

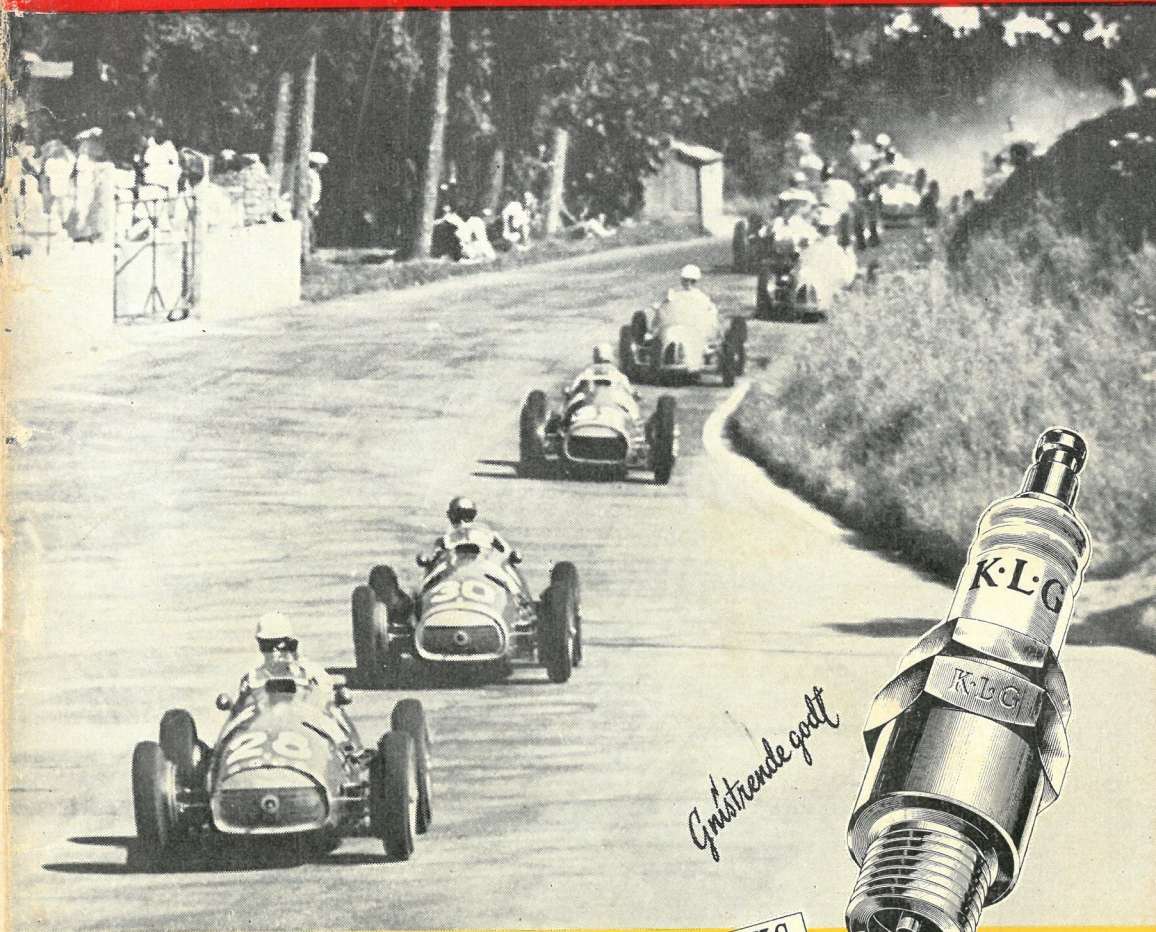
NR. 1-7. ÅRG.

JANUAR 1953

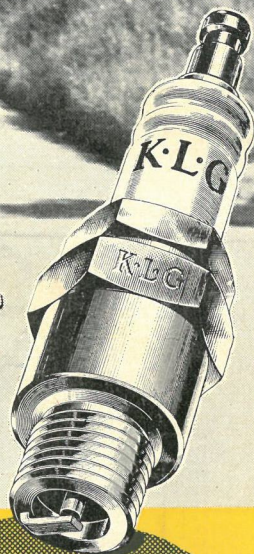
# SKANDINAVISK MOTOR

*Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



*Gnistrende godt*



SMITHS

**K.L.G.**  
TÆNDRØR

K.L.G. tændrøret blev konstrueret af den engelske racerfører, K. L. Guinness, for at skabe et bedre, mere pålideligt tændrør. Der var K.L.G. tændrør i de vindende maskiner i Isle of Man TT 1952, og Taruffi's verdensberømte Ferrari vandt på Silverstone med K.L.G. — Stadig det bedste tændrør til sport og hverdagskørsel.

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S

# MobilMix

Den sensationelle  
selvblendende  
TO-TAKT OLIE



EN SPECIALOLIE FOR ALLE TO-TAKT MOTORER, SOM SMØRES VED HJÆLP AF BENZIN/OLIE BLANDING.

## Ingen blandekande

Man hælder først benzin på tanken, så MobilMix-blandingen sker af sig selv uden brug af blandekande

## derfor ...

er der ikke mulighed for forurening på grund af tilstøvede dunke eller blandekander, og fremfor alt, der er

## ingen risiko

for forkert blandingsforhold, utilstrækkelig blanding eller forkert olie kvalitet.

## EN SPECIALOLIE FOR TO-TAKTERE

MobilMix er fremstillet udelukkende til brug for to-takt motorer, der smøres ved at blande olie i benzinen, og den er baseret på det samme videnskabelige forskningsarbejde, som ligger til grund for Mobiloil BB-To-takt. MobilMix holder derfor kanaler, stempler og stempelring fri for kul og beskytter lejerne mod korrosion. Giv Deres to-takter et langt liv med



**MobilMix**

**VACUUM OIL COMPANY**  
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

# KORREKT PÅFYLDNING AUTOMATISK SIKRET MED



De kender det: Fulmen med en flaske for at få batteriet fyldt op. De hælder for meget på, så syren løber over og ødelægger, hvad den kommer i nærheden af . . .

Det undgår De fuldstændig med LUCAS batteri-påfylder, der automatisk standser tilførslen af destilleret vand, når batteriet er fyldt korrekt op, hvorefter De har den som reservoir, fordi den efter brugen holder sig selv tillukket.

Har De een gang prøvet LUCAS batteri-påfylderen, vil De ikke undvære den.;

Og så koster den kun . . . . . **685**

*Deres forhandler har den!*

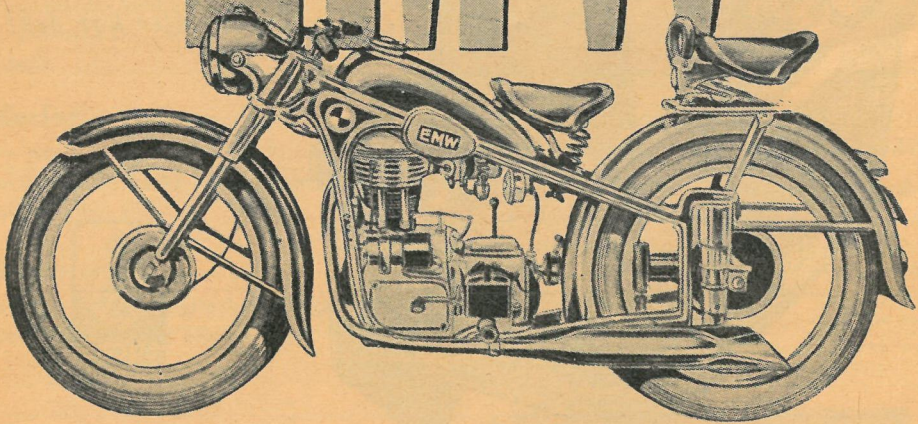


**LUCAS**  
*batteri- PÅFYLDER*

**KETNER**  
AXEL KETNER · KØBENHAVN

VORDINGBORGGADE 6-8, KØBENHAVN Ø, TELEFON \*TRIA 3131  
CITY-DEPOT: NØRREVOLD 9, KØBENHAVN K, TELEFON CENTRAL 4195 — 6819  
SERVICE-DEPOTER: ÅRHUS 9511 — ÅLBORG 4901 — ODENSE 472 — ÅBENRÅ 3663

# EMW



**EMW Type 425, 250 ccm Kr. 2850**

Disse Kvalitetsmaskiner i Eliteklassen fra de verdenskendte tyske Fabrikker er forsynet med Kardantræk, Teleskopaffjedring og Stikaksler paa begge Hjul. Blok-motor ophængt i dobbelt Parallellramme.

**EMW  
Type R 35  
350 ccm  
Kr. 3675**

*Forhandlere overalt i Danmark:*

**SCANAUTO A/S**

**BOHNSTEDT-PETERSEN A/S**  
Sundkrogsgade 1-3 - København Ø.

# SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. JANUAR 1953

NR. 1

Redaktion og  
ekspedition:  
Ll. Kongensgade 43,  
Kbhvn. K.  
Tlf. Palæ 8293  
Postgiro 68833  
Ansvarhavende  
redaktør:  
Mogens Damkær  
Forretningsfører:  
Holger Nielsen  
Arsabonnement kr. 15,00  
Løssalgpris kr. 1,50  
Norsk afdeling  
Postboks 2817 - Oslo K.  
Afdelingsleder:  
Bjørn Mathisen  
Eftertryk af bladets  
artikler og gengivelse  
af illustrationer må  
ikke finde sted uden  
tilladelse

★

Vi har masser af sund fornuft .....	3
En mand med et arm- bind .....	4
Paris-Amsterdam- Paris 1898 .....	6
Vi prøvekører Adler M 200 .....	12
Europæiske person- vogne .....	18
Teknisk Brevkasse ..	48
Fra Bane og Vej .....	51
God propaganda for børnene .....	56
Hydrauliske bremser til motorcykler .....	57
Fireogtyve timers løb i São Pauli .....	60
BMW med i interna- tional landevejs- sport .....	62
Fri udblæsning .....	62
International løbska- lender for motor- cykler .....	64

## Vi har masser af sund fornuft . . .

Omkring 12.000 menne-  
sker her i landet vil i  
løbet af 1953 svæve i den  
største livsfare. I de al-  
lerfleste tilfælde vil det  
være selvforskyldt. Alle  
skal de tilbringe en rum  
tid på hospitalet, og mel-  
lem 400 og 500 slipper  
ikke fra det med livet.

Det er trafikulykkerne,  
her tales om.

Når der på et år kun dør  
3 mennesker af difteritis,  
skyldes det udelukkende,  
at alle og enhver har taget  
deres sunde fornuft i brug  
og forstået vaccinationens  
betydning.

Da der altså eksisterer  
så megen sund fornuft,  
hvorfor så ikke lade et af  
nytårsforsætterne gå ud  
på også at bruge den i tra-  
fiken?

Der findes ingen og be-  
høves ingen vaccine mod  
færdselsulykker, det er  
nemmere endnu — de kan  
bekæmpes med sund sans  
alene, for de sker ikke,  
men *forårsages!*

Således skriver propa-  
gandachef Duurloo til den  
danske presse, og des-  
værre har han ret. Vi siger  
desværre — hvorfor ikke  
»heldigvis«? Tænk hvis  
det nu var en epidemi,  
mod hvilken vi ikke havde  
vaccine, der nærmere sig  
vort lands grænser, og  
man med erfaringens sik-  
kerhed kunne forudsige,  
at 12.000 mennesker ville  
komme til at svæve i den  
største livsfare, og medens  
et stort antal ville blive  
mere eller mindre invali-  
der efter helbredelsen,  
ville mellem 400 og 500 af  
patienterne ikke komme  
levende ud fra hospita-  
lerne. Ville man så ikke  
ånde lettet op, hvis en vi-  
denskabsmand i sidste  
øjeblik kom frem med en  
effektiv vaccine? Nu kom-  
mer propagandachef Duur-  
loo og anviser den sunde  
fornuft som helbredelses-  
middel mod færdselsulyk-  
kerne, og sund fornuft,  
det har man da, så hvor-  
for ikke modtage medde-

lelsen med begejstring? Fordi vi ikke er i besiddelse af sund fornuft, når det drejer sig om trafik, hverken hos de lovgivende myndigheder eller hos trafikanterne, uanset hvilken kategori de tilhører. Se blot hvordan folk kører i det glatte vinterføre. Forleden blev vi på en af Københavns udfaldsveje overhalet af en personvogn, der kørte med rundt regnet 75 km/t. Da det var islag, bevægede vor motorcykle sig frem med ca. 35 km/t. Nå ja, vil De måske sige, er det nu også så slemt? Ja, det var ikke særlig morsomt, for vognen kørte nemlig baglæns med blokerede hjul. Vi tog den beslutning, så vidt muligt at lade motorcyklen stå, når det er glat, for selv om vi ikke et øjeblik er i tvivl om, at vi selv kan manøvrere en maskine frem til bestemmelsesstedet uden uheld ganske uanset hvor glat det er, så føler vi ikke den mindste trang til at blive offer for en mindre begavet trafikants hasarderede kørsel.

Det er mærkeligt at tænke på, at under børnelammelsesepidemien lærte selv de værste grise i samfundet lidt elementær hygiejne, men ulykkesepidemien, der altid er over os, lader det store publikum uberørt — men »mentalhygiejne« er selvfølgelig også vanskeligere at gennemføre end håndvask, for hænder det har de fleste af os dog. Hvis en trafikant med sikkerhed vidste, at han blev den næste, der kom til at dø med en ratstamme i maven, eller at han for tid og evighed ville miste sin

førlighed, hvis han dristede sig ud i trafikken på sin motorcykle — ja, så ville han simpelthen aldrig mere benytte et motordrevet køretøj. Hvorfor kører så en overvejende del af vore trafikanter, som om man kun kunne få ubetydelige småskrammer, hvis man tilfældigvis kom til at forårsage en færdselsulykke? Manglende sund sans, ikke sandt? Og derfor må vi konstatere, at hr. Duurloo desværre har ret i sine betragtninger.

### *En mand med et armbind*

Til etvert motorløb i Danmark sender Danmarks Motor Union en delegeret, som naturligvis skal varetage unionens interesser, hvilket vil sige, at den delegerede skal overvåge, at reglementet bliver overholdt. Det er nemlig den eneste interesse, DMU har i et motorløb. Man kan derfor med rimelighed kun stille et enkelt krav til den delegerede, nemlig at han kender lovene. Dette krav turde være lige så beskedent som naturligt, og så meget mere beklageligt er det, når man må opleve, at den delegerede på grund af mangelfuldt kendskab til lovene ikke øjeblikkelig er i stand til at klarlægge ethvert tvivlsspørgsmål. Særlig uheldigt virker det, når sådanne episoder opstår under et mesterskabsløb. Under Sjællandsmesterskabet i trial stillede Egon Walther med pigdæk på sin

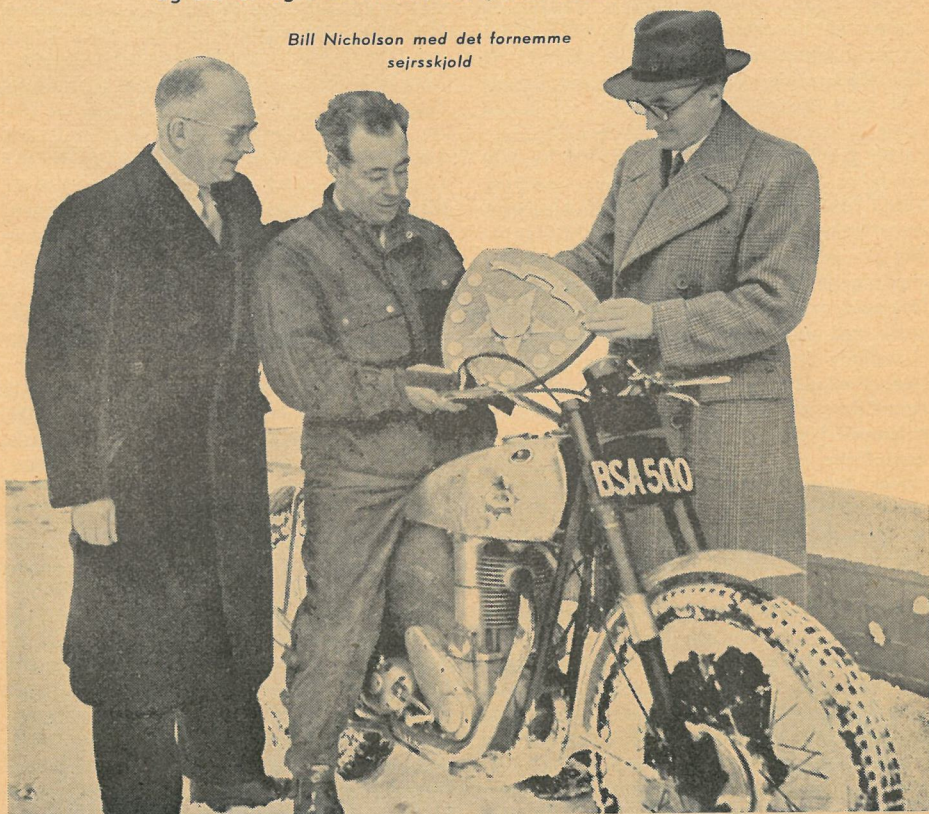
sidevogsmaskine, der i denne tilstand blev godkendt af maskinkontrollen. For en sikkerheds skyld forespurgt Egon Walther DMU's delegerede, om DMU godkendte pigdæk, og den delegerede svarede, »at der ham bekendt ikke var noget i vejen for, at man kunne starte med pigdæk i et Trial.« Ifølge andre ud-sagn skulle den delegerede have sagt, at han *ud fra det, han kunne huske om reglementet*, hverken kunne tillade eller forbyde pigdæk. Hvad enten DMU's delegerede, Jens Rasmussen, har sagt det ene eller det andet kan komme ud på eet. Egon Walther startede i sidevogsklassen med pigdæk, vandt Sjællandsmesterskabet og måtte forlade banen uden sikkerhed for at være Danmarks mester, eftersom der fra en anden rytter blev indgivet protest. Denne protest er så sent som den 9. januar endnu ikke helt afgjort, men »er indtil videre taget til følge«. Besynderligt at DMU udsender en delegeret, der ikke kender reglementet så godt, at han uden tvivl kan sige, at pigdæk er forbudt. Kæder samt specialbyggede dæk, der ikke fremstilles i serieproduktion, er også forbudt. Maskinkontrollen blev på DMU's vegne foretaget af Axel W. Hansen, der selv deltog i løbet — med kæder. Hvis de delegerede fra DMU kun skal betragtes som mænd med et armbind, så kan de lige så godt gå op på tilskuerpladsen, for på denne måde medvirker de kun til at nedbryde respekten for DMU.

# BSA

## stadig den bedste af alle

For andet år i træk har en 500 ccm BSA med Bill Nicholson i sadlen opnået de ti bedste trialresultater i årets engelske løb – en enestående begivenhed i engelsk motorcyklesport. BSA er ikke uden grund verdens mest solgte motorcykle, og der er også en model, der passer Dem.

*Bill Nicholson med det fornemme  
sejrsskjold*



**FRISIA**<sup>A/S</sup>

NY ADR. MØNTERGADE 19 . KØBENHAVN K  
TELEFON MINERVA 2240

# PARIS- AMSTERDAM- PARIS 1898

af  
*Collecteur*

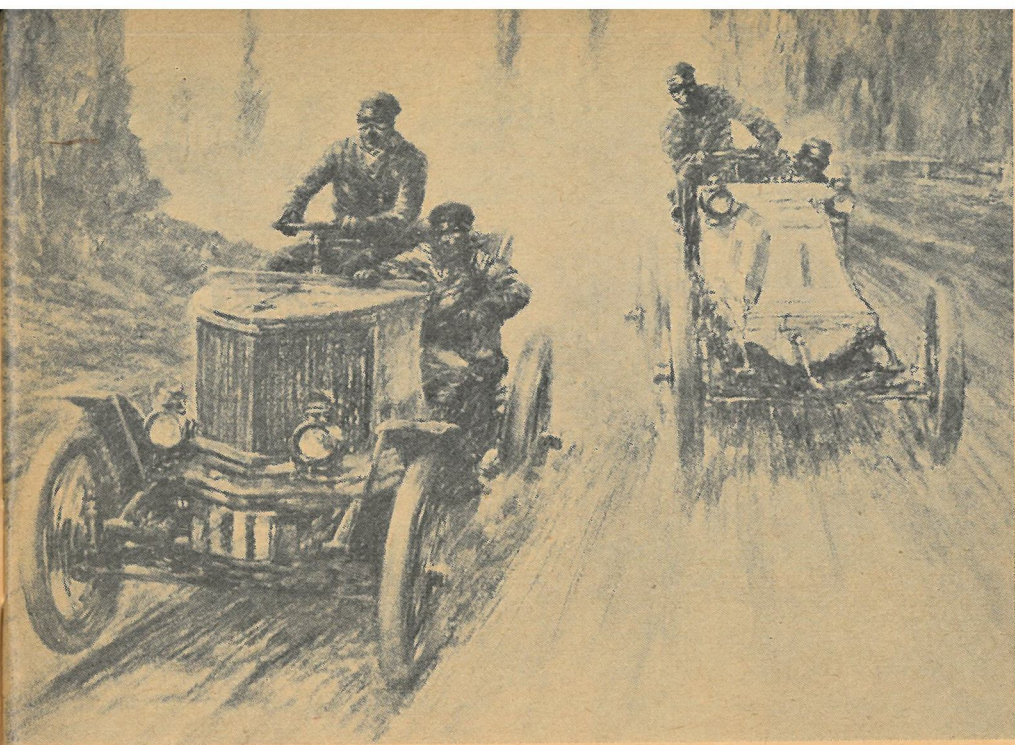
Mange af de klassiske løb i automobil-sportens historie har været beskrevet utallige gange, mens andre — og ikke mindre betydelige — kun sjældent omtales. Det er på ingen måde let at begrunde denne forskel. Løb, der både i teknisk og dramatisk henseende betegner milepæle i sportens annaler, er temmelig ukendte af den nulevende generation, mens andre løb, hvis historiske betydning måske er mere tvivlsom, ustandseligt beskrives.

Når jeg har taget mig for at skrive lidt om løbet *Paris-Amsterdam-Paris*, der blev kørt i 1898, har det følgende grunde. Først en usaglig: en regnvåd søndag eftermiddag bladede jeg i min kørejournale og faldt over en tur, der for nogle år siden havde ført mig over en del af den rute, som for mere end et halvt århundrede siden var skueplads for dette løb; dernæst de saglige: *Paris-Amsterdam-Paris* var det første af de store landevejsløb, der var internationalt i den forstand, at det førte gennem flere lande; det var også et af de første løb, der havde en særlig turistklasse, forløberen for nutidens rallies; det var endvidere første gang, periodens dominerende fabrik, alle automobilfabrikers nestor, *Panhard et Levassor*, satte en tocyklindret model ind, første gang denne fabrik forsøgte sig med rat i stedet for med styrestang, og første gang aluminiumslegeringer anvendtes i vid udstrækning i automobilkonstruktion — og endelig var det et af de første løb i forrige århundrede, så De vil indrømme mig, at der er al god grund til at fordybe sig i dette halvt forglemte løb, som blev udskrevet af den i 1895 stiftede *Automobile Club de France*, der ved sit storslåede arrangement ønskede at overbevise tvivlende sjæle om, at disse nye automobiler virkelig kunne køre både langt og hurtigt.

I året 1898 kørtes dette løb, som beviste de »moderne« hesteløse vognes driftsikkerhed, som var det første landevejsløb gennem flere lande og som afslørede de motorsagkyndiges åndelige stamfader.

Propositionerne for løbet var et digert værk på 115 sider, og af dem fremgik, at løbet var udskrevet for tre bilklasser: 2—3 personer, 4—5 personer og 6 personers vogne, 4 motorcykleklasser inddelt efter vægt, antal pladser, samt en klasse »Diverse« for alle andre køretøjer. Løbet var tilrettelagt i tre etaper *Paris-Amsterdam* og — efter en hviledag i den hollandske hovedstad — tre etaper tilbage til *Paris*. Den samlede kørestrækning var 1.423 km, og til denne jættestyrt indløb der 69 anmeldelser samt 26 til turistklassen, som blev kørt i noget kortere, daglige etaper, der hver aften afsluttedes med en bragende fest for at markere, at der ikke var tale om rigtigt, alvorligt væddeløb.

Turisterne startede planmæssigt den 5. juli, og væddeløbsklasserne skulle følge to dage senere, da en mavesur politipræfekt, som rådede over den politikreds, hvor startstedet var beliggende, ganske uventet forlangte, at samtlige kørere foruden sædvanligt førerbevis skulle forevise et »certificat de réception« for vognen, et dokument der i praksis forlængst var gået af brug, omend loven stadig krævede det famøse papir, som ingen havde. Klubben måtte bide i det sure æble, da præfekten havde loven og profeterne på sin side, og den 6. juli mellem klokken 18 og 21 skulle den motorsagkyndige inspicere vognene i *Rue de Magdebourg*. Den »sagkyndige«s navn fortjener at blive bevaret for eftertiden, da han utvivlsomt er næsten alle motorsagkyndiges åndelige stamfader. Monsieur *Bochet* arriverede klokken 18 for at meddele, at nu gik han til middag, og fra sit — formentlig — triste aftensmåltid vendte han først tilbage klokken 20,15, hvorefter han gram i hu begyndte at kassere datidens bedste og nyeste automobiler uden nærmere begrundelse. Det kan



En situation fra løbet Paris-Amsterdam-Paris 1898 i Gordon-Crosby's streg (*The Autocar*). Vognen tilhøre er vinderen, Charron's, hvide Panhard.

ikke undre, at disse — så forunderligt bekendte — metoder vakte nogen misstemning, der hurtigt blev til åbenlyst oprør. Kørerne erklærede, at de ville starte, vogncertifikat eller ej, og den imødekommende Monsieur Bochet hidkaldte et kompagni infanterisoldater, som stillede på post, mens han selv og en kollega ved navn *Walckenaer* med en halv eskadron husarer red ud til startstedet i Champigny, hvor de slog lejr for natten, så de med våbenmagt kunne hindre de formastelige bilister i at bryde en forældet lovs bestemmelser.

Kørerne afstod fra et regulært feltslag med motorsagkundskaaben — man fristes af hensyn til senere tiders udvikling til at sige desværre — og foretrak pr. tog eller med hesteforspand at bringe de stolte væddeløbsvogne ind i det tilstødende departement og dermed udenfor Bochet's og Walckenaer's magtområde. Benzin blev hentet pr. hestevogn, og den 7. juli klokken 8 startede *Fernand Charron* som den første af de 48 køre fra *Villiers* i udkanten af Paris på vej mod *Rheims*, hvorfra den første dags rute førte videre til *Château d'Ardenne* på grænsen til Belgien.

Denne første etape blev kørt i eet — når man betænker vognenes konstruktion — rasende tempo; over de første 60 km holdt Charron over 50 km/t, og kampen om placeringerne var yderst forbitret. Følgerne af den vilde jagt udeblev heller ikke. Datidens dæk var med et pænt udtryk noget upålidelige, og *Max Richard*, som kørte en af broderen *Georges'* frembringelser, punkterede 14 gange, inden han nåede *Epernay*. Punkteringer var den gang en yderst trættende affære, da man måtte hale dæk og slange af, lappe og sætte det hele på plads igen, så den gode Max var komplet udaset. I *Epernay* mødte han broder *Georges*, som var i fin form, men hvis bil var færdig med at køre, fordi motoren var brændt sammen, hvorefter de to brødre byttede vogne, og *Georges* fortsatte løbet, dog uden at blive placeret.

En anden kører, hvis strabadser var typiske for et løb i forrige århundrede, var *Gilles Hourgières*, hvis Panhard brændte sammen, så han først kunne fortsætte efter 15 (femten!) timers trælsom baksen med den genstridige motor. Dette medførte, at han først nåede kontrollen i *Châ-*



**75%**  
af alle engelske  
biler udstyres  
allerede fra  
fabriken med

**Champion**  
TÆNDRØR

FØRST I START — STØRST I FART

..... *Bilow* .....

teau d'Ardenne 3 timer før starten til næste dags etape.

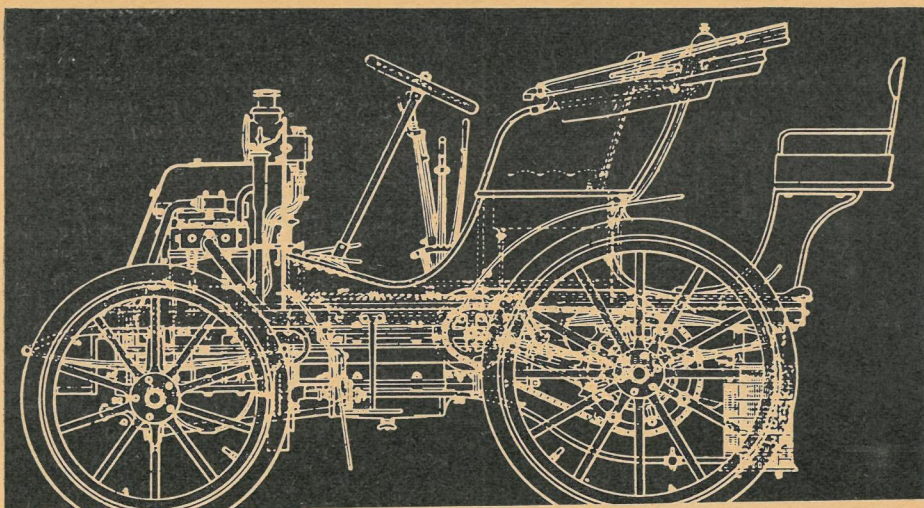
Da dagen gryede den 8. juli blev feltet, som var reduceret til 37, sendt afsted mod *Neimegen* i Holland. Ruten førte via *Barvaux*, *Liège*, *Maastricht* og *Roermond* og fulgte således den jernbanelinie, som det særtog, der befordrede officials og andre prominente personer, benyttede. Iøvrigt kørte toget fra bilerne, hvilket var ganske i strid med den fastslåede tradition for den slags tog, der plejede at nå frem længe efter, at bilerne var i mål.

