

SKANDINAVISK MOTOR

Journal

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



**En fin
start
på ferien ..**

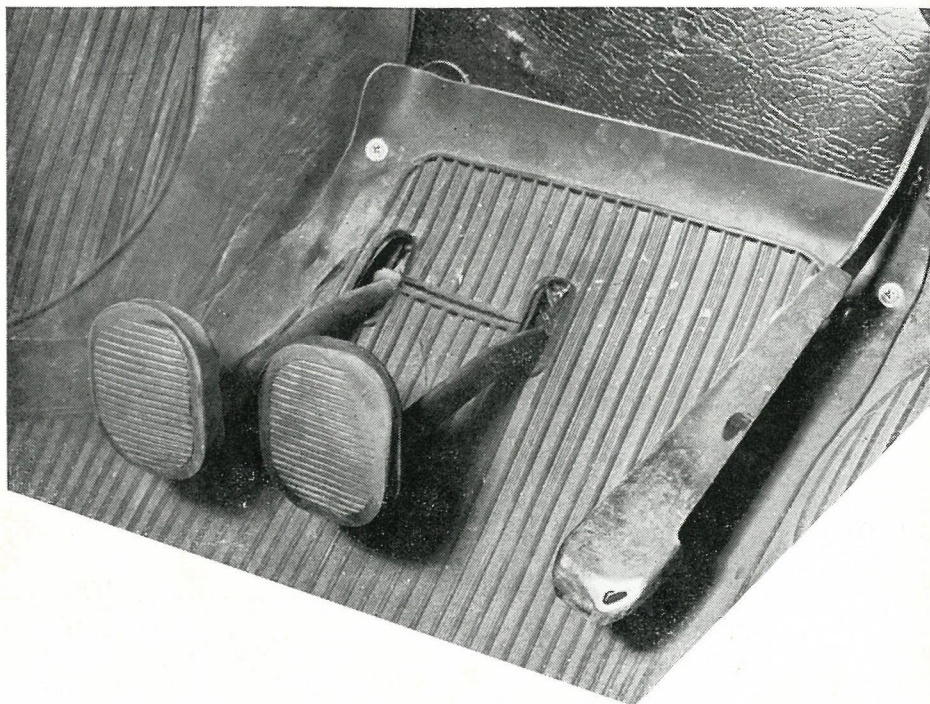
Med bagsæde, reserve-
hjul, elektrisk starter, og
fuldt forkromet udstyr.

**På tilladelse
kr. 3.138,-**

**I fri handel
kr. 4.348,-**

Fås i tofarvet sort/grøn,
blå/hvid og coral/hvid,
samt i enfarvet sort,
blå, rød og grøn.

NSU
Prima



**EN SLIDT SPEEDER...
TEGNET PÅ
LANG TIDS
TRO TJENESTE....**

Men — stadig fuld styrke i motoren takket være

Mobiloil



Mobil Oil Danmark A/s

Et trafikproblem er løst . . .

Et horn, der trænger igennem støjmuren uden selv at virke unødvendigt støjende.

Signalhorn bør ikke bruges unødvendigt og må ikke virke ekstra støjende. Alligevel er der situationer, hvor et effektivt horn er påkrævet, f. eks. denne ved kørsel på landevej: Foran Dem ligger en stor lastbil, De vil frem, trykker på hornet, men der sker intet . . .

Lastbilen viger ikke!

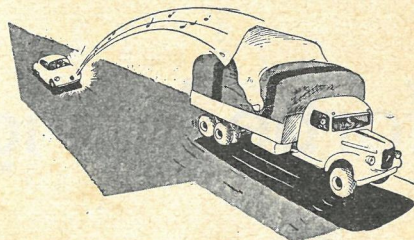
Onnd vilje? Nej, føreren har sandsynligvis ikke hørt Deres signal. Lydstyrken måles i phon, og lyden i en diesellastbils førerhus kan ligge på omkring 100 phon eller lige så højt som støjen fra en flyvemotor. Så megen støj kan De ikke frembringe med Deres horn, men heldigvis er der en udvej.

Hornets tonehøjde er afgørende.

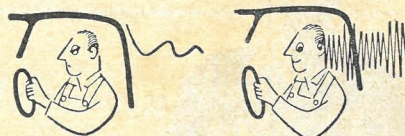
Man kan „trænge igennem støjen“. Lyd er bølgebevægelser, som regel frembragt ved en fast genstand, der svinger. Jo hurtigere svingninger des højere frekvens. Meget lave frekvenser kan vi ikke opfatte. Heller ikke de virkelige høje. Men blandt de mellemliggende findes nogle, som allerede ved ringe styrke har en særlig evne til at trænge gennem larm.

Et horn med toner, der trænger igennem.

Bosch har udnyttet denne kendsgerning og fremstillet et horn, det såkaldte stærk-tonehorn, der foruden den normale grundfrekvens på 300 pr. sekund frembringer en rigdom af overtoner indenfor det omtalte vigtige område med 2-3000 svingninger pr. sekund. Hornet lyder egentlig ikke kraftigere end andre, hvilket må siges at være en fordel i vor støjbelastede tid, men dets toner opfattes distinkt og sikkert og trænger igennem selv meget stærk støj.



Stærk-tonehorn kontra normalt horn.

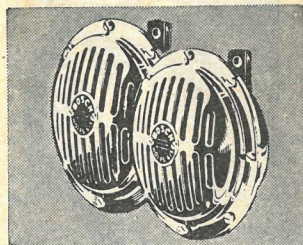
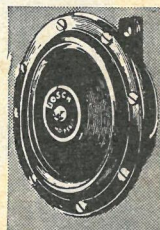


Her er forskellen anskueliggjort. Det normale horn sender svingninger med lavere frekvens, de når ikke frem til føreren i lastbilen; anderledes med svingningerne fra stærk-tonehornet: de skærer igennem det monotome spektakel og skiller sig ud fra dette som piccolofløjten fra tubaen.

BOSCH stærk-tonehorn passer til alle biler –

både store og små. Prisen for 6 og 12 Volt er kr. 53,- ekskl. monteringsring. Med forchromet forplade kr. 72,-. Endelig kan man kombinere 2 horn, så man får et harmonisk afstemt toklangssignal.

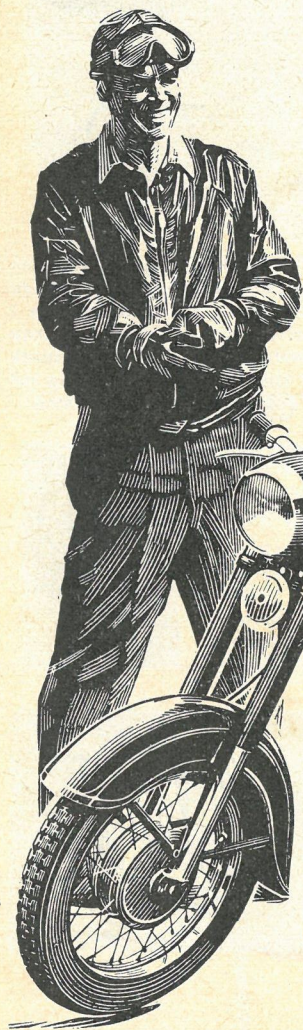
Tal med en forhandler – hna har hornet eller kan skaffe det.



Generalrepr. A/S MAGNETO . Jagtvej 155 . Kbhvn. N . Ægir 4601



forbedret igen!



Nogle få af de helt nye modeller er allerede kommet.

- ★ *Ny forbedret affjedring.*
- ★ *Stærkt dæmpet udblæsning.*
- ★ *Ny indsuigningsdæmper.*

JAWA CZ ER STADIG
FØRENDE I DEN
TEKNISKE UDVIKLING

IMPORTØR: ERIK ORTH, VESTER FARIMAGSGADE 19, KBH. V.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

11. ÅRG.

