

NR. 4 - 7. ÅRG.

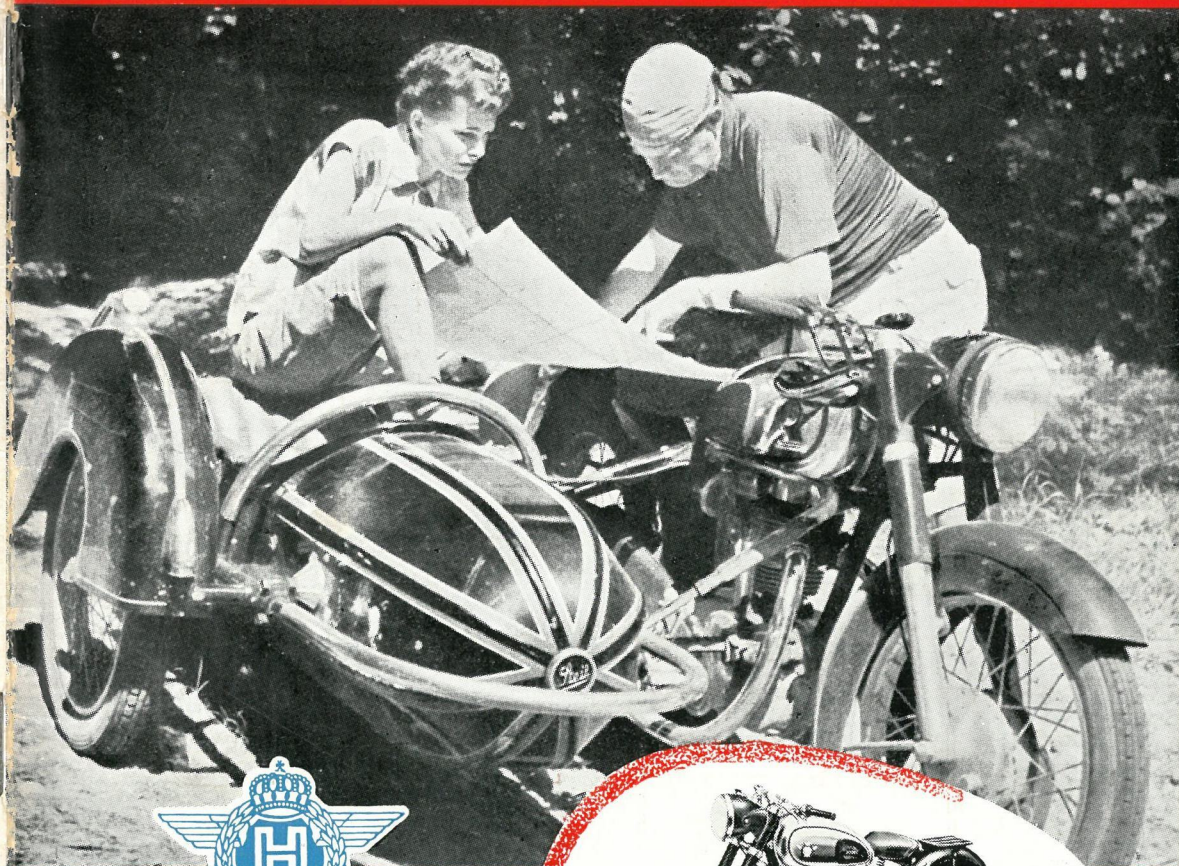
SKANDINAVISK

APRIL 1953

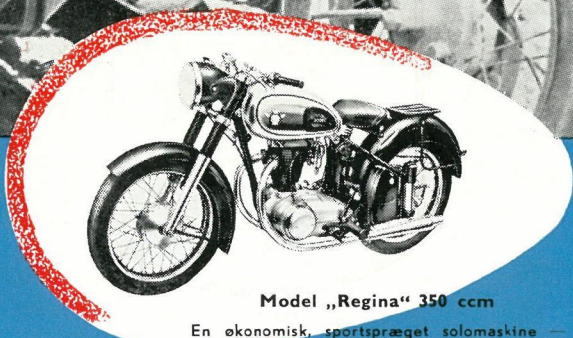
# MOTOR

*Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Horex, der er en af Tysklands ældste motorcyklefabriker, har med sin 350 ccm model "Regina", fremstillet den mest moderne motorcykle - konstrueret af motorcyklister for motorcyklister. Gennemgående bremsetromler, motor og gearkasse bygget ud i eet, svinghjulsdynamo, teleskopisk affjedring af begge hjul.



Model „Regina“ 350 ccm

En økonomisk, sportspræget solomaskine — en udholdende og stabil sidevognsmaskine.

Pris excl. omsætning: Kr. 3850,—  
= incl. omsætning: Kr. 5090,—

# HOREX

Generalrepræsentant

Horex Motor Import Sundkrogsgade 1-3, Kbhvn. Ø.

En sensationel  
ny olie...!

**E**n ny Mobiloil »D« er kommet på markedet. Den er fremstillet videnskabeligt for at imødegå kravet om racerolie på mineralisk basis. Den nye Mobiloil »D« er den første mineralske racerolie, og den opfylder alle de krav der stilles til en hårdt belastet racermotor. Ved anvendelsen opnår man, foruden en uovertruffen smøreevne, tillige at undgå den vegetabiliske olier uheldige kemiske bivirkninger. To så anerkendte motorcykelfabriker som Veloce Ltd. (Velocette) og Associated Motorcycles (AJS og Matchless) har begge betegnet Mobiloil »D« som en »afgørende forbedring af smøreteknikken«. AJS-racerne kørte hele sidste sæson på Mobiloil »D«. En lang række rekorder har allerede afsluttet de videnskabelige forsøg.



Ikke mindre sensationel er den kendsgerning at den nye Mobiloil »D« kan anvendes til almindelig kørsel. Den betyder her et videnskabeligt fremskridt, og den indgår i Mobiloil serien under SAE No. 50 som en speciel Motorcykelolie, der kan købes hos Deres forhandler til sædvanlig pris. Den nye Mobiloil »D« har rensende og beskyttende egenskaber og den indeholder til sætningsmidler der væsentlig nedsætter slid. — det er derfor den anvendes i racermotorer. — Hvis der er foreskrevet Olie SAE 50 til Deres motorcykel, så skift til den nye Mobiloil »D« og giv Deres motor et dobbelt liv.

En specialolie til motorcykler "D"



Mobiloil **D**

**Mobiloil**

**VACUUM OIL COMPANY**  
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

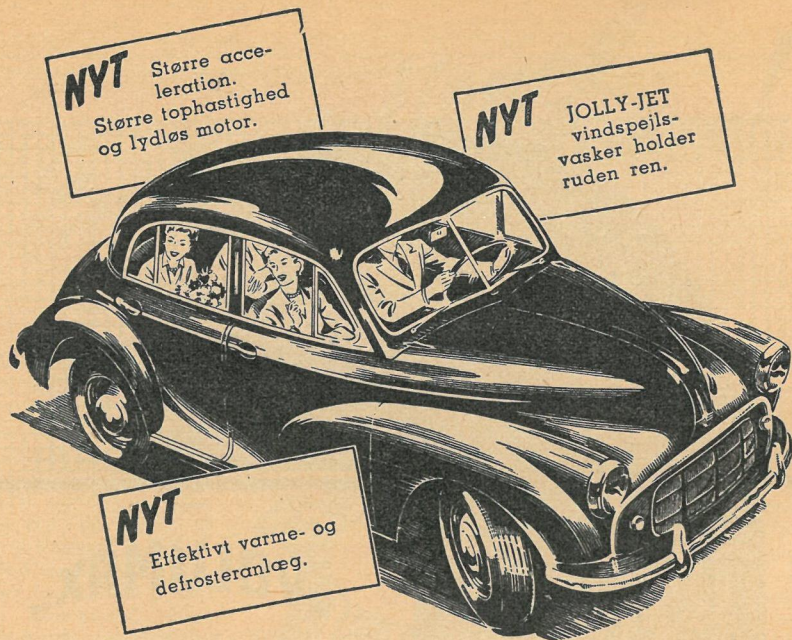


**VOLUMAX**

— det skridsikre dæk

**Englebert**





Den nye 4-dørs MORRIS MINOR 1953 har  
**30% større acceleration**

Denne MORRIS MINOR 1953  
 er Deres i eftermiddag —

Inviter Deres familie ud på en prøvetur med den nye MORRIS MINOR. Der er god og rigelig plads til 4 voksne og deres bagage. Mærk, hvor fast vognen ligger på vejen, hvor sikkert og legende let De manøvrerer. Når turen er endt, og De endnu engang glæder Dem over det gedigne udstyr og vognens fornemme engelske linier, så kontroller selv det lille benzinførbrøg! Kvalitet, komfort, kraft . . . driftssikkerhed, økonomi.

Ring straks til nærmeste DOMI forhandler og aftal tid for en prøvetur. Han giver Dem alle oplysninger, og det er ikke umuligt, at han kan hjælpe Dem med indkøbstilladelsen.

Ved en karrosserikonkurrence på Earls Court i London fik den nye 4-dørs MORRIS MINOR udstillingens eneste guldmedaille i sin klasse, der omfatter indtil 50 % dyrere vogne.

Med købstilladelse, incl. omsætningsafg., af fabr.

kr. **11905.-**

Uden købstilladelse: samme pris + tillæg ved dollar-præmiering.

**MORRIS** *Minor 1953*

med den lydløse motor . . .



— DER ER EN DOMI FORHANDLER OVERALT —

# SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

7. ÅRG.

15. APRIL 1953

NR. 4

Redaktion og  
ekspedition:  
Ll. Kongensgade 43,  
Kbhvn. K.

Tlf. Palæ 8293

Postgiro 68833

Ansvarhavende

redaktør:

*Mogens Damkier*

Forretningsfører:

*Holger Nielsen*

Årsabonnement kr. 15,00

Løssalgspris 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

★

Det begynder med hjulene .....	171
Fra hobby-værksted til Grand Prix ..	175
Lille forbedring, stor virkning .....	179
Turisme på en anden måde .....	183
Genève- og Frank- furt-udstillingerne	189
Interessant moto- cross maskine ...	204
Sagen Irving-DMU	207
Ny rute til England- Skotland .....	209
Hvor meget koster en fabriksracer ...	210
Servicevejledning for Schepler karburat- ører .....	211
Fra Bane og Vej ...	219
Teknisk Brevkasse ..	226
Mark Birkigt død ..	228
DMU forstår ingen- ting .....	231
Løbskalender .....	232

## Det begynder med hjulene —

*Følger uddannelsen af mekanikere iøvrigt med tiden?*

Tågen hviler tykt og tæt over de nordtyske landeveje, og da vi er i god tid til færgen den følgende dag, kan vi lige så godt overnatte det ene sted som det andet. Vi tager ind på en pæn, moderniseret landevejskro, får værelse anvist og går i gang med aftensmaden. En noget olieret herre, der tilsyneladende har tilbragt det meste af dagen midt i en motor, hører, at vi kommer fra Frankfurt, og vil gerne vide, om der var noget nyt på automobiludstillingen. Vi kommer naturligvis til at tale »fag« over en ægte pilsner, og det viser sig, at manden ved, hvad han taler om. Han er hjemme i det hele, hvadenten det er den sagnagtige 1932 AJS med overliggende knastaksel eller baghjulop-hængningen på den nye Renault Fregatte, der er på tale.

— Men nu er det forbi, siger han, man kan ikke længere drive et lille værk-

sted, for det har ganske simpelt ingen berettigelse. Enten må man specialisere sig, eller også må man give sig til at handle med køretøjer. Det begynder med hjulene. Et lille værksted kunne før, uden for store omkostninger, anskaffe et lille elektrisk vulkaniseringsjern, men hvad hjælper dét i dag? Jeg kan sagtens lappe et hjul på en hvilken som helst vogn, men jeg har ingen afbalanceringsmaskine, og resultatet bliver, at bilisten må ind på et andet og større værksted for at få hjulet afbalanceret. Alle-rede nu er det næsten umuligt at køre med de store hastigheder på autobanerne uden en omhyggelig afbalancering af alle hjul, og hvordan skal det så ikke gå om nogle år. Dertil kommer, at man i dag ikke kan reparere en vogn eller motorecykle på en nogenlunde rimelig tid, uden at råde over det nødvendige specialværktøj, og

det har i lang tid været umuligt at udføre et ordentligt stykke arbejde, hvis man ikke har alle tekniske oplysninger om det mærke, man skal reparere. Er man specialist i VW, Ford eller Opel, indskrænker de nødvendige bøger sig til en lille reol fuld, men vil man reparere alle mærker, så kan man lige så godt med det samme ansætte en bibliotekar. Nej, det går ikke mere. Man kan selvfølgelig altid stille en karburator og rette tændingen, men det er såmænd snart også alt. Nå, skål —!

Det var en ganske almindelig tysk mekanikers indstilling, og jeg rødmer, når jeg tænker på, at f. eks. en af vore største motorcykleimportører her i landet har slået på stortromme for en bestemt model i de sidste to år, og ikke uden resultat. Der er mange maskiner af denne type på vejene, men da vi forleden skulle have oplysning om en bestemt detalje i motoren, viste det sig, at ikke en eneste af forhandlerne vidste, hvordan motoren så ud indeni. Ingen var i besiddelse af det nødvendige specialværktøj, og ingen af de pågældende forhandlere havde nogen sinde set en servicebog. Dette tilfælde er ingenlunde enestående.

Og hvordan er det med reparationsarbejdet i Danmark? Skandaløst! Det er snart lige så sjældent at finde en mekaniker, der kan reparere en vogn eller motorcykle, uden at det hele skal laves om igen, som det er at vinde det store lod i lotteriet. Vor egen vogn er i stand til at

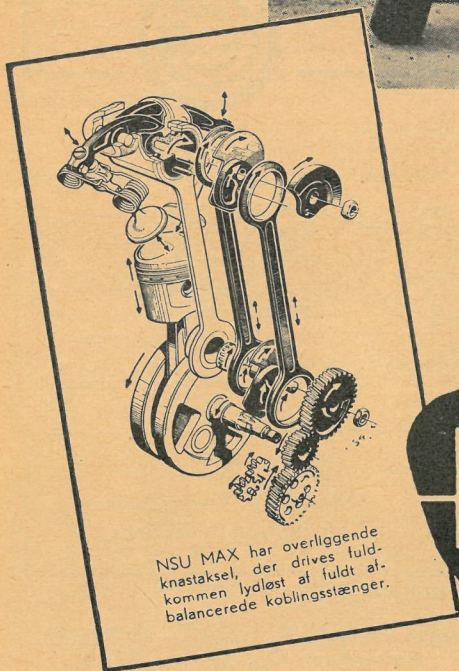
føre en endeløs række beviser herfor. Vi flottede os således med at lade nyt kron- og spidshjul samt lejer montere i differentiallet.

Resultatet blev, at bagakslen knurrede endnu mere, end den nogen sinde før havde gjort. Hvorfor? Fordi man monterede kron- og spidshjul uden at kende spillerummet. Men ikke nok med det. Det lykkedes samme mekanikere at montere kardanakslen på en måde, der satte hele vognen i een vibrerende bevægelse, så snart hastigheden oversteg 55 km/t. I næsten to måneder opholdt vognen sig på værkstedet, efter at vi havde afleveret den med reklamation og forklaret værkføreren, at kardanakslen »slog«. Efter to måneders forløb havde man fundet ud af, at kardanakslen virkelig slog, men bortset fra det var der intet sket. Så tabte vi tålmodigheden og kørte ud til Hans Lystrup. Kardanakslen blev afmonteret og sat op i en drejebænk, men den fejlede intet. Derefter tog det den pågældende mekaniker og os ca. to minutter at finde fejlen ved kardanakslens bespændinger, idet det viste sig, at den kun hang i Hardy-skiverne og overhovedet ikke var centreret ved differentiallet, medens der var små 2 mm slør i centreringsstykkerne ved gearkasser. Det viser altså, at en mekaniker, der har arbejdet med biler i 30 år, overhovedet ikke har kendskab til den mest elementære maskinbygning, og skønt han gentagne gange har repareret det mærke, vi nu en gang har udset os, så stod han

fuldkommen fremmed overfor problemet. Mekanikeren hos Lystrup kendte i og for sig ikke noget til den pågældende vognstype, men han kunne sit job.

At der er dygtige folk og dårlige folk er jo ikke noget, mekanikerstanden er ene om, men spørgsmålet melder sig uvægerligt, om uddannelsen af mekanikere ikke finder sted på et for traditionsbundet grundlag. For øjeblikket arbejder en mekaniklærling med lidt af hvert igennem de fire år, læretiden i reglen varer; han skal i løbet af et par måneder lære at dreje og svejse, og han går på skole om aftenen, således at den vigtige teori kan blive proppet ind i hovedet på ham, når han efter endt arbejde er rigtig træt og uoplagt. Resultatet vil da meget let blive, at han ved sit svendegilde kan holde følgende meget korte tale: Har hørt alt, har set alt, har ingenting forstået. Var det så ikke bedre med et års praktisk værkstedsarbejde, under hvilket lærlingen kunne få lov til at snuse til problemerne, derefter et år på skole for at lære teorien grundigt og et år udelukkende som maskinarbejder (det giver tillige sans for præcision og smukt arbejde) og så et afsluttende år med praktisk værkstedsarbejde igen. Vi spørger bare. Efterhånden som hastighederne stiger, vil bilisters og motorcyklisters liv og lemmer i stadig stigende grad være afhængig af mekanikernes duellighed, og man må alvorligt håbe, at man i de rette kredse er sig dette ansvar bevidst.

# Verdens kraftigste 250 ccm maskine



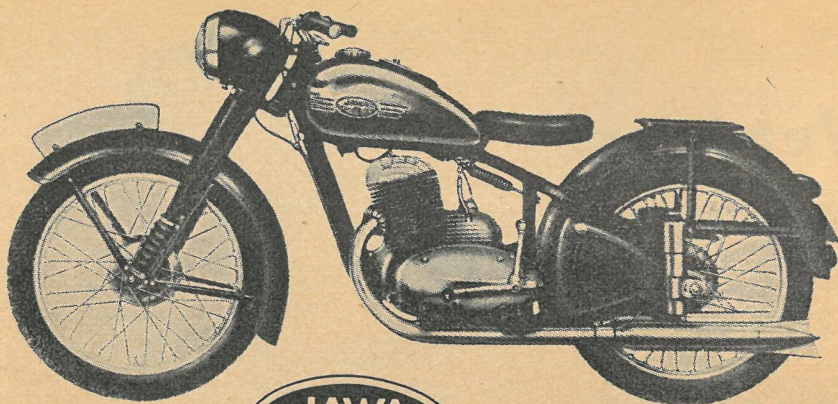
NSU MAX har overliggende knastaksel, der drives fuldkommen lydøst af fuldt afbalancerede koblingsstænger.

NSU Max er med sine 18 hk den kraftigste 250 ccm motorcykle i verden, og med sin fabelagtige accelerations-  
evne og en tophastighed på 130 km/t kan den præstere det  
samme som en 500 ccm maskine. Men frem for alt er »Max«  
enestående økonomisk ved moderat hastighed. Med en »Max«  
kører man billigt, og har endda det store kraftoverskud.

Kr. 4182,- incl. omsætningsafgift

**NSU** "Max"

**IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN, ODENSE, KØBENHAVN**



125 ccm

150 "

250 "

350 "

500 "

## LEVERES OMG. FRA LAGER

på dollarbasis – på købstilladelse og til varesidevogn.

De mest indkapslede og bedst afbalance-rede maskiner, med automatisk kobling (verdenspatent), teleskopisk affjedring af begge hjul og speedometer som standard-udstyr.



### Autoriserede forhandlere:

#### JYLLAND:

Hjørring: Fr. Amtsbiller  
 Holstebro: Carl Wilhelmsen  
 Randers: I/S. Sofus Nellemann  
 Silkeborg: Sv. Melsen  
 Grenaa: Motorlageret  
 Rønde: Rønde Motor Compagni  
 Aarhus: Aarhus Motorservice  
 Herning: M. Michaelsen  
 Bording: E. O. Christensen  
 Varde: J. Feldt  
 Esbjerg: Spliid Andersen

Holsted: K. Schultz & Søn  
 Kolding: C. A. Stæchmann & Søn

#### FYN:

Hovedforhandler for Fyn:  
 E. Bruun Larsen

#### SJÆLLAND:

Helsingør: August Bendz  
 Frederikssund: Boelsen Nielsen  
 Holbæk: J. A. Hansen

Hellerup: B. Asnov  
 Slagelse: R. P. Olsen  
 Køge: Herluf Christiansen  
 Næstved: Laurits Larsen

#### BORNHOLM:

Rønne: Kaj Eriksen

#### LOLLAND FALSTER:

Nakskov: O. Hansen  
 Maribo: Rasmussen & Jørgensen

### Reservedelsdepoter med komplet lager:

Randers: I/S. Sofus Nellemann  
 Aarhus: Aabo Motor

Odense: E. Bruun Larsen  
 København: Erik Orth

### Importør:

**ERIK ORTH**

KØBENHAVN V

Vester Farimagsgade 19 . C 12375 - C 12372  
 Lyngbyvej 36 . København Ø . Ryvang 8705\*  
 Samlerfabrik - Service - Værksted  
 Sejrosgade 2-4 . København Ø . Ry 7075

FRA *Hobby-Værksted*



# Til GRAND-PRIX

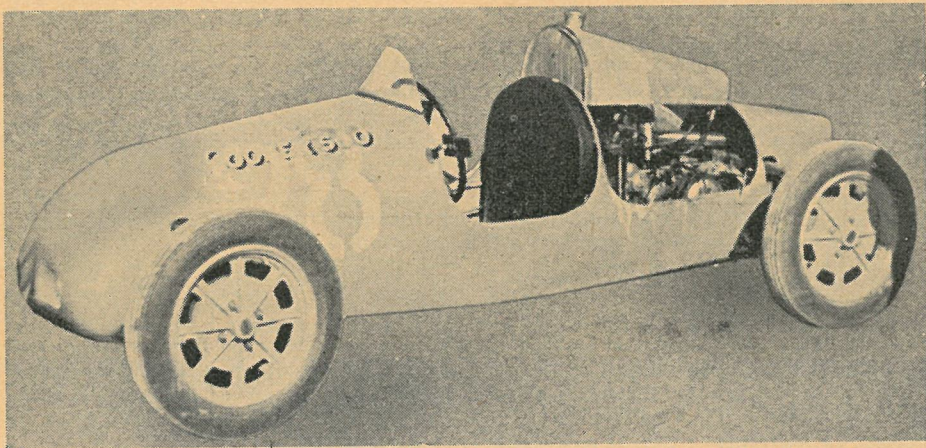


Det begyndte — en lidt farlig indledning, for hvornår begyndte det egentlig? Var det i en af R. A. F.-messerne under krigen, var det på et af de engelske motorblades redaktioner, eller var det så længe siden, at ingen rigtigt ved det mere? For at gøre en lang og sådan set ganske overflødig optevling kort: mens englænderne var optaget af at slås for livet, var der dog et par stykker, som yderst optimistisk regnede med at slippe levende gennem krigen, og som så hen til den dag, da der kunne køres bilvæddeløb igen. De var dog ikke mere blåøjede, end at det stod dem ganske klart, at der kun ville være forældede, dyre vogne at få, og derfor opstod tanken om en billig, egnet vogn, en slags »folkeracer«.

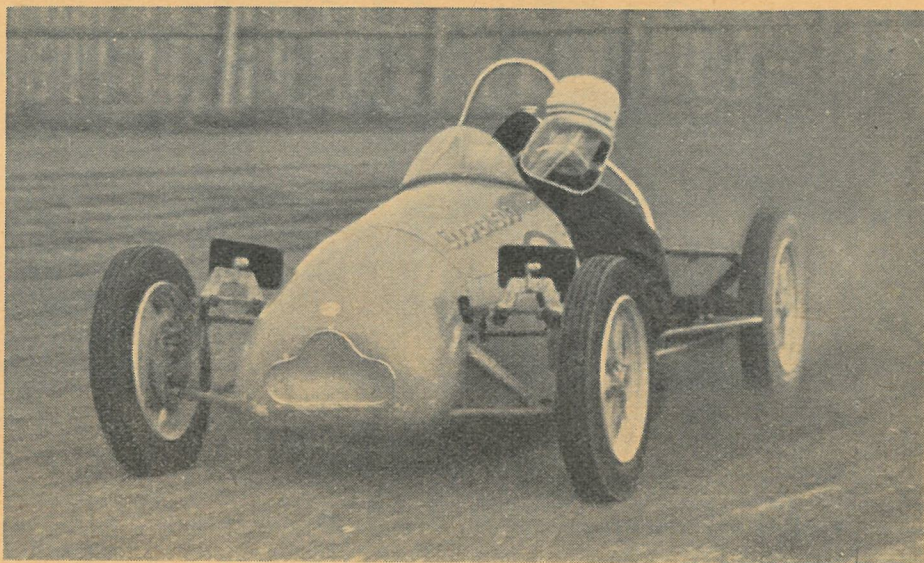
Flere prominente folk skrev breve for og imod til fagpressen, men efterhånden udkrystalliseredes ideerne i en »500 ccm-

*AJ COLLECTEUR*

bevægelse«, der med næsten missionsk overbevisning forkyndte  $\frac{1}{2}$  liter bilernes velsignelser for britisk bilsport — når krigen engang var forbi. En af bevægelsens mest fremragende bannerførere var *John Bolster*, Shelsley Walsh's ukronede konge, hvis prægtige »Special« kvalificerede ham til fremfor nogen anden at udtale sig om mulighederne for at bruge motorcyklemotorer og fire hjul. Hans berømmelige, hjemmelavede vogn »*Bloody Mary*« var forsynet med ikke mindre end fire J. A. P. motorer, der gennem et forbavsende antal kæder trak på vognens bagaksel. Kæderne løb tæt omkring den frygtløse Bolster, som måtte køre med begge arme højt hævede.



Således så en af de første Cooper-modeller ud med motordækslet fjernet. Den her viste vogn deltog i Djurgårdsløppet, men havde ikke succes, fordi tændrørskablet gentagne gange faldt af — man havde endnu ikke vænnet sig til de kraftige motorvibrationer.



*I begyndelsen blev Cooper 500 fortrinsvis benyttet til jordbane- og bakk løb, men siden har de små vogne indtaget en dominerende plads på de europæiske Grand Prix baner. Det er naturligvis en stor økonomisk fordel, at man med den samme vogn kan deltage i alle former for hastighedsløb.*

Den recept,  $\frac{1}{2}$  liter-bevægelsen anbefalede, var: let chassis plus en kraftig 500 ccm motorecyklemotor uden kompressor, og den blev almindeligt accepteret som den bedste, når det skulle være rimeligt i pris.

Kort efter V-dagene i 1945 tog bevægelsen fart. Bristol aeroplanfabrikerens motorsportsklub gik i spidsen, og et par hjemmegjorte, men velkonstruerede 500 ccm-vogne dukkede op i lokale konkurrencer. Det gav naturligvis andre initiativrige sjæle blod på tanden, og i begyndelsen af sommeren 1946 fik John Cooper, der sammen med sin far drev Cooper's garage i Surbiton, lyst til at lege med. Seks uger efter, at ideen til den ny 500 ccm vogn havde taget mere fast form, var den første Cooper færdig og blev anmeldt til et bakk løb i juli på Prescott som »Cooper Special«, hvad antyder, at der var tale om husflid, ikke om serieproduktion.

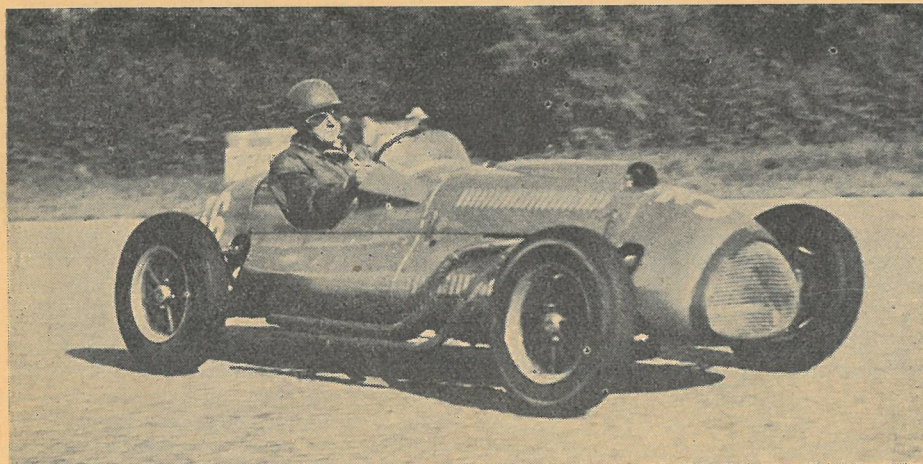
Den lille aluminiumsskinnende vogn vakte smigrende opsigt — mere ved sin smukke udførelse end sine præstationer, men det må retfærdigvis huskes, at en ventil i den anvendte J. A. P. dirt-track motor kom for skade at blive bøjet under træningen, så topstykket i huj og hast måtte demonteres og atter sættes på inden starten. Dagens bedste resultat i 500 ccm-klas-

sen var 53.7 sek. John Cooper blev nummer tre med 60.42 sek.