Dagen var rig på begivenheder, og det vil føre lovligt vidt at gå i detaljer, men een bør fastholde for det nulevende slægtled. Ved *Maastricht* kom *A. G. Kocklin's Peugeot* i en udskridning, hvis følger ikke lod sig afbøde, og da vejen løb langs en kanal, havnede Peugeot'en i vandet, men *Koechlin* og hans ledsager kunne redde sig i land uden alvorlig overlast. Ved den nærmeste station kom *Koechlin* med særtoget og vakte berettiget opsigt ved at være iført et sæt matrostøj, der var syet til en endog meget lille dreng, men det var de eneste tørre klæder, han havde kunnet opdrive i en fart. Ved etapens slutning førte *Etienne Giraud*, som kørte en *Amédée Bollée*. Fem minutter senere lå *Léon Girardot* med en *Panhard*. Dagens hurtigste tid opnåede den utrættelige *Hourgières*, som dog havde sit 15 timers handicap at kæmpe med.

Tredie dag fortsatte løbet til *Amsterdam*, og på denne korte etape lykkedes det de tre første vogne at slå særtoget, som hidtil havde klaret sig så godt. *Giraud* bevarede føringen med eet minut foran *Girardot*.

Den 10. juli var en søndag, og mens vognene var udstillet til besigtigelse for de forundrede hollændere, gjorde modtagelseskomiteen sine hæderligste anstrengelser for at hindre de dødtrætte kørere i at få et øjebliks hvile, hvilket efter de samtidige rapporter må være lykkedes, såvidt man kan dømme efter antallet på receptioner og festmåltider.

Med alle fornemmelser af en blå mandag startede kørerne på 4. etape den følgende dag. Navnlig for turistdeltagerne må det have været noget af en overvindelse at begive sig på landevejen igen, for selvom de ikke kørte så hurtigt og så langt som deltagerne i væddeløbsklassen,



En skalategning af en Panhard 1899, en vogn der nøje svarer til det køretøj, med hvilket Charron vandt Paris-Amsterdam-Paris året før. Blot var Charron's vogn monteret med en fire-cylindret motor. Den mærkelige »papirkurv« bag baghjulsakslen er køleren. Charron's vogn havde været udstyret med rigtigt rat og udveksling i styretøjet i stedet for en styrepind, der var direkte forbundet til styrearmene, og da Charron fremhævede det nye styretøjs store fortrin, blev dette indført på alle standardvogne. (The Grand Prix Car.)

havde de det strengt hver evig eneste aften med en endeløs række af fester.

Men tilbage til løbet, der hele vejen tilbage til Paris formede sig som en desperat tvekamp mellem de to Panhard-kørere Girardot og Charron. Første etape af hjemturen førte fra Amsterdam over Arnhem, Neimegen, Roermond og Maastricht til Liège, som Charron nåede først, ni minutter foran Girardot. På tredjepladsen fulgte Giraud. Næste morgen startedes på 5. etape, Liège, Houffalize, Bastogne, Luxembourg, Etain, Verdun, og den kørte Giraud og Girardot så at sige side om side. Giraud kom i dagens løb for skade at vælte, men fik sin Bollée på hjulene igen og halvede så meget ind på konkurrenten, at de nåede Verdun inden for samme sekund.

Til starten på den sidste etape stillede 26 af de oprindeligt 48 startende op. De øvrige 22 var efterhånden udgået på grund af uophørlige punkteringer, svigtende mekanik eller rene kørselsuheld, men egentlige ulykker var hændigvis ikke at notere.

Inden starten havde den franske automobilklub fået nys om, at den ihærdige Monsieur Bochet havde truffet omfattende forberedelser til at arrestere de formastelige kørere af vogne uden certifikat, når de nåede ind i hans politikreds. Klubben havde i den anledning en livlig tele-

gramudveksling med deltagerne om en ændring af ruten for den sidste etape, men resultatet blev, at den planlagte rute skulle følges, dog at målet flyttedes fra Monsieur Bochet's territorium i departementet *Seine*, så løbet afsluttedes i *Montgéron*, hvorfra vognene i mere adstadigt tempo skulle køres til *Versailles*, hvor den egentlige afslutning skulle finde sted med behørig pomp og pragt.

Af sted kom de 26 vogne trods alle betæneligheder, og ved etapens begyndelse lå Girardot i spidsen, efter den samlede tid 9 minutter, 16 sekunder foran Charron, hvilket var en såre beskedent margin i betragtning af, at der var kørt ca. 1.200 km. Det blev de »pneumatiske dæk«, der afgjorde løbet, for Girardot satte sine ni minutter og mere til på uopholdelige punkteringer, og Charron, som kørte den sidste del af løbet med et sprængt bagdæk, nåede i mål med mere end 20 minutters forspring foran Girardot, og Giraud arri- verede en time senere.

Denne sidste etape blev kørt i modbydeligt, kaldt regnvej, der gjorde kørslen over de opblødte veje til en sjældent ubehagelig oplevelse. Det var da også nær ved, at kørerne ville hjem fremfor at deltage i den pompøse modtagelse i Versailles, men nogle lod sig dog overtale.

På modtagelsespladsen herskede nogen

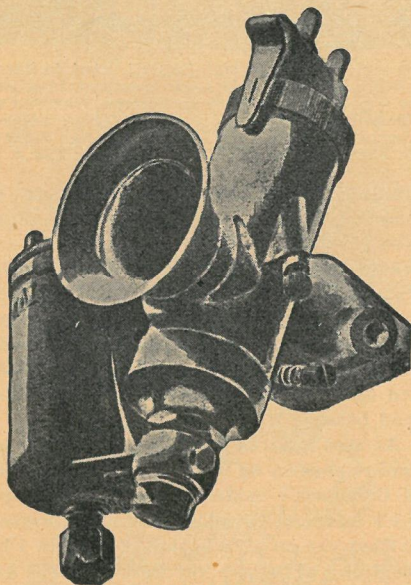
DE VERDENSBERØMTE

# 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**

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

**Dansk Metal- & Autoindustri A/S**

Wichmandsgade 11, Odense

**FRED. RASMUSSEN**

Slotsgade, Odense, tlf. 545

**VILH. NELLEMANN A/S**

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

forvirring. En i dagens anledning opstillet triumfbue blev først pillet ned og så stillet op igen. De ventende officielt vidste ikke, om kørerne kom, eller om Monsieur Bouchet's skumle planer om massearrestationer skulle hindre kørerne i at nå frem. Ventetiden blev dog tilbragt med at rasere den righoldige buffet, som egentlig var tiltænkt de tapre kørere, og med af-syngelse af smædeviser om den tjenstivrige motorsagkyndige. Endelig dukkede tre af væddeløbskørerne op, Charron's og Giradot's Panhard'er samt *Loysel's* Bollée, resten var for våde og trætte. Derpå blev de sidste rester ryddet fra buffet'ens fade, og til slut kørte alle festdeltagerne med de tre væddeløbsvogne i spidsen gennem Paris i øsende regn og lod sig hylde af en begejstret menneskemængde.

Vinderen, Fernand Charron, havde gennemført det godt 1400 km lange løb med et gennemsnit af 43 km/t, en respektabel eller rettere ganske forbløffende hastighed. Husk, at det var for 54 år siden; vejene var i en sådan stand, at det med en moderne vogn ville være lidt af en bedrift at holde den fart, og tænk så på daltidens biler. Den vindende Panhard var et højt, ustabilt monstrum, der ganske vist dengang repræsenterede et automobilteknisk højdepunkt — men alligevel; et halvt århundrede senere virker specifikationen ikke overbevisende: den 4 cyl. motor (80×120 mm) på 2,4 liter, der udviklede 8 hk, havde atmosfærisk virkende indsugningsventiler (snorkeventiler) og gløderørstænding. Dette primitive stykke mekanik var anbragt i et højt over vejen svævende chassis af træ med jernforstærkninger og virkede via en noget elementær gearkasse, et differential, en tværgående aksel og kæder på baghjulene. Styretøjet — med det nyindførte rat — var ret ubestemmeligt.

I denne og lignende vogne, udsat for elementernes forgodtbeholdende, gennemførte 15 kørere dette lange løb med en hastighed, der er antagelig selv på nutidens veje og med nutidens biler. Det var ulige mere anstrengende dengang og på sin vis mere risikabelt — men det var godt, at nogle tog de strabadser på sig, for gennem disse løb, hvis resultater nu hører til historien, skabtes de driftsikre biler, vi kan glæde os over i dag.

*Collecteur.*



## **Kan De starte i morgen, hvis det fryser i nat?**

Problemet kan let blive aktuelt, og håndsvinget venter Dem, hvis olien er forkert. Det er for dyrt at have startvanskeligheder. Skift hellere til Esso Extra Motor Oil — den eneste olie, der bevarer sin smøreeffektivitet selv ved de laveste og højeste temperaturer — og derfor den eneste olie, der kan give Deres vogn beskyttelse, BÅDE når den er parkeringskold, OG når den er kørselsvarm.



### **EXTRA MOTOR OIL**

# VI PRØVEKØRER ADLER M 200

*Dato for prøveførslen: 17. november 1952.*

*Temperatur og vind:  $\pm$  1,4°, vindstille.  
Vejbane: Tørre, let isede veje, skiftende med fugtighed.*

*Maskinen speedometer ved start: 1462 km.*

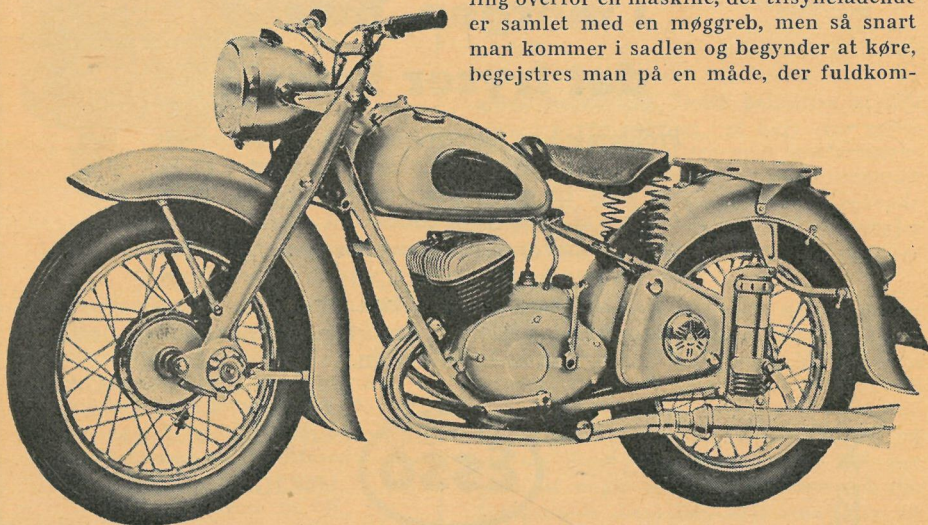
*Rytters vægt: 85 kg.*

*Prøveført af Mogens H. Damkier.*

★

Da jeg på denne kolde mandag morgen blev konfronteret med Adler M 200, kunne jeg indledningsvis erkende, at såvel motorcyklerne som menneskene undergår en bestandig udvikling, og for forannævnte motorcykles vedkommende kunne jeg konstatere, at dens skabere i aller højeste grad havde bestræbt sig for at fremstille en maskine, der på mange punkter betegnede et højdepunkt for den tekniske udvikling. For mit eget vedkommende kunne jeg notere, at jeg ikke som i min grønne

ungdom lod mig begejstre for det første det bedste smukke udseende, men indtog en noget afventende og let pessimistisk holdning. Sagen er nemlig den, at den lille Adler M 200 fremtræder som en ualmindelig lækker lille åbenbaring i lavendelblå polykromatlak, gennemført smuk forkromning og usædvanlig smukke, gennemtegnede linier. Overfor et sådant udseende har tiden lært mig ikke at kaste mig ud i en umiddelbar, begejstret omfavelse, ihukommende det gamle ord, at tit må øjet tindre og munden må le for at skjule et indre, som ingen må se. Kort sagt, erfaringen har lært mig, at man ofte er blevet begejstret for en motorcyklekonstruktion, hvis udseende appellerer til de venligste følelser i ens sind, men at man i mange tilfælde bliver sørgeligt skuffet, når man kommer til »realitetsforhandlingerne«, eftersom en maskine kan se godt ud, men dog er det en trist oplevelse at køre den. Omvendt viser erfaringen, at man ofte kan have en bitter og sur førstehåndsindstilling overfor en maskine, der tilsyneladende er samlet med en møggreb, men så snart man kommer i sadlen og begynder at køre, begejstres man på en måde, der fuldkom-

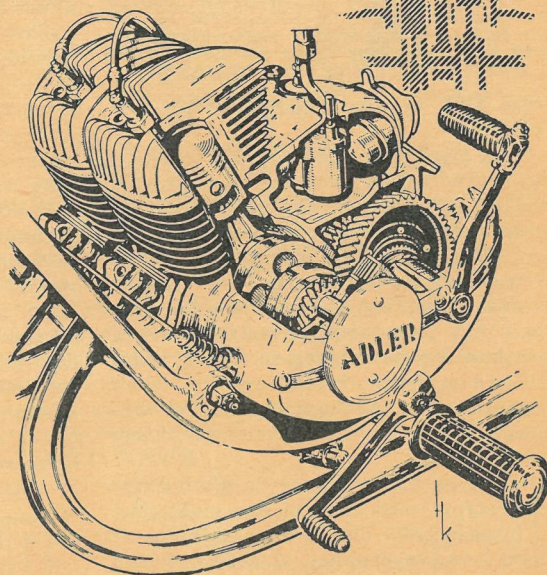


*Der er smukke linier over Adler M 200, og hjulstørrelsen virker på ingen måde unaturlig. Læg mærke til hornet, der er indbygget i akkumulatorkassen, og den indkapslede karburator. Adler M 200 har usædvanlig dybe skærme, og selv om lygten, der ellers er fuldkommen forkromet, er af noget »gammeldags« tilsnit og ikke fuldt imødegår det moderne krav om »strømlinie«, er den lille Adler dog en af de mest moderne maskiner også af udseende.*

men udsletter det uheldige førstehåndsindtryk.

Mange læsere har det sikkert på samme måde, idet de indtager en skeptisk holdning, hvis en journalist skriver alt for godt og rosenrødt om et emne, idet de uvægerligt siger til sig selv: Hvad er skjult? Inden mine læsere derfor går videre i denne artikel, må jeg appellere til hver enkelts tillid, idet intet er skjult, men det er mig umuligt at neddæmpe min begejstring på nogen måde. Ligegyldigt hvor tvært man end indstiller sig overfor Adler M 200, kan man ikke andet end imponeres af det gennemførte udseende, men begejstringen vækkes først i det øjeblik, man sidder i sadlen.

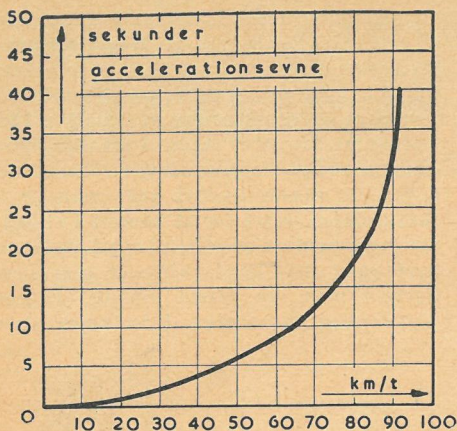
*Et snit gennem den to-cylindrede Adler motor viser, at kraftoverføringen mellem krumtapakslen og gearkasse sker ved hjælp af skråtskærne tandhjul. Imellem krumtapakslen og dennes tandhjul er imidlertid koblingen indskudt, idet det ene sæt plader er i forbindelse med krumtapakslen og det andet med tandhjulet. Som det fremgår af den lille skitse øverst tilhøjre er det ene stempel i bund, medens det andet er i top, hvilket giver en kraftimpuls pr. halve motoromdrejning, medens en fire-takt twin har begge stempler i top eller bund samtidig, hvilket er nødvendigt for at give regelmæssige kraftimpulser pr. hele motoromdrejning. Gearkassens skiftemekanisme er udført som positivt stop, blot ligger frigearet helt i bund, og de øvrige gear finder man ved at løfte pedalen.*



En to-cylindret to-takt motor på 200 ccm er jo i sig selv i stand til at sætte fantasien i sving, og selvom M 200 ikke er den første motorcykle med disse data, betegner den dog noget forholdsvis nyt. Dertil kommer, at koblingen er anbragt på krumtapakslen, hvilket vil sige, at den ikke skal overføre et uforholdsmæssigt stort drejningsmoment, som det er tilfældet, når den er anbragt på gearkasseakslen, og endelig overføres kraften fra krumtapakslen direkte fra kobling til gearkasse ved hjælp af skråtskærne tandhjul — alt i alt kendte elementer, men aldrig set samlet på eet sted før. Man har også tidligere set, at karburatoren er fuldkommen indkapslet, men

alt i alt giver denne konstruktion motoren et overordentlig smukt og meget særpræget udseende. Motor og gearkasse er naturligvis bygget ud i eet, og vælgersystemet i gearkassen er udformet på en ny måde, således at frigearet ligger i bunden, medens samtlige 4 gear ligger »foroven«, d. v. s. at uanset hvilket gear man er i, skal pedalen løftes for at komme i et højere gear, medens man træder på pedalen, hver gang man skal skifte et gear ned, ligesom man fra første gear til frigearet blot træder på pedalen. I forlygten viser

en stor grøn lampe, når maskinen er i frigearet. Dette motoraggregat er indbygget i et dobbelt rørstel, opbygget af svejsede og slagloddede rør, og i stellet indgår en teleskopisk baghjulsaffjedring. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel med spiralfjedre som fjedrende element, medens den egentlige forgaffel er fremstillet i presset, søm-svejset plade. Blandt de detaljer, der giver maskinen det gennemførte udseende, er sådanne som fuldkommen indkapsling af akkumulatoren, hornet indbygget i akkumulatorkassen, vandtæt værktøjskasse i benzinbeholderen, plasticovertrukne kabler, stoplygte, udvendigt filter ved benzinhanen, lukket bagkædekasse, fuldnav på



Accelerationskurven for Adler M 200 er ganske forbløffende, når man sammenligner den med den tilsvarende kurve for maskiner af samme eller endda af større slagvolumen.

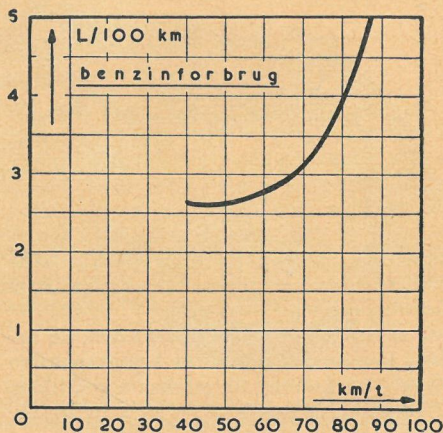
begge hjul, og som sagt gennemført forkromning.

Først efter et øjeblik forløb går det op for beskueren, at maskinen er forsynet med 16" hjul, men at denne ret usædvanlige dækstørrelse ikke på nogen måde virker afstikkende i forhold til maskinens øvrige opbygning. Medens de allerede nævnte elementer på ingen måde betegner noget nyt i motorcyklekonstruktionerne, men kun for første gang er samlet under eet med et yderst heldigt resultat, giver disse 16" hjul et fingerpeg mod et område, hvor motorcykletekniken virkelig kan vinde terræn.

Det er en kendt sag, at de almindelige scooter typer med 8" hjul har muliggjort en byggemetode, der giver maskinerne et meget lavt tyngdepunkt, af hvilken grund de er lette at manøvrere i bytrafikken, men en trænet motorcyklist vil hurtigt blive klar over, at en scooter føles meget urolig på en landevej, blot hastigheden sættes op til lidt over 55 km/t. De fleste giver de små hjul skylden for denne ustabilitet, uden dog at kunne begrunde denne formodning. Selvfølgelig gælder det om at bringe tyngdepunktet på en motorcykel så langt ned mod vejbanen som overhovedet muligt, men hvad der har den allerstørste betydning er, hvor tyngdepunktet befinder sig i forhold til hjulakslerne. På et tohjulet køretøj med 8" hjul vil det samlede tyngdepunkt for maskine og rytter ligge meget højt over hjulakslerne, medens man med 16" hjul er i stand til at placere mo-

toraggregatet, benzintanken, sadlen (og dermed rytteren) samt fodhvilerne så tæt ved hjulakslerne som muligt. Ja men, vil flere af læserne sikkert nu sige, når 8" hjul ikke er ret gode, men 16" hjul er bedre, så må 18" og 20" hjul da være det helt ideelle. Ja, det ville det sådan set også være, hvis man samtidig flyttede motoraggregat, tank, sadel o. s. v. tilsvarende ned mod hjulakslerne således, at man beholdt den samme fri højde fra jorden, men et sådant køretøj ville få et noget mærkværdigt udseende, og samtidig ville det samlede tyngdepunkt blive hævet mere over vejbanen (på grund af hjulradius). I de senere år er man i højere grad blevet klar over, at en motorcykles køreegenskaber afhænger af forholdet mellem tyngdepunktets placering over vejbanen og tyngdepunktets placering i forhold til akslerne. Dette er også forklaringen på, at Norton er gået over til at montere Manx modellerne med 16" hjul, hvilket ikke alene giver racerne bedre køreegenskaber, men samtidig lidt mindre luftmodstand.

Vi starter motoren, og efter en kort opvarmning åbner vi helt for det indbyggede luftspjæld. Indledningsvis kører jeg lidt rundt i Aarhus by, hvor maskinen er meget let at manøvrere; styringen er ubesværet, og man finder altid et gear, der passer til den øjeblikkelige situation. De aarhusianske fodgængeres specielle form for færdselskultur giver gentagne gange lejlighed til at overbevise mig om, at maskinens bremses er overordentlig effektive, samt at maskinen viser en rolig og behersket

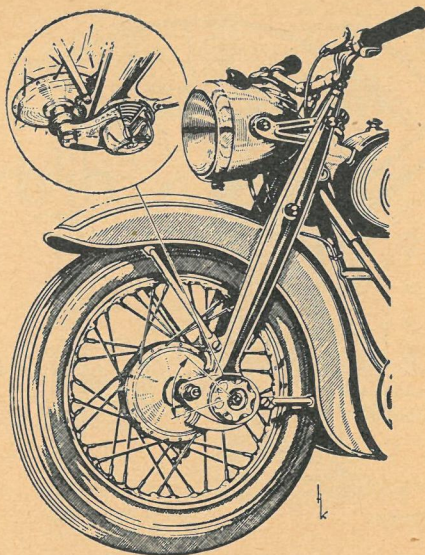


Benzinforbrugskurven for Adler M 200 virker fuldkommen normal i sammenligning med tilsvarende maskiner.

opførsel under opbremsninger selv på fedtede gader.

Med et overordentlig indgående kendskab til min egen vægt og med maskinens 125 kg og 9,3 hk i erindring bliver jeg ikke mindre end forbavset over accelerationsvejen. Selv med den mest omhyggelige revision af speedometeret og med den mest nøjeregnende tidtagning kan jeg kun komme til det resultat, at Adler M 200 er uden konkurrence, hvad accelerationsevne angår, og man skal lede med både lys og lygte for at finde en 250 ccm, der kan opvise de samme præstationer i accelerationsevne. Dertil kommer, at maskinen bogstavelig talt er vibrationsfri gennem hele hastighedsområdet, uanset i hvilket gear den køres. Man skulle iøvrigt tro, at en maskine med disse egenskaber havde en temmelig støjende adfærd, men vindstøjen overdøver fuldstændig udblæsningen, så køreren er i alle tilfælde ikke i stand til at bedømme dette spørgsmål.

Benzinforbruget må siges at være normalt, idet vi atter kan konstatere, at så snart der er tale om en nogenlunde hastighed, bruger en lille maskine det samme som en stor, hvilket dog i og for sig ikke er så mærkværdigt, eftersom de to køretøjer, når alt kommer til alt, skal udføre det samme arbejde. Så længe man holder sig til 60 km/t, kører M 200 35 km på en liter, men sætter man hastigheden op til 80 km/t, må man nøjes med 24 km på lite-



*Forhjulsophængningen på Adler M 200 er ret særpræget, idet forhjulet er ophængt i svinggaffel, der affjedres ved hjælp af en spiralfjeder, der er indkapslet i en boks ved selve svinggafflens lejrning. Uden på denne spiralfjeder er en indstillelig friktionsstøddæmper monteret. Dobbeltpielen foran forakslen viser forhjulets affjedringsbevægelse.*

ren, og går man op til 85 km/t, svarer forbruget til 18,5 km pr. liter.

Køreegenskaberne på landevejen er ganske fortræffelige, blandt andet lægger man mærke til, at maskinen skal lægges min-

## SPECIFIKATIONER

Importør: Vilh. Nellemann A/S,  
Aarhus, og

Nellemann & Drewsen A/S, København.

**Motor:** 2-cylindret, 2-takt, boring: 48 mm, slaglængde: 54 mm, slagvolumen 195 ccm. Kompressionsforhold: 5,75:1, maksimal motoreffekt: 9,3 hk ved 5600 omdr./min. Smøresystem:olie/benzin 1:25. Stempelhastighed med 60 km/t: 6,3 m pr. sek.  
**Transmission:** Motor til gearkasse: Tandhjul. Kobling: Flerplade, anbragt på krumtapaksel. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,6:1, 2. gear 11,8:1, 3. gear 8,7:1, 4. gear 6,3:1. Gearkasse til baghjul: Indkapslet kæde ½"×5/16". Dækstørrelse: 3,25×16.

**Stelkonstruktion:** Svejset og slagloddet dobbelt rørramme.

**Hjulophængning:** forhjul: Svinggaffel, baghjul: Teleskopisk affjedring.

**Stativ:** I midten.

**Benzintank** rummer 14 liter, heraf 2 liter på reserve.

**Bremser:** 150 mm diameter, 25 mm brede.

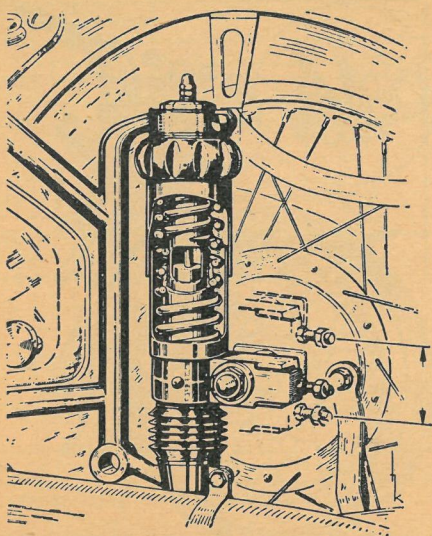
**Elektrisk anlæg:** Svinghjulsdynamo med spændingsregulator. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Lampe.

**Udstyr:** Værktøj, bagagebærer.

**Dimensioner:** Akselafstand: 1225 mm. Styrets bredde: 650 mm. Egenvægt: 125 kg.

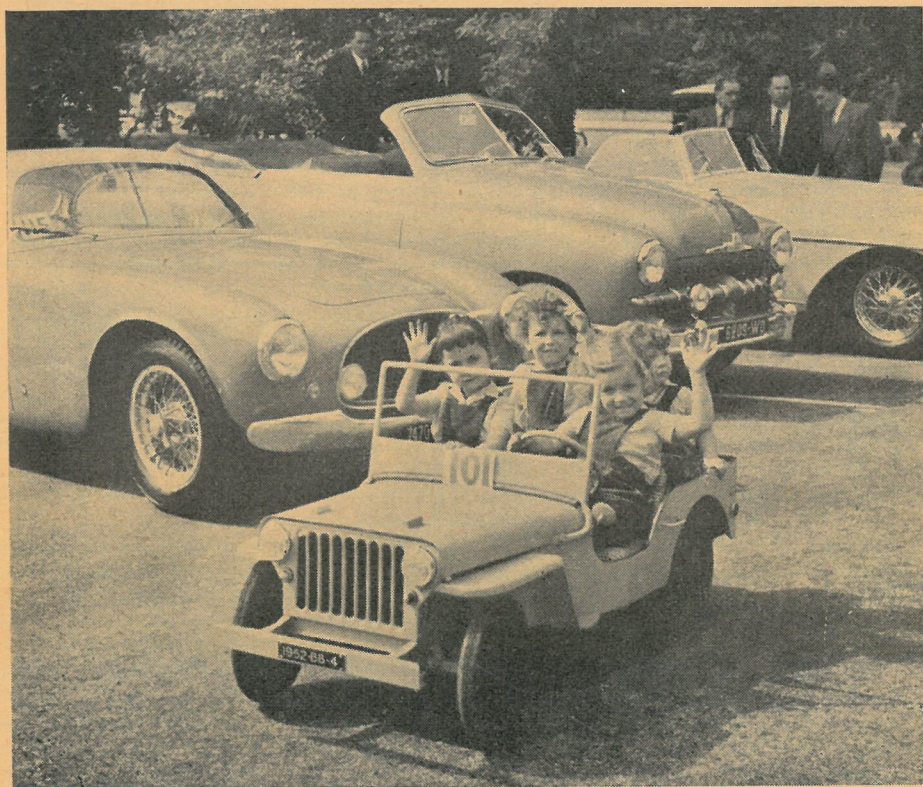
**Tophastighed:** 96 km/t.