15. Juli 1957

NR. 7

Redaktion og ekspedition:
Nikolaj Plads 5, Kbhvn. K.
Postgiro 68833
Tlf. Palæ 8293

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 17,50
Løssalgspris kr. 1,75

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.

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

★

Forspildte muligheder	403
Om kap med uret.....	406
Vi prøvekører BMW R 26... ..	410
Nerveslidende lydløshed	416
Fantastisk rekord i Isle of Man TT	419
Lidt om Akryl-lak	427
Hovedreparation IV	430
Bestråling er sikkert nøglen til de gådefulde ulykkers opklaring	435
Teknisk brevkasse	438
Afslutningen på et besyn- derligt kapitel i automo- bilindustriens historie	444
MG rekordforsøg	448
SMJ's lille leksikon	449
Amal karburatortabel 1933-34-35	452
Vi prøvekører Ford Consul ..	454
Charles Faroux	458
Fra bane og vej.....	459
Løbskalender	464

Forspildte muligheder

Førlaget Fremad har udsendt en ny teorbog til køreprøven for automobiler og motorcykler, skrevet af de to politifolk E. Groes-Petersen og P. C. Meldgaard Larsen. Sålænge de to politifolk kun skal citere og fortolke færdselsloven, går det naturligvis storartet, og de nyeste bestemmelser er taget med. Det er således ikke alle, der ved, at enhver motorcykle, som henstilles, skal være forsvarligt aflåset — det havde vi i hvert tilfælde glemt.

Desværre har de to politifolk set sig foranlediget til at bringe et afsnit, der hedder »Praktiske råd til motorcyklister«. Hvis der er nogen af de to politifolk, der nogensinde har kørt på en motorcykle, så har de ikke kørt særlig godt, og den eneste trøst er, at eventuelle læsere forhåbentlig omgående vil glemme alt, hvad de har læst om kørsel med motorcykler.

Af afsnittet får man blandt andet det indtryk, at bremserne kun benyttes ved særlig højtidelige lejligheder. Det hedder blandt andet: »Der standses bedst ved at tage gassen af motoren og lade denne virke som bremse«. Det vil unægtelig tage sin tid på en to-takter, og mon færdselschefen er interesseret i en så ulidelig langsom afvikling af trafikken i byerne.

Om bremserne hedder det endvidere: »Brug kun bremserne, når det er tvungende nødvendigt for at undgå sammenstød. Benyt i stedet gashåndtaget og gearerne til nedsættelse af hastigheden. Bliver det nødvendigt at bruge bremserne, skal dette ske med den allerstørste varsomhed, så hjulene ikke blokeres, og der skal udvises ganske særlig forsigtighed ved anvendelsen af forhjulsbremsen, idet en blokade af forhjulet forhindrer styring af cyklen.« Dette var god latin for 15—20 år siden, da motorcyklernes bremsesystemer var så som så, men i dag kan man ikke tilstrækkeligt understrege, at motorcyklisterne skal bruge bremserne, alt hvad de overhovedet kan

tillade sig, hvis de skal undgå sammenstød. Nedgearing af en 650 ccm maskine foretaget af en uøvet kører i fedtet føre er en særdeles uheldig kombination. Selvfølgelig forhindrer blokade af forhjulet, at man kan styre cyklen, men vi ville så inderlig gerne se en af de to politifolk styre en maskine med blokeret baghjul.

Som undskyldende bemærkning skriver man senere: »Forsigtig brug af forhjulsbremserne samt baghjulsbremserne giver den bedste bremsning uden særlig fare for udskridning eller væltning.« Må vi med det samme rette dette til: Kraftig aktivisering af forhjulsbremserne i forbindelse med forsigtig brug af baghjulsbremserne giver den bedste opbremsning. Man skriver, at bremserne slet ikke bør benyttes i sving, idet bremsning her næsten uvægerlig vil medføre udskridning og væltning. Det er selvfølgelig fuldstændig rigtigt, men var det så ikke på sin plads, at man samtidig gav en anvisning for, hvordan man får stoppet motorcyklen i et sving uden fare for udskridning?

Afsnittet om kørsel i sving er noget helt for sig. Man skriver blandt andet: »I glat og vådt føre må hastigheden nedsættes endnu mere før sving, og motorcyklen må ikke lægges for meget til siden, da den så let bliver udsat for udskridning.« Ja, se her hersker nu ganske bestemte naturlove, der siger, at resultatanten af anlægstryk og centrifugalkraft skal gå gennem det samlede tyngdepunkt for maskine og fører, så det er kun hastigheden og svingets krumning, der er dikterende for, hvor meget maskinen skal lægges ned.

De tapre politifolk skriver endvidere, at styrebremserne er beregnet til at give motorcyklen større stabilitet under hurtig kørsel og benyttes som regel først, når hastigheden overstiger 60—70 km/t. Dertil er kun at sige, at det er rent vrøvl, for en moderne solo-motorcykle har ikke fornøjelse af styrebremserne ved hastigheder under ca. 135 km/t, om styrebremserne overhovedet skal benyttes. På sidevognsmaskinerne, der har mindre efterløb af forhjulet, benytter man styrebremserne.

Man skriver endvidere følgende: »Såfremt motorcyklen under hurtig kørsel begynder at gå i spin, må gassen ikke tages

fra motoren, idet spinnets kun kan overvindes ved at give lidt mere gas. Dette må dog heller ikke blive for voldsomt, idet maskinen i så fald kan tage herredømmet fra føreren og et styrt er uundgåeligt.« Har man dog hørt magen til forklaring? Hvis man ikke kender maskinen ud og ind, ved man ikke, i hvor stort et område der er chance for spin, og skal der endelig gives gas, så skal det være så voldsomt som overhovedet muligt for hurtigst muligt at komme igennem det farlige område. Hvis man under en prøvekørsel opdager, at en maskine er ved at gå i spin, noterer man sig hurtigt hastighedsområdet og aktiverer bremserne så hurtigt som muligt. Når det farlige område derefter skal kortlægges, er man forberedt, og man trænger derefter længere og længere ind i spinningsområdet, i hvilket man naturligvis må være parat til lidt af hvert. Det er ikke sjældent, at spinområdet dækker et interval på 10 km/t, og det kommer man ikke igennem ved at give langsomt gas, for mon der er nogen, der er kommet ud for dette fænomen under 125 km/t.

Desværre er der ikke et ord om færdsels dynamik i hele bogen, og endnu en gang må man ønske, at folk ville lade være med at belære om emner, de ikke selv har tilstrækkeligt kendskab til. Hvordan i himlens navn skal færdselsulykkerne nogensinde bekæmpes, når nybegynderne kun belæres om noget helt forkert af folk, der ikke aner, hvad der er op eller ned på en motorcykle. I sin introduktion skriver forlaget, at det vist er første gang, at to så ubestridelige eksperter står som forfattere til en sådan vejledning. Dertil vil vi føje det fromme ønske, at det også bliver sidste gang, og at nogen af de herrer er blot nogenlunde rutinerede end-sige eksperter i at køre en motorcykle, vil vi på det bestemteste bestride.

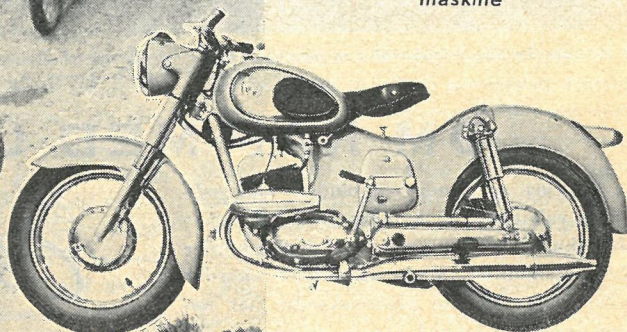
Det er sørgeligt, at man ikke overalt indenfor de ansvarlige kredse er kommet til erkendelse af, hvad sagen i virkeligheden drejer sig om, og det er direkte deprimerende gang på gang at måtte konstatere ikke alene forspildte muligheder, men også forkerte læreregler.