Cooper nummer 1 var sammensat af mange forskellige dele. Som chassis anvendtes en ændret Fiat 500 ramme, affjedringen var af samme fabrikat, men både for- og baghjul var ophængt i Fiat's forhjulsophængning. Motoren var en 38 hk eencylindret J. A. P., der løb 6000 o/m; den var anbragt bag førersædet og trak på baghjulene gennem en kobling, hentet fra en Triumph-motorecykle, en gearkasse af samme oprindelse og en kæde. Kardanleddene på den uafhængigt fjedrende bagaksel stammede fra Ford, styringen fra Fiat 500 — men ændret, så rattet kom midt i vognen, og endelig var både bremseser og hjul af almindeligt Fiat-fabrikat. Karosseriet var nydeligt pladearbejde i aluminium.

Alt det lyder jo helt fint, men den kraftige J. A. P.-motor havde den kedelige uvane at banke sit fundament i stykker den ene gang efter den anden, og først da den blev monteret på tværgående blad-fjedre, som var lejrede i gummi, lykkedes det at undgå skadelige virkninger af de voldsomme vibrationer.

I september 1946 kørte John Cooper den i Brighton sprinterløbet — een km med



Den nye Cooper-Bristol har vist sig som en lovende F-II racer, og det er ikke udelukket, at det bliver denne vogn, engelsk automobilsport kommer til at hælde sit hoved til i den kommende sæson.

fast start — og vandt 850 ccm klassen med 35.81 sek., d. v. s. 100 km/t, foran to vogne med større slagvolumen. En uge senere kom to Coopere ind som nummer eet og to i en åben sprinterkonkurrence. *Eric Brandon* førte den vindende vogn, som han havde fået overtalt familien Cooper til at bygge, og den blev indledningen til den regulære serieproduktion af Cooper-racere.

Standard-udgaven kom til at afvige noget i enkeltheder fra den første Cooper Special, men i hovedtræk var specifikationen ikke meget ændret. Der var heller ingen grund til at forandre den grundlæggende konstruktion, for i 1947 — det år, da formel III, d. v. s. 500 ccm-vognene, blev anerkendt som »rigtige« racervogne — og 1948 var Cooper-vognene fuldstændigt dominerende i deres klasse.

Sukcesen gav Cooper-familien lyst til at gå et skridt videre, og da den maleriske canadiske kører *Spike Rhiando* (som bor i England) foreslog at lægge den større, tocylindrede 80 hestes J.A.P. motor i et almindeligt Cooper-chassis, blev tanken grebet med begejstring. Med denne kraftige, 996 ccm motor i en vogn, hvis egenvægt var under 300 kg, var så store hastigheder inden for rækkevidde, at flere kørere i F II-klassen, der dengang var åben for vogne med slagvolumen indtil 2000 ccm uden eller 1100 ccm med kompressor, blev kendeligt urolige.

I sprinter- og bakk løb udeblev resulta-

terne heller ikke, men firmaet var for optaget af de almindelige 500 ccm vogne til at gøre noget helt alvorligt forsøg på at vinde laurbær i 2000 ccm klassen også. Det gik jo også strålende i den klasse, John Cooper oprindeligt havde interesseret sig for, og mange unge talenter fik takket være Cooper-vognene en chance for at vise, hvad de duede til. Tænk blot på *Stirling Moss*.

1949-sæsonen viste, at de tocylindrede Coopere var uhyggeligt hurtige. *Stirling Moss* opnåede under Isle of Man-løbet præcis samme omgangstid, 3 min. og 13 sekunder, som *Reg. Parnell*, der kørte en Grand Prix *Maserati* med kompressor. Moss måtte dog udgå kort før løbet afslutning, da magnetdrevet på J.A.P. motoren brød sammen.

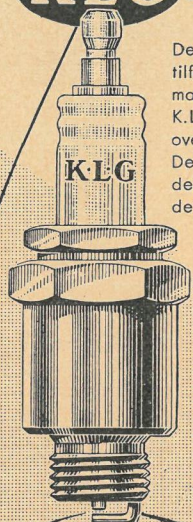
Til den følgende sæson havde J.A.P. to splinternye motorer klar. En eencylindret 500 ccm og en respektindgydende 1100 ccm (84×99 mm), der ved et kompressionsforhold på 14:1 bankede 95 hk ud ved 6000 o/m. Med denne motor disponerede Cooper-vognen over 272 hk pr. ton — et ganske overvældende tal, der dog ikke gav helt de resultater, det burde. Det lille værk i Surbiton havde stadig for mange jern i ilden og var tilmed begyndt at interessere sig for sportsvogne. 1951 blev også rekordvogne — eller rettere en rekordvogn føjet til listen over de mange foretagender, og i december måned kørte

**Tændrøret  
De får  
mest ud af -**

**SMITHS K.L.G. TÆNDRØR**

25a

Det er ikke en tilfældighed, at man kan købe K.L.G. tændrør over hele verden. Det er kunderne, der har afgjort det!



*Gnistrende godt*

STØRRE DRIFTSSIKKERHED

BEDRE ØKONOMI

LETTERE START

PRØV SELV!

**VERDENS HURTIGSTE TÆNDRØR**

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S - KBHVN. - RANDERS

et tremandshold med John Cooper som chef en serie imponerende distancerekorder på *Monthl'héry* med en superstrømliniet vogn. Først kørtes med en 350 ccm motor (klasse J), og bl. a. blev 100 km tilbagelagt med 148,3 km/t. Derpå blev en 500 ccm J. A. P. monteret, og med den blev en tilsvarende serie rekorder sat. I 500 ccm-klassen (klasse 1) kørtes 100 km med 160,28 km/t! Som kuriosum kan nævnes, at John Cooper sidste år benyttede rekordvognen til at vinde F III-løbet på den lynhurtige *Grenzlandring* med 165,1 km/t for en distance af 108 km!

Men dermed er Cooper's repertoire på ingen måde udtømt, og ved begyndelsen af sidste sæson forbavsede det lille, yderst energiske firma ved at præsentere en veritabel F II-vogn. Den ny vogn var bygget på grundlag af de gennem fem års livlig aktivitet indhøstede erfaringer. Alle detaljer i chassiskonstruktionen vidnede om både omhu og omtanke. Affjedringen — uafhængig på alle fire hjul — var nydelig, og det hele gjorde et yderst velforbereget indtryk. Som drivkraft anvendtes en modificeret 6-cylindret *Bristol*-motor (66×96 mm, 1.971 ccm), som udviklede 132 hk ved 5750 o/m mod standardmotorens 85 hk. I sæsonens løb blev effekten yderligere hævet til 150 hk ved forskellige indgreb. F II-Coopermodellen sås første gang ved påskeløbene på Goodwood-banen, hvor mærket med en afvæbnende selvfølgelighed besatte de første tre pladser i løbet om Lavant-pokalen foran en privat anmeldt *Ferrari*. I dette løb fik også den 23-årige *Mike Hawthorn* sin debut og afslørede det usædvanlige talent, der på denne ene sæson har skabt ham stjeranerang.

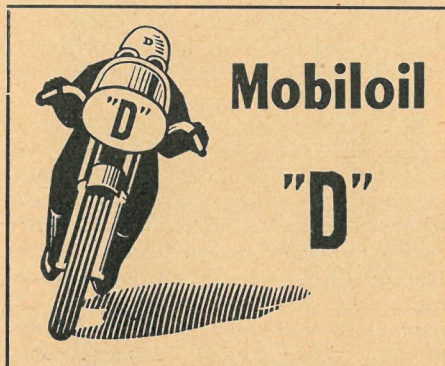
Blader man resultatlisterne for 1952 igennem, opræder den ny Cooper på flere af hæderspladserne i F II-løbene. Ganske vist opnåedes ingen førstepladser uden for England, men 4. pladsen i det europæiske Grand Prix, 3. pladsen i det engelske G. P., 4. pladsen i det hollandske G. P., 5. pladsen på Monza og andre lignende resultater får en helt anden betydning, når man husker, at det hele begyndte som husflid, og at det stadig er amatørarbejde — men udført med betagende dygtighed. Endelig er der jo heller ikke noget forkert i at være »amatør«, d. v. s. en, der holder af det specielle felt, som er på tale, og John Cooper holder meget af biler.

»Så skulle den onde lyne og flintre i det hele —!« Denne indledende sætning efterfølges i reglen af en lang række eder, individuelt afpasset til den pågældende motorcyklists temperament. Årsagen til disse oratoriske ydelser er i reglen et svigtende tændrør i to-takt motoren, og inden vi kaster os ud i den tekniske redegørelse for fænomenet, vil vi fremkomme med en næsten bevist påstand om, at et tændrør har en sjæl og et hævnerrigt sind. Hvis røret sættes i en fire-takt motor, virker det upåklageligt den halve eller hele vej jorden rundt, men sættes det i en to-takter, i hvilken det får dobbelt så meget at bestille, hævnner det sig ved at svigte på de tidspunkter, der er mest ubejlelige, d. v. s. når man har travlt, når det er styrtende regn, og når den trafikale situation kræver øjeblikkelig acceleration. Og så er det, man anmoder den »onde« (skal udtales med hårdt d) om at lyne og flintre lidt i det hele. I den sindsstemning nægter man kategorisk at give nogen form for forsonende indrømmelser overfor det stakkels tændrør, men i dette øjeblik, da vort sind er roligt, og vort blodtryk er normalt, vil vi se lidt nøgternt på tændrørsbesværlighederne, idet vi dog allerede nu vil afsløre den glædelige nyhed, at Bosch har fremstillet et specielt to-takt tændrør, der har bestået sin prøve.

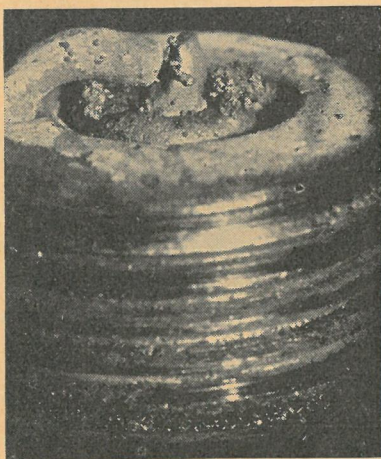
At det altid er i to-takt motorer, tændrør giver anledning til driftforstyrrelser, er naturligvis ingen tilfældighed, og undersøger man de forhold, røret må arbejde under, vil man snarere forbyvses over, at det i det hele taget nogen sinde virker. For det første må tændrøret i en to-takt motor præstere dobbelt så mange gnister som i en fire-takt motor, forudsat at de to motorer går med samme omdrejningstal. Hver gang en gnist springer mellem tændrørets elektroder, efterlader den et lille ar, og når denne proces har fundet sted nogle millioner gange, er det ensbetydende med, at elektroderne er blevet forbrændt, og elektrodeafstanden er dermed blevet større. Et tændrør slides altså for det første dobbelt

så hurtigt i en to-takt motor som i en fire-takt motor.

Næsten enhver ved, at jo større og kraftigere gnisten mellem tændrørets elektroder er, des bedre bliver gasblandingen antændt, og man må derfor sikre sig en nogenlunde anstændig elektrodeafstand. Denne er for motorer med batteritænding 0,7 mm—0,8 mm og for motorer med magnetænding 0,4 mm—0,5 mm. Større elektrodeafstand end den her foreskrevne ville give en bedre gnist, forudsat at spolen eller magneten var i stand til at præstere den fornødne energi og spænding. Dette ville dog medføre brugen af meget store og kostbare aggregater, og hidtil har det været nødvendigt at holde sig indenfor de nævnte elektrodeafstande. Efterhånden som røret bliver »slidt«, forøges elektrodeafstanden, og det er ikke alene gnisterne og forbrændingen, der æder elektroderne, men en væsentlig del af det nedbrydende arbejde skyldes også korrosion. Den nuværende benzin er som bekendt tilsat blytetraetyl og lignende midler for at hæve octantallet, og benzinen er endvidere ret svovlholdig, hvilket alt i alt forårsager et kraftigt kemisk angreb på tændrørets elektroder. Samtidig sker der det uheldige, at medens elektrodeafstanden af de nævnte grunde forøges, falder tændingsspændingen, der netop burde forøges af hensyn til den større elektrodeafstand. Dette spændingsfald skyldes en delvis kortslutning mellem mid-



terelektroden og tændrørets »stel«. Som bekendt er midterelektroden isoleret fra stel­forbindelsen ved hjælp af en stiftformet isolator, der tillige udgør rørets øverste porcelæn­stykke (der iøvrigt ikke mere be­står af porcelæn, men af forskellige vel­egnede materialer). Efterhånden bliver isolatoren overtrukket med et lag be­stående af kul, blyoxyd, blyulfat og mange andre affaldsprodukter fra olie og benzin. Dette overtræk virker som en ind­vendig kortslutning i røret, og jo mere



*Sådan­ne aflejringer på isolatoren og elektro­derne vil naturligvis give uregelmæssig gnist­dannelse og før eller senere bevirke total kortslutning.*

temperaturen stiger, jo kraftigere bliver kortslutningen. Der vil altså ganske auto­matisk komme et tidspunkt, da elektrode­afstanden bliver for stor og den elektriske energi for svag til at præstere en gnist, og tændrøret vil svigte.

De her nævnte forhold gælder naturlig­vis for alle tændrør, hvad enten de er mon­teret i en to- eller fire-takt motor, men man må være klar over, at de katastrofale tilstande indtræffer dobbelt så hurtigt i to-takt motoren.

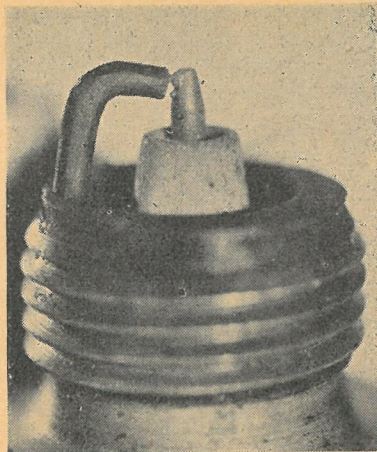
To-takternes smøres under alle omstæn­digheder ved at blande olie i benzinen, hvad enten man selv foretager blandingen, eller dette sker automatisk i motoren, som det er tilfældet med Puch 250 cm og EMC. Olien vil uvægerlig efterlade et kullag i de ikke arbejdende dele, d. v. s. i topstykket, udblæsningssystemet og tændrøret. Jo mere olie man blander i benzinen, jo mere kul vil der blive efterladt i de nævnte dele,

men det siger sig selv, at der er grænser for, hvor lidt olie man kan nøjes med, eftersom en effektiv smøring kræver en vis oliemængde. Man må derfor affinde sig med kuldannelsernes tilstedeværelse. Er karburatoren indstillet til en fed blanding, vil kul og olie afsætte sig i rigelig mængde, og er der tale om en meget dårlig karbu­ratorindstilling, vil tændrøret blive vådt og allerede svigte i starten. Man kan altså selv gøre lidt til, at tændrøret ikke får dårligere kår end højst nødvendigt, men at forhindre et kullag er meget vanskeligt. Kommer der således et kraftigt kullag inde i tænd­røret, vil der finde en meget kraftig kort­slutning sted, eller gnisten vil springe oppe i røret uden at antænde gasblandingen. Sidstnævnte fænomen finder sted, når der ikke er tale om kortslutning, men om en ledning af strømmen fra midterelektroden op langs isolatoren, indtil strømmen finder et passende lille gnistgab mellem den kulbelagte midterelektrode og den kul­belagte indervæg af røret.

Kære læser, hvor skarpsindig er De? Hvordan kunne De tænke Dem at komme ud over de to vanskeligheder: forøget elek­trodeafstand og nedsat elektrisk energi gennem delvis kortslutning? Ja, rigtigt, ved hjælp af mindre elektrodeafstand. Den til rådighed stående elektriske energi vil da stadig være tilstrækkelig til at frem­bringe en gnist, der ganske vist ikke er så stor og kraftigt virkende som den lange gnist, men dog tilstrækkelig. Det er jo i og for sig ligegyldigt, om gnisten er stor eller lille, blot den antænder gassen hver gang. Ved at formindske elektrodeafstanden ville alt være i den skønneste orden, hvis der ikke var noget, der hed brodannelse.

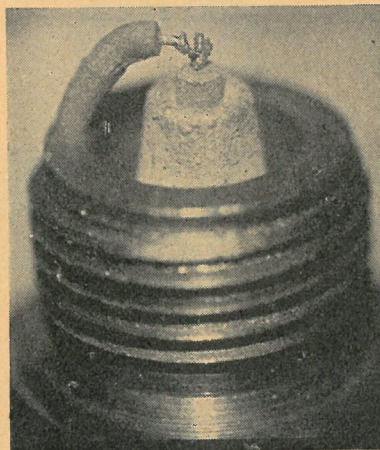
Vi har ovenfor nævnt den usynlige kort­slutning, der har fået mange nybegyndere til at stirre med undren op i det forheksede tændrør, der på magisk vis er holdt op med at fungere. Den usynlige kortslutning kræ­ver en grundig rensning af tændrøret, før dette atter lader sig anvende, medens de synlige kortslutninger hurtigt er afhjul­pet, idet man blot må fjerne det fremmed­legeme, der har sat sig fast mellem midter­ og stelelektroden. Dette fremmedlegeme består ofte af et stykke kul, der er blevet slået løs, eller slet og ret af en oliedråbe. Der kan imidlertid også være dannet en lille bro eller tråd mellem de to elektroder, og den sidder som svejset fast. Hvad er nu

det? Ja, det skal ærligt indrømmes, at det er et fænomen, der har sat adskillige teknikere grå hår i hovedet efter krigen. Det er nemlig først efter krigen, at man har haft hyppige forekomster af disse brodannelse, og det viste sig, at det hovedsagelig var i forbindelse med magnettænding, de fandt sted. Dette syntes i nogen grad at afkræfte rygterne om, at det var oliens og benzinsens tilsætningsmidler, der var årsag til de små tråde. Et omhyggeligt forskningsarbejde, hovedsagelig gennemført af de tyske Bosch fabrikker, har imidlertid klarlagt problemet. At de besværlige tråde virkede ledende — og dermed kortsluttende — var hævet over enhver tvivl, og en kemisk analyse viste da også, at de hovedsagelig bestod af bly, men at der også kunne påvises en lang række andre metaller og stoffer som svovl, kul, silicium og fosfor. Dette viste tydeligt, at trådene ikke blev dannet af stof fra tændrørets elektroder, men af affaldsprodukter fra benzin og olie, metal fra stempelringe og stempler samt ikke mindst fra det støv, der blev trukket med gassen ind i motoren. Spørgsmålet var så blot, hvorfor denne aflejring fandt sted mellem tændrørets elektroder, samt hvorfor de forekom hyppigst i forbindelse med magnet-tænding. De nævnte stoffer og partikler sidder oprindeligt i et lag i topstykkets loft, men ved pludselige ændringer af gasspjældets stilling vil temperatur og strømningsforhold ændre sig på en måde, der bevirker, at nogle partikler river sig løs og kommer ud i forbrændingsrummet. De fleste vil straks blive blæst ud gennem udblæsningssystemet, men andre vil komme i nærheden af tændrørets elektroder, hvor de i tændingsøjeblikket vil danne et uensartet elektrisk felt. Nogle af disse partikler vil blive draget ind i det elektriske felt, og de er opvarmet til en meget høj temperatur, vil de klæbe eller smelte fast til elektroderne eller isolatoren. Jo større elektrodeafstanden er, jo mindre bliver brodannelsen, og da magnet-tænding kræver mindre elektrodeafstand end batteritænding, har man derigennem forklaringen på, at brodannelse forekommer hyppigst i forbindelse med magnet-tænding. Vi har på SMJ selv en to-takter med batteritænding, og vi har i de tre år, den har gjort tjeneste hos os, aldrig været ude for en brodannelse, medens vi har haft utallige henvendelser fra læsere, der til



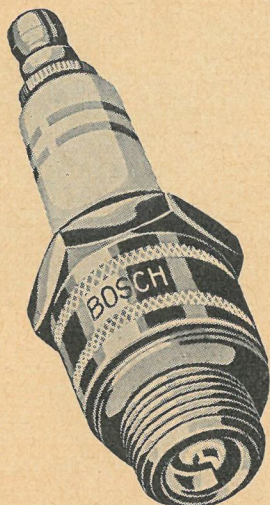
*En typisk brodannelse på grund af lille elektrodeafstand. Elektroderne er næsten nye, men magneten har tilsyneladende ikke været i stand til at trække en gnist på større elektrodeafstand.*

stadighed var ude for brodannelse på deres maskiner, der dog alle havde magnet-tænding. For at undgå brodannelse må man sørge for at holde motoren ren ved hyppigt at rense topstykket, og samtidig må man regelmæssigt rense og indsmøre luftfilteret for at undgå støv i motoren. Endelig må elektrodeafstanden ikke være for lille, men da der som sagt er en maksimumsgrænse for dette mål, kan det være vanskeligt at opnå forbedringer ad den vej. Ud fra ovenstående må man forstå, at det for alle to-takt køreere må betragtes



*Brodannelse ved stærkt forbrændte elektroder. Den her viste bro er meget kraftig og tydelig, men oftest viser brodannelsen sig som en meget tynd tråd, der let lader sig fjerne.*

som en kærkommen nyhed, at Bosch nu — på grundlag af det omtalte forskningsarbejde — har fremstillet et specielt to-takt tændrør, der i det store og hele vil



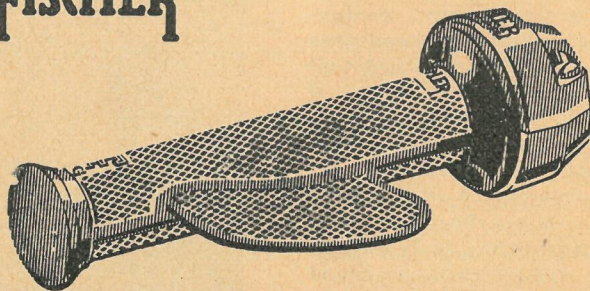
Således ser det nye Bosch tændrør til to-takt motorer ud. Læg mærke til den brede stelelektrode, der som omtalt i teksten er monteret på en ring, som er presset op indvendig i røret.

fjerne tændingsvanskelighederne. For det første er den hårdt belastede midterelektrode fremstillet af chromstål, der er meget modstandsdygtigt overfor forbrænding og korrosion, og for det andet er sideelektroden dannet ud i ét med en ring, som er presset op i røret, hvilket giver en meget effektiv køling af elektroden, der ved almindelig motorbelastning har en temperatur, som ligger 250° C. under temperaturen på almindelige tændrørs elektroder. Sideelektroden er iøvrigt meget bred, hvilket ikke alene gør den slidstærk, men det sikrer samtidig en god og sikker antændelse af gasblandingen. Ved denne udformning af elektroderne opnår man tillige, at elektrodeafstanden allerede ved det nye rørs montering kan sættes til 0,7 mm *også for motorer med magnetænding*, og risikoen for brodannelse skulle således blive betydeligt formindsket for ikke at sige fjernet. Sidst, men ikke mindst er elektroderne anbragt således, at de er beskyttet mod olie, og dog vil gasblandingen blive effektivt antændt.

Der er ikke tvivl om, at Bosch vil få stor succes med disse nye rør, og det viser sig da også, at man i Tyskland kun kan dække 10 pct. af den øjeblikkelige efterspørgsel.

**STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED**

**FISCHER**



*Koblingshåndtag*

**SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT**

*fås hos de førende forhandlere*

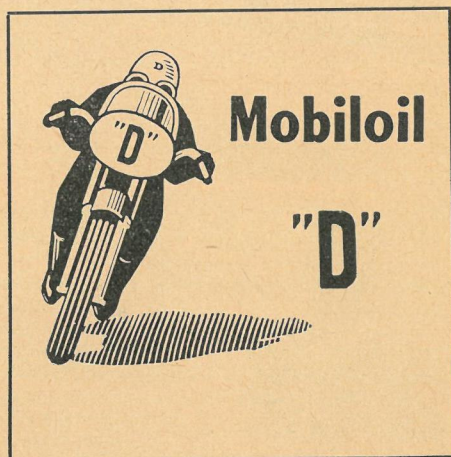
# Turisme på en anden måde

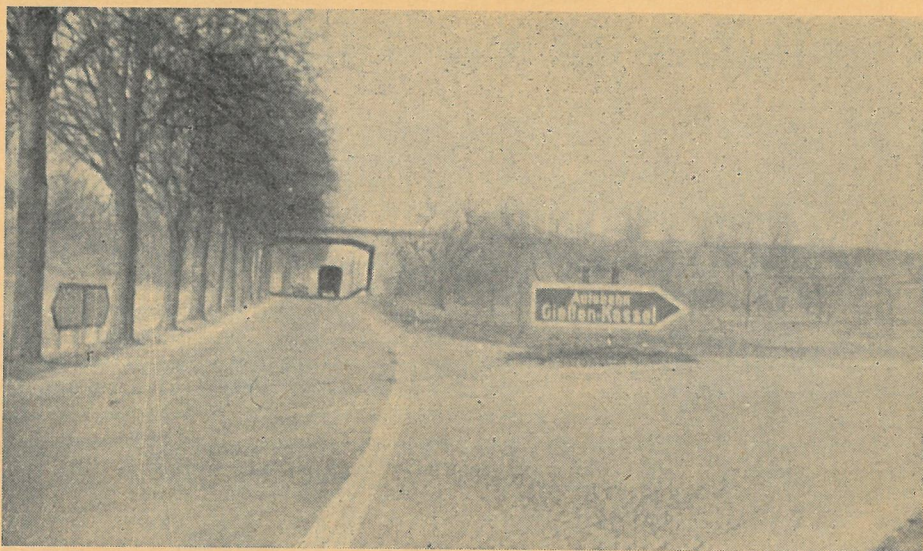
Turistsæsonen står for døren, og mange vil utvivlsomt for første gang vove sig syd på i eget køretøj. Vi har tidligere skrevet om de papirer, man skal have med, og i dette nummer vil vore læsere tillige blive orienteret om de nye forsikringsbestemmelser samt den nyåbnede rute til England. I vort majnummer skal vi bringe huskelisten for papirer m.m.

Det er imidlertid faldet os ind, at vi for en enkelt gangs skyld vil vise — omend ikke medaillens bagside — så dog den kant, som aldrig må overskrides, når man kører i udlandet. De tyske autobaner er fristende, når man kan lide at køre lidt raskt, og da de landskaber, autobanerne gennemkrydser, for størsteparten ikke er spændende, kan man kun vanskeligt modstå fristelsen til at komme hurtigt frem til bestemmelsesstedet. I reglen er autobanerne opdelt i to kørebane for trafik i hver sin retning. Hver kørebane har to spor, det yderste til højre for langsomtgående færdsel og det venstre til hurtig kørsel. Den venstre kørebane bruges dog kun, når der er forankørende trafik på den langsomme bane. Meget indlysende, ikke? Men husk venligst, at man ikke uden videre krydser fra den langsomme til den hurtige bane, når man skal overhale et køretøj. Man må forvise sig om, at man ikke kører ud foran en vogn, der allerede befinder sig på den hurtige bane. For en sikkerheds skyld slår man vingen ud. Lad os sige, at De holder en marchhastighed på 95 km/t, og De synes selvfølgelig, at tingene går rask fra hånden. Så skal De overhale en lastvogn og skal så over på den hurtige bane. Hvis De gør dette uden at sikre Dem, at der ikke kommer en bagfra kørende vogn på den hurtige bane, så risikerer De at køre ud foran en vogn, der kører med 145 km/t. Følgerne vil vi ikke tale om — endnu. Vær iøvrigt klar over, at hastighed er noget, man værner sig til. Når De har kørt en time eller to med små 100 km/t, føles det som en ganske normal hastighed, men for det første kan man jage livet af sin vogn eller motorcykle, og for det andet vil den reelle værdi af hastigheden vise sig i det øjeblik, man skal bremse. Tænk på det — inden De skal bremse.