**Pris:** Kr. 3225,— excl. omsætning, kr. 4215,— incl. omsætning.



dre i kurverne, end man er vant til, og såvel for- som baghjulaffjedring er absolut upåklagelig. Dertil skal siges, at den unormale dækstørrelse, det vil i denne forbindelse sige de brede dæk, optager alle de små ujævnheder, medens affjedringen først for alvor træder i funktion, når man kommer ud for større huller eller forhøjninger. For forhjulsophængningens vedkommende vil man i hvert fald kunne tale om et absolut minimum af uaffjedret vægt. Til slut leder jeg febrilsk efter blot et enkelt lille punkt at kritisere, eftersom ensidig ros i reglen vækker mistillid, men jeg må opgive, jeg kan kun aflevere maskinen med et »ug« i dens karakterbog.

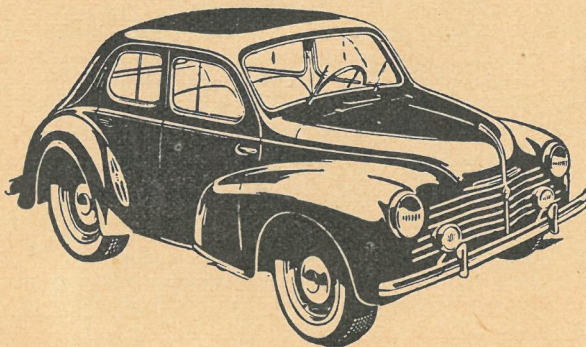
*Den teleskopiske baghjulaffjedring på Adler M 200 består af to skruefjedre samt en skruefjeder til tilbageslaget. Indbygget i de to skruefjedre, der skal tage opslaget, findes en hydraulisk teleskopstøddæmper. Affjedringsbevægelsen er markeret ved de stiplede udtegninger af akselkonsollen.*



*Ved en skønhedskonkurrence for automobiler optrådte dette dejlige firkløver med deres miniaturrejep — og selvfølgelig fik de præmie.*

# Sørg for at Deres vogn har disse fortrin . . .

RENAULT byder Dem alle de fortrin, De bør FORLANGE af en vogn. Danmarks billigste 4-dørs og 4-personers familie vogn kan konkurrere på alle punkter: den er billigst at købe — billigst at køre — og giver Dem helt igennem mest for pengene.



- 
- ★ 4 døre
  - ★ Synkroniseret gearkasse
  - ★ Ratlås
  - ★ Helsvejset stålkarosseri
  - ★ Hydrauliske bremses
  - ★ Uafhængig hjulaffjedring
  - ★ Teleskop-stød-dæmpere
  - ★ Vandkølet motor med »våde« udskiftelige cylinderforinger
  - ★ Økonomisk - 18 km pr. l
  - ★ 25 % kraftigere motor
  - ★ Koster incl. omsætningsafgift

**9.962 kr.**

Leveres omg. uden købstilladelse på dollarbasis til fordelagtig pris.

Frisia A/S  
Vognmagergade 2  
Minerva 2233

Tas Motor Co. A/S  
Rantzausgade 57  
Luna 1908

# RENAULT

4CV

# Europæiske PERSONVOGNE

En oversigt over 1953 modeller

Priser og nyheder

I oversigten over 1953 modellerne har SMJ's tekniske medarbejdere bestræbt sig for at bringe illustrationer af de mindre velkendte vogne eller vogne, der er helt nykonstrueret, medens de gammelkendte modeller hovedsagelig behandles ved en gennemgang af detaljændringerne.

## Aero Minor

Den tjekkiske Aero Minor er ikke i produktion for tiden.

## Austin

Austin har indskrænket sit program noget, og i 1953 vil man hovedsagelig koncentrere sig om den mest populære model nemlig A 40. Der er ikke ændringer på modellerne A 40 og A 70, medens model A 90 helt udgår af produktionen. Der sker imidlertid det mærkelige, at den engelske Austinfabrik eksporterer motorer til Amerika, idet A 90 motoren sælges til Nash i Amerika. Selvfølgelig bygges der også enkelte af de store 125 modeller »Sheerline«, og muligvis vil den lille model »Seven« gå i produktion i 1953, men om denne model vides endnu intet. Model A 70 Hereford er monteret med en 4-cylindret, topventilet motor med boring 79,4 mm og

slaglængde 111,1 mm, hvilket giver et slagvolumen på 2199 ccm. Effekten er 68 hk ved 3800 omdr./min., og kompressionsforholdet er 6,8:1.

Model A 40 har en topventilet motor med et slagvolumen på 1200 ccm og en effekt på 40 hk. Modellerne A 40 og A 70 ligner hinanden fuldkommen, men model A 70 er lidt større i alle forhold. Priserne er: A 40, excl. omsætning kr. 9066.—, incl. omsætning kr. 12.800.—.

A 70, excl. omsætning kr. 12682.—, incl. omsætning kr. 18500.—.

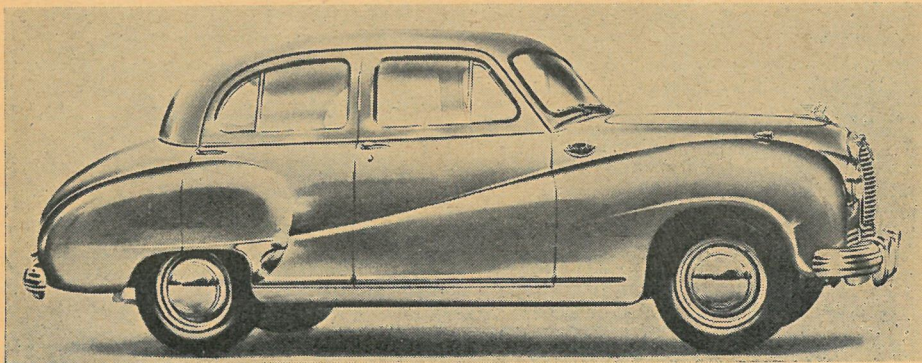
## BMW

Den med så stor spænding imødesete efterkrigsmodel under typebetegnelsen 501 vil antagelig gå i produktion i løbet af sommeren, men iøvrigt er der intet nyt om BMW »501«.

## Citroën

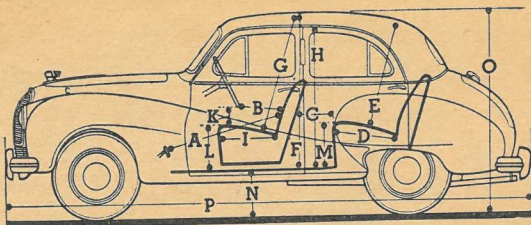
En ganske bemærkelsesværdig — og dog ret upåagtet — rekord har Citroën sat ved at være så godt som uændret i produktion i snart 19 år. I slutningen af 1934 kom den forhjulsdrevne Citroën 11 på markedet, og det er kun få ændringer, man i de forløbne år har foretaget på den oprindelige konstruktion. Dette i sig selv turde være et ret enestående eksempel på fremsynet konstruktionsarbejde, og dertil kommer, at Citroën 11 sport også i dag er den vogn, der har den bedste accelerationsevne blandt de mellemstore vogne.

Heller ikke på 1953 modellerne finder vi radikale ændringer, og en rekord på »samme model i 20 år« synes således at være



Austin A-70 Hereford og model A-40 Somerset er bogstaveligt talt ikke til at skelne fra hinanden på et fotografi, og bortset fra motorkapaciteten er det da også hovedsageligt målene og ikke linierne, der adskiller de to vogne.

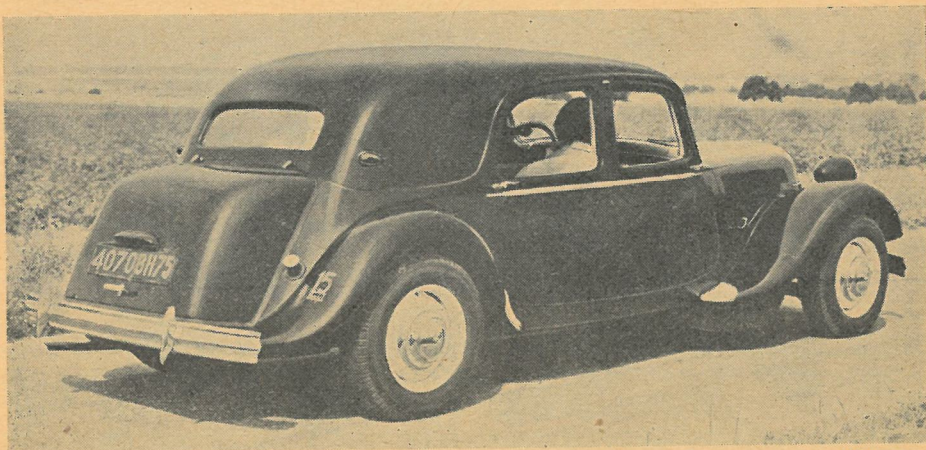
A. 0,83 m til 1,01 m. B. 0,25 m til 0,44 m.  
 C. 0,23 m til 0,41 m. D. 0,48 m.  
 E. 0,88 m. F. 1,19 m, G. 0,94 m. H. 1,09 m.  
 I. 0,46 m. K. 0,15 m. L. 0,30 m. M. 0,32 m. N. 0,44 m. O. 1,66 m.  
 P. 4,25 m.



Målskitse af Austin A-70.

mulig. Af detailændringer skal nævnes et påbygget, udvendigt bagagerum med indvendig belysning, elektrisk varmeanlæg med defroster, kølergardin og kølevandstermometer som standardudstyr, regulerbar belysning af instrumenterne, en kraftigere viskermotor, der nu er anbragt i vindspejlets underkant, aircondition-anlæg med regulering fra instrumentbordet,

luftkølet boksermotor på 375 ccm. Boring og slaglængde måler begge 62 mm, kompressionsforholdet er 6,2:1, og effekten er 9 hk ved 3500 omdr./min. Motor, gearkasse og differentiale er bygget sammen til ét aggregat, og trækket sker gennem forhjulene. Gearkassen er udformet som en firetrins syncromesh gearkasse med bakgear, og bremserne er hydraulisk betjent. Sty-



Citroën Berline 15 (6-cylindret motor) med udvendigt kuffertum. Det samme kuffertum finder vi på Berline 11 og 11 Sport.

en ny udformning af hjulene og forskellige små forbedringer af det indvendige udstyr. Disse ændringer gælder for de 3 modeller, Berline »11 Sport«, Berline »11« og Berline »15«.

Den mindste model, 2 CV, er nu kommet på det danske marked som både person- og varevogn. Model 2 CV er en »skrabebil«, d. v. s. at man af hensyn til prisen har fjernet alt overflødig udstyr og fremstillet nødvendigheder som sæder og lignende på den billigst mulige måde, medens man ikke er gået på akkord med motoren eller de øvrige maskinelementer.

Motoren er en topventilet, tocylindret,

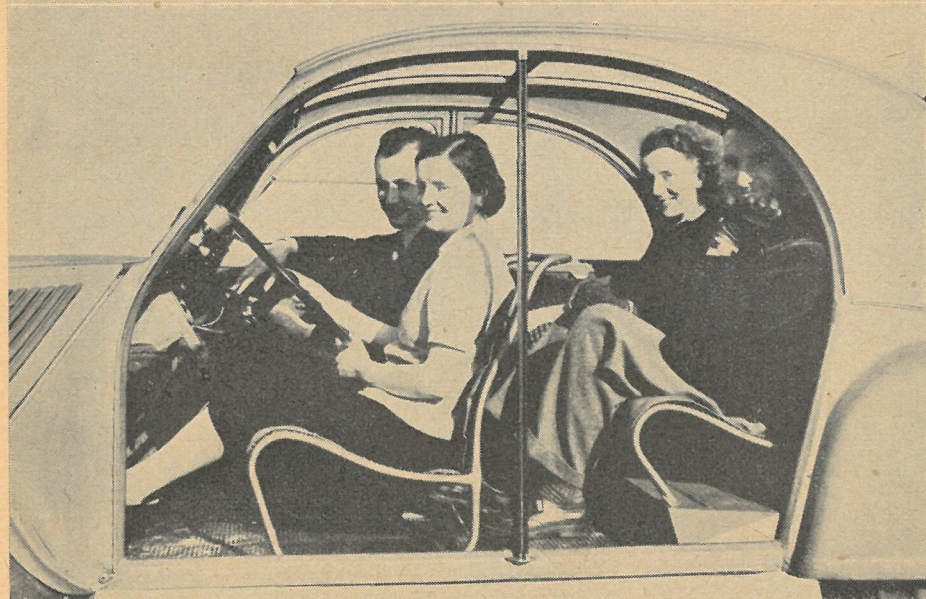
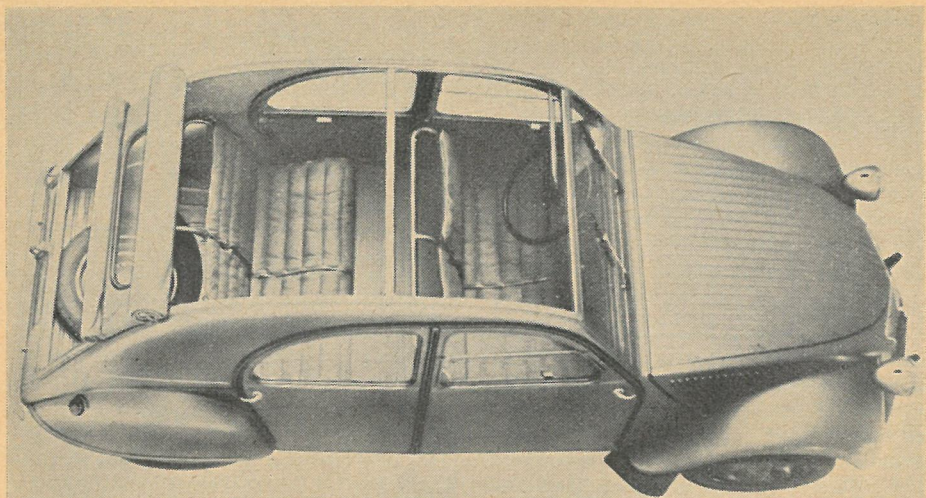
ringen er ligesom på de øvrige Citroën-modeller udformet som tandstangstyring, og alle fire hjul er uafhængigt affjedret.

Som det fremgår af ovenstående, er der ikke sparet på det »mekaniske« udstyr, og ud fra motorspecifikationerne kan man uden videre påregne en lang levetid for motoraggregatet.

Priserne er:

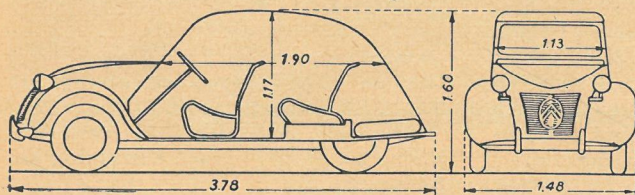
Berline »2 CV«: excl. omsætning kr. 6380.—, incl. omsætning kr. 8770.—.

Berline »11 sport« standard: excl. omsætning kr. 11.550.—, incl. omsætning kr. 16.680.—.

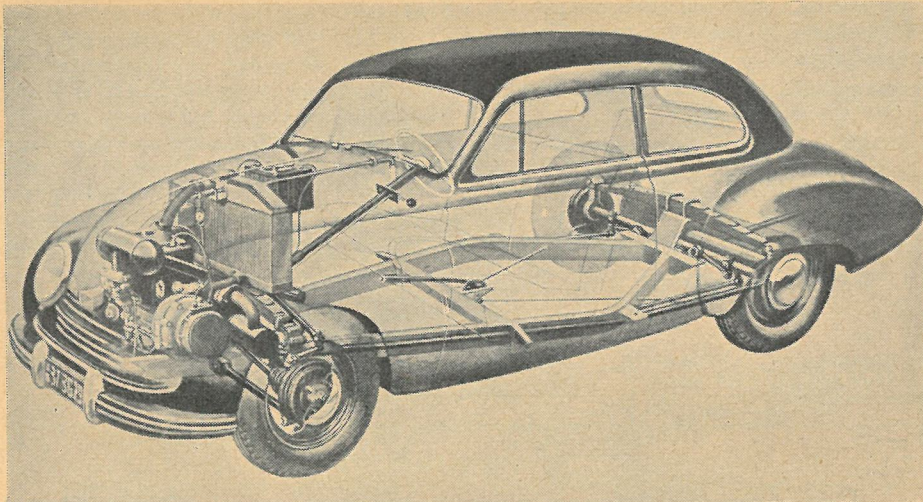


Af ovenstående illustrationer fremgår det, at der er ganske gode pladsforhold i Citroën 2 CV. Som man ser er sæderne udformet som en slags liggestole, idel løse hynder er spændt ud over et rørstel.

Berline »11 sport«: excl. omsætning kr. 12.350.—, incl. omsætning kr. 17.960.—.  
 11.700.—, incl. omsætning kr. 16.920.—. Berline »15«: excl. omsætning kr. 15.960.—, incl. omsætning kr. 23.880.—.  
 Berline »11«: excl. omsætning kr. 15.960.—, incl. omsætning kr. 23.880.—.



De vigtigste mål i Citroën 2 CV er opført på skitsen til venstre. Hvis vi i det demokratiske Danmark ikke havde luksusafgift på vore motorkøretøjer, ville folk med en lille indtægt kunne erhverve en Citroën 2 CV for ca. 6000 kr. — men det ligger jo sådan, at det ikke kan lade sig gøre.

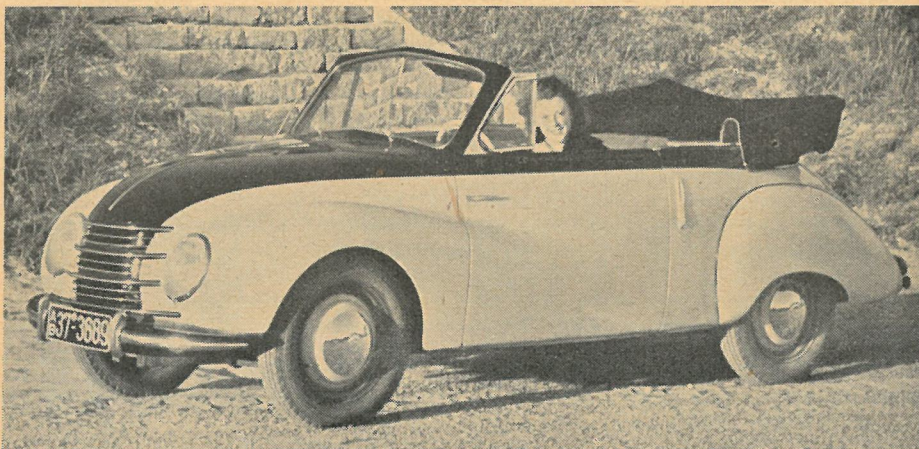


*Opbygningen af den nye DKW fremgår af ovenstående skitse, og man ser, at såvel chassis som hjulophængning og motoraggregat svarer ret nøje til de gamle modeller, blot er motoren blevet gjort noget kraftigere, og karosseriet har fået mindre luftmodstand. Det samme chassis og den samme hjulophængning finder vi på IFA modellerne.*

## DKW

DKW findes nu i tre typer i Meister klassen alle under betegnelsen F 89 P. Foruden den almindelige limousine findes en limousine med forskydeligt solskinstag forfærdiget i stof, der er påspændt en sammenfoldelig ramme, og desuden er der en ægte cabriolet. På det tyske marked er der kommet en mere luksuspræget vogn, nemlig en tosædet luksuscabriolet, der i det store og hele har de samme linier som de ovenfor nævnte modeller, men et stærkt

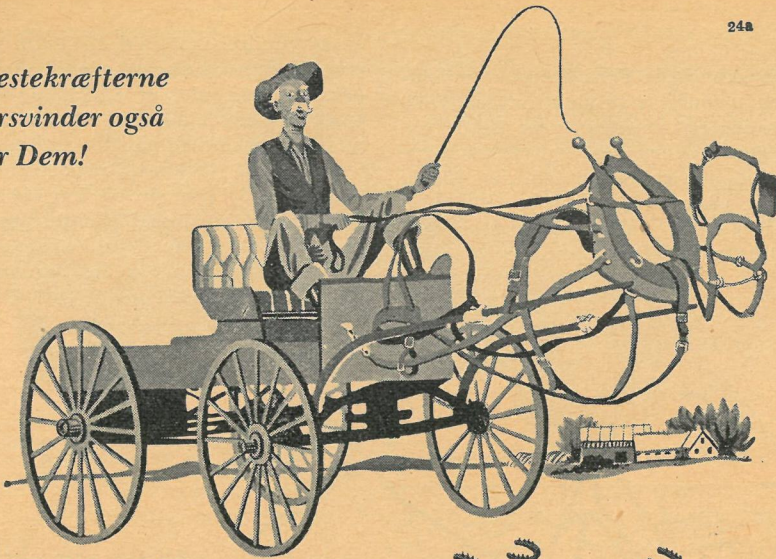
buet vindspejl giver den yderligere et elegant anstrøg. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at DKW gennem lang tid har eksperimenteret med en trecylindret motor, men det er endnu uvist, hvornår denne kommer i seriefabrikation. Man kan dog allerede nu bemærke, at chassiserne på 1953 modellerne er udformet på en måde, der tillader indbygning af den trecylindrede motor. Køber man således en to-cylindret 1953 model, vil man senere kunne udskifte motoren med den trecylindrede model. Priserne er:



*DKW i en smuk cabriolet udgave. Foruden denne fire-personers cabriolet er der også en to-personers luksuscabriolet, der dog næppe kommer til landet foreløbig.*



*Hestekræfterne  
forsvinder også  
for Dem!*



## De nye **Perfect Circle** stempelringe fastholder hestekræfterne

PERFECT CIRCLE stempelringe er en af de mange detaljer, som har gjort amerikanske biler til teknikens vidundere. Langvarige og kostbare forsøg ligger bag denne udvikling, og ved gennemprøvningerne har PERFECT CIRCLE stempelringe vist sig så overlegne, at der er tale om en nyskabelse indenfor stempelringe.

PERFECT CIRCLE er den rigtige stempelring for de bilejere, som gerne betaler lidt mere for at få den højeste ydeevne og mest økonomiske kørsel. Tal med Deres mekaniker om en udskiftning. Det er en investering, som kommer mangefold igen.



# Perfect Circle

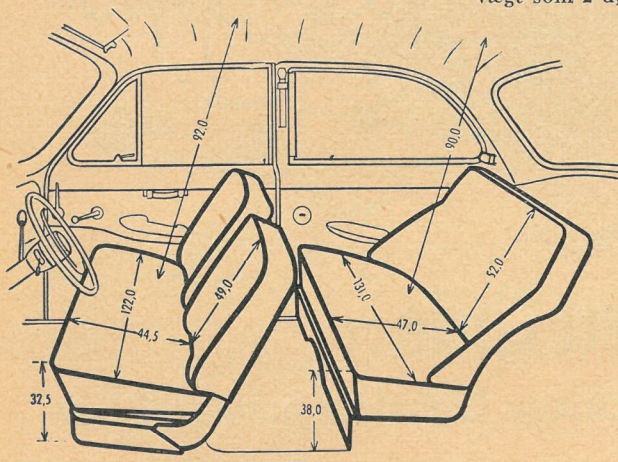
## STEMPELRINGE

*Forlang dem hos Deres leverandør.*

IMPORT: VILH. NELLEMAN A/S, KØBENHAVN - RANDERS

## Ford

Den tyskbyggede Ford Taunus er fuldkommen uændret i produktion for 1953, medens der er små ændringer på de engelskbyggede Consul og Zephyr. På begge disse modeller er instrumenterne blevet grupperet på en anden måde, således at man til højre for rattet har en stor åben hyld til småpakker, mapper og lignende.



Målskitse over interiøret i en Ford Taunus. Som det fremgår af de opgivne tal, er det en overordentlig rummetig lille vogn. En prøvekørsel med Ford Taunus er omtalt i SMJ nr. 9, side 500, årgang 1952.

Endvidere er trækstangen mellem gearhåndtaget på rattet og gearkassen blevet indkapslet i ratsøjlen, men derudover findes ingen ændringer. Det vides, at den franske Ford fabrik om kort tid vil komme med en helt ny Vedette med et radikalt ændret udseende, men om denne model foreligger der endnu ikke noget konkret. Priserne er:

Taunus, excl. omsætning kr. 10600.—, incl. omsætning kr. 15160.—.

Consul, excl. omsætning kr. 11050.—, incl. omsætning kr. 15880.—.

Zephyr Six: excl. omsætn. kr. 12675.—, incl. omsætning kr. 18480.—.

I ovennævnte priser er inkluderet varmeapparat.

## Hansa

Borgward Hansa 1500 udgår af produktionen og erstattes i stedet af Hansa 1800. Hansa 1800 er i det store og hele den samme vogn som Hansa 1500 med uafhængig affjedring på alle fire hjul (pendulakselophængning af baghjulene), men den oprindelige 1,5 liter motor er nu erstattet af

en 4-cylindret motor på 1758 ccm med boring 78 mm og slaglængde 92 mm. Kompressionsforholdet er 6,35:1, og effekten er 60 hk ved 4200 omdr./min.. Vognen har en marchhastighed på 120 km/t og en top-hastighed på 136 km/t. Brændstofforbruget opgives til 8,9 liter pr. 100 km ved 80 km/t. Der er 3 udvekslingsforhold i gearkassen samt et baggear med fuld synkronisering af de fremadgående gear. Vognens egen-vægt som 2-dørs limousine er 1120 kg.

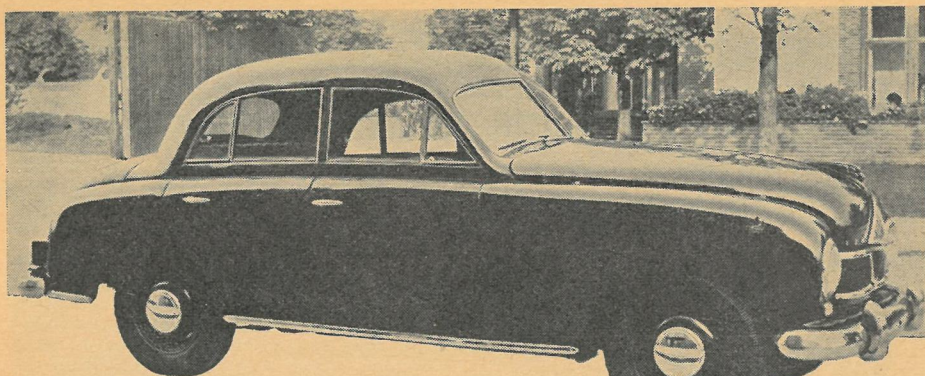
En helt ny model finder vi i Hansa 2400. Denne vogn er monteret med 6-cylindret motor med boring 78 mm og slaglængde 81,5 mm, slagvolumen 3237 ccm. Kompressionsforholdet er 6,9:1, og maksimaleffekten er 82 hk. Hansa 2400 leveres enten med torque converter eller med almindelig gearkasse. Maksimalhastigheden opgives til 150 km/t, medens benzinforbruget opgives til 10,6 liter pr. 100 km ved 100 km/t. Model 2400 er bygget efter de samme principper som model 1800, nemlig med en x-formet chassisramme og uafhængig affjedring af alle fire hjul. Vognens vægt som 2-dørs limousine er ca. 1120 kg. Priserne er:

Hansa 1800, 2-dørs sedan, excl. omsætning kr. 12.350.—, incl. omsætning kr. 18.160.—.

Hansa 1800, 4 dørs sedan, excl. omsætning kr. 12.975.—, incl. omsætning kr. 19.160.—.

Hansa 1800, standard cabriolet, excl. omsætning kr. 19.100.—, incl. omsætning kr. 29.575.—.

Prisen på model 2400 kendes endnu ikke.



*Hansa 1800 er en smuk vogn med fortræffelige køreegenskaber med en overordentlig smidig motor. Chassiset består af en X-ramme med uafhængig affjedring af alle fire hjul.*

### Hillman

Hillman er uændret i produktion for 1953. Priserne er:

Minx Saloon: excl. omsætning kr. 8800.—, incl. omsætning kr. 12.400.—.

Minx Cabriolet: excl. omsætning kr. 10.160.—, incl. omsætning kr. 14.456.—.