Mogens H. Damkier.



Puch fører i sin klasse!

*Den mest
konkurrencedygtige
maskine*

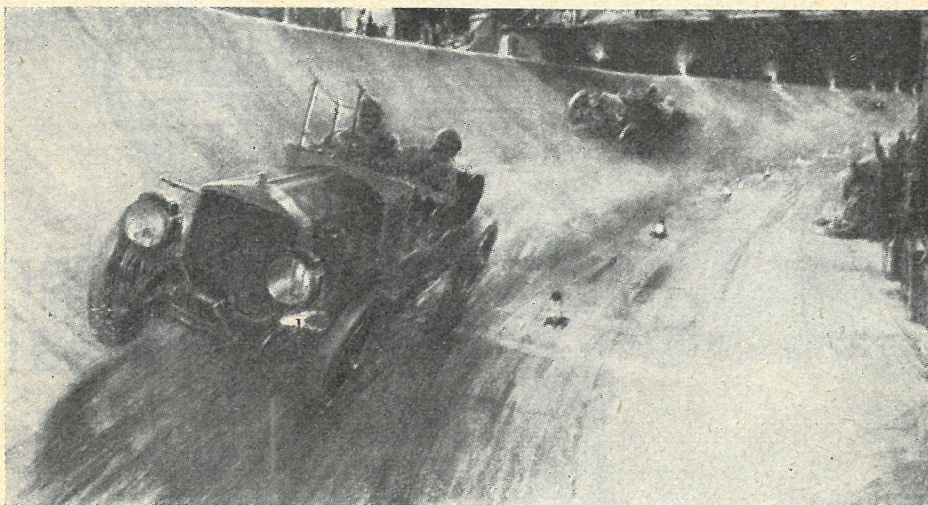


Model 175 SV
Kr. 3.879,-

Model 250 SG
Kr. 5.177,-

Den dobbeltstemplede PU H-motor er sagnagtig slidstærk, og PUCH har køreegenskaber, der ikke giver op for noget som helst. Forlang brochurer og tekniske data.

Generalrepræsentant: O. E. ANDERSEN, KRONPRINSENSGADE 14, KBH. K, MI 4512



I 1907 var det ikke teknisk muligt at fotografere Edge's rekordkørsel på Brooklands, men situationen er her forevigt efter et maleri af Gordon-Crosby.

OM KAP MED URET

Få ting er mindre bestandige end politiske valgløfter og kvinders hattemoder — det skulle da lige være hastighedsrekorder for automobiler. Meget få verdensrekorder eller internationale klasserekorder har nogen synderlig levetid, for de erfaringer, der muliggør en rekord, danner straks grundlaget for den næste.

Alligevel findes der den dag i dag en gældende britisk rekord, som blev sat for 50 år siden og stod i ikke mindre end 18 år som verdensrekord.

Historien begyndte faktisk i 1906, da *Hugh Fortesque Locke-King* havde indkaldt nogle af datidens mest fremtrædende bilførere til en uformel drøftelse om den motorbane, han havde i sinde at anlægge på sin store landejendom ved Weybridge lidt syd for London. Ved dette mødes slutning lod den berømte kører *Selwyn Frinces Edge* en bemærkning falde, der omtrent fik mødets sekretær til at tabe pennen og de øvrigt tilstedeværende til at måbe temmelig åbenlyst. S. F. Edge udbad sig nemlig besked snarest muligt om Locke-King's beslutning. Hvis planerne blev til virkelighed, ville Edge gerne samtidigt have besked om, hvor tidligt han kunne leje banen til et forsøg på alene

af
Collecteur

at køre en vogn i 24 timer med en hastighed af 60 miles i timen, d. v. s. tilbagelægge en mile i hvert af de samfulde 1440 minutter, der udgør et døgn.

Nu er en mile immerhen det samme som 1609,3 meter, så Edge's bebudede rekordforsøg var ensbetydende med, at han sigtede på et gennemsnit af ikke mindre end 96,55 km/t. Det er — selv på en specielt anlagt bane — en ganske god hastighed for een mand 24 timer i træk, og for 50 år siden var det aldeles uørt for såvel mand som maskine. Den absolutte verdensrekord stod ganske vist på knapt 200 km/t, men det var jo kun for en kortvarig sprinterpræstation. Det kunne også siges, at det franske Grand Prix i 1906 blev vundet med 101,4 km/t, men selv dette herømmelige løb, årets mest betydende, varede kun 12 timer, 13 minutter og 7 sekunder, tilmed kørt i to etaper med en nats hvile imellem — og det var efter alles mening mere end hårdt nok. Kort sagt, sag-

kundskaben anså S. F. Edge's planlagte kørsel for uigennemførligt galmandsværk. Næppe nogen ventede, at en vogn kunne holde til så høj en fart 24 timer i træk. Med Edge var det en anden sag. Han var kendt som en meget udholdende kører, hvis bedrifter i Gordon Bennett-løbet 1902 (som han vandt efter umenneskelige anstrengelser) ikke var glemt. Han havde også få år tidligere været en fremragende cyklerytter, der havde taget mange fabelagtige distance- og udholdenhedsrekorder. Edge var dog også kendt som en kolossal reklamemager, der ikke skyede noget middel for at fremme sine forskellige virksomheder. En af hans forretningsinteresser var Napier-fabrikken, hvis vogne han kørte med megen verve i mangfoldige løb.

Flertallet afviste Edge's forsøg som reklamepræl. Lægevidenskaben påviste, at han ville blive vanvittig af at køre rundt og rundt på en bane et døgn igennem. Kun ganske få troede på ham, bl. a. heldigvis Locke-King, som stillede den nye bane til rådighed straks efter den officielle åbning og inden de første løb. Derved blev den navnkundige Brooklands-bane faktisk ikke indviet med indivielsesløbene, men med en rekord, som stod endnu, da banen blev nedlagt efter sidste krig.

Så snart datoen for rekordforsøget var fastlagt til den 28.—29. juni 1907, gik Edge i skrap sportstræning for at være i den bedst mulige fysiske form. Samtidigt blev en almindelig sekscylindret *Napier* (127×127 mm, 7724 cm) gjort klar. De tekniske forberedelser bestod i at erstatte det sædvanlige åbne, firepersoners karosseri med to sæder monteret på det nøgne chassis. Bag sæderne placeredes en enorm benzintank. Foran føreren blev der rigget et temmelig interimistisk vindspejl op. Skærmene blev pillet af, og ganske lette skærme af sejldug blev sat over forhjulene. De normale artillerihjul blev udskiftet med de nymodens Rudge trådhjul, der hurtigt kunne af- og påmonteres. Mange kloge hoveder anså dette for dumdrigt, da Rudge hjul var en ret uprøvet nyhed.

Edge vidste dog, hvad han gjorde, og hele organisationen af rekordforsøget var præget

af den største omtanke. Han nøjedes ikke med et ekstra sæt hjul, men havde et formeligt bjerg af Rudge hjul monteret med Dunlop dæk stablet op i et anseligt depot ved banen. Depotet rummede desuden rigelige forsyninger af benzin, olie og vand i beholdere, der hurtigt kunne tømmes direkte i de respektive steder på vognen.

Alt var tilrettelagt med det ene for øje, at ingen overflødig tid måtte spildes ved depotet. Bl. a. havde Edge fået lavet nogle primitive, men meget effektive »dunkrafte«. De bestod af forsvarlige træbjælker, der kunne vippe i et lille stativ på hjul. Bjælkens korte ende blev anbragt under akslen, og så kunne en mand med et ganske let tryk på bjælkens lange ende hæve det pågældende hjul på et sekund.

Midt i lageret af hjul, benzindunke m. v. blev der rejst et telt til personalet. Forplejningen blev nøje organiseret, der var engageret en læge, fire officielle tidtagere fra Royal Automobile Club og en hærskares mangfoldighed af Napier-mekanikere, der var så præcise som veltrænede korpiger i deres arbejde.