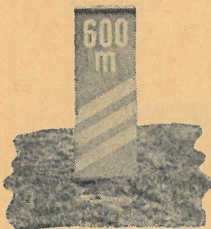
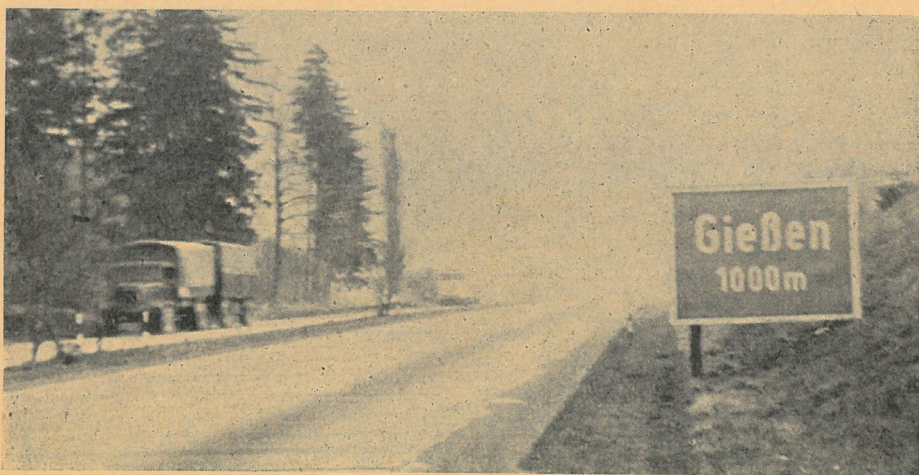
Skiltene skal De ikke overse — det kan blive skæbnesvangert. Navnlig hvis De kører i Tyskland vil De møde et skilt, på hvilket der står: Bei Nässe Rutchgefar, hvilket på dansk betyder, at der er fare for udskridning i fugtigt føre. Dette skilt står inden et stykke vejbelægning med de såkaldt sorte sten. En vejbane med sorte sten er i fugtigt vejr lige så glat som et vaskeægte islag, og man har ikke skyggen af en chance for at bremse sit køretøj, og man skal være lykkelig, hvis man blot kan styre sig igennem. 20 km/t er passende i fugtigt vejr på de sorte sten.

Vi vil ikke tage rejselysten fra Dem, men vi vil for svage sjæle pointere, at fordi man har overskredet den danske grænse, er det ikke ensbetydende med, at man kan køre, som man vil. Tværtimod er der grund til at vise den største agtpågivenhed. Man ser sjældent ambulancer i udlandet — ikke fordi der ikke sker ulykker, men det bruger man bare ikke. De fleste steder må tilskadekomne håbe på andre vejfarendes barmhjertighed, så de kan blive samlet op af en privatvogn og kørt til et hospital. Nogle steder bliver en læge tilkaldt — i de katolske lande tilkaldes præsten i reglen først. Som sagt, vi vil ikke tage rejselysten fra Dem — men kør ordentligt. På De følgende sider vil De få et lille kursus i autobanernes afmærkning — god rejse.





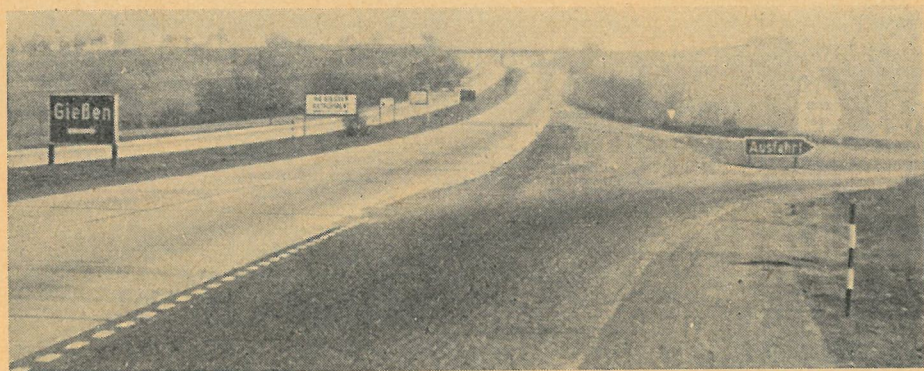
Indkørslen til autobanen er tydeligt markeret. Den autobane, disse billeder stammer fra, er Göttingen-Frankfurt am Main. Drejer man til højre ad den her viste tilkørsel, kommer man op på den bane, der fører nord på mod Giessen og Kassel. Skal man til Frankfurt, må man køre ind under viadukten for på den anden side af autobanen (der går over viadukten) at dreje op ad tilkørslen til Frankfurt.



En kilometer fra udkørslen til en by er byens navn samt strækningen 1000 meter angivet på et stort skilt. Derefter markeres afstanden til udkørslen hver 200 meter, således at man kan tage farten passende af, inden man skal dreje ud — hvis man altså skal dreje af. Det samme afmærknings-system finder man inden større parkeringspladser og inden tankstationer. Det gælder om ikke at køre for langt, da det er forbudt at køre over på den modgående kørebane. Kører man for langt, må man vente til næste udkørsel, køre under autobanen og dreje ind på den tilsvarende indkørsel til den kørebane, der fører tilbage i modsat retning. Det kan let blive en omvej på 40—60 km.



Umiddelbart inden udkørslen markerer et skilt, hvilke byer udkørslen fører til samt afstanden til næste større by fremme ad autobanen.



Og endelig kommer skillet med »Ausfahrt«, der viser udkørslen, og for en sikkerheds skyld angiver et skilt på midterrabatten navnet på den by, udkørslen fører til. Hvis man vil betænke sig, findes der en vigeplads mellem udkørslen til og indkørslen fra Giessen.

Skillet til højre meddeler, at der er 5 km til tankstationen ved Alsfeld, samt at man ved samme tankstation kan få forfriskninger, d. v. s. øl, sodavand, frugt o. l. I stedet for »forfriskninger« kan der også stå »Raststätte«, hvilket vil sige, at der er restaurant. Det kan også tænkes, at der slet og ret står et T samt 48 km, hvilket oplyser om, at der er 48 km til næste tank. Tank op i god tid!



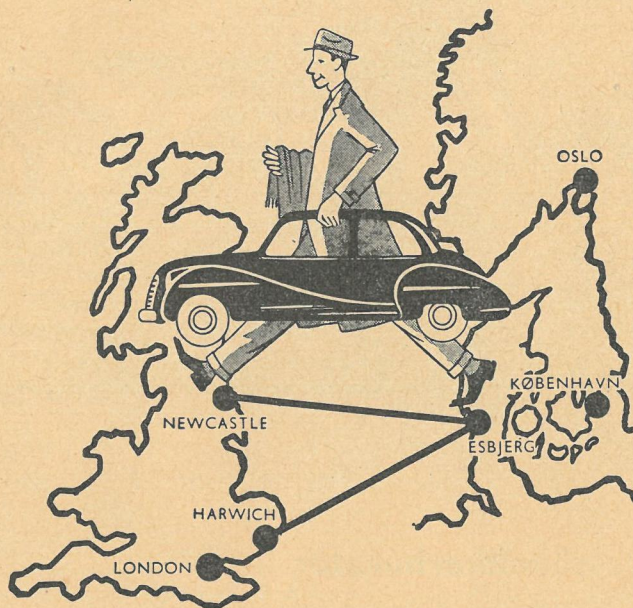


*Er der uregelmæssigheder på autobanen, markeres disse ved et advarselsskilt, 400 m før der sker noget. På det næste advarselsskilt får man at vide, hvad der er galt — i dette tilfælde modgående trafik (den anden kørebane er på en strækning under reparation), og når man er forbi vanskelighederne, markeres dette ved skiltet: Freie Fahrt.*



*Af hensyn til den svære lastvognstrafik markeres stærke stigninger og fald ved et tydeligt skilt. Disse skilte har også stor betydning for personvognene i glat føre. Bliver man nødt til at stoppe op på autobanen, må vognen — som ovenfor vist — køres helt ud på den tjærede rabat eller, hvis det er muligt, ud i græsrabatten.*

# TAG BILEN MED til STORBRIANNIEN



Til Sydengland og Wales via Esbjerg-Harwich  
Til Nordengland og Skotland via Esbjerg-Newcastle

## Sommerfartplan:

### ESBJERG-HARWICH

Fra Esbjerg daglig undt. Søndag 17,30

Fra Harwich daglig undt. Mandag 17,30

### ESBJERG-NEWCASTLE

Fra Esbjerg Søndag og Torsdag 17,45

Fra Newcastle Tirsdag og Lørdag 12,00

Reservation af plads til automobiler og alle oplysninger hos rejsebureauerne og

**D. F. D. S. Rejsebureau**

»Axelborg« vis-a-vis Tivoli København V.

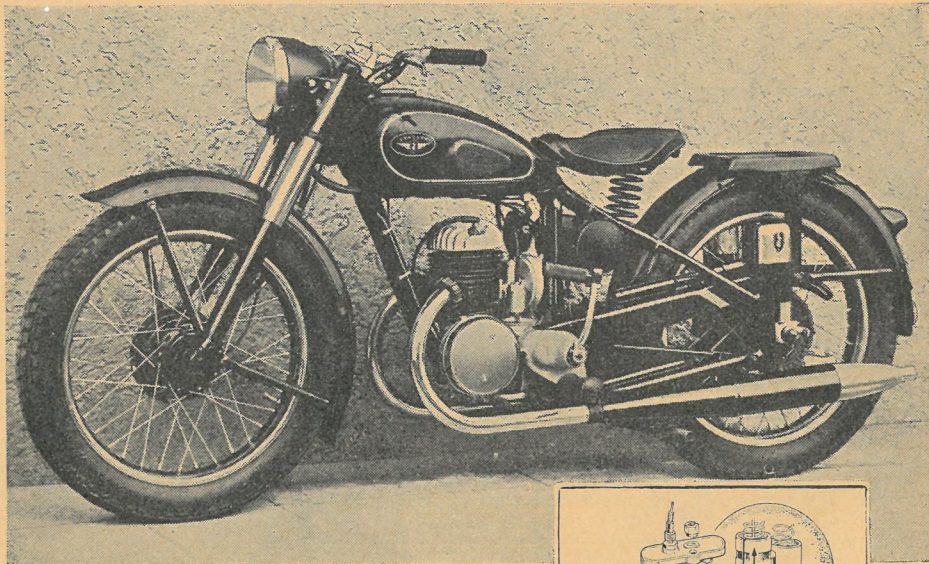
Tlf. C. 4341 - Tlgr.adr. Forrejse

# D. F. D. S.

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S**

# ZÜNDAPP

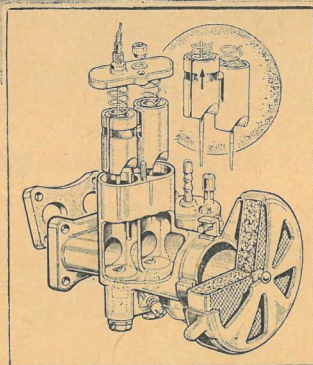
*- den lydløse*



## med dobbeltkarburator

De nye ZÜNDAPP-modeller er blevet en enestående succes, fordi disse maskiner besidder en trækraft og økonomi helt ud over det sædvanlige. De nye ZÜNDAPP to-takt motorer bygger på helt nye principper og dette i forbindelse med den nye dobbeltkarburator giver en hidtil ukendt trækraft ved alle hastighedsområder. Selv gearkassen er en helt ny konstruktion med ubegrænset levetid, fordi alle tandhjul er i konstant indgreb.

Zündapp NORMA kr. 2400 excl. afg.  
" COMFORT " 2750 "



ZÜNDAPP kan leveres af enhver motorcykleforhandler i de byer, hvor der ikke findes ZÜNDAPP-forhandlere.

DE ER FORUD FOR DERES TID PÅ EN ZÜNDAPP

Generalrepræsentant for

# ZÜNDAPP

Brdr. Friis-Hansen A-S, Øster Alle 7, København Ø

# GENÈVE

## UDSTILLINGEN

Af  
"VOLANT"

Det uopnåelige øver en sær tiltrækning, og hvem af os har ikke som barn stået med næsen maset flad mod legetøjsbutikens rude og leget den ældgamle leg: »Hellefor«? Senere er det blevet helle for en cykle, helle for en motorcykle, helle for

# FRANKFURT

## UDSTILLINGEN

Af  
MOGENS H. DAMKIER

schweizere er forsigtige, bundsolide folk, der går i en stor bue uden om mere usædvanlige vogne. Flertallet af schweiziske bilister ser også med den dybeste mistillid på dyre vogne — men der findes usandsynlige rigdomme i det lille bjergland, hvor



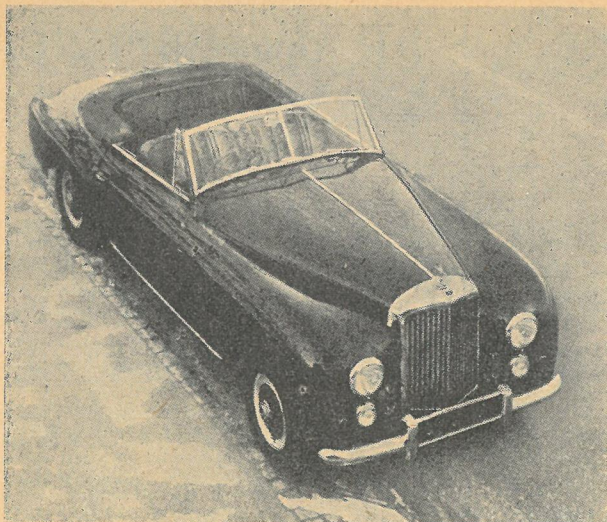
Denne smukke Lancia med Farinakarosseri og Jet-inspiration er jo nok i stand til at vække ønskedrømme.

et hus med have, helle for en bil, helle for det hele! Og selv om en ubarmhjertig hverdags udgifter, skatter, forpligtelser til højre og venstre har sat bom for ønskenes opfyldelse, hvem af os leger så ikke stadigvæk »Helle for« — i reglen med indledningen: »Hvis jeg havde tid, råd, lejlighed, helbred«, eller hvad det nu er, man mangler.

Også SMJ's saglige medarbejdere kan forfalde til helle-legen, og den årlige inspiration er Genève-udstillingen, hvor man ufravigelig sikkert får årets mest attråverdige biler at se. Schweiz er ganske vist ikke noget stort marked, og de fleste

kvalitet er en højtskattet egenskab, så virkeligt fremragende biler kan sælges trods høje priser. Desuden er markedet aldeles frit, så konkurrencen er hård og har været det i mange år — og elitevogne kan, alt taget i betragtning, snarere sælges i Schweiz end i noget andet land. Derfor byder Genève hvert år på en broget buket af biler, der uvilkårligt får selv hærdede kendere til at spørre øjnene lidt op og mumle »Helle for...!«

Hvad om man for en stund glemte hverdagen og hverdagsbilerne og med en tegnebog så fed, at den ikke kan gennemskydes, gik fra stand til stand på den 23. Salon de



Denne 4½ liter Bentley med specialkarosseri fra Hermann Graber er med sin beherskede linieføring en overordentlig elegant og repræsentativ vogn — men den er kostbar. Som bekendt er Bentley bygget op af Rolls-Royce dele og må nærmest betragtes som en sporty Rolls-Royce. Motoren er nøjagtig den samme som i R-R modellerne. Både Rolls-Royce og Bentley leveres nu — hvis man ønsker det — med torque converter i stedet for gearkasse. Hvis den hæderkronede fabrik gør helt bort fra gearkasserne — ja, så forsvinder den eneste gearkasse med 100 procent effektiv synkronisering.

*l'Automobile* i Genève for at vælge og vrage mellem *la crème de la crème* af årets vogne uden så meget som at skæve til almindelige biler.

Er det skønheden, man søger — det mest udsøgte artisteri i metal — kan rundgangen tage sin begyndelse i forhallen lige inden hovedhallen for personvogne. Her er de fornemste eksempler på gedigen schweizisk og engelsk karosserikunst udstillet side om side med inspirerede italienske *creazioni*.

Hermann Graber udstillede en betagende elegant topersoners Bentley cabriolet, med linier så smukke, at den store, tunge vogns dimensioner ophævedes, og et andet schweizerfirma Gebrüder Beutler viste en firepersoners cabriolet på et Jaguar Mark VII chassis. Ved forskellige velbetænkte kunstgreb var det også lykkedes at undgå de gængse, noget svulmende Jaguar-linier, og vognen, der var holdt i behersket ponton-stil, virkede meget let og fin i det. Schweiziske specialkarosserier er gennemgående ret tilbageholdende i stil, men præges af god smag, hensigtsmæssig udnyttelse af muligheder af materialer og — sidst, men ikke mindst — en sober håndværksmæssig udførelse.

Endnu mere diskrete er de engelske specialkarosserier, men de er en kende tungere i deres virkemidler. Selvfølgelig går man aldrig galt med et *Van Den Plas*-karosseri og *Hooper's* enorme firedørs *Rolls-Royce* cabriolet med ekstra vind-

spejl for bagsædet og tilhørende lækkert kameluldstæppe er en bil i den rene, klassiske stil — en rejsevogn i dette ords egentlige og næsten glemte forstand.

Italienerne var repræsenterede ved mere sprælske indfald; ikke mindst den unge *Giovanni Michelotti's* udkast for *Ghia-Aigle* (den schweiziske aflægger af det berømte Turiner-firma) er dejlige og fyldt med meget humør. Hans coupé-karosseri på et Bristol chassis er besnærende, og et efter hans udkast af *Vignale* på et *Ferrari* 212 chassis bygget karosseri er over al måde fristende. Også mere almindelige mærker er udstillet med karosserier efter Michelotti's tegninger, bl. a. en *Singer*, en *M.G.* og en *Dyna-Panhard*, som er både charmerende og fræk i sin linieføring. *Pinin Farina's* karosserier virker helt afdæmpede ved siden af Michelotti's rebelske indfald, og en *Pinin Farina Lancia* ville ikke være at foragte, omend jeg nok ville foretrække samme værksteds *Ferrari-coupé*. Derimod har firmaets »jetkarosseri« på et *Lancia*-chassis ikke større tiltrækning, medmindre man søger det helt bizarre.

Alt i alt: Helle for Graber's Bentley, Hooper's Rolls-Royce og *Pinin Farina's* Ferrari — så kan De vælge mellem de andre!

Forresten er det for tidligt at sige »helle«, for vel er skønheden værd at søge, men farten har sit trylleri — og der holder på udstillingen enkelte vogne, som af-

tvinger beundring ved deres rent ud fabelagtige ydeevne. Det nytter ikke at sige helle for den 300 SL *Mercedes-Benz*, der er udstillet i fuld krigsmaling med racer-numrene fra Le Mans. Vognen er ikke til salg, *Nicht Verkauflich*. Heller ikke den lækre *Porsche-Glöckler* kan købes — men en god *Ferrari Fiat V8* eller *Aston-Martin* er heller ikke at foragte og kan i hvert fald transportere sin indehaver med en hastighed, der ligger på den anden side de 200 km/t. Stiller man sig tilfreds med 150—180 km/t, øges udvalget til *Alfa Romeo 1900 C*, *Austin-Healey*, *Nash-Healey* og et par stykker til, bl. a. *Mercedes-Benz 300 S* og *Lancia Aurelia B 20 GT*.

*Cisitalia* møder med en elegant, grundigt bearbejdet *Fiat 1900* og med alle tiders miniature-racer, en tro kopi af den dødfødte 1500 Grand Prix model, men i understørelse til børen. Vognen, der har uafhængig affjedring på alle fire hjul, er udstyret med en encylindret 65 ccm motor med kædetræk til baghjulene. Topfarten angives til 65 km/t, og vognen har rundet Monza med 60 km/t. Alle drenge fra 8 til 15 år vil i skingren kor råbe: Helle for den!

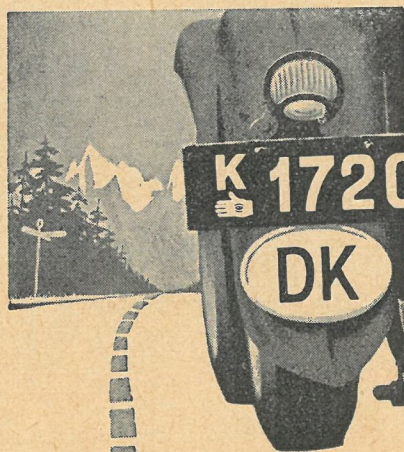
Selv kunne jeg nok så godt tænke mig en *Siata 208 CS*, et raffineret stykke legetøj bygget omkring en *Fiat V-8* motor.

Derimod er det næppe mange, der ville sikre sig en *Cunningham*. Dette ny amerikanske mærke, som bygges med megen entusiasme af den kendte kører *Briggs Cunningham*, søger nemlig at blande amerikansk overdådighed med europæiske konstruktionsbegreber. Trods lækre karosserier fra *Vignale* er det ikke lykkedes at bygge nogen sportsvogn, snarere en sportslig luksusbil. Værre er egentlig *Buick's Skylark*, der kun har trådhjulene til fælles med rigtige biler.

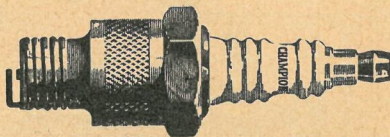
Men det er jo sådan set ligegyldigt — for vi leger »helle« og vælger og vrager efter forgodtbefindende blandt alverdens dejligste biler, så længe legen varer.

P. S. En enkelt praktisk detalje var værd at bemærke. *Ferrari's* biler er ret tilhøjelige til at koge i bytrafik, så enkelte modeller er udstyret med en elektrisk ventilator foran køleren. Holder man for rødt lys eller kører for langsomt, kan ventilatoren sættes i gang ved et tryk på en kontakt.

P. P. S. Helle for den *Alfa Romeo »Disco volante«* (flyvende tallerken) supersportsmodel, der nåede frem, lige inden udstillingen lukkede. Det var sager!

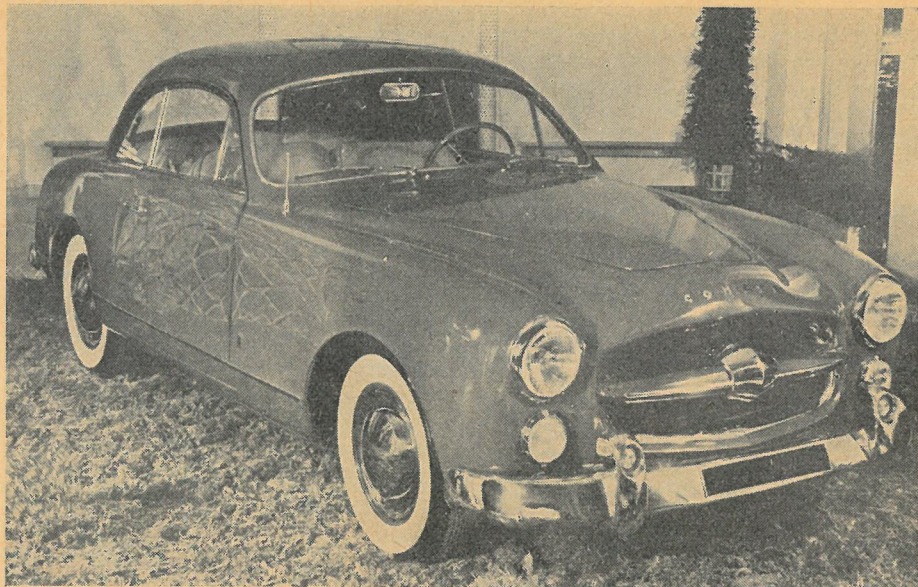


Til det lange stræk  
og det sikre træk...



**Champion**  
TÆNDRØR

*Bilow*

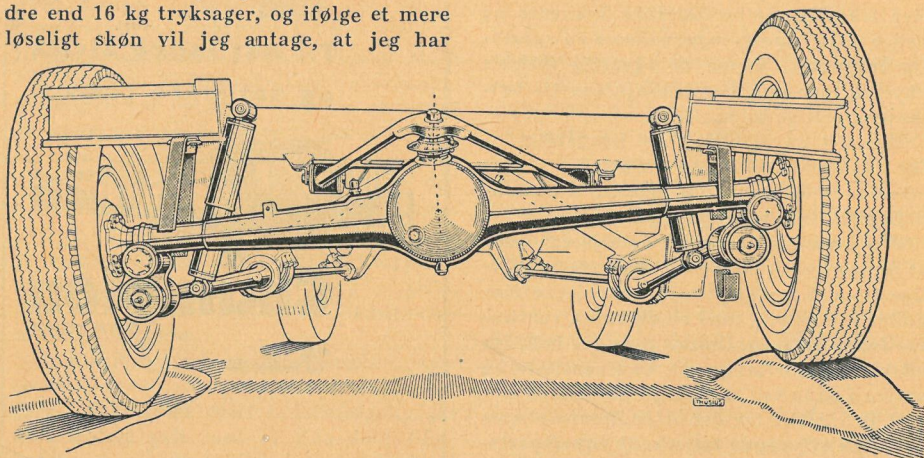


*Kan De gætte, hvilken fabrik denne vogn stammer fra? Sikkert ikke. Det er den ny franske Ford Comete med Vedette motor. Et enestående smukt karosseri, et glimrende udsyn, fortræffelige køreegenskaber, elegant udstyr og en pris helt oppe i skyerne. Den franske Comete må således sidestilles med Lincoln, og den kan ikke importeres her til landet uden et stort dollartilskud, men det er det smukkeste standardkarosseri, vi har set i mange år.*

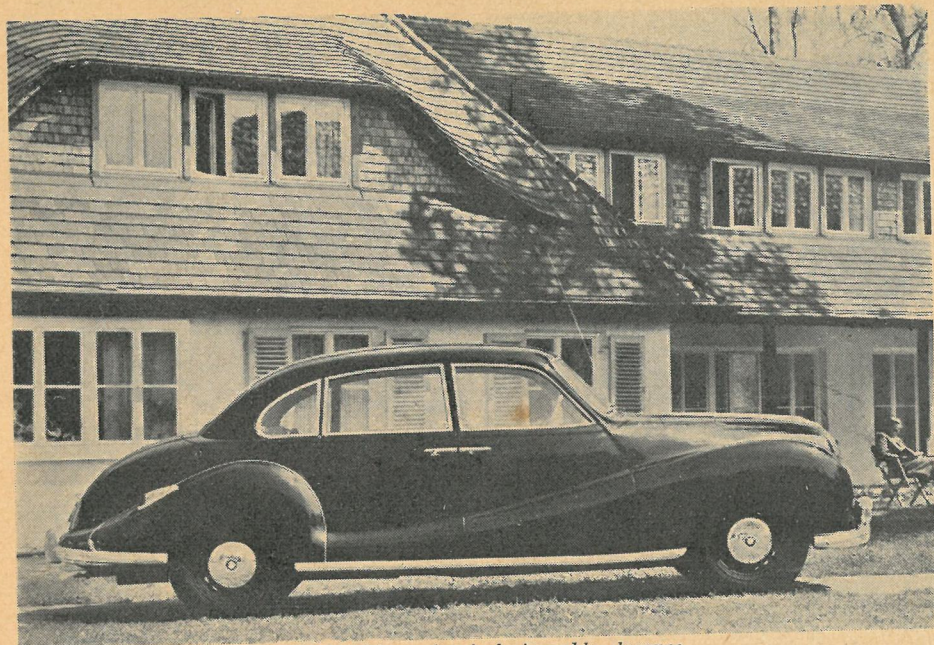
Medens Volant på sin sædvanlige arrogante måde har behandlet Genève-udstillingen ved at svæve hen over de alldyreste modeller, har bladets redaktør møjsommeligt travet rundt på udstillingen i Frankfurt for at studere de mere dagligdags nyheder. Foruden de sædvanlige optegnelser og notater lykkedes det ifølge en nøjagtig kontrolvejning at samle ikke mindre end 16 kg tryksager, og ifølge et mere løseligt skøn vil jeg antage, at jeg har

tilbagelagt 10—15.000 km på det mægtige udstillingsareal. Hvad gør man ikke for at glæde sine læsere?

Udstillingerne i Genève og Frankfurt supplerer igtvrigt hinanden på bedste måde, eftersom de kostbare vogne dominerer Genève-udstillingen, medens det hovedsagelig er de mere beherskede prisklasser, der



*Således er baghjulsophængningen på BMW 501. Bagakslens højliggende krænningspunkt giver en minimal krænnning ved hård kørsel i svingene.*



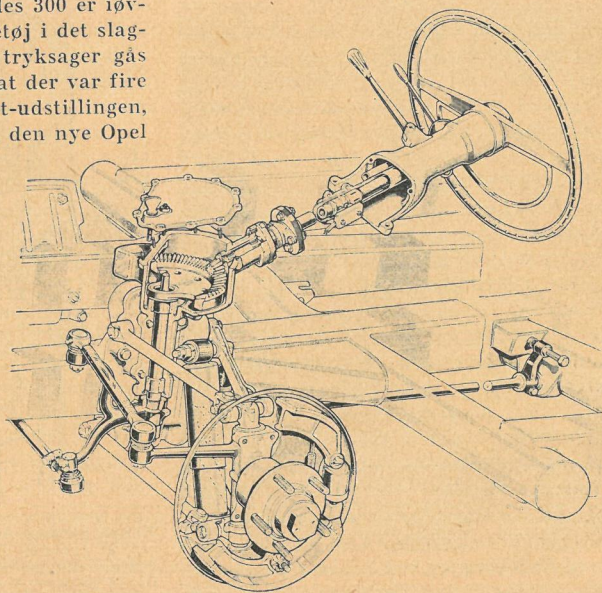
BMW 501 Limousine i al sin enkle elegance.