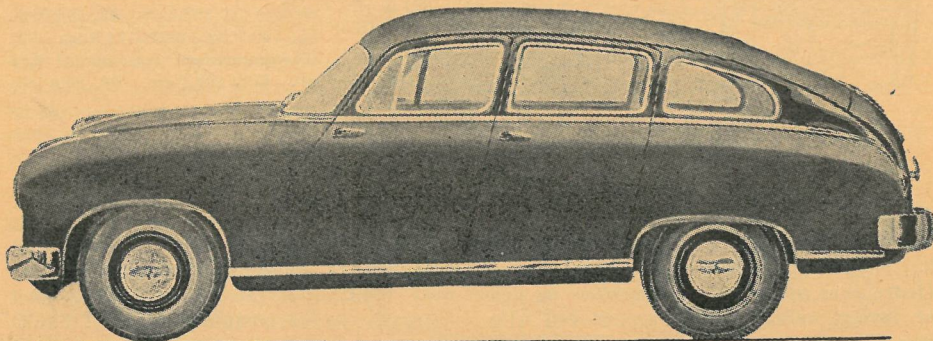
Minx Estate Car: excl. omsætning kr. 10.400.—, incl. omsætning kr. 14.840.—.

### Humber

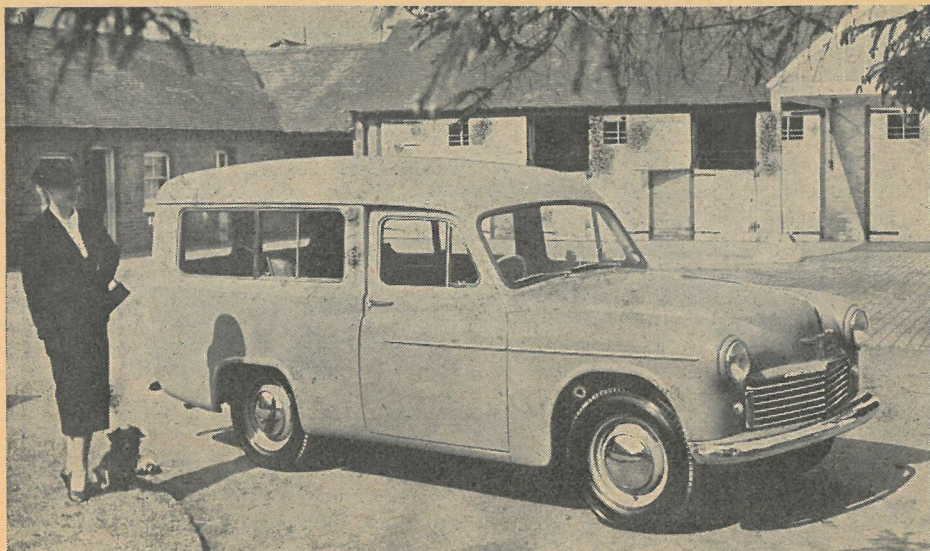
Humber Hawk har en del nyheder at byde på i 1953. Dørene er blevet forsynet med trykknop-håndtag, og en foreromet plade er blevet anbragt på bagskærmens nederste, fremadrettede del for at optage stenslaget. Kofangerne er gjort større og bøjer nu rundt om henholdsvis for- og bagskærmene, og bagruden er både bre-

dere og højere end på de tidligere modeller. Motoren er på 1953 modellerne monteret med lettere stempler af ny konstruktion, koblingen har større friktionsflade (2,5 cm større koblingsdiameter), og baghjulaffjedringen er forsynet med kraftigere støddæmpere. Speedertrækket, der før bestod af et bowdenkabel, er blevet erstattet med stangtræk, og den automatiske chokerregulering er erstattet af manuel betjening. Forhjulsophængningen er ændret på en måde, der udelukker en ret karakteristisk hulen fra dækkene i bratte sving, men princippet i den uafhængige forhjulsaffjedring er uforandret.

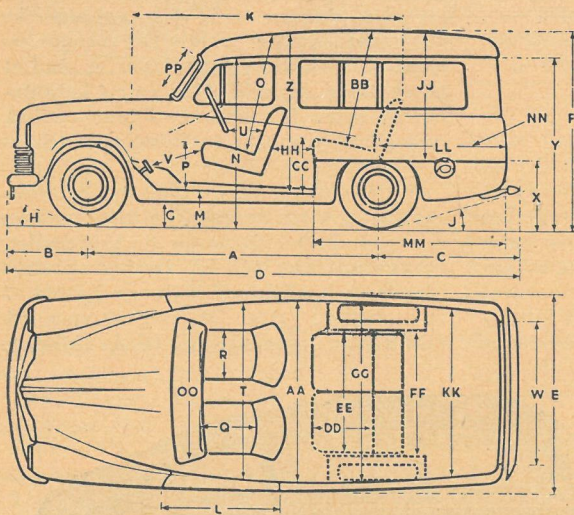
Humber Super Snipe 1953 må betegnes som en helt ny model. For det første er den seks-cylindrede motor nu toptentilet, og den udvikler 113 hk. Boring og slaglængde er henholdsvis 88,9 mm og 111,13 mm, hvilket giver et slagvolumen på 4138,8 ccm. I modsætning til de tidligere



*Den helt nye Hansa 2400, der kan leveres med torque-converter eller med almindelig firetrins gearkasse.*



Hillman Estate car er blevet populær her i landet, fordi den udgør en passende blanding af lille personvogn og lille varevogn. En anstændig vogn, der tilmed kan virke møndæn, og samtidig gøre overordentlig stor nytte som varevogn.

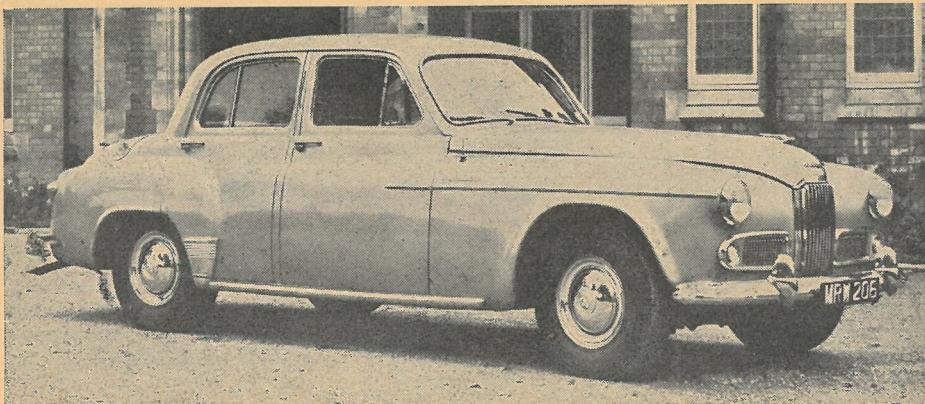


A. 236,2 cm. B. 67,7 cm. C. 112,7 cm. D. 416,6 cm. E. 157,5 cm. F. 167,0 cm. G. 17,8 cm. H. 19°. J. 16°. K. 213,4 cm. L. 78,7 cm. M. 36,8 cm. N. 139,7 cm. O. 111,8 cm. P. 26,7 cm. Q. 45,7 cm. R. 48,3 cm. T. 127,0 cm. U. 22,9 cm. (Minimum) 31,1 cm. Maksimum) V. 35,6 cm. (Minimum) 43,8 cm. (Maksimum) W. 124,5 cm. X. 61,0 cm. Y. 156,2 cm. Z. 131,5 cm. AA. 144,8 cm. BB. 101,6 cm. CC. 45,1 cm. DD. 49,5 cm. EE. 97,8 cm. FF. 97,8 cm. GG. 144,8 cm. HH. 27,9 cm. (Minimum) 36,2 cm. (Maksimum) JJ. 107,3 cm. KK. 144,8 cm. LL. 100,3 cm. MM. 154,9 cm. NN. (Bagagerummets rumindhold) 2,58 m<sup>3</sup>. OO. 109,7 cm. PP. 36,2 cm.

Målskitse af Hillman Estate car.

Super Snipe modeller er forhjulsophængningen uafhængigt affjedret ved hjælp af korte og lange triangellarm med skruefjedere som affjedrende elementer, og der er iøvrigt teleskopstøddæmpere ved alle fire hjul. Karosseriet, der minder om en stor udgave af Hawk-modellen, har meget

smukke linier, og udstyret er gennemført. Vi skal således nævne dørhåndtag med trykknapper, læderindtræk, indbygget *over* vindspejlet, airconditionanlæg med defroster og varmeanlæg, foruden handskerum også store åbne rum i dørene, elektrisk cigartænder o. s. v. Forsædet kan for-



Den nye, topventilede Humber Super Snipe, der er blevet introduceret på en meget overbevisende måde (Se artiklen under »Fra bane og vej«.)

skydes frem og tilbage samt op og ned, således at man kan finde en individuelt tilpasset kørestilling.

Den nye Super Snipe er blevet introduceret på en meget overbevisende måde, hvilket De kan læse om under »Fra bane og vej«.

Priserne er:

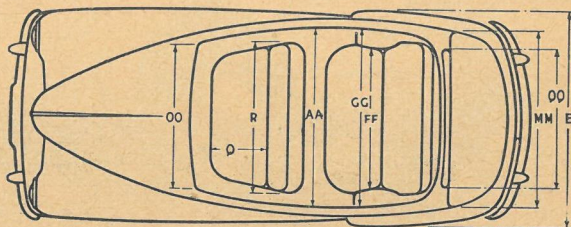
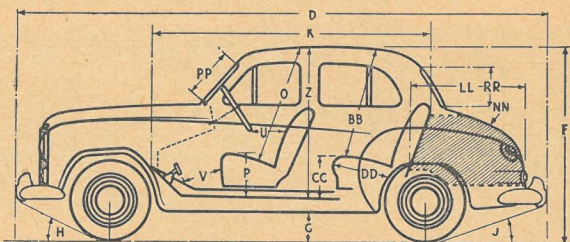
Hawk Saloon: excl. omsætning kr. 14.600.—, incl. omsætning kr. 21.760.—.

Super Snipe: excl. omsætning kr. 24.425.—, incl. omsætning kr. 38.893.—.

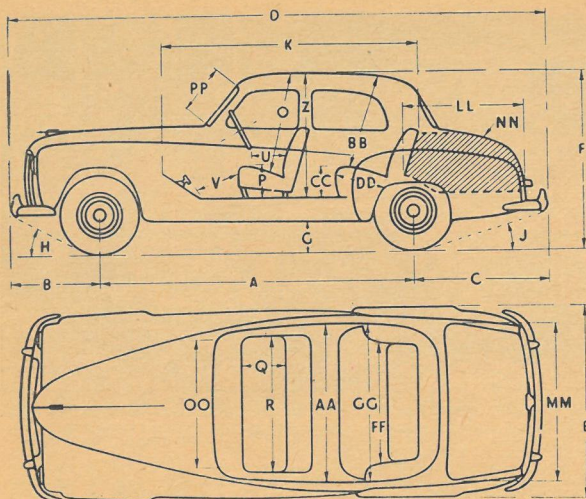
## IFA

De østtyske IFA modeller bygger i det væsentlige på DKW's gamle principper. Model F-9 har en tre-cylindret to-takt motor, hvis tre cylindre er anbragt i række i vognens længderetning. Boring og slaglængde er henholdsvis 70 og 80 mm, hvilket giver et slagvolumen på 900 ccm. Effekten er 30 hk ved 3800 omdr./min., og kompressionsforholdet er 1:7. Motoren er anbragt et godt stykke foran forakslen, og bag denne er gearkassen anbragt. Imellem motor og gearkasse ligger differentialet,

D. 4585 mm. E. 1778 mm. F. 1645 mm. G. 183 mm. H. 28°. J. 17°. K. 2362mm. O. 984mm. P. 311mm. Q. 457 mm. R. 1245 mm. U. 241 mm. (Minimum) 368 mm. (Maksimum) V. 305 mm. (Minimum) 432 mm. (Maksimum) Z. 1194 mm. AA. 1346 mm. BB. 914 mm. CC. 406 mm. DD. 470 mm. FF. 1245 mm. GG. 1549 mm. LL. 965 mm. MM. 1461mm. NN. (Bagagerummets rumindhold) 439 dm<sup>3</sup>. OO. 1143 mm. PP. 419 mm. QQ. 1156 mm. RR 380 mm.



En målskitse af Humber Hawk.



A. 2940 mm. B. 809 mm. C. 1225 mm. D. 5004 mm. E. 1942 mm. F. 1676 mm. G. 188 mm. H. 31°. J. 16°. K. 2413 mm. O. 1016 mm. P. 292 mm. R. 1245 mm. U. 277 mm. (Minimum) 394 mm. (Maksimum) V. 292 mm. (Minimum) 445 mm. (Maksimum), Z. 1213 mm. AA. 1346 mm. BB. 927 mm. CC. 356 mm. DD. 470 mm. FF. 1253 mm. GG. 1448 mm. LL. 1105 mm. MM. 1187 mm. NN. (Bagagerummets rumindhold) 550 dm<sup>3</sup>. OO. 1143 mm. PP. 406 mm.

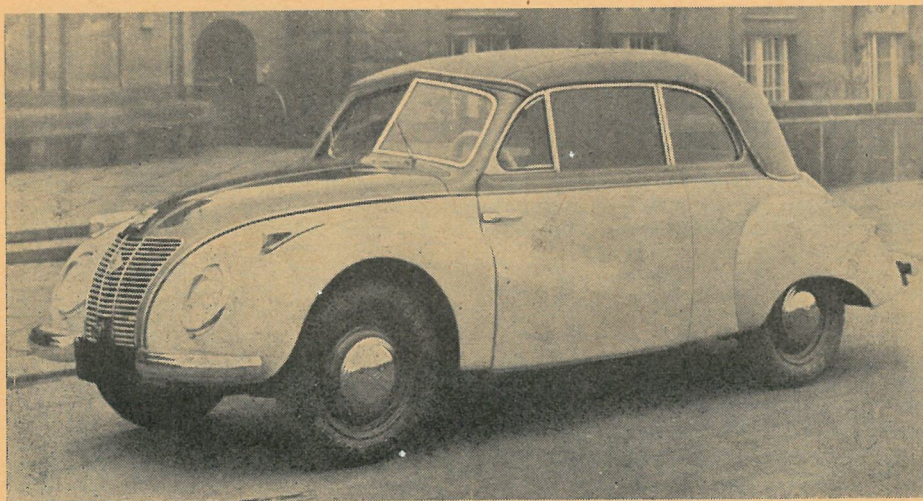
En målskitse af den nye, topventilede Humber Super Snipe.

således at kraften overføres fremefter fra gearkassen til differentialet. De drivende forhjul er ophængt i en overliggende blad-fjeder, og to underliggende triangulære støtteearme. Baghjulene er ophængt efter DKW princippet med en enkelt tværliggende blad-fjeder, der er monteret så højt, at krængningsaksen går gennem vognens tyngdepunkt. Tophastigheden angives til ca. 110 km/t, og benzinförbruget er 8,5 liter pr. 100 km ved 75 km/t. IFA model F 8 kommer nu også på det danske marked, og om denne vogn er kun at sige, at det er en

tro kopi af DKW modellerne fra før krig- gen. Prisen på IFA F 8 cabriolet er excl. omsætning kr. 9000.—, incl. omsætning kr. 12.700.—. Prisen på F 9 kendes endnu ikke.

### Jaguar

For Jaguarmodellerne tegner billedet sig lidt mørkt på det danske marked. Der er kun en enkelt nyhed på den store, smukke, men også kostbare 3½ liter Saloon. Nyheden består i en vindspejlsvasker, der med et tryk på en knap sender to vand-



Den østtyske IFA med 3-cylindret to-takt motor.

stråler op på vindspejlet. På grund af en afgift til staten på ca. 15.000.— kroner er det imidlertid en lidt kostbar fornøjelse at køre i en Jaguar.

Den sportsprægede XK 120 vil kun blive taget hjem på bestilling. Prisen for en 3½ liter saloon er excl. omsætning kr. 25.400.—, incl. omsætning kr. 40.400.—.

## Javelin

Javelin findes nu i to typer, nemlig *Saloon* og *de Luxe*. Medens saloonen er udstyret med plastic indtræk og iøvrigt er »standardudstyret«, er de *Luxe* modellen betrukket indvendigt med rødt læder samt udstyret med midterarmræn på både for- og bagsæde. Endvidere er sidstnævnte model forsynet med varmeapparat og defroster, og instrumentbordet er fremstillet i valnøddtræ og ikke i plade som på saloonmodellen.

Priserne er:

Saloon: excl. omsætning kr. 10.750.—, incl. omsætning kr. 15.400.—.

de *Luxe*: excl. omsætning kr. 11.650.—, incl. omsætning kr. 16.840.—.

## Lanchester

Lanchester er kommet med en helt ny model, *Leda*, der på mange måder ser både fristende og interessant ud, bl. a. fordi den indeholder forskellige tekniske raffinementer og er smukt og gedigent udført, men alligevel ligger indenfor det overkommelige, hvad anskaffelsespris angår — sammenlignet med tilsvarende vogne.

Chassiset består af kasseformede sidevanger og traverser samt krydsforstærkning. Baghjulene er ophængt i halvelliptiske bladfjedre, og forhjulene er uafhængigt affjedret ved hjælp af skruefjedre indbygget i en hjulophængning bestående af korte og lange triangelarme. Den fire-cylindrede topventilede motor med boring 76 mm og slaglængde 107,95 mm udvikler 60 hk ved 4200 omdr./min. På grund af den store forskel mellem boring og slaglængde er stempelhastigheden forholdsvis stor i sammenligning med andre moderne motorkonstruktioner. Målene for boring og slaglængde ligger iøvrigt meget tæt ved Norton's gamle »patentmål« — men det er nu en helt anden historie. Transmissions-



Den nye SIMCA model er en kvalitetsvogn, der forener sportsvognens køreegenskaber med personvognens komfort.

Den er hurtig, smidig og økonomisk og har meget smukke linier. Leveres mod almindelig købstilladelse.

Farlang demonstration.

### WAGNER SØRENSEN

Hammerichsgade 5, København V.  
Byen 3165 - 6465

Forhandlere:

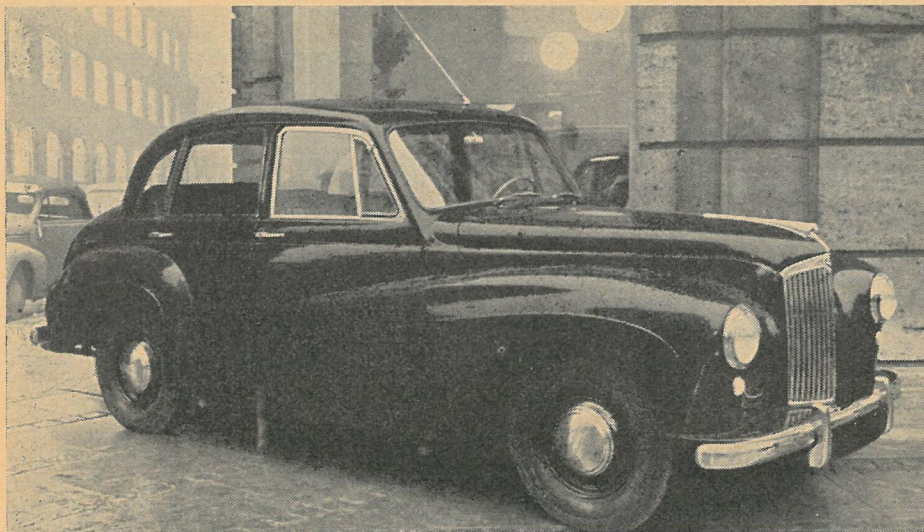
### SVEND THOMASSEN

Rosenørns Allé 18, København V.  
Nora 8127

# SIMCA

Griffenfeldsgade 32,  
København N.

C. 15.967 - 15.367



*Den ny Lanchester »Leda«, der netop er kommet til landet.*

systemet er meget interessant, idet man ligesom på Daimlermodellerne anvender en vædskekobling i forbindelse med en elektromagnetisk gearkasse med pre-selector, d. v. s. at man på en vælgerkontakt indstiller på det gear, man ønsker bragt i anvendelse, men først når man træder på en fodkontakt (anbragt som koblingspedal) skiftes gearret. Samme system finder man på E. R. A. racerne. Karosseriet er smukt og tidssvarende og er udformet som en firedørs sedan. Af standardudstyret skal nævnes: Læderindtræk, varmeapparat, air-condition og defroster, vindspejlsvasker. Detailler som tandstangsstyring og hypoidbagaksel vækker ubetinget tillid.

Prisen er: excl. omsætning kr. 16.810.—, incl. omsætning kr. 25.367,50.

## Mercedes

Der har været hårdnakkede rygter om, at Mercedes skulle komme med en lille vogn i »folkevognsklassen«, men fabriken beder os meddele, at dette overhovedet ikke har noget som helst på sig, samt at man i 1953 kun vil udstille de vogntyper, der allerede er på markedet.

Disse er først model 170 V med 4-cylindret 45 hk motor. Denne meget velkendte model er ændret lidt i detaljerne, men ligner i det store og hele sig selv. Af

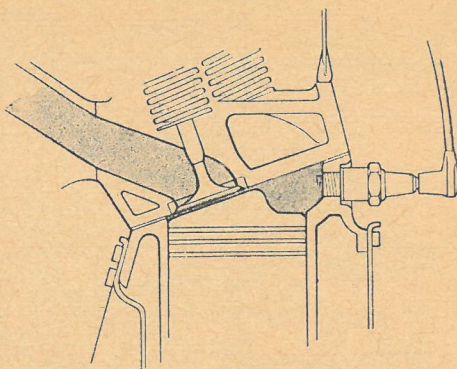
ændringerne skal nævnes store gennemgående kofangere både for og bag, større vindspejl, ny polstring af forsæde og skråtliggende bagsæde, differentiale med hypoidfortanding og noget bredere sporvidde for såvel for- som baghjul. Model 170 V er monteret med defroster og ventilationsanlæg, medens varmeapparat leveres som ekstraudstyr. Nøjagtig de samme specifikationer og forbedringer er gældende for model 170 D, der som bekendt er monteret med den 4-cylindrede dieselmotor på 40 hk. Modellerne 170 V og 170 D har begge forhjulene ophængt i to tværliggende bladfedre med teleskopiske støddæmpere.

Model 170 S har nu fået ratgear, medens håndbremsen er blevet anbragt under instrumentbrættet. Denne forandring har tilføjede bevirket, at man har kunnet placere sæderne på en anden måde, der giver mere plads for bagsædepassagererne.

Den 4-cylindrede motor er stadig på 52 hk, hvilket giver vognen en tophastighed på 120 km/t. Også model 170 S har nu differentiale med hypoidfortanding, og sporvidden er blevet forøget med ca. 15 mm. Ventilationsanlægget er blevet ændret således, at det nu er et overtrykkanal, idet den friske luft af fartvinden presses gennem to kanaler, der er anbragt til højre og til venstre for radiatoren. Defrosteranlæg-

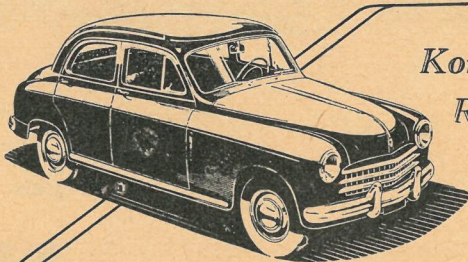
get er iøvrigt udformet på en måde, der ikke alene holder vindspejlet fri for is og dugdannelser, men tillige sørger for, at den forreste del af sideruderne stadig er klare. Model 170 S findes tillige som dieselvogn i modellen 170 DS. Den 4-cylindrede dieselmotor er nøjagtig den samme som findes i model 170 D, medens chassis og karrosseri er det samme som i model 170 S, og da model 170 DS kun vejer 30 kg mere end model 170 D, kan man regne med den samme accelerationsevne og tophastighed og det samme brændstofforbrug. Modelerne 170 S og 170 DS har forhjulene op-  
hængt ved hjælp af korte og lange triangelarme med skruefjedre som fjedrende element. Samtlige 170 modeller kan leveres med solskinstag i stof.

Model 220 er uændret i produktion og findes i tre udgaver, nemlig som fire-dørs limousine, som cabriolet B, d. v. s. fire-personers cabriolet, og cabriolet A, d. v. s. to-personers cabriolet. Model 220 er monteret med en 6-cylindret topventilet motor med overliggende knastaksel og en effekt på 80 hk ved 4600 omdr./min. Tophastig-



En skitse der viser forbrændingsrummet i Mercedes 300 — en overordentlig interessant konstruktion, der har vist sin effektivitet i praksis.

heden er ca. 140 km/t, og benzinforbruget er kun ca. 10,9 liter pr. 100 km ved 95 km/t. Den store og meget elegante model 300, der er uden for de fleste danskeres rækkevidde, er ligeledes uændret i produktion. Model 300 kan ikke leveres, med



*Komfort...*

*Rummelighed...*

*Elegance...*

*Økonomi...*

Det er særkendet  
for FIAT model 1400.

Et driftssikkert og teknisk uovertruffet automobil med aldeles fremragende køreegenskaber — en vogn, som både på landevejen og i byen har bevist sin overlegenhed. Kan leveres omgående mod alm. købstilladelse. — Forlang demonstration.

**NORDISK FIAT A/s**

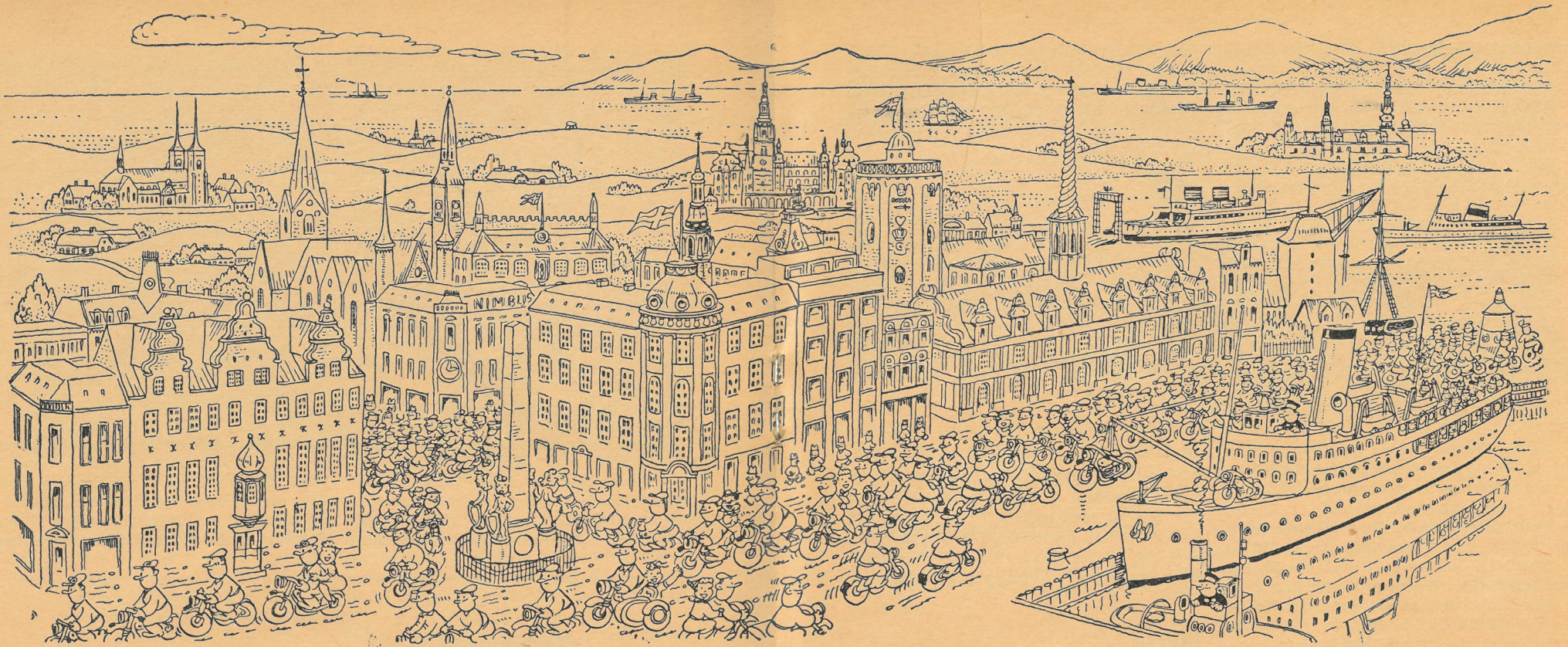
Griffenfeldsgade 32, København N. C. 15.367 - 15.967

Forhandlere:

**WAGNER SØRENSEN**  
Hammerichsgade 5,  
København V.  
Byen 3165 - 6465

**SVEND THOMASSEN**  
Rosenørns Allé 18,  
København V.  
Nora 8127

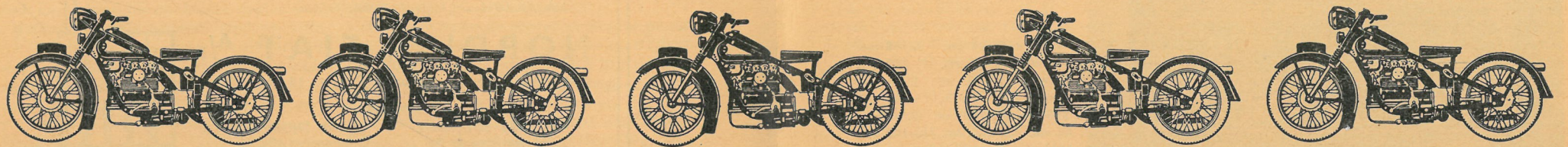




*Hermed sender vi en lille Nytaars-  
hilsen til vore Nimbusvenner i By,  
paa Land og i Udlandet.*

# NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE



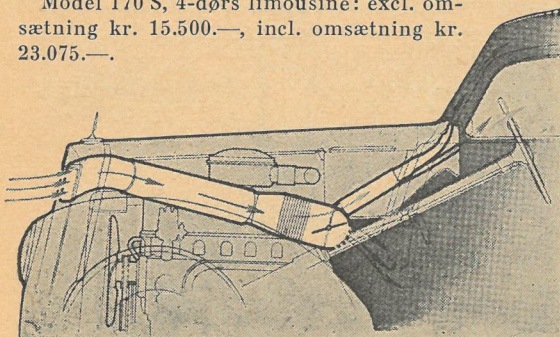
**AKTIESELSKABET FISKER & NIELSEN . PETER BANGSVEJ 30 . KØBENAVERN . FORHANDLERE OVER HELE LANDET**

mindre man erlægger et anseeligt dollartilskud.

