

NR. 6 - 5. ÅRG.

JUNI 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

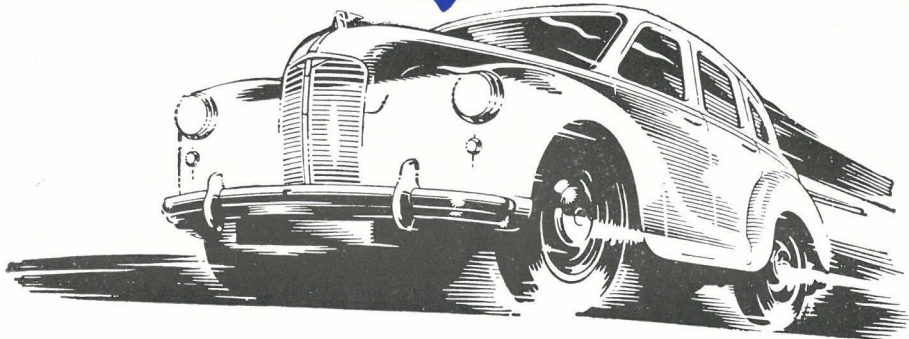
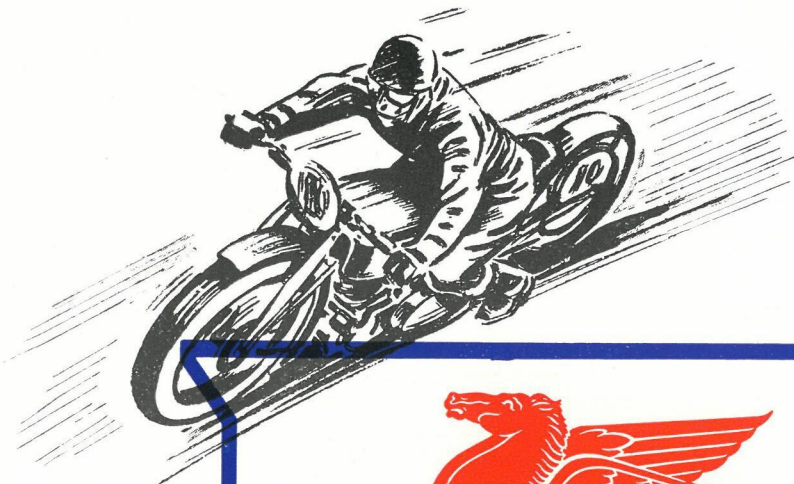
TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

Lambretta



Til den daglige transport, til søndagsturen ud i den dejlige danske natur og til den store turistoplevelse i fjerne lande er LAMBRETTA det ideale befordringsmiddel. Økonomisk, driftssikker og renlig som ingen anden.

NORDISK DIESEL A/S, BORGMESTER CHRISTIANSENSGADE 55, KØBENHAVN SV, CENTRAL 3812



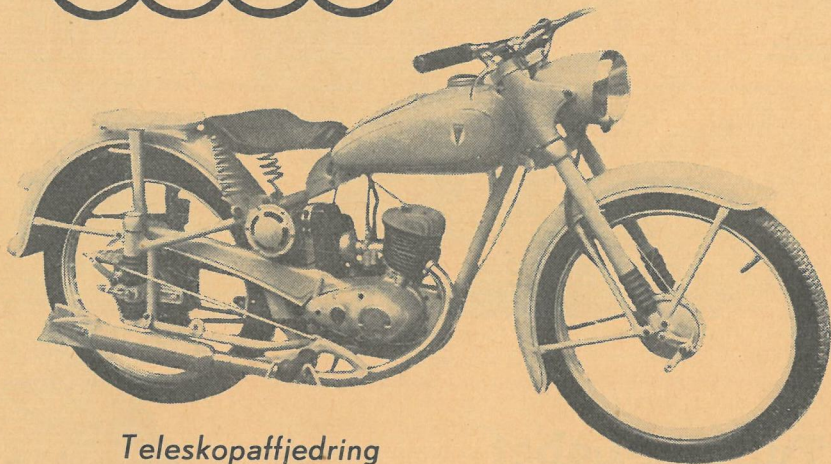
VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE

DKW



RT 125

På lager
til omg. levering!



*Teleskopaffjedring
på begge hjul*



Rigtig brug af indkøbstilladelse

er køb af en **DKW**

den passer for enhver
og så er den billigere!

Kr. 1665.-

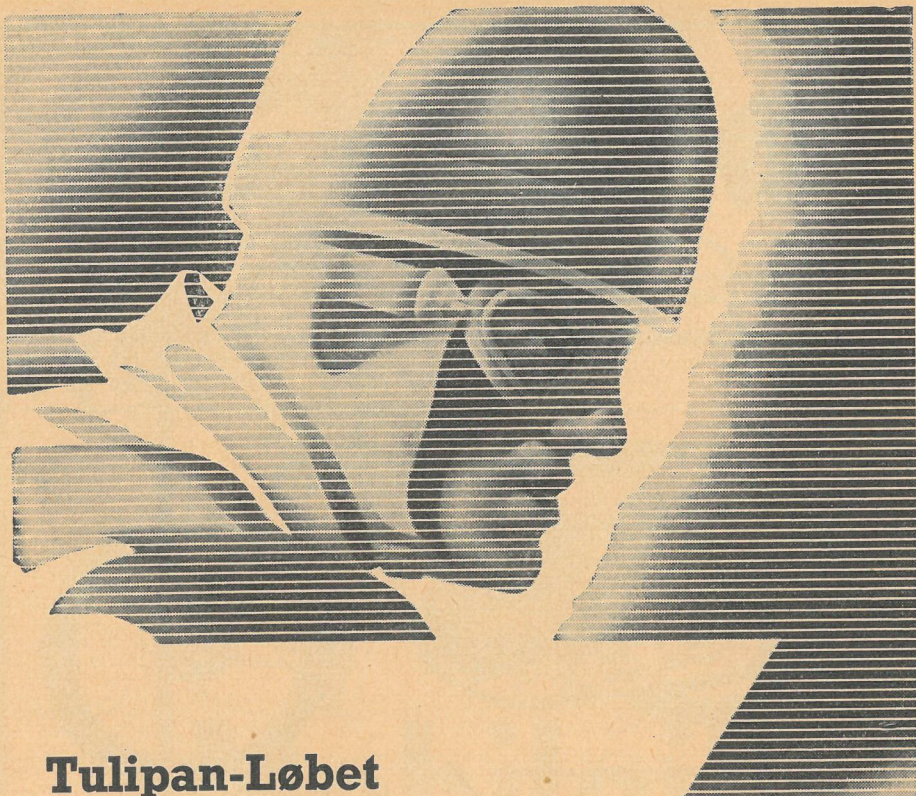
excl. oms.afg.

Import og montagefabrik:
BOHNSTEDT-PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:
AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K
Central 12018 - 12846



Tulipan-Løbet

vundet af Ian Appleyard (Jaguar XK 120) - paa CASTROL

Grand Prix de Bordeaux

500 ccm vundet af T. Wood paa CASTROL

Grand Prix de Mettet, Belgien

500 ccm vundet af G. E. Duke og 500 ccm med Sidevogn af
E. Oliver — begge paa CASTROL

Følg Ekspertene —
brug den
„selvrensende“
Motorolie



SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. JUNI 1951

NR. 6

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 12,00
Løssalgspris kr. 1,25

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

Af hensyn til de berusede børn	279
Isle of Man T. T.	281
Gordon Bennett løbenes endeligt	285
»Sådan er der så meget«	289
Kort fortalt i tekst og billeder	296
Hvorfor ikke en dansk knallertverdensrekord?	298
Bosch elektr. anlæg II.	302
Det burde være indlysende	307
DKW og Goliath	310
Lucas service-station	312
Månedens motorløb	320

Af hensyn til de berusede børn

I dagene 25. maj til 3. juni afholdt Justitsministeriets Udvalg for større Færdselssikkerhed en udstilling i Forum i København, kaldet »Hovedvejen«. Vor iagttagelse af fænomenet resulterede i følgende bedømmelse:

Den idé at foranstalte en færdselspropagandaudstilling er glimrende, og projektet har da også på forhånd opnået al den officielle støtte og anerkendelse, som man kan gøre sig håb om her i landet, når samme konfirmation ikke skal være kombineret med økonomisk tilskud af nogen betydning. Udstillingsudvalget har derfor været stillet overfor nødvendigheden af på forhånd at sikre foretagendet visse sikre indtægter — man har til den ende udlejet en væsentlig del af det disponible areal til rent kommercielle formål med direkte, nogen eller slet ingen tilknytning til udstillingens formål. Vi bøjer os for nødvendigheden heraf.

Man har dernæst været stillet overfor det problem: Hvordan skal man lokke folk til at betale en-

tré for at komme ind og se på noget, som har et rent pædagogisk formål? Denne opgave har man løst ved at kombinere udstillingen med et amatør-cykeløb over 10 dage. Også det kan vi til nød gå med til, selv om cyklebanen optog omtrent halv-

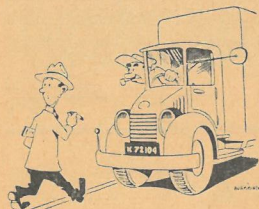


— aldrig har vi set så lidt på en udstilling.

delen af det disponible udstillingsareal. Men så må det rigtignok også være en forudsætning, at den del af arealet, der er viet den oprindelige hensigt, udnyttes efter formålet. På dette punkt synes arrangørerne at have svigtet totalt.

Aldrig i vore dage har vi besøgt en udstilling, på hvilken der var så lidt at se. 11 af de 27 forhån-

denværende stands var lejet ud til firmaer med tilknytning til automobilbranchen, og med en enkelt undtagelse drejede det sig om uninspirerede for ikke at sige dødkedelige »pligtudstillinger« uden nogen som helst relation til foretagendets



Se Dem godt for — navnlig bagud!

formål. Firmaet Tekno Legetøjs-Industri fortjener ros for deres »skolestue« med mulighed for at konstruere færdselssituationer ved hjælp af modeller, og for det udmærkede samarbejde med politiets instruktører, der underviste børnene i almindelige færdselsregler. Men det var også det eneste lyspunkt — resten af udstillingen burde have været tilrettelagt efter lignende synspunkter — det blev kun til iskageboder, slikbutiker, pølsevogne og sukkerbagere.

På udstillingen solgte man et katalog, hvis første halvdel naturligvis var viet cyklesporten. Den sidste halvdel indeholdt noget, som arrangørerne kaldte »Hovedvejens ABC«, og det er denne præstation, vi vil tillade os at betegne som den egentlige udstillingsskandale.

Selv om man ikke kunne vise folk noget på udstillingen, ville man alligevel have reddet noget af æren, hvis man havde givet dem et stykke lektüre med hjem, som tjente det egentlige formål: Færd-

selspropagandaen. Også på dette punkt har man svigtet katastrofalt. Den nævnte færdselsvejledning, der — med visse forbehold — skal danne grundlaget for undervisningen i skolerne, er af en sådan karakter, at man må formode, at den er skrevet af yngste journalistelev på et provinsdagblad. Hvad mener man om de følgende smagsprøver?

»Er De nødt til at træde ud i rendestenen, så se Dem godt for — og navnlig bagud!« — Ja, det kommer da i hvert fald an på, i hvilken side af vejen man går.

»En cyklesti i vejens højre side skal altid benyttes, med mindre man medfører noget, der er længere end cyklen eller bredere end styret.« — Som bekendt er det ikke tilladt at køre med noget, der er bredere end styret. Det citerede er altså direkte vildledende.

»Tænd lygten, når gadebelysningen brænder, sørg for, at lygten sidder fast på cyklen og kan ses

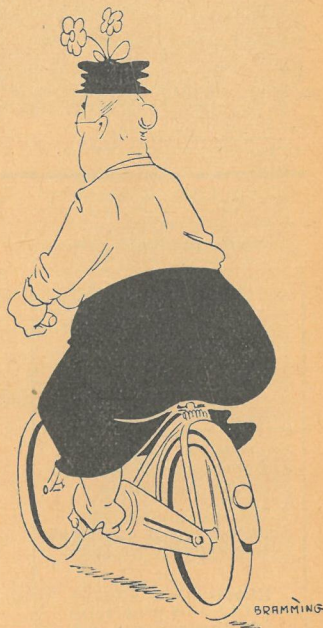


»Kør aldrig på cykle i påvirket tilstand«.

forfra og fra siderne. Lyset skal være klart og hvidt, men må ikke blænde.« Oplysningen om gadelygterne er jo meget oplysende for den, der kører på en øde landevej i Thy. Og hvad vil det sige,

at en lygte blænder? Definition udbedes.

Under reglerne for cyklister følgende: »Kør aldrig på cykle i påvirket tilstand.« Den har skolebørnene vel nok godt af!



»Når man kører med genstande, der er bredere end styret, må cyklestien ikke benyttes«. (Det må cyklen heller ikke. Red.).

Under reglerne for bilister følgende: »Fodgængernes ret til fortovet skal respekteres ved ind- og udørsel. De bør bakke ind.« — Vi fatter ikke den logiske sammenhæng mellem første og anden sætning. Hvor skal man bakke ind? Og hvorfor?

»Parker ikke i eller umiddelbart før fodgængerovergange, ved stoppesteder eller nær gadehjørner.« Hvorfor forsømme lejligheden til at fortælle publikum, hvor nær man må parkere ved et gadehjørne? Og hvad man forstår ved et gadehjørne.

»Vigepligten siger: nor-

malt holder De tilbage for alt fra højre side.»

»Særlige tilfælde: vær forsigtig ved udkørsel fra porte, tankstationer, parkeringspladser og mindre befærdede gader.» —

Hvad er nu meningen med dette vås? Udtrykket: »Særlige tilfælde» siger jo ingenting, for man får ikke at vide, om det særlige beror på, at vigepligten her ikke er gældende, eller om den netop gælder i særlig grad.

»Ved jernbaneoverskæringer: hvad enten de er bevogtede eller ubevogtede, må De kun stole på Dem selv — se altid efter, om et tog nærmer sig.» — Var der ikke i denne forbindelse anledning til at fremhæve reglen om, at man skal blænde sine lygter ned, når man passerer en jernbaneoverskæring, for at give den modgående trafik en chance for også at orientere sig?

»Husk parkeringslysene, når vognen holder stille i mørke.» — Den omstændighed, at man ikke definerer begrebet »mørke«, gør reglen i den citerede form værdiløs.

»Vær ikke bange for at bruge gearene.» — Hvad er det for en frygt, der her er tale om, og hvilken relation har den til færdselssikkerheden? Bemærkningen siger ikke den læge bilist noget som helst.

Dette er kun et tilfældigt udpluk. Vi kunne citere side op og side ned. Og ikke alene er indholdet under al kritik, også rent sprogligt og grammatikalsk er værket en gru. Lykkelig den, der slap ud af skolen i rette tid — han undgik da at få sine færdselsgreber fuldstændig spoleret ved ovennævnte indsats af det kongelige danske justitsministerium.

Isle of Man T. T.

JUNIOR T. T.

Mandag den 4. juni oprandt med sol, varme og næsten vindstille. Kl. 9,30 skal Junior T. T. starte, og der er fra tidlig morgen febrilsk travlhed overalt. Ikke mindre end 98 ryttere skal startes med 10 sekunders mellemrum for i løbet af 20 minutter at forvandle den fredfyldte ø til en brølende heksekedel — verdens mest krævende motorcykleløb. Klar til start er 40 AJS, 30 Norton, 26 Velocette, 1 BSA og 1 Elbee Special. Tre fabriker er officielt repræsenteret, nemlig Norton (Jack Brett, Duke og Lockett), AJS (Doran, Featherstone og Armstrong) og Velocette (Foster, Lomas og Sandford), der har tilmeldt et fabrikshold for første gang efter krigen.

Les Graham, der er tilknyttet MV, deltager som privat rytter på en Velocette. Der er ikke tvivl om, at rekorden, der blev sat af Artie Bell (Norton) sidste år med 139 km/t for hurtigste omgang, vil få en betydelig tand nedefter, eftersom flere ryttere under træningen har opnået større hastighed. Duke har således en træningsomgang på 144,5 km/t.

Umiddelbart inden starten bliver rytterne advaret mod den bløde tjære, der flere steder gør vejbanen til en lumsk fælde. Regn og fedtet føre er ikke rytternes livret, men for megen sol og varme er heller ikke af det gode. Præcis kl. 9,30 starter første rytter, R. F. Seymour (Velocette), og 10 sekunder efter følger Barrett på en AJS. Hans maskine starter øjeblikkelig, men i samme nu, han er i sadlen, sætter den ud. Han kommer dog igang igen, men senere erfarer vi, at han allerede efter nogle hundrede meters kørsel må udgå med en knækket plejlstang. I år foregår starten forøvrigt lige ud for tidtagerne og ikke fra depotet således, at også den første omgang er komplet og kan tælle som rekord.

De første rapporter fra banen melder ikke om overraskende forskydninger. Duke (Norton) starter som nr. 48, men allerede ved Ballacrairie ligger han som nr. 23 på vejen! Der var iøvrigt lidt nervøsitet i Norton's depot, eftersom Duke tilsyneladende ikke var kommet frem til Ramsey i rette tid, men det viste sig, at man slet ikke havde fået tiden på ham. Man kunne derfor notere en synlig lettelse, da han kom forbi depotet og gik ind på sin anden omgang.

Stillingen er efter første omgang:

1. G. Duke (Norton)	25.14
144,1 km/t	
2. H. Hinton (Norton)	25.47
3. J. Lockett (Norton)	25.50
4. W. Doran (AJS)	25.56
5. J. Brett (Norton)	26.12
6. H. R. Armstrong (AJS)	26.15

Norton



**SEJREDE IGEN
PÅ ISLE OF MAN**

VINDER AF

25

TT LØB

Senior

1. G. Duke

Junior

1. G. Duke
2. J. Lockett
3. J. Brett

**VERDENS-
MESTERSKAB
1951**

Norton

NÆRMESTE FORHANDLER OPGIVES AF:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S, KBHVN. K
Centr. 9846

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS
Telf. 14100

Allerede på første omgang udgår en del ryttere, og Sandford går i depot for at udskifte en fodhviler, hvilket forsinker ham i fire minutter — mere end han kan gøre sig håb om at indhente. Graham ligger øjensynlig bedst blandt de private ryttere. Allerede efter anden omgang går Velocette's fabrikshold til depot for at tanke op. Man har øjensynlig valgt anden omgang i stedet for femte omgang for derved at undgå den trængsel, der let kan forsinke såvel opbremsning som start. På 20 sekunder er maskinerne tanket op, og rytterne er atter i gang.

Duke avancerer tilsyneladende stærkt, og efter anden omgang ligger han allerede som nr. 14 på banen, og han har således overhalet 34 ryttere. Det minder om et handicap!

Stillingen efter anden omgang er uforandret, men Duke ligger nu et minut foran Hinton, der igen ligger 20 sekunder foran Lockett.

Der kommer stadig rapporter om udgåede ryttere, for det meste ukendte navne, men nu meddeler højttalerne, at Hinton er styrtet ved Laurel Bank. Samtidig rykker Brett op på Dorans plads, og Duke passerer nu depotet som 5. rytter!