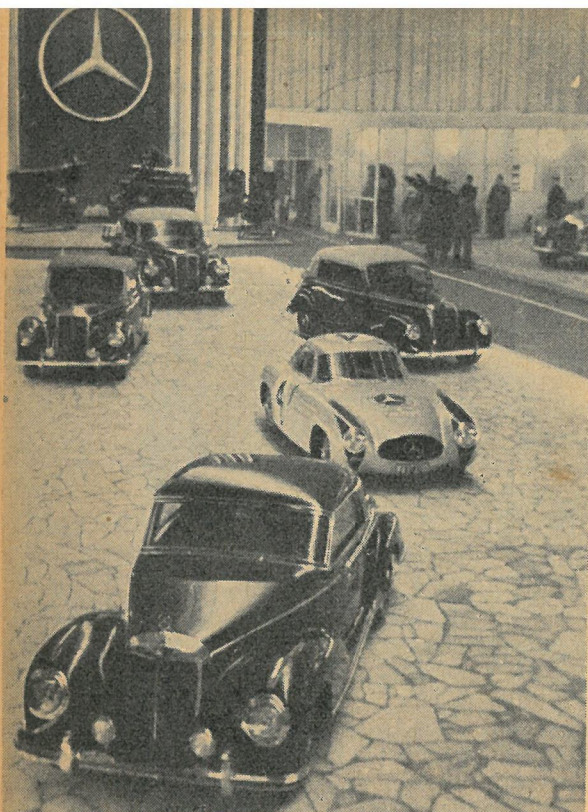
er afgørende i Frankfurt. De dyre italienske vogne kom således slet ikke til Tyskland, og bortset fra enkelte specialkarosserier, der i og for sig er uden større interesse for det danske publikum, var der kun en Austin-Healy og Mercedes 300 af de mere kostbare vogne. Mercedes 300 er iøvrigt ikke noget sjældent køretøj i det slagne Tyskland. Når de 16 kg tryksager gas nøje igennem, viser det sig, at der var fire reelle nyheder på Frankfurt-udstillingen, nemlig den nye BMW »501«, den nye Opel

Olympia, der nu tillige hedder Record, den tre-cylindrede DKW og Fiat 1100.

BMW 501 var uden tvivl udstillingens sensation, og morsomt nok var det ikke de fuldt færdige vogne med deres smukke linier og elegante udstyr, der vakte den stør-

Styretøjet og forhjulsophængningen i BMW 501. Stør mellem styrehusets spidshjul og tandkrans vil bogstavelig talt til evig tid kunne udlignes ved indstilling af spidshjulet. Iøvrigt er slitagen minimal, eftersom styrehuset er fyldt op med olie. Læg mærke til forhjulenes torsionsafjedring, der — ligesom for baghjulenes vedkommende — er indstillelig. Man kan altså selv bestemme, hvor bløde eller hvor hårde fjedre man ønsker at køre med.



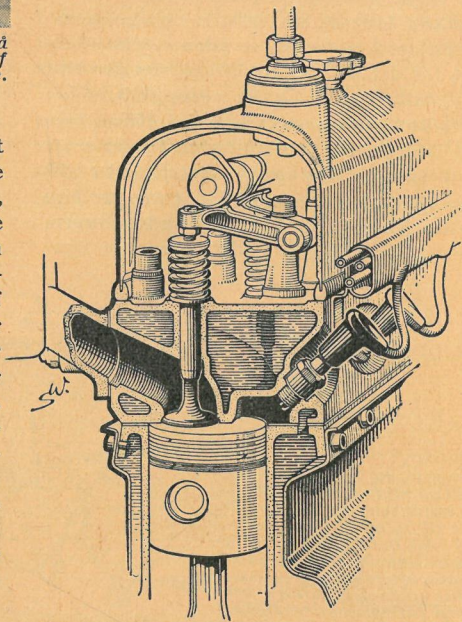


*Den fornemme Mercedes-udstilling viste også model 300 SL med gitter for vindspejlet — af hensyn til lavtflyvende mexicanske gribbe. Mercedes kunne iøvrigt fejre 30 års diesel-lastvogns-jubilæum.*

ste opsigt, men derimod et chassis lakeret i blåt med forchroming her og der. Dette chassis bød også på væsentlige nyheder, og enhver bilinteresseret kunne ganske simpelt stå stille og glæde sig over den robuste konstruktion og den smukke udførelse. Chassisrammen er bygget op af sammensvejsede runde og firkantede rør af store dimensioner, en konstruktion der er overordentlig modstandsdygtig overfor vridning og påvirkninger af enhver art. Forhjulene er ophængt i korte og lange triangelarme, men i stedet for de snart traditionelle skruefjedre er forhjulene affjedret ved hjælp af langsgående torsionsfjedre, der aktiveres af det underste sæt triangelarme. En teleskopstøddæmper er indskudt mellem chassiset og den nederste triangelarm. Den stive bagaksel er ophængt på en noget usædvanlig måde, idet differentialet er ophængt i en højtliggende bro, og bagbroen er ved hjulene monteret til vridearme i fast forbindelse med de

langsgående torsionsfjedre. Mellem vridearmene og chassiset er indskudt teleskopstøddæmper. Da bagbroen svinger om en ledforbindelse over differentialet, har krængningsaksen et stærkt stigende forløb bagud, og dette medfører, at vognen kun krænger ganske minimalt, når den køres hårdt i svingene — hvilket jeg fik syn for ved en ganske kort prøvekørsel. Styretøjet er indrettet på en ukonventionel måde, idet ratakslen forneden bærer et lille, konisk spidshjul, der trækker en vandretliggende tandkrans. Tandkransens lodretstående aksel er ved et forgretningsstykke og forbindelsestænger forbundet til begge forhjulenes svingarme.

Transmissionssystemet er også noget usædvanligt, idet motor og kobling på sædvanlig vis er bygget sammen, medens gearkassen er anbragt et stykke tilbage i chassiset, og kobling og gearkasse er forbundet ved hjælp af en kort aksel med kraftige Hardyskiver. En normal kardanaksel med kraftige kardanled forbinder gearkasse og differentiale. Motoren er i store træk den traditionelle BMW 2-liter motor med 66 mm boring og slaglængde 96 mm, hvilket for de seks cylindre giver et slagvolumen



*Et snit gennem motoren i Mercedes 220. Som det ses, er forbrændingsrummet ligesom på model 300 ganske ejendommelig formet, og det lader til, at motorernes største udviklingsmuligheder for øjeblikket er at søge i topstykkerne.*

*Denne morsomme illustration viser pladsforholdene i BMW 501. Der er på ingen måde tale om overdrivelse.*

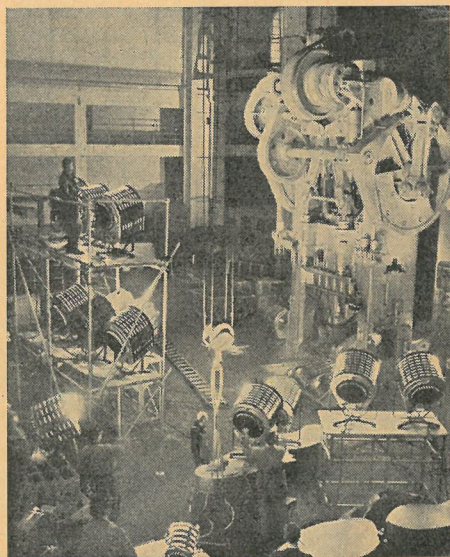


på 1971 ccm. Kompressionsforholdet er 6,8:1, og effekten er 65 hk ved 4400 omdr./min. Motoren er naturligvis topventilet, og ventilerne betjenes på sædvanlig vis ved hjælp af stødstænger. Model 501 er monteret med en dobbelt faldstrømskarburator af Solex fabrikat.

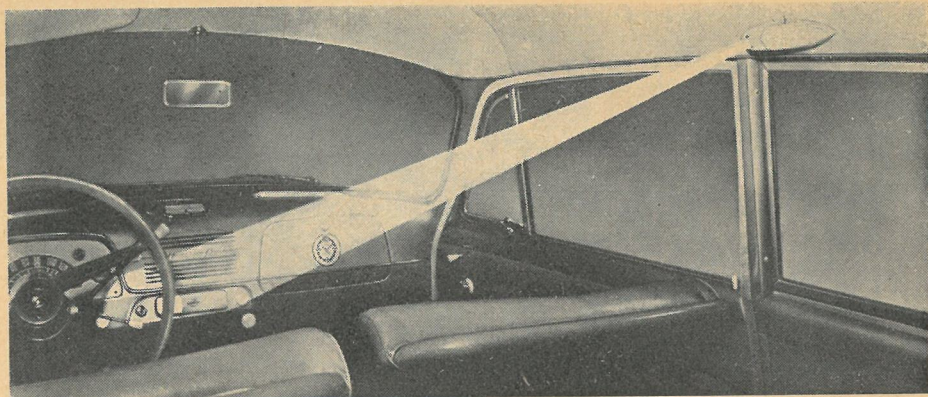
Gearkassen har fire udvekslingsforhold med friløb i første gear og syncromesh mellem samtlige gear. Bagakslen har hypoidfortanding og udvekslingsforholdet 4,225:1. De hydrauliske bremses har to selvforstærkende sko på forhjulene og en selvforstærkende og en slækkende sko på baghjulene. Dækstørrelsen er 5,50-16. Sporvidde: for 1343 mm, bag 1430 mm, akselafstand 2835 mm. Total længde 4730 mm, total bredde 1780 mm, total højde 1470 mm.

BMW »501« har en tophastighed på 138 km/t og en marchhastighed på 120 km/t. Benzinförbruget opgives til 10—12 l pr. 100 km, men forbruget afhænger naturligvis af kørehastigheden. Accelerationen fra stående start til 80 km/t er 15 sek., og fra en stående start til 120 km/t accelererer model 501 på 42 sek. Den nye BMW har naturligvis aircondition, varmeanlæg og defroster, og alt hvad hjertet ellers kan begære, men vi må bedrøve vore læsere med, at det ikke er nogen billig vogn. Den vil i Danmark koste ca. kr. 42.000.

Der var naturligvis stor interesse om den tidligere så populære Opel Olympia, der nu i ny skikkelse hedder både Olympia og Record. Den hæderkronede 1,5-liter motor, der har bestået sin prøve igennem så mange år, er i det store og hele uændret, boringen er 80 mm og slaglængden 74 mm, kompressionsforholdet 6,7:1. Der er ligesom på de foregående modeller kun tre fremadgående gear, men med motorens forøgede effekt på ialt 51 hk ved 4400 omdr./min.



*Pladepresse som filmprimadonna. Billedet er taget på folkevognsfabriken under optagelsen af den tredimensionale film. Læg mærke til alle projektørerne.*



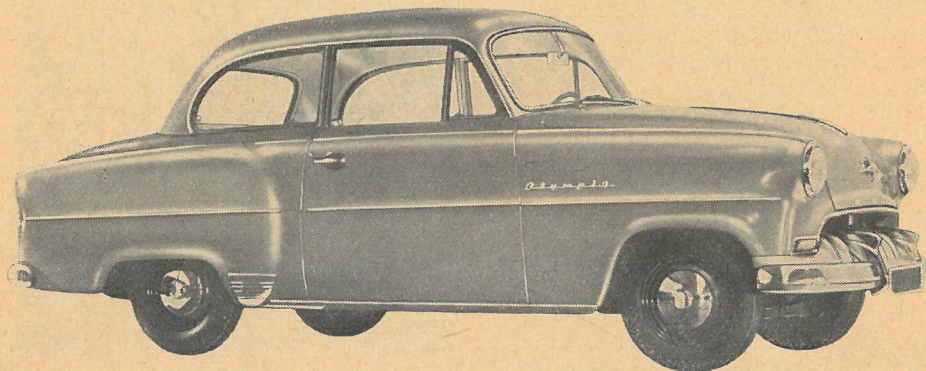
*Loftbelysningen i Opel Olympia Record er således indrettet, at instrumentbordet samtidig kan belyses.*

er dette også fuldt tilstrækkeligt. Af tekniske ændringer skal først og fremmest nævnes, at differentialet har fået hypoidfortanding på kron- og spidshjul, hvilket giver mere lydløs drift og længere holdbarhed. I forhold til den tidligere Olympia model skal det nævnes, at total længden er blevet 190 mm større, og totalbredden er blevet forøget med 61 mm, medens vognens højde er blevet 30 mm mindre. Akselafstanden er blevet forøget med 92 mm. Karosseriet er nu bygget ud i vognens fulde bredde, og man har således været i stand til at udnytte pladsen bedre til bagsædet, der på den ny model måler 1200 mm i bredde. En væsentlig forbedring er det store kuffertrum, og udstyret er blevet suppleret med sådanne små raffinementer som en loftbelysning, der samtidig belyser instrumentbordet således, at det ikke mere skulle være nødvendigt at fumle sig frem,

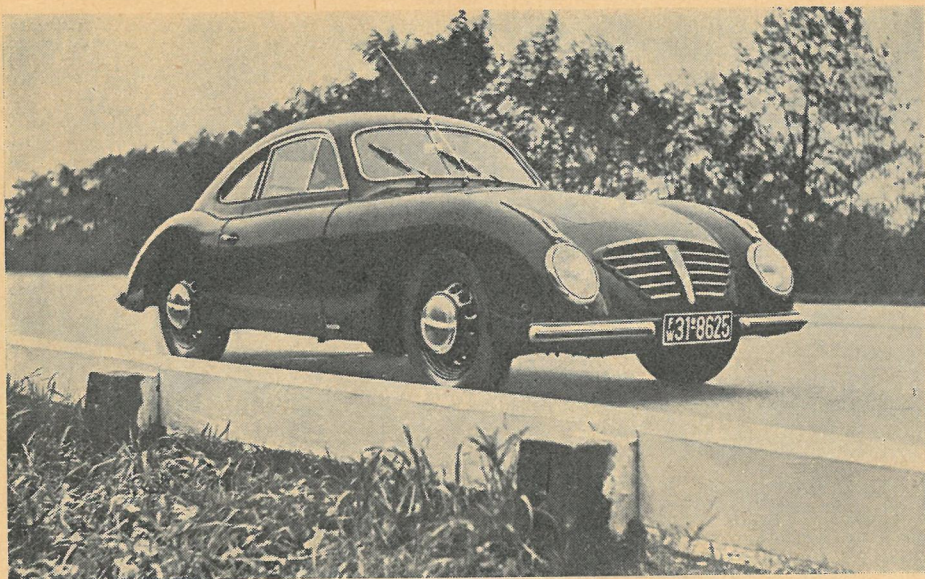
når man skal finde hullet til tændingsnøglen i mørke.

Hjulene virker meget små, og dækstørrelsen er da også kun 5,60-13, hvilket giver mindre uaffjedret vægt, men samtidig større gummislitage. For de bilister, der kan lide at køre en vogn med blød affjedring, kan vi oplyse, at den nye Olympia-Record er usandsynlig blødt affjedret. Olympiaens ændrede udseende fremgår iøvrigt bedst af illustrationerne.

Den ny, trecylindrede DKW vakte også en del opsigt på udstillingen. Karosseri og chassis er nøjagtig det samme som på de to-cylindrede 1953 modeller, men den ny motor har de tre cylindre anbragt i vognens længderetning i modsætning til den to-cylindrede motor, der ligger på tværs. Fra koblingen går trækket bagud til gearkassen og atter frem til differentialet, der på den tre-cylindrede model er forsynet



*Det er vanskeligt at kende Olympia'en igen — det skulle da være på den øverste del af taget. Buget vindspejl, stort kuffertrum, karosseri i fuld bredde og afskærmede hjul er de mest iøjnefaldende nyheder.*

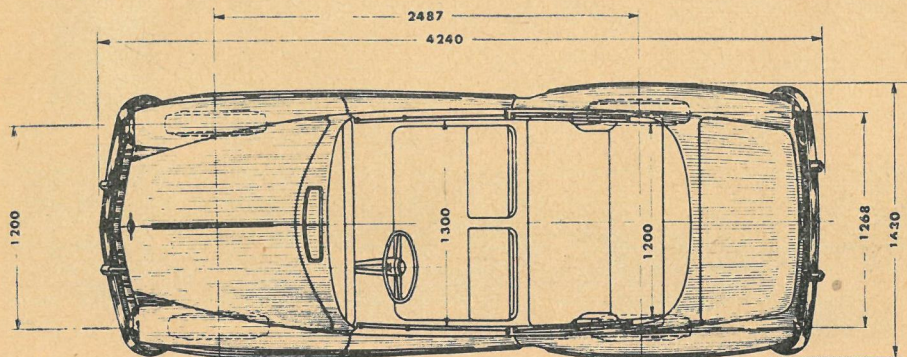


*Goliath sportsmodellen vækker altid stor interesse. Vognen er som bekendt monteret med direkte benzinindsprøjtning til 10-takt motoren. Salget hæmmes dog noget af prisen, der stadig forekommer lidt for høj.*

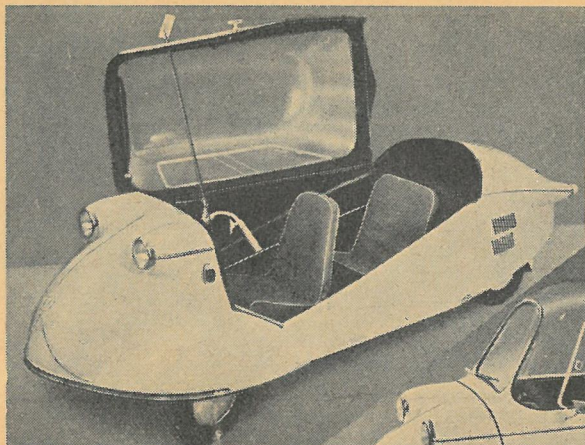
med kron- og spidshjul. Motor, kobling og differentiale er bygget sammen til et meget kompakt aggregat. Den tre-cylindrede motor yder 34 hk, hvilket giver vognen en tophastighed på 115 km/t og en marchhastighed på 100 km/t. Der blev på udstillingen vist nogle eksportmodeller i en usædvanlig smuk udførelse og med en meget stor bagrude, der fik vognene til at minde om hard-top modeller.

Folkevognen dominerede selvfølgelig med en meget stor stand, der virkede ret gigantisk i sin opstilling. VW havde iøv-

rigt sin egen biograf, i hvilken man så nogle tredimensionale film af fremstillingen af den populære lille vogn samt en film med en sød pige og en folkevogn i hovedrollerne. Den eneste nyhed var nogle eksportmodeller med stor bagrude. Endvidere var nogle VW-busser udstyret med camping udstyr, der viste, hvordan man kan sove og lave mad i en VW. Det var tilmed så snedigt indrettet, at gaskomfuret var anbragt ved siden af førersædet, så man kan altså spejle æg, medens man kører, og hvis vejbanens besværligheder vir-

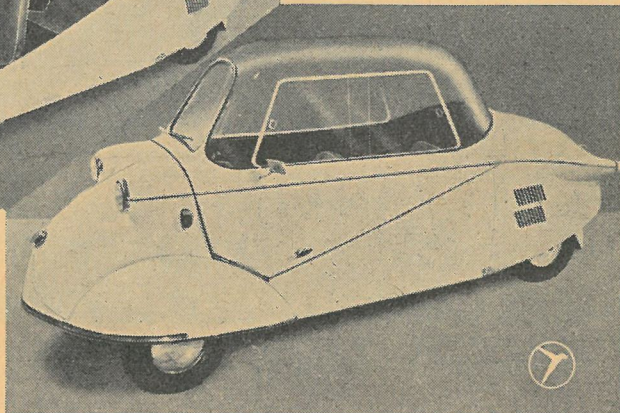


*En målskitse af den nye Opel Record. Den vil sikkert blive studeret ivrigt af Opel-entusiastene.*



Mere aparte end egentlig genial. Denne trehjulede kabinescooter fremstilles af den tidligere tyske flyvemaskinefabrik, Messerschmitt. Ideen er i og for sig ikke så dårlig, men køretøjet egner sig ikke til hurtig transport. Motoren er en 175 ccm Sachs med blæserkøling. Gearkassen har fire hastigheder og

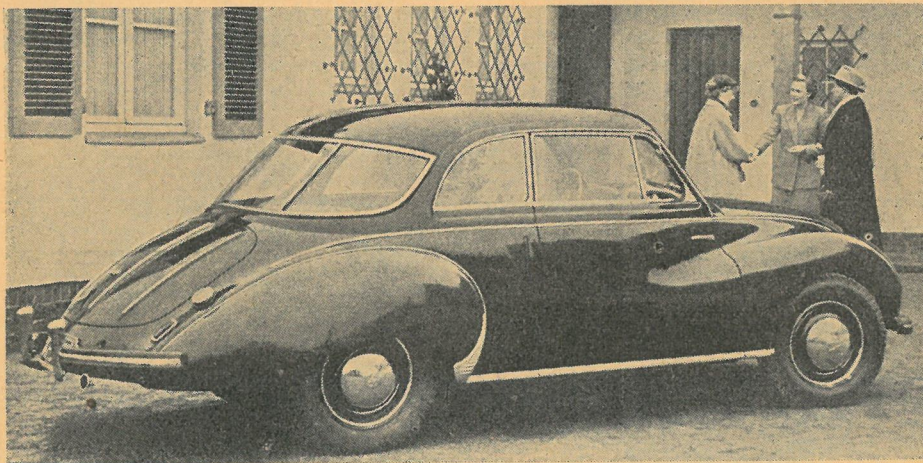
trækker med kæde til baghjulet. Alle tre hjul er uafhængig afjedret — forhjulene ved hjælp af gummi, baghjulet ophængt i svinggaffel. Det køretøj — er det en vogn, en motorcykle eller en scooter? — vi så på udstillingen, havde indbygget radio og aflæstigt kuffertrum. Som det fremgår af illustrationen, er rattet udformet som et motorcyklestyr, med drejhåndtag til gearskiftet.



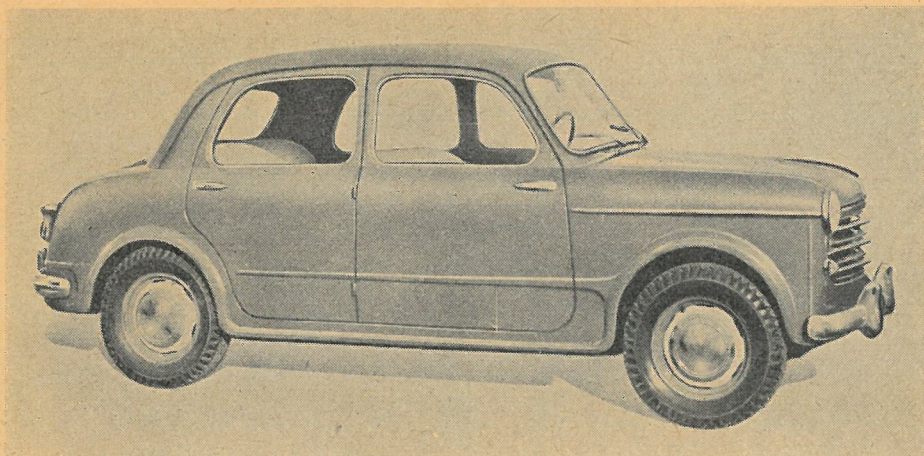
ker distraherende på madlavningen, kan man blot trække et lille gardin for vindspejlet.

Fiat førte en tradition videre ved at vise en ny model »1100«. At denne model vil få overordentlig stor interesse for det danske publikum er hævet over enhver tvivl. Den fire-cylindrede motor er med sin boring

på 68 mm og slaglængde på 75 mm en gammel kending. Slagvolumenet er 1089 ccm, kompressionsforholdet er 6,7:1, og effekten er 36 hk ved 4400 omdr./min. Cylinderblokken er af støbejern, og topstykket er fremstillet i letmetal med indpressede ventilsæder. Transmissionssystemet består af en tør enkeltpladekobling og en gearkasse



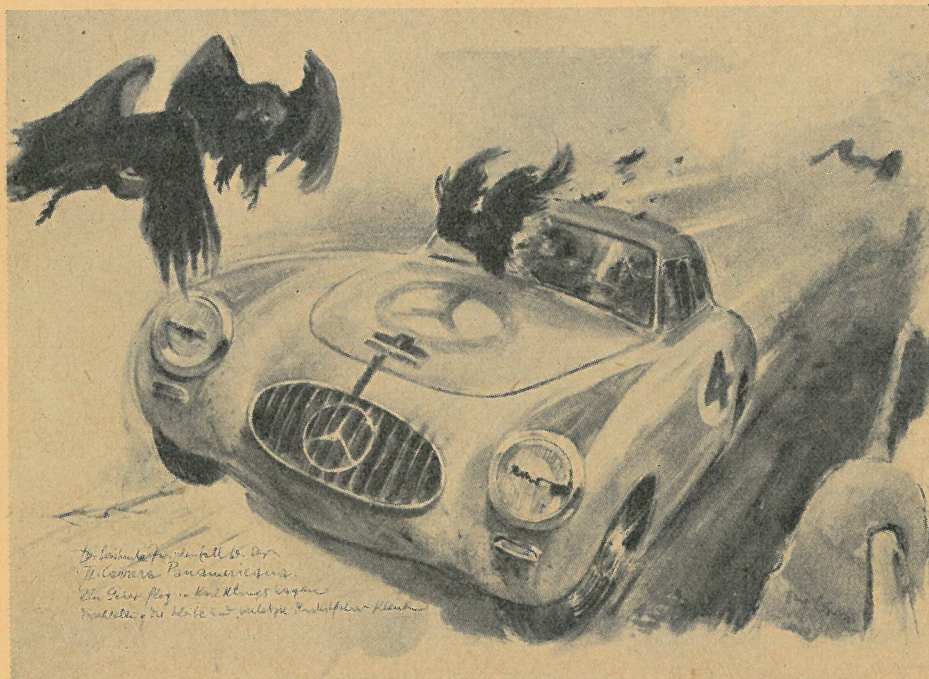
Således ser de nye DKW særklasse-modeller ud. En overordentlig smuk lille vogn i en gedigen udførelse. Den tre-cylindrede motor ser meget lovende ud, blot burde den være forsynet med en regulator, eftersom tyskerne har en udpræget tilbøjelighed til altid at køre med speederen i bund på de små vogne.



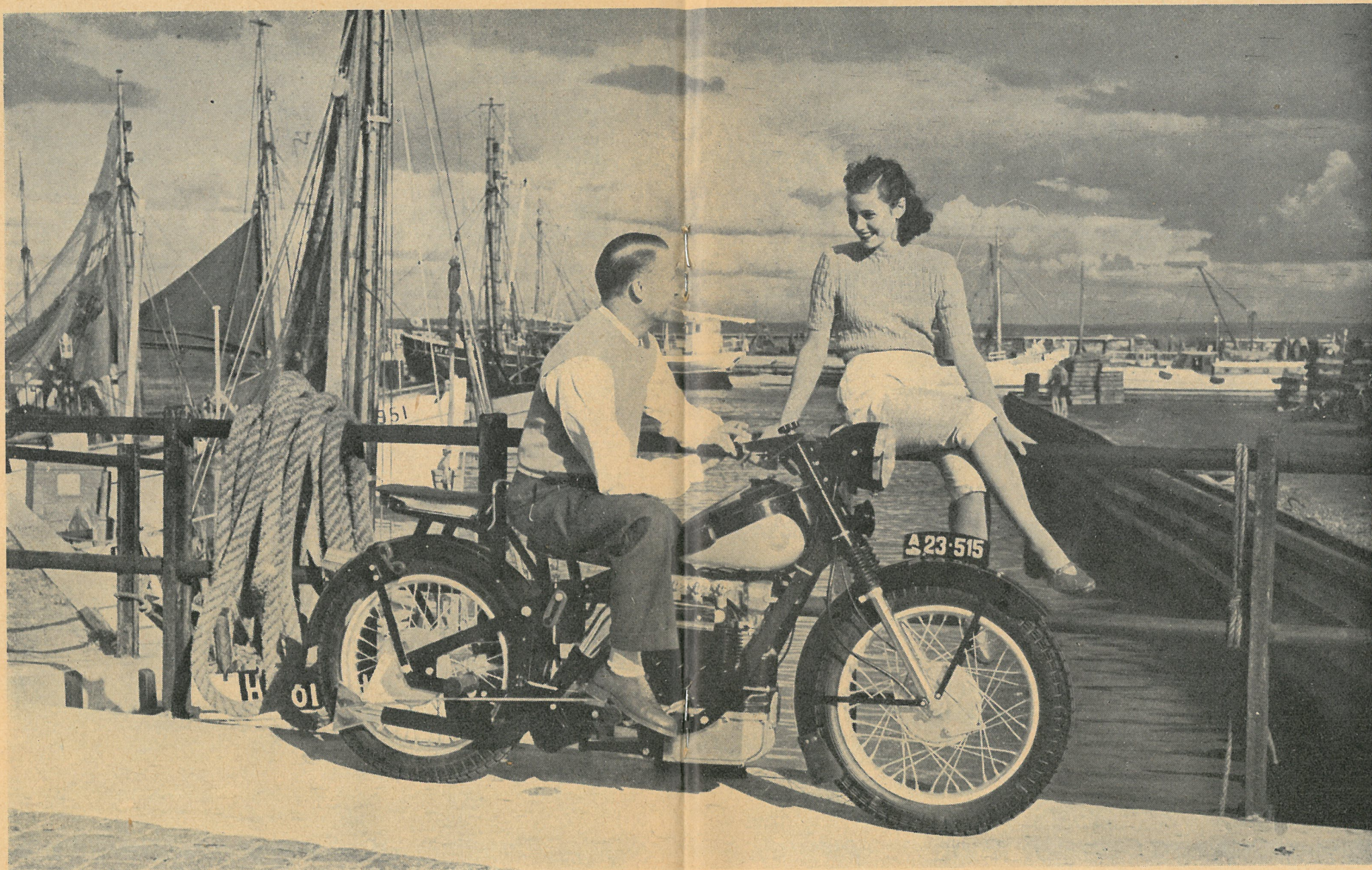
Den nye Fiat 1100 virker lidt massiv og kantet, men det er en vogn med stor indre plads, små ydre mål, tilstrækkelig kraftoverskud og en god økonomi — og det er egenskaber, der til alt held stadig er folk, der sætter pris på.

med fire udvekslingsforhold med syncromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Gearstangen er placeret under rattet. Differentiallet har hypoidfortanding.

Pladsen er udnyttet ganske overordentlig godt i den lille vogn, idet såvel for- som bagsæde måler 1240 mm, og der er rigelig benplads for bagsædepassagererne. Kuf-

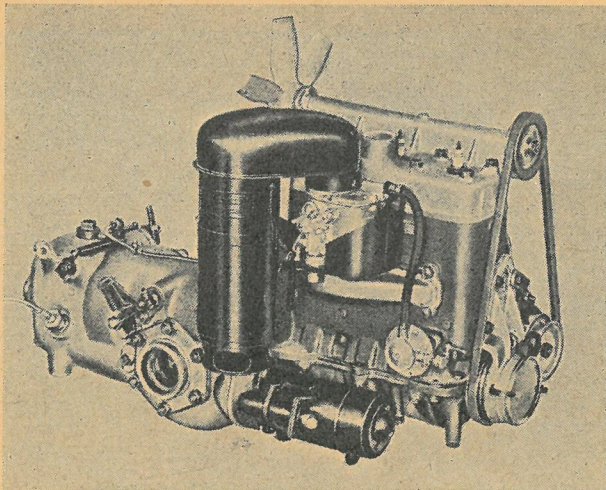


Blandt de 16 kg hjembragte tryksager og fotografier er den fornemste »sag« sikkert en skitsebog fra Mercedes, der i dejlige pastelfarver foreviger forskellige situationer fra bilsporten samt skitser af luftskibe med Mercedes motorer, kompressormodeller og meget andet godt. Den har fået en sikker plads i bogskabet. Her er en skitse fra Mexico, hvor en grif rammer vindspejlet på en model 300 SL.



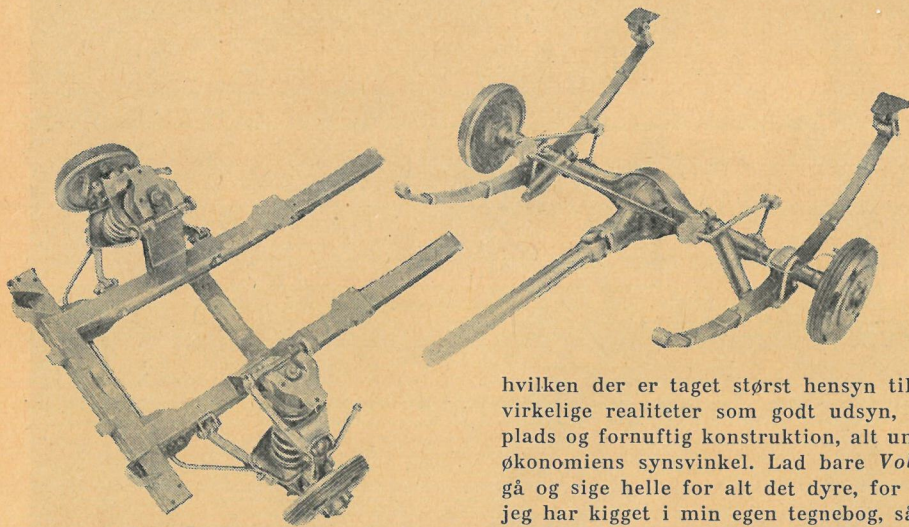
**NIMBUS . DANMARKS MOTORCYKLE**

**A/S FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F . AUTORISEREDE FORHANDLERE OVER HELE LANDET**



Den tre-cylindrede DKW motor er monteret på langs i vognen i modsætning til den to-cylindrede motor, der ligger på tværs.

Således er hjulophængningen på Fiat 1100 udformet. Karosseriet er selvberende og forstærket med dragere til forhjuls- og motorophængningen.

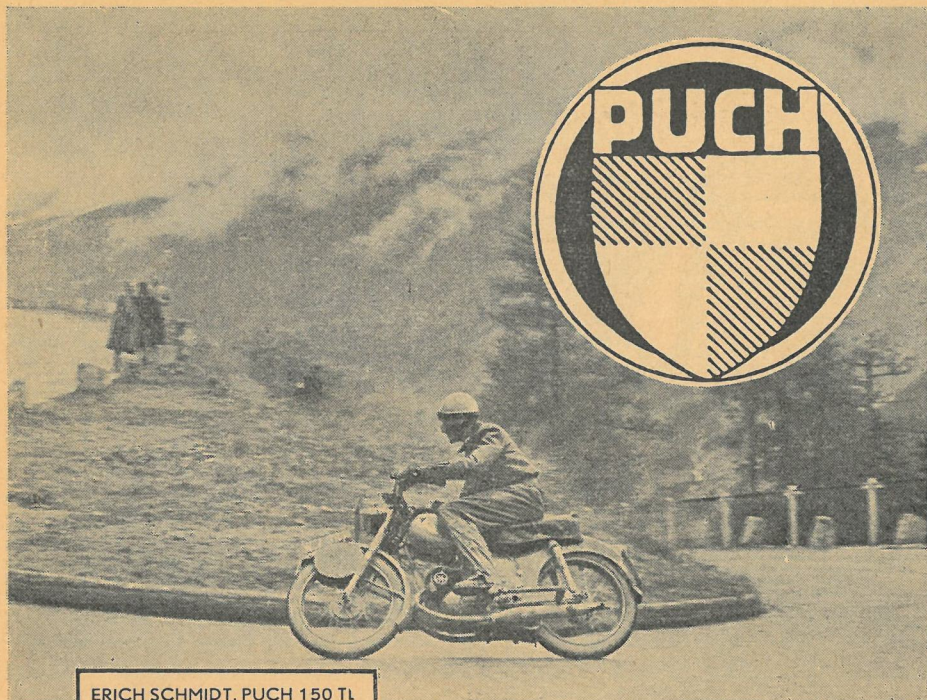


fertrummet er stort og rummeligt, og Fiat 1100 er iøvrigt udstyret med al den komfort, man med rimelighed kan ønske sig, inclusive aircondition, defroster og varmeapparat. Forhjulene er uafhængigt affjedret ved hjælp af korte triangelarme, skruefjedre og teleskopstøddæmpere, medens den stive bagaksel er op hængt i halvelliptiske bladfjedre med teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator. Iøvrigt er model 1100 udformet som en fire-dørs sedan. Linierne er måske knapt så elegante som i de øvrige Fiat og Simca modeller, men det er en vogn, i

hvilken der er taget størst hensyn til de virkelige realiteter som godt udsyn, god plads og fornuftig konstruktion, alt under økonomiens synsvinkel. Lad bare *Volant* gå og sige helle for alt det dyre, for når jeg har kigget i min egen tegnebog, så er jeg ikke sikker på, at jeg personlig ikke siger helle for Fiat 1100. Den lille nyskabelse er allerede kommet til landet og koster i luksusudførelse kr. 13.450,— og i standardudførelse kr. 12.550,—, begge priser inclusive omsætningsafgift.

Efter at have set og prøvekørt de nye modeller hankede jeg op i mine 16 kg tryksager, besteg min tusindårige Steyer og begav mig på hjemvejen, medens jeg måtte overlade tyskerne at foretage indkøb af nye vogne — men det er ikke uden bitterhed.

Nu glæder vi os til motorcykleudstillingen i oktober.

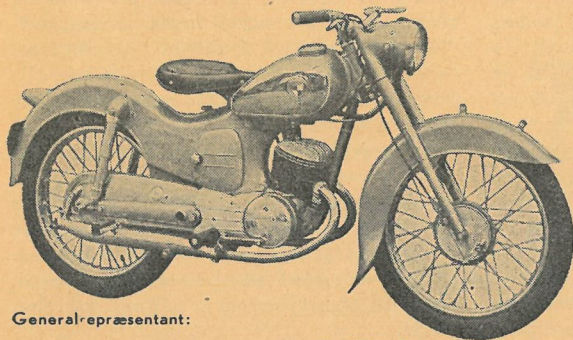


ERICH SCHMIDT, PUCH 150 TL  
PÅ GROSSGLOCKNER VEJEN  
(Internationalt seksdages trial 1952)

## Ubegrænsede muligheder

Med en PUCH 150 TL har man faktisk ubegrænsede befordringsmuligheder for to personer. Den er billig i anskaffelse, økonomisk og så driftsikker og slidstærk, at den aldrig giver sin ejer ubehagelige overraskelser. De kan trygt begive Dem afsted på langtur — Deres PUCH 150 TL magter de største stigninger i Europa, og De rejser på den billigste måde, man kan tænke sig.

**En PUCH 150 TL koster i dag kun kr. 2100,- excl. omsætning og kr. 2640,- incl.**



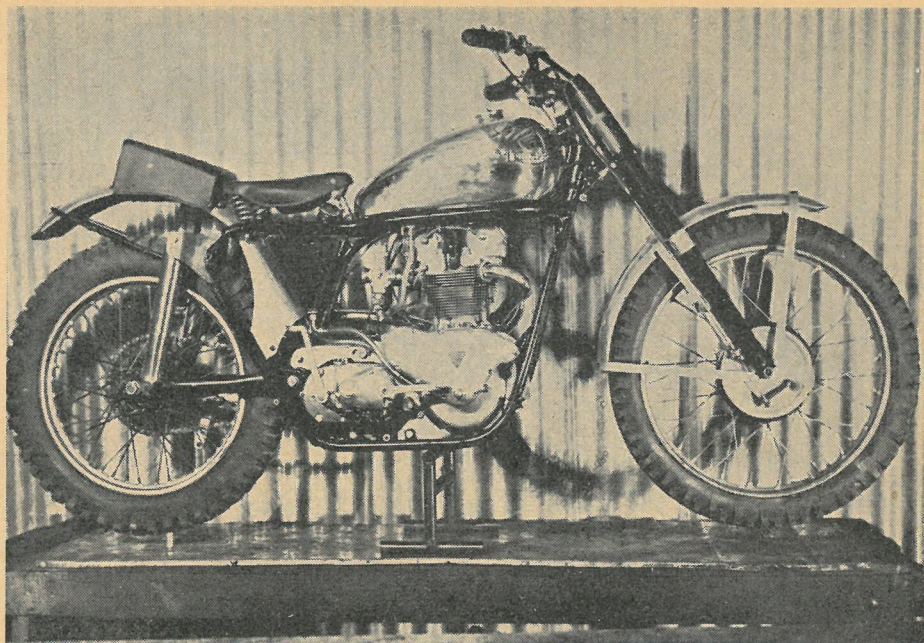
---

Dobbeltstemplet totakt motor på 6,5 hk, affjedring af begge hjul, indkapslet bagkæde og akkumulator, svingsadel og centralrørsramme.

---

Generalrepræsentant:

**O. E. ANDERSEN** ØRESUNDSVEJ 126, KØBENHAVN S, TLF. UNDBY 9201



*Jimmy Alves nykonstruerede Triumph til moto-cross og trial.*

## INTERESSANT MOTO-CROSS MASKINE

DEN KENDTE ENGLSKE RYTTER J. ALVES BYGGER  
SIN EGEN MASKINE TIL 1953 SÆSONEN

Den kendte engelske trial- og moto-crosskører, Jimmy Alves, der får støtte fra Triumph fabriken, men ikke må betragtes som fabrikskører, har til 1953 sæsonen fremstillet et specielt stel efter egen konstruktion. Stellets mål er for det første tilpasset den to-cylindrede Triumph-motor således, at motorens ophængningsplader indgår som svejsede profilforstærkninger i stellet. For det andet er der naturligvis taget hensyn til en stor, fri højde fra jorden, hvilket tydeligt fremgår af billedet. Alves har derefter indset nødvendigheden af en effektiv baghjulsaffjedring, og han har ret naturligt valgt at udforme denne som en svinggaffel-ophængning og kraftige, indkapslede, hydraulisk dæmpede skruefjedre. Baghjulsaffjedringen giver bedre mulighed for at overføre motorens hestekræfter til vejbanen, da det er ret omsonst at anvende en motor på ca. 40 hk, hvis baghjulet svæver lige så meget i luften, som det befinder sig på vejbanen. Naturligvis har baghjulsaffjedringen også sin betydning ved at

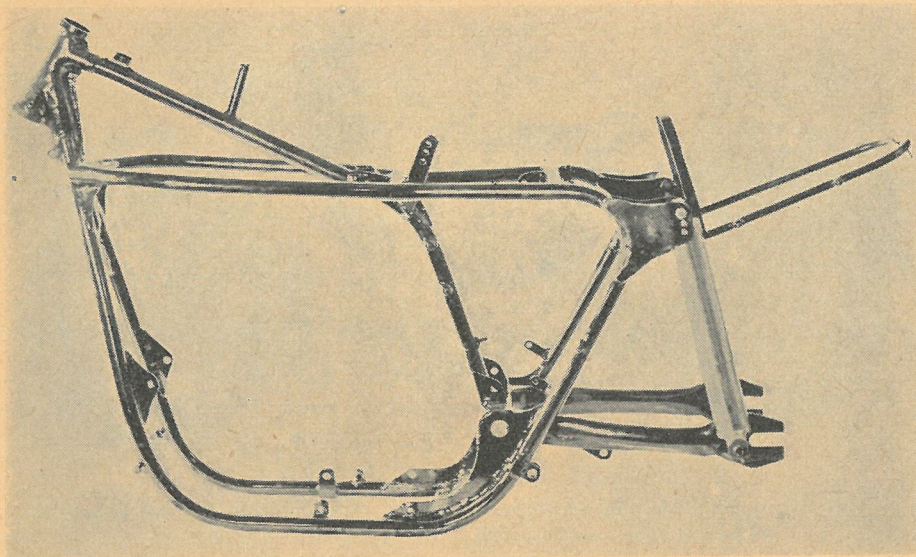
skåne stel, motor, tank o. s. v. for de værste rystelser, og endelig er baghjulsaffjedringen på en motorcykle i væsentlig grad i stand til at aflaste forgaflen. Hvis sidstnævnte oplysning ikke er umiddelbar indlysende, skal vi gerne forklare det på den måde, at vi tænker os en midterakse trukket gennem maskinen i dennes længderetning og parallelt med vejbanen, når maskinen er belastet og holder stille på en plan vej. Hver gang en maskine med uaffjedret baghjul på grund af ujævnheder i vejbanen kommer til at indtage en stilling, i hvilken den tænkte midterakse ikke længere er vandret, vil det påvirke forgaflen. Kører det stift monterede baghjul således hen over en forhøjning, vil maskinen blive vipet forover, og forgafleens fjedre vil blive trykket sammen. Er baghjulet derimod affjedret, vil maskinen ikke i den grad blive vipet ud af sit vandrette plan, og forhjulsaffjedringen skånes på den måde.

Stelkonstruktionen minder iøvrigt meget

om det stel, Norton benytter til sine Manx modeller. Fra kronhovedet går to stelrør ned foran og under motoren for igen at komme op bag denne, således at de danner de forreste, underste og bageste stelrør. Endvidere fortsætter de to rør hen over motoren, hvor de danner underlaget for tanken, for til sidst at blive tilsluttet deres egen begyndelse et stykke under kronhovedet. Medens Norton lader både begyndel-

ter er anbragt en støttebøjle, der skal tage rytterens vægt, når han sidder på skærm-puden. En skærmstiver går skråt bagud fra de nævnte fjederkonsoller.

Jimmy Alves, der er Triumph-forhandler i England, har ikke alene bygget denne maskine til sig selv, men han har også fremstillet en lille serie med salg for øje. Efter hvad vi får oplyst, er det ikke udelukket, at Ejvind Hansen får en sådan ma-

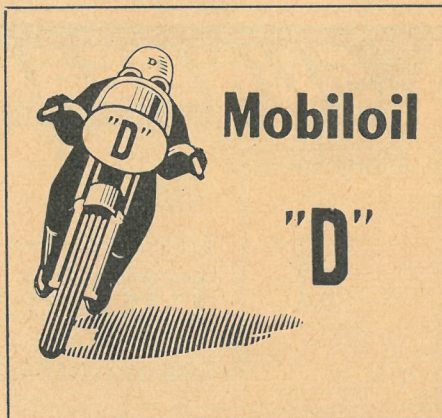


*Stelkonstruktionen ser meget tillidsvækkende ud, og den synes på alle måder at opfylde de krav, man kan stille til en maskine med det specielle formål for øje.*

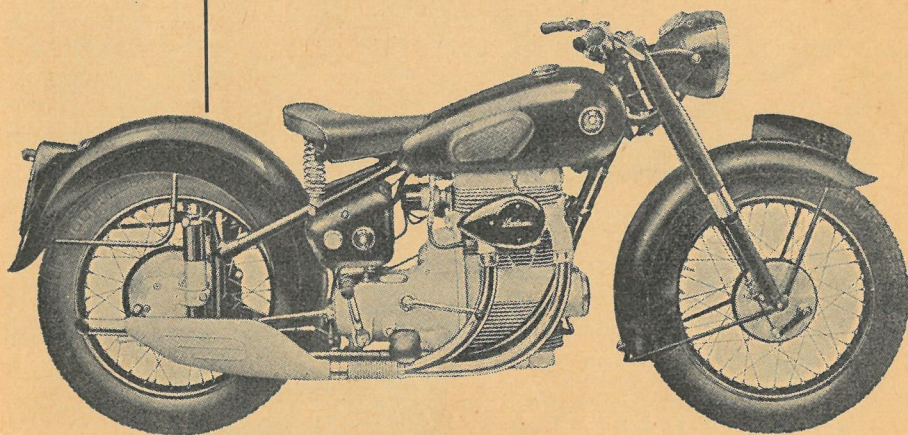
sen og slutningen af de to stelrør være tilsluttet selve kronhovedet, har Alves valgt at lade »tankrørene« slutte et stykke under kronhovedet. Et supplerende støtterør går fra kronhovedets øverste del, under tanken, bag motoren og til traversen ved svinggafflens aksel. Denne stelkonstruktion er ikke alene meget stiv og robust, men den giver tillige en udmærket mulighed for at montere tanken i gummi således, at den skånes for motorvibrationer, og monteringen foregår endda ved hjælp af en enkelt bolt, så den er hurtig aftagelig, og man kan derfor ubesværet komme til at arbejde med motorens topstykke. Nogle påsejdede konsoller bærer de affjedrende elementers øverste del, medens den nederste del af de teleskopiske fjederrør naturligvis er monteret til svinggafflens yderste ende.

Umiddelbart over de fjedrende elemen-

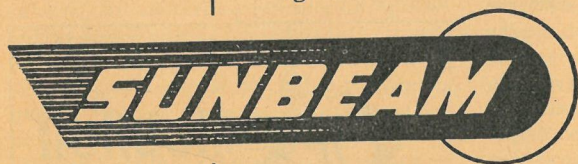
skine til 1953 sæsonen. Bliver det ikke netop den model, så bliver det i hvert fald en konstruktion af nær beslægtet art.



# Fuldendt konstruktion og enestående udførelse



SUNBEAM indtager en absolut særstilling på motorcykleindustriens område. To-cylindret række-motor med overliggende knastaksel og indkapslede ventiler. Fuldkommen lydløs transmission med kardanaksel, snække og snækkehjul, samt teleskopisk affjedring af begge hjul. Det er den smukkeste og mest velkonstruerede maskine på markedet, og prisen er alligevel **kun** kr. 4800. -- og den har 25 hk.



GENERALREPRÆSENTANT

**FRISIA** A/S MØNTERGADE 19 — KØBENHAVN K  
TELEFON MINERVA 2240

FORHANDLERE SØGES I LEDIGE DISTRIKTER

# SAGEN IRVINGER — DMU

I DOMMENS PRÆMISSER HEDDER DET, AT DMU'S LEDELSE HAR HANDLET  
UBEFØJET OG UDENFOR REGLEMENTET

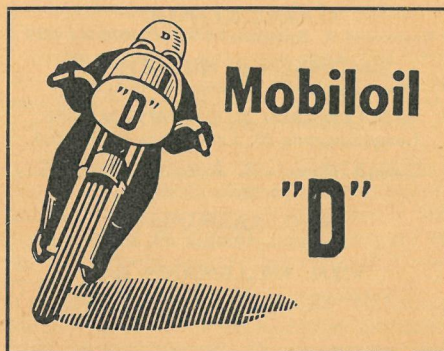
Som det vil være vore læsere bekendt, har en af vore bedste speedway-kørere, Irving Irvinger, følt sig foranlediget til at anlægge sag mod Danmarks Motor Union på grund af den behandling, han har været udsat for. Vi har tidligere skrevet udførligt om baggrunden for dette sagsanlæg og skal derfor her kun kort bringe et resumé.

Irvinger havde bundet sig for et løb i provinsen, men udeblev, fordi transportmulighederne til banen svigtede. Irvinger havde på det tidspunkt ikke egen varevogn til transport af sine maskiner og havde derfor lang tid i forvejen bestilt en vognmand til den pågældende dag. Vognmanden kom også til aftalt tid, men insisterede på at tage endnu en passager med, hvilket var ulovligt, og Irvinger ville ikke risikere noget i den retning. Han forsøgte da at skaffe en anden vogn, og da dette ikke lykkedes, fik han tilsagn om at låne en transportmotorcykle, men det viste sig, at maskinen var i uforsvarlig stand, idet sidevognsbespændingen ikke ville kunne klare belastningen. Irvinger måtte så opgive at komme til løbet i rette tid, hvilket han telefonisk meddelte den pågældende bane.

På grundlag af denne udeblivelse fik Irvinger karantæne, d. v. s. hans licens blev inddraget for resten af sæsonen. Irvinger løste ikke ny licens, men blev telefonisk opfordret af DMU til at deltage i udvælgelsesløbene til verdensmesterskabet, hvilket han afslog uden begrundelse. At et afslag er naturligt i betragtning af, at Irvinger fik en frist på ca. en uge til at løse licens og bygge en maskine (han havde ikke en komplet maskine klar på daværende tidspunkt) er indlysende for alle, der har det mindste kendskab til sporten. Selv om Irvinger havde haft sit materiel i orden, ville et afslag ikke være kommet overraskende, eftersom han på grund af karantænetiden fuldkommen manglede træning. Hvis Ens kendskab til motorsporten er udstrakt til mere end slet og ret at kunne se, hvem der kommer først, så vil man også vide, at Irvingers svage side er manglende fysik, hvilket navnlig gør sig

gældende i sæsonens første løb. Uden tanke for disse omstændigheder valgte ledelsen af DMU at blive fornærmet og nægtede derefter at udstede international licens til Irvinger. Resten af historien er sikkert velkendt: Irvinger fik national licens og bebudede retssag, såfremt han ikke fik international licens. DMU ville atter give ham karantæne for denne »usømmelige adfærd« og forlangte Irvingers licens deponeret en søndag formiddag på DMU's kontor mod, at man så ville give Irvinger tilladelse til at starte i Elektrolløbet samme eftermiddag. Irvinger deponerede ikke nogen licens, men mødte på DMU's kontor. Han stillede til Elektrolløbet, men fik startforbud, hvilket udløste protest fra tilskuerepladserne, ligesom de øvrige ryttere protesterede ved at erklære kørerstrejke. Hele DMU's bestyrelse var til stede under løbet, men da det var DMU's delegerede, der måtte give Irvinger tilladelse til at starte for derved at skaffe ro, har man — d. v. s. DMU's bestyrelse — senere fundet anledning til at hænge den delegerede op på denne beslutning. Og så kom retssagen —.

Ved at gennemlæse dommen undres man over, at dommerne har været i stand til at skære så fint igennem hele sagen og finde frem til det væsentlige. DMU's afgørelser bedømmes som ubeføjede, og DMU skal inden 15 dage fra dommens afsigelse udstede international licens til Irvinger, medens retten ikke kunne tilkende Irvinger



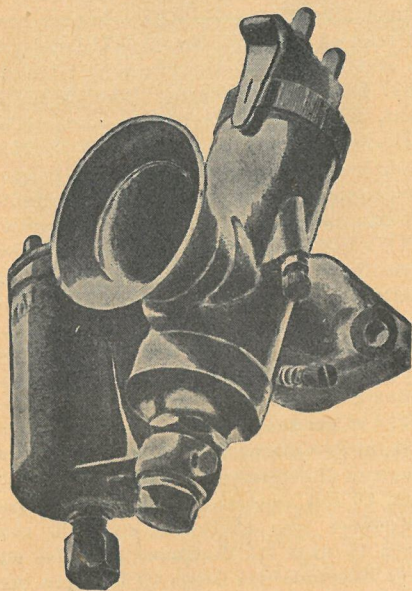
DE VERDENSBÆRØMTE

# AMAL

## KARBURATORER

og originale

## RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

**AXEL KETNER**

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

**SIMONSEN & NIELSEN A/S**

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

**NELLEMANN & DREWSEN A/S**

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

erstatning bortset fra kr. 600.— i sagsomkostninger, som DMU skal betale Irvingers.

Efter dette udfald af sagen er der ikke tvivl om, at DMU vil søge at mørklægge sagen på alle måder, men vi vil her bringe et par lysstrejf fra retsforhandlingen. DMU's præsident, N. K. Pedersen, og vicepræsident i FICM, Grand-Prix generalen Löfström, morede sig højlydt over modpartens påstand om, at DMU ikke kunne træffe de nævnte afgørelser, da kun Dansk Motorsportsråd ifølge reglementet kunne fratage en licens — og dette råd eksisterer ikke mere. Det er beviseligt, at motorsportsrådet ved KDAK's udtrædelse ikke eksisterer mere, så hvad de to herrer morede sig over er vanskeligt at se. Löfström søgte at vildlede retten ved at sammenligne Irvingers tilfælde med sagen Olle Nygreen. Sidstnævnte rytter tilmeldte sig til et løb, men udeblev for samme dag at køre i England. Et sådant tilfælde fortjener naturligvis karantæne, men det tåler ikke sammenligning med Irvingers udeblivelse. DMU's sagfører henviste til den engelske version af *International Sporting Code* — tilsyneladende i håb om at dommerne ikke forstod engelsk. Man henviste nemlig til § 87, i hvilken der står, at en rytter suspenderes, såfremt han udebliver fra et løb uden at retfærdiggøre sin udeblivelse. Man skulle tro, at det overfor en motororganisation er tilstrækkelig forklaring, når man har valget mellem at udeblive eller at overtræde motorloven.

Iøvrigt kan suspendering ifølge det danske reglement kun idømmes for *en meget alvorlig forseelse*, og retten kunne ikke godkende Irvingers udeblivelse eller hans bebudelse af sagsanlæg som nogen alvorlig forseelse. Med hensyn til Irvingers erstatningskrav stillede DMU's sagfører forespørgsel om, hvor meget Irvingers havde opgivet til skattevæsenet som fortjeneste på motorløb. N. K. Pedersen oplyste, at alle, der skadede motorsporten, gjorde sig fortjent til at blive suspenderet, og han mente, at Irvingers havde forvoldt en sådan skade ved at rejse sag.

Nu er dommen faldet, og tilbage er kun konsekvenserne. N. K. Pedersen har selv angivet retningslinierne: Motorsportens sag er blevet skadet gennem den uro. DMU's bestyrelse har skabt, og man må derfor forvente, at de ansvarlige indenfor bestyrelsen suspenderes med øjeblikkelig

virkning. N. K. Pedersen og medhjælpere har til dato ikke vist noget positivt initiativ, men kun befordret de negative kræfter, så noget savn vil det på ingen måde blive. Med hensyn til Löfström skal det kun oplyses, at han på forespørgsel meddelte retten, at han aldrig tidligere havde haft noget med Irvinger at gøre, men det virkede ikke just overbevisende, at Irvingers sagfører kunne fremlægge et brev, i hvilket Löfström bad Irvinger om at holde fingrene væk fra det svenske JAP-agentur,

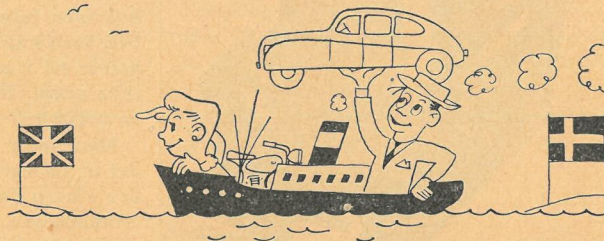
da han (Löfström) i modsat fald ville skride til mere alvorlige forholdsregler. Det pynter alt sammen —!

Småtskåren foreningsformælselse og et arbejdsniveau, der er sænket ned til de afgørende beslutninger om, hvor og hvornår de gule ærter skal indtages ved de næste klubsammenkomster, har i de forløbne år gjort sit til at ødelægge DMU — tænk hvis vi kunne få en bestyrelse, der havde forstand på motorsport og motorkørsel.

Mogens H. Damkier.

## Ny rute

### til ENGLAND OG SCOTLAND



For at gøre det lettere for de motorkørende at tage deres vogn eller motorcykle med til England og Skotland har D. F. D. S. besluttet at oprette en ny rute fra Esbjerg til Newcastle med 2 ugentlige afsejlinger i sommersæsonen (21/6 til 13/9) med motorskibet »Parkeston«.

Skibet har plads til 250 passagerer og vil være i stand til at transportere ca. 30 automobiler i lastrummene. I denne forbindelse kan det nævnes, at selskabet tager nye og forbedrede lossegrejer i brug ved losning og lastning af automobiler, ligesom man ved stuvning i lasten vil benytte det nyeste udstyr.

Taksterne for transport af automobiler og motorcykler, der medføres af passagerer, er stærkt nedsatte og er nu som følger for begge Englands-ruter:

Solo motorcykler kr. 30,—, sidevognsmaskiner kr. 50,—.

Biler indtil 750 kg kr. 80,—, over 750—1250 kg kr. 120,—, over 1250—1750 kg kr. 160,—, over 1750 kg kr. 200,—.

Fartplanen bliver som følger:

Fra Esbjerg: Torsdag og søndag kl. 17,45, i Newcastle: Fredag og mandag ca. kl. 18,00, fra Newcastle: Lørdag og tirsdag kl. 12,00, i Esbjerg: Søndag og onsdag ca. kl. 12,00.

Billetpriserne eksklusive kost er:

1. kl. kr. 180,—, tillæg for enekammer kr. 20,—, 3. klasse kr. 115,—, returbillet dobbelt.

Plads-reservation: Da man forventer et stort antal vogne i sommersæsonen såvel fra Storbritannien som fra Skandinavien,

er det vigtigt, at passagererne reserverer plads til deres køretøj på forhånd, enten gennem det lokale rejsebureau eller DFDS rejsebureau, Axelborg, København V., tlf. Central 6341, telegramadresse: Forrejse. Bilerne må være fremme langs skibssiden senest 2½ time inden afgang. Ved pladsbestilling bedes bilens mærke, årgang, vægt og politinummer opgivet.

Overfarten til Newcastle tager ca. 24 timer.

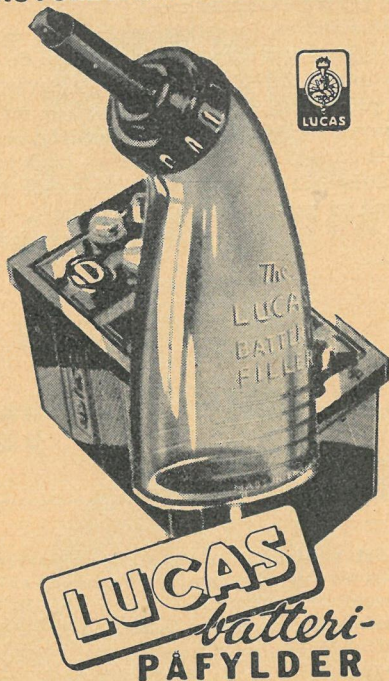
Samtidig kan det nævnes, at selskabet på den velkendte rute Esbjerg-Harwich, der har 6 afsejlinger om ugen i sommersæsonen, vil forøge kapaciteten for automobiler på de to motorskibe »Kronprins Frederik« og »Kronprinsesse Ingrid«, således at hvert af skibene kan medføre indtil 30 vogne, ligesom raterne for transport af biler er blevet betydeligt reduceret.

### Newcastle som udgangspunkt for rejser i Nordengland og Skotland.

Indførelsen af den nye rute Esbjerg-Newcastle betyder for automobilisterne, at man nu billigere kan tage sin vogn med til Nordengland og Skotland. Newcastle er et naturligt udgangspunkt for ture til disse egne. Man kan herfra tage sydover til Lancashire med de store handels- og industricentre eller til de berømte badesteder ved Southport og Blackpool. Fra Liverpool er der regelmæssig skibsforbindelse til Irland og Isle of Man.

Er rejsens mål det storslåede og natur-skønne Skotland, er det naturlige udgangspunkt også Newcastle. Herfra er der fine

## 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-påfylder, vil De ikke undvære **6.85** den. Den koster kun . . . . .

**DERES FORHANDLER HAR DEN**



**VORDINGBORGGADE 6-8  
KØBENHAVN Ø. TRIA 3131\***

City-depot:  
Nørrevold 9, K. - C. 4195-6819

Service-depot:  
Århus 29511 - Ålborg 4901 - Odense 472  
Åbenrå 3663

bilveje til Edinburgh, Skotlands hovedstad, og til Glasgow, Storbritanniens næststørste by med de kæmpestore skibsværfter. Via Dundee og Aberdeen kommer man gennem et malerisk landskab til Inverness, højlandets hovedstad, der er smukt beliggende ved indsejlingen til Caledonian Canal, hvorfra man kan sejle tværs gennem Skotland og de store søer.

### Hvor meget koster en fabriksracer ?

At en racermaskine er betydelig dyrere end en almindelig seriemodel, kan man overbevise sig om ved at slå op i et katalog, men fabriksracerne, der ikke kan købes, men kun fremstilles i nogle få eksemplarer til fabrikens faste købere, lader sig ikke uden videre kontrollere ved hjælp af en prisliste.

Man hører ofte om astronomiske tal, og det er da også indlysende, at en maskine, der stump for stump må fremstilles som håndarbejde, er meget kostbar. Fabriker som f. eks. Norton, der kan tage en mængde dele ud fra den løbende produktion af Manx modellerne, slipper nogenlunde let over den egentlige fremstilling, medens tuningeksperimenterne sluger den ene arbejdstime efter den anden.

NSU har netop offentliggjort fremstillingsprisen på 250 ccm raceren, der sidste år gjorde sig bemærket ved at levere de italienske Guzzi'er en drabelig kamp på Monza. Denne maskine er helt igennem fremstillet som håndarbejde, og trænede specialarbejdere har tilbragt ikke mindre end små 3000 arbejdstimer med at fremstille de nødvendige dele. Dertil kommer konstruktionsarbejdet og forsøgene på prøvebænk. Alt i alt kostede den første 250 ccm racer 70.000 DM eller 112.000 danske kroner. Til sammenligning skal nævnes, at fabrikens seriefremstillede 250 ccm model, der går under typebetegnelsen Max, i Tyskland koster 1990 DM — inklusive fabrikens og forhandlerens avance. Det er kun store fabriker, der kan tillade sig den slags —!

*Velocette*

**KVALITETS MÆRKET**

# SERVICEVEJLEDNING FOR SCHEPLER KARBURATORER

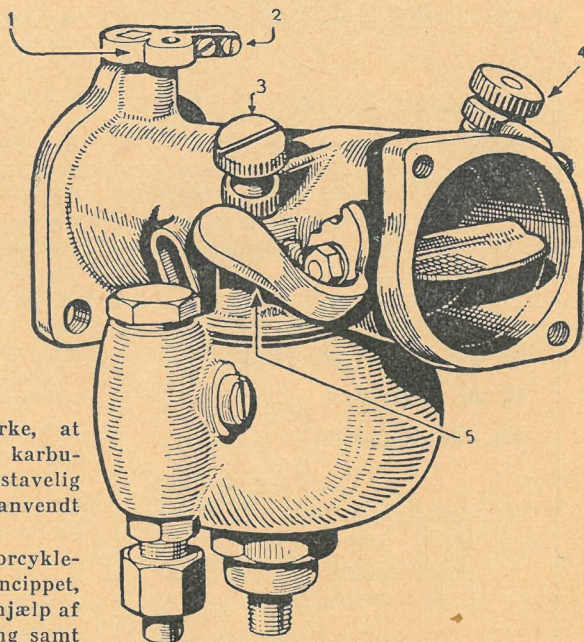
TIL HARLEY-DAVIDSON OG INDIAN 1927-1953

Vi har i tidens løb modtaget utallige forespørgsler om Schepler karburatorer, der er monteret på de amerikanske Indian- og Harley-Davidson-modeller. Da der stadig går en del amerikanske maskiner her i landet, og eftersom, den gamle bestand tilmed har fået nyt blod gennem en række militærmotoller samt ikke så lidt bastardblod gennem gamle stel med nye amerikanske militærmotorer, har vi besluttet at tage tyren ved hornene og bringe en lille servicevejledning for Schepler karburatorerne.

Schepler karburatoren af et svømmerhus og et blandekammer, og som det fremgår af fig. 1, er svømmerhuset monteret direkte under blandekammeret. Endvidere finder vi to indstillingsskruer, den ene regulerer tomgangsdysen, den anden er indstillingsskruen til hoveddysen, der bestemmer gasblandingen ved større hastigheder. Endvidere er der to spjæld, gasspjældet og chokerspjældet, det første er anbragt mellem blandekammeret og motoren, det andet mellem blandekammeret og et eventuelt luffilter. Begge spjæld er af den såkaldte

Fig. 1. Schepler karburatoren er bogstavelig talt uændret i skikkelse fra 1927 til i dag.

1) gasspjældets arm. 2) stopskruer til gasspjæld. 3) indstillingsskruer til hovedstrålerør. 4) indstillingsskruer til tomgangsstrålerør. 5) håndtag til choker.



Indledningsvis skal vi bemærke, at Schepler karburatorer og Linckert karburatorer er identiske, og det er bogstavelig talt de samme modeller, man har anvendt fra 1927 til i dag.

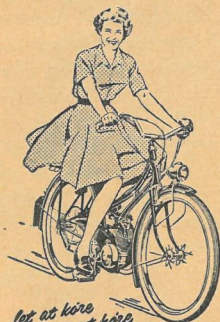
Medens langt de fleste andre motorcykelkarburatorer bygger på Amal-princippet, d. v. s. gasblandingsregulering ved hjælp af et cylindrisk spjæld med udskæring samt konisk bevægelig nål i hovedstrålerøret, må Schepler karburatoren sammenlignes med de karburatorer, man anvender i automobiler, blot i enklere udførelse. Schepler karburatoren er langt simplere at vedligeholde og justere end nogen anden type karburator, og når vi stadig får forespørgsler om denne type, må det simpelthen skyldes manglende kendskab — men nu skal De se:

Som alle andre karburatorer består

butterfly-type, d. v. s. at det er drejespjæld af samme type, som man anvender i automobilkarburatorer. På gasspjældet findes endnu en indstillingsskruer, der som stopskruer bestemmer gasspjældets maximale lukning. På fig. 2 og 3 kan man tydeligt se, hvordan karburatoren ser ud indeni, og vi kan begynde med svømmerhuset og svømmeren, der bedst er illustreret på fig. 2. Svømmerhuset er formet som en skål, der

# Mobylette

## er den rette!



let at køre  
-sveer at køre

### I England skriver man om Mobylette

Saa fuldstændig rigtig,  
saa økonomisk, saa sik-  
ker, saa behagelig, saa  
let at køre og vidun-  
derlig at eje

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

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

Forlang Brochure og se  
Mobylette hos en af vore  
Forhandlere, og vi anviser  
gerne den nærmeste.

### KNUD MADSEN

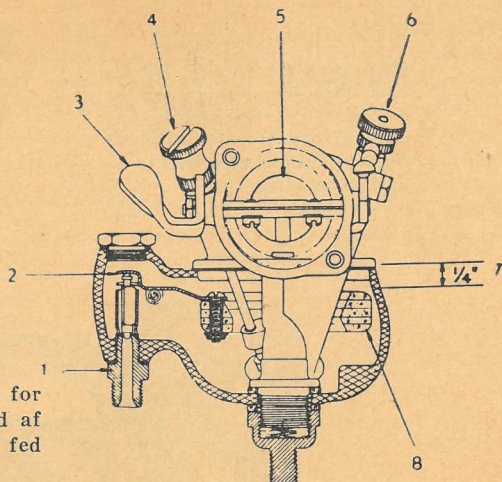
Generalrepr. og Fabrikant for Danmark  
Toldbodvej 7, København K - BY 9280

er monteret til blandekammerets under-  
side. I den ene side af svømmerhuset er  
svømmerventilen anbragt. Svømmeren er  
udformet som en korkring, der ligger rundt  
om de dele af blandekammeret, der går ned  
i svømmerhuset. Denne korkring er mon-  
teret på en arm, som igen er hængslet i  
nærheden af svømmerventilen, medens den  
anden ende af svømmerarmen betjener  
selve ventilen. Ventilen består af et ud-  
skifteligt ventilsæde (1), i hvilket en ko-  
nisk formet stift kan åbne og lukke for  
benzintilførslen. Når benzinstanden stiger  
i svømmerhuset, løftes korksvømmeren,  
og den modsatte ende af svømmerarmen  
presser ventilen ned i ventilsædet og luk-  
ker på den måde for benzintilførslen. For  
at få korrekt karburering må man sørge  
for, at svømmerstanden er rigtig, d. v. s. at  
svømmeren skal lukke for benzintilførslen,  
når svømmeren står nøjagtig vandret. Der  
kan imidlertid ske det, at svømmeren med  
tiden bliver for tung, og man må derfor  
med mellemrum konstatere, om svømmer-  
standen når det korrekte niveau. Dette gør  
man ved at afmontere svømmerhuset og  
tilføre dette benzin gennem den normale  
tilførsel, altså gennem svømmerventilen.  
Når svømmeren har lukket for benzinen,  
skal svømmerens overkant, som vist på  
illustrationen, være  $\frac{1}{4}$ " fra svømmerhu-  
sets overkant. Det er naturligvis en selv-  
følge, at svømmerhuset står nøjagtig lod-  
ret.

Som det fremgår af fig. 3, er der et fast  
hovedstrålerør, der holdes på plads i cho-  
kerboringen ved hjælp af en fjeder, der  
ligger an mod svømmerhusets monterings-  
bolt. Medens man på Amal og lignende  
karburatorer bestemmer den benzinmæng-  
de, der må trænge frem til strålerøret, ved  
højep af en dyse (strålespids), reguleres  
benzinmængden i Scheplerkarburatoren af  
en indstillelig nåleventil, der ender i ind-  
stillingsskruen til hovedstrålerøret. Tom-  
gangsindstillingen reguleres i modsætning  
til andre motorcykelkarburatorer på den  
måde, at en nåleventil, der foroven bærer  
indstillingsskruen for tomgangsøret, re-  
gulerer den benzinmængde, der skal tilfø-  
res tomgangsstrålerøret, der er boret i cho-  
kerlegemet. Gasblandingen til såvel tom-  
gang som til kørehastigheder reguleres så-  
ledes udelukkende af luftens gennem-  
strømningshastighed og de indstillelige  
nåleventiler, der bestemmer benzinmæng-

Fig. 2. Tværsnit gennem Schepler karburatoren.

1) udskifteligt ventilsæde. 2) ventilarm og nåleventil. 3) håndtag til chokerspjæld. 4) indstillingsskrue til chokerstrålerør. 5) chokerspjæld. 6) indstillingsskrue til tomgangsstrålerør. 7) mål for korrekt svømmerhøjde. 8) svømmer.



den. Som allerede nævnt lukker man for luften med et almindeligt drejespjæld af »automobiltypen«, når man ønsker en fed blanding til start i koldt vejr.

Servicearbejdet deles som sædvanlig i to dele, nemlig rensning og justering. Rensningen foretager man på den måde, at man afmonterer svømmerhuset og tømmer det for eventuelle vandperler samt blæser det rent for fremmedpartikler af enhver art. Svømmerens nåleventil og ventilsædet må kun renses ved hjælp af en blød klud. Begge disse dele kan udskiftes ved slid. Det støbte rør, i hvilket strålerøret er anbragt, har på de nyere modeller en eller to renskanaler, der kan gennemblæses, efter at man har afmonteret de skruer, der tjener som propper for renseåbningerne. På ældre modeller er renskanalerne lukket med indpressede kapsler. Det er en selvfølge, at skruerne atter skal lukkes tæt til og ikke, som i et tilfælde vi har set, erstattes med

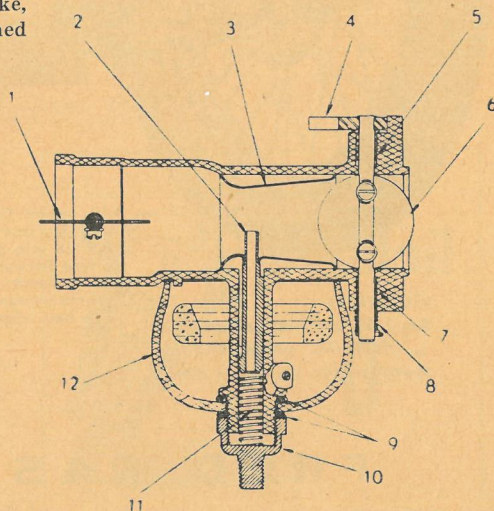
en Amal dyse med et pænt og nydeligt hul igennem.

Inden man justerer karburatoren må man som altid sørge for, at tænding og ventiler er justeret med standardindstilling, da symptomer på forkert karburering ofte skyldes forkert ventil- eller tændingsindstilling.

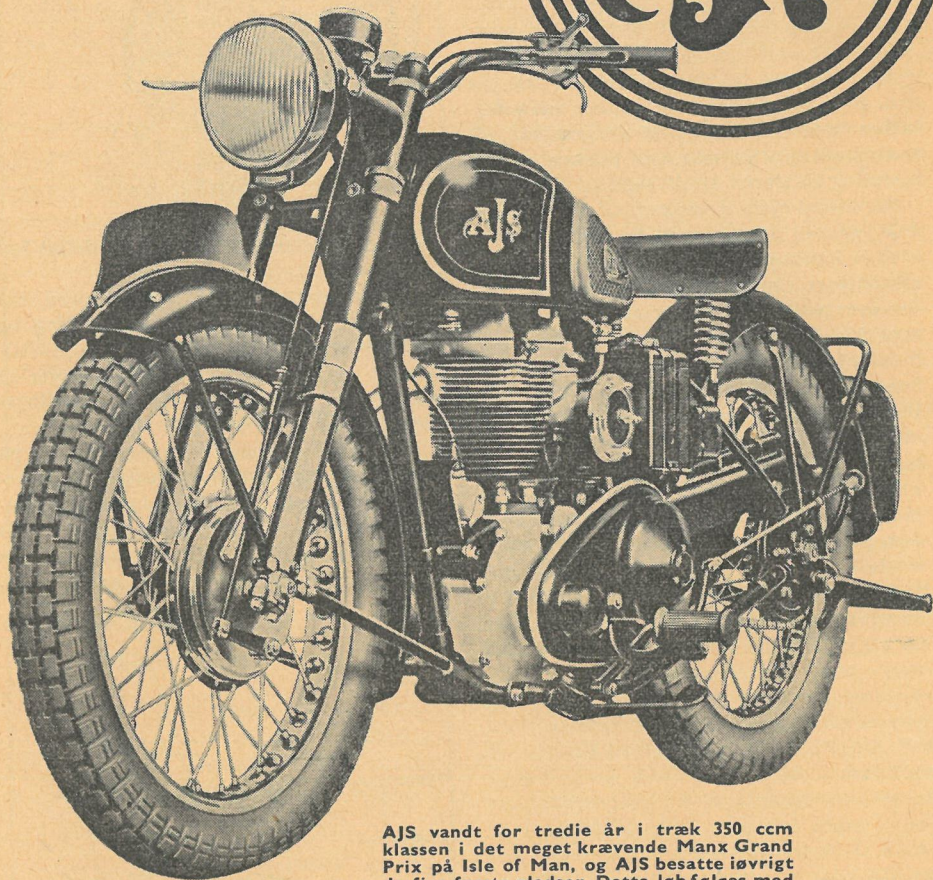
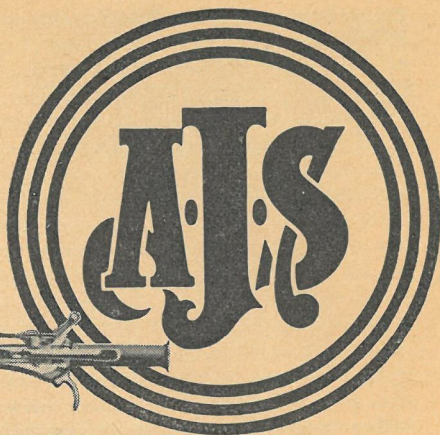
Der er tre indstillingsmuligheder på Schepler karburatoren, nemlig den forreste indstillingsnål til hovedstrålerøret (kørehastigheder over langsom kørsel), den bageste indstillingsnål til tomgang og langsom kørsel og stopskruen til gasspjældet,

Fig. 3. Længdesnit gennem Schepler karburatoren.

1) chokerspjæld. 2) hovedstrålerør. 3) chokerlegeme. 4) gasspjældets arm. 5) udskiftelig bøsning. 6) gasarm. 7) udskiftelig bøsning. 8) aksel. 9) pakninger. 10) monteringsmøtrik til svømmerhus. 11) fjeder. 12) svømmerhus.



Når de vælger en AJS, får De ikke alene den maskine, der har de bedste køreegenskaber, men den enestående kvalitet sikrer Dem tillige på alle måder — også økonomisk!



MODEL 18  
Kr. 3320 excl. omsætning  
„ 4348 incl. omsætning  
speedometer kr. 110,— ekstra

AJS vandt for tredje år i træk 350 ccm klassen i det meget krævende Manx Grand Prix på Isle of Man, og AJS besatte iverigt de fire første pladser. Dette løb følges med den største interesse verden over, fordi „fabriksracere“ og professionelle kørere ikke har adgang til dette løb.

**FRED. RASMUSSEN**

ODENSE

KØBENHAVN

der ligesom på Amal karburatorerne også skal indstilles til tomgang. Går vi nu ud fra, at karburatoren er fuldkommen ude af justering, går vi frem på følgende måde:

1.

Skrue begge indstillingsskruer til såvel tomgangs- som hovedstrålerør helt i bund (med uret), men lad være med at anvende vold. Så snart man mærker modstand, er skrueerne i bund. Skru derefter den forreste indstillingsskrue til hovedstrålerøret 2—2½ omgang tilbage (mod uret) og skru derefter tomgangs nålen 3 omgange tilbage. Dette vil ganske vist give en forholdsvis fed blanding, men motoren vil under alle omstændigheder starte villigt, dog må man lukke for luften med chokeren, hvis det er koldt. Varm motoren godt op og indstil karburatoren på følgende måde:

2.

Indstil spjældets stopskruer således, at motoren går med moderat tomgang ved lav tænding eller med en smule fortænding.

3.

Skrue nåleventilen til tomgangen gradvis ned, indtil motoren tydeligt sætter ud. Dette gør den, når blandingen bliver for svag, og når disse tydelige symptomer viser sig drejer man nålen ¼ omdrejning tilbage, hvilket vil give den korrekte indstilling for tomgangen.

4.

Indstillingsskruen til hovedstrålerøret skal finindstilles under kørsel på landevejen, men man kan finde frem til en tilnærmelsesvis indstilling, medens maskinen står stille, på følgende måde: Giv motoren høj tænding, skru indstillingsskruen langsomt ned og åben med mellemrum pludseligt for gassen samtidig med, at indstillingsskruen skrues langsomt ned. Når man kommer til en indstilling, ved hvilken motoren ved pludselig åbning af gas-håndtaget sætter ud og slår ud i karburatoren, er blandingen for mager, og man skruer derfor indstillingsskruen ¼ omdrejning tilbage.

5.

Hvis det viser sig at være nødvendigt, må man atter justere gasspjældets stopskruer, således at man opnår en passende tomgang. Tomgangen bør være en lille smule hurtigere end den langsomst mulige.

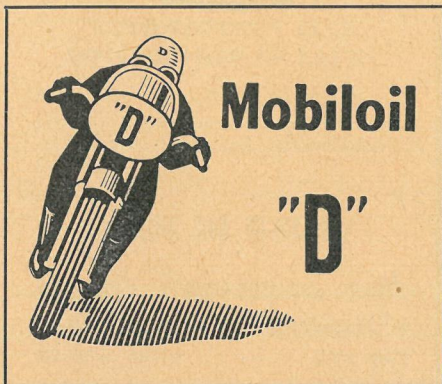
6.

Finindstillingen af hovedstrålerøret sker

på landevejen. Medens man kører 50—75 km/t, skrues man langsomt hovedstrålerørets indstillingsskrue op eller ned, og justeringen er korrekt, når motoren svarer rent ved pludselig åbning af gas-håndtaget. Nålen skal kun være skruet så langt ud, at indstillingen lige akkurat udelukker enhver form for »udsættelse«, når gas-håndtaget åbnes hurtigt. Derved opnår man korrekt karburering og den mest økonomiske kørsel.

På visse militærmodeller af årgange efter 1942 er der i stedet for en indstillelig nåleventil til hovedstrålerøret en fast nål, der er skruet i bund i indstillingsskruens sæde. Benzinmængden reguleres på disse modeller gennem en udskiftelig dyse, som blottes, når svømmerhuset fjernes. Der er således ingen justeringsmulighed på disse karburatorer, bortset fra tomgangsindstillingen, med mindre man skifter den nævnte dyse ud, og dette skal kun gøres, såfremt chokerlegemet udskiftes. Chokerlegemet udskifter man naturligvis kun, hvis motoren tunes til hastighedsløb eller lignende.

Kan man efter denne anvisning ikke finde frem til en korrekt karburering, vil fejlen skyldes falsk luft, der enten kan komme ind ved karburatorens montering til cylinderblokken eller ved gasspjældets aksel. Utætheder ved monteringen finder man ved at sprøjte benzin ud over samlingen, medens motoren går, og eventuelle utætheder vil give sig til kende ved stigende omdrejningstal. Utætheder ved gasspjældets aksel kan findes på lignende måde, og viser det sig, at det er her, utætheden skal findes, må såvel aksel som den



nes bøsninger udskiftes. Disse dele er imidlertid billige reservedele, og en hyppigt forekommende fejl vil således kunne udbedres for en ringe udgift.

Efter denne lille instruktion skulle der fremtidig ikke være vanskeligheder med at stille karburatorer på amerikanske motorcykler.

## Styrthjelme, der har reddet liv

For at kunne give motorcyklisterne et slående argument for, at det betaler sig at køre med styrthjelm, anmoder *Justitsministeriets udvalg for større færdselsikkerhed* de motorcyklister, som har undgået kvæstelser eller endog reddet livet, fordi de i ulykkesøjeblikket bar styrthjelm, om at sende hjelmen til propagandakontoret, Edv. Falcksgade 3, København V. Udvalget vil også være taknemmeligt for at få en kort beskrivelse af ulykken.

Udvalget vil bruge de skamferede hjelme til en udstilling, der taler for sig selv.

Hjelmene vil senere blive returneret til ejerne.



DANSK ESSO A/S

## De nye forsikringsbestemmelser for kørsel i udlandet

På initiativ af De Forenede Nationers Økonomiske Komité for Europa har der gennem flere år været ført forhandlinger mellem en række lande om gennemførelse af en intereuropæisk forsikringsordning, og ved de respektive regeringers medvirken er en sådan ordning nu trådt i kraft. De lande, der har tilsluttet sig overenskomsten, opretter hver for sig et bureau, hvortil der kan rettes henvendelse i tilfælde af ansvarsskader. For Danmarks vedkommende optræder *Dansk Forening for international Motorkøretøjsforsikring* som bureau.

Danmark har foreløbig truffet aftale med Holland, Belgien, Frankrig, Storbritannien og Tyskland — og antagelig vil flere lande hurtigt følge efter — om anvendelse af grønt internationalt forsikringskort. Hvis et sådant kort ikke forevises ved indkørsel i de lande, hvor der er lovpligtig forsikring, vil grænsemyndighederne i disse lande kræve, at der tegnes en særlig forsikring i det pågældende land, hvilket som hovedregel vil betyde en forøget udgift for den motorkørende. I Storbritannien kræver myndighederne således en forsikring, der dækker ubegrænset for personskade på trediemand.

Overenskomsten, der har bestået mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige i en årrække, fortsætter uforandret, hvilket betyder, at bilister fra disse lande uden forsikringsformaliteter kører uhindret inden for disse, selv om der f. eks. i Sverige stilles krav om en langt større ansvarsforsikringssum for personskade end de 60.000 kr., der er almindelige herhjemme.

Selv om forsikringsselskabernes årlange erfaringer viser, at der er en ikke ubetydelig risikoforøgelse ved kørsel i udlandet, hvilket også er bekræftet af statistikken for de forholdsvis få år, hvor kørsel efter krigen i større udstrækning har fundet sted, vil tillægspræmierne for såvel ansvars- som kaskoforsikringen indtil videre bortfalde.

Denne ordning er kommet i stand efter forhandling med *Forenede Danske Motor-ejere* og *Kongelig Dansk Automobil Klub*, der vel erkender, at der er en forøget risiko ved udlandskørsel, ikke mindst som følge af, at erstatningskravene som hovedregel er større i udlandet end herhjemme, men som foretrækker, at denne forøgede risiko indgår i den almindelige præmie for hele personvognsparken.

For kørsel med personer mod betaling (bus- og taxakørsel) og lastvogskørsel er man derimod enedes om fortsat at opkræve tillægspræmie, idet denne kørsel er af en sådan speciel karakter, at det ikke kan anses for rimeligt at flytte præmien for den stærkt forøgede udlandsrisiko over på den samlede erhvervskørsel.

Der er enighed om, at det stærkt må tilrådes automobilister, der vil føle sig trygge under kørsel i udlandet, at sørge for at sikre sig en dækning hjemme fra, som er tilstrækkelig overfor de krav, der måtte kunne rejses mod dem under opholdet i det fremmede. Thi medens en forsikringssum på 60.000 kr. her i landet i hvert fald hidtil i de fleste tilfælde har måttet anses for tilstrækkeligt, er dette ingenlunde tilfældet i udlandet, hvor erstatningskravene i mange lande er langt højere end herhjemme; hertil kommer, at et erstatningskrav af valutamæssige grunde kan blive betydeligt højere, når det skal erlægges i visse fremmede møntsorter.

Det må derfor tilrådes, at der tegnes en ansvarsforsikring på mindst 120.000 kr., og for så vidt kørsel finder sted i lande med krav om ubegrænset dækning, er dette ligefrem nødvendigt, da en dansk forsikring på 120.000 kr., i forbindelse med erhvervelse af det grønne kort, giver garanti for ubegrænset dækning overfor krav ved personskader i de pågældende lande.

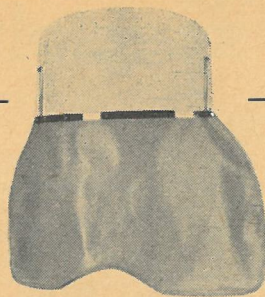
Tillægspræmierne herfor er minimale, og det vil ikke være tilrådeligt for den enkelte selv at løbe risikoen ved at nøjes med den danske polices summer. Eksempelvis kan det nævnes, at tillægspræmien for en ansvarsforsikring på 120.000 kr. for et privat motorkøretøj for 14 dage er kr. 16.— og for en måned kr. 27.—. For en motorcykel er tillægspræmien for 14 dage kr. 12.— og for en måned kr. 20.—.

Det er vigtigt, at forsikringstageren før rejsen selv underskriver kortet på side 2, idet kortet ikke har nogen gyldighed, før denne underskrift forefindes.

Inde i kortet findes et duplikat, der ved indkørsel i visse lande vil blive afrevet, medens talonen bliver liggende og forsynes med et stempel af grænsemyndighederne.

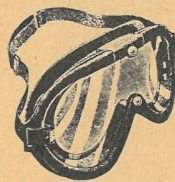
I tilfælde af ansvarsskade må henvendelse rettes til det bureau, som Dansk Forening for international Motorkøretøjsforsikring har overenskomst med, og hvis navn og adresse findes på kortets bagside.

Kortet i sig selv er ingen forsikringspolice, men legitimation for, at der er tegnet en forsikring, ligesom kortet i de tilfælde, hvor det fremmede lands lovgivning kræver det, tjener som legitimation for en udvidet ansvarsforsikringssum, i enkelte lande ubegrænset, f. eks. Storbritannien.



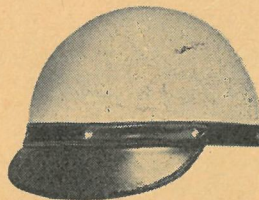
### ORIGINALE VINDSKÆRME

for Lambretta og Vespa scootere



### BRILLER

i stort udvalg — til alle priser



### PLASTIC STYRTHJELME

fantastisk stærke

Udblæsningsrør fremstilles til alle modeller — omgående levering

### LYDDÆMPERE I ALLE DIMENSIONER PÅ LAGER

Fiskehaler, varmeplader, søgelys, pynteplader, bagagebærere, sadelovertræk, racerpuder, raskærme, akkumulatorer, DK skilte, o.m.a.

### KUN EN GROS

**Harry Petersens efft.**

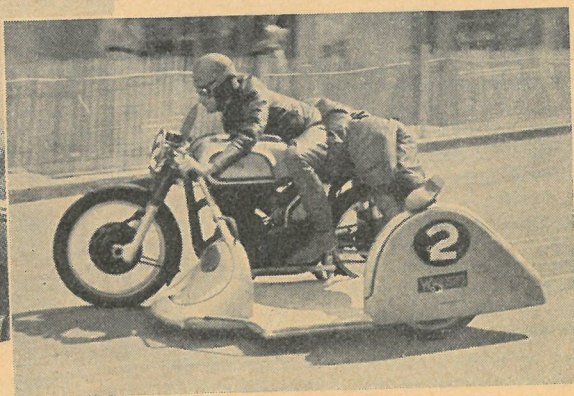
Helgolandsgade 13, København V  
Central 14361 EVa 6621

# Et specielt sidevognsdæk - til alle tre hjul



*-skridsikkert  
bremsesikkert  
-belastningsstabilt*

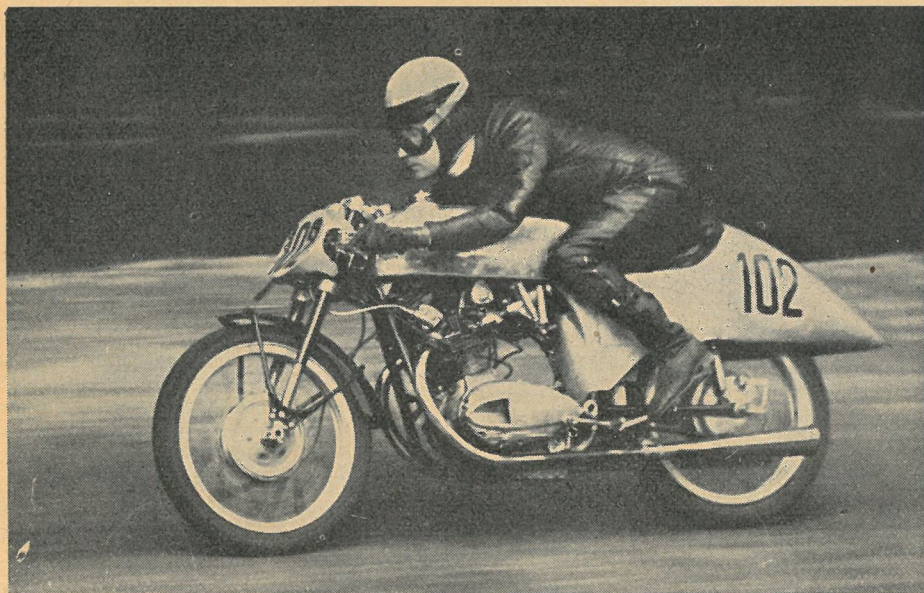
Bygget efter erfaringer på  
væddeløbsbaner.



Motorcykelkørsel med sidevogn stiller ganske bestemte krav til dækkets opbygning og slidbanens mønster, og det er derfor naturligt, at AVON – det førende dæk – nu også kan leveres som specielt sidevognsdæk – det første i verden. Det nye AVON sidevognsdæk er blevet afprøvet af verdensmesteren Eric Oliver i 1952 sæsonen, og det holdt til alt. Sæt AVON på alle sidevognsmaskinens tre hjul og mærk forskellen.

# AVON

— DET FØRENDE DÆK —



Den to-cylindrede NSU racer, der skal deltage på Isle of Man.

## FRA BANE OG VEJ

Af "OBSERVER" og BENNY DICKSON

### Italien.

Årets første europæiske løb, *Gran Premio di Siracusa*, blev kørt den 22. marts på den rigtig rare bane, der efterhånden er blevet indrettet lige uden for den smilende lille sicilianske by. Løbet hører ikke til kalenderens vigtigste, men årets første møde mellem de forskellige vognmærker kan meget vel bringe overraskende resultater. *Ferrari* stillede med et respektindgydende fire-mands fabrikhold: *Ascari*, *Farina*, *Villoresi* og *Hawthorn*, som suppleredes af den belgiske privatkører *de Tornaco* — alle på 4-cylindrede to-liters modeller. Desuden kørte den italienske kører *Raffaelli* en ældre 12-cylindret model. Schweizeren *de Graffenried* startede med den seneste 6-cylindrede *Maserati*, som ved sidste sæsons slutning viste sig at være en alvorlig konkurrent til de sejrsvante *Ferrari*'er. *Louis Chiron* kørte den nyeste *OSCA*, *Peter Whitehead* sin *Cooper* med *Alta*-motor og *Cole*, *Brandon* og *Nockey* *Cooper-Bristol*. Desuden var to ældre *Maserati*-vogne opstillet.

Starten gik på klokkeslet (!), og banen var glimrende afspærret (!). *Ferrari*-holdet

indtog de vante pladser i første række og lagde for med et uhyrligt tempo, måske en kende for uhyrligt, for allerede på 4. runde måtte *Villoresi* melde pas med en knækket ventilfjeder. Den vilde jagt fortsatte med uformindsket fart — en knækket ventilfjeder er jo hændeligt — og de tre resterende *Ferrari*'er førte stort. Det varede dog ikke længe, så måtte *Ascari* aflægge en længere visit i depotet for at få et defekt baghjulsnav udskiftet. På runder senere måtte et tændrør udskiftes, så nok et, og i 39. runde rullede verdensmesteren nok så bedrøvelig ind med: en knækket ventilfjeder.

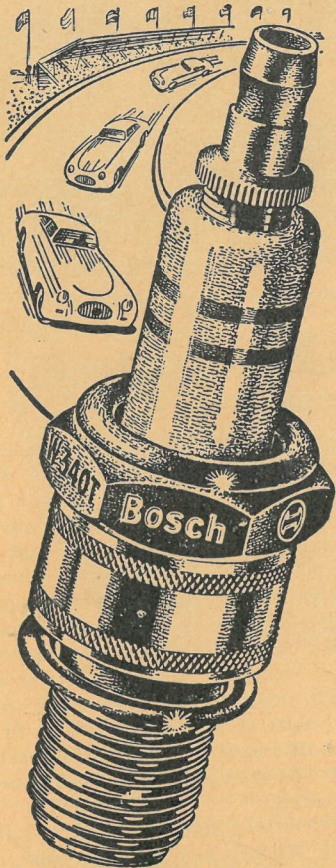
I mellemtiden havde *Hawthorn* haft et lille mellemvarende med en mur, men kunne fortsætte, indtil *Ascari* overtog hans vogn, kørte af sted med enorm fart og satte ny omgangsrekord med 158,4 km/t under jagten på *de Graffenried*, som nu lå andenpladsen bag *Farina*. Jagten blev dog ikke af længere varighed, så steg *Ascari* påny ud: knækket ventilfjeder!

Stemningen i *Ferrari*-depotet var noget trykket, men til alt held lå den erfarne, stilsikre eks-verdensmester *Farina* i spid-

# BOSCH

## sejrer overalt

Hvor der stilles hårde krav til materiellet, ligger **BOSCH** i spidsen. Når det gælder sikker funktion af tændingsanlæg og tændrør, ved enhver motorkører, at man kan stole på **BOSCH**.



Robert Bosch, en af den moderne tekniks pionerer, opfandt i 1902 tændrøret og højspændingsmagneten og grundlagde en produktion af en sådan standard, at man i dag kan sige:

*- gennem 50 år  
den uovertrufne kvalitet...*

sen — dog kun for en enkelt omgang til, så kørte han til depotet, og vognen blev lige så stille skubbet væk. Nogen grund blev ikke givet.

Enden på legen blev en smuk sejr for *de Graffenried's* Maserati (440 km med 148,7 km/t), og Chiron besatte andenpladsen, tre runder bagefter, med sin *OSCA*.

Dette overraskende resultat betyder sikkert ikke, at Ferrari er »færdig«; dels kan fabriken have benyttet et mindre vigtigt løb til forsøg, der altså ikke gav bonus, dels kan der have været disponeret lidt for optimistisk med udvekslingen i bagakslen, så motorerne blev presset op på for høje omdrejningstal — men det er værd at notere, at Ascari's vinderhastighed i samme løb sidste år lå betydeligt lavere (142,5 km/t) end *de Graffenried's* i år.

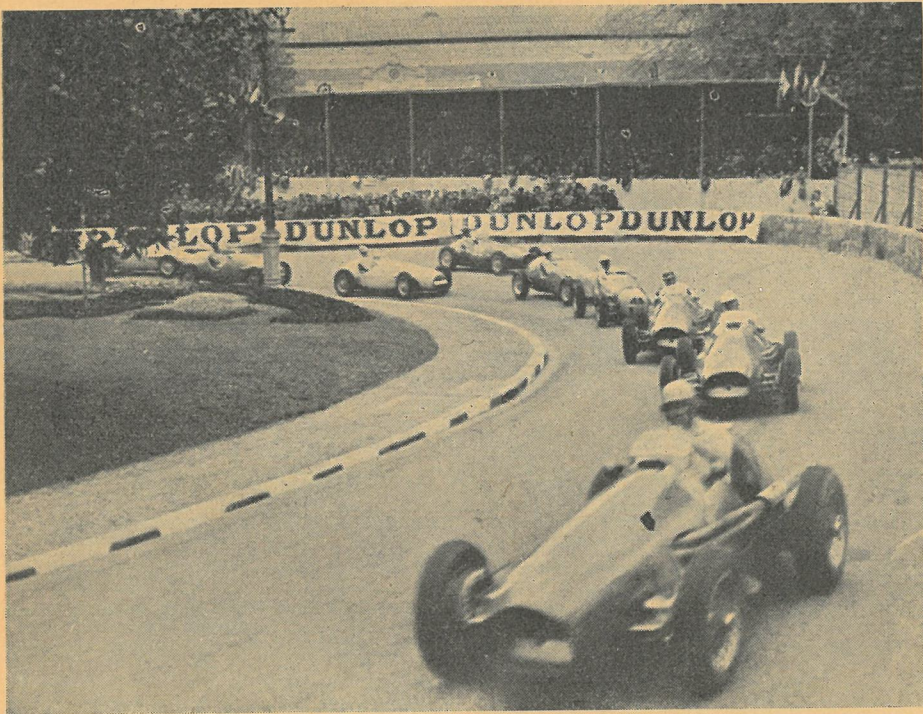
Som sagt er årets premierløb ofte fuldt af overraskelser, der ikke altid giver noget fingerpeg. Husk blot, hvordan *Mercedes-Benz'* sagnomspundne 3 liters model blev banket af i *Pau G. P.* i 1938, da den kørte første gang.

*Sestriere*-rally'et blev vundet af to købere fra *Saar*-distriktet med en *Citroën* (den sekscylindrede model), som de havde købt brugt tre dage før starten! Vognen brugte 20 — tyve — liter olie under det 3000 km lange rally, så det kan altså lade sig gøre at sejre i et rally med en vogn, der ikke hører til de nyeste. For at gøre det endnu tydeligere, at et rally ikke er noget væddeløb, blev andenpræmien hjemført af en *Lancia Aprilia* ligeledes af ældre dato.

*Enzo Ferrari's* udfordring til *Mercedes-Benz* er ikke blevet modtaget. Den tyske fabrik har foreslået Ferrari at køre mod de af *Mercedes-Benz* 300 SL sidste år opnåede resultater i *Le Mans* og *Carrera Messicana*.

*Mille Miglia* nærmer sig, og efter alt at dømme starter *Alfa Romeo* med de ny »Disco Volante« modeller. Fabriken har lånt den tyske kører *Karl Kling*, da *Mercedes* ikke kører løb i år. Næste år starter Kling sikkert igen for sit gamle firma, men ved at køre for Alfa i år kan han holde sig i form.

I år skal der også kåres en *sportsvognsverdensmester*, men det bliver en fabrik,



Umiddelbart inden redaktionens slutning modtog vi dette billede fra Grand Prix de Pau, der for andet år i træk blev vundet af Alberto Ascari med ny rekord. Billedet er taget umiddelbart efter starten, og som det ses, er det allerede herligt sommer i Sydfrankrig.

der opnår titlen, som ikke går til nogen enkelt kører. De gældende løb er 12-timers løbet i *Sebring* (U. S. A.), *Mille Miglia*, *Le Mans*, 24 timers løbet i *Spa* (Belgien), *Isle of Man T. T.* for biler, 1000 km løbet på *Nürburg Ring* og *Carrera Panamericana* (Mexico).

Sebring-løbet blev vundet af en *Cunningham* med en *Aston-Martin* og en *Jaguar* på henholdsvis 2. og 3. pladsen, men kun *Cunningham* og *Aston-Martin* deltog med fabrikshold.

\*

Også et *rallymesterskab* eller rettere to — et for herrer og et for damer — er blevet indstiftet af FIA. Følgende konkurrencer tæller: *Monte Carlo*, *Sestriere*, *England*, *Tulipan*, *Travemünde*, *Midnatssol*, *Alpe*, *Liège-Rom-Liège*, *Viking* og *Lissabon*.

#### England.

*Goodwood*-banen åbnedes midt i marts med nogle hyggelige små lørdagsløb, og på *Silverstone* lægges der ud i maj. Det store *kroningsrally* blev vundet af ægteparret

*Appleyard*, der kørte en *Jaguar*. *Crystal Palace*-banen i London skal forresten genåbnes i lidt forandret skikkelse om kort tid, og som i gamle dage vil den blive benyttet til både bil- og motorcykleløb.

#### Sverige.

Hvor er det trist at tænke på *Sevest Sundberg's* skæbne. Efter at have hentet en kostbar, vidunderlig *Ferrari 340 »Mexico«* i *Modena* startede han i et isløb den 26. februar og kom af dage, da vognen i et sving kom op på snevolden langs yderbanen og slog rundt. Denne tragiske hændelse minder atter om de mangeartede risikomomenter, bilsport indebærer. Maskinen må aldrig beherske mennesket, så skal og må det ende galt.

#### Sydamerika.

Fra *Monte Video* meddeles, at det sjette *Grand Premio National* er blevet afviklet planmæssigt. Denne klingende løbsbetegnelse dækker over en 5-dages terrænkørsel, der fører gennem 19 provinser og over 2438



*Fra Danmarksmesterskabet i trial ved Blommenslyst nær Odense 29.-3. Bent Skov, Knarreborg, i grusgraven. De endelige resultater fra Danmarksmesterskabet er endnu ikke opgjort, og resultatet fra ovenfor nævnte afdeling er endnu ikke blevet offentliggjort.*

km. Der lægges størst vægt på holdkonkurrencen, og det var ganske interessant at bemærke, at Horex holdet, der udelukkende består af 350 ccm maskiner, ikke alene var det eneste hold, der gennemførte, men det er også første gang, at en 350 ccm maskine har vundet dette løb.

#### *Tyskland.*

Som den første tyske fabrik har NSU anmeldt sin deltagelse i det engelske TT. Den 10. juni starter Werner Hass og englænderen Bill Lomas på 250 ccm maskinerne, der skal køre 4 omgange = 243 km. Samme dag vil de samme to køre start i ultraletvægklassen på 125 ccm maskinerne. Dette løb går som bekendt kun over 3 omgange eller ialt 182,2 km. Werner Hass og Bill Lomas vil lang tid i forvejen træne på Isle of Man på seriefremstillede NSU Max. Bill Lomas, der allerede mange gange har kørt på Isle of Man, vil instruere

sin tyske kollega om banens karakter, og alle de vanskelige strækninger vil blive gennemkørt i hundredevis af gange. Særlige strækninger vil endda blive opmålt til fods, således at NSU kan sikre sig mod for store overraskelser. Det er navnlig strækningerne ved Governors Bridge, Ramsay og Kirk Michael, der kræver et omhyggeligt studium. Som allerede meddelt vil Walter Zeller fra BMW træne meget omhyggeligt på den verdensberømte bane.

Iøvrigt meddeler BMW fabriken, at mandskabet for 1953 sæsonen er blevet forstærket med den unge kører Gerhart Mette, der allerede tidligere har kørt BMW som privatkører. Han vil fremtidig optræde som officiel BMW fabrikskører på 500 ccm solomaskine.

I indviede kredse har man været klar over, at der var noget i gære på Horex fabriken, idet man det ene øjeblik hørte rygter om, at de to fabrikskørere Roland



*Den i Sverige bosatte rytter Leo Christensen på en af etaperne ved Stenstrup (Fyn) 22.-3. Vinderlisten for dette løb ser således ud: Senior Solo: Ejvind Hansen, Triumph. Junior Solo: Mogens Hansen, Ariel. Senior Sidevogn: Willy Baasch, Triumph. Junior Sidevogn: Henry Andersen, HRD. Letvægt: F. Amtzbiller, CZ.*



*Miss Havoline præsenterer:*

# HAVOLINE MOTOR OIL

*-Deres motors bedste veninde*



Schnell og Hermann Gablenz ikke ville starte for Horex, og i næste øjeblik hørte, at Horex slet ikke ville deltage i løb mere, medens de to nævnte kørere ville starte på de specialtunede Horex'er. SMJ's medarbejder har været i Frankfurt og har blandt andet fundet ud af de virkelige omstændigheder ved sagen Horex. Det viser sig, at Schnell og Gablenz selv har tunet deres maskiner, og at de således på en måde har gjort sig uafhængig af fabriken. Samtidig viser det sig, at fabriken nok er interesseret i løb, men på den anden side dårligt kan afse det nødvendige mandskab til eksperimenterne med racermaskiner og som støtte for fabrikskørerne. Der er derfor blevet truffet en overenskomst, idet Roland Schnell og Herman Gablenz som selvstændigt firma får leveret råmaterialer fra fabriken, og det nystartede firma vil kun beskæftige sig med at bygge Horex racermaskiner, medens fabriken helt har afskrevet sit racerprogram. Schnell og Gablenz vil således ikke alene starte på deres specialbyggede Horex maskiner, men vil tillige være i stand til at levere sådanne racermaskiner til privatkørere. Horex racerne vil iøvrigt komme i en forbedret udgave af 500 ccm maskinen, og det ser iøvrigt ud til, at alle er glade og tilfredse med den trufne ordning.

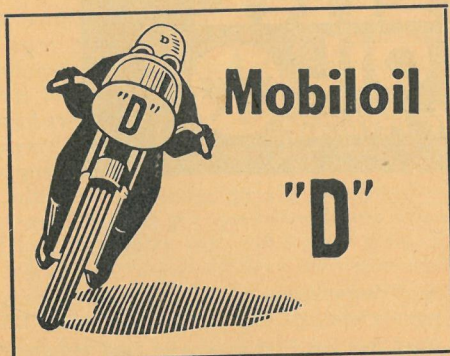
#### U. S. A.

Det årlige motorcykleløb på Daytona var opdelt i 3 løb for henholdsvis 50 miles, 100 miles og mesterskabsløbet over 200 miles. Resultatet af det indledende løb over 50 miles blev ret sensationelt, idet Nick Nicholson, BSA, vandt med en gennemsnitshastighed af 151 km/t, hvilket er mere end den eksisterende rekord for 200 miles lø-

bet, der må betegnes som ekspertklassen. Nicholson, der kørte en BSA, vil iøvrigt køre i dette års Isle of Man TT, og han bliver således den første amerikanske deltager i efterkrigsløbene. 100 miles løbet blev vundet af John Miller, Norton, med en gennemsnitshastighed på 147,9 km/t foran 3 amerikanske BSA-kørere. I mesterskabsklassen over 200 miles blev det en 100 procent amerikansk sejr, idet Paul Goldsmith kørte sin specielle 750 ccm Harley-Davidson i mål som vinder med ny rekordhastighed, nemlig 152 km/t. De sidste 4 år er dette løb iøvrigt blevet vundet af Norton, og sejren i år er den første Harley-Davidson sejr siden 1940. Banen består som bekendt af den jævne sandstrand ved Daytona og en dermed løbende parallel asfaltvej begge på ca. 3 km og forbundet med 180° sving.

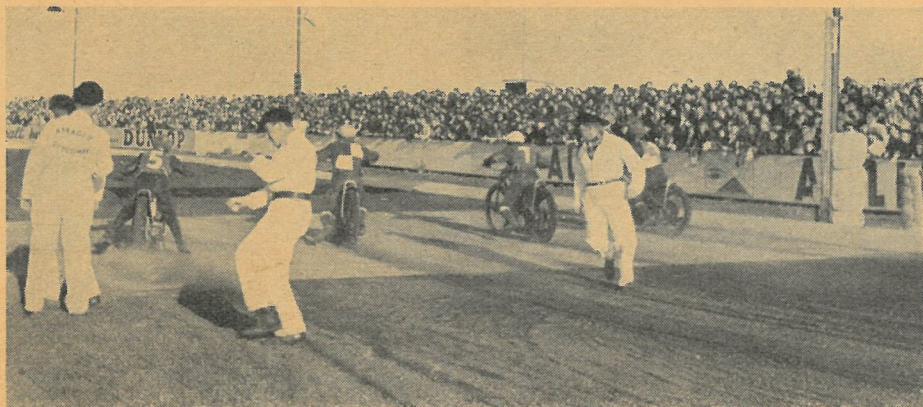
#### Australien.

Det australske TT er netop blevet kørt og resulterede i følgende sejre: 125 ccm: 1. K. Hanbrook, BSA. 2. J. Cornwall, BSA. 250 ccm: 1. H. Hinton, Norton. 2. B. Steele, Velocette. 350 ccm: 1. M. Quincey, Norton. 2. P. Nicol, Velocette. 500 ccm: 1. M. Quincey, Norton. 2. H. Hinton, Norton.



GENTOFTE  
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14  
GE 1850-4844



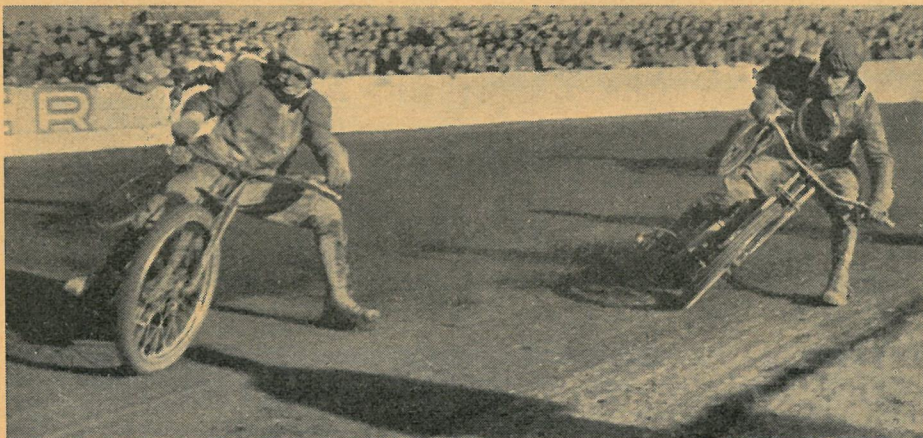
*Starten går for sæsonens første baneløb på Amager.*

Mandag d. 6. april startede banesæsonen med en holdkonkurrence på Amager speedway. Det var de svenske »Kaparna« fra Göteborg, der kørte mod et dansk hold med Kiehn Berhelsen som kaptajn.

Der var naturligvis premiere-nervøsitet, men løbene afvikledes planmæssigt — alt for planmæssigt. Hvad man var nervøs for, er måske vanskeligt at forstå, eftersom et løb må forme sig som det nu kan, og arrangørerne er så rutinerede, at de ikke behøvede at være nervøse for fadæser, dertil kan de deres kram for godt. Nervøsiteten må snarere tilskrives, at de optrædende skuespillere eventuelt kunne glemme deres roller, for efter alt at dømme, var løbet planlagt i alle enkeltheder. For os så det ud som rytterne ventede på deres stikord, og selv styrtene så meget konstru-

erede ud. Det er muligt, at nogle af tilskuerne havde en fornøjelig eftermiddag, men de tilskuere, der er vant til at se rigtige motorløb, var enige om, at løbene på Amager var kedelige, ikke præget af sportslige præstationer og derfor uden interesse.

Så vidt vi kan forstå, er det meningen, at man vil køre holdkonkurrencer på de danske baner i denne sæson, men optakten var ikke lovende, og speedway sporten er i det hele taget ved at udarte sig til cirkus. Danskerne vandt løbet, men det kan i og for sig være komplet ligegyldigt, for så bliver det nok svenskernes tur næste gang, når der skal køres i Sverige, og på den måde vil man være i stand til at holde det jublende publikum i ånde på begge sider af sundet.