Priserne er:

Model 170 V, 4-dørs limousine: excl. omsætning kr. 12.500.—, incl. omsætning kr. 18.200.—.

Model 170 S, 4-dørs limousine: excl. omsætning kr. 15.500.—, incl. omsætning kr. 23.075.—.



Airconditionanlægget i en Mercedes 220. Læg mærke til at luftindtaget er anbragt højt oppe således, at den insugede luft ikke i væsentlig grad er blandet med forankørende vognes udblæsningsgas. Kanalerne er delt op således, at to kanaler fører luft frem til sideruderne, der på denne måde holdes fri for dug og isdannelse. Den opvarmede luft kan dels sendes ud gennem vognens »varmeapparat«, dels gennem defrosteranlæggets kanaler.

Model 170 DS, diesel: excl. omsætning kr. 17.200.—, incl. omsætning kr. 26.050.—.

Model 220: excl. omsætning kr. 20.500.—, incl. omsætning kr. 31.825.—.

Model 220 cabriolet B: excl. omsætning kr. 28.000.—, incl. omsætning kr. 44.950.—.

Model 220 cabriolet A: excl. omsætning kr. 32.000.—, incl. omsætning kr. 51.950.—.

Model 300: excl. omsætning kr. 35.000.—, incl. omsætning kr. 57.200.—.

I modellerne 220 cabriolet A og B er radio inkluderet i prisen. Som ekstraudstyr til samtlige Mercedes modeller kan monteres en »liggestol«, hvis ryglæn kan lænes

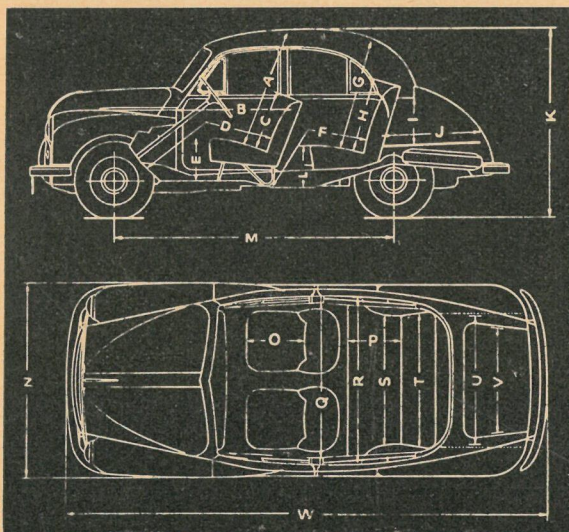
skråt tilbage og kan monteret med en nakkepude, således at den passager, der sidder ved siden af føreren, kan indtage en yderst behagelig hvilestilling. Samtlige Mercedes modeller har fuld synchronisering mellem alle fire gear.

## MG

Model T. D. Midget er uændret i produktion, og prisen er excl. omsætning kr. 12.000.— og incl. omsætning kr. 17.600.—. De andre M. G. modeller udgår i 1953, men som det vil ses under Wolseley benyttes M. G. motoren i Wolseley i four-fourty-four.

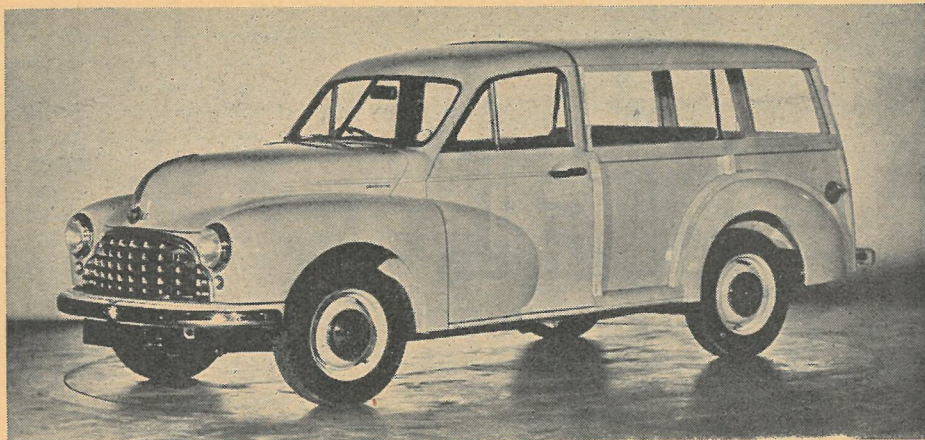
## Morris

Medens der ikke er store ændringer på de enkelte Morris modeller, er der sket et par forandringer i fabrikkens byggepro-



Målskitse for Morris Minor 4-dørs saloon.

A. 97 cm. B. 71 cm. C. 48 cm.  
D. 119 cm. E. 32 cm. F. 112 cm.  
G. 94 cm. H. 58 cm. I. 35 cm.  
J. 73 cm. K. 152 cm. L. 29 cm.  
M. 218 cm. N. 155 cm. O. 48 cm.  
P. 45 cm. Q. 122 cm. R. 132 cm.  
S. 104 cm. T. 112 cm. U. 96 cm.  
V. 78 cm. W. 376 cm. Den bagste dør er 71 cm bred.



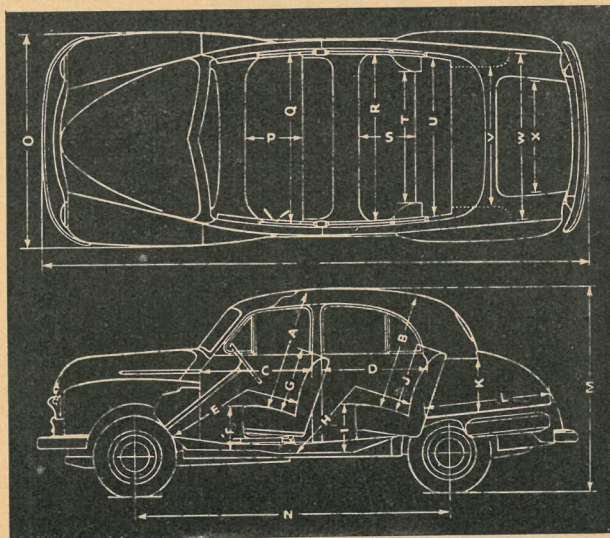
*Morris Oxford leveres nu også som station wagon på et commercialchassis.*

gram. Den mindste Morris model »Minor« fremstilles som 2-dørs saloon og som cabriolet, og der er ingen ændringer at finde på disse modeller. Morris Major udgår af produktionsprogrammet eller rettere, vi finder nu denne model under betegnelsen Morris Minor 4-dørs saloon. Denne model er monteret med en ny topventilet, 4-cylindret motor på 800 ccm og med en effekt på 30 hk.

Den noget større model »Oxford« har fået et nyt kølegitter, og udstyret er blevet forbedret, idet man genfinder det ægte læderbetræk over Dunlopillo-polstringen

Vinduesrammerne er nu fremstillet i rustfrit stål, og dette i forbindelse med den gennemgribende rustbeskyttelse, som Morrisvognene er genstand for ved total neddykning af hele karosseriet i bonderisningsbad gør Morris modellerne overordentlig modstandsdygtige overfor vind og vejr. Morris Oxford leveres tillige som station-waggon på et Morris Commercial chassis. Den største Morris model, »Six«, er uændret i produktion, blot skal vi minde om, at denne model har en 6-cylindret motor med overliggende knastaksel, der aktiverer ventilstammerne direkte.

A. 101 cm. B. 94 cm. C. 81 cm.  
 D. 76 cm. E. 119 cm. (Maksimum) 106 cm. (Minimum).  
 F. 33 cm. G. 53,3 cm. H. 109 cm.  
 I. 35 cm. J. 58 cm. K. 38 cm.  
 L. 91 cm. M. 160 cm. N. 246 cm.  
 O. 165 cm. P. 45 cm. Q. 132 cm.  
 R. 130 cm. S. 43 cm. T. 115 cm. U. 124 cm.  
 V. 100 cm. W. 132 cm. X. 81,3 cm.  
 Y. 424 cm.



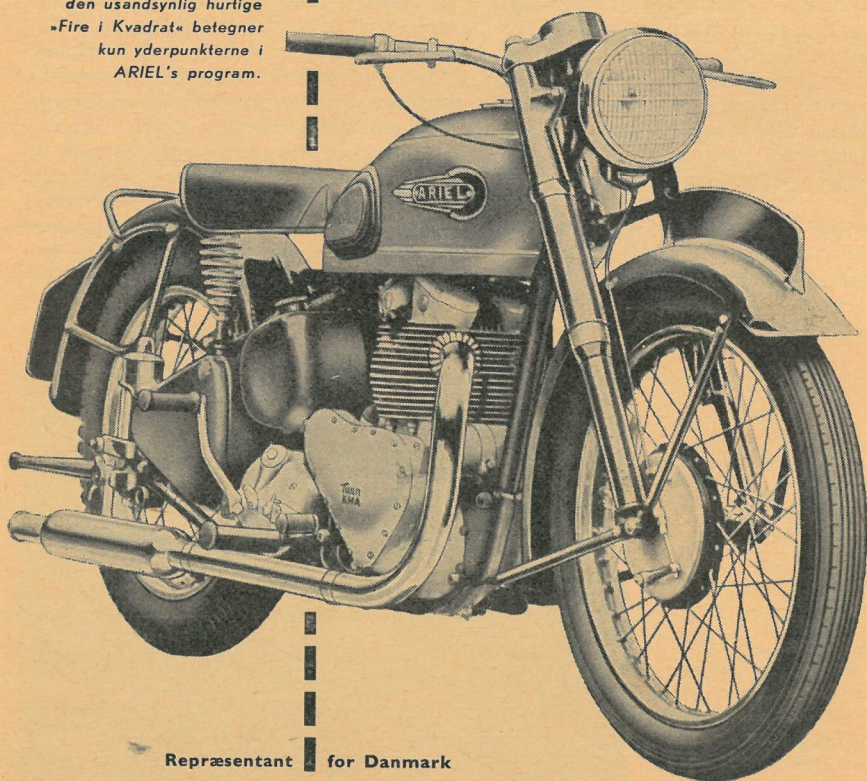
*Målskitse af Morris Oxford.*



# ARIEL

*Ariel er den eneste fabrik, der fremstiller en-, to- og fire-cylindrede maskiner. Den fantastisk seje model VB og den usandsynlig hurtige »Fire i Kvadrat« betegner kun yderpunkterne i ARIEL's program.*

Gennemført håndværk og konstruktioner, der bygger på over 60 års erfaring, har gjort ARIEL til den fornemste motorcykle. ARIEL betegner toppunktet af holdbarhed, kvalitet og elegance.



Repræsentant for Danmark

**ISIDOR MEYER**

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

Priserne er:

Morris »Minor«, 2-dørs saloon og cabriolet: excl. omsætning kr. 7600.—, incl. omsætning kr. 10.600.—.

Morris »Minor«, 4-dørs saloon: excl. omsætning kr. 8250.—, incl. omsætning kr. 11.575.—.

Morris »Oxford«: excl. omsætning kr. 10.400.—, incl. omsætning kr. 14.840.—.

Morris »Six«: excl. omsætning kr. 14.480.—, incl. omsætning kr. 21.368.—.

## Opel

Opel modellerne, Olympia og Kaptain, er indtil videre uændret i produktion for 1953. Priserne på disse to velkendte vogne er:

Olympia: excl. omsætning kr. 9180.—, incl. omsætning kr. 12970.—.

Kaptain: excl. omsætning kr. 13135.—, incl. omsætning kr. 19220.—.

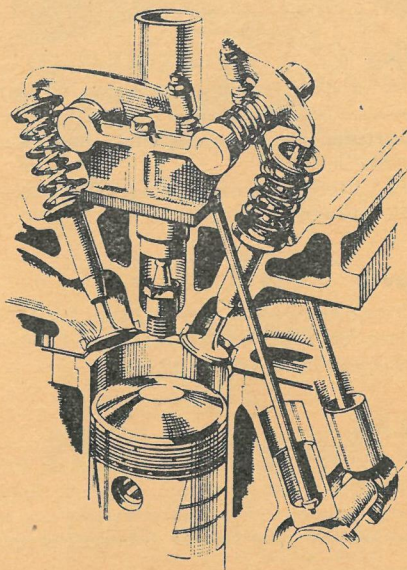
I ovenstående priser er defroster og varmeapparat inkluderet.

## Peugeot

Der er kun små ændringer at notere for Peugeot 203. Effekten er sat i vejret fra 42 hk til 45 hk, men hvilke midler man har bragt i anvendelse ved denne effektforøgelse er indtil videre en hemmelighed — også for os. Motorkonstruktionen er som bekendt ret særpræget, idet forbrændingsrummet er halvkugleformet, og de skråtstillede ventiler betjenes af hver sit sæt vippearms, idet vippearmsene for indsugningsventilerne er anbragt på én aksel og for udblæsningsventilerne på en anden aksel. De to sæt vippearms aktiveres ved hjælp af stødstænger fra den samme knastaksel.

Iøvrigt er interiøret blevet ændret, idet instrumentbordet er forandret således, at samtlige instrumenter er samlet i et enkelt, let overskueligt »kompasus«, der er anbragt lige foran ratstammen. Rattet er kun forsynet med to egere, således at man har fri udsigt til instrumenterne. I forrunderne er nu indbygget de såkaldt trækfri ventilationsruder, og i bagsædet er indbygget et opslåeligt armlæn. Peugeotfabriken har iøvrigt taget det fornuftige skridt at forsyne sine modeller med kofangere udført i rustfrit stål, og fremtidens Peu-

geotejere vil således høre til de meget få automobilister, der ikke lever i en heroisk, men endeløs kamp for at holde kofangerne fri for rust. Peugeot 203 leveres i fire modeller, nemlig som Berline med solskinstag, cabriolet, coupe og endelig



En skitse af ventilarrangementet og forbrændingsrummet i Peugeot 203. Som det ses, betjenes indsugnings- og udblæsningsventilerne af vippearms anbragt på hver sin vippearms-aksel. Forbrændingsrummet er halvkugleformet, og tændrøret er anbragt i midten.

som en 6-personers Berline. Sidstnævnte model anvendes i stor udstrækning til lillebil og taxa. Priserne er:

Berline: excl. omsætning kr. 10.000.—, incl. omsætning kr. 14.200.—.

Cabriolet: incl. omsætn. ca. kr. 20.000.—.

Coupe: incl. omsætn. ca. kr. 18.700.—.

6-personers Berline 203: excl. omsætn. kr. 13.600.—.

## Renault

Renaultmodellerne er uændret i produktion for 1953. Dog skal det bemærkes, at 4 CV nu hedder 4 CV sport, og det er kun denne type, der er i produktion. Sportsmodellen udvikler 21 hk og har iøvrigt fordele frem for den tidligere 4 CV model — men dette er forlængst beskrevet i SMJ. Renault Fregate har været ude af produk-

tion et stykke tid, men er nu atter i gang på den franske fabrik. Priserne er:

4 CV Sport: excl. omsætning kr. 7175.—, incl. omsætning kr. 9962,50 (incl. tågelygter og varmeapparat).

Model Fregate: excl. omsætning kr. 15.835.—, incl. omsætning kr. 23.661,25.

## Riley

De to Riley modeller er begge uændret i produktion. Priserne er: »1,5 liter« excl. omsætning kr. 17.600.—, incl. omsætning kr. 26.950.—.

»2,5 liter« excl. omsætning kr. 20.300.—, incl. omsætning kr. 31.675.—.

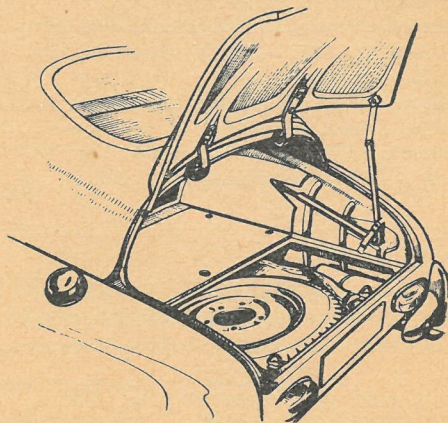
## Rover

Rover er uændret i produktion for 1953. Prisen er excl. omsætning kr. 14.900.—, incl. omsætning kr. 22.040.—.

## SAAB

På SAAB's 1953-modeller finder vi små ændringer. Bagagerummet er på de kommende vogne tilgængeligt udvendig fra, og reservehjulet, der før var anbragt i et spe-

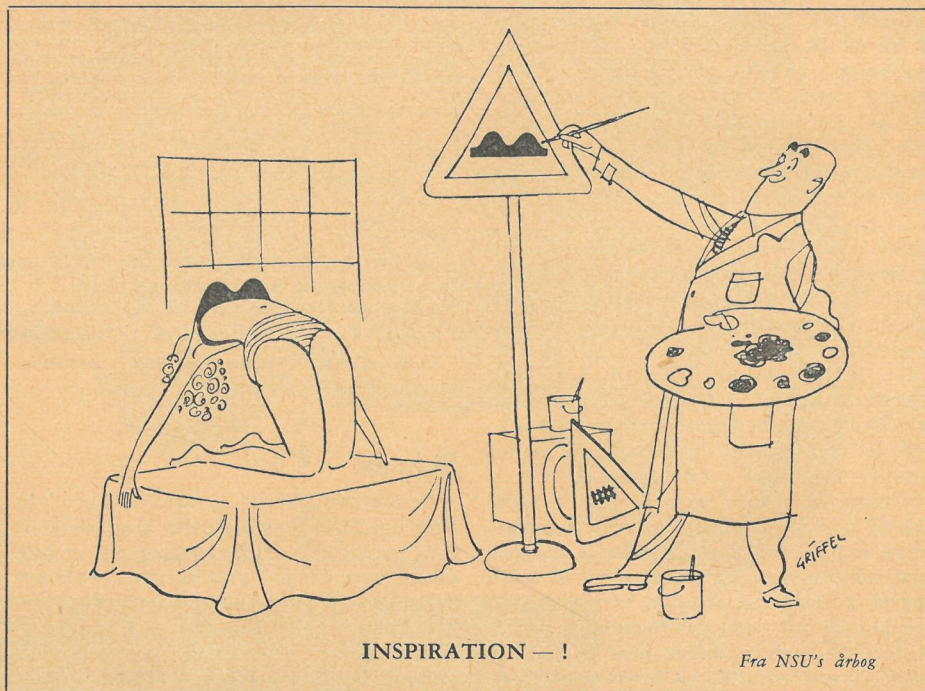
cielt rum under bagagerummet, er nu blevet flyttet ind i selve bagagerummet, hvor det er anbragt under kufferthylden. Bag-



Således er reservehjulet nu placeret i den svenske Saab.

ruden er på de nye vogne gjort større, men derudover er benzintanken flyttet ned under kuffertrummet, og akkumulatoren er kommet op foran forbrættet.

Prisen er: excl. omsætning kr. 9520.—, incl. omsætning kr. 13.480.—.



## Simca

Simca 9, Aronde har undergået forskellige små detailforbedringer, idet man har gjort mere ud af karosseriet uden dog at ændre hovedlinierne. Dørene er blevet tættere for trækvinden, og såvel lakeringen som indtrækket er blevet af finere kvalitet. De nye modeller bliver monteret med en anden type støddæmpere af mere holdbar konstruktion. Det viste sig på 1952 modellerne, at støddæmperne var brudt ned efter 15.000 km kørsel, og den danske importør ombyttede derfor støddæmperne til den nye type som service.

Prisen er: excl. omsætning kr. 10.300.—, incl. omsætning kr. 14.680.—.

## Singer

Singer SM 1500 er en særpræget engelsk vogn, selvom man for en stor del har støttet sig til traditionsbunden praksis. Det kraftige chassis er udformet af U-profilede ståldragere med krydsforstærkning, og motoren er 4-cylindret med overliggende knastaksel, der drives ved hjælp af en dobbelt rullekæde fra krumtappen. Medens 1952 modellen var monteret med én karburator og udviklede 48 hk, er 1953 modellerne monteret med to karburatorer, og effekten er sat i vejret til 58 hk. Forhjulene er ophængt i korte og lange triangelarmer med skruefjedre som affjedrende elementer. Der er — man fristet til at sige naturligvis — indbyggede hydrauliske teleskopstøddæmpere i disse skruefjedre. Den stive bagaksel er ophængt i halvelliptiske bladfjedre. Transmissionssystemet består af en Borg og Beck tør enkeltplade kobling, fire trins gearkasse med syncromesh mellem de tre højeste gear, og en kardanaksel der er udformet på den måde, at glidemuffen er anbragt i selve gearkassen, medens et kardanled er anbragt umiddelbart bag gearkassen og et andet umiddelbart foran differentialet. Karosseriet er bygget ud i vognens fulde bredde, og bagsædet måler således 1346 mm, medens forsædet måler 1270 mm. Prisen for en 4-dørs sedan er excl. omsætning kr. 10450.—, incl. omsætning kr. 14920.—.

## Skoda

Skoda er kommet med en ny model, der i store træk består af et nyt karosseri på



## PAS PÅ!

vandet i køleren fryser

## BRUG SHELL ANTI-FROST

**SHELL ANTI-FROST** er den kølevædske, De skal forlange, hvis De vil være sikker på at bringe Deres vogn uskadt gennem vinterens kulde.

**SHELL ANTI-FROST** forhindrer frostsprængning af køler og motorblok.

**SHELL ANTI-FROST** angriber ikke gummideler, pakninger, metal eller lak.

**SHELL ANTI-FROST** fordamper ikke.

**SHELL ANTI-FROST** flyder lige så let som vand selv ved lave temperaturer.

Een påfyldning — sikkerhed for hele vinteren.

Fås hos alle Shell-forhandlere



**A/S DANSK SHELL**

det velkendte, men iøvrigt meget særprægede chassis. Dette består af et centralrør, der fortil bærer en gaffel, i hvilken motoraggregatet er ophængt. Kardanakslen føres gennem centralrøret til differentialet, der er boltet direkte til centralrørets bageste munding. Baghjulene er ophængt i pendulaksler og er affjedret ved hjælp af en tværliggende bladfeder. Forhjulene er ligeledes uafhængigt affjedret. Det nye karosseri er bygget ud i vognens fulde bredde, og formerne er smukke og velproportionerede. Vindspejlet er todelt med en smal midtersprosse, og bagruden er stor og let buet i overensstemmelse med moderne karosseriudformning. Cylinderdiametern i den firecylindrede, topventilede motor er blevet forøget til 72 mm, medens slaglængden på 75 mm er bibeholdt. Slagvolumenet er således sat op til 1221 ccm, og effekten er nu 38 hk. Såvel sporvidde som akselafstand er blevet forøget, og Skoda'en er i det hele taget »vokset sig stor og køn«. Modelbetegnelsen for 1953 modellen er *Skoda 1200*, og vognen fremtræder som en

mellemstor fire-dørs sedan med stort, uændeligt tilgængeligt bagagerum.

Prisen er: excl. omsætning kr. 10.265.—, incl. omsætning kr. 14.624.—.

### Sunbeam Talbot

Den elegante lille Sunbeam Talbot er uændret i produktion for 1953, blot er bag-skærmspladerne, der indkapslede baghjulene, nu blevet udeladt.

Priserne er:

»90« Saloon: excl. omsætning kr. 18.100.—, incl. omsætning kr. 28.825.—.

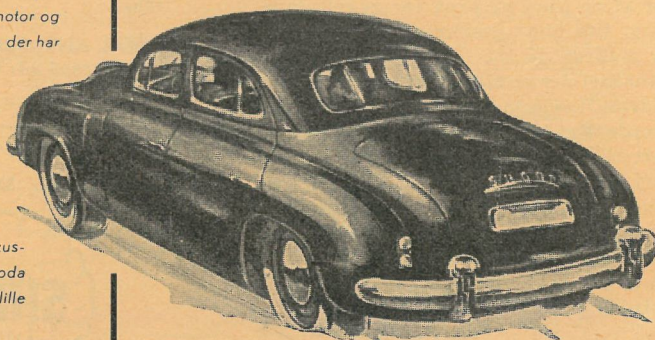
»90« Cabriolet: excl. omsætning kr. 19.300.—, incl. omsætning kr. 29.925.—.

### Tatraplan

Den tjekkiske Tatraplan er næsten uændret i produktion, dog skal det nævnes, at den firecylindrede, luftkølede boksermotor med topventiler nu er monteret med to karburatorer. Boring og slaglængde er henholdsvis 85 mm og 86 mm, hvilket giver et slagvolumen på 1950 ccm. Kompres-

# ŠKODA 1200

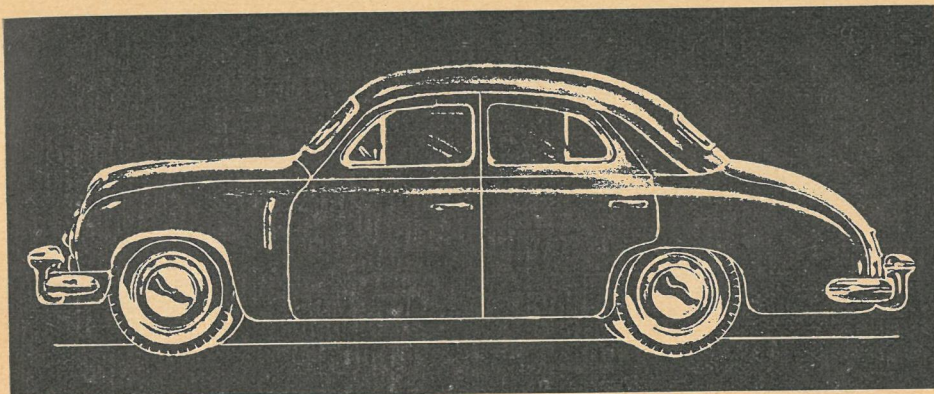
Den nye Skoda "1200" er en vogn i særklasse. Med den spillevende, topventilede motor og det enestående chassis, der har uafhængig affjedring af alle fire hjul, er man sikker på de fornemste og mest overlegne køreegenskaber. Det smukke, rummelige karosseri er absolut luxuspregt og dog er Skoda 1200 at finde i den "lille prisklasse".



Pris excl. oms. kr.  
10.265,-

Pris incl. oms. kr.  
14.624,-

**SKANDINAVISK AUTO IMPORT . BIRKERØD**



En skitse af den smukke Skoda 1200.

sionsforholdet er 6:1, og effekten er 52 hk ved 4000 omdr./min. Vognens tophastighed er 130 km/t, og benzinformbruget er ca. 11 liter pr. 100 km. Det er vel næsten unødvendigt at erindre om, at motoren er anbragt bag bagsædet i en Tatra-plan. Baghjulene er ophængt i pendulaksler med tværliggende torsionsfjedre som affjedrende elementer. Forhjulene er uafhængigt affjedret ved hjælp af to tværliggende bladfjedre.

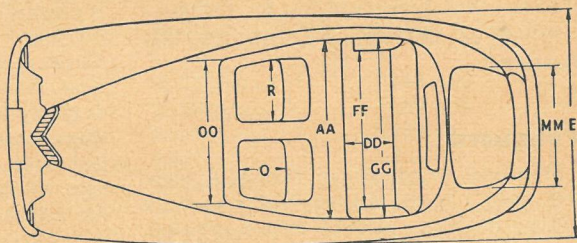
Prisen er: excl. omsætning kr. 13.325.—, incl. omsætning kr. 19.520.—.

## Triumph

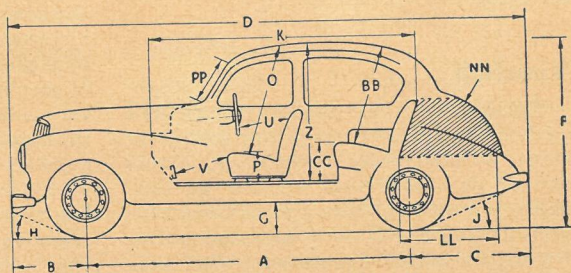
Triumph »Mayflower« er uændret i produktion, og det samme gælder »Renown«, der er monteret med en Vanguard-motor, og den store, elegante limousine. Til marts kommer fabriken imidlertid med en ny roadster, der har særlig interesse for sportsfolk, eftersom motoren, der yder 75 hk, har et slagvolumen på 1991 ccm, altså en kraftig og let vogn i to-liter klassen.