For at give Edge lidt selskab i det døgn, han skulle være ved rattet, udstyrede fabrikken to andre Napier-vogne på omtrent samme måde som Edge's.

Et par dage inden forsøget var alt klappet og klart. Vognene blev taget ud på Brooklands en sen eftermiddag til en sidste afprøvelse, og straks viste det sig, at der endnu var to alvorlige problemer at løse. For det første løb motorerne varme, men *Montague Napier* klarede den side ved at improvisere nogle vandkølede ventildæksler. Det andet problem var straks værre. De tre vogne var udstyret med de mest moderne karbidlygter, men på Brooklandsbanens »åbne vidder« forsløg lygterne ikke mere end en tælleprås. Edge kunne ikke holde kursen i mørke med tilstrækkelig hastighed.

Der blev holdt et hastigt krigsråd i depotet, og Edge dekreterede, at der måtte anbringes lamper hele banen rundt, så han havde noget at styre efter. En lampe hver tiende meter ansås for tilstrækkeligt, men det var ensbetydende med 352 lamper, og

hvor skulle de komme fra? Edge var atter situationens herre og fik fat i den lokale spejdertrop. Tropsførerene sendte omgående hele styrken ud til samtlige entreprenørfirmaer i miles omkreds. London blev gennemtrawlet af ivrige spejderdrengene, og inden længe var det lykkedes at låne, købe eller stjæle det fornødne antal flagermuslygter.

Fredag eftermiddag den 28. juni var alt parat. Lidt før kl. 18 ankom Edge, forsvarligt indpakket til den kolde nat ved rattet. De tre vogne blev kørt ud på banen. Edge og hans mekaniker *Blackburn* satte sig i sæderne. De to andre kørere, *F. Newton* og *H. C. Tryon*, gjorde sig klar med deres mekanikere, *F. Draper* og *A. F. Browning*. Motorerne blev startet. Så hævdede »Ebbly« *Ebblewhite* — manden, der tog tid i alle løb på *Brooklands* — sin venstre hånd, og da kronometerets visere stod nøjagtigt på kl. 6, gav han signalet. Vognene skød frem, og »galmandsfærden« var begyndt.

Edge regnede med en kørehastighed af 112—115 km/t for at få tid til at besøge depotet og dog tilbagelægge en mile i minuttet. Allerede efter den første time var han oppe på det planlagte gennemsnit, og den anden time gik forsøget også planmæssigt, men kort efter måtte han tage lidt vand på køleren.

Samtidigt var mørket ved at falde på, og flagermuslygterne blev tændt een efter een. Foruden disse lygter var der langs banens yderside anbragt store fakler, der oplyste banen, men dog var afskærmet, så skåret ikke generede kørerne. Over faklernes flammende lys skimtedes fyrretræernes forvredne former, sløret af røgen og sommernattens mørke. De mange lamper tegnede banens konturer — og midt i dette spøgelsesagtige sceneri drog de tre Napiervogne rundt og rundt, stadig med den fornødne hastighed.

Efter godt 600 km kørsel blev hjulene skiftet første gang. Det gik lynhurtigt takket være de så forkætrede »nymødens« *Rudge* hjul. Imedens vognen fik friske dæk og blev fyldt op med benzin, vand og olie, lå Edge ned et øjeblik for at strække sig, drak lidt suppe og gjorde sig klar til at køre videre. Atter gik det løs. Vognene dundrede rundt,

og det viste sig, at *Rudge*-hjulene kunne stå til farten. Det skete ganske vist, at et dæk sprængtes, men selv da kunne Edge med næsten uformindsket hastighed fortsætte til depotet, hvor det var et øjeblikks sag at montere et nyt hjul med dæk. Det tog vitterligt ikke mere end 31 sekunder, hvilket vidner om det vel indeksererede depotarbejde.

Natten skred frem, og vejrguderne var nådige, så det truende regnvejr udeblev. De tre vogne fortsatte uophørligt deres færd. Edge var forbløffende frisk hele tiden og holdt ubesværet den planlagte hastighed. I timen mellem kl. 7 og kl. 8 om morgenen tilbagelagde han således ikke mindre end 116 km, hvilket viser, at han havde disponeret rigtigt ved at tage natkørslen først.

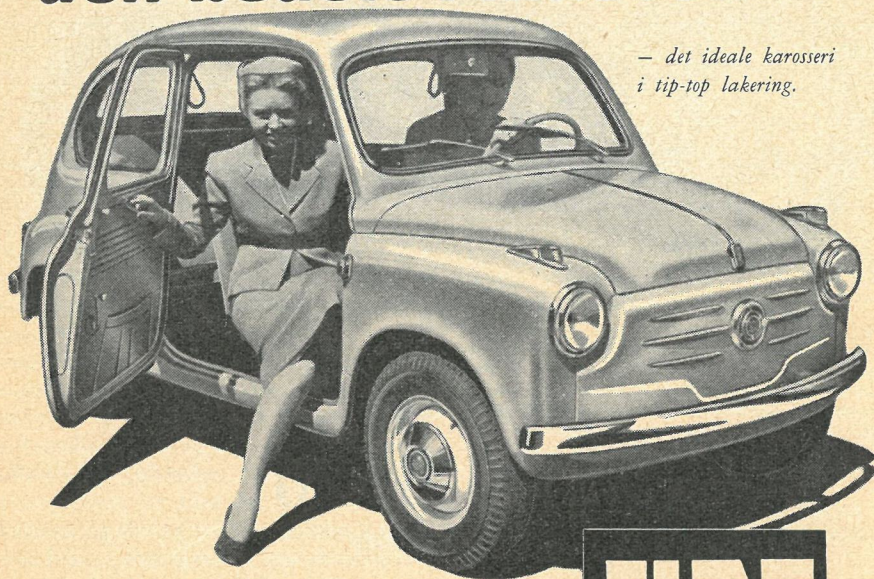
Da det første grå dagslys fik flagermuslygterne og faklerne til at blegne, var alle tre kørere ved godt mod. Vognene gik fint, organisationen klappede, og efterhånden tegnede udsigterne sig lovende for et heldigt udfald. Ingen var blevet vanvittige endnu, som lægerne havde spået, og de mest trætte var sandt at sige tidtagerne og de mange hjælpere.

Helt glat gik de sidste timer dog ikke. Banens beton var knapt nok hårdet, og flere steder blev overfladen efterhånden brudt op. Der blev hældt grus i hullerne, men kørerne måtte alligevel passe nøje på ikke at ramme hullerne, som inden længe var dybe nok til at splintre et hjul eller knække en fjeder. En vis træthed gjorde sig også gældende de sidste timer for kørerne. *Newton* og *Tryon* sakkede noget agterud, bl. a. fordi *Newtons* vogn havde brækket en bagfjeder, men *S. F. Edge* fortsatte uden noget øjeblik at komme under en mile i minuttet. Den 23. time var hans langsomste med 61 miles, men da var banen efterhånden stærkt medtaget, og den sidste time kørte han atter hurtigere — om ikke for andet så for at vise skeptikerne, at han kunne endnu. Denne trodsige selvhævdelse — et karakteristisk træk hos *Edge* — havde på et hængende hår kostet ham rekorden. På den næstsidste omgang opstod der pludselig en voldsom periodisk vibration i vognen. Det var mere, end det interimistiske vindspejl kunne tåle. Det splintredes

Blad venligst frem til side 460

Komfort

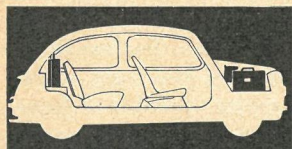
-den bedste i klassen



— det ideale karosseri
i tip-top lakering.

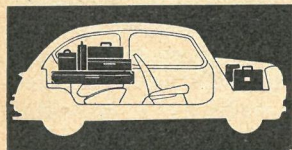
»En perle af en motor...«

Fire gear fremad, skåner motor og tegnebog. Effektiv varme, defroster og ventilation — en 100 pct. økonomi.