*På Amager Speedway opgiver man tiderne i antallet af sekunder uden hensyn til om minuttet overskrides og man bruger ikke numre foran på maskinerne. Det er for at gøre det hele lettere og bedre. Til venstre Göte Johansson, Ejvind Petersen i underbanen.*

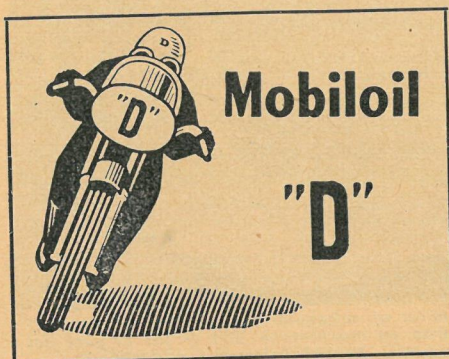
# teknisk BREVKASSE

Vil De være venlig at sige mig, hvilken karburator, spjæld, nålestilling og strålespids, der er den rigtige for Triumph Speed Twin 39. Jeg har forsøgt at få det at vide hos forskellige forhandlere, men de ved det ikke, og det står ikke i Deres bog. Passer de øvrige specifikationer, der står i den om denne model? Hvilken marchhastighed er passende for den som solo?

T. M., Kbh. N.

Motorerne i Triumph Speed-Twin 1939 og 1946 (og opefter) er i og for sig nøjagtig de samme, blot er der lavet noget om i smøresystemet, idet olierørene til topstykket er udformet på en anden måde, men det har naturligvis ingen betydning ved reparationer eller lignende. De specifikationer, De finder i MOTORCYKLE REPARATIONER, gælder således også for 1939 modellerne, og det samme gælder karburatorjusteringen. Den pågældende Triumph Speed-Twin skal altså have en karburator med 15/15 boring, strålespids 140, spjæld 6/3 og nålen anbragt i tredje hak fra oven.

Marchhastighed 95 km/t — hvis det iøvrigt kan forsvares.



Som regelmæssig læser af Deres udmærkede blad vil jeg herved bede Dem besvare følgende spørgsmål i »Teknisk Brevkasse«: 1. Er det tilrådeligt med mellemrum i lighed med automobilmotorer at anvende Redex i små to-takt motorer som knallerter og letvægtsmotorcykler? 2. Findes der på det danske marked nogen scooter med firetaktsmotor? 3. Hvad er prisen på den ny Triumph Terrier 150 ccm? 4. Fremstilles der i dag andre vandkølede motorcykler end Velocette LE 200?

H. C., Kolding.

Som vi tidligere har meddelt, vil det ikke skade at tilsætte lidt RedeX til benzinoelieblanding i en to-takt motor, men man bør først gøre dette, efter at motoren er rensat, da løsrørene kulstykker kan finde vej til kanalerne. Der findes endnu ikke 4-takt scootere på det danske marked. Prisen på Triumph Terrier 150 ccm kendes endnu ikke, da den endnu ikke er kommet til Danmark. Foruden Velocette LE 200 bygger Scott fabrikkerne stadig vandkølede maskiner.

Jeg har en Triumph Speed Twin model 1946, der, før jeg fik magneten (Lucas) opmagnetiseret, kunne køre 130 km/t, så rykkede det ligesom i maskinen, og den satte ud; men efter opmagnetiseringen kan den kun løbe 90—100 km/t, så skyder den i karburatoren, og den samme rykkende fornemmelse er der. Strålespidsen er 150, og jeg har isat et nyt spjæld mærket 6/3, det gamle var 6/4.

Kan De sige mig, om det er den automatiske tænding, der er indstillet forkert eller hvad? Kan man foretage en opgearning af 4. gear, og kan den tåle det? Er der noget i vejen for, at man kan montere Tiger 100 cylindre og stempler i en Speed Twin, og vil den blive stærkere og hurtigere deraf?



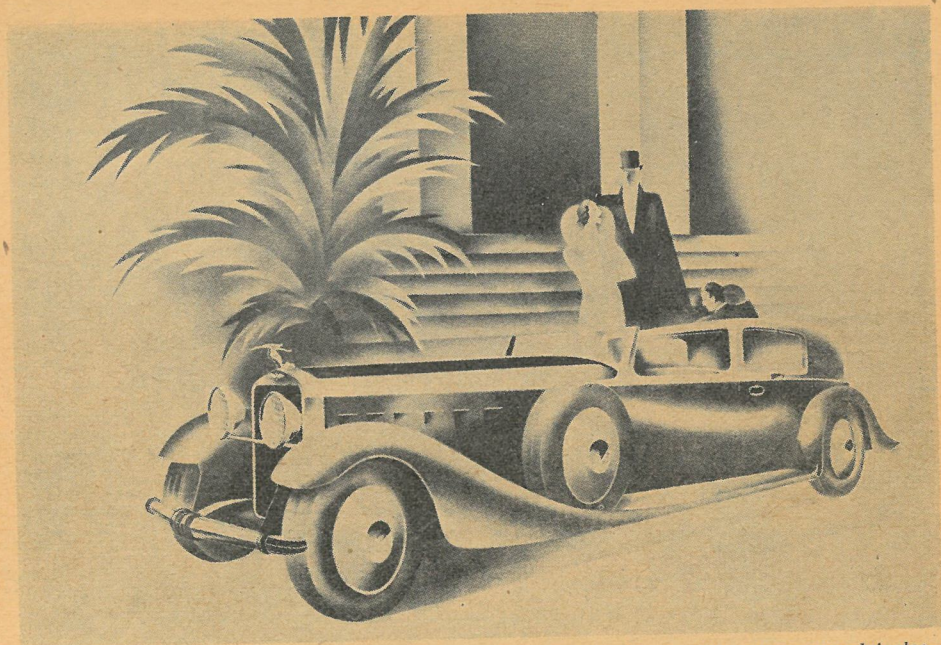
Journalist Elizabeth Thrane, og hendes broder, tegner og filmfotograf Erik Thrane, startede den 25. marts på en ikke helt almindelig tur. På Vespa scooters går turen til Indien (via Tyskland, Østrig, Jugoslavien, Grækenland, Tyrkiet, Persien, Pakistan). Søskendeparret skal skrive artikler til engelske blade, filme og lave reportage til den danske radio.

Er gearkasser i Grand Prix racervognene synkroniserede?

J. Æ., Pjedsted.

Det nye spjæld 6/3 er det rigtige, men strålespiden er lidt for stor, idet den skal være 140 i stedet for 150. Samtidig skal De sikre Dem, at nålen står i tredje hak fra oven. Disse oplysninger kan De se i vor bog *MOTORCYKLE REPARATIONER*. De må naturligvis først sikre Dem, at karburatoren har disse standardmål, da noget kunne tyde på, at karbureringen ikke er helt korrekt. Hvis den slår ud i karburatoren, er dette tegn på for mager blanding, men da strålespiden er 10 numre for stor, må en eventuel fejl søges i nålens stilling. Er karburatoren justeret korrekt, skal De prøve at afmontere benzindrøret fra tanken til karburatoren og holde en dunk under, medens De åbner for hanen. Benzinstrømmen skal da komme rigeligt og jævnt, er dette ikke tilfældet, må De rense benzinedningen. Vi har ofte konstateret, at såvel karburator som tænding var i orden, og alligevel viste maskinen tegn på forkert ju-

stering ved hastigheder over to trediedele af maksimalhastigheden. Fejlen skyldtes simpelthen, at benzinen ikke løb livligt nok til karburatoren, og blandingen blev derfor både uregelmæssig og mager. Hvis benzintilførslen er i orden, og karburatoren er standardjusteret, må fejlen skyldes tændingsanlægget, hvad enten det er selve magneten eller strømfordeleren, det er galt med. Hvis De skal foretage en opgearning af 4. gear alene, må 4. gears hjul og forlagsakslen udskiftes, hvilket er temmelig bekosteligt. En opgearning på kædehjulene vil naturligvis komme til at gælde samtlige 4 gear. En Speed-Twin kan laves om til en Tiger 100, da forskellen først og fremmest ligger i den højere kompression og topstykkets polering. Der er forskellige gearkasser i racervognene, men nogen egentlig synkronisering er der aldrig tale om. Enten er der en almindelig usynkroniseret 5 trins gearkasse, eller også er gearkassen udformet som en elektromagnetisk gearkasse, f. eks. efter Cotals eller Daimlers system. Dette er f. eks. tilfældet for ERA og Talbot.



Et katalogbillede af den sagnomspundne Hispano-Suiza — der er ikke større overdrivelse, hvad længden angår.

## MARC BIRKIGT \*1878 †1953

*Skaberen af Hispano-Suiza død*

En efter en falder de store pionerer fra, og mændene bag de navne, der pryder mange bilers kølermærker, er snart ikke mere. Bugatti, Delage, Ford, Renault og mange andre af de store skikkelser hører nu til i historien.

Endnu en af de geniale teknikere, hvis livsværk blev bestemmende for automobilens udvikling, må nu føjes til listen over de hedenfarne: den schweiziske ingeniør *Marc Birkigt*, som skabte de legendariske *Hispano-Suiza* automobiler og flyvemaskinemotorer.

Birkigt kom til verden for 75 år siden i *Genève*, og allerede som 21-årig havde han bestået diplomprøven ved sin fødebyes tekniske skole, *Ecole de Mécanique*, hvorefter han begav sig til *Barcelona*, hvor han konstruerede elektriske lokomotiver for et spansk firma.

Det varede ikke længe, før han blev interesseret i automobiler, og i 1904 fik han med spansk kapital grundlagt et firma, der

skulle fremstille biler under navnet *Hispano-Suiza*.

Fabriken byggede i begyndelsen store vogne. De første modeller, som var udstillet i *Paris* i 1906, var 4-cylindrede (henholdsvis 100×120 mm, 3758 ccm, og 130×140 mm, 7433 ccm), og de var forbavsende moderne i deres konstruktion — selv set med nutidens øjne. Det følgende år lancerede Birkigt noget så moderne som motorer med kvadratiske dimensioner (to seks-cylindrede modeller, 115×115 mm, 6213 ccm, og 130×130 mm, 10.353 ccm).

I 1909 debuterede *Hispano-Suiza* som væddeløbsvogn i det spanske løb om *Catalan-pokalen* — dog uden synderligt held — men året efter vandt *Paul Zucarelli Coupe de l'Auto*-løbet med 88,9 km/t med en 2645 ccm, 4-cylindret *Hispano*. Det var en lille motor i 1910.

1911 havde Birkigt travlt med at indrette en filialfabrik i *Paris*, og da *Hispano-Suiza* i 1912 præsenterede en ny racermodel,



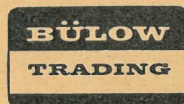
## Bliv medlem af **POLISH 7**

*-en forening med et godt formål*

Har De bil? Så slut Dem til de mange bilejere, som pudser bilen med POLISH 7. Kontingentet er beskedent - De skal blot købe en dunk af det dobbeltvirkende POLISH 7 fra I. C. I., det bedste auto-polérmiddel. De kan få POLISH 7 holder bilen strålende blank i al slags vejr, fjerner skjolderne og pletterne uden at fedte og BESKYTTER den kostbare lakering mod rustangreb. Med POLISH 7 polerer De hurtigt og let, og når De er færdig, kan De spejle Dem i lakken.

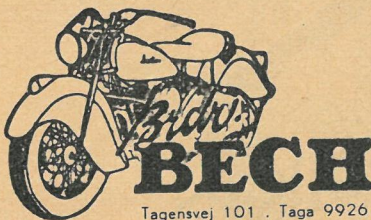


**POLISH 7** er fremstillet af Imperial Chemical Industries Ltd.,  
Paints Division, Slough, Bucks, England.



## Motorcykle-Værksted

Specialværksted for  
**INDIAN-RUDGE**  
RESERVEDELE OG Udstyr  
Aut. Indlan-forhandler



Tagensvej 101 . Taga 9926



N.V. fabriken 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 dobbeltstemple 350 ccm motor, der vær 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**

*Bagge's*  
**MOTOR-SERVICE**

SCT. PEDERSVEJ 1 . HELLERUP  
TELF. HELRUP 8231

DISTRIKTFORHANDLER FOR MOBIOIL BB-TOTAKT

hade dens 3 liters motor en dengang så sensationel effekt som 100 hk. Hemmeligheden var, at de to forreste cylindre blev benyttet som en pumpe, der komprimerede indsugningsluften og hævdedes også at blæse udblæsningsgassen hurtigere ud. Tanken var sund, men forud for sin tid.

Da verdenskrigen brød ud, var tyngdepunktet i Hispano-Suiza's produktion ved at blive forlagt til fabriken i Paris, og denne udvikling fremskyndedes, da Birkigt kastede sig over bygning af flyvemaskinemotorer. På dette felt indlagde han sig meget store fortjenester, og da bilfremstillingen optoges igen efter krigen, var Hispano-vognene udstyret med en veritabel aeroplanmotor (100×140 mm, 6597 ccm), der rummede talrige beviser for konstruktørens overlegne evne til at løse vanskelige tekniske problemer.

Denne model var en af alle tiders mest elegante biler, og på den stolte køler bar den som maskot den berømte stork, der havde været emblemet på den franske mesterkrigsflyver Capitaine Guynemer's maskine. I begyndelsen af tyverne blev den i forvejen kraftige motor gjort endnu større (110×140 mm, 7983 ccm).

Helt op til 1929 var denne Hispano-Suiza, som var tegnet i 1919, sine konkurrenter i luksusklassen overlegen i tekniske raffinementer, men så fandt Birkigt tiden moden til at bygge en ny model. Resultatet af hans planer blev den enorme V-12 Hispano med 100×100 mm som cylinderdimensioner, så dens slagvolumen blev bragt op på 9424 ccm. Med et kompressionsforhold så lavt som 6:1 udviklede den 220 hk ved 3000 o/m.

Trods sin massive konstruktion (cabriolet-udgaven vejede ca. 2 tons) var den utroligt levende og kunne fra stående start nå op på 100 km/t på 14—15 sekunder! Topfarten lå omkring 170 km/t.

Ved siden af dette monumentale køretøj byggedes fra 1934 en 6-cylindret 4,9 liters model, som var en ganske dejlig bil, men alligevel stod i skyggen af den store Hispano-Suiza, der symboliserede den ypperste luksus i bilkørsel.

Men biler af den art, Marc Birkigt byggede, havde et begrænset publikum, og i slutningen af trediveerne blev produktionen opgivet. Hispano-Suiza fabriken ved Paris koncentrererede virksomheden om dieselmotorer, og Birkigt vendte i 1938 tilbage

til Genève, hvor han grundede en fabrik for våben og værktøjsmaskiner.

Marc Birkigt's karriere er et udsnit af mekanikens tidsalder, og selvom man uvilkårligt fæstner sig ved hans kostbare, uopnåelige bilmodeller, må det ikke glemmes, at han som skaber og opfinder har efterladt sig en arv, mange nyder godt af. Ikke mindre end 150 enkelte opfindelser tilskrives Birkigt, og hvert eneste af hans arbej-

der bærer præg af omtanke med henblik på fremstillingen. Værktøjsmaskiner var hans inderligste kærlighed — og kunne hans fantasirige planer ikke realiseres med eksisterende maskiner, var han ikke længe om at skabe nye maskiner, finde nye veje til at nå sit mål.

Marc Birkigts navn vil blive stående blandt de største i teknikens historie.

Coll.

## Et herligt automobilkatalog

Det svejtsiske automobiltidsskrift *Illustrierte Automobil Revue* udsender hvert år et særnummer i forbindelse med udstillingen i Genève, og dette katalognummer er så omfangsrigt, at det nærmest må betegnes som en bog.

Foruden de smukke farveillustrationer af de kostbare vogne, skitser af konstruktionsdetaller og gengivelser af forskelligt udstyr m. m. finder man meget omfattende — og i år ensartede — specifikationer for de udstillede vogne.

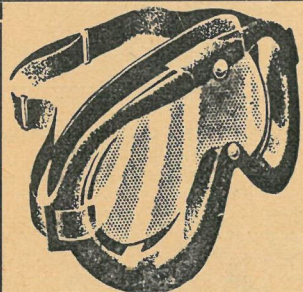
Af artikler skal fremhæves en oversigt over fremskridt i automobilbygningen på basis af 1953 modellerne, Autosport-Kaleidoskop 1953, en artikel om bygning og afprøvning af personvogne, moderne karosserier og glemte pionerkonstruktioner.

Man kan let få mindreværdskomplekser ved at læse om alle de kostbare vogne, men kan man sætte sig ud over disse, vil man uden tvivl få fornøjelse af dette to-hundredesidige katalog. Teksten og spe-

cifikationerne er trykt på både tysk og fransk. Bestilling kan indsendes til Arnold Busck's boghandel, Købmagergade 49, København K. Prisen er kr. 10,20 inklusive porto.

## DMU forstår ingen ting

Umiddelbart inden redaktionens slutning modtog vi »Motorbladet« for denne måned. Irvingersagen er gjort til genstand for behandling i lederen, og DMU konstaterer, at DMU faktisk har vundet en sejr ved ikke at skulle yde Irvingersatning. Redaktøren mener endvidere, at sagen vil kunne få alvorlige konsekvenser for den danske sport og idræt, eftersom ingen ledelse af nogen dansk sportsorganisation vil kunne træffe afgørelser i fred og ro, og man vil på den måde ikke kunne overholde de internationale regler, der betinger konkurrencerne med udlandet, og danskerne vil altså blive udelukket.



### U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker  
og udskiftelig rude

kr. 9.85

## MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt  
pr. efterkrav

- Ridebenklæder berømt for snit og pasform  
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra ..... kr. 168.00  
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra ..... - 56.50  
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. - 24.50  
Nyrebælter prima kvalitet ..... - 19.50  
Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-hjelme ..... - 59.50

## MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24  
TELEFON NORA 2536

Så galt er det heldigvis ikke. Dommen i Irvingers-sagen går nemlig kun ud på, at DMU har handlet ubeføjet og uden hjemmel i reglementet, og vi kan vel ikke blive udelukket, fordi vi en overgang har haft en ledelse, der ikke har formået at fortolke det internationale reglement uden assistance af østre landsret — og det kan man altså ikke forstå.

## MOTORCYKLE-REPARATIONER

Alle motorcyclisters uundværlige håndbog

kr. 9,75

Skandinavisk Motor Journal

## SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

TID  
PENGE  
PORTO  
TELEFON

Vi har det absolut største udvalg i udstyr, tilbehør og reservedele for motorcykler til de rigtige priser. Vi er gerne til tjeneste med tilbud på enkelte dele eller større partier og afslutninger.

Alt på et sted til motorcykler

# Motor-lageret

HALMTORVET 46, KBH. V., VE 3846 & 9847

## LØBSKALENDEREN

April:

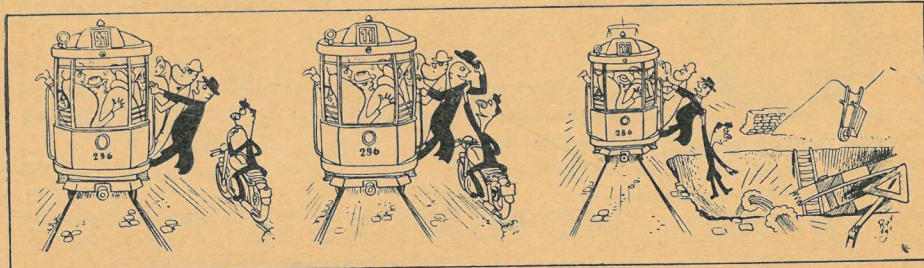
19. Kolding Motor Klub, Kolding — Baneløb
23. De samvirkende motorklubber, Amager — Baneløb
26. Holbæk & Omegns Motorklub, Holbæk — Baneløb  
Esbjerg Motor Sport, Esbjerg — Baneløb

Maj:

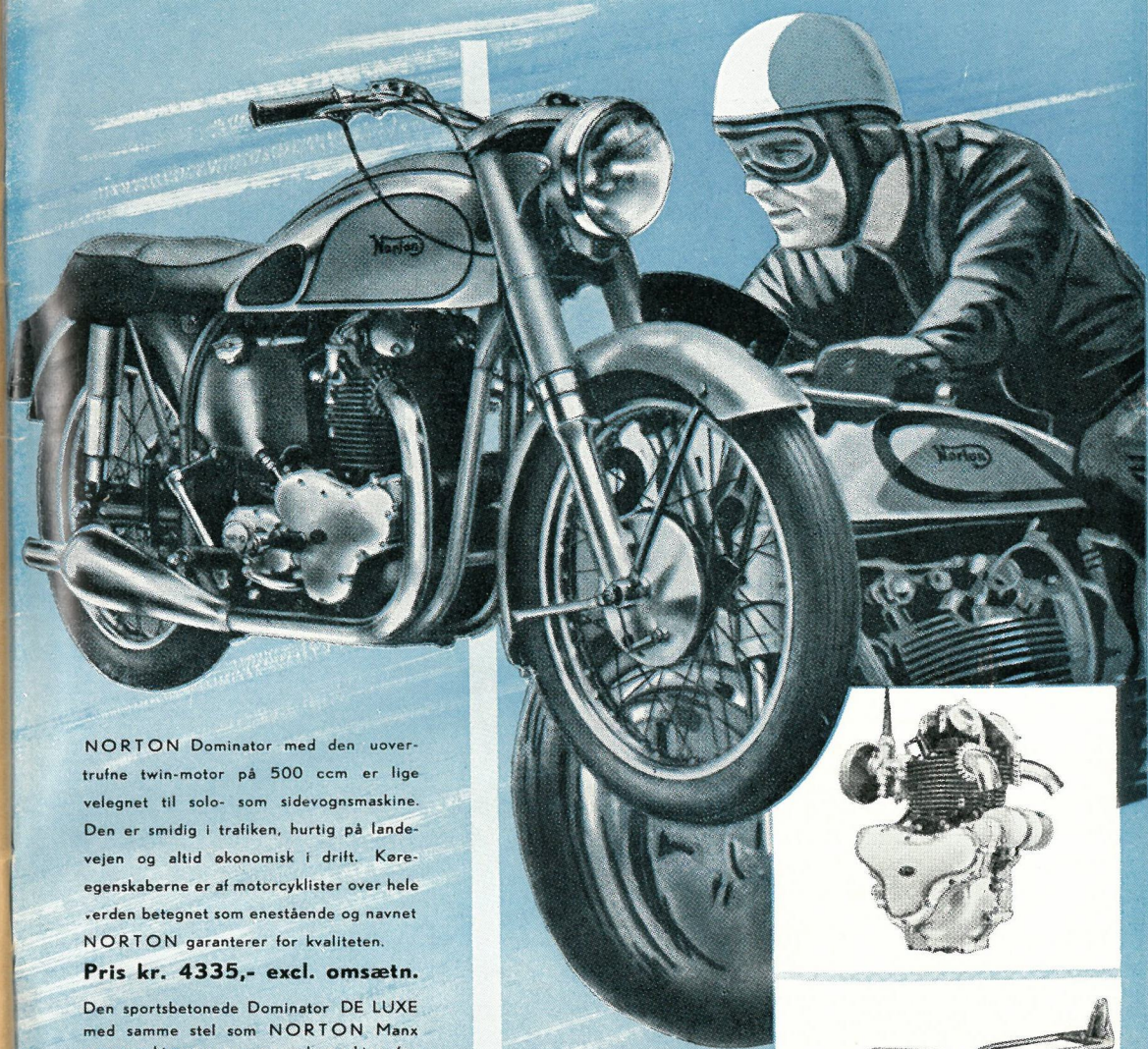
1. Randers Motor Sport, Volk Mølle — Moto-cross  
De samvirkende motorklubber, Amager — Baneløb
2. Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin, Odense — Baneløb
3. Viborg Motor Klub, Løvel — Baneløb  
Næstved Motorklub, Næstved — Baneløb
10. Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub, Aabenraa — Baneløb  
Motorklubben Rapid, Gladsaxe — Baneløb  
Djurgårdsloppet, Helsingfors.
14. Aarhus Motor Klub, Hem Odde — Baneløb  
Hjørring Motor Sport, Hjørring — Bakk løb  
De samvirkende motorklubber, Amager — Baneløb
17. Hobro Motor Sport, Hobro — Baneløb  
Frederiksborg Amts Motorklub, Vinderød — Moto-cross  
Haderslev Motor Sport, Bøghoved — Baneløb

## MANFRED RØDHORN

Fra »Motor«, den Haag



# DEN UOVERTRUFNE **Norton**

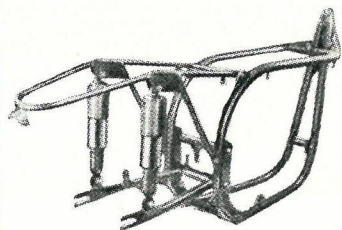
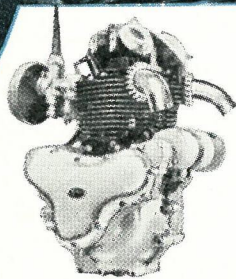


NORTON Dominator med den uovertrufne twin-motor på 500 ccm er lige velegnet til solo- som sidevogsmaskine. Den er smidig i trafikken, hurtig på landevejen og altid økonomisk i drift. Køreegenskaberne er af motorcyklister over hele verden betegnet som enestående og navnet NORTON garanterer for kvaliteten.

**Pris kr. 4335,- excl. omsætn.**

Den sportsbetonede Dominator DE LUXE med samme stel som NORTON Manx racermaskinerne er en ønskemaskine for alle motorcykle-entusiaster - bedre maskine findes ikke.

**Pris kr. 4975,- excl. omsætn.**



Det berømte NORTON Manx stel har bevist sine fortræffelige egenskaber ved hastigheder over 200 km/t.

# Dominator

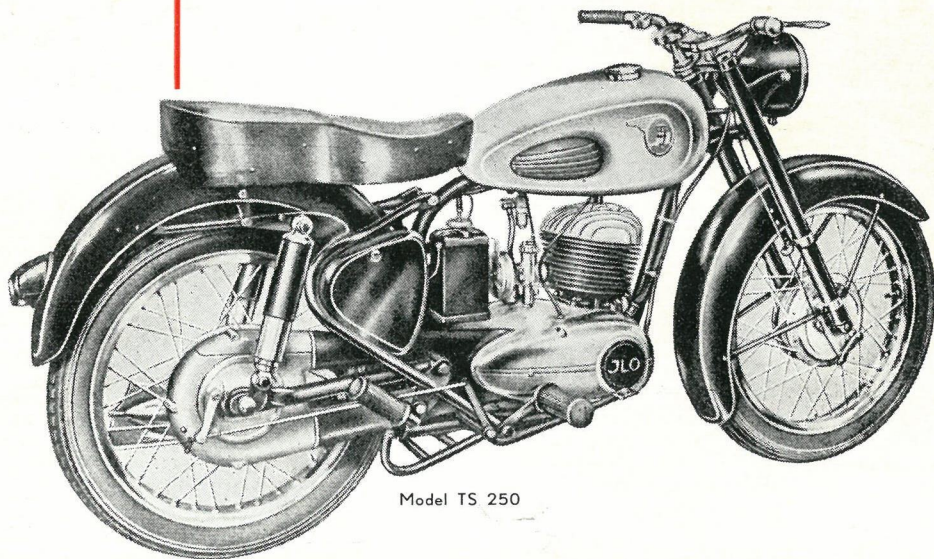
Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt: VILH. NELLEMANN A/S . Motorafdelingen . Aarhus . Telefon 14100

Øst for Storebælt: NELLEMANN & DREWSSEN A/S . Løngangstræde 25 . København K . Telefon Central 9846

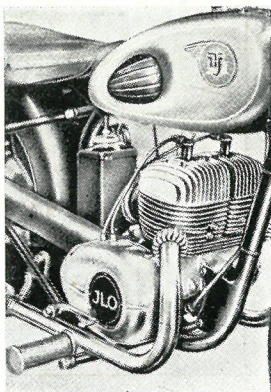


# Den nye "UT"



Model TS 250

Model TS 252



Den nye 250 ccm model med affjedring af begge hjul, twin sadel og indkapslet bagkæde har allerede opnaaet en enestaaende succes paa de udenlandske markeder, hvor salget er frit. Model TS 250 er monteret med den kraftige een-cylindrede Ilo motor, der giver ikke mindre end 11,4 hk. Model TS 252 er monteret med den nye to-cylindrede Ilo motor, der yder 11,6 hk. Begge modeller har 4-trins gearkasse, der er sammenbygget med motorens krumtaphus. De nye U.T. modeller har først og fremmest opnaaet berømmelse, fordi de ligger saa enestaaende godt paa vejen. De skal se den nye U.T., og De skal prøve den, saa ved De hvordan en moderne motorcykle skal være.

**A-S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI**  
WICHMANDSGADE 11, ODENSE