Priserne er:

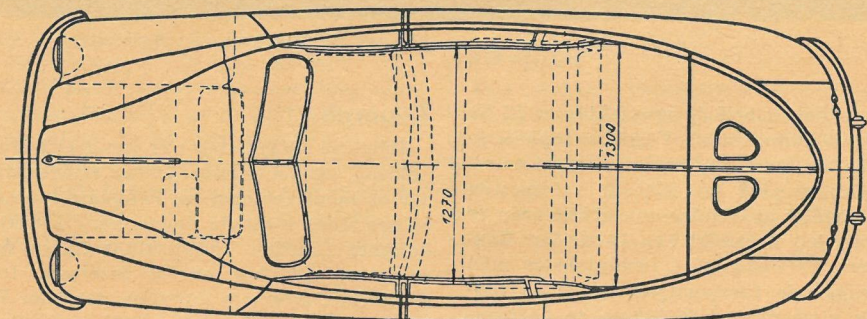
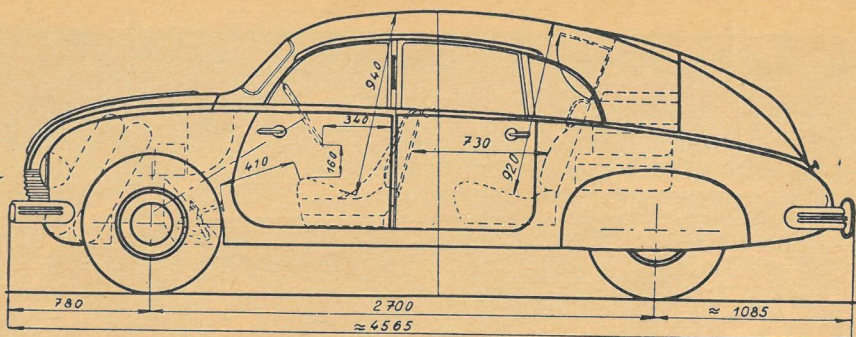
Mayflower: excl. omsætning kr. 8300.—, incl. omsætning kr. 11.650.—.



A. 2476 mm B. 698 mm. C. 1179 mm. D. 4254 mm. E. 1587 mm. F. 1543 mm. G. 168 mm. H. 27° J. 16° K. 2235 mm. O. 1035 mm. P. 273 mm. Q. 470 mm. R. 508 mm. U. 279 mm. (Minimum) 381 mm. (Maksimum). V. 438 mm. (Minimum) 540 mm. (Maksimum). Z. 1188 mm. BB. 933 mm. CC. 349 mm. DD. 508 mm. FF 991 mm. GG. 1397 mm. LL. 705 mm. MM. 914 mm. NN. 0,288 m<sup>3</sup> OO. 1060 mm. PP. 337 mm.



Målskitse af Sunbeam Talbot Saloon.



En målskitse af Tatrplan.

Renown: excl. omsætning kr. 20.260.—, incl. omsætning kr. 31.405.—.

Roadster: excl. omsætning ca. kr. 12.930.—, incl. omsætning ca. kr. 18.800.—.

Prisen på limousinen kendes ikke for øjeblikket.

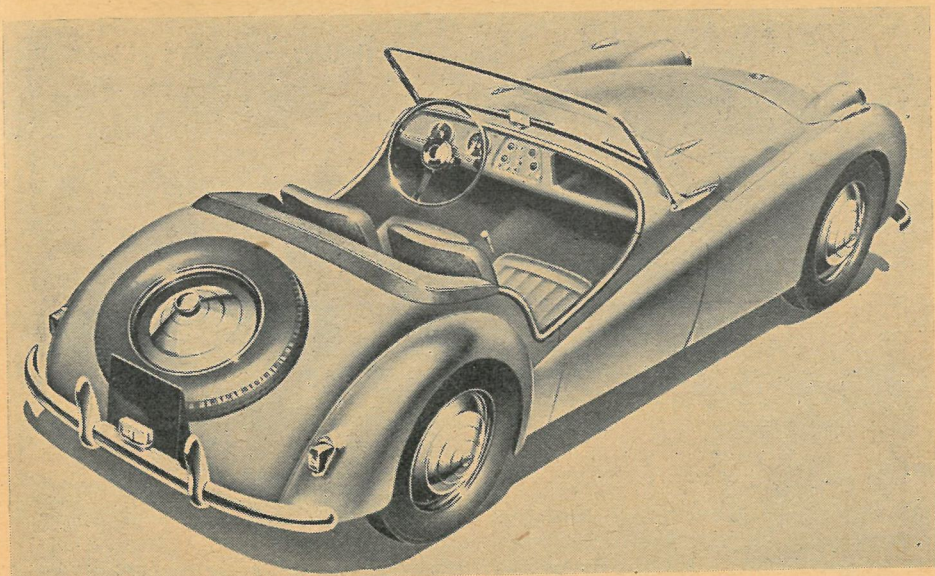
### Vanguard

Standard Vanguard er foreløbig uændret, men i marts måned venter man en helt ny model — eller to. Prisen er: excl. omsætning kr. 11.000.—, incl. omsætning kr. 15.800.—.

### Vauxhall

Vauxhall har faktisk fornyet sig helt og fuldstændigt i to tempi. For godt et år siden introduceredes et helt nyt karosseri til de eksisterende motorer på henholdsvis 4 og 6 cylindre i modellerne Wyvern og Velox. Til dette karosseri er nu fremstillet to helt nye motorer efter kvadratprincippet, d. v. s. at boring og slag-

slængde omtrent måler det samme, og i dette tilfælde er boringen endda større end slaglængden. For den 4-cylindrede Wyverns vedkommende er slagvolumenet sat lidt i vejret, og samtidig er effekten blevet øget til 40 hk ved 4000 omdr./min. mod 35 hk ved 3200 omdr./min., og for den 6-cylindrede motors vedkommende er slagvolumenet blevet sat en ubetydelighed ned, men effekten er alligevel blevet forøget til 64 hk ved 4000 omdr./min. mod før 8,3 hk ved 3500 omdr./min.. Eftersom udvekslingsforholdene i transmissions-systemet er uændret, vil den reducerede slaglængde betyde en lignende reduktion i stempelhastigheden ved en given kørehastighed, og da hestekraft og drejningsmomentkurve tilsyneladende ikke er blevet ændret i væsentlig grad, vil køreegenskaberne, deriblandt accelerationsevnen, bogstavelig talt være som på de tidligere modeller. På grundlag af den nye motor-konstruktion kan man uden videre påregne en betydelig længere levetid for de nye Vauxhall motorer end for den ældre type med større slaglængde end boring.



Den nye 2 liters Triumph Roadster. En usædvanlig lækker, lille sportsvogn, der sikkert kan gøre sig gældende på kortbaner i 2-liter klassen.

Til sammenligning bringer vi nedenstående specifikationer over de nye og de gamle motorer.

Priserne er:

Velox: excl. omsætning kr. 12530.—,  
incl. omsætning kr. 18250.—.

Wyvern: excl. omsætning kr. 11440.—,  
incl. omsætning kr. 16505.—.

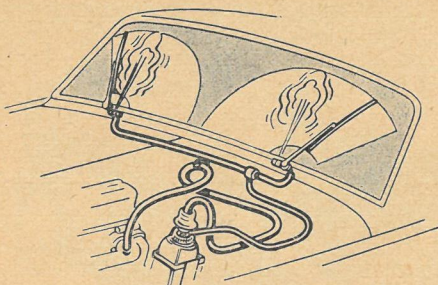
I ovennævnte priser er inkluderet varmeapparat og defroster, og på den 6-cylindrede Velox er en vindspejlsvasker tillige standardudstyr.

*Specifikationer for de nye »kvadrat« motorer:*

	Wyvern	Velox
Cylinderantal	4	6
Boring	79,37 mm	79,37 mm
Slaglængde	76,20 mm	76,20 mm
Cylindervolumen	1.507 lt.	2.262 lt.
Kompressionsforhold	6,4:1	6,4:1
Effekt	40 hk ved 4000 omdr./min.	64 hk ved 4000 omdr./min.
Drejningsmoment	9,82 kgm v. 2000 omdr./min.	14,93 kgm v. 1200 omdr./min.

*Til sammenligning anføres de tidligere motorspecifikationer:*

	Wyvern 4-cyl.	Velox 6-cyl.
Boring	69,5 mm	69,5 mm
Slaglængde	95,0 mm	100,0 mm
Cylindervolumen	1,442 lt.	2,275 lt.
Kompressionsforhold	6,4:1	6,75:1
Maksimum hk	35 hk ved 3200 omdr./min.	58,3 hk ved 3500 omdr./min.
Drejningsmoment	9,82 kgm v. 1800 omdr./min.	14,72 kgm v. 1100 omdr./min.



En skitse af vindskærmsvaskeren på den 6-cylindrede Vauxhall. Ved hjælp af vacuum sprøjtes to vandstråler op på vindspejlet, når man trykker på en knap på instrumentbordet.

## Wolseley

De to modeller four-fifty og six-eighty er uændret i produktion, men dertil kommer en ny model, nemlig four-fourty-four, og et nærmere studium af motorspecifikationerne viser, at det er M.G. motoren (TD, Midget), man har anvendt i denne vogn — en mistanke der er blevet bekræftet. Som de øvrige Wolseley-modeller er four-fourtyfour overordentlig smukt udstyret, og karosseriet, der er bygget ud i vognens fulde bredde, er ikke alene udformet på en måde, der giver smukke linier, men det er tillige en overordentlig rummelig vogn. Vindspejlet er kraftigt buet, og man kan i det hele taget konstatere vidtgående forholdsregler for at sikre såvel komfort som køresikkerhed.

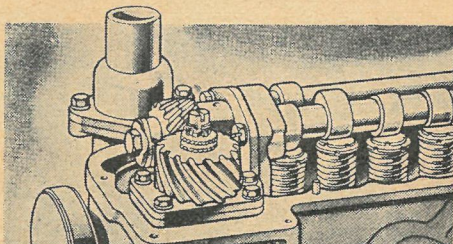
Model four-fourtyfour er endnu ikke kommet til landet, men prisen vil antagelig blive kr. 22.000 incl. omsætningsafgift.

Priserne er:

Four Fifty: excl. omsætn. kr. 14.550.—, incl. omsætn. kr. 21.680.—.

Six Eighty: excl. omsætn. kr. 16.100.—, incl. omsætn. kr. 24.325.—.

I ovennævnte priser er inkluderet varmeapparat og defroster.

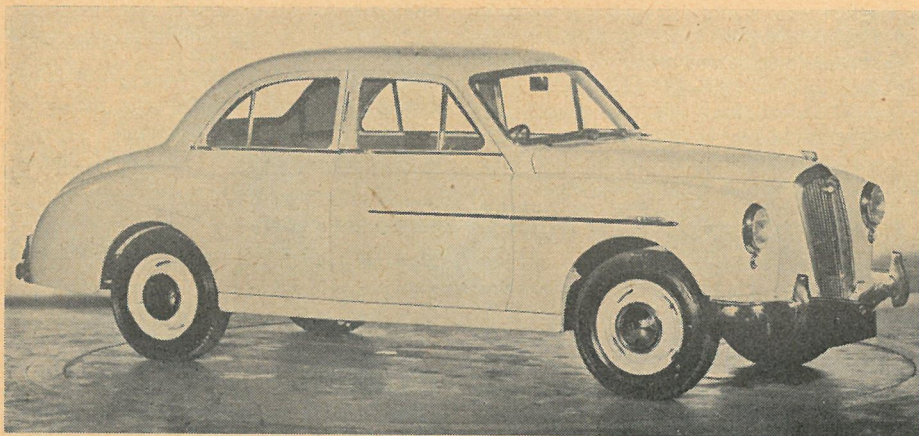


Den overliggende knastaksel på Morris Six og Wolseley Six Eighty trækkes af en lodret stående taktaksel og skrårskårne tandhjul. Hele konstruktionen vidner om godt og gedigent maskinarbejde.

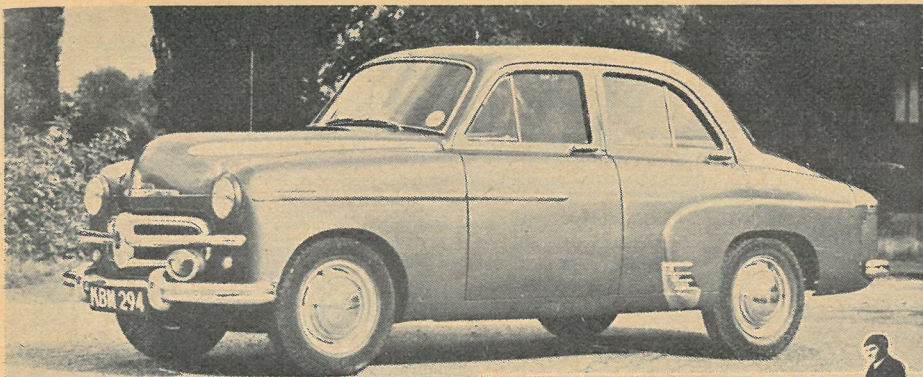
## Volvo

Den svenske personvogn, Volvo PV 444 er uændret i produktion. Vi har et stille håb om at kunne prøvekøre denne vogn i løbet af året, men foreløbig indskrænker vort kendskab til denne model sig til de præstationer, vi har set den udføre på de svenske veje.

Prisen er: excl. omsætningsafgift kr. 11.200.—, incl. omsætningsafgift kr. 16.120.—.



Den nye Wolseley Four-Fourty-Four er en smuk, rummelig og meget komfortabel 4-dørs sedan.

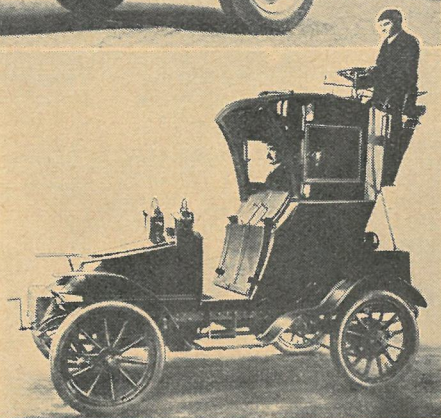


De nye Vauxhall modeller Wyvern og Velox har samme karosseri, og forskellen afsløres først når man åbner kølerhjelmen idet Wyvern har en 4-cylindret, topventilet motor, medens Velox har en 6-cylindret, topventilet motor.

## VW

Den nye folkevogn med syncromeshgear er allerede udførligt omtalt på side 629 i vort november-nummer 1952. Folkevognsfabriken indtager imidlertid en ganske ejendommelig særplads i automobilteknikens historie, idet det oprindelige projekt har stærkt præg af en befaling fra det daværende »førerhovedkvarter«. Meningen var jo, at de tyske borgere skulle spare sammen til en vogn ved hjælp af sparemærker, og disse sparemærker skulle være drift- og arbejdskapital for den påtænkte folkevognsfabrik. Vognene skulle distribueres uden om forhandlere o. s. v., således at vognene kunne leveres til den absolut lavest tænkelige pris. I hele projektet var imidlertid kun én realitet, nemlig dr. Porsche, og at den vogn, han konstruerede, kunne overleve den nazistiske svikmølle, ser man med al ønskelig tydelighed idag. Af de tyske indregistreringstal for oktober måned fremgår det, at af samtlige indregistrerede vogne var de 49,3 pct. folkevogne. Samtidig meddeler fabriken, at VW-motor nr. 500.000 blev fremstillet den 13. november, og næsten samtidig løb folkevogn nr. 400.000 siden 1945 af samlebåndet. Disse tal er de største, der nogensinde er opnået indenfor den tyske automobilindustri.

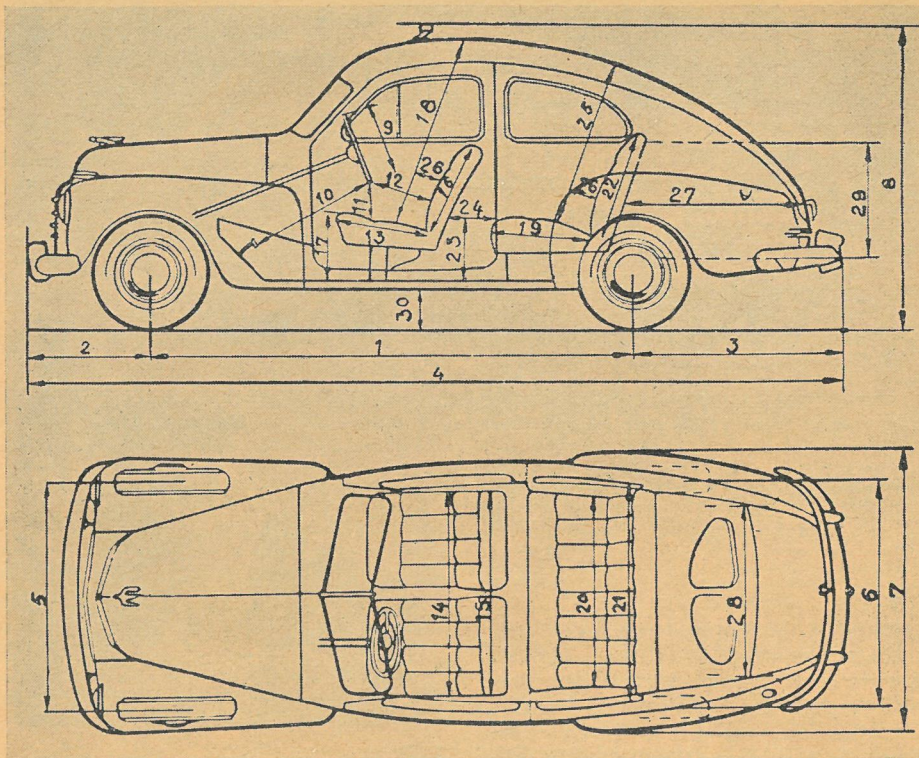
Folkevognsfabriken har iøvrigt modtaget en del Marshall-hjælp, og fra Marshall-



Som en morsom kontrast til den moderne Vauxhall model bringer vi ovenstående et billede af en Vauxhall fra 1904—1905, der er skabt i den legendariske engelske Hansom-Cab's billede.

organisationen meddeles det, at folkevognsfabriken har forøget produktiviteten betydeligt. I 1946 behøvedes således 744 arbejdere til at fremstille 1000 biler årligt, medens det samme arbejde idag kan udføres af kun 120 mand. Produktionsværdien pr. år og arbejder er samtidig steget fra 6850 D-mark i 1946 til 39.553 D-mark i 1952. Fabriken beskæftiger i øjeblikket 17.000 personer, af hvilke de 3000 er blevet ansat i løbet af det sidste halvår.

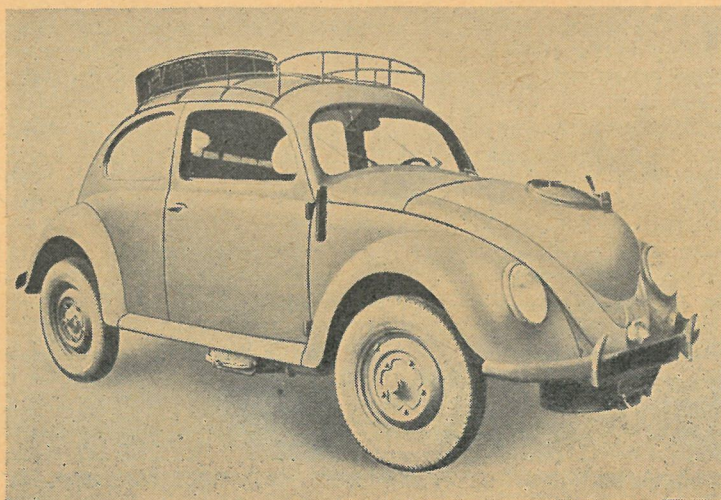
Iøvrigt er det lykkedes fabriken at finde folkevogn nr. 3, der er den ældste eksisterende folkevogn idag, eftersom folkevogn nr. 1 og 2 begge blev ødelagt under krigen. Folkevogn nr. 3 var en af forsøgsvognene, der blev bygget på Porcheværket i Stuttgart, og den startede sin løbebane i juli 1938. I 2 år blev den dag efter dag jaget 400 km i gennemsnit ofte med professor Ferdinand Porsche senior ved rattet, og



En målskitse af Volvo PV 444.

selvfølgelig blev denne forsøgsvoan udsat for de hårdeste prøvelser ved at blive tvunget over ujævne veje og afsted langs de snorlige autobaner med tophastighed. Alle

steder blev den belejret som en filmstjerne, så man tilsidst måtte gemme den og søge politibeskyttelse. Ved hjælp af lommeknive prøvede nysgerrige at konsta-



Nej, det er ikke nogen ny Folkevognsmodel, det er Folkevogn nr. 3 med påmonteret trækulsgenerator. Af hensyn til generatoren har man fundet det formålstjenligt at lave den lille udbygning på »kølerhjelmen«. Generatorens låg ser man oven på hjelm, medens bunden af generatoren ses under den forreste kofanger. Folkevogn nr. 3 er stadig i fuld drift.

tere, om karosseriet var fremstillet af stålplader eller af kunststof, og efter et kort ophold skete det ikke sjældent, at man før starten først måtte trække en dreng frem mellem hjulene, hvor han havde placeret sig for at studere vognen fra undersiden. Engang troede man, at folkevogn nr. 3 skulle slutte sit bevægede liv på en brat måde. Mellem Stuttgart og Danzig blev den presset helt ud til siden af en lastvogn, og med 100 km/t slog forsøgsvognen en kolbøtte og gled derefter på tagets kant hen ad autobanen. Efter at den atter var rejst op på hjulene, viste det sig, at kun vandlisten var trykket ind. Under krigen kom det historiske køretøj til Berlin på Porscheværkstedets derværende afdeling. Her gennemgik den en af tiden betinget operation, idet den blev forsynet med en trækulsgenerator. Arret efter denne operation kan endnu ses på traversen under den forreste hjelm. I denne nye skikkelse kørte vognen igen over 100.000 km.

Medens kampen om Berlin stod på, blev vognen demonteret og gemt af vejen for efter krigen atter at blive samlet, og en prøvetur viste hurtigt, at vognen stadig var fuldt intakt. Køretøjet er nu forsynet med sin anden udskiftningsmotor, og den har ialt tilbagelagt mere end 485.000 km. I løbet af sin 14-årige levetid har VW nr. 3 altså tilbagelagt en strækning, der svarer til jorden rundt 12 gange.

Priserne på VW er idag:

Model 11 A, standard (mekaniske bremseser og uden syncromesh i gearkassen): excl. omsætning kr. 7525.—, incl. omsætning kr. 10487,50.

Model 11 C de Luxe (med hydrauliske bremseser og syncromesh gearkasse): excl. omsætning kr. 8200.—, incl. omsætning kr. 11500.—.

Model 11 GS med skydetag i stof, syncromesh gearkasse og hydrauliske bremseser: excl. omsætning kr. 8750.—, incl. omsætning kr. 12325.—.

Model 15 A, 4-personers cabriolet med hydrauliske bremseser og syncromesh gearkasse: excl. omsætning kr. 11795.—, incl. omsætning kr. 17072.—.

7-personers bus: excl. omsætning kr. 12435.—, incl. omsætning kr. 18095.—.

7-personers bus »Samba« med skydetag og sky-view: excl. omsætning kr. 16400.—, incl. omsætning kr. 24600.—.

## Mobylette er den rette!



*let at køre  
-svær at høre*

### I England skriver man om Mobylette

Saa fuldstændig rigtig, saa økonomisk, saa sikker, saa behagelig, saa let at køre og vidunderlig at øje

### at De ikke har Raad til at undvære en »Mobylette«

— men det er ikke mærkeligt, for Mobylette er Verdens mest solgte 2-hjulede Motor-køretøj!

Forlang Brochure og se Mobylette hos en af vore Forhandlere eller hos os. Vi anviser gerne den nærmeste.

### KNUD MADSEN

Generalrepr. og Fabrikant for Danmark  
Toldbodvej 7, København K - BY 9280

# teknisk **BREVKASSE**

Efter at have læst mange af Deres glimrende svar i SMJ's tekniske brevkasse vil jeg forsøge mig som »Spørge Jørgen«.

Jeg står for at skulle foretage et større indgreb på min NSU 1939 model. Motoren er en 350 ccm topventilet (hårnålevent.) med åbent topstykke. Nu ville jeg spørge, om De kan hjælpe mig med at skaffe de nøjagtige specifikationer over cyklen, f. eks. lysanlæg og ventilernes stilling. Samtidig vil jeg spørge, hvorfor findes der ingen reparationsbøger for tyske motorcykler?  
NSU, Vb.

*Et diagram over det elektriske ledningsnet i Deres NSU model 351 OSL finder De i SMJ oktober 1951 side 527. Ventilspillerummene er med varm motor 0,2 mm for indsugningen og 0,25 mm for udblæsningen, fortændingen er 12 mm. Indsugningsventilen åbner 25°—35° før top og lukker 55°—65° efter bund. Udblæsningsventilen åbner 55°—65° før bund og lukker 25°—35° efter top. Der vil forhåbentlig i det kommende år komme en reparationsbog, der også gælder for tyske motorcykler — vi er ved at skrive den.*

I Deres svar til A. R., Skive, i bladets nr. 10 mener jeg, der er begået en fejl, når det oplyses, at en pakning mellem svømmerhus og svømmerhusdæksel skulle kunne bevirke, at svømmerstanden bliver hævet, hvilket er umuligt, såfremt det er en Amal karburator, der er tale om, og det må man næsten gå ud fra, når der ikke hverken i spørgsmålet eller i svaret oplyses, hvilket mærke det er; Amal er jo dog den mest anvendte karburator.

V. K., Birkerød.

*De har fuldkommen ret, for så vidt at det drejer sig om en Puch karburator med*

*nåleventilens sæde anbragt i svømmerhusdækslet. Det skal indrømmes, at ingen udenforstående kunne ane dette, men sagen er den, at vi af hensyn til pladsen bliver nødt til at korte brevene ned det mest mulige, og derved har vi glemt at skrive, hvilken karburator det drejer sig om. I en AMAL-karburator kan man lægge så mange pakninger man vil mellem svømmerhuset og dets dæksel, men heller ikke på denne karburator type tjener en sådan pakning noget fornuftigt formål.*

Jeg har en solo »New Imperial« 1931 med en udmærket 350 ccm motor. Den har imidlertid den skavank, at når den bliver belastet, skrider den i koblingen, selv ved små hastigheder. Samtidig piber den meget højt i stød, og jeg bliver nødt til at tage gas fra den. Koblingen er den originale, som jeg lige har fået nye belægninger på. Jeg vil nødig ofre en ny gearkasse, da gearene i sig selv er udmærkede. Kan der gøres noget ved koblingen?

H. N., Aalborg.

*Alt tyder på, at koblingsfjedrene ikke er kraftige nok. De trænger sikkert til at blive udskiftet.*

Undertegnede beder Dem venligst svare på følgende spørgsmål: Jeg har en motorcykle med en 98 ccm Sachs motor, der har svinghjulsmagnet og -dynamo (Bosch fabrikat) med direkte strømtilførsel til lygterne. Jeg har nu købt en ladeensretter for at få dynamoen til at lade på akkumulator og spørger, hvordan ledningerne skal forbindes. Ensretteren er »Københavns Elektrik« fabrikat, fremstillet af en enkeltplade med 1 + og 1 ÷ pol. Samtidig spørges, om der stadigvæk fabrikeres 98 ccm Sachs motorer?

M. M., Lønborg.

De kan ikke uden videre indskyde en ensretter til opladning af batteriet. På den Bosch svinghjuls magnet, der her er tale om, findes foruden magnetspolen to lys-spoler til direkte belysning, og dette anlæg skal for så vidt bibeholdes. Der skal desforuden monteres en 1,5 watt ladespole (såfremt den ikke allerede er der i forvejen), og den afgivne vekselstrøm fra denne spole skal føres over ensretteren til batteriet. Se skemaet for Bosch svinghjuls-magneter i Skandinavisk Motor Journal marts 1951. Sachs motoren på 98 ccm er ikke længere i produktion.