Ruderne er trumf!

De er store... for- og bagruderne er buede — og dørruderne kan ruller ned.



SLIDSTÆRKT 2-farvet indtræk

Elegante sæder i stålørstel og Dunlopillo. Effektiv isolering og polstring. Nem indstigning.

Dobbelt bagageplads

Ingen støj!

Send kuponen og De får mere at vide i farvebilleder og tekst.

FIAT

600

— en vogn af ædelt blod

Kr. 12.998 i frit køb

Kr. 9.152 på till.

incl. varme og def.oster, excl. lev.

IMPORT: NORDISK FIAT A/S

JA, det store gratis hefte om
FIAT 600 modellerne udbedes

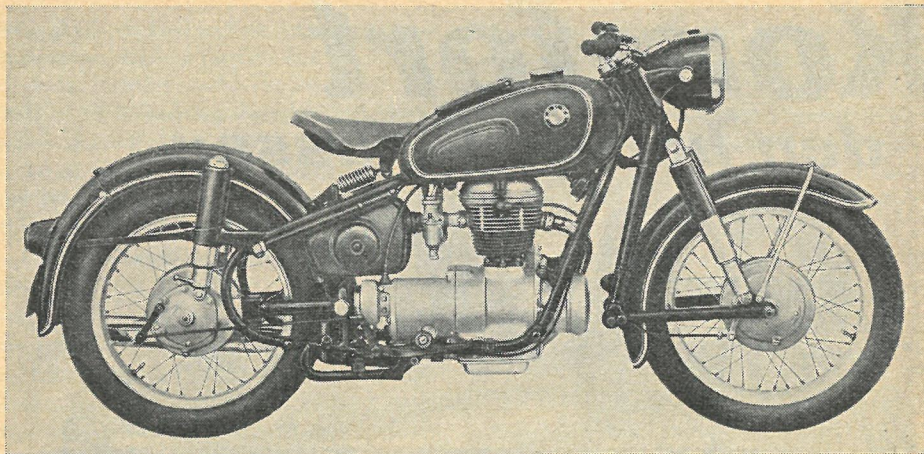
SMJ 7-57

Navn:

Stilling:

Adresse:

Sendes til Nordisk Fiat A/S, Griffenfeldsgade, 32 Kbb. N.
Telefon Central 15.367 og 15.967.



Der er stil og harmoni over BMW R 26, og der er noget højt realistisk og tillidsvækkende ved maskinens hjulophænginger.

Vi prøvekører

BMW R 26

Af MOGENS H. DAMKIER

I sidste nummer bragte vi prøvekørslen med den to-cylindrede BMW model R 50, og i dette nummer skal vi gøre nærmere rede for den mere udbredte model R 26, som ligger indenfor almindelig rækkevidde, hvad prisen angår. Vi må jo indrømme, at vi netop med BMW's 250 ccm model er kommet lidt bagud, for vi begyndte på de indledende øvelser allerede med model R 25, men det lykkedes aldrig at få den fornødne aftale i stand med hverken fabrikken eller importøren — hver gang den til formålet nødvendige maskine var indkøbt, blev den enten solgt eller totalt smadret afhængigt af, om maskinen var dansk eller tysk. Den samme skæbne forfulgte model 25/2 og 25/3 — men nu er vi her altså med R 26.

Selvfølgelig brænder jeg efter at fortælle en masse om maskinens egenskaber og om, hvordan en pæn ung mand i Jylland er blevet bestyrket i sin tro på, at alle ikke jydsktalende mennesker er småtossedede (hvilket han sikkert har umådelig ret i), men vi må først følge den traditionsbundne skik og se

på mekanikken i maskinen, så vi ved, hvad det er, vi har med at gøre.

Model R 26 er resultatet af en konstant videreudvikling af 250 ccm modellen, siden en sådan for første gang så dagens lys hos BMW for godt 30 år siden. Der har aldrig været tale om voldsomme ændringer, og i de sidste år er det næsten umærkelige forandringer, der er blevet foretaget på motoren — ventilindstillingen er flyttet fra vippearmens ventilside til stødangssiden, kompressionsforholdet er sat op, og der er andre stempelringe — men stellet og navnlig hjulophængningen på model R 26 er en radikal ændring i forhold til de tidligere modeller.

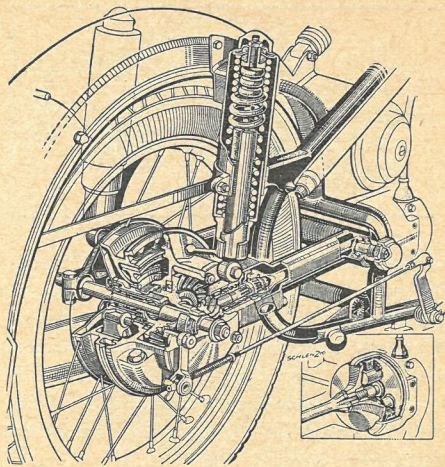
Princippet i den en-cylindrede motors opbygning er i grunden det samme, som vi finder i boksermotoren, men i 250 ccm motoren er opbygningen dikteret af ønsket om kardantæk, medens det i den to-cylindrede motor er den specielle placering af cylindrene, der har gjort brugen af kardantæk naturlig. Motoren er konstrueret som en en-cylindret bilmotor, og krumtaphuset er

udeleligt og støbt ud i et med bundkarret og koblingshuset. Krumtapaksel og knastaksel monteres fra krumtaphusets forside, der lukkes til med et dæksel, medens bundkarret lukkes med et låg. En væg mellem krumtap- og koblingshus tjener tillige som leje- hus for det ene krumtapleje, medens det forreste krumtapleje er monteret i et påboltet lejehus. Svinghjulet, der tillige udgør en del af koblingen, monteres fra motorens bagside, og den tørre enkeltpladekobling arbejder på den måde i et selvstændigt hus, der er lukket olietæt mod både motor og gearkasse.

Dynamoen er boltet til det forreste motor- dæksel og trækkes direkte af krumtapakslens. Dynamoen er udformet som de kendte tyske svinghjulsdynamoer, i hvilke relæ, tænd- spole, afbryderkontakt, kondensator og tænd- dingsregulator er indbygget på den måde, at dynamoankerets akse bærer tændings- regulatoren og den knast, der betjener afbry- derkontakten. Som en direkte følge af denne udformning afbrydes tændingsanlæggets primærsystem en gang for hver motorom- drejning, og derfor springer gnisten i tænd- røret både i slutningen af kompressionstak- ten og i slutningen af udblæsningstakten — den sidstnævnte gnist gør ingen gavn, med mindre den lyser op i forbrændingskamme- ret, så den sidste del af den afbrændte gas kan se at komme ud, men man opnår i hvert tilfælde den simplest mulige udformning af tændingsanlægget.

Knastakslen trækkes fra krumtapakslens gennem et kædedrev, og foruden at aktivere stødstængerne gennem de store, cylindriske knastfølgere driver knastakslen gennem en snekke oliepumpens akse. I knastfølgerne er der store udskæringer, som tillader re- turolien fra vippearmerne at løbe tilbage til bundkarret.

Gearkassen er udformet nøjagtig som på model R 50, og den er boltet til koblingshu- set. Koblingen aktiveres ved hjælp af en stødstang, der går gennem den hule »tredie aksel«. På denne model er der ikke et regu- lært kardanled, men en kombination mellem en gummistøddæmper og en hardyskive, der giver den nødvendige bevægelsesfrihed for kardanakslen under affjedringsbevægelsen, og den geometrisk krævede afstandsudlig-



Transmissionen til bagakslen ligner i det store og hele konstruktionen i model R 50, idet kardanakslen går gennem det ene gaffelben. Man benytter dog ikke et regulært kardankryds i model R 26, men derimod en kombination af en Hardyskive og en gummistøddæmper, hvilket giver den nødvendige bevægelsesmulighed samtidig med, at kraftoverføringen bliver „blød“.

ning på grund af svinggafflens lejrning bag »kardanleddet« sker gennem en notfortan- det glidemuffe.