Stillingen efter 3. omgang er:

1. G. E. Duke (Norton)	1.14.50
145,9 km/t	
2. J. Lockett (Norton)	1.16.47
3. J. Brett (Norton)	1.17.07
4. W. Doran (AJS)	1.17.26
5. H. R. Armstrong (AJS)	1.18.05
6. M. S. Featherstone (AJS)	1.18.45

Duke har nu et forspring på næsten 2 minutter foran Lockett, og det er indlysende, at der skal ske store ting for at fravriste Norton sejren. Duke ligger nu som nr. 3 på banen — han har altså nu overhalet 45 ryttere.

Stillingen er uforandret efter 4. omgang, men Duke ligger nu 2½ minut foran Lockett og 3½ minut foran Doran's AJS. Norton fører 1-2-3, og AJS ligger som 4-5-6, men på næste omgang må Doran udgå. Duke er den anden rytter, der går ind på 5. omgang. Stillingen er efter 5. omgang stadig uforandret, blot har Dorans stop forårsaget, at de øvrige ryttere er rykket en plads op, og W. Lomas (Velocette) ligger nu som nr. 6. Foster ligger som nr. 7 og Graham som nr. 8.



J. Brett, Norton, flyver gennem luften ved Ballugh Bridge. Det tilsyneladende uskyldige hop stiller de største krav til maskinernes affjedring.

Stillingen er uforandret efter 6. omgang, men på sidste omgang meddeler højttaleren, at Armstrong, der lå som nr. 4, trækker ind fra Cronk-ny-Mona — han har knækket forkæden, men gennemfører som nr. 23.

Brett er den første rytter over målstrengen, og et øjeblik efter passerer Duke som et lyn. Der er ikke tvivl om, at han har vundet sit første Junior T. T. — Lockett kan ikke indhente de 3 minutter på den sidste omgang. Dukes vindertid er 2 timer 5 minutter 34 sekunder, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 144,5 km/t — ny rekord!

Resultatet for de 10 første ryttere blev:

1. G. E. Duke (Norton)	2.56.17,6
2. J. Lockett (Norton)	2.59.35,0
3. J. Brett (Norton)	3.00.22,4
4. M. Featherstone (AJS)	3.03.35,8
5. W. A. Lomas (Velo)	3.04.05,6
6. A. R. Foster (Velo)	3.04.51,4
7. C. McCandless (Norton)	3.05.31,0
8. R. W. Coleman (AJS)	3.05.53,4
9. W. R. Amm (Norton)	3.06.01,8
10. R. L. Graham (Velo)	3.06.21,0

Svend Aage Sørensen blev nr. 53, og ialt gennemførte 61 ryttere. Duke satte ny omgangsrekord med 146,8 km/t.

LETVÆGT T. T. (250 ccm) 6. juni

Der er åbenbart ved at opstå en ny interesse for 250 ccm klassen, der i flere

år har ført en mere og mere hensygnende tilværelse. Velocettefabriken havde således bekendtgjort, at den ville stille med to fabriksracere i denne klasse, men desværre nåede de ikke frem i rette tid. Det nye blod kom således først og fremmest fra italienerne, og det var indlysende, at kampen i første række kom til at stå mellem de to engelske Guzzi-kørere Fergus Anderson og T. Wood og italienerne Ambrosini (Benelli) og Lorenzetti (Guzzi). Iøvrigt var det hovedsagelig Excelsior, der dominerede billedet, og nogle enkelte Norton og Velocette med nedsat slagvolumen — og så selvfølgelig Pike på sin hæderkronede Rudge. Pike's Rudge er ved at blive en institution i dette løb, ligesom naturligvis Svend Aage Sørensen deltog med sin Excelsior. Kl. 9,30 præcis startede den første mand. Som nr. 4 starter Fergus Anderson, og allerede efter 10 km's kørsel fører han ved Ballacraigne. Det er utvivlsomt en stor fordel for denne erfarne rytter at have den åbne vej foran sig. Ifølge rapporterne fra banen er det tydeligt, at Fergus Anderson ikke alene er den forreste mand på banen, men at han tillige fører løbet. Rapporterne fra banen bliver for en tid overdøvet af en helt ny lyd på den klassiske

T. T. bane, nemlig 125 ccm maskinernes start. Og så går Fergus Anderson ind på sin 25. omgang, idet han får noteret 27 min. 16 sek. for den første omgang, hvilket er 43 sek. under den eksisterende rekord, og i Fergus Andersons tid er tilmed inkluderet den stående start. Rytterne kommer med jævne mellemrum, og det viser sig, at englænderne fører løbet, idet Anderson ligger som nr. 1 og Wood som nr. 2, 10 sek. foran Ambrosini, der igen ligger 27 sek. foran Lorenzetti, og som nr. 5 kommer institutionen Pike 30 sek. foran Fosters Velocette. Det er tydeligt, at Fergus Anderson stadig forøger sit forspring, og da han går ind på 3. omgang, viser det sig, at han atter har slået rekorden, idet hans tid for 2. omgang er 27 min. og 3 sek., hvilket svarer til 134,5 km/t. Han har nu 1½ minutes forspring foran Wood, men Ambrosini har kørt sig op og ligger kun 3 sek. efter englænderen. Tilsyneladende kommer Anderson ikke frem til Kirk Michael til rette tid, og kort efter meddeler højttaleren, at han er udgået med maskinskade. Det bliver nu en hård kamp mellem Wood og Ambrosini, og efter 3. omgang er der kun 9 sek. mellem de to ryttere, medens Lorenzetti lig-

Blad venligst frem til side 317

ISLE OF MAN

Senior

1. G. Duke, Norton
2. B. Doran, AJS
3. C. MacCandless, Norton

Junior

1. G. Duke, Norton
2. J. Lockett, Norton
3. J. Brett, Norton

ALLE MASKINER MONTERET MED

LUCAS

TÆNDING

Gordon Bennett løbenes endeligt

Af COLLECTEUR

I dette nummer afslutter Collecteur sin beretning om Gordon Bennett løbene, der var den egentlige optakt til den internationale Grand Prix sport

I 1903 stod slaget på en godt 160 km lang landevejsrundbane i Nordirland, og d. 2. juli stillede vognene til start klokken syv i *Ballyshanon*. England var repræsenteret af tre Napier vogne, kørt af *Edge*, *Charles Jarrott* og *J. W. Stocks*. Frankrig sendte et formidabelt hold bestående af *de Knyff* og *Henri Farman* med to Panhard-vogne, og en Mors, ført af *Gabriel*, sejrherrene i det berømteste af alle langdistanceløb, »Dødens Grand Prix« fra Paris til Bordeaux, som var blevet kørt knapt to måneder før. De tyske farver forsvarede af belgierne *de Caters* og *Camille Jenatzky*, »Der rote Teufel« samt amerikaneren *Foxhall-Keene*, der alle kørte Mercedes vogne, og U. S. A. havde tre vogne med, to Winton, ført af Winton selv og *Owen*, samt en *Peerless* med *Moers* ved rattet.

Franskmændene følte sig sikre på revanche, englænderne regnede med en god chance for at bevare trofæet, og amerikanerne var ganske overbeviste om, at deres vogne var alle andre i løbet overlegne. Kun Mercedes var ikke særlig sikker på noget, for fabrikens 90 hestes væddeløbsvogne var gået op i luer tre uger før løbet.

og i stedet startede tre 60 hestes sportsmodeller.

Resultatet var bittert for det franske hold. *Jenatzky* vandt ved ti minutters og tyve sekunders forspring over *de Knyff*, der kom ind som nummer to, fulgt af *Farman* og *Gabriel*. Vindertiden var 6 timer og 39 minutter, gennemsnitsfarten 79 km/t.

Gordon Bennett trofæet, som først var gået over Kanalen, havnede nu på den gale side Rhinen, og i Frankrig herskede en dybt nedtrykt stemning — så fortrydelig, at man overvejede helt at opgive deltagelse i de forbistrede løb, som efterhånden kun blev vundet af udlændinge.

Efter reglerne skulle Tyskland som sejrherre arrangere næste års løb, og med ægte teutonisk grundighed blev der lagt en landevejsbane ca. 140 km lang mellem *Homburg* og *Limburg* i *Taunusbjergene*. Kejseren med følge overværede løbet, og alle sejl var sat til for at hindre Frankrig i at vinde trofæet tilbage. Startlisten var imponerende:

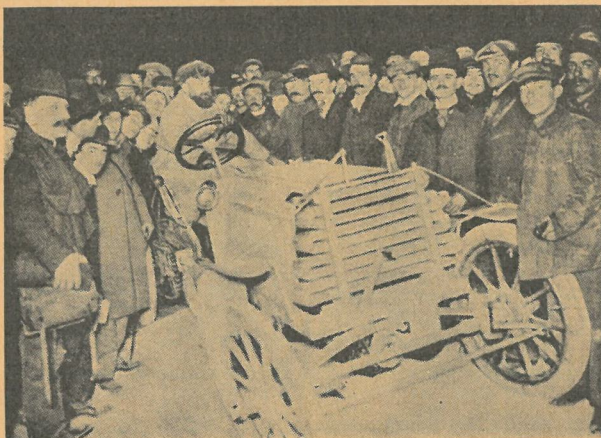
Tyskland

<i>Jenatzky</i>	90 hk Mercedes
<i>de Caters</i>	90 hk Mercedes
<i>Opel</i>	80 hk Opel-Darracq

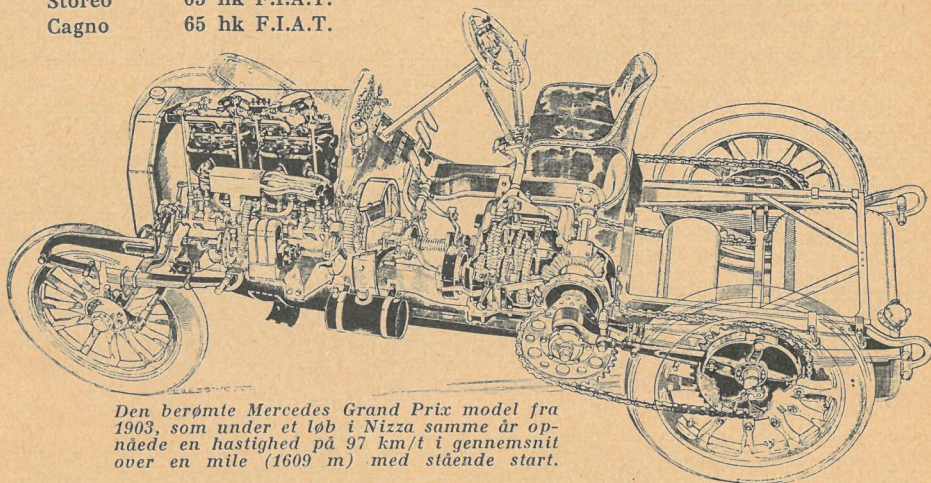
England

<i>Edge</i>	80 hk Napier
<i>Girling</i>	72 hk Wolseley
<i>Jarrott</i>	96 hk Wolseley

René de Knyff i sin 13,6 liter Panhard umiddelbart før starten fra Paris i Gordon Bennett løbet 1902. Vognen gennemførte ikke, men kørte med 87,3 km/t i gennemsnitshastighed fra Paris til Belfort.



<i>Frankrig</i>		
Théry	80 hk	Richard-Brasier
Salleron	100 hk	Mors
Rougier	100 hk	Turcat-Méry
<i>Østrig</i>		
Werner	90 hk	Mercedes
Braun	90 hk	Mercedes
Warden	90 hk	Mercedes
<i>Belgien</i>		
de Crawhez	60 hk	Pipe
Augières	60 hk	Pipe
Hautvast	60 hk	Pipe
<i>Italien</i>		
Lancia	65 hk	F.I.A.T.
Storeo	65 hk	F.I.A.T.
Cagno	65 hk	F.I.A.T.



Den berømte Mercedes Grand Prix model fra 1903, som under et løb i Nizza samme år opnåede en hastighed på 97 km/t i gennemsnit over en mile (1609 m) med stående start.

Den 17. juni 1904 præcis klokken 6,55 satte Jenatzy sig til rattet og forlod startlinien som en pil fra bué, fulgt med et minuts mellemrum af de øvrige vogne. Løbet udviklede sig til en forbitret kamp mellem Jenatzy og Léon Théry, som ubønhørligt bragte sin Richard Brasier nærmere til den store Mercedes. Jenatzy kørte som ingensinde, men da han fløj over mållinien, var han en slagen mand, og Théry vandt med 11 minutter og 25 sekunder. Hans samlede tid var 5 timer 50 minutter og 3 sekunder og gennemsnitsfarten 87,7 km/t. Jenatzy besatte andenpladsen og H. Rougier trediepladsen med en Turcat-Méry.

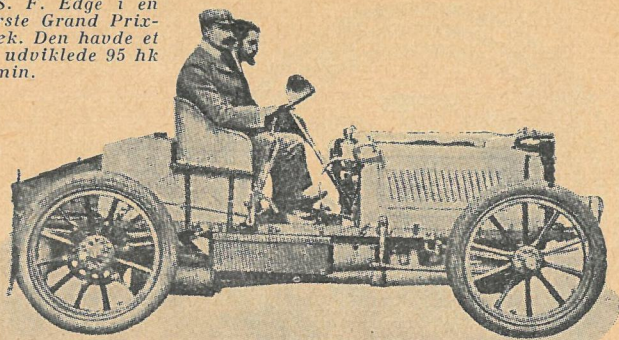
For Frankrig var det en triumf af rang at genvinde Gordon Bennett trofæet. Tyskland var trods det vældige opbud af fremragende køreere og glimrende vogne blevet slået, England havde ikke gjort nogen særlig fremragende figur, og italie-

nerne havde ikke besat nogen af de tre første pladser. Desuden var Gordon Bennett løbene aldrig før blevet kørt så hurtigt. Den franske industri følte sig atter sikker i sadlen og agtede ikke at lade den fordelagtige situation glide sig af hænde. Stærke kræfter var aktive for at undgå en fortsættelse af Gordon Bennett løbene, og i stedet blev der lagt planer om et nyt løb *Grand Prix de l'Automobile Club de France*. Dette løb skulle ikke køres mellem blot tre vogne fra hvert land, men landene skulle kunne anmelde vogne »i forhold til deres betydning i automobilindustrien«. De tal, man opererede med,

var: Frankrig 15, Tyskland 6, England 6, Italien 3, Schweiz 3, Østrig 3, Belgien 3 og U. S. A. 3(!).

Dette forslag rejste en sand proteststorm i alle andre lande, og den franske klub måtte skyndsomst trække forslaget tilbage. Gordon Bennett løbet blev udskrevet igen og kørtes den 5. juli 1905 på en ca. 115 km lang landevejsbane i *Auvergne* bjergene. Théry vandt påny med en Richard-Brasier. Mercedes vognene — både fra Tyskland og Østrig — var ikke imponerende, og Englands hold, bestående af to Wolseley og en Napier, kunne ikke måle sig med de franske vogne. De to *Pope Toledo*, der sammen med en *Locomobile* repræsenterede U. S. A., efterlod heller ikke noget overbevisende indtryk, men Théry blev fulgt til dørs af vogne fra en af de kommende stormagter indenfor motorsporten. *Felice Nazzaro* og *Cagno* bragte to *F. I. A. T.* vogne ind på anden og tredie-

Den kendte engelske kører S. F. Edge i en Napierracer fra 1903, den første Grand Prix-racer i verden med kardantæk. Den havde et slagvolumen på 13520 ccm og udviklede 95 hk ved 1200 omdr./min.



pladsen, og Vincenzo Lancia kørte tilmed den hurtigste runde (84,16 km) med den tredie F. I. A. T. — og kun en kølerdefekt hindrede ham i at vinde.

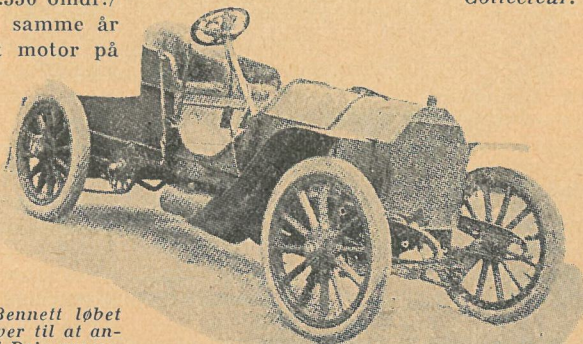
Som sagt vandt Théry og brugte 7 timer 2 minutter og 42 sekunder, så gennemsnittet blev 77,8 km/t, men det var altfor ubehageligt nærved, at det eftertragtede trofæet atter var blevet fjernet fra sit stade i den franske automobilklub. Franskmandene havde fået nok og sløjfede ganske enkelt Gordon Bennett løbene. I stedet for udskrev den franske klub sit Grand Prix i 1906, og Gordon Bennett løbene gik over i historien — men det er en gåde, hvorfor italienerne ikke udfordrede til kamp om trofæet, som de havde en fair chance for at erobre. De gjorde det imidlertid ikke, og de følgende konkurrencer om Gordon Bennett trofæet foregik mellem ballonskipperne — og det ligger uden for mit felt.

Ser man Gordon Bennett løbene i et teknisk perspektiv, er det meget at beklage, at de blev saboteret fra fransk side. Det var en virkelig glanspræstation at konstruere en vogn inden for 1.000 kg grænsen og dog benytte datidens jættestore motorer. Eksempelvis havde Théry's Richard Brasier fra 1905 en firecylindret (160×140 mm) motor, der udviklede ikke mindre end 101 hk ved 1.350 omdr./min., og F. I. A. T.s model fra samme år kunne opvise en firecylindret motor på 16,2 liter, der gav 120 hk ved 1.100 omdrejninger.

Det var giganternes tidsalder. Mellem den

»lille« Panhard (4 cylindre 110×140 mm, 24 hk), der vandt i 1900, og F. I. A. T.s kæmpevogn fra 1905 var der kun fem år, men disse år var til gengæld meget frugtbare og frembragte bl. a. højspændings-tænding, karburatorspjældet, skråtstillede topventiler, støddæmpere og kardanaxel-træk i stedet for kæder til bagakselen. Man må ikke tro, at Gordon Bennett vognene var rene maskinuhyrer, og at de var ukontrollable. Tværtimod var de såre effektive biler med yderst pålidelige motorer — omend antallet af hestekræfter pr. liter slagvolumen var beskedent sammenlignet med idag. En vogn med 100 hestekræfter og en vogn under en ton har dog alle dage været lidt ud over det almindelige, og Gordon Bennett racerne lå bedre på vejen end manganen 1951 model på grund af deres ringe uaffjedrede masse. Det er derfor ikke lutter sentimentalitet, der får mig til at mindes disse hedengangne løb. De har med rette en fremtrædende plads i automobilhistorien — både teknisk og sportsligt — og Navnet Gordon Bennett fremmaner den svundne tid, da vældige vogne hvirvlede støvet op på Europas landeveje.

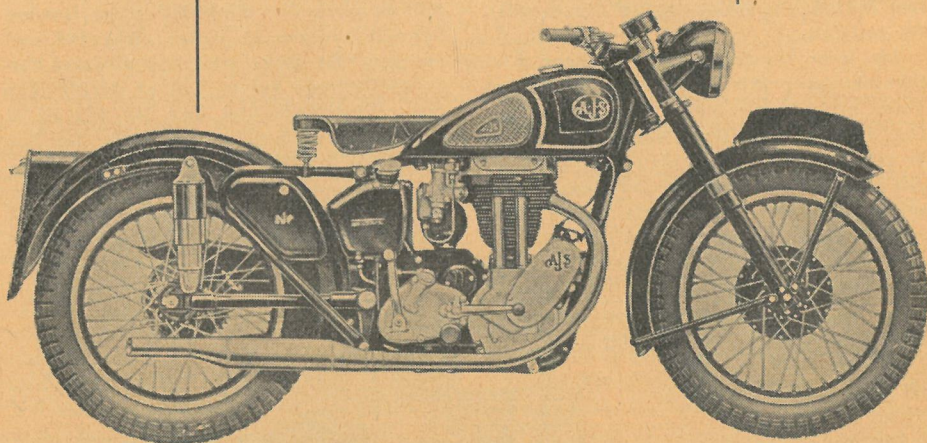
Collecteur.