Som fast holder af Deres gode og vejledende blad tillader jeg mig at stille Dem et par spørgsmål. Jeg er ejer af en Chevrolet varevogn model 33, men der er lagt en ombytningsmotor i, ham jeg købte den af sagde en 37—38 model; denne her har også 14 mm tændrør, og efter hvad jeg ved, begyndte Chevrolet med det i 1936, før den tid havde de da ikke 18 mm? Det, jeg vil spørge om, er, hvad der er årsagen til, at motoren ikke vil starte, når den er kold, selvstarteren kan ikke trække den, derimod er den nem og villig, når den er

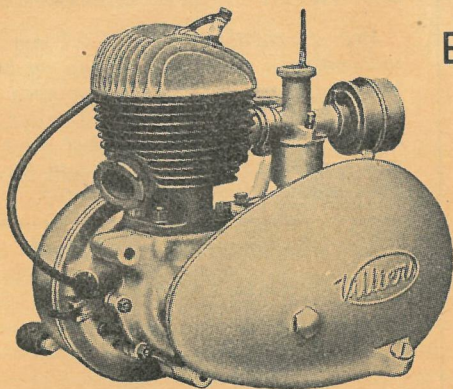
varm. Jeg har lige fået nyt batteri på, og selvstarteren har fornylig været adskilt og rensset og skulle derfor ikke fejle noget. Kan det tænkes, at tændrørene kan have noget med det at gøre? Den stedlige mekaniker har haft dem af og rensset på en elektrisk stålborste og justeret dem; der sidder 3 Champion 2 AC og 1 Bosch i, hvilket tændrør er bedst til omtalte motor? Jeg mener, at Bosch skulle være et godt rør, men hvilket nr.? Til tider vil pilen på ampèremetret ikke flytte sig, når jeg drejer nøglen, men lukker jeg så motorhjelmen op og drejer den smule frem og tilbage, jeg kan, med dækslet på strømfordeleren, altså det, ledningerne til tændrørene sidder i, er der straks tænding på. Nu er det, jeg gerne vil høre, hvad De mener, der kan være i vejen. Hvilket tændrør er bedst til en Harley 7/9 30 model 2- cyl.?

A. T., Langesø.

På grundlag af de givne oplysninger kan vi ikke bestemme årgangen på Deres motor nøjagtigt, idet Chevrolet gik over til 14 mm tændrør allerede i 1933. Hvis selvstarteren er blevet repareret på samme værksted, der har »børstet Deres tændrør

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY



Villiers

MOTOR

122 ccm

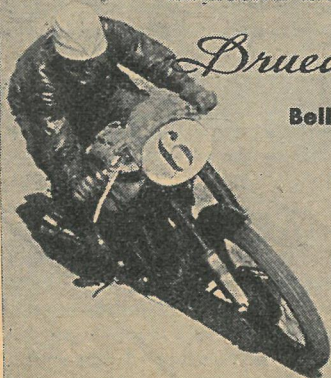
197 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

**STEVNS & COMPANY**

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567

Klichéerne laver



*Druedahl*

Bella 2409



kan De selv gøre en hel del for at opnå, først og fremmest ved at sørge for at Deres vogn ses klart bagfra. Det gør De bedst og uden risiko for tekniske fejl ved at montere de nye

**LUCAS**

**REFLEX-GLAS**

Til personvogne fra pr. par ... kr. 6,10  
til lastvogne fra pr. par ... kr. 13,50  
gummiindfattede i rød eller ravgul.

Lucas brochuren »Sikker baglygteføring«  
med mange gode praktiske råd og vink  
udleveres gratis af Deres forhandler eller

**KETNER**  
AXEL KETNER • KØBENHAVN

VORDINGBORGGADE 6-8  
KØBENHAVN Ø. TRIA 3131\*

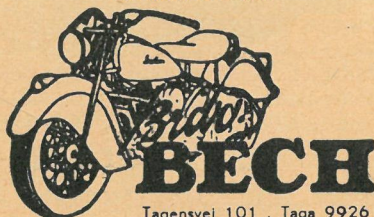
med en stålbooste«, vil vi ikke se bort fra den mulighed, at samme selvstarter i nogen grad kan være defekt, men lige så sandsynligt er det, at De kører med for svær olie på motoren. Skift ud til en regulær vinterolie, f. eks. SAE 20-30, og hvis det ikke hjælper på starten, send da selvstarteren til et specialværksted. Iøvrigt vil det sikkert ikke være nogen skade til, om De udskifter Deres prøvekolektion af tændrør og sætter 6 tændrør af fabrikat A. C. 46 i. Det er under alle omstændigheder det rør, der hører til motoren, uanset hvilken årgang den er mellem 1933 og 1937. Når amperemeternålen ikke slår ud, som De beskriver det, skyldes det ganske simpelt, at motoren står i en stilling, der netop har åbnet kontaktpunkterne, og strømkredsen er således ikke sluttet. Hvis De drejer motoren (eller strømfordeleren), vil kontaktpunkterne lukke, og strømkredsen er sluttet. Der er altså ikke noget unormalt i dette forhold. Det rigtige tændrør til den omtalte Harley Davidson model er Champion 7 Com.

Idet jeg går ud fra, at bladet har en teknisk brevkasse, for at den skal benyttes, tillader jeg mig herved at stille følgende næsvise spørgsmål: 1) Ventildiaqram for Nimbus 1948. 2) Spillerum mellem ventilvippearne og ventil (såvel ind-sugning som udstødningsventil) for samme Nimbus. 3) Tændingstidspunkt for samme?  
J. M. H., Lunderskov.

Med et ventilspillerum på 0,2 mm skal indsugningen åbne 12° før top og lukke 46° efter bund, medens udblæsningen skal åbne 47° før bund og lukke 8° efter top. Iøvrigt skal ventilspillerummet være 0,5 mm for indsugningen og 0,8 mm for udblæsningen stillet ved kold motor.

**Motorcykle-Værksted**

Specialværksted for  
**INDIAN-RUDGE**  
RESERVEDELE OG UDSTYR  
Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Taga 9926

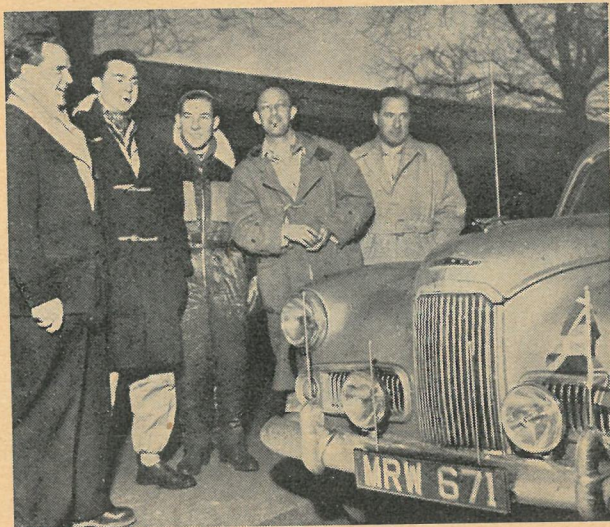
## ★★★ OG VEJ ★★★

Ilddåb.

Lige præcis i den tid, da den internationale automobilsport er flyttet inden-dørs og i højere grad foregår omkring vel-dækkede borde eller på blanke parket-

Snipe på vej fra London til Cape Town — et lille trip på godt 16.000 km. Den 26. november kl. 10,15 forlod vognen Hyde Park Corner med *Hincliffe, Walshaw* og *Longman* »ombord«, og 13 døgn, 9 timer

Et snapshot fra den nye Humber Super Snipes lyn-visit i København, da den fra Oslo var på vej gennem Europa. Fra venstre til højre ses direktør W. Bruun, British Motors, David Humphrey, Stirling Moss, John Cutt og Leslie Johnson.



gulve — kort sagt mens klubberne har travlt med at fejre de obligate årsfester — har Rootes-koncernen sikret sig en virkelig fin reklame ved at møde med to imponerende præstationer.

Den 2. december klokken 3 om morgenen kørte *Stirling Moss* og *Leslie Johnson* med *John Cutt* og *David Humphrey* som navigatører og mekanikere fra Oslo med en ny *Humber Super Snipe*. 3 døgn, 17 timer og 59 minutter senere rullede vognen op foran toldstationen i Villa Formoso på den portugisiske side af grænsen mellem Spanien og Portugal. Besætningen havde tilmed kørt den nærmeste omvej — forreklamen lovede 15 lande på 5 døgn — og havde bl. a. været en afstikker i Jugoslavien. De lovede 15 lande blev besøgt på mindre end 4 døgn, og totaldistancen var 5.362 km, som tilbagelagdes med 58,32 km/t, alle stop inklusive.

Samtidigt med dette private rally, der stiller det officielle Monte Carlo rally kendeligt i skygge, var en anden Super

og 6 minutter senere var den velbeholden i Sydafrikas store havneby. Turen blev kørt med ca. 50 km/t, ny rekord for denne strækning.

Det tør siges, at Super Snipe'n, som præsenteredes på sidste London-udstilling for et par måneder siden, har fået sin ild-dåb under disse to distancefarter.

### Monte Carlo Rally.

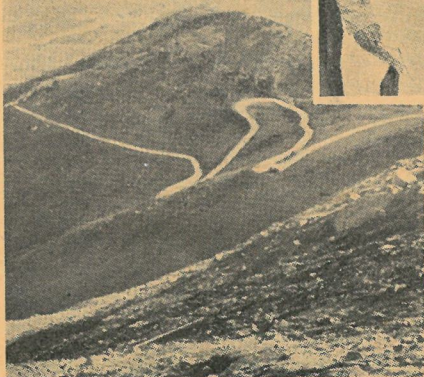
Den 20. januar startes årets rally til Monte Carlo, og af de fem danske hold starter *Nellemann* (Ford Zephyr), *Kaj Johansen* (Ford Consul), *Voigt-Nielsen* (Folkevogn) og *Morian Hansen* (Tatrapian) fra Stockholm, mens *Erichsen* (Jowett Javelin) har valgt Oslo.

### B. R. D. C. jubilæum

*British Racing Drivers Club*, en virkelig eksklusiv klub for aktive kørere, fejrede sit 25 års jubilæum med en enestående fest den 12. december. Hertugen af Edinburgh var hædersgæst, og alle britisk bil-



Det Mobiloil team, der besatte de tre første pladser i årets løb. Fra venstre Unser (nr. 2), Hammond (nr. 1) og Rogers (nr. 3).



sports store navne var samlede til ud på de meget små timer. Gæstelisten viser, at det har været alle tiders chance for autoforfjægere, men der blev ikke lukket en eneste ind. SMJ gratulerer til den runde fødselsdag — måtte klubben blomstre til tidernes ende.

## PIKES PEAK

Amerikas hårdeste bjergløb, Pikes Peak, er netop blevet kørt. Pikes Peak sætter i nogen grad det berømmelige engelske Shelsley Walsh i skygge, idet starten foregår i 1402 fods højde over havet, og gennem 125 kurver kører vognene de 12 miles op til mållinten, der ligger 14109 fod over havets overflade. Gennemsnitsfarten er omkring 75 miles i timen, og endelig skal det bemærkes, at vejen hovedsagelig består af en ret ujævn grusvej. Kun på et forholdsvis kort stykke kan vognen komme op på tophastighed, og kørerne farer af sled langs en dyb afgrund med 170 km/t. Det er ikke let for motorerne at præstere topeffekt i den tynde luft nær mållinien, og som et kuriosum skal det nævnes, at den dér beliggende restaurant må koge sine æg i 10 minutter i stedet for som normalt i 3 minutter. På det øverste billede ses vinderen, George Hammond, på vej mod målet. Læg mærke til støvsken, der markerer kurven. Til venstre et blik ned over hårnålekurverne.

# FURIOSO

— i den store stil

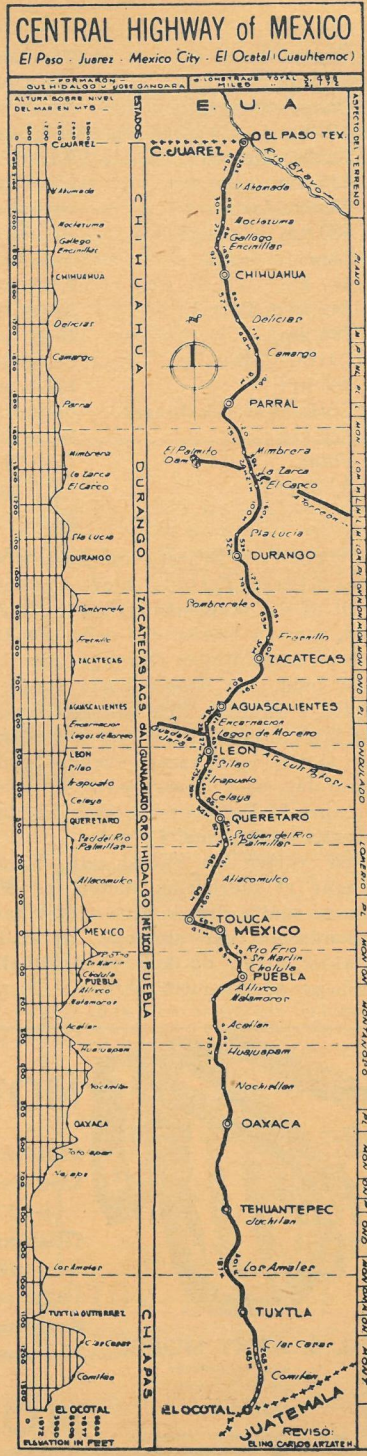
Tredie udgave af det gigantiske mexikanske landevejsløb, der går under det klingende navn *Carrera Panamericana* eller *Carrera Mexicana*, tilhører nu historien. *Mercedes-Benz* vandt en overbevisende sejr — men dermed er alt ikke fortalt, og der er god grund til at filosofere lidt over jættedysten på Mexicos landeveje. Løbet, der ganske savner side-stykke nu om stunder, blev kørt første gang i 1950 som indvielse af den panamerikanske landevej gennem Mexico. Dengang blev det kørt fra nord til syd fra *Ciudad Juarez* på grænsen til U.S.A. til *El Ocotil* i bjergene, der grænser mod Guatemala. Strækningen var 3.378 km, og af 132 startende nåede kun 57 i mål. Amerikaneren *Hershel McGriff* vandt med 124,6 km/t med en grundigt ombygget *Oldsmobile*.

I 1951 blev løbet kørt i modsat retning, og den vanskelige bjergetape på 265 km fra *El Ocotil* til *Tuxtla Gutierrez* udgik. 93 vogne startede, og 35 fuldførte det 3.113 km lange løb med *Piero Taruffi's* og *Luigi Chinetti's Ferrari* på førstepladsen (141,9 km/t), tæt fulgt af *Ascari* og *Villoresi* i en anden Ferrari.

Den sidste carrera blev kørt over samme distance som det foregående år, men vejen var grundigt udbedret på flere steder, så nogen direkte sammenligning kan ikke foretages mellem de opnåede hastigheder, som fremgår af omstående oversigt.

Men de tørre tal fortæller kun en lille del af historien om dette brævallaslag mellem *Mercedes-Benz*, der havde sat den herømmelige 300 SL ind, og Ferrari, der startede med en ny 4,1 liters model. Tallene fortæller heller ikke om den unge franske kører *Jean Behra's* helt modige indsats med den fnuglette 2,3 liters *Gordini* — en inspireret kørsel, som brat blev afsluttet, da Behra styrtede i en kløft med vognen på 2. etape og kom alvorligt til skade — lykkeligvis dog ikke værre, end at han er ved at forlade hospitalet nu.

Da Behra styrtede, kom *Giovanni Bracco*, sejrherren fra *Mille Miglia*, der havde fulgt den franske vogn som en skygge, op på førstepladsen, som han ved taktisk klog kørsel bevarede trods konkurrenter-



<i>Etape</i>
Tuxtla Gz
530 km
Oaxaca-Puebla
412 km
Puebla-Mexico
130 km
Mexico-Leon
430 km
Leon-Durango
537 km
Durango-Parral
404 km
Parral-Chihuahua
300 km
Chihuahua-Cd. Juarez
370 km
<i>Total</i>
3.113 km

<i>Vinder 1951</i>
Trévoux (Packard)
126,3 km/t
Ascari (Ferrari)
122,3 km/t
Taruffi (Ferrari)
138,0 km/t
Ascari (Ferrari)
157,7 km/t
Ascari (Ferrari)
157,6 km/t
Ascari (Ferrari)
154,2 km/t
Bettenhausen (Chrysler)
181,1 km/t
Bettenhausen (Chrysler)
182,3 km/t
Taruffi (Ferrari)
141,9 km/t

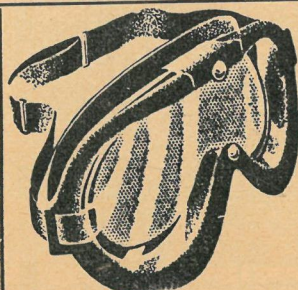
<i>Vinder 1952</i>
Jean Behra (Gordini)
141,1 km/t
Villoresi (Ferrari)
134,8 km/t
Villoresi (Ferrari)
168,0 km/t
Villoresi (Ferrari)
178,9 km/t
Kling (Mercedes)
184,3 km/t
Kling (Mercedes)
172,0 km/t
Kling (Mercedes)
204,1 km/t
Kling (Mercedes)
212,7 km/t
Kling (Mercedes)
165,0 km/t

nes etapesejre. Bracco, som kørte sin private 3-liters *Ferrari*, blev dog presset hårdt af det respektindgydende *Mercedes*-hold, som på *Neubauer's* ordre gik til angreb på strækningen Durango-Parral, men uden held, for Bracco førte stadig med næsten 4 minutter. Den enlige *Ferrari* blev dog jaget ubarmhertigt og var uden taktisk støtte, idet Ascari var gået ud den første dag, og Villoresi måtte give køb på 5. etape. Af *Ferrari's* fabrikshold var kun Chinetti endnu med i løbet.

Ved starten fra Parral satte Mercedes-kørerne et morderisk tempo, og 80 km fremme måtte Bracco give op. *Ferrari's* transmission var sprængt. Dermed var udfaldet givet, og kun et ubetænksomt brud på reglementet berøvede Mercedes

en tredobbelt sejr, fordi amerikaneren *John Fitch*, der i blændende stil kørte den tredje *Mercedes* — en åben model — blev diskvalificeret. Slutresultatet blev derfor, at Karl Kling besatte førstepladsen, en god halv time foran Hermann Lang, der kørte den anden *Mercedes*. Chinetti kom ind på 3. pladsen seks minutter efter Lang. Fjerdepladsen gik til *Umberto Maglioli* — Italiens kommende stjerne — der kørte en *Lancia* med kompressor, og hans præstation var en af løbets fineste.

Resultaterne har været en bitter pille at sluge for *Enzo Ferrari*, navnlig efter triumfen i den forrige *carrera*. Nederlaget kan dog ikke bortforklares, men det kan være interessant at søge dets årsager. *Mercedes 300 SL* er udstyret med en 6-



**U. S. ARMY MODEL**  
klar, splintsikker  
og udskiftelig rude  
**kr. 14.-**

sendes portofrit pr. efterkrav

## 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. .... - **29.50**  
**Køretæpper** (kraftig, vandtæt kalechedug) .. - **19.50**  
**Nyrebæltter** prima kvalitet ..... - **19.50**

**MOTOR DRESS** BLÅGÅRDSGADE 24  
TELEFON NORA 2536



Jean Behra's Gordini ses her i en klippespalte, efter at den var styrtet ud fra vejen. Som ved et mirakel slap den unge franskmænd fra uheldet med livet i behold. Øverst på billedet skimtes landevejen.

cylindret 2.996 ccm motor, der udvikler ca. 190 hk. Vognen vejer ca. 1.100 kg startklar og har en tophastighed omkring 260 km/t. Ferrari »Mexico« har en 12-cylindret motor på 4.100 ccm, der afgiver 180 hk. Startvægten ligger på 1200 kg, og maksimalhastigheden er — som konkurrentens — 260 km/t. Tilsyneladende skulle de to vogne køre side om side alle 3.113 km, men i SMJ's septembernummer 1952 kan De læse, hvorfor Mercedes havde størst chance for at vinde. Den er nemlig lettere og har en luftmodstandskoefficient, der ligger så lavt som 0,25, d. v. s. noget under Ferrari-karosseriets.

Sagt på en anden måde: efter de fore-

liggende oplysninger at dømme behøver Mercedes 300 SL kun 30 pct. af den kraft, dækkene formår at overføre til vejbanen, for at holde fuld hastighed på plan, lige betonvej. Ferrari »Mexico« må derimod op på ca. 50 pct. Begge vogne har således en meget stor kraftreserve, men da den samlede køremodstand (rulningsmodstand samt luftmodstand) er lavest for Mercedes-vognen, har den i forhold til Ferrari-modellen en ca. 15 pct. større kraftreserve, der kan anvendes på stigninger og under acceleration. Keine Hexerei — nur Behändigkeit.



N.V. fabrikken udnytter hele sin erfaring og resultaterne af utallige eksperimenter i denne motorcyklekonstruktion. Leveres med 125 ccm DKW-motor.



EMC, den uovertrufne, engelske to-takter med dobbeltstemplet 350 ccm motor, der yder 18 hk, kan vi nu levere fra lager.



Vi leverer Dem Tysklands fineste motorcykle, hvadenten De foretrækker en let to-takt maskine eller den kraftige, to-cylindrede fire-takt motor, og vi yder Zündapp-service.

**ARIEL**

Kom ind og se på en Ariel hos os. Een-, to og firecylindrede modeller. Der er sikkert en Ariel, der passer Dem - og vi kan påtage os at passe Deres Ariel for Dem.

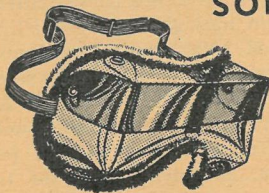
**AUT. FORHANDLER  
VÆRKSTED  
TO-TAKT EKSPERT**

*Bagger's*  
**MOTOR-SERVICE**  
SCT. PEDERSVEJ 1. HELLERUP  
TELF. HELLRUP 8231

DISTRIKTFORHANDLER FOR MOBIL BB-TOTAKT

## MOTORBRILLE m. stilbar SOLSKÆRM

mønsterbeskyttet

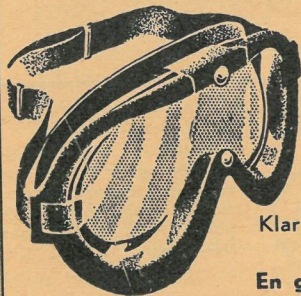


— også ideel  
til natkørsel

Fremstillet af  
brandsikker  
plasticrude m.  
chenillekant

og med plads til alm. brillestel

## AMRK. MOTORBRILLER



med blød  
smidig  
gummikant

Udskiftelig  
plasticrude

Klar eller farvet

En gros:

**Harry Petersens Eftf.**  
Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361



250 - 350  
og 500 ccm



125 og 150 ccm

Leveres omgående fra lager.

Til varetransport.

Til personbefordring.

Med eller uden købstilladelse.

De mest indkapslede og bedst  
afbalancerede maskiner.

(Ingen ekstraregning på fjedrende bagstel.)

**ERIK ORTH** Lyngbyvej 36, Kbh. Ø  
C. 12.372, 12.375

## Rekordhjørnet.

Monthéry har været skueplads for flere rekordforsøg. *Brudes* og *Hartmann* har sat en række rekorder i klasse F (1101—1500 ccm) med en *Borgward*, bl. a. 100 km med 215,1 km/t. Tre M.G.-, en Bugatti- og en Porche-rekord blev slettet i bøgerne ved denne kørsel, og Bugatti har efterhånden kun een rekord tilbage i denne klasse: 500 miles med 183,9 km/t, sat for så længe siden som i 1934 af *Pierre Veyren*.

Også på Saltsø-banen ved Utah er der blevet kørt stærkt, og en veritabel *hot-rod*, *Bob-Estes-Mercury-Special* har opnået 370,0 km/t over een mile med flyvende start. Der var nu ikke meget Mercury tilbage i rekordvognen, hvis chassis var af chrom-molybden-stål, og hvis motor — en Mercury V-8 på 3954 ccm — var ombygget til ukendelighed. Karosseriet var af kunstharpiks-plastic. Under prøvekørsler var føreren, *George Hill*, nået op på ca. 380 km/t, men dækkene kunne ikke stå til denne fart.

Rekorderne 365,2 km/t for een km og 370 km/t for en mile er sat i klasse C og bevirker, at afdøde *Bernd Rosemeyer's* rekorder fra 1937, sat med en 5 liters *Auto-Union*, udgår.

## God propaganda for børnene

»Min egen færdselsbog«, som undervisningsministeriet i et cirkulære har anbefalet skolerne at bruge som et led i færdselsundervisningen, har *Justitsministeriets udvalg for større færdselssikkerhed* nu udsendt i en ny, udvidet og revideret udgave, og den nye udgave behandler problemerne, som børnene møder dem både i by og på land.

Mange skoler har allerede bestilt »Min egen færdselsbog«, bl. a. har Københavns kommune aftaget 13.000 eksemplarer.

For at gøre bogen så billig som mulig har en mængde firmaer ydet tilskud til bogen i form af annoncer, der på en naturlig måde er indtegnet i bogens illustrationer. Dette medfører, at selvom bogen indeholder 60 sider 4-farvet tryk, kan den gennem boghandlerne sælges for kr. 1,85 pr. eksemplar. Da der ydes skolerne samme rabat som boghandlerne, kan den sælges til skolerne for kr. 1,50.

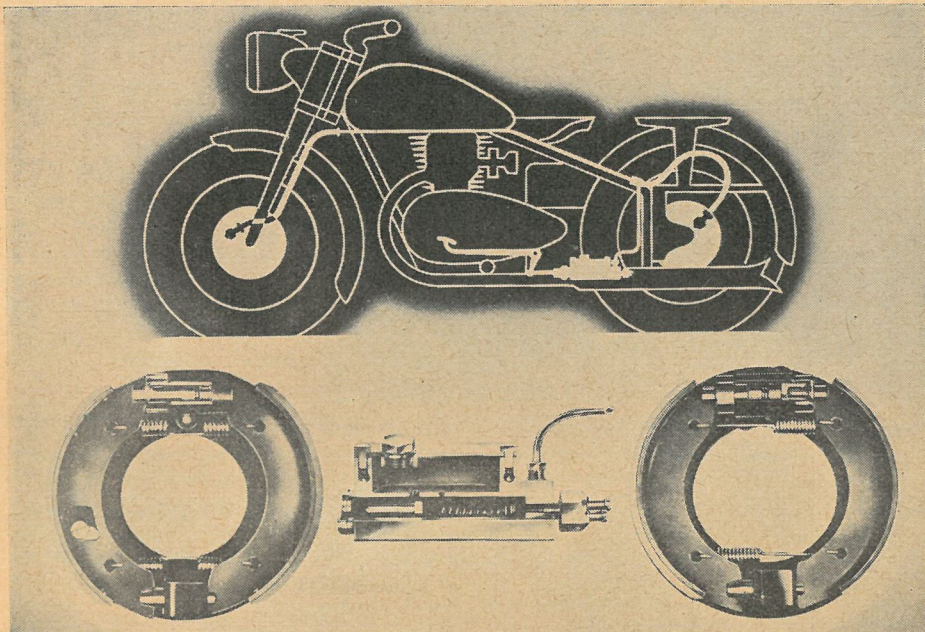
# HYDRAULISKE BREMSER TIL MOTORCYKLER

TYSK MASKINFABRIK FREMSTILLER EFFEKTIVT BREMSESYSTEM

Vi har så ofte før omtalt motorcyklers bremse-systemer og motorcyklisternes bremseteknik her i SMJ, og når vi beskæftiger os så meget med disse problemer, er det fordi, vi befinder os i en vanskelig overgangsperiode. Den stigende tra-

romlerne og en del andre forbedringer, der alle tager sigte på at forbedre bremsevnen.

Men tilbage står den kendsgerning, at alle seriebyggede maskiner endnu har to af hinanden uafhængige bremse-systemer,

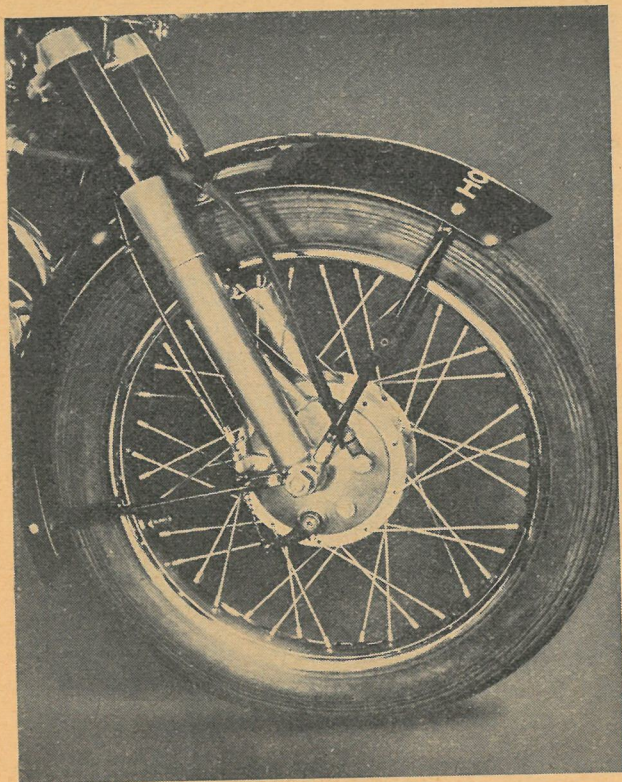


En skitse af »Ate« hydrauliske bremse-system for motorcykler. Læg mærke til at bremse-skoene er monteret i en glidetap fornedet samt at bremsecylindren har gennemgående stempelstænger.

fikintensitet, de nye automobilers forbedrede bremse-systemer og manglende uddannelse af motorcyklisterne på grund af en forældet og utidssvarende færdselslære har tilsammen bevirket, at motorcyklisterne gang på gang føler maskinernes bremsevne utilstrækkelig, et forhold, der navnlig gør sig gældende på en lang række ældre maskiner.