Under sadlen er der anbragt en beholder, der i den ene side er udformet som kombi- neret indsugningslyddæmper og luftfilter og i den anden side rummer akkumulatoren — tilslutningen mellem karburator og luftfil- ter sker ved hjælp af en gummimuffe.

Hjulophængningen svarer ganske nøje til den udformning, som blev beskrevet i for- bindelse med model R 50, men de store og kraftige bremsere er af en mere ortodoks konstruktion med en selvforstærkende og en medløbende bremseskive på forhjulet og derfor kun én bremsearm. Værktøjskassen er indbygget i benzintanken med et aflåse- ligt låg ovenpå tanken.

Og så er vi klar til start. Vi tipper karbu- ratoren, sætter tændingen til — og motoren nægter at starte. Forklaringen er den, at det for det første ikke er frostvejre, og for det andet har motoren været i gang for et par timer siden, og så skal en BMW ikke tippes. Vi åbner helt for gashåndtaget, og så kom- mer han — rystende og hakkende over den megen benzin, nøjagtig som når ældre her- rer drikker en snaps og gerne vil give omgi-

BENZINFORBRUG

40 km/t	2 liter pr. 100 km				
60	"	2,5	"	"	"
80	"	3,1	"	"	"
100	"	4,2	"	"	"

velserne det indtryk, at den ædle drik udelukkende betragtes som medicin. I en sådan situation plejer den opvartende tjener at indtage en halvt undskyldende holdning, som jeg nu påtager mig, medens hr. BMW indtager sin ufrivillige morgenbitter. Vi får rystet og hostet færdig, og så er der musik i organismen igen.

Man føler med det samme, at der er kraftige vibrationer i tomgang sammenlignet med den to-cylindrede model, men det er så sandelig også et forræderisk sammenligningsgrundlag. Kørestillingen er fortræffelig, koblingsgrebet arbejder blødt, og bremserne kræver minimale aktiveringstryk. Gearskiftet fungerer præcist med passende korte skiftebevægelser, men med de sædvanlige lydige smæld fra klokoblingerne — det er det, jeg kalder prøjsisk tandhjulseksercits, hvilket kan frembringe et træt og anstrengt smil på tyske ingeniørers læber.

Vi sætter kursen syd over ad hovedvejen til Vejle og kommer til det resultat, at R 26 som sine tidlige forgængere er en stabil, stiltfærdig maskine, der uden store sindsbevægelser er i stand til at transportere forsigtige naturer på en komfortabel måde, uden at accelerationsevne eller tophastighed på nogen måde kan virke ophidsende — men så opdagede jeg et flag, der var ved at splitte sig selv i en halvstorm, der tog retning lige imod mig. Nøjagtig som den store maskine er R 26 påfaldende ufølsom overfor sidevind, og efterhånden aner man ikke,

ACCELERATIONSEVNE

0—40 km/t	4,2 sek.
0—60 "	6,8 »
0—80 "	12,0 »
0—100 "	18,6 »

hvad retning vinden har, medmindre man får synlige fingerpeg i form af flag, røg eller lignende. Se, det ændrer jo ganske billedet, og for at slippe for modvinden drejede vi fra Vejle ind mod Silkeborg, og så tør det siges, at der kom liv i foretagendet.

For det første forsvinder vibrationerne naturligtvis, når man kommer op i omdrejninger, og for det andet får både motor og maskine lejlighed til at vise helt andre temperamentfulde egenskaber. Maskinen ligger fortræffeligt på vejen, og affjedringen er fremragende, men det er først og fremmest motorens utrættelighed, der virker imponerende — det er en *stayer*. Visse maskiner i den samme klasse kan vise tilbøjelighed til træthed på den måde, at accelerationsevnen forringes lidt efter lidt, når man foretager løbende prøver med regelmæssige mellemrum, og det forringede drejningsmoment kommer ligeledes til udtryk, når motoren begynder at tabe pusten op ad bakkerne. BMW's motor havde det dejligt på hele turen, og den mistede ikke en decimal af sine hestekræfter. Vi satte kurs skråt mod vinden igen og holdt en acceptabel hastighed, der ikke lå så forfærdelig langt fra maskinens tophastighed.

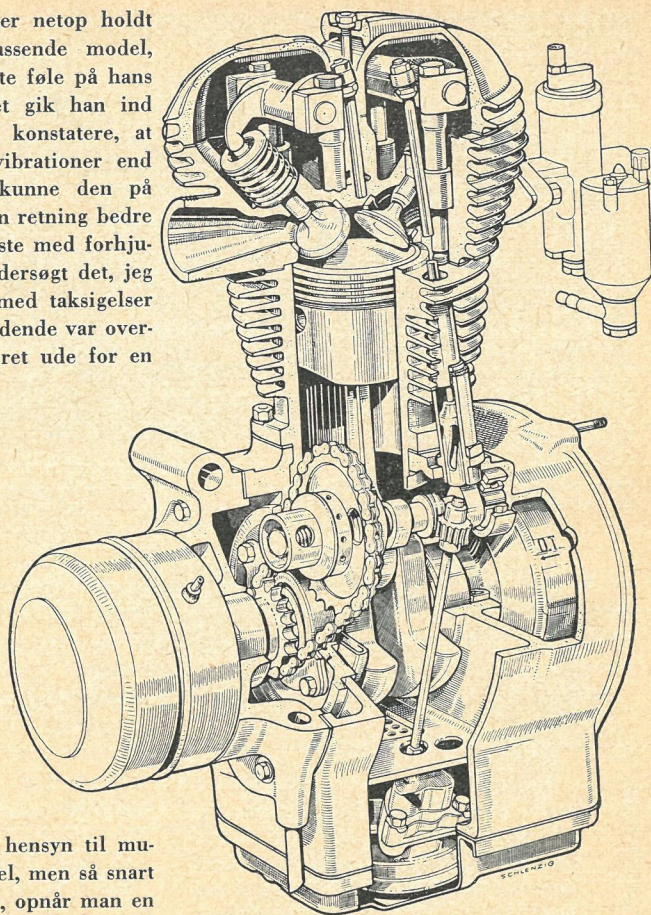
Bremserne er ganske fortræffelige, og også på denne maskine kunne man med en enkelt finger på forhjulsbremsen balancere maskinen af til den rigtige hastighed inden indgangen til et sving. Det er for resten en mærkelig måde, advarselsskiltene placeres på i Jylland, for hver gang man retter sig efter skiltet, der markerer vejsving, opdager man, at man er ved at gå i stå i en blød kurve, der på ingen måde kræver agtpågivenhed ud over det almindelige, og selv de krøllede flere-på-hinanden sving er ofte falsk alarm. Når man så i god tro holder normal hastighed ind i et sving, der ikke på forhånd er opreklameret med en færdselstavle, kan man så udmærket godt få sin sag for, så fodhvilnerne er ved at fræse asfalten op — tilsyneladende en speciel form for det jyske lune, der skal sørge for, at trafikanterne på det store fastland aldrig kommer til at kede sig.

Ved indkørslen til Silkeborg kom jeg i tanker om, at det kunne være interessant at sammenligne vibrationerne med en anden

en-cylindret motor, og da der netop holdt en ung mand med en passende model, spurgte jeg, om jeg lige måtte føle på hans maskine. Noget desorienteret gik han ind på forslaget, og jeg kunne konstatere, at hans maskine havde flere vibrationer end BMW'en, men i tomgang kunne den på grund af vibrationernes anden retning bedre slippe af med dem ved at ryste med forhjulet. Da jeg således havde undersøgt det, jeg havde brug for, forlod jeg med taksigelser den unge mand, der tilsyneladende var overbevist om, at han havde været ude for en vaskeægte sindssyg.

Den en-cylindrede motor i model R 26 ligner i sin opbygning fuldstændig motorerne i R 25 serien, men i forhold til f. eks. R 25/3 er ventiler og kanaler større. Motoren er iøvrigt opbygget som en en-cylindret bilmotor. Ifølge specifikationerne udvikler den 15 hk, men det er vist meget beskedent sat. En tysk vittighed siger, at BMW's prøvemester har været overtjener, for han lader publikum selv om at lægge 15 procent til.

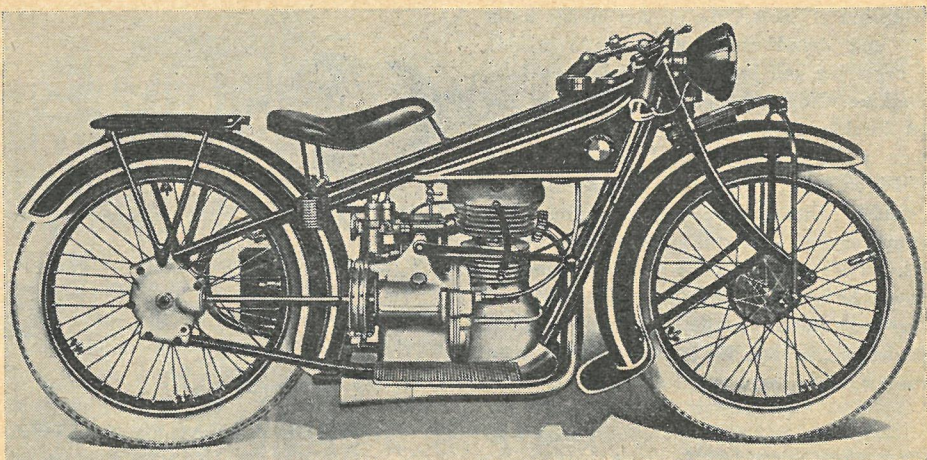
Første gear er ret lavt af hensyn til mulighederne for sidevognskørsel, men så snart man er kommet i andet gear, opnår man en god og kraftig acceleration, der giver overlegenhed og sikkerhed i alle trafikale situationer. Affjedringen er som allerede nævnt glimrende, og på et stykke vej, der så ganske øjensynligt var under reparation, omend man ikke direkte kunne konstatere, hvem der foretog den, viste begge hjul en fremragende kontakt med vejbanen, men man kunne tillige bemærke, at motoren gik rent og regelmæssigt trods den ret voldsomme medfart. I reglen er det jo sådan, at en motor ved kørsel på meget ujævn vej går uregelmæssigt, fordi benzinen skvulpes rundt i svømmerhuset på en sådan måde, at man det ene øjeblik er ved at drukne motoren i benzin, medens den i næste sekund ikke får tilstrækkeligt — man hører det tydeligt på moto-cross- og trialmaskiner. Når dette fænomen ikke optræder på R 26, skyldes det



en lille bremseplade anbragt på svømmeren, og denne er også virksom ved sidevognskørsel således, at benzinen i skarpe sving ikke slynges op mod svømmerhusets ene side.

Gashåndtaget er progressivt virkende, og med en ret stor drejebævegelse ved moderate motoromdrejninger får man en smidig og økonomisk bykørsel, medens den sidste, hurtigtvirkende del får betydning under acceleration. Fra tophastighed kan man lukke for gassen i en enkelt bevægelse som ved et udpræget hurtigtvirkende gashåndtag.

Lydløshed præger også denne BMW-model, men udblæsningen er på grund af det højere kompressionsforhold lidt tydeligere end på den to-cylindrede maskine, men det siger nu heller ikke så meget. Mekanisk støj er motoren lykkeligt befriet for, og selv ef-



Sådan så BMW's første en-cylindrede motorcykle ud, da den kom på markedet i 1926. Også den gang var forhjulet ophængt i en svinggaffel og kardanakslen indgik i transmissionssystemet, men man tør vist roligt fastslå, at der er foregået en betydningsfuld teknisk udvikling i de forløbne 30 år.

ter hård og krævende kørsel giver motoren ikke en lyd fra sig, blot er tomgangshastigheden lidt hurtigere på grund af den opvarmede olies fortynding.

Jovist, BMW's 250 ccm model er en hur-

tig og temperamentfuld herre af en fremragende kvalitet og med fortræffelige køreegenskaber, og trods sit tilsyneladende afdæmpede gemyt er den en af de hurtigste standardmaskiner i sin klasse.

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, fire-takt. Boring: 68 mm. Slaglængde: 68 mm. Slagvolumen: 245 ccm. Topventilet. Kompressionsforhold: 7,5:1. Maksimal motoreffekt: 15 hk ved 5400 omdr/min. Smøresystem: Våd sump.

Transmission: Motor til kobling: Kobling på krumtapaksel. Kobling: Tør enkeltplade. Antal gear: 4. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 22,2:1, 2. gear 12,56:1, 3. gear 8,48:1, 4. gear 6,4:1. Gearkasse til baghjul: Kardanaksel. Dækstørrelse: 3,25 - 18.

Selkonstruktion: Dobbelt, lukket rør-ramme.

Hjulophængning: Forhjul: Svinggaffel. Baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Svingsadel eller dobbeltsadel.

Benzintank rummer 15 liter, heraf 1,5 liter på reserve.

Oliesump rummer 1,25 liter.

Bremser: Fuldnav 160 mm Ø. Belægningsbredde: 35 mm.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Noris. Ampèretimer på akkumulator: 9. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Tændrør: Bosch W 240 T 1. Ladekontrol: Lampe.

Dimensioner: Akselafstand: 1390 mm. Sadelhøjde: 770 mm. Fri højde fra jorden: 115 mm. Styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 158 kg.

Tophastighed: 128 km (118 km/t i oprejst stilling).

Pris. Kr. 6550,— i fri handel.

Justeringsmål:

Tænding: Kontaktafstand: 0,4 mm. Fortænding (stående motor med lukkede svingklodser) 7° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør: 0,6 mm.

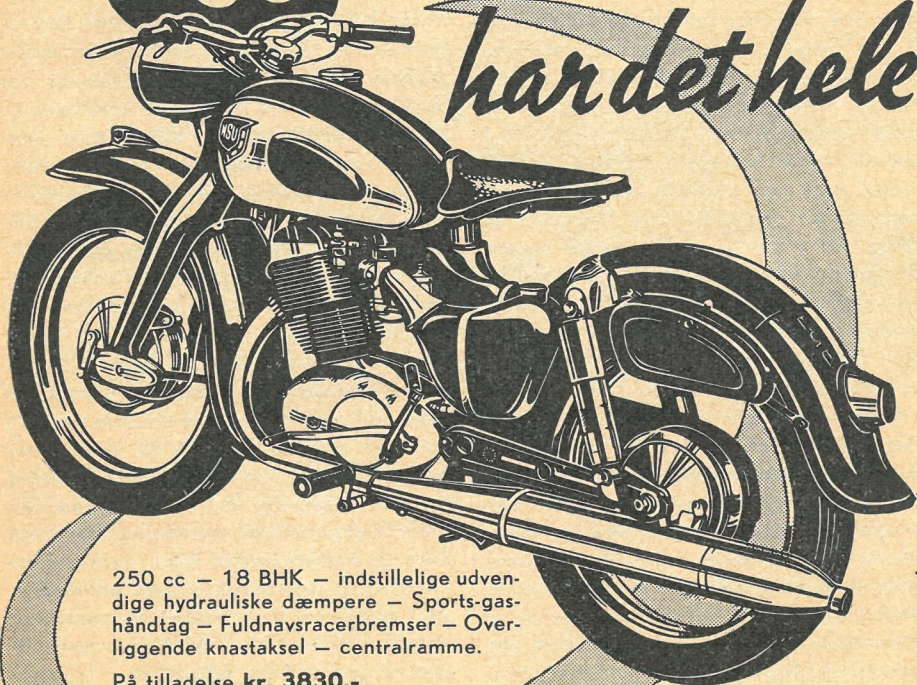
Karburator: Bing 1/26. Dyse 120. Strålerør 1408. Nål 1467. Chokerboring 26 mm. Nålen anbragt i 3. hak. Tomgangsskruen åbnes 1—2 fulde omdrejninger. Tomgangsdyse 35.

Ventiler: Indsugning 0,15 mm. Udblæsning 0,20 mm (ved kold motor).

NSU

SUPER MAX

hardet hele



250 cc – 18 BHK – indstillelige udvendige hydrauliske dæmpere – Sports-gashåndtag – Fuldnavs-racerbremses – Overliggende knastaksel – centralramme.

På tilladelse kr. 3830,-

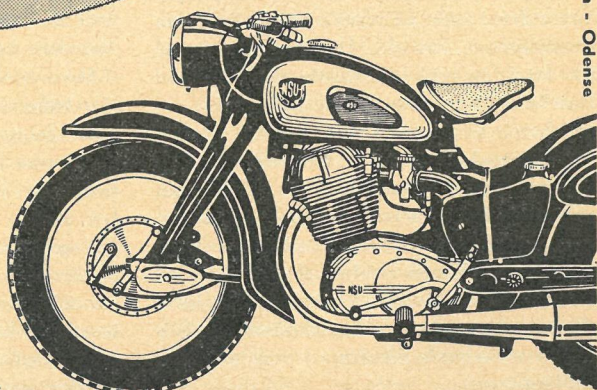
I fri handel kr. 5400,-

NSU Special MAX

Tekniske specifikationer som Super MAX, men med indvendige hydraulisk affjedring af bagstel.

På tilladelse kr. 3480,-

I fri handel kr. 4960,-



Importør: Fred. Rasmussen - Odense

NSU DANMARKS MEST SOLGTE

NERVESLIDENDE LYDLØSHED

AF BENNY DICKSON

Jeg ved ikke, om navnet Hotchkiss siger Dem noget, men før den anden verdenskrig var dette bilmærke knyttet til overordentlig vellykkede touringsportsvogne, som blandt andet erobrede hæder og laurbær i den tids meget krævende Monte Carlo løb — den gang man skovlede sig gennem snemasserne fra startsteder som Warszawa og Athen. Dette mærke er ikke mere knyttet til sportsvogne i produktion, men hist og her kan man stadig finde disse glørværdige køretøjer, og navnet Hotchkiss sender altid mine tanker på flugt til min ven Maurice og hans mærkelige menage.

Maurice oprettede en benzintank samt et lille værksted ved den fædrene vingård, og da han efter sine forældres død overtog vinmarkerne og ejendommen, forpagtede han benzintanken og garagen ud med den klausul, at det hele skulle stå til hans uhammede disposition. Maurice har nemlig en svaghed for rigtige biler, men han er af økonomiske og andre grunde altid et par generationer bagud i bilernes slægtsregister. Han vil ikke kunne udholde tanken at være i besiddelse af en vogn, der ikke kræver omfattende og konstant pleje af et sådant omfang, at dette vedligeholdelsesarbejde ligger langt inde på reparationernes og ombygningernes område. Da Maurice derfor fik fat i en virkelig defekt og misrøgtet Hotchkiss, var han lykkeligere, end om han havde vundet den store gevinst i Lotteriet National. I løbet af forbløffende kort tid var vognen restaureret i en sådan grad, at den med rette kunne betegnes »som ny«, men da Maurice lider af udpræget aversion mod mekanisk mislyd, var der til hans store trøst og glæde endnu lang vej igen, eftersom hans almindelige standard for lydløshed maksimalt tillader en svag tone fra udblæsningen.

Et fjorten dages ferieophold tilbragte jeg

derfor for størstedelen liggende på bunden af vognen for at lytte efter »lyde«. I begyndelsen var dette job meget taknemmeligt, for hjulene var ude af dynamisk balance og gav den kendte dunkende, lavfrekvente svingningsstøj, kardanakslen gav ligeledes svingninger med deraf følgende støj ved bestemte hastigheder, og en svag hyletone lød stadig fra differentialet. Omfattende demonteringer og kvalmende omhyggeligt målearbejde samt endeløse telefonsamtaler om indstillingsmål var de direkte resultater af denne lyttevirksomhed. Efterhånden som disse svage støjkluder blev fjernet, trådte andre, men stadig mindre dominerende frem. Vognens hastighed blev lidt efter lidt skruet i vejret for at fremkalde nye støjkluder, og da vinden fløjtede i dørhængslerne, fremstilledes aerodynamiske hængsler som håndarbejde.

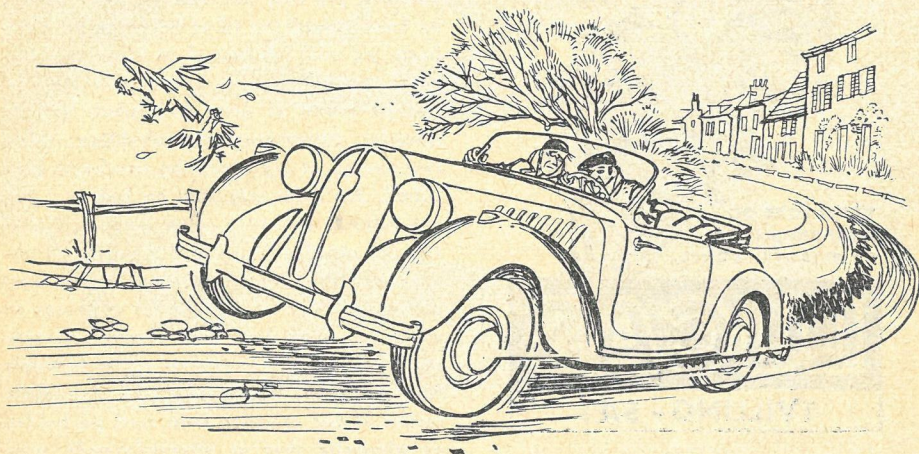
Som et løbsk lokomotiv racede Hotchkiss'en gennem små, franske landsbyer, så høns og hunde og præster styrtede sig bort fra vejen i panisk flugt. Da alt syntes absolut lydøst, blev den isolerende beklædning taget af forpanelet for at give mekaniske mislyde fra motoren en chance for at nå frem til vognens indre. Dette medførte naturligtvis, at motoren blev taget ud af chassiset endnu en gang, splittet og samlet, og ventilatorbladene blev skåret af i en ny facon, så også de blev lydløse.

Hotchkiss'en var ikke født til verden som en lydøs vogn, men den blev lydøs, og selv de mekaniske halvguder hos Rolls-Royce ville have spærret øjnene op i forundring, hvis de havde haft lejlighed til at afprøve Maurices vogn.

Der blev noget spøgelsesagtigt over Hotchkiss'en, for kørte man med maksimale omdrejninger ud ad den åbne landevej, hørte man kun en svag brummen, der ikke lader sig sammenligne med nogen kendt lyd, og ens egen stemme virkede overnaturlig og skræmmende, som hvis en vanvittig havde givet sig til at spille på saxofon i katakombernes hellige stilhed. Kørte man langsomt, kom selv de fineste nye personvogne raslende forbi med klapprende hjulkapsler, stempelstøj og snærende maskiner. Da vi en aften kom ud i tåge med denne

spøgelsevogn, tabte jeg et øjeblik balancefornemmelsen, og mine øjne gik automatisk til instrumentbrættet for at finde den kunstige horisont, men den var der ikke. Jeg ville ikke være blevet overrasket, hvis vi var kommet ud af tågebanken med hovedet nedad, som det kan ske for den mest rutine-

geligt at nævne navnet Hotchkiss. I en af disse eftertænksomme, lade pauser i konversationen, under hvilken ens sjæl