Jenatzy's Mercedes fra Gordon Bennett løbet 1903. Først i 1914 gik Mercedes over til at anvende kardantæk på deres Grand Prix-racere.



AJS er, både hvad kvalitet og konstruktion angår, et resultat af videnskabens og teknikens seneste resultater. Den patenterede Teledraulic forgaffel har dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere, og det er denne form for teleskopforgaffel, der betinger den enestående stabile styring.



Model 16 MS

FØRENDE MED TILBEHØR . KOMPLET I RESERVEDELE

Generalrepræsentant:

FRED. RASMUSSEN, ODENSE, KØBENHAVN

„Sådan er der så meget”

Den naturlige fremgangsmåde i en hvilken som helst beretning eller historie er, at man arbejder sig op til en klimax eller såkaldt »morale« efter en smuk fremstilling eller en saglig forklaring. I historien om vor hjemmebyggede vogn vil vi imidlertid bryde med traditionerne, fordi moralen er af overvældende betydning. Altså, med hensyn til at bygge vogne må vi udskrive et: **GØR DET ALDRIG!**

Det var moralen, nu skal De få fremstillingen og begrundelsen:

For et par år siden lå endnu et afslag om indkøbstilladelse til en vogn på vort skrivebord, og kun guderne har holdt regnskab med, hvor mange eksemplarer af slagsen der er nået frem til os — alle med samme adresse og ordlyd, »ser sig i øjeblikket ikke i stand til« o.s.v. De kender sikkert selv recepten. Nu er det lidt vanskeligt at holde omsætningen, når en del af forretningen er baseret på brugen af en vogn, og samme vogn ikke eksisterer, og da enhver forhandling med varedirektoratet gav samme vage fornemmelser, som når man slår i en dyne, opgav vi videre fremtrængen ad den vej og så os om efter en brugt vogn. Vi skal ikke komme nærmere ind på de personer og fænomener, vi traf i den atmosfære, der i efterkrigsårene har omgivet handelen med brugte vogne:

En opslidt Hansa havde tilsyneladende været oppe i et vejtræ eller lignende, efter- som chassisrammen var vredet som en propel. Vi bemærkede, at vognen var skæv, men blev oplyst om, at det var gulvet. Vi bad så om at få vognen skubbet ud på gaden, men fik den besked, at den ikke måtte skubbes ud uden prøvenumre, og sådanne var desværre ikke disponible for øjeblikket. Et andet sted påstod man, at en Ford Taunus havde overliggende knastaksel. Vi kunne ikke dy os, men gav manden kort og bad ham ringe til SMJ, når knastakslen var kommet på plads, så kunne vi tale om tingene igen. En frostsprængt motor havde ikke det fjerneste at sige, en svejset chassisramme var lige så god som en ny, der var masser af reservedele til Auburn, og fjedrene i en Chevrolet 1936 skulle bøje opad — det er blot et ud-

Den
tragikomiske
historie
om
vor hjemme-
byggede
vogn

★

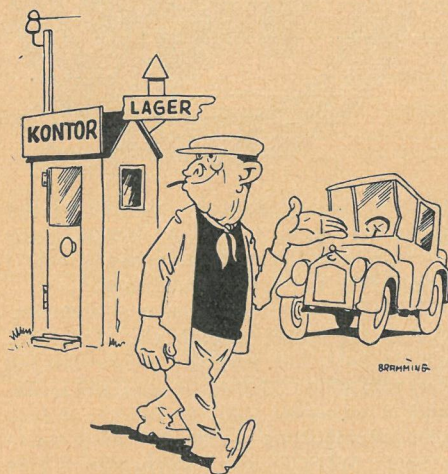


pluk af den lærdom, vi samlede på vor turné. Så opgav vi også de brugte vogne — vi ville alligevel føle os snydt, om vi havde fået en af dem forærende.

Ved et tilfælde faldt vi over et Mercedes-chassis med motor, køler, gearkasse, hjul og det hele. Det var lidt rustent her og der, men ellers tilsyneladende i god mekanisk stand — det købte vi. Det var et tysk efterladenskab, og vi regnede med et større arbejde, inden det var i orden, men vi blev glædeligt overrasket, for det viste sig, at det var så godt som nyt. I løbet af kort tid stod den fineste undervogn, man overhovedet kunne tænke sig, klar til at få et karosseri.

Næste skridt bestod i at træffe aftale med en karosserifabrik, og dør om dør med det værksted, hvor chassis'et var gjort i stand, lå netop en sådan virksomhed. De fornødne aftaler om karosseriets udformning og pris blev aftalt, og arbejdet blev påbegyndt — vel at mærke omkring ved den tid, det skulle have været afleveret. Vi bestilte skelettet i *asketræ* for at bringe vægten ned, men da vi tilså arbejdet, konstaterede vi, at der var anvendt *bøgetræ*. Derefter gik det slag i slag. Så var det ene forkert, så det andet, og da vognen var halvfærdig, insisterede vi på at få den udleveret således, at den kunne blive gjort færdig et andet sted. Vi skal ikke trævle *hele* denne kedsommelige historie op, blot skal vi nævne, at pladesmeden insisterede på at gøre arbejdet færdigt, og vi forbeholdt os at få foretaget syn og skøn, eftersom vognen ikke havde nogen lighed med den oprindelige model. Da vi havde betalt de $\frac{3}{4}$ af byggesummen a conto og ikke

kunne komme til en forståelse med karosserifabrikanten, var der ikke anden udvej end at rejse sag. På én af vore utålmodige forespørgsler om, hvornår denne sag kunne blive afgjort ved retten, erfarede vi, at der endnu ville gå ca. et år — altså næsten to år efter, at sagen var rejst. Man kan ikke sige, at det danske retsvæsen ligefrem er hurtigt.



Vi traf de mærkeligste personer og fænomener ...

Næste skridt var at deponere et temmelig stort beløb — næsten det dobbelte af modpartens eventuelle tilgodehavende — og så fik vi vognen udleveret. Inden mange øjeblikke var gået, kunne vi konstatere, at det højre forhjul slæbte på skærmen, når vi f. eks. kørte ind på en benzintank, og forhjulet var underdrejet, samtidig med at det fjedrede. Vi måtte derfor først ind på en anden karosserifabrik og have foretaget forskellige ændringer, før vognen var klar til indregistrering.

Dette var historien i meget korte træk — i virkeligheden er det to års bitter kamp og strid, vi her kun har antydnet.

Nu regnede vi med, at vore trængsels tid var overstået, men atter regnede vi forkert. De næste måneder var ikke tekniske problemer i træ, stål og plastic, men en kamp mod den store papirmølle — den moderne Don Quixote's kamp mod myndighedernes attesthunger, mod embedsmændenes uvilje til at tage et ansvar for deres egne handlinger.

Først kører vi i toldvæsenet for at få

vognen vurderet således, at staten kan få, hvad statens er. Her afkræves vi en samleattest, der skal underskrives af den mand eller den virksomhed, der har bygget vognen. Vi har selv været med til det tvivlsomme projekts gennemførelse, så det tillades, at vi selv underskriver attesten. Vurderingen går lynhurtigt, og dagen efter kan vi skrive en check og få toldattesten udleveret. Klerkegade nr. 1 — kender De adressen? Det er Direktoratet for Vareforsyning. Her skulle vi blot have en indregistreringstilladelse, og en sådan var lovet os uden vanskeligheder af nogen art, blot vi kom med vognens papirer, hvilket ville sige salgserklæringen fra marinedistriktet, hvor chassis'et var købt. Så let gik det imidlertid ikke. Man betragtede os nærmest som tåber, eftersom vi var af den opfattelse, at man kunne få noget med fra varedirektoratet med det samme. En assistent forsvandt med vore papirer ind i kontorjunglens fredelige labyrinter for senere — langt senere — at vende tilbage med den besked, at vi først skulle køre til de motorsagkyndiges kontor og dér få en attest på, at der ikke var anvendt nye reservedele i vognen. Vi protesterede, men der var ingen vej udenom. Afsted til de motorsagkyndige, og her nægtede man at have noget som helst med sagen at gøre, men henviste os i stedet til Teknologisk Institut. Vi har meget bitre erfaringer med hensyn til værdien af en erklæring fra Teknologisk Institut, eftersom de motorsagkyndige gentagne gange har forlangt en erklæring fra »Teknologisk« uden på nogen måde at rette sig efter samme erklæringens ordlyd. Vi kørte på »Teknologisk«. Her fik vi den sædvanlige besked om at deponere 200 kr. på kontoret, så skulle vognen blive undersøgt. Nå, når alt kommer til alt, så har vi jo også en smule kendskab til biler her på landet, og på vor direkte forespørgsel, om man på instituttet kunne se forskel på en ny og en brugt del, der havde siddet et par år i vognen og under alle omstændigheder havde kørt mindst 1000 km, fik vi et ret undvigende svar. Vi var klar over, at en erklæring af den ønskede art i realiteten havde samme værdi som kejserens skæg, så vi sparede de 200 kroner og vendte tilbage til varedirektoratet. Vi aflagde rapport. Man forstod ikke, at de motorsagkyndige ikke ville skrive en sådan erklæring, »det var dog

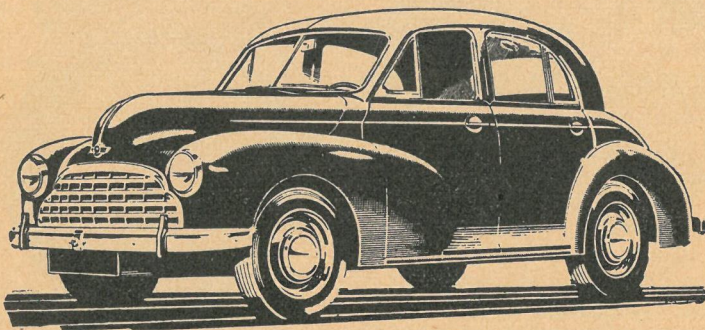
Når De har
set
spurgt
hørt
målt
og
regnet

vil De forstå, hvorfor
de fleste vælger

MORRIS

MINOR - MAJOR
OXFORD - SIX

NB. Ved De, at MORRIS priserne af
fabrik ikke er forhøjet det sidste 1 $\frac{1}{2}$ år.

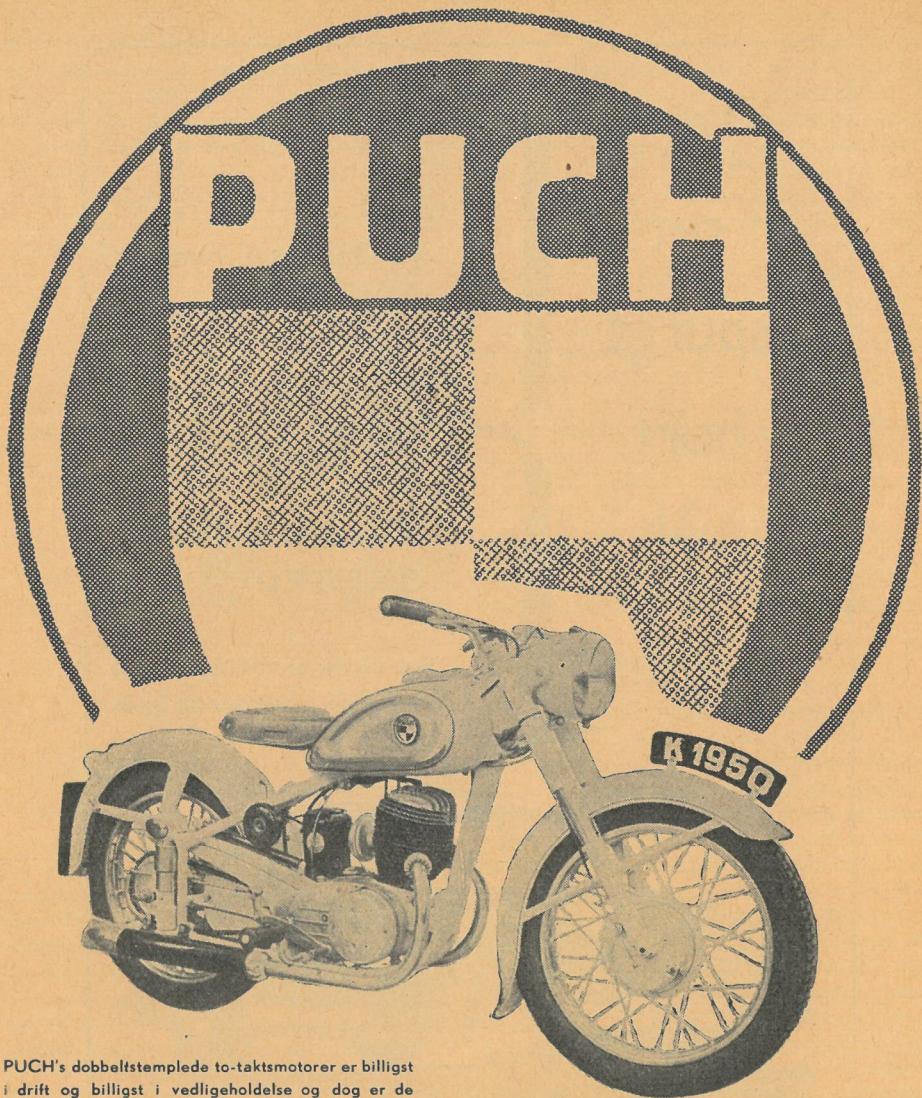


Nærmeste forhandler giver gerne alle oplysninger.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S





PUCH's dobbeltstemplede to-taktsmotorer er billigst i drift og billigst i vedligeholdelse og dog er de kraftigst i hver sin klasse. Model 250 TF yder 12 hk og sportsmodellen på 125 ccm yder 7,5 hk — intet under at PUCH er det mest efterspurgte mærke.

GENERALREPRÆSENTANT I DANMARK:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201
KONTOR — RESERVEDELSLAGER
SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH

det, de fik deres penge for«. På dette punkt er vi enige med de motorsagkyndige — man skal ikke gøre alt for penge, og eftersom vi vil påstå, at ingen på denne jord kan se, om et to-tonet Lucas-horn er nyt eller gammelt, når det har siddet et par år i en vogn, og eftersom ingen med mindste sikkerhed kan sige, om de ventiler, der sidder i motoren i dag, er de samme, som sad i den den dag, vi købte vognen, eller om de er blevet monteret på et senere tidspunkt, kan man kun indtage ét standpunkt, når man er et samvittighedsfuldt menneske, nemlig at nægte at have noget som helst med en sådan erklæring at gøre. Sekretær *Lang* i varedirektoratet spurgte os efter denne forklaring, om vi dermed ville sige, at alle de erklæringer, de motorsagkyndige andre steder i landet havde afgivet angående opbyggede vogne, var forkerte. Muligvis er de ikke forkerte, men det er nøjagtig lige så sandsynligt, at hver eneste erklæring er urigtig — m. a. o.: erklæringerne er fuldkommen værdiløse.

Sagen gik videre til kontorchef *Königsfeldt*, der stillede sig yderst forstående. Dernæst afgav vi en erklæring til varedirektoratet, idet vi i alle enkeltheder forklarede, af hvilke dele vognen var opbygget. Det blev derefter stillet os i udsigt, at vi kunne få vognen indregistreret med 3 års salgsklausul. Vi protesterede igen, idet vi havde til hensigt at bytte vognen til en ganske bestemt lille vogn, om hvilken vi vidste, at alt var tip top i orden.

Endelig fik vi indregistreringstilladelsen. Inden vi stillede til syn hos de motorsagkyndige, skulle vi have en lille bagatel ordnet på et karetmagerværksted, af hvilken grund vi begav os til motorkontoret for at låne et sæt prøveskilte. Angående formålet med disse prøveskilte kunne vi ikke godkende nogen af de årsager til anvendelsen, som blanketten foreslog: Transport til hjemsted, syn og indregistrering, prøvekørsel efter reparation, demonstration for køber — ingen af delene passede. Vi stregede frimodigt det hele over og skrev: *Transport*.

»Vi har ikke noget, der hedder transport«, erklærede herren bag skranken.

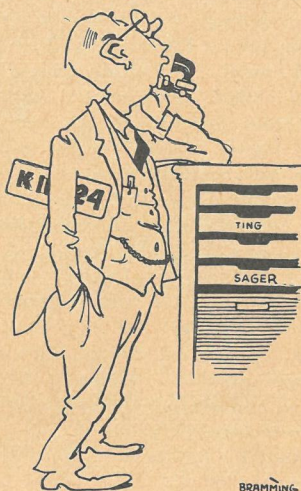
Vi forklarede formålet, nemlig at transportere vognen fra et værksted til en pladesmed.

»Det bliver altså transport til hjemsted«, erklærede herren igen — formodent-

lig er han ude af stand til at bevæge sin fantasi ud over skemaets rubriker.

Transport til hjemsted — med andre ord: vi bor på et karetmagerværksted.

Motorkontoret er iøvrigt et eventyr for sig. Man kan godt komme til at vente lang tid på at få et par prøveplader udleveret, medens personalet taler i telefon om brændte kager og om kaffekopper, der »stadig stod på bordet, da jeg tog hjemmefra« — det var vist noget i den retning, samtalen gik ud på.



BRAMMING
Medens personalet taler i telefon om brændte kager ...

Endelig kører man til syn i Mitchellsgade efter at have overbevist sig om, at bremse, styretøj, lygter o.s.v. er i orden. Man skal indfinde sig inden kl. 14,45 — vi kommer kl. 14,35. Gaden er pakket med vogne, så vi må holde udenfor, parat til at køre frem, når der bliver plads. De motorsagkyndige erklærer imidlertid, at vi er kommet for sent, eftersom deres boss, civilingeniør *Bagger*, har mærket alle vognene af kl. 14,45. På det tidspunkt stod hr. *Bagger* imidlertid i den modsatte ende af gaden. Vi vil hermed foreslå de motorsagkyndige at anskaffe nogle præcise ure. Vort eget ur vinder eller taber et minut mellem nytår og St. Hans, men for en sikkerheds skyld konfererede vi med frk. klokken — vort ur gik som sædvanlig præcist på sekundet.

Ingeniør *Boye* forklarede, at man havde meget andet at gøre end at syne vogne. Det har vi sandelig også! Men når man befinder sig i Mitchellsgade, er man i de

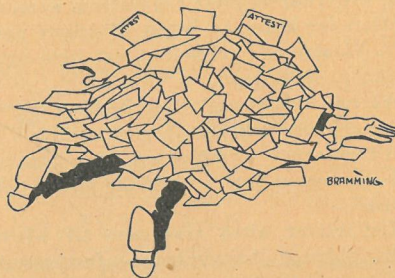
motorsagkyndiges kongerige, og her har man et levende indtryk af, at det kørende publikum er til for de sagkyndiges skyld og ikke omvendt.

Vi stillede atter den følgende dag for at få vognen synet. Bevares, alle papirer var i orden, man manglede blot en erklæring fra Teknologisk Institut. Denne erklæring skulle gå ud på, at vognen var forsvarlig. Vi har altid været så naive at tro, at det var det, man betalte de motorsagkyndige for. I dette tilfælde drejer det sig om en original undervogn uden mindste ændring og med en lavere totalvægt på hele køretøjet end model 170 S. Karosseriets montering på chassis'et er meget forsvarlig, men eftersom der her er tale om noget »ukendt«, kunne vi endda forstå, om man forlangte en redegørelse og eventuelt en gennemregning af dette specielle punkt. Men nej. Hele vognen skal undersøges, og så må man pænt betale 200 kr. for, at nogle herrer på Teknologisk Institut i København kan regne efter, om Daimler-Benz ikke har begået fejl, da de fremstillede chassis'et. Ja, for det må da være sådan, det hænger sammen, eftersom bremses, styretøj og andre vitale dele skal kontrolleres af de motorsagkyndige.

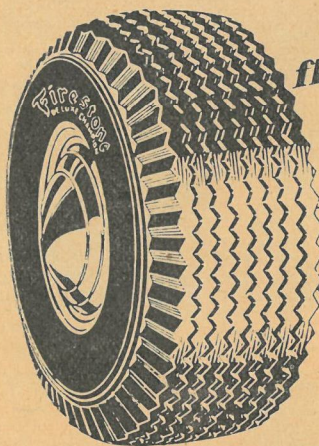
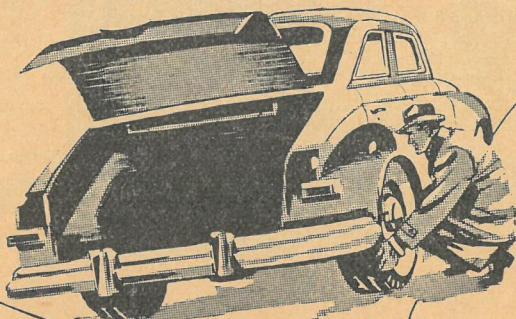
Teknologisk Instituts erklæring var ikke helt almindelig. Man målte fjedrenes diameter, antallet af fjederlag og lignende som sporvidde og akselafstand, og fandt på grundlag af de foretagne opmålinger ud af, at det virkelig drejede sig om et originalt Mercedes chassis, hvilket enhver ville kunne overbevise sig om, ved blot at kaste et flygtigt blik på chassiset. Vi havde fjernet en støtdebøjle til ratstammens fastgørelse, da vi var af den opfattelse, at den klemte lidt. Vi gjorde opmærksom på dette forhold, men alligevel kunne vi læse i rapporten, at ratstammen ikke var forsvarligt fastgjort, men at fejlen nu var udbedret og godkendt. Da vi havde til hensigt at forsyne vognen med et andet rat, var det originale rat kun løseligt fastgjort, d.v.s. at møtrikken, der holder rattet på plads, kunne skrues af med fingrene. Hverken Teknologisk Institut eller de motorsagkyndige bemærkede dette forhold, selvom møtrikken grinede dem lige op i hovedet. Så vitale elementer som støddæmperne blev ikke undersøgt på Teknologisk Institut.

Da vi atter kørte til Mitchellsgade, ventede vi i godt en time, inden vognen kunne blive synet, men da var der ingen, der kunne finde papirerne, og vi fik besked om at stille den næste dag igen.

Når vognen så endelig er indregistreret, drager man et lettelsens suk og begiver sig ud på vanviddets vandring, d.v.s. fra Mitchellsgade til de motorsagkyndiges kontor i Puggårdsgade, derfra over på motorkontoret for at få vognens nummer opgivet, ud til Skattepalæet i Gyldenløvesgade og endelig tilbage til motorkontoret for at få nummerpladerne udleveret — ja, så enkelt er det. Tænk, om man kunne betale sin skat på motorkontoret, tænk, hvilket tidsspilde man kunne undgå. Det må være overkommeligt at ændre administrationen lidt, således at motorkontoret afregnede med skattevæsenet. Skal vi engang foretage et lille regnestykke? Den 31. december 1950 var der ialt indregistreret 37.035 køretøjer i København, d.v.s. køretøjer, der alle bærer bogstavet K på nummerpladen. For samtlige disse køretøjers vedkommende gælder det, at en mand har skullet bevæge sig fra motorkontoret til Gyldenløvesgade, betale skatten og vende tilbage til motorkontoret. Denne ekspedition har vi taget tid på, den tog 46 minutter. Lad os for nemheds skyld regne med, at denne unødvendige ekspedition gennemsnitlig har taget hver mand 45 minutter. Det bliver ialt 27.776 timer — skriver syvogtyvetusinde syv hundrede og syvtiseks timer — og da det i reglen er mekanikere, der foretager den ekspedition, lader tiden sig let omregne til rede penge. En mekaniker koster ca. kr. 6,50 i timen, det bliver altså ialt 180.544,00 kr. De motorkørende i København er altså blevet pålignet næsten 200.000 til ingen verdens nytte. Og så er der endda mennesker, der ikke kan forstå, at det står sløjt til i det arbejdende Danmark!



Kører De risikabelt, eller
kører De med **FIRESTONE?**



flest kilometer

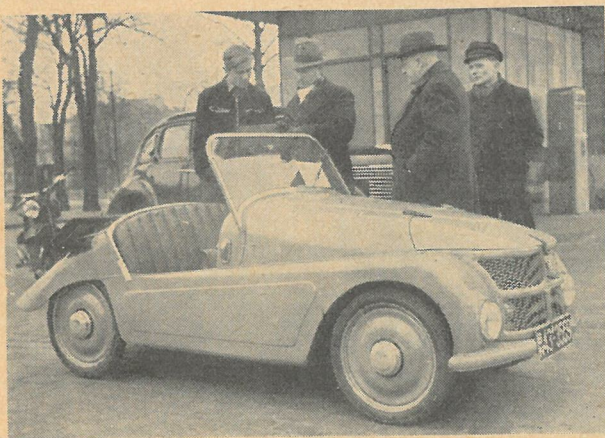
pr. krone...

Løb ingen
unodig risiko
under korslen. Nu
kan De montere Deres vogn med de
bedste dæk, der findes. Firestone dæk
og slanger er verdensberømte for
sikkerhed, og de giver Dem
tillige flest kilometer
pr. krone.

Firestone

GENERALREPRÆSENTATION FOR DANMARK: SKANDINAVISK MOTOR CO. A.S, KØBENHAVN, ODENSE

KORT FORTALT I



Tyskerne viser stor interesse for de helt små og meget økonomiske vogne.

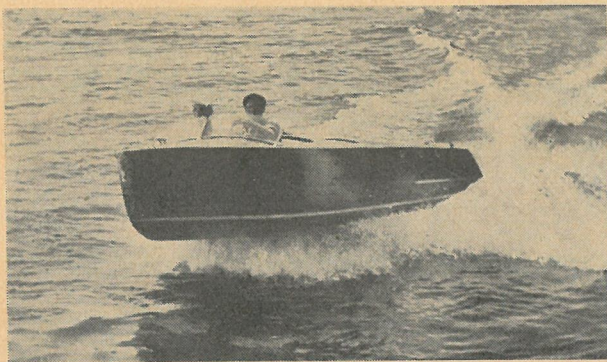
Vort billede viser »Kleinschnittger 123«. Den er forsynet med en 123 ccm ILO-motorcyklemotor, som også kendes fra adskillige tyske letvægtsmotorcykler. Marchhastigheden er 50 km/t, maksimumhastigheden 70 km/t. Den kører 100 km på 2,5 liter benzin, hvilket vil sige, at man under danske forhold kan køre 100 km for 2 kr. »Kleinschnittger 123« vejer kun 125 kg, og den koster 2300 DM (små 4000 kr.). I Tyskland koster denne bil 3 DM i skat om måneden — herhjemme vil skatten andrage 60 kr. om året.

D.K.B. — Danske Kvinders Beredskabstjeneste, der er underlagt Danmarks Civilforsvar, har blandt mange andre tjenestegrene også motortjeneste på sit program.

Motortjenesten omfatter ikke alene specialuddannelse i kørsel af personvogne og lastbiler, hvortil der kræves det store kørekort, men også værkstedstjeneste. I værkstedstjenesten spiller evnen til at lokalisere fejl eller årsager til driftsforstyrrelser en meget stor rolle.

Et hold D.K.B.'ere er nu færdig med et 6 dages specialkursus i General Motors danske fabriks landskendte servicekole. Servicekolen, der ellers udelukkende specialuddanner General Motors' forhandlernes servicepersonale, såvel værkstedsledere som mekanikere, har i dette tilfælde stillet sine lærerkrefter og sit enestående undervisningsmateriale til rådighed for beredskabstjenesten.

Undervisningsplanen, der omfatter både teoretisk og praktisk uddannelse, giver D.K.B.'erne anvisning i at tage praktisk på tingene, og de konfronteres med motorkøretøjer, hvor der f. eks. i motor, bremses og styretøj er etableret fejl, som i praksis vil afstedkomme mere eller mindre alvorlige driftsforstyrrelser, og som D.K.B.'erne skal finde og udbedre.



Den kendte motorkører Aage Jacobsen fra Svendborg har sagt farvel til motorcyklesporten, men han husker stadig sine gamle kammerater. I sin chris craft, med hvilken han sejler rundture for turisterne, vil han give alle licens-ryttere en gratis tur, såfremt deres vej falder forbi Svendborg. Her er Aage Jacobsen ude at afprøve båden inden sommerens sejlads.

Hvorfor ikke en dansk knallert-verdensrekord?

Af Primus motor

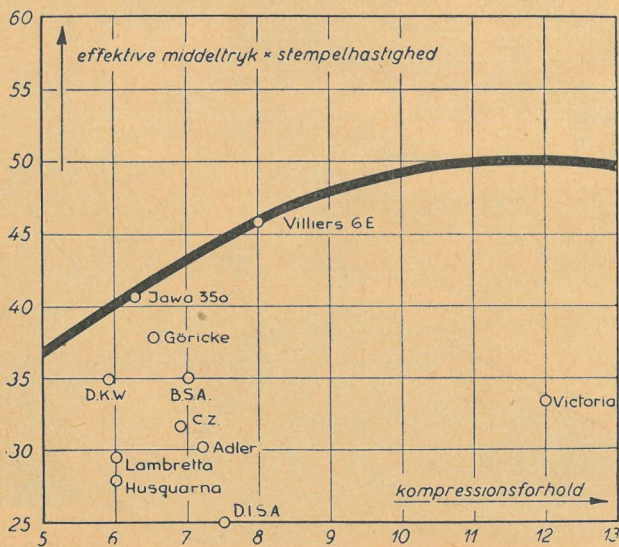
Som meddelt i sidste nummer af SMJ har tyskeren Georg Dotterweich med en Victoria »knallert« sat den første verdensrekord over 1 km med flyvende start, idet han — på samme dag, på hvilken N.S.U. satte den absolutte verdensrekord i vejret — kørte 78,7 km/t med et slagvolumen på kun 38,5 ccm. Efter de bedste tyske mønstre har fabriken nu offentliggjort samtlige maskinens data, og det er med det samme klart, at den her opnåede præstation langt fra udtømmer de foreliggende muligheder i klassen for motorecykler med et slagvolumen på indtil 50 ccm.

For det første var motoren som nævnt kun på knap 39 ccm således, at der endnu er en slagvolumenreserve at arbejde med for eventuelle konkurrenter, og for det andet var den benyttede motors skyllesystem langt fra i overensstemmelse med det faktiske omdrejningstal under rekordkørslen ($n = 7600$ omdr./min.), et forhold, som vil fremgå af det følgende. Man benyttede nemlig simpelthen en cylinder og stempel af fabrikkens standard-

produktion, medens en gennemgribende tuning af motoren vil kræve en ændret udformning af skyllesystemet specielt med hensyn til portenes anbringelse og højde.

Motoren udviklede i den foreliggende skikkelse under rekordkørslen 2,15 hk ved 7600 omdr./min. svarende til ca. 43 hk pr. liter slagvolumen, og en kontrolberegning efter kørslen viste, at ca. 14 pct. af den disponible hestekraft på krumtapakslen gik tabt i den benyttede kæde-transmission. Det samlede frontareal af mand og maskine var 0,21 kvadratmeter, og luftmodstandskoefficienten blev målt til 0,60 for det uindkapslede køretøj. Til sammenligning tjener, at luftmodstandskoefficienten for den indkapslede N.S.U. rekordmaskine var ca. 0,24.

Den tanke melder sig uvilkårlig, om det ikke var en idé for en af vore talrige, hjemlige »knallert«-fabriker at tage handsken op og forsøge at fravriste tyskerne hastighedsrekorden i den mindste slagvolumenklasse. De betænkeligheder, som vil blive anført overfor et sådant



På dette diagram er indtegnet produktet af det effektive middeltryk svarende til motorens største hestekraft og stempelhastigheden for en række kendte to-takt motorer, idet vi som vandret koordinat har benyttet motorens kompressionsforhold. Man ser, at Jawa 350 og Villiers type 6 E ligger højest i diagrammet, og der er på grundlag af erfaring og skøn indtegnet en grænsekurve, som giver os de største værdier, som kan opnås ved de forskellige kompressionsforhold ved anvendelse af den bedste konstruktionspraksis i dag. Bemærk det punkt, som svarer til Victoria's rekordmaskine (se iøvrigt teksten).

projekt, kan vi tænke os til på forhånd. Man vil hævde, at den hjemlige begrænsning af kørehastigheden for »knallerter« til 30 km/t kun harmonerer dårligt med fremstillingen af en verdensrekordmaskine, men man må ikke glemme, at der ligger store muligheder for en eksport af danske påhængsmotorer til lande, som ikke kender til hastighedsbegrænsning, og at en verdensrekord tilhørende et dansk fabrikat vil være et af de bedste salgsargumenter, man kan møde op med på mange oversøiske markeder. Lad os prøve — ved en gennemgang af de tekniske muligheder — at danne os et skøn over, hvor højt man kan tænkes at kunne komme op med hastigheden med et slagvolumen på 50 ccm.

Som så ofte før fremhævet, har opgaven to sider. Man skal for det første bestræbe sig på at få den størst mulige hestekraft ud af det givne slagvolumen, og derefter skal man montere den tunede motor i et køretøj, som frembyder den mindst mulige bevægelsesmodstand under kørslen. Vi ser derfor først på muligheden for at sætte hestekraften i vejret for en simpel, tværskyllet to-takt motor, der jo er den type, som har størst interesse i det foreliggende tilfælde.

Vanskeligheden ved en tværskyllet to-takter består i at få omdrejningstallet i vejret, uden at det går ud over det effektive middeltryk. Som et mål for kvaliteten af skylle- og forbrændingsprocessen i en sådan motor kan derfor benytte produktet af det effektive middeltryk og stempelhastigheden (altså middeltryk \times stempelhastighed), og for at få et erfaringsgrundlag har vi beregnet dette tal for en række af de kendte to-takt motorer. Resultatet af beregningen ses på høstående kurveblad, hvor de fundne værdier er afbildet som funktion af motorens kompressionsforhold. Man ser, at de to motorer: Jawa 350 og Villiers type 6 E ligger højest i diagrammet, medens Victoria's rekordmaskine, der har et kompressionsforhold på 12, ligger påfaldende lavt svarende til den før nævnte utilstrækkelighed ved skyllesystemet. I lighed med den praksis, man kan benytte ved fire-takt motorer, har vi nu gennem de to højeste punkter tegnet en grænsekurve, der har sit højeste punkt omkring et kompressionsforhold på 12, og det viser

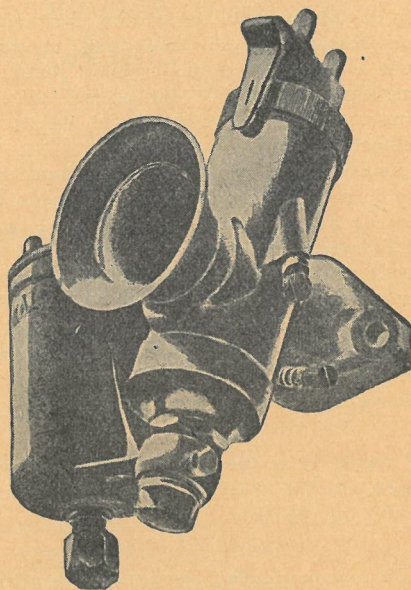
DE VERDENSBERØMTE

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 & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustrl A/S

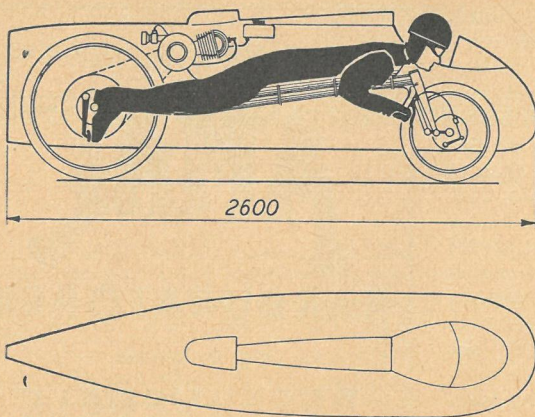
Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100



Forslag til en indkapslet rekordmaskine med en »knallert«-motor på 50 ccm. Stellet er udformet som et gennemgående rør fra kronhoved til bagaksel, og føreren ligger på maven på et skjold, som er svejset fast ovenpå stelrøret. Motoren er anbragt på en konsol mellem førerens ben, og den trækker med en kæde til baghjulet. På stelrøret må der monteres to svingarme med små støttehjul, som kan sænkes ned mod vejbanen, når føreren tager hastigheden af maskinen (ikke vist på figuren).

sig da, at man for en motor med dette kompressionsforhold kan opnå et produkt af effektivt middeltryk og stempelhastighed på ca. 50 (der er ved udregningen regnet med trykket i at. og stempelhastigheden i m/sek.).

Lad os tænke os, at vi har en knallertmotor med boring 40 mm, slaglængde 39 mm og altså et slagvolumen på 50 ccm. Vi forsyner den med en cylinder med et skyllesystem, som i sine virkninger svarer ganske nøje til de bedste to-taktere i dag, og kan da regne med, at produktet af middeltryk og stempelhastighed andrager værdien 50. Den hertil svarende effektive hestekraft kan da beregnes til

$$4,16 \text{ hk},$$

og regner vi et tab i kæde transmissionen på 14 pct., får vi til rådighed mellem baghjulet og vejbanen

$$4,16 \times 0,86 = 3,58 \text{ hk}.$$

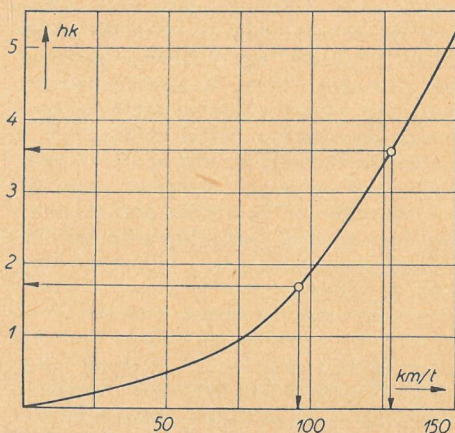
Til sammenligning tjener, at de kraftigste, danskbyggede knallertmotorer på 50 ccm i dag afgiver lidt over 2 hk på krumtapakslen.

Den således ændrede motor skal nu indbygges i et køretøj med den mindst mulige bevægelsesmodstand, idet man på forhånd er klar over, at rulningsmodstandens størrelse er nogenlunde givet, medens luftmodstanden kommer til at spille en alt afgørende rolle. Det foreslås derfor at udforme cyklen således, som det er vist på hosstående tegning, og den omgives med et strømliniekarosseri, hvis luftmodstandskoefficient skønnes at være i det højeste 0,22. Frontarealet kan udmåles til 0,3 kvadratmeter. Den samlede vægt

af mand og køretøj kan anslås til 110 kg.

På det sidste diagram er da optegnet den resulterende køremodstand på vandrret vej i vindstille for køretøjet med de nævnte egenskaber, og man ser med det samme, at de 3,58 hk, som vi har til rådighed med den ovenfor nævnte motor, der er tunet såvidt, mulighederne tillader det i dag, svarer til en tophastighed på 128 km/t. Der er således al mulig grund til at vente, at den i dag bestående rekord snart vil få et ryk opfeffer. Hvis vi i det nævnte køretøj monterer en almin-

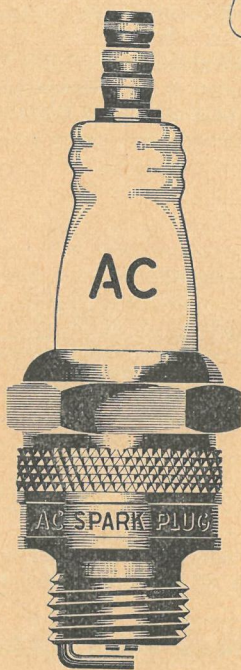
Blad venligst frem til side 306



Køremodstandskurven for den foreslåede rekordmaskine henført til berøringspunktet mellem baghjulet og vejbanen. Med en almindelig »knallert«-motor af god konstruktion, som udvikler ca. 2 hk på krumtapakslen, får vi langs vejbanen ca. 1,72 hk, og altså en tophastighed på 95 km/t. Med den tunede motor, der udvikler 4,16 hk på krumtapakslen og 3,58 hk langs vejbanen, har man en chance for at komme op på 127 km/t.

Nu har **AC** tændrør
den sensationelle

PATENTEREDE
GORALOX
ISOLATOR



- større elmodstand ved høje temperaturer
- større varmelednings-
evne
- større styrke under
kompression
- større brudstyrke
ved mekaniske påvirk-
ninger



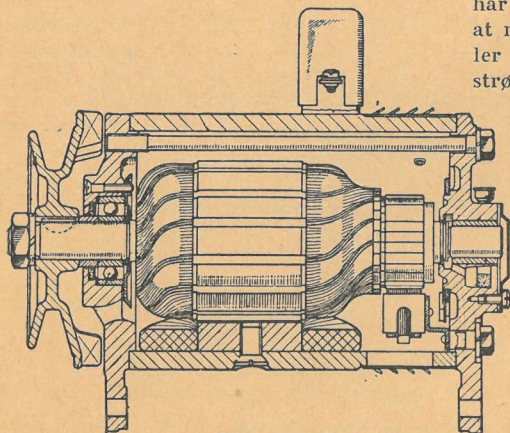
BOSCH ELEKTRISKE ANLÆG II.

Dynamoer til tyske vogne

Af civilingeniør Carl Hansen

Opelvognene var før krigen meget anvendte vogne her i landet. En følge heraf og på grund af de importforhold, som autobranschen idag er underkastet, består en meget stor del af Danmarks vognpark af Opel-vogne af årgange fra før 1939.

Opelvognene fra før 1939 er som standardudstyr monteret med Bosch strømreguleret dynamo. I vognmærkerne »Admiral«, »Kapitän« og »Super 6« er typebetegnelsen for dynamoen »DJ 6«, i »Olympia« og »Kadett« er dynamoens typebetegnelse »DE 6«.



bundet til feltviklingens ene ende, medens den anden ende af feltviklingen gennem en sikring er ført til dynamoens hovedkul eller til stel således, som principskemaet viser.

Ved denne forbindelses måde kan dynamoens ydeevne fuldstændig reguleres ved indstilling af det forskydelige 3. kul i forhold til hovedkullene. Forskydes 3. kullet i dynamoens omdrejningsretning, stiger dynamoens ydeevne. Forskydes 3. kullet imod omdrejningsretningen, synker dynamoens ydeevne.

Strømbegrænsningen efter dette princip har desuden den karakteristiske egenskab, at man med tiltagende omdrejningstal eller belastning får en faldende dynamostrøm.

En gennemsåret strømreguleret dynamo med det påbyggede relæ. Feltsikringen er indbygget i højre lejeskjold (kommutatorlejet).

Den konstruktive opbygning af disse to dynamotyper er den samme, og jeg skal kort give en forklaring på et anlæg med en strømreguleret dynamo.

I et elektrisk anlæg, hvor dynamoen er strømreguleret, er det udelukkende det parallelt tilsluttede batteri, der foretager den nødvendige regulering af spændingen, idet batteriet påtrykker det øvrige anlæg sin spænding.

For at begrænse faren for at ødelægge såvel dynamo som batteri er der i dette system truffet sådanne foranstaltninger, at ladestrømmen begrænses til en vis ufarlig maksimal størrelse.

Strømbegrænsningen sker ved hjælp af det såkaldte 3. kul, som er anbragt imellem dynamoens hovedkul. 3. kullet er for-

På denne måde forhindres en overbelastning af dynamoen fra strømforbru-

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok».

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —
RECREO (hvor der findes Bagagebærer).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

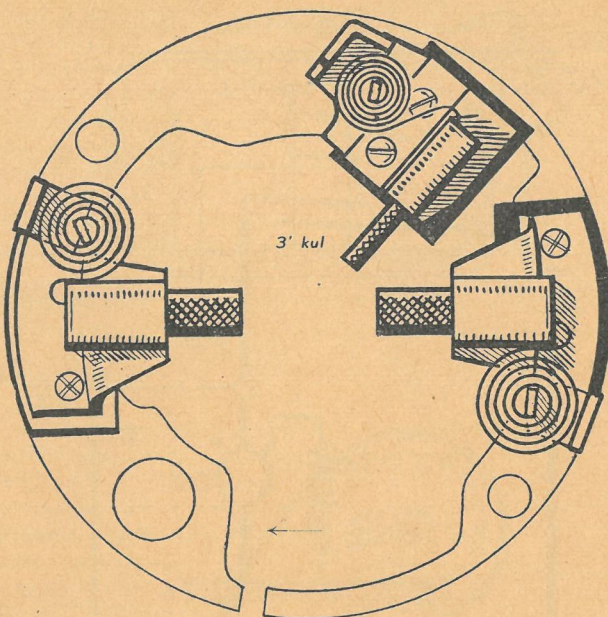
Junior- og UNIVERSAL Fodhviler.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

Kulholderringen med den korrekte anbringelse af de to hovedkul og 3. kullet i forholdet til omdrejningsretningen.

Som bekendt ligger dynamoens fulde spænding mellem de to hovedkul og holdes begrænset af batteriets spænding; derfor bestemmes dynamoens afgivne strøm af omdrejningsstallet og antallet af de magnetiske kraftlinier, der skæres af ankerviklingen

3. kullet ligger som vist på figuren imellem de to hovedkul, således at feltviklingen kun får tilført en del af dynamospændingen, nemlig den, der ligger imellem $\frac{1}{2}$ kullet og 3. kullet, men denne spænding bliver mindre med et stigende omdrejningsstal eller belastning.



gere og batteri. Ved et stigende strømkrav vil nemlig den samlede spænding falde, batteriet får mindre ladestrøm, og i særlig uheldige tilfælde vil det endog aflades.

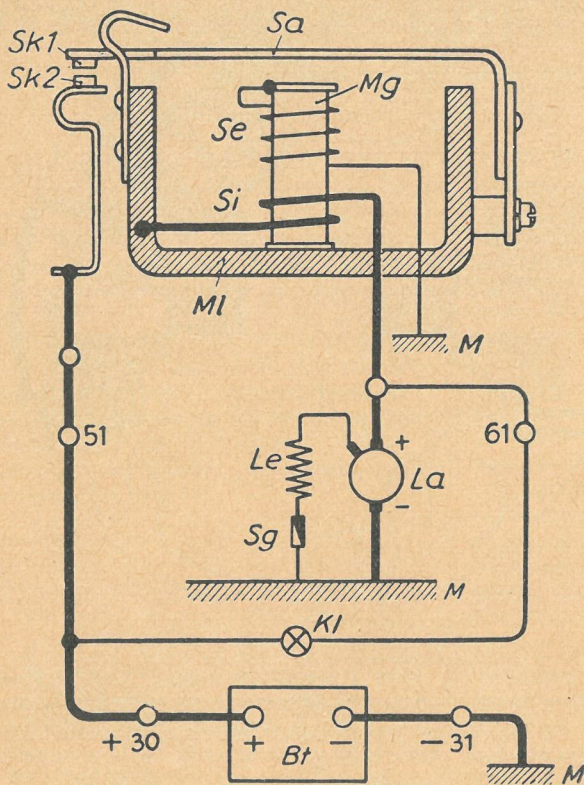
Den strømregulerende dynamo afgiver en større ladestrøm på et fuldt opladet batteri end på et mindre godt opladet batteri — og grunden hertil er, at dynamoen

Større motor-energi...

ERGO
ENERGOL
MOTOROIL



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



- Rr = Relæramme
- M = Magnetkerne
- Sp = Spændingsspole
- St = Strømspole
- La = Relæanker
- LK 1 og LK 2 = Ladekontakter
- Fv = Feltvikling
- DA = Dynamoanker
- B = Batteri
- Kl = Kontrollampe
- Si = Sikring

ved et fuldt opladet batteri antager batteriets høje spænding og derved bliver i stand til at give en større ladestrøm. Det modsatte er tilfældet, når batteriets spænding ved et afladet batteri ligger lavt.

Systemet kræver, at batteriet skal være i god orden for at holde spændingen konstant, idet spændingen med et mindre godt batteri vil falde og stige med omdrejningstallet. Heraf fremgår endvidere, at den strømregulerende dynamo ikke kan anvendes uden batteri, og at der samtidig kræves en god og rigelig dimensioneret tilslutning mellem batteri og dynamo.

Er ledningstværsnittet af ladeledningen for lille i forhold til ladestrømmen eller forbrugsstrømmen således, at ledningsmodstanden bliver for stor, eller forøges ledningsmodstanden af en eller anden årsag, f. eks. som følge af snavsede kontaktflader eller beskadigelse af ledningerne, forårsager denne ledningsmodstand en forøget klemmespænding på dynamoen og

dermed også en forøget ladestrøm. Er batteriet i forvejen stærkt opladet, vil dette blive udsat for en endnu kraftigere og dermed skadelig ladestrøm.

Skulle under driften forbindelsen mellem batteri og dynamo af en eller anden årsag blive afbrudt, vil dynamospændingen stige med omdrejningerne til en for dynamoen farlig værdi. Derfor er det nødvendigt at beskytte dynamoen ved at indsatte en sikring i serie-feltviklingen således som vist på figuren. Med en stigende dynamospænding vil feltstrømmen stige, og sikringen vil smelte, når strømmen overstiger den af sikringen bestemte størrelse.

For at indstille dynamoen til den fra fabriken bestemte maximale ydeevne er 3. kullet, som sagt ovenfor, gjort forskydeligt, men man kan ikke uden videre indstille kullet alt efter, om man ønsker en større eller mindre lade- eller forbrugsstrøm. Indstilling må foretages med stor

varsomhed og under tilbørlig kontrol. En forkert indstilling kan have til følge, at dynamoen overbelastes.

Indstillingen af 3. kullet er så følsom, at en udskiftning eller ombytning af kullene, uden at en nøjagtig tilslibning af kullene er foretaget, kan give op til ca. 8 amp. overbelastning af dynamoen, alt efter hvorledes kullene ligger til på kommutatoren. Hovedkullenes stilling og tilstand har også indflydelse på dynamoens effektive strømstyrke.

Den max. ladestrøm skal indstilles efter følgende værdier:

Bosch-dynamoer:

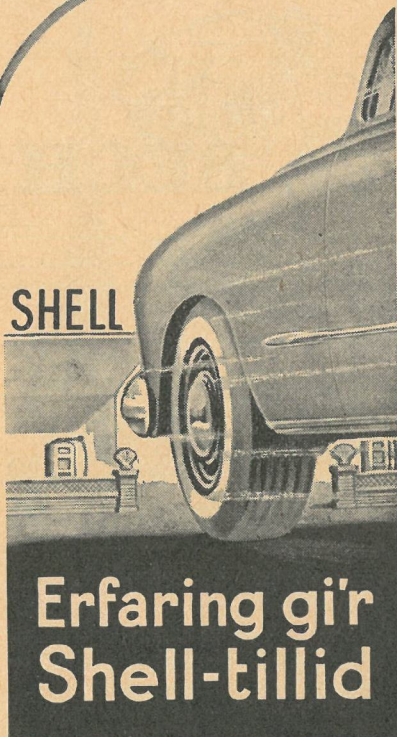
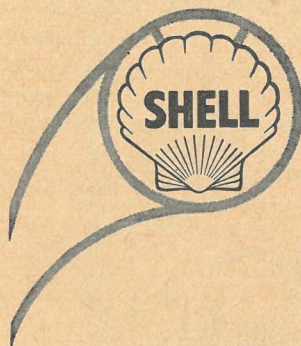
Type DE 6 R.. eller DE 6 AR.. (Olympia og Kadett 1934—39): 16—18 amp. ved 8,4 volt.

Type DI 6 DRS 35 (Kapitän og Super Six 1934—39): 18—20 amp. ved 8,5 volt.

I strømskemaet er vist relæet for en Bosch strømreguleret dynamo. Dette relæ har til opgave at tilslutte batteriet parallelt til dynamoen, så snart dennes omdrejninger ligger så højt, at dynamospændingen ligger på 6 à 7 volt.

Relæet har ligeledes til opgave at afbryde forbindelsen mellem batteri og dynamo, når dynamospændingen på grund af faldende omdrejninger synker under batterispændingen. Derved forhindres en afladning af batteriet over dynamoen. Returstrømmen kan stige til mellem 2 og 6 amp., før relæet afbryder forbindelsen. Ved stilstand eller et lille omdrejningstal er relæets ladekontakter åbne, og i denne stilling af relæet vil der flyde en svag strøm fra batteriet over ladekontrollampen til dynamoens klemme 61 og videre herfra over dynamoankeret og dynamoens stel tilbage til batteriet. Ladekontrollampen brænder og viser derved, at batteriet afgiver strøm til forbrugerne.

Ved et stigende omdrejningstal flyder en mindre strøm fra dynamoens pluskul gennem relæets strøm- og spændingsspole til stel. Når et bestemt omdrejningstal er nået og derved en højere dynamospænding, vil strømmen gennem strøm- og spændingsspole også stige og magnetisere relæets magnetkerne, hvorved ladeankeret tiltrækkes, og ladekontakten slutes. Ladestrømmen forløber nu fra dynamoens pluskul gennem strømspolen og klemme 51 til batteri og evt. strømforbrugere. Ladekontakten kortslutter herved ladekon-



**Erfaring gi'r
Shell-tillid**



Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine. De kan opdrive, men det er lige så betydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953

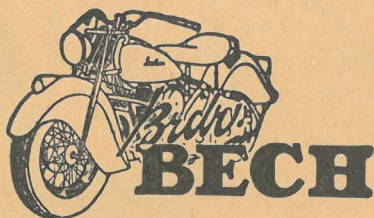
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG UDSYR

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tåga 9926

Først og størst med alt til den kære rok

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian Akkumulatører, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forcomede styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav.



trollampen, og denne slukkes, hvorved er angivet, at dynamoen afgiver ladestrøm og strøm til evt. forbrugere.

Det fremgår af det ovenfor nævnte, at strøm- og spændingsspole magnetisk understøtter hinanden ved tiltrækningen af ladeankeret, og ved forøget ladestrøm forøges tiltrækningen af ladeankeret, som herved holder ladekontakterne kraftigt sammen.

Synker omdrejningstallet og dermed dynamospændingen, således at denne bliver lavere end batterispændingen, vil strømmen gennem strømspolen skifte retning, medens strømretningen gennem spændingsspolen forbliver uforandret. De to spoler vil magnetisk modarbejde hinanden, og når returstrømmen er steget til en værdi mellem 2 og 6 amp., åbnes ladekontakterne. Forbindelsen mellem batteri og dynamo er ophævet, og kontrollampen vil lyse som tegn på, at batteriets opladning er ophørt.

Driftsforstyrrelser:

1. *Dynamoen giver ikke spænding.*

Årsag: Sammenbrændt feltsikring. Kullene klemmer i kulholderne. Kullene opslidt. Ankerviklingen kortslettet til stel. Afbrudt forbindelse i ankerviklingen. Indre kortslutning i ankerviklingen. Kommutatoren snavset, forbrændt eller oploddet.

2. *Dynamoen giver ikke fuld ydeevne.*

Forkert kulkvalitet. 3. kullet forstillet. Kortslutning i ankerviklingen. Urund eller snavset kommutator.



KNALLERTREKORDEN

fortsat fra side 300

delig knallertmotor, som udvikler 2 hk, får vi til rådighed ved vejbanen

$$2,0 \times 0,86 = 1,72 \text{ hk,}$$

hvilket ifølge køremodstandskurven svarer til en hastighed på 95 km/t. Der er altså — ved benyttelse af en strømlinecykel som den foreslåede — allerede med det eksisterende materiel — en mulighed for at aflive Victoria's nyligt satte verdensrekord.

Vi venter spændt på den danske fabrik, som ser chancen i det foreslåede projekt, der efter alt at dømme skulle kunne gennemføres for rimelige omkostninger.

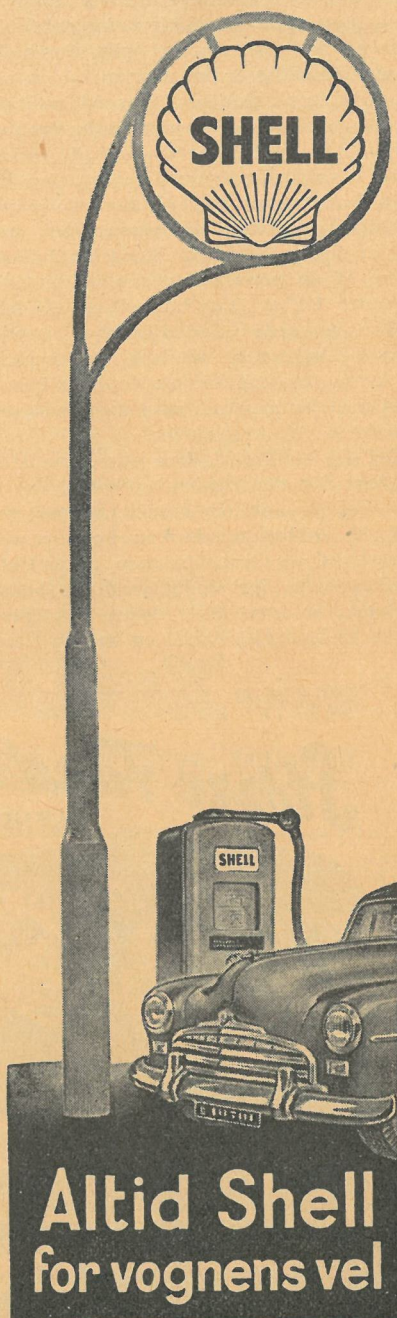
Det burde være indlysende

I samtlige automobilproducerende lande er man efterhånden kommet ind på en vidtgående standardisering af køretøjernes mekaniske elementer. Ikke alene gevind, rørdimensioner, bremsetromlediametre, elektrisk udstyr o. m. a. går igen fra det ene fabrikat til det andet — standardiseringen omfatter også en række forhold, som har direkte relation til de personer, der skal opholde sig i vognen under kørslen — således er f. eks. kontrolorganernes udformning og placering til en vis grad fastlagt gennem normer, der tager sigte på at fastholde visse erfaringsværdier, der har vist sig nyttige i praksis.

At denne standardisering af de indre pladsforhold i køretøjet stadig lader meget tilbage at ønske, fremgår imidlertid umiddelbart, når man giver sig til at sammenligne en række af de nyeste og mest udbredte personvognstyper, som udviser store, indbyrdes forskelligheder med hensyn til rumfordelingen omkring førerens og passagerernes pladser.

Der er for det første førersædets bredde. Ved en lang række europæiske — især engelske — personvogne med beskedent slagvolumen bygger man af en endnu aldrig opklaret årsag karosseriet så smalt, at to voksne mennesker kun vanskeligt kan sidde ved siden af hinanden med det yderligere resultat, at føreren bliver hemmet i sine bevægelser ved rattet og de øvrige kontrolorganer. En henvisning til, at vognene bygges smalle for at spare vægt, gælder ikke — beviset er to vogne med fremragende pladsforhold i bredden nemlig Folkevognen og Citroën 11 Sport, der hver for sig hører til de letteste køretøjer indenfor den omhandlede slagvolumenklasse.

Men bredden er jo ikke alt. Førersædets længdeprofil må også være således dimensioneret, at det byder på de bedste mulige betingelser for førerens uhemmede bevægelsesfrihed og tillader ham at gennemkøre lange strækninger uden træthedsfornemmelse i musklerne. Denne betingelse kan kun opfyldes, hvis førersædet kan forskydes i vognens længderetning. En sådan indstillelighed er imidlertid ikke tilstrækkelig under alle for-

A vintage advertisement for Shell. At the top, a circular logo features a scallop shell with the word 'SHELL' in bold, black, sans-serif capital letters across its center. Below the logo, a dark, stylized lamp post or signpost curves down to the right. In the background, a classic car is parked at a gas station. The car is a dark color, possibly black or dark green, with a prominent chrome grille and headlights. Behind it, a gas pump is visible, also featuring the Shell logo. The entire scene is set against a light, textured background. At the bottom of the graphic, the text 'Altid Shell for vognens vel' is written in a large, bold, white, sans-serif font on a dark rectangular background.

hold — bedst vil det være, hvis førersædet *hæves*, samtidig med at det skydes tilbage, idet man ved en passende kombination af lodret og vandret forskydning kan opnå, at siddestillingen bliver korrekt for personer af vidt forskellig højde. Samtidig er det nødvendigt, at rattet kan forskydes på langs af ratstammen, hvis styresikkerheden skal være uafhængig af personens højde. Et kombineret arrangement som det beskrevne har man hidtil kun bragt i anvendelse ved enkelte dyre, engelske personbiler, men der er ingen tvivl om, at også fabrikanterne af de populære vogne i fremtiden kommer til at tage tanken op. Endelig stiller en sådan indstillelighed særlige krav til højden af vindspejlets overkant — krav, som måske kan komme i konflikt med hensynet til en god, ydre strømlinieform for karosseriet.

Det er imidlertid ikke alene pladsforholdene for den siddende person, der er afgørende — det er mindst lige så vigtigt, at vedkommende kan komme ubesværet ind i og ud af vognen, og på dette punkt synes der stadig groft. De bedste forhold får man, hvis døren ved førersædet er hængslet bagtil og har en tilpas

skrå forkant således, at føreren simpelt hen kan svinge benene fra forbrættet ud på vejbanen. Men der fremstilles stadig mange personbiler, hvis fordør er hængslet fortil, og som kræver akrobatiske færdigheder ved ind- og udstigning.

Så kommer vi til de mange enkeltheder i rummet omkring førersædet — detaljer, hvis rette udformning og placering ofte er afgørende for, om man befinder sig godt i den pågældende vogn. For det første skal instrumenterne være således placeret, at aflæsningen af dem ikke afleder førerens opmærksomhed mere end højst nødvendigt fra kørebanen. Dette kan kun ske ved at anbringe instrumenterne så nær ved vindspejlets underkant som muligt og såvidt muligt direkte foran føreren. Også på dette punkt må man fremhæve Citroën 11 Sport, der ikke alene udmærker sig ved en rigtig instrumentplacering men også ved den klare udformning af de enkelte instrumenter, der sikrer hurtig aflæsning. Som et afskrækkende modstykke hertil kan man nævne instrumentbrættet på visse amerikanske personvogne, som på grund af overdreven ornamentering virker mere vilddende end vejledende. Udsynet til instru-

Større Færdselssikkerhed

BLÆND NED FOR MODGÅENDE KØRSEL



Større Driftssikkerhed

med

40



CALTEX Motorolie

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, Kbh. K. - C. 16816

menter og kontrollamper er ofte utilstrækkeligt, idet de er anbragt således, at rattet eller førerens hånd forhindrer den umiddelbare iagttagelse.

Bilfabrikerne kommer også til at interessere sig lidt mere for placeringen af dørhåndtag og vinduesregulatorer, der ofte er en sådan, at de pågældende dele ustandselig er i vejen for førerens knæ. Som en fiks løsning, der tilsigter at råde bod herpå, skal fremhæves regulatoren i Standard Vanguard, hvis håndtag kan foldes fladt langs med dørens inderside, når det ikke er i brug.

Et punkt, der ofte har bragt os til fortvivlelsens rand, er pedalarrangementet på de mindre, engelske personbiler. Pedalerne er for små, de sidder for tæt sammen, og pladsen omkring dem er så indskrænket, at det er komplet umulig for et par normale herresko nr. 44 at betjene en enkelt pedal ad gangen. Ved en enkelt vogn er koblings- og bremsepedal anbragt på *samme side* af ratstammen, hvilket er direkte forvirrende. Overfor den slags vildfarelser er standardisering ikke tilstrækkelig — der må et påbud til.

Her udover kan nævnes gearstangsplaceringen på en række moderne vogne. Mange ratgearmekanismer har alt for stor vandring af gearstangen, og ofte svarer det højeste gear til gearstangen i nederste stilling således, at den til stadighed kommer i vejen for førerens ene knæ. På Citroën 11-modellerne, hvor gearstangen rager ud af instrumentbrættet lige til højre for rattet (i en udmærket skifteposition), har man placeret 3. gear *nærmest* rattet, hvilket bevirker, at en mand med lange ben ustandselig gnubber sit højre knæ mod gearstangen. Det omvendte arrangement ville have givet langt bedre pladsforhold.

Endelig et par ord om bagspejlet, der altfor tit slet ikke er udformet i overensstemmelse med det bagvindue, man skal se ud igennem, og hvis placering i underkanten af vindspejlet gør det komplet umuligt at se bagud, hvis der sidder passagerer i bagsædet. Lad os få de gode, gamle, udvendige bakspejle igen — de pynter måske ikke på en strømlinieformet vogn, men de giver praktisk talt under alle forhold et tilstrækkeligt og uforstyrret billede af trafikken bagude.

GIV VOGNEN EN REDEX-KUR og De får en bedre vogn



HER ER BEVIST:

Kuren består bl. a. i, at man hælder REDEX i ind sugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret. Kompression og trækraft øges, benzinformbruget falder etc. REDEX-kuren omfatter også bevisførelse for de opnåede forbedringer. Nedenfor ses resultaterne fra en REDEX-kur på en CHEVROLET 85/1939, kørt 96.000 km.

KOMPRESION:

Cyl. nr.	1	2	3	4	5	6
Før REDEX . . .	65	63	72	55	67	70
Efter REDEX . .	92	90	92	95	90	93

lbs. pr. kv.

BENZINFORBRUG:

Før REDEX	6,2 k/l ved 50 k/t
Efter REDEX	7,9 k/l ved 50 k/t

Enerepresentation for Danmark:



F. BÜLOW & CO.

Høvelig Høflermand

POLITORVET, Kbh. V. Central 1722

TRÆKKRAFT:

Før REDEX	150 kg ved 40 k/t
Efter REDEX	185 kg ved 40 k/t

(målt på rullefelt)

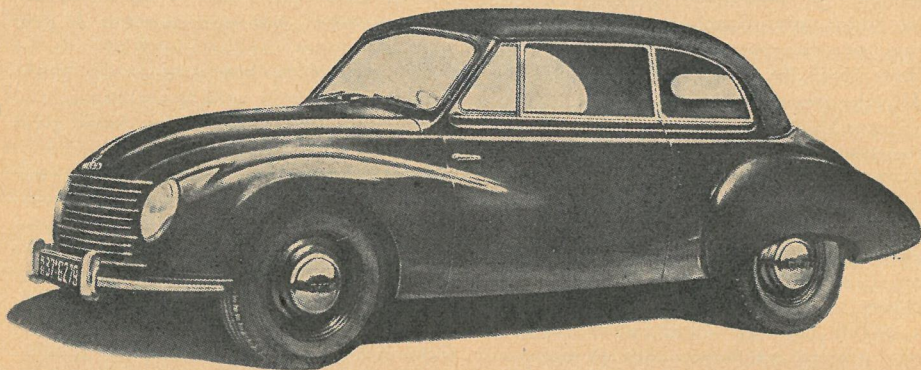
Fås hos autoforhandlere og mekanikere landet over

DKW og GOLIATH

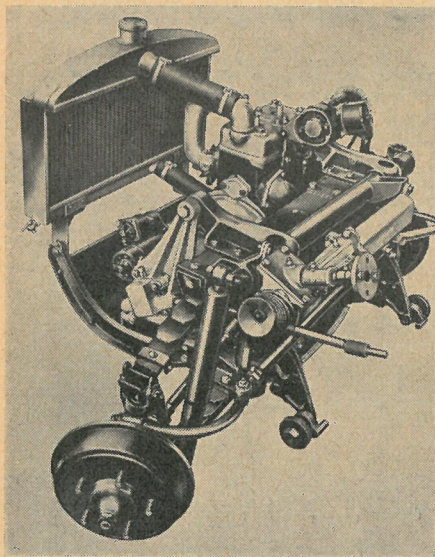
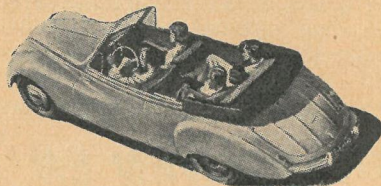
De nye DKW modeller begynder så småt at vise sig i gadebilledet, omend størsteparten af vognene bærer udenlandske nummerplader.

DKW's efterkrigsmodel betegner en

gennemgribende forandring af den populære vogn, som fik så mange tilhængere før krigen. De egentlige principper i opbygningen er alle bibeholdt, og efterkrigsmodellen har således også en to-cy-



Den nye DKW med stålkarosseri og motoren anbragt helt foran forakslen. Herved har man — med en akselafstand på kun 2350 mm — opnået ualmindelig gode indre pladsforhold i forbindelse med den kendte krævningsfri hjulophængning for og bag.

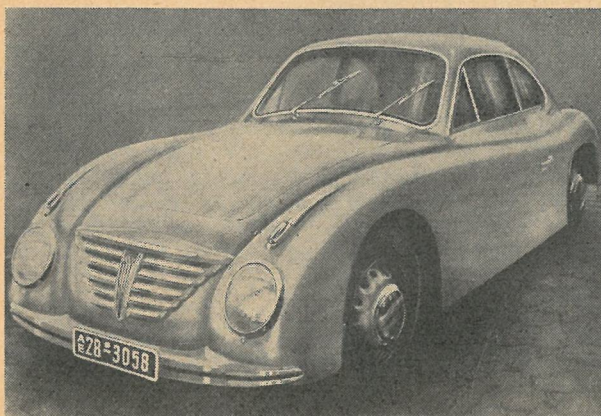
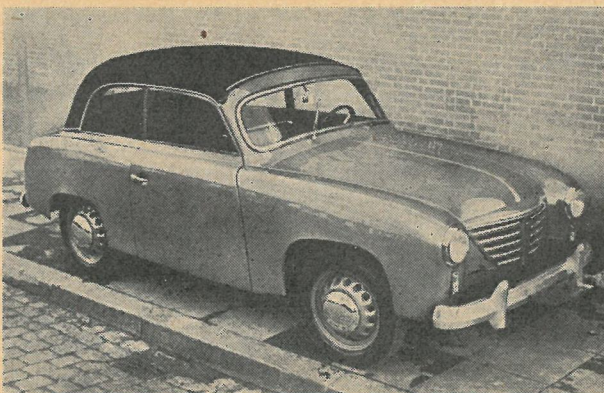


Et blik under motorhjelmen på den nye Goliath, hvis motor minder en del om DKW. Der er dog benyttet særskilt dynamo og selvstarter i stedet for dynastart, og køleren er anbragt foran motoren i en ret udsat position.

lindret to-taktsmotor, forhjulstræk og den karakteristiske baghjulsophængning, der giver et højtliggende krævningscenter for bagakslen. Mest bemærkelsesværdig er det nye karosseri, der har givet vognen en langt lavere luftmodstandskoefficient, hvilket giver sig udslag i en større tophastighed og lavere benzinforbrug.

Motoren har de samme data som tidligere, blot er effekten forøget til 23 hk, men hele motoraggregatet er flyttet frem foran forakslen, og man har på den måde frigjort en del plads foran førersædet. Akselafstanden er reduceret til 2350 mm fra 2610 mm, og samtidig er forhjulenes sporvidde forøget med 40 mm. Det nye karosseri er både længere og breder end det gamle, og der er således blevet tale om en særdeles rummelig lille vogn. Tophastigheden er over 100 km/t, og benzinforbruget er 6,25 l pr. 100 km svarende til 16 km pr. liter. Medens chassissrammen ikke har undergået nævne-

Her ses standard-udgaven af den nye Goliath, der er forsynet med en 2-cylindret 2-taktmotor på 688 ccm. Den er udrustet med almindeligt karburatoranlæg og udvikler 24 hk. Desværre foreligger der endnu ikke oplysninger om vognens egenvægt således, at vi er afskåret fra at danne os et indtryk af accelerationsegenskaberne. Tophastigheden opgives af fabriken til »ca. 100 km/t.



Her ses Goliath's sportsmodel, der i modsætning til standardudgaven er udrustet med et benzinindsprøvningsanlæg, som sætter hestekraften op til 29 hk. Vognen har et meget gennemført, indre udstyr — således er der et meget sikkert virkende opvarmnings- og ventilationsanlæg. Tophastigheden opgives til 120 km/t.

værdige forandringer, er hjulene blevet monteret med hydrauliske bremses.

En anden interessant tysk nykonstruktion er Goliath. Motoren er en to-cylindret to-takter på 688 ccm med en effekt på 24 hk. Motoraggregatet er også her anbragt foran forakslen, og motor, gearkasse og differentiale er sammenbygget med kraftoverføring til forhjulene. Der er fire fremadgående gear, og 4. gear er et overgear med udvekslingsforholdet 0,83 : 1.

Chassiset er udformet som en centralrørsramme, forhjulene er paralleløphængt ved hjælp af to tværliggende bladfjedre, medens baghjulene er ophængt i en stiv bagaksel med halvelliptiske bladfjedre. De hydraulisk betjente bremses har stor belægningsflade.

Tophastigheden er 100 km/t, og ben-

zinforbruget er ca. 6,8 liter pr. 100 km. En videreudvikling af denne model er Goliath Sport, der med de samme specifikationer for motoren udvikler 29 hk ved hjælp af direkte benzinindsprøjtning. Det stærkt strømliniede karosseri er for en stor del opbygget i letmetal. Tophastigheden er 120 km/t, og benzinforbruget er ca. 8 liter pr. 100 km.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504

Axel Ketner åbner stor

LUCAS SERVICE-STATION

Ved pludseligt opståede driftforstyrrelser i automobil- og motorcyklemotorer er der altid to punkter, som den erfarne motormand kaster sig over, nemlig benzin- og tændingssystemet. I reglen er det et af disse steder, fejlen er at finde, og de fleste håber på og beder til, at det er karburatoren, der er forstoppet, eftersom tændingsfejl — bortset fra svigtende tændrør — i de fleste tilfælde viser sig at være vanskelige at finde frem til og ofte er komplicerede at udbedre. Det er imidlertid en misforståelse, når man er af den opfattelse, at tændingsanlægget enten fungerer korrekt eller også svigter totalt. Der er et utal af muligheder for, at tændingen er mangelfuld, men dog tilstrækkelig til at give en mere eller mindre uregelmæssig motorgang med deraf følgende ringe trækraft og stort benzinforbrug.

Hele det elektriske system med tænding- og lysanlæg er et område, der kræver speciel uddannelse og først og fremmest specielle fejlfindingsapparater, såfremt reparationer eller anlæg ikke skal blive uforholdsmæssigt kostbare. Det må derfor hilses med glæde, at firmaet Axel Ketner har åbnet en ny stor servicestation for Lucas elektrisk tilbehør, Girling bremses og C. A. V. elektrisk udstyr og dieselpumper.

Axel Ketner, der gennem flere år har været dansk fabriksagent for ovennævnte engelske fabrikker, har selvfølgelig haft et førsteklasses værksted for magneter, dynamoer, dieselpumper o. s. v., men dette værksted var baseret på reparationer, som de almindelige værksteder rundt om i landet ikke kunne magte. Derfor forenkler en decideret servicestation arbejdet betydeligt, idet delene afmonteres, af-

prøves, repareres og monteres på samme sted.

Iøvrigt er det en imponerende virksomhed, der omgiver denne servicestation, med store reservedelslagre, afprøvningsrum, værksteder og kontorer — et stort apparat til tjeneste for motorkøretøjernes »småtingsafdeling«.

Vi vil se lidt nærmere på de instrumenter, der anvendes til fejlfinding, og på de fejl, de afslører.

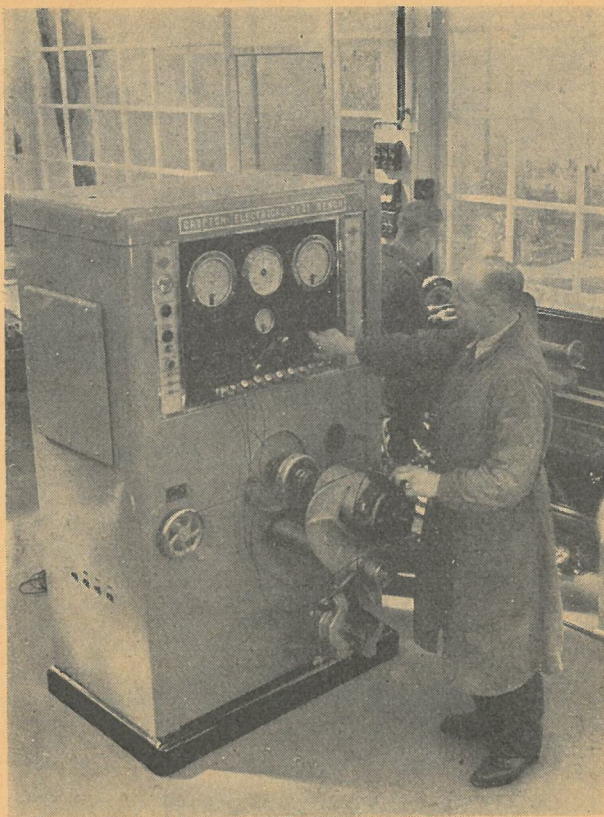
I den store servicehal, der er det centrale sted i virksomheden, er anbragt en grav forsynet med køreskinner, der tillader vognene at køre midt ind over graven. Ved undersøgelse af bremses og støddæmpere kan mekanikerne derfor stå uden for vognen og arbejde på de forskellige dele i en naturlig højde over disse. I servicehallen findes naturligvis også en beamsetter til blødfri lygteindstilling — dette apparat er iøvrigt udførligt omtalt i SMJ nr. 8 1949. Endelig findes der i hallen et afprøvningsapparat for tændrør, kombineret med en sandblæser, der kan rense ikke skilbare tændrør. Når tændrøret er rent, skrues det ind i prøveapparatet, hvorefter en højspændt strøm tilsluttes tændrøret. Den højspændte strøm afbrydes i perioder svarende til processen i en almindelig motor. Når man har konstateret, at gnisten springer regelmæssigt, og at den er kraftig, sætter man tryk på prøveapparatet, og gennem en lille glasrude kan man konstatere, om tændrøret stadig virker tilfredsstillende, eller — som det ofte kan ske — om gnisten springer oppe i tændrøret mellem isolatoren og midterelektroden.

Bortset fra småreparationer og mindre justeringer, der foregår i selve servicehallen, repareres dynamoer, strømforde-



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
NØRREBROGADE 213 · LUNDTØFTEGADE 100 · TAGÅ 4868

Således foregår afprøvningen af dynamoer ved hjælp af elektrisk specialapparat af fabrikat »Crypton«. Man ser, at der ikke er sparet på udstyret, men at man tværtimod har gjort en betydelig indsats for at kunne løse opgaverne på upåklagelig vis. Bemærk den fikske universalopspænding for dynamoen, der kan tilpasses maskiner af vidt forskellig størrelse og konstruktion.



lere o. s. v. på de specielle værksteder, der støder umiddelbart op til hallen. Når en dynamo skal afprøves, bliver den fastspændt i et prøveapparat og tilkoblet en elektromotor. Dynamoens omdrejningstal kan aflæses direkte på en omdrejningstæller, og samtidig viser et voltmeter og et ampèremeter dynamoens ladeevne. Viser det sig, at der er fejl i dynamoen således, at den afgiver en ringe eller slet ingen strømstyrke, kan man ved at tilføre de forskellige tilslutninger strøm fra apparatet hurtigt finde frem til fejlen, hvadenten denne ligger i ankeret eller i feltviklingen. Magneter, tændspoler og strømfordelere afprøves i et specielt apparat, der først og fremmest kontrollerer, om spolen eller magneten er i stand til at frembringe en tilstrækkelig kraftig og regelmæssig gnist. Dette kontrolleres ved at lade gnisten springe mellem to stilbare spidse elektroder. Afstanden mellem elektroderne kan direkte af-

læses på en skala. Efter omtrent samme system som for dynamoernes vedkommende findes fejlene, såfremt gnisten ikke er tilstrækkelig kraftig. Hvis en motor for eksempel går uregelmæssigt ved høje hastigheder, kan dette blandt andet skyldes, at fjederen i kontakten er for slap, og man kan på prøvebænken forsøge at hjælpe fjederen under driften og se, om det ønskede resultat opnås på denne måde. På samme apparat kontrolleres den automatiske tændingsregulering, som findes i alle moderne magneter og strømfordelere. Apparatet indstilles på det antal cylindre, den pågældende magnet eller strømfordeler er beregnet for, og en viser, der roterer over en gradueret skive, fortæller derefter, hvordan tændingen forskyder sig i forhold til omdrejningstallet. På den faste graduerede skive er anbragt en række kontaktpunkter, og mellem den roterende viser og disse punkter springer gnisterne.

Når apparatet er i funktion, og det f. eks. er strømfordeleren til en fire-cylindret motor, man skal afprøvet, vil gnisterne springe på fire punkter med en kvart cirkelbue imellem. Ved de forskellige omdrejningstal på strømfordeleren vil disse punkter stadig med samme indbyrdes afstand forskyde sig på den graduerede skive, og man kan på denne måde nøjagtigt aflæse fortændingen i forhold til et bestemt omdrejningstal. Denne afprøvning er af største vigtighed for en motors økonomi. Såfremt de små fjedre, der holder strømfordelerens centrifugalklodser i hvilestilling, er blevet slappe, vil det bevirke, at tændingen allerede ved et lavt omdrejningstal bliver højt, hvilket vil medføre tændingsbanken. Stiller man nu blot sin tænding tilbage, vil tændingen blive for lav ved de lave omdrejningstal, og såvel trækraft som økonomi vil blive forringet.

Såfremt en motorcyklemagnet giver for svag gnist, kan dette blandt andet skyldes, at de permanente magneter ikke er tilstrækkelig kraftige. De opmagnetiseres derfor i et dertil indrettet apparat.

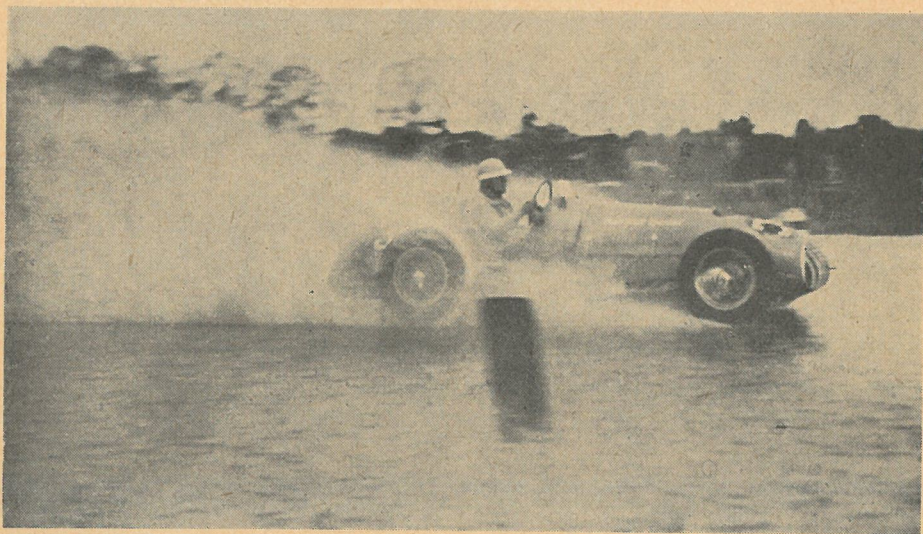
Spændings- og tilbagestrømsrelais er ju-

steres og repareres ved en prøvebænk, der med 6, 12 eller 24 volt kan rekonstruere de påvirkninger, relaiset udsættes for under driften.

I en selvstændig afdeling til afprøvning af dieselpumper findes to prøveapparater. Det ene benyttes til at undersøge, om dyserne er i orden, idet man monterer dysen på et olierør og sætter det normale tryk på. Kommer olien ud af dysen som en fin støvsky, er dysen i orden, medens en slidt dyse vil aflevere olien som en tynd stråle. Det andet apparat viser, om samtlige dyser leverer lige meget brændstof, og om fødepumpen leverer tilstrækkeligt tryk til pumpeblokken.

Hele denne virksomhed kan naturligvis betegnes som et specialværksted, men de forskellige arbejdere er yderligere ud-specialiseret således, at én mand er specialist i relais, en anden i dieselpumper, en tredje i dynamoer o. s. v., hvilket naturligvis giver et resultat i form af hurtigere og bedre arbejde.

Endelig skal system B 90 — det lyder som en hemmelig militæroperation — omtales. Såfremt en starter, dynamo eller et relais viser sig meget defekt, kan hele



Den kendte engelske Grand-Prix-kører, Reg Parnell, ses her i sin 12-cylindrede Ferrari under løbet om International Trophy på banen ved Silverstone den 6. maj. Man har sjældent i de senere år været vidne til et løb, der i den grad udartede til overdådig vandpantomime. Som man kan se på billedet, blev kørerne ikke alene våde af den faldende regn — de sad faktisk i en kompakt stråle af vand fra forhjulene, idet den brede bane, der oprindeligt er anlagt som rullebaner for flyvemaskiner, slet ikke er drænet som en almindelig vejbane.

dynamoen eller starteren, eller hvad det nu er, der er gået i stykker, udskiftes med et tilsvarende aggregat, der er perfekt i orden, til en pris, der ligger fra 25 % til 40 % under anskaffelsesprisen for en fabriksny del. Det defekte aggregat bliver

derefter bygget fuldstændig op, svarende til en fabriksny reservedel, hvorefter den er klar til hurtig ombytning.

En sådan gennemspecialisering er naturligvis vejen frem til bedre og billigere vedligeholdelse.

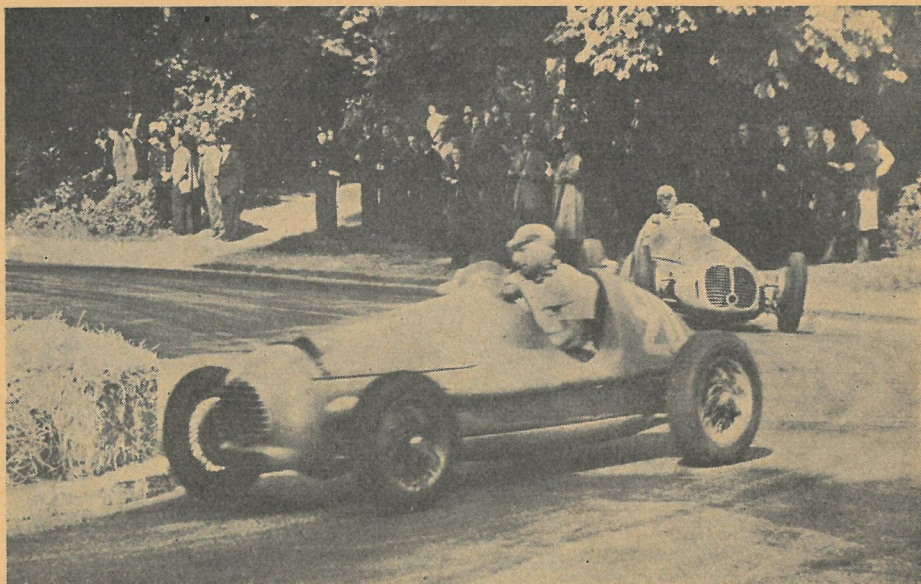
D. O. M. I.

brændt

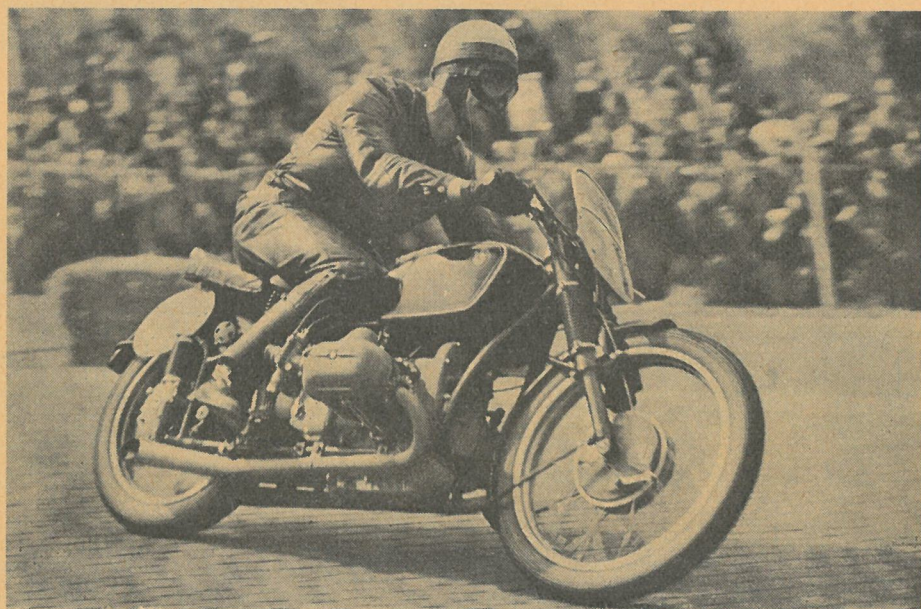
Natten mellem den 24. og 25. maj skete der en alvorlig ildebrand på Danmarks nyeste automobilfabrik DOMI i Glostrup, og en meget betydelig del af den smukke virksomhed blev lagt i aske. Desuden brændte der i værkstederne et betydeligt antal vare-, last- og personvogne, ligesom alle værktøjsmaskinerne blev ødelagt. Ejendommelig nok skånedes såvel snedker- som malerværkstedet. Det lykkedes at redde ca. 100 nye køretøjer fra vognlageret således, at firmaets leveringsmuligheder ikke berøres af den skete skade.



Her ses starten til løbet om International Trophy på Silverstone. Banen var oversvømmet lige fra begyndelsen, og de kørende, der kom bagest i feltet, havde svært ved at orientere sig i den tætte vandsky fra de foran kørende. I spidsen ses Parnell, som førte lige fra startlinjen. Der foreligger ingen resultater, da løbet måtte afbrydes.



En situation fra Grand-Prix i Boulogneskoven ved Paris den 20. maj. Løbet blev vundet af den italienske kører Farina i en Maserati på 1500 ccm med to-trins kompressor. Her ses han i færd med at overhale argentineren Fangio, som kørte en Simca. Her — som overalt i de sydlige lande — lader afspærringsforanstaltningerne meget tilbage at ønske — publikum står faktisk lige ud til banen uden beskyttelse af nogen art.



Den tyske motorcyklesæson åbnede den 29. april med »Eilenriede-Rennen« for motorcykler. For første gang i den tyske motorsports historie var det ikke tilladt kørerne at benytte maskiner med kompressor, hvilket formentlig må tages som et udtryk for, at tyskerne nu for alvor er indstillet på at underkaste sig de internationale bestemmelser og deltage i løb på lige fod med andre nationer. På billedet ses Walter Zeller på en 500 ccm BMW — han vandt løbet med en gennemsnitshastighed på 130,5 km/t.

ISLE OF MAN

fortsat fra side 284

ger på 3. pladsen 1 min. 12 sek. efter sin landsmand. En tredje engelsk Guzzi-kører W. G. Hutt ligger som nr. 4, og Pike holder femtepladsen. Ifølge rapporterne er Ambrosini ved at hale ind på Wood igen, mon han er ved at gentage sin kunst fra sidste år, da han slag Maurice Cann med 1/5 sek. Indtil sidste minut er der spænding om resultatet. Ambrosini er den første, der fuldfører løbet, og 1 min. 42 sek. efter ham kommer Tommy Wood, d. v. s. at Wood har vundet løbet med en margin på 8 sek. Pike er forsvundet ud af billedet, og resultatet ser derefter således ud:

1. T. Wood (Guzzi)	1.51.15,8
130,9 km/t	
2. D. Ambrosini (Benelli)	1.51.24,2
3. E. Lorenzetti (Guzzi)	1.55.00,0
4. W. G. Hutt (Guzzi)	1.57.48,8
5. A. Wheeler (Velo)	2.00.34,0
6. F. Purslow (Norton)	2.02.34,0
7. S. Aa. Sørensen (Excelsior)	2.07.44,8
8. E. Cope (Cope-AJS)	2.09.22,0
9. A. W. Jones (Excelsior)	2.12.40,8
10. H. Hartley (Rudge)	2.13.20,0

125 ccm klassen

I det første 125 ccm T. T., der nogen

sinde er blevet kørt på Isle of Man, startede 18 ryttere. Det var egentlig tanken at lade dette løb køre med samlet start, men øjensynlig af forsigtighedshensyn valgte man enkeltmands start, som i de øvrige løb. Løbet køres over 2 omgange, og der er deltagere fra Italien, Spanien og Irland foruden de engelske ryttere. Les Graham kører en lille 125 ccm MV., J. S. Bullto (Montesa) er den første rytter ved Ballacrairie, men McCandless (Mondial) bliver først noteret ved Kirk Michael. Grahams position vises stadig som værende et sted mellem starten og Ballacrairie. Efterhånden står det klart, at McCandless fører løbet, og ligeså tydeligt er det, at de italienske maskiner er de engelske overlegne på en mere end slående måde, men i betragtning af, at f. eks. de italienske Mondial er fire-taktere med to overliggende knastaksler, medens englændernes er tværskyllede to-taktere, er der sikkert ingen, der vil komme med ophævelser over denne kendsgerning. Efter første omgang fører McCandless med en gennemsnitsfart på ikke mindre end 119,5 km/t, 10 sek. foran en anden Mondial kørt af italieneren Ubbiali. Der er kun tilmeldt to fabrikshold til dette løb nemlig Montesa og DOT, og da det meddeles,

ISLE OF MAN

Senior

1. G. Duke, Norton
2. B. Doran, AJS
3. C. MacCandless, Norton

Junior

1. G. Duke, Norton
2. J. Lockett, Norton
3. J. Brett, Norton

ALLE MASKINER MONTERET MED

LODGE

TÆNDRØR

ISLE OF MAN 1951

SENIOR

Nr. 1: G. E. DUKE (NORTON)

JUNIOR

Nr. 1: G. E. DUKE (NORTON)

Nr. 2: J. LOCKETT (NORTON)

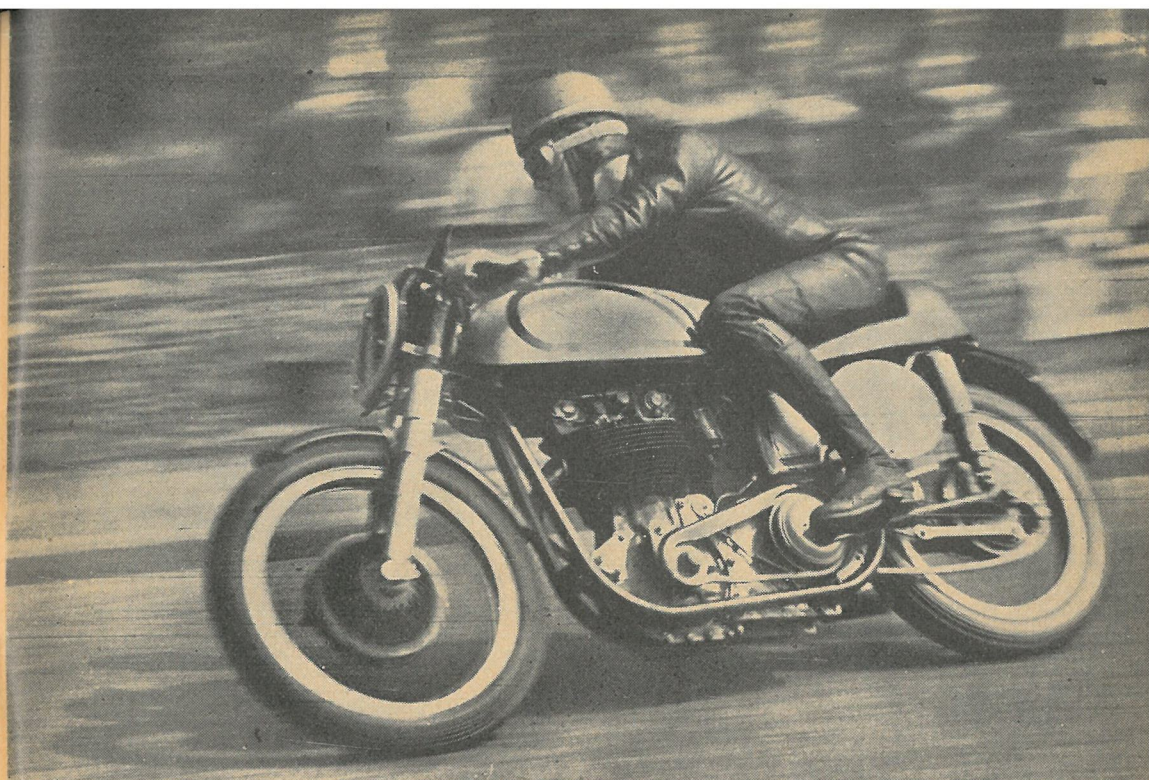
Nr. 3: J. BRETT (NORTON)

ATTER **Norton** SEJRE

PA

AVON

Det førende dæk



Et fantastisk billede af Duke, Norton. Læg mærke til, at forkæden ved det høje omdrejningstal har tilbøjelighed til at følge med det forreste kædehjul i dets roterende bevægelse.

at J. de Ortueta er udgået, skulle holdet fra DOT have en fair chance for at vinde holdkonkurrencen, selvom Mondial besætter de første pladser. McCandless øger stadig sit forspring, og blot maskinen vil holde de sidste 10 km, er han sikker vinder. Og så går McCandless over mållinien efter 1 time 30 sek. kørsel, hvilket svarer til 120,05 km/t. På anden omgang var hans gennemsnitshastighed 121,2 km/t. Resultatet for de første seks ryttere blev:

1. McCandless (Mondial)	1.00.30,0
2. C. Ubbiali (Mondial)	1.00.52,4
3. G. Leoni (Mondial)	1.03.19,8
4. N. Pagani (Mondial)	1.04.36,6

5. J. S. Bulto (Montesa)	1.11.21,0
6. J. M. Llobet (Montesa)	1.14.1,4

Duke vinder Senior T. T. 8. juni

Ved redaktionens slutning har vi kun yderst sparsomme oplysninger om senior T. T., idet telegrammet kun indeholder meddelelse om, at Duke, Norton, er vinder af senior T. T., der kørtes den 8. juni. Duke satte ny rekord ved at køre i tiden 2 timer 48 minutter 56,8 sekunder, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 151 km/t. Nr. 2 blev Bill Doran, AJS, med en gennemsnitshastighed på 147 km/t, og nr. 3 blev C. McCandless, Norton, med en gennemsnitshastighed på 145,2 km/t.