Når man nu betragter de nye modeller, vil man i mange tilfælde konstatere, at fabrikanterne har gjort mere ud af bremse-systemerne ved at gøre bremsearealet større, sørge for bedre køling af bremse-

der vel at mærke er indrettet på den måde, at de betjener hver sit hjul, og endelig er en lang række sidevognsmaskiner monteret med et bremseløst sidevognshjul. Rent teoretisk er det en fordel, at motorcyklister selv kan bestemme aktiveringstrykket for henholdsvis for- og baghjulsbremsen uafhængigt af hinanden, eftersom vægtforskydningen under opbremsningen er særlig mærkbar for motorcyklernes vedkommende, men da mange og til stadighed varierende faktorer som vejbelægning, føre, belastning eller ikke belastning på grund af bagsædepassager, dæk-



De hydrauliske bremsesystemer monteret på en Horex Regina. Foruden det hydrauliske system, der betjenes af fodpedalen; er der på forhjulet monteret en mekanisk håndbremse, der på sædvanlig måde aktiveres fra et greb på styret. Der er endnu ingen standardmaskiner monteret med det nye hydrauliske system, men indenfor en overskuelig fremtid vil man sikkert kunne finde hydrauliske bremsesystemer på forskellige tyske motorcykler. Først og fremmest vil det være de maskiner, der regnes for særlig velegnet til sidevognskørsel, der med stor fordel kan monteres med et hydraulisk bremseanlæg.

kenes og bremsernes tilstand og meget andet bevirker stadig skiftende betingelser for korrekt aktivering af bremsene, er det indlysende, at selv en meget rutineret motorcyklist kun sjældent opnår en ideel opbremsning. At langt den overvejende del af motorcyklistene kun udnytter ca. en trediedel af maskinens bremsevne ved udelukkende at benytte baghjulsbremsen — ved hvilken fremgangsmåde risikoen for udskridning samtidig forøges væsentlig — vil vi kun nævne i forbifarten.

Et hydraulisk bremseanlæg vil imidlertid betyde en væsentlig forbedring for såvel maskinernes bremsevne som køre-

sikkerheden. For det første vil såvel for- som baghjulsbremse altid blive aktiveret samtidig, med mindre man i et sving fortrækker udelukkende at benytte den mekaniske forhjulsbremse. For det andet kan fabrikens konstruktører afstemme bremsevirkningen for henholdsvis for- og baghjul på en måde, der er i overensstemmelse med maskinens øvrige konstruktion, d. v. s. tyngdepunktbestemmelsen, der er afgørende for vægtforskydningen under opbremsningen, og for det tredje kan man uden større vanskeligheder overføre den hydrauliske bremseaktivering til et sidevognshjul, og i sidstnævnte tilfælde vil bremsesystemet ikke volde vanskeligheder, såfremt sidevognen skiftevis skal af- og påmonteres.

Det tyske firma Alfred Teves, der bl. a. fremstiller de tyske Lockheed bremsesystemer, fremstiller nu i stadig stigende antal hydrauliske bremsesystemer til motorcykler, et område, der på ingen måde er nyt for denne maskinfabrik, eftersom de hydrauliske bremsesystemer til BMW og Zündapp militærmotorcyklerne blev fremstillet her.

*Velocette*

**KVALITETS MÆRKET**

Bremsesystemet er udformet på den måde, at fodbremspejderen betjener hovedcylindren, fra hvilken et fast rør følger stellet til forgaflen og baghjulaffjedringen, medens vædskan, for at imødegå affjedringsbevægelserne, føres frem til de enkelte hjul gennem armerede slanger. Bremserne er udformet som servobremser, idet de to bremsesto på hver ankerplade er monteret forskydelige på en glidetap forned og i hjulcylindrens gennemgående stempelstang foroven. Derved opnår man, at trykket på den selvforstærkende bremsesto overføres til den selvsvækkende sto, og bremsearbejdet bliver således omtrent ligeligt fordelt mellem de to sto (se endvidere SMJ 1952 side 601).

Foruden det hydrauliske bremsesystem er der, for at have to af hinanden uafhængige systemer, en almindelig mekanisk forhjulsbremse. På den hydrauliske hovedcylinder er naturligvis monteret en hydraulisk betjent stoplygtekontakt samt en tilslutningsledning til sidevognshjulet. Det hydrauliske system byder endelig på den mulighed, at man kan indskyde regu-

leringsorganer ved sidevogns- og baghjulaffjedring således, at bremsevirkningen afstemmes i forhold til det øjeblikkelige hjultryk bestemt af, om sidevognen eller bagsædet medbringer passager eller bage. Med sådanne reguleringsorganer vil man være i stand til at udnytte bremsesystemet i højere grad, eftersom forøget hjultryk vil give forøget aktiveringstryk og omvendt. Hvis man absolut vil aftvinge os et nytårsønske, så må det blive håbet om dette bremsesystems almindelige udbredelse.

## STORM P. igen

Bogen »Bilisten Storm P.«, der af Dansk Esso A/S udsendtes på 70 års dagen for Storm Petersens fødsel den 19. september, blev en så stor succes for selskabet, at det store oplag blev revet væk på få dage.

Imidlertid har man nu udsendt et nyt oplag af bogen, så de bilister, der ikke fik et eksemplar i første omgang, nu har en chance for at få den på Esso service stationerne. »Bilisten Storm P.« er hermed trykt i 75.000 eksemplarer.

# Varme i vognen

kan De simpelthen ikke undvære ...

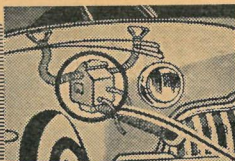
Ikke alene for behagelighedens skyld, men også af hensyn til Deres helbred og kørselssikkerheden bør De lade et »HEAT-ON« varmeanlæg montere i Deres vogn. Med »HEAT-ON« får De samme fordele, som findes i de nyeste vogne: Varme i de kolde dage.

Dug- og isfri forrude når vejret er ubehageligt for automobilkørsel. Frisk luft uden træk på trykkende varme dage. Med »HEAT-ON« friskluftanordning kan de opvarme vognen med frisk luft uden at bruge apparatets motor. »HEAT-ON« varmeanlæg er også uundværligt i lastvogne.



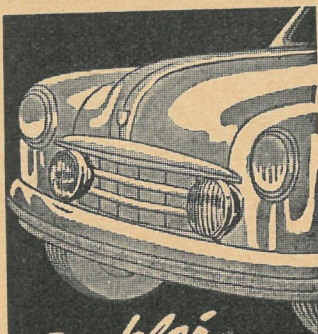
»HEAT-ON« varmeapparat leveres både til 6v og 12v og koster kr. 225.-.  
 »HEAT-ON« defroster leveres m. 1,7 m bøjelig slange, 2 mundstk. m. beslag og to gummimuff. Koster kr. 45.- og 50.-.  
 »HEAT-ON« friskluft-anordning lev. m. tragt, 3' bøjelig spiralslange, hus m. spjæld og bowden kabel. Koster kr. 62.-

HEAT-ON GIVER DEM 3 STORE FORDELE



# HEAT-ON

Lad Deres forhandler eller reparatør vise Dem et HEAT-ON anlæg



*De klør hinanden*

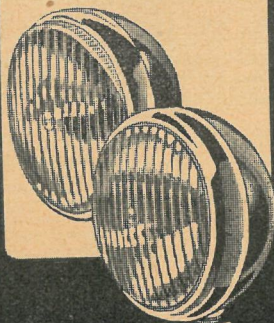
og supplerer hinanden -

Tåge- og kurvelygtens store sidespredning giver sikker kørsel på smalle veje og i kurver samt i tåget vejr.

- Fjernprojektørens langt-rækkende lys gør det muligt at se vejens forhindringer i tide.

Et sæt lygter i særklasse

**BOSCH**  
TÅGE- OG  
KURVELYGTTE  
**BOSCH**  
FJERNPROJEKTØR



*Forlang dem hos  
Deres autoreparatør*

## Fireogtyve timers løb for motorcykler

kørt i Sao Paulo

I Sao Paulo har der været afholdt et 24 timers løb for motorcykler. Et overvældende antal tilskuere bevirkede et yderst broget folkeliv på tilskuerpladserne, medens de 57 motorcyklister stillede op til start. Næsten alle mærker af europæisk og amerikansk oprindelse var repræsenteret i 500 ccm klassen, og vinder blev i solo klassen over 500 ccm Ferreira-Pacheco på BMW R 68, og med deres 270 omgange, der svarede til 2160 km, tegnede dette par sig tillige for dagens, eller rettere døgnets, bedste præstation. I soloklassen for maskiner med et slagvolumen indtil 500 ccm vandt en anden BMW, model R 51/3, kørt af Diniz-Bezzi, der kørte 268 omgange på den vanskelige rundbane. I denne klasse besatte en anden BMW, R 51/3 andenpladsen kørt af parret Pieski-Iko. At banen i nogen grad har svaret til det sydlandske temperament fremgår af den kendsgerning, at vinderparrets gennemsnitshastighed er nøjagtig 90 km/t, medens BMW model R 68 notorisk har en tophastighed på 160 km/t.

★

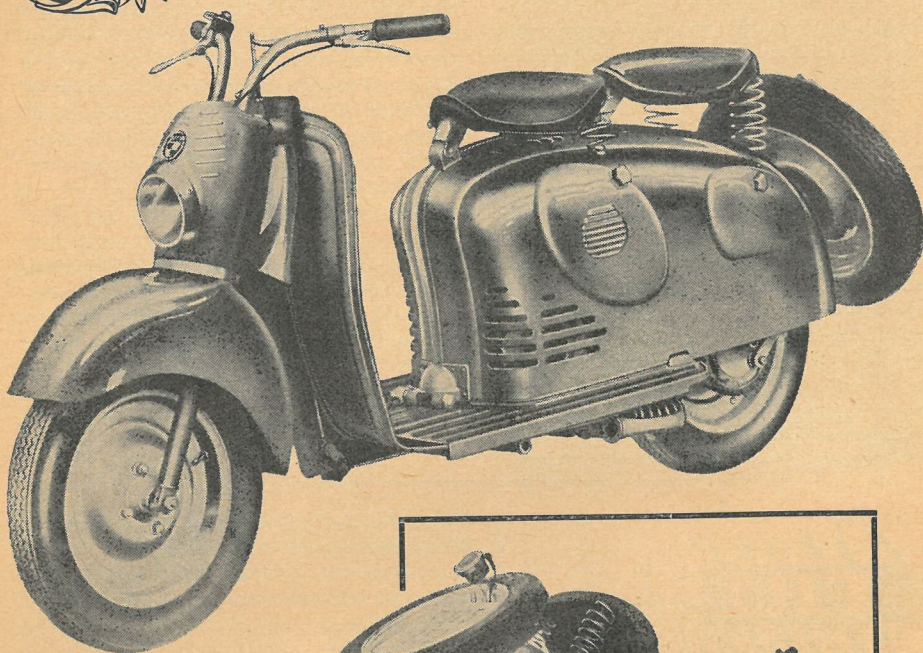
## Motorlommebogen 1953

Motorlommebogen 1953 er nu udkommet på Jørgen Halkiers forlag. Den lille nyttige lommebog indeholder en række vigtige og nyttige oplysninger for de motorkørende. Foruden det sædvanlige kalender- og lommebogstof skal vi nævne prislister for motorcykler og biler, herunder last- og varevogne. Man finder en huskeseddel for de papirer, man skal have i orden, inden man kører til udlandet, og der er små afsnit om såvel vognens som motorcyklens vedligeholdelse. Skattevæsenets prislister over motorbeskatning og beregningen af omsætningsafgifter kan ligeledes være af nytte for de få heldige, der er i stand til at anskaffe et nyt køretøj. For en vis kategori af de motorinteresserede er Monte Carlo løbet tilsyneladende den altoverskyggende motorbegivenhed, af hvilken grund man har medtaget slutresultaterne for Monte Carlo løbet 1952.



# Scooteren løber fra os!

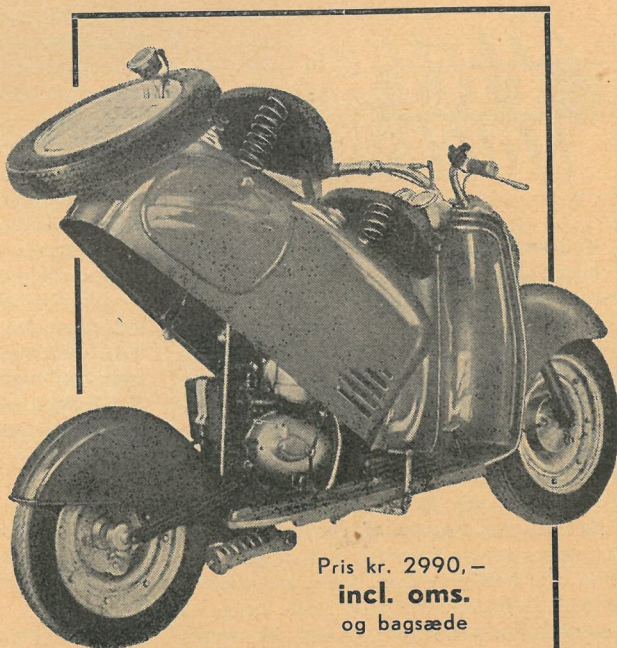
Vi har det største besvær med at skaffe maskinerne så hurtigt, som de sælges



**Scooteren der er lige stabil i by som på landevej**

Puch scooteren er resultatet af årelange eksperimenter, og den kraftige, smukke maskine yder køreren beskyttelse mod snavs og stønk og er samtidig konstrueret således, at kørslen er lige stabil i bytrafikken som ved god hastighed på landevejen. Prøv selv Puch-scooteren, og De vil blive overbevist om, at den er bedre end nogen anden.

12" hjul, forhjulet er affjedret med teleskopgaffel og baghjulet tosidigt monteret i svinggaffel, tilstrækkelig akselafstand og fuldt elektrisk udstyr er fordele, der sætter Puch i særklasse.



Pris kr. 2990,-  
**incl. oms.**  
og bagsæde

Generalrepræsentant:

## O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S  
TELEFON SUNDBY 9201

For de læsere, der er interesseret i motorcykle sport, findes en oversigt over resultaterne fra de klassiske motoreykle Grand Prix. Endvidere finder man vejlængderne, bremselængder, benzinregnskab og meget andet nyttigt stof. Da det har vist sig, at mange af vore læsere bestiller motorlommebogen gennem SMJ, har vi ligesom sidste år foranlediget, at vi kan ekspedere bogen direkte fra SMJ. Prisen er kr. 3,85.

## BMW med i den internationale landevejssport

Det lader til, at BMW fabriken nu endelig vil gå aktivt ind i den internationale motorsport. Fabriken meddeler, at i den kommende sæson vil fabriksmandskabet bestå af Georg Meier, Walter Zeller, Wigbert Kraus med sidevognsmanden Huser, Hans Meier og Hans Baltisberger. Fabriken går udelukkende ind for 500 ccm klassen, og selvom Kraus udelukkende starter i sidevognsløb, anmelder fabriken kun so-

lomaskiner — Kraus kommer således til at køre på fabriksmaskine som privatkører. Der har været hårdnakkede rygter fremme om, at BMW fabriks 1953 racer var baseret på en 4-cylindret boksermotor, men BMW meddeler, at 1953 racerne udelukkende vil bestå af 2-cylindrede racermaskiner med boksermotor, idet man kun interesserer sig for landevejssporten, for så vidt at de maskiner, man anvender til sporten er så nær beslægtet med standardmaskinerne, at man kan udnytte de erfaringer, man indhenter på motorbanerne, til seriefabrikationen.

Foruden de løb der tæller til det tyske landevejstmesterskab i 1953, vil BMW deltage i 3—4 internationale Grand Prix løb, og hvis fabriken ikke udvider dette program, vil det altså sige, at BMW ikke vil deltage i kampen om verdensmesterskabet i 1953. Det vides endnu ikke, hvilke løb man agter at deltage i, således er spørgsmålet om TT Isle of Man endnu frit i luften svævende.



Moderne biler er efterhånden blevet så bandsat komplicerede, takket være de mange ekstra installationer, moden kræver, men man skal være forsigtig, det kan både give bagslag og blive misforstået med alle disse trykknapper, som følgende tragikomiske hændelse viser. En ung amerikaner, der opholdt sig i Frankrig, havde truffet en aldeles besnærende ung dame, som han var yderst indtaget i. Da de første gang var ude på en tur i hans enorme cabriolet, der lignede af chrom og trykknapper, demonstrerede den unge Don Juan alle herlighederne. Antenner gled op og ned, højttalere spillede i alle kroge af vognen, vindspejlet blev vasket, kaleschen hævedes og sænkedes — og pigen så målløs på den megen teknik. Så blev der trykket på en knap, som åbnede et vindue. Der blev gennemtræk, og den skønnes kjole hvirvledes noget højere op, end sømmelig-

heden normalt foreskriver — og da udbrød pigen i en fortrædelig tone: »Men, Monsieur, gør I amerikanere virkelig alting med trykknapper?»

*Svar udbedes.*

Der har tidligere i disse spalter været bragt anekdoter om de argumenter, bilsælgere anvendte, når det gjaldt om at få kaptet en kunde — det var i de fjerne dage, da bilerne ikke solgte sig selv. I reglen er bilsælgerne særdeles vel skåret for tungebåndet, men en af Bugatti's repræsentanter kom alligevel til kort, da han argumenterede for vognens enestående færdigheder. Det foregik på en af Pariser-udstillingerne kort før krigen, og kunden var nok interesseret, men ikke helt villigt til at købe. Til sidst forklarede sælgeren: »Den er så hurtigt, at De kan køre fra Paris til Avignon på under 7 timer« (der er 701 km), hvortil kunden efter længe at have tænkt sig om spurgte: »Hvad skal jeg da i Avignon?»

*Melodiøse minder.*

Kendere af underholdningsmusik hævder, at man ved hjælp af døgnets melodier kan analysere svundne tider og hændelser. Der skal nok være noget om det, for

musik er — som en anerkendt filosof engang udtrykte det — den laveste af alle kunstarter; den forstås af dyr og udøves af tyskere! Derfor har musikken også fra tidernes morgen været brugt til propagandaformål — tænk blot på den megen messingsuppe, der har skullet opildne folk til store militære bedrifter.

Biler spiller ikke nogen større rolle i musikens verden. Komponister kan vel ikke forlige sig med lydene, og man skal også nok være grumme forelsket i biler for at høre melodien i en god motor — selvom den er der. *Gershwin* brugte bilhorn med god effekt i sin »An American in Paris«, men ellers er det sløjt med bilernes musikalske effekt.

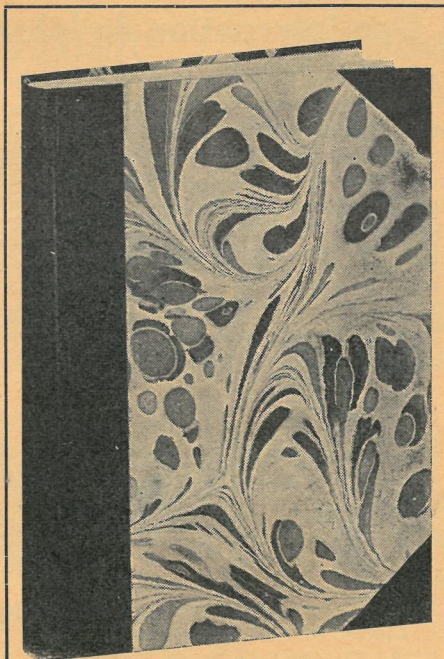
Dengang biler var noget nyt og spændende, var de dog ret populære som emner for døgnets viser — i visse tilfælde spotteviser, men i reglen var den poetisk-musikalske hyldest af mere elskværdig art. »*In my merry Oldsmobile*« var en af de mest populære, men den er uløseligt knyttet til de tider, da Oldsmobile var en mindre imponerende vogn end idag.

Jeg troede, at denne type melodier og tekster var uddøde for mange år siden, men forleden aften hørte jeg i radioen en tysk duo kvæde en vise, betitlet »*In meinem kleinen Volkswagen*«, så genren lever altså godt nok endnu. Samme aften hørte jeg en amerikansk sangerinde, der med hæst og passioneret røst sang om »*The man on the Stanley Steamer*«. Jeg blev en kende overrasket, for Stanley-dampvognene er ikke mere nogen hverdagsoplevelse, men måske er det et udslag af den voksende popularitet, antikke biler nyder for tiden. Kan nogen af de musikkyndige læsere sige mig, om »*The man on the Stanley Steamer*« er en gammel »original« melodi, eller om den er af ny dato?

Iøvrigt må det da ikke glemmes, at knallerterne fik sig en musikalsk hyldest, da de kom frem, så teorien om musiken som analysegrundlag er sikkert ikke forkert.

— Og iøvrigt burde De allerede i dag bestille et eksemplar af »Motorcykle-Reparationer«, så maskinen kan være helt klar til foråret, kr. 9,75.

Skandinavisk Motor Journal, Lille Kongensgade 43, København K.



### Indbind S.M.J.

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 6,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og bladene må derfor være os i hænde senest den 15. februar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. marts.

★

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

★

Ukomplette årgange af 1951 og 1952 kan suppleres op, og de fleste numre fra 1950 haves på lager (få komplette 1950 årgange kan leveres).

★

Indsend Deres blade til

**Skandinavisk Motor Journal**  
Lille Kongensgade 43, København K.

## Den internationale løbskalender for motorcykler

Af hensyn til de af vore læsere, der ønsker at lægge deres ferietur således, at de kan få lejlighed til at overvære et af de store udenlandske motorløb, bringer vi nu et uddrag af den internationale løbskalender, idet vi dog kun medtager de vigtigste løb. Til verdensmesterskabet 1953 tæller TT på Isle of Man, Hollands Grand Prix, Belgiens Grand Prix, Tysklands Grand Prix, Frankrigs Grand Prix, Schweiz Grand Prix og det italienske Grand Prix (Gran Premio Delle Nazione).

### April:

12. Eilenriede Rennen, Hannover.
18. »Motor Cycling« Silverstone Flyveplads løb.
26. Circuit de Floreffe. Namur (Belgien).

### Maj:

- 2.—3. Circuit De Bourdeaux (Frankrig).
3. Circuit De Mettet (Belgien).
- 4.—9. Skotske Seks Dages Trial.
9. North-West »200«.
10. Djurgårdsløppet, Helsingfors, Finland.
10. Circuit Van Zandvoort, Holland.
14. Premio De Madrid, Spanien.
27. Træningen begynder til Isle of Man TT.
31. Grand Prix De France De Moto-Cross, Lyon, Frankrig.
31. Milano-Taranto, hastighedsløb over 1400 km for alle klasser!
31. Eifelrennen-Nürburgring, München, Tyskland.

### Juni.

7. Gran Premio De Moto-Cross A Imola, Italien.
- 8.—9.—10. Isle of Man TT.

8. og 10. Clubman's TT, Isle of Man.
12. Rund Um Schotten, Schotten, Tyskland.
- 13.—15. Østrigske Alpefart.
14. Juneløppet, Sverige.
14. Circuit De Lyon, Lyon, Frankrig.
21. Solitude-Rennen, Stuttgart, Tyskland.
27. Hollands Grand Prix, Assen, Holland.

### Juli:

- 3.—5. Trophee De Monaco, Rallye.
4. Expert's Grand National Scramble, England.
5. Belgiens Grand Prix, Francorchamps, Belgien.
- 11.—12. Hedemora Løppet, Hedemora, Sverige.
19. Tysklands Grand Prix (Rund Um Schotten-banen).

### August:

2. Frankrigs Grand Prix, Rouen.
9. Grand Prix De Moto-Cross De Luxembourg. Ettelbruck, Luxembourg.
- 13.—15. Ulster Grand Prix.
16. Hamburger Stadtpark-Rennen, Hamburg, Tyskland.
- 22.—23. Schweiz Grand Prix, Bern, Schweiz.
- Moto-Cross Des Nations, Vernamo, Sverige.

### September.

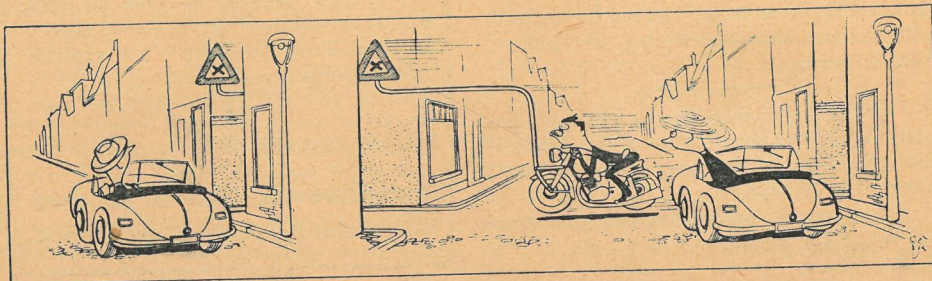
6. Gran Premio Delle Nazione, Monza, Italien.
6. Sveriges Moto-Cross Grand Prix.
- 14.—19. International Seks Dages Trial, Tjekoslovakiet.

### Oktober:

4. Spaniens Grand Prix, Barcelona.

**MANFRED RØDHORN**

Fra »Motor«, den Haag

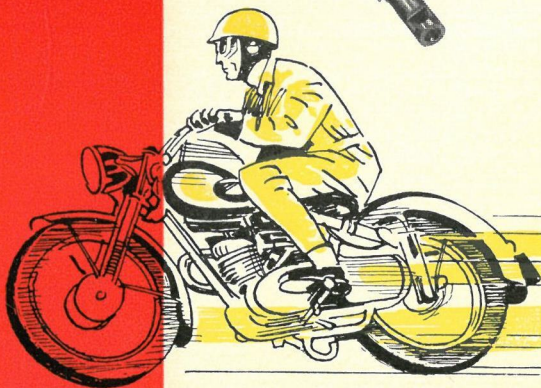
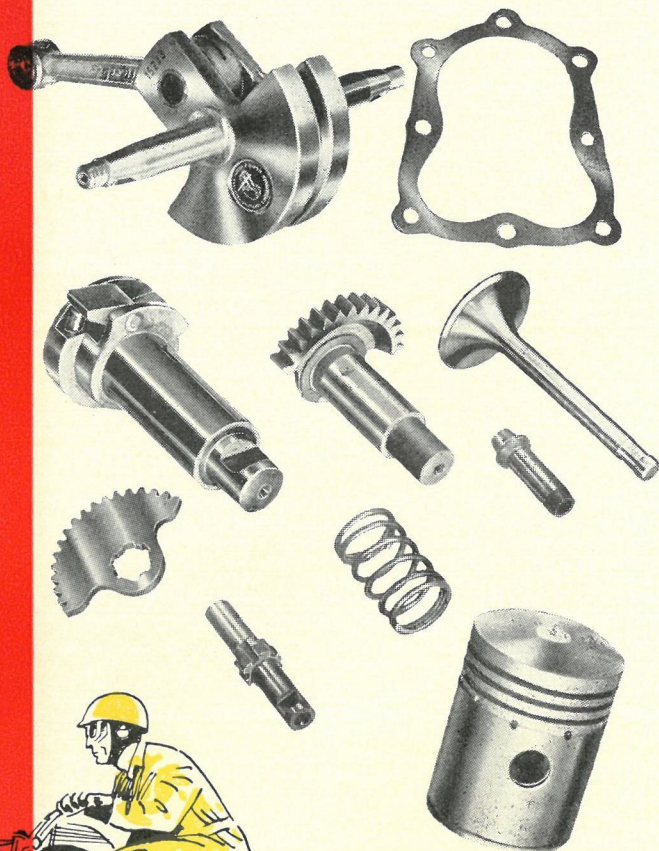


# Motorcykle-reservedele og tilbehør en gros

Fra lager kan leveres reservedele til alle gangbare mærker og årgange.

Specielt:  
**BLUE-SEAL**  
stempler

En gros afdeling  
for autoreserve-  
dele og tilbehør.



**ÅS DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI**  
WICHMANDSGADE 11    ODENSE    TELEFON 1497

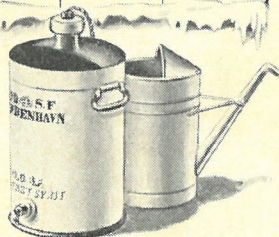
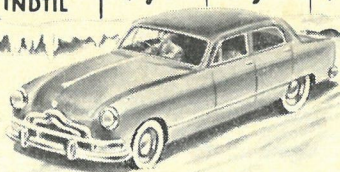
*Det førende en gros firma  
i reservedele og tilbehør til motorcykler*

*-i den strengeste vinterkulde...*

Ved vinterkørsel med automobiler og traktorer bør motor og køler i tide beskyttes ved anvendelse af kølersprit (denatureret sprit blandet med vand). Med den rigtige blanding vil kølersystemet være sikret selv i den strengeste kulde. Kølersprit er billig i brugen, uskadelig og let at anvende.

*Kølersprit...!*  
let at få, let at bruge og billig

SPRIT	20%	25%	30%	35%	40%
VAND	80%	75%	70%	65%	60%
FROSTSIKKER INDTIL	÷ 7°	÷ 9°	÷ 12°	÷ 15°	÷ 19°



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER