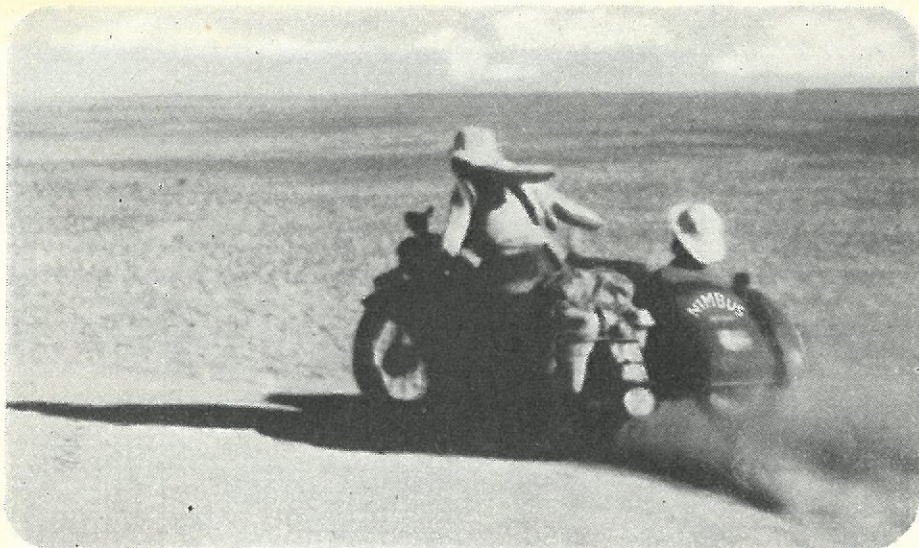
Kl. ca. 2,00 den 26. kørte vi ind i London. På det tidspunkt var byen næsten

uddød, men alligevel opnåede vi at køre vild. Da vi i ca. en halv time havde kørt rundt og ledt efter en bestemt bro over Themsen, så vi pludselig en af de andre deltagere i en Ford Prefect komme kørende, så vi fik hurtigt vendt Mercedes'en og kørte efter den. Heldigvis kendte de byen bedre end vi, så snart efter var vi på vej mod Folkestone. Da vi havde holdt en god fart ned gennem England, ankom vi 1½ time før den tilfaldte tid, hvorfor vi måtte holde uden for byen, til tiden var inde til at melde os ved kontrollen.

Da vi havde fået stemplet vore kontrolbøger, blev vognene hejst om bord på båden, og vi skyndte os også om bord for at få et hårdt tiltrængt morgenmåltid.

Da Færgetiderne ikke passede med løbets tider, havde vi måttet starte en del tidligere fra Glasgow end planlagt, og vi havde således nogen tid til vor rådighed i Boulogne, som vi alle benyttede til at få os et hotelværelse, hvor vi kunne få sovet ud, inden vi skulle videre. Efter at have sovet ca. 4 timer, meldte vi os atter ved kontrolstedet og var snart efter på vej mod Paris. Da vi havde kørt ca. 1½ time, hørte vi pludselig en voldsom skuren i bagtøjet, og vi troede, at differentialet var brudt sammen, og at det nu var slut med at køre løb for vort vedkommende.

Vi fik nu vognen op på en dunkraft, og Skarring krøb ind under vognen for at finde fejlen. Det varede ikke længe, inden han kunne afsløre den. En sten havde sat sig i klemme mellem kardanaakslens og chassiset. Hurtigt fik han den fjernet, og vi åndede lettet op. Endnu var vi da ikke ude af løbet. Vi fik dog et chok, da vi fik set på uret og opdagede, at vi skulle køre de sidste 45 km til Paris på 35 min. Speederen i bund på Mercedes'en og af sted. Da vi kørte ind i Paris, havde vi 10 min., til vi skulle



Nimbus kommer altid igennem



Ørkener i 3 Verdensdele er nu besejret af NIMBUS. — Vejløse Sandstrækninger og stegende Hede betyder intet for den danske NIMBUS — den ideale Maskine til Turistbrug.

★

NYT NUMMER AF »NIMBUS NYT«

Indhold: Manden uden Nerver — 1.000.000 km om Aaret — Gennem Tørstens Land — Fra Motorcyklens Barndom. — ANEKDOTER og MUNTRE TEGNINGER. »NIMBUS NYT« kan gratis afhentes af enhver Nimbusejer.

NIMBUS

A FISKER & NIELSEN .: KØBENHAVN F. .: TELEFON 9650

Den kendte motorkører
Jørgen Bitsch benyttede
CHAMPION tændrør på
sin tur fra København til
Cape Town — han vidste
af erfaring, at CHAM-
PION er indbegrebet af
økonomi og driftsik-
kerhed.



FØRST I START

STØRST I FART

★
CHAMPION

Biilow
F. BILLOW & CO.

Den store Mercedes er ved at vende indenfor oliedåsernes afspærring. Efter vor mening er det lidt uretfærdigt at afgøre et løb på denne måde, eftersom en del vogne på grund af deres størrelse og konstruktion på forhånd er sat ud af spillet, eller henvises til dårlige placeringer.



melde os i kontrollen på Place Vendôme. Ingen af os havde været i Paris før, og vi forudså, at det ville tage os mere end 10 min. at finde Place Vendôme. Heldigvis kom vi lige forbi en Taxaholdeplads, så vi fik i en fart hyret en Taxa til at vise os vejen, og efter en halsbrækkende kørsel gennem det på dette tidspunkt mennesketomme Paris ankom vi til kontrollen med kun 2 min. i behold.

Efter at have fået kontrolbogen stemplet og fået foræret en stor æske chokolade fortsatte vi mod Lyon. Her til nåede vi i så god tid, at vi kunne nå at få os lidt frokost, inden vi atter fortsatte turen mod Bruxelles. Efter en del spændende kørsel i bjergene ad snoede serpentineveje nåede vi Bruxelles Kl. ca. 2 den 28. uden endnu at have fået strafpoints.

Vi fortsatte mod den hollandske grænse, der blev krydset på rekordtid, ca. 3 min., og så af sted mod den første kontrol i Holland, Breda. Under det korte ophold ved grænsen var vognen blevet pyntet med tulipanranker og vimper, og i Breda og de andre hollandske kontrolsteder fik vi af forskellige hollandske firmaer foræret store æsker chokolade, cigarer og genever i små stendunke. Overalt i Holland lagde vi mærke til, med hvilken dygtighed løbet var arrangeret. Ved hvert eneste vejkryds eller sidevej var posteret politibetjente for at holde trafikken tilbage, så vi uhindret kunne køre igennem, og i hver eneste by var der flagalleer i gaderne, og folk stod tæt på fortovene og vinkede til os.

Ved den sidste kontrol, Leeuwarden, overtog Skarring rattet for at køre de sidste 170 km til målet, Noordwijk aan Zee, hvortil vi ankom kl. 13,30 uden at have fået et eneste strafpoints på vejen.

Den næste dag skulle så den afsluttende prøve afholdes på væddeløbsba-

nen ved Zandvoort, ca. 15 km fra Noordwijk. Prøven bestod i at køre fra en »garage« uden om en pille, ind i en 3 meter bred bane begrænset af oliedåser, vende rundt om en pille på en 9 meter bred bane og tilbage igen på den kortest mulige tid og uden at vælte nogen af oliedåserne.

Denne prøve var, set fra vort synspunkt, temmelig uretfærdig, da vi ikke som de små vogne kunne køre lige rundt om pillen eller som de udprægede sportsvogne kunne skride bagenden rundt. Det viste sig også, at de store amerikanske vogne alle blev temmelig dårligt placeret.

Løbet blev vundet af den engelske trial-kører Ken Wharton i en Ford Anglia. Nr. 2 i løbet og nr. 1 i klassen for vogne over 1500 ccm blev den engelske væddeløbskører Ian Appleyard i en Jaguar sportsvogn. Vor egen placering var knap så fin. Vi blev nr. 73 af ialt 163 startende vogne.

Selv om resultatet ikke var så godt, var vi dog enige om, at løbet havde været en strålende oplevelse, og at vi gerne ville gøre det om igen næste år.



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

Raa Kædehjul i alle Størrelser.
Vindskærme f. Nimbus og eng. Cykler



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

Ikke spor imponeret

»Den megen Snak om de automatiske gearkasser Fluid Drive, Hydra Matic, Dynaflo og hvad de nu hedder, imponerer mig ikke i særlig høj grad,« udtalte en engelsk Rolls Royce ejer fornyligt til et engelsk motorblad.

»Min gamle sideventilede Rolls Royce 40-50 med dens batteritænding og enestående kompressionstæthed starter jeg om morgenen på følgende måde. Jeg sætter vognen i højt gear, lader koblingen være sat til. Ved at bevæge tændingsreguleringsarmen frem eller tilbage bringes kontaktpunkterne til at åbne, og der bliver tænding i een af cylindrene.

Motoren starter, og vognen begynder at køre blidt og behageligt — kan man forlange mere?»

Det skal dog tilføjes, at Rolls Royce fabrikken ikke anbefaler denne startmetode.

LØBSKALENDER

Juni:

- 19 Gentofte — Baneløb
Kjellerup og Omegns M. K. — Baneløb
- 26 Bogense Motor Klub — Baneløb
Sports Motor Klubben »Dan« — Baneløb
Korsør og Omegns M. K. — Baneløb
Skive og Omegns M. K. — Bakkeløb

Juli:

- 3 Fredericia Motor Klub — Baneløb
(J. M. S. Sommerstævne)
Nordvestsjælland Motor Klub — Baneløb
- 10 Motorklubben »Vestfyen« — Baneløb
Østvendssyssel Motor Klub — Baneløb
- 17 Brønderslev Motor Klub — Bakkeløb
Frederiksborg Amts Mk. — Moto cross



Specialværksted for
DKW
MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25
Ny indehaver

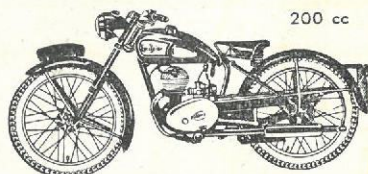
Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær
Kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatorer —
Koblingsgreb —
Læderbælter brede
Kr. 5,50 — Lydpotter Kr. 29 — Amal-
karburatordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste Maskiner — forcro-
mede Styr 1" og 7/8".



Se, hør og spørg hos **BONZO**
Københavns bedst assorterede
Specialforretning.
Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. Efterkrav.

EXCELSIOR



»DEN STORE LETVÆGTER«

EXCELSIOR giver Dem mest for Indkøbstilladelsen

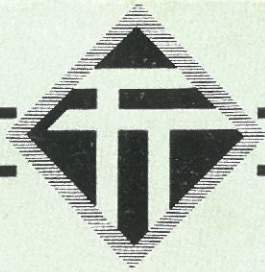
- Teleskopforgaffel
- Komplet Lysanlæg med Akkumulator og elektrisk Horn
- Fodgear, 3-skift
- Stort Gummi og forchromede Hjul

AUTOROPA er førende, hvis De vil være kørende

Kig ind - vi hjælper Dem med Ansøgning

AUTOROPA A/S

KR. BERNIKOWSGADE 2
CENTR. 12018 - 12846



TERROT

125 ccm
topventilet
4 gear

Telescopforgæffel
Indkapslet motor
og gearkasse



FRANKRIGS FØRENDE MOTORCYKEL

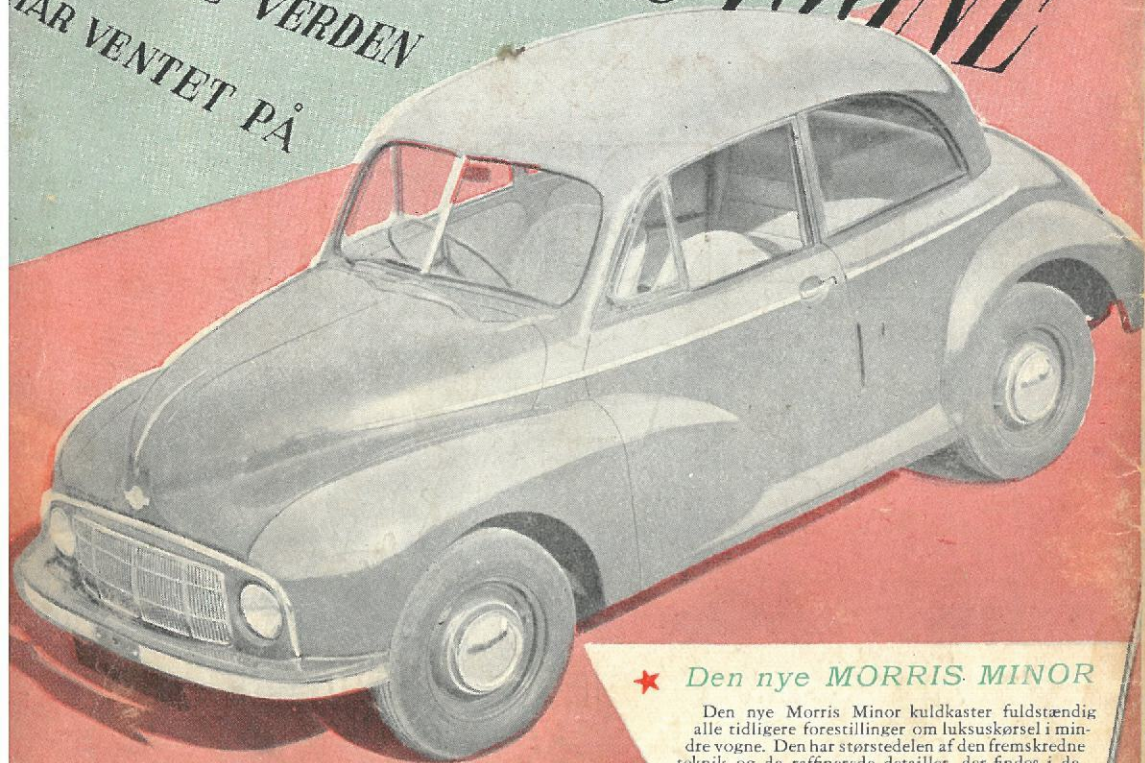
Trods sin enestående økonomi har denne maskine alle den store motorcykles fordele. 4 gear, telescopforgæffel og komplet elektrisk anlæg. Vægt 75 kg.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN · ODENSE

DE NYE MORRIS VOGNE

SOM HELE VERDEN
HAR VENTET PÅ



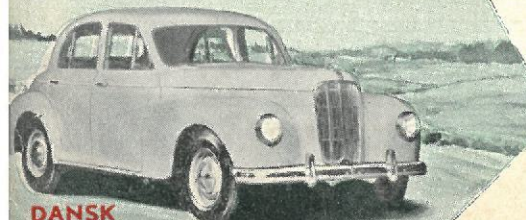
★ Den nye MORRIS MINOR

Den nye Morris Minor kuldaster fuldstændig alle tidligere forestillinger om luksuskørsel i mindre vogne. Den har størstedelen af den fremskredne teknik og de raffinerede detaljer, der findes i de større modeller. Monokonstruktion og uafhængig affjedring. Sæderne anbragt inden for akslerne. Let styring. Den højeste sikkerhed. Mere plads til benene og bredere sæder.



★ Den nye MORRIS OXFORD

Den er ny helt igennem - fra køler til baglygter - ny motor, nyt karosseri, nyt luksuøst udstyr. Uafhængig forhjulsaffjedring. Forsædet er meget bredt og af form som en sofa, og alle siddepladser er anbragt indenfor akslerne. Vognen er aerodynamisk strømlineformet. Håndtag for gearskifte findes på ratsøjlen. Passagererne sidder komfortabelt og der er rigelig plads. Hele vognens konstruktion er foretaget med den størst mulige økonomi for øje.



★ Den nye MORRIS SIX

Hver detalje ved denne nye luksusvogn er konstrueret på den absolut rigtige måde. Den kraftige motor er forsynet med overliggende knastaksel og har usædvanlig stor ydeevne. Håndtag for gearskifter anbragt på ratsøjlen. Et bredt forsæde. Uafhængig forhjulsaffjedring. Alle enkeltheder af høj kvalitet, og prisen er så rimelig, som kun MORRIS specialiseringen gør det muligt.

DANSK
OVERSØISK MOTOR INDUSTRI