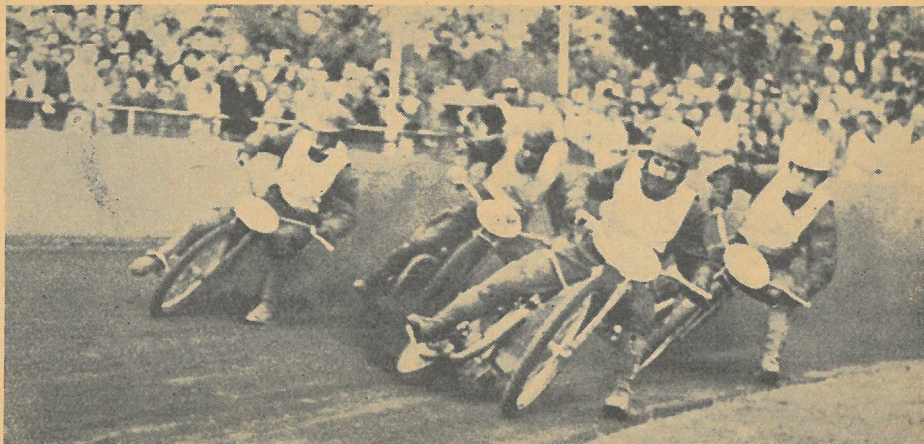
**FINDES DER EN BEDRE
LETVÆGTER?**

Spørg en af de mange JAWA-kørere

ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø
Lyngbyvej 36, Central 12 375



SAMLEFABRIK
Sejrogade 2-4, Kbh. Ø



Et firkløver af eksperter under hård kamp i svinget. Fra venstre ses Dick Weider, T. Carlsson, Jess Lloyd og Bill Kitchen. (Holbæk stadion.)

MÅNEDENS MOTORLØB

Den 20. maj blev der i Nakskov kørt et motorløb med hollandsk deltagelse. Løbene blev åbnet med et internationalt ekspertrace, der kørtes i to afdelinger à tre heat. Irving Irvinger vandt alle heat i 1. afdeling, medens Aage Andersen vandt alle heat i 2. afdeling. Iøvrigt var Morian Hansen meget uheldig den dag, idet han i 1. afdelings 1. heat lå som nr. 2, da kæden sprang af, og i 2. heat samme afdeling fik han lige startet, da motoren strejkede. De to hollændere kunne ikke klare sig overfor danskerne, men viste iøvrigt god kørsel. I et specialløb blev 1., 2. og 3. heat vundet af henholdsvis Crome Jørgensen (1.35.3), Falle Jen-

sen (1.37.2) og C. V. Mathiasen (1.35.8). Ekspert-Handicappet blev lidt af en overraskelse, idet Morian Hansen vandt i tiden 1.29.3 efter en drabelig kamp med Irving Irvinger.

KVALITETSMÆRKET

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav



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, velegnet til motorkørsel.

Org. engelske T. T. styrthjelme

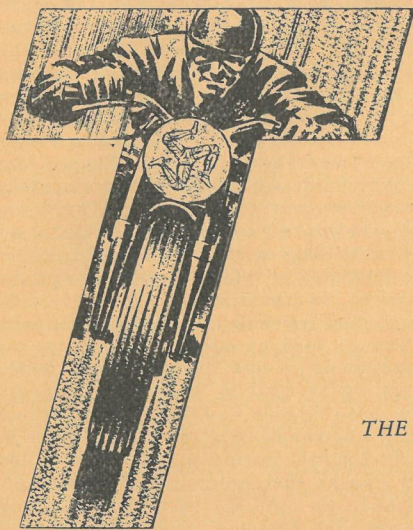
Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSDGADE 24
TELEFON NORA 2536

På scramble-banen ved Vinderød afholdt Frederiksborg Amts Motoklub løb den 20. maj. Det store arrangement blev fint afviklet, og der skete ingen alvorlige styrt. Dog kørte Poul Kalør, Odense, sammen med to andre ryttere i et sving og måtte udgå. Senior sidevognsklassen over 4 omgange blev vundet af Egon Walther i tiden 7.56,4 foran Th. Jacobsen. Den lille sidevognsklasse, der ligeledes gik over 4 omgange, blev vundet af Svend Mortensen; tiden blev 8.21,6. Sidevognshandicappet blev trods et tillæg på 80 m vundet af Egon Walther. I senior-solo gik sejren til Ejvind Hansen med svenskerne Göte Bondesen og Erik Pålsson på henholdsvis anden- og tredjepladsen, og i junior-solo tog Helmuth Carlsen sejren hjem. Solo handicap blev vundet af J. Helfeldt, medens Knud Nielsen til trods for 180 m tillæg besatte andenpladsen efter en meget smuk kørsel. Vinderen blev noteret for tiden 4.37,4. For at vise, at denne bane, der har mange svære sving, kan gennemkøres med stor hastighed af et automobil, når dette blot er bygget til formålet, kørte D. Olsen et par omgange i sin racervogn i pausen.

Den 27. maj åbnede Holbæk og Omegns Motoklub sæsonen med en række løb på Holbæk stadion. Der var udenlandske gæster, idet englænderne Bill Kitchen og Jess Lloyd og svenskerne Dick Weider og Torsten Carlsson deltog. Bill Kitchen begyndte løbene med et forsøg på at slå Orla Knudsens banerekord på 1.18,4, men dette mislykkedes, idet englænderen kørte de fire omgange på 1.19,3. I en nationsmatch, der blev kørt i tre afdelinger, deltog de to englændere og de to svenskere, medens Morrian Hansen og Kiehn Berthelsen forsvarede de danske farver. Danskerne kunne ikke klare sig, men måtte nøjes med 3. pladsen, medens englænderne og svenskerne blev henholdsvis nr. 1 og nr. 2. I denne match blev Jess Lloyd iøvrigt noteret for dagens bedste tid 1.21,7. Holbækløbet blev vundet af Aage Andersen, medens sejren i standardløbet gik til Knud Nielsen, Aarhus. Sidstnævntes tid blev 1.32,8.

Vejle og omegns motoklub afholdt den 27. maj et bakk løb ved Petersholm, og der blev, trods den våde og fedtede bane, vist en række gode løb. Jeppe Ussing, Aarhus, startede i både 250 ccm klassen og specialklassen og viste en blændende fin kørsel. Medens de fleste ryttere tog gassen af i det skarpe sving øverst på banen, satte Jeppe Ussing ekstra fart på, og han blev da også



RENOLD

MARK 10

MOTORCYKELKÆDER

ENEREPRESENTANT FOR

THE RENOLD AND COVENTRY CHAIN CO. LTD.

E. T. GREW

RÅDMANDSGADE 43. KBHVN. N. TELF. ÆGIR 700



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



NIMBUS

Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

noteret for dagens bedste tid 13,3 sek. I klassen for maskiner over 350 ccm blev Johannes Hansen (Triumph) vinder, medens sejren i klassen for maskiner indtil 350 ccm gik til Ejler Svendsen, Silkeborg. Senior sidevognsklasse blev vundet af Erik B. Jørgensen i tiden 19,1.

Løbene på motorbanen i Fangel den 27. maj blev den rene fiasko på grund af vejret, der holdt publikum borte, og også løbene var dårlige. Kun i sidevognsklassen skete der virkelig noget. Det var odensekøreren Johs. Hansen, der efter en dårlig start kørte sig op og vandt sidevognsklassens afdeling B. Midget-løbet, som skulle trække folk til løbene, druknede i afbud og maskinskader. Først sendte den svenske Effic-kører Eiler Svensson afbud, og i første heat kørte Carl Amelung i hegnet og fik maskinskade. Det samme skete i andet heat for Aksel Hansen, København, og der var således ingen til at true Robert Nellemann. Senior Standard blev vundet af Børge Mørck med 15 points foran Ejvind Hansen, der fik 11 points. Junior-løbets vinder blev Hans J. Hansen, der fik 15 p., med Helge Poulsen på andenpladsen. Sidevognsklasse 1 og 2 blev vundet af henholdsvis Thorkild Thy og Kr. Krestensen, og sidstnævnte rytter vandt ligeledes et sidevognshandicap og et pointsløb for sidevogne afdeling A. Afdeling B blev vundet af Johs. Hansen.

Den 29. maj blev der kørt et usædvanligt motorløb på Aarhus Cyklebane. Det er første gang, at man her i landet har kørt motorløb på en cementbane. Løbet forløb godt, men flere ryttere erklærede bagefter, at der ikke var meget sport i det, men at det var morsomt. I et handicap indtraf der et styrt, der let kunne have fået alvorlige følger. Odensekøreren Jørgen Paaske kunne ikke holde sin maskine i det ene sving, og da han nåede ud på langsiden, kørte han ind over græsset og faldt af maskinen, der fortsatte. Bagved kom Svend Nielsen, der for at undgå en påkørsel styrede sin maskine op mod barrieren. Han slog hovedet hårdt mod træværket og rullede hele svinget rundt, medens maskinen faldt lige ned i bunden af svinget. Svend Niensens læderdragt og styrthjelm blev slidt igennem, men dette tiltrods slap han billigt, når man tager i betragtning, at farten var oppe på ca. 90 km/tm. Forinden styrtet havde Jørgen Paaske fået noteret dagens hurtigste tid 41,1, der også må betragtes som banerekord. Til læsernes orientering skal vi nævne, at rekorden blev sat over 3 baneomgange, hvilket svarer til 1 km. Et pokaløb blev vundet af Jørgen Paaske med Carlo Jensen på anden pladsen. Marselisborgløbets første og anden afdeling blev vun-

det af henholdsvis H. Vosny og Kr. Kre-
stensen.

Holdmatchen mellem Danmark og Sve-
rige på Gladsaxe Speedway den 31. maj
blev vundet af danskerne med 37 points
mod svenskerne 35 points efter en spæn-
dende dyst, der strakte sig over 12 heats.
Kumla Fransson kørte i dagens bedste tid
1.17,8, hvilket er 4/10 sek. over banerekor-
den. Iøvrigt fik samme rytter også 12
points, hvilket antal var det højeste. Let-
vægtsklassen blev vundet af Kiehn Ber-
thelsen i tiden 1.48.6. I ekspertmatch A
vandt Kumla Fransson, og afdeling B blev
vundet af Orla Knudsen. Tiderne var hen-
holdsvis 1.19,1 og 1.18,1. I afdeling C gik
sejren til svenskeren Bent Lundström. Han
fik noteret tiden 1.18,8.

Søndag den 3. juni blev der kørt motor-
løb på Hingebanen, arrangeret af Silke-
borg Motor Sport og Kjellerup og Omegns
Motorklub. Løbene blev indledt med nogle
rekordforsøg, og Arne Svendsen, Silkeborg,
satte ny rekord i standardklassen med at
køre i tiden 1.29,3. Den gamle rekord, der
var på 1.32,8, var sat af Knud Nielsen,
Aarhus. Iøvrigt lagde Gunnar Villadsen
ud, men rundetælleren snød ham for en
omgang, hvorved rekordforsøget blev øde-
lagt. I pokalløbet for senior solo stod der
en spændende dyst mellem Ernst Øster-
lund og Johs. Jensen. Østerlund havde på
de første omgange fået et pænt forspring
og tog den lidt med ro til sidst, men dette
benyttede Johs. Jensen sig af, og de to ryt-
tere drønedes side om side i mål. Domme-
rens kendelse lød på dødt løb mellem de
to ryttere. De kørte derefter om, og denne
gang vandt Ernst Østerlund klart. I side-
vognsklassen dominerede Johs. Hansen og
Hans Nielsen. Førstnævnte rytter vandt
pokalløbet, medens Hans Nielsen blev sejr-
herre i et andet sidevognsløb. Arne Svend-
sen og Ernst Østerlund vandt henholdsvis
350 ccm klassen og 500 ccm klassen, me-
dens Gunnar Villadsen blev nr. 1 i special-
klassen med Jørgen Nielsen på anden-
pladsen.

Der var både engelsk, norsk, svensk og
dansk deltagelse i løbene på Odense Speed-
way den 3. juni. Gæsterne var henholdsvis
Bill Kitchen, Wollan og Gunnar Helquist,
og de to sidstnævnte ryttere var impliceret
i et kompliceret styrt i det indledende
heat. Helquist lå i spidsen, da maskinen
pludselig skred ud for ham. Lige efter
kom Wollan, og han måtte ligeledes bide i
græsset, da han torpederede svenskerens
maskine. Lindegaard-Petersen, Kolding,
kunne heller ikke nå at redde situationen,
og han måtte samme vej som de to andre
ryttere. Sidste mand var Morian, og han

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

**Krumtæppler - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis å vis Kødbyen og Fragtmandshallen
København V

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GENTOFTE 1850-4844



A/S MAGNETO . JAGTVEJ 155
KØBENHAVN N . TLF. C. 7716

Generalrepræsentant for
ROB. BOSCH G. m. b. H., Stuttgart




Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN
Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM
Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN
Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 . København K.

klarede sig igennem uden at ramme hverken rytterne eller deres maskiner og gennemførte som eneste mand. Bill Kitchen havde en del uheld med maskinen, og det lykkedes derfor ikke for ham at slå Edvin Frederiksenes banerekord, der var på 1.22,8. Englænderens tid blev 1.23,0, og han blev iøvrigt nr. 2 efter Morian Hansen i ekspertløbet. Specialklassen blev vundet af Sv. Aage Rasmussen med 9 points, medens Kjærgaard, Skive, besatte andenpladsen med 5 p. Sportsklassen blev vundet af Robert Rasmussen, Sønderød.

Den 3. juni afholdt Esbjerg Motor Sport et motorløb på Esbjerg stadion. Orla Knudsen var dagens mand, idet han foruden at sætte Kumla Franssons banerekord på 1.19,5 ned til 1.19,0 vandt fire af de fem afdelinger i ekspertløbet. I sportsklassen vandt Knud Nielsen de to første afdelinger og syntes således sikker på sejren, da han i tredje afdeling måtte udgå med motorskade, medens Børge Mørck besatte førstepladsen. Letvægtsklassen blev vundet af H. Wosny, medens J. Ussing og Børge Breinsborg blev henholdsvis nr. 1 og nr. 2 i specialklassen. Et rundskuehandicap blev til trods for et tillæg på 135 m vundet af Kiehn Berthelsen. Iøvrigt blev Børge Mørcks banerekord i sportsklassen på 1.28,2 slået af Knud Nielsen, der fik tiden 1.26,0.

På Aarby banen blev der den 3. juni kørt en række løb for automobiler arrangeret af Automobil Sports Klubben. Til trods for at banen kun er 500 m lang, blev der vist god kørsel, og Robert Nellemann blev dagens mand, da han i et løb vandt trods et handicap på 230 m. Han fik noteret tiden 1.58,0. Banen var iøvrigt noget ujævn, hvilket gav anledning til enkelte klager. Midget løbet blev vundet af Axel Hansen, medens Robert Nellemann blev nr. 2. Et løb for specialvogne blev vundet af Aage Olsen, der kørte Steyer. Vilh. Nellemann, M. G., besatte førstepladsen i et løb for vogne indtil 1500 ccm, medens Carl Lynen-skjold, Citroën, vandt et handicap for vogne indtil 2000 ccm. Klassen for vogne over 2000 ccm blev vundet af Gunnar Henriksen, Ford, i tiden 2.48,9.

PRISFORHØJELSE

På grund af de stadig stigende papirpriser ser vi os desværre nødsaget til at forhøje prisen på SMJ til kr. 1,50 fra og med den 15. juli.

Arsprisen for nye abonnenter forhøjes til kr. 15,00.

Vi håber, at vore læsere hører over med lænne forhøjelse, som vi har udskudt længst muligt, men som vi på grund af den øjeblikkelige prisudvikling ikke ser os i stand til at hindre.

**BLUE
seal**

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STENPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE



★
VIDSTE DE DET
★

LUCAS

UNIVERSAL-TÆNDSPOLE

AQ 6 er en ny model, der er konstrueret specielt med henblik på at tilfredsstille behovet for en kraftig tændspole, der kan bruges både til 6- og 8-cylindrede vogne med 6-volt anlæg. LUCAS sports-tændspole model HS har en rentud fantastisk ydeevne. Højkomprimerede motorer får endnu mere liv med HS, der er extra kraftigt isoleret og giver en meget høj sekundær voltspænding.

★ Tændingssystemet i en moderne vogn skal frembringe 7500 tændinger for hver kørte kilometer, og for hver tænding skal tændspolen transformere batteri-voltstyrken, der er på 6 eller 12 volt, op til mellem 4.000 og 18.000 volt. Da der er tale om vekselsstrøm, sker denne proces 300 gange i sekundet...

Derfor er det så nødvendigt at have en pålidelig tændspole - husk at se efter, at der står LUCAS på den!



AQ 6 kr. 27,-
HS kr. 48,60



KETNER
• AXEL KETNER • KØBENHAVN •

VORDINGBORGGADE 6-8 KØBENHAVN Ø. TLF.

TRIA *3131

SERVICEDEPOTER: ÅRHUS 9511 . ODENSE 472 . ÅLBORG 4901 . ÅBENRÅ 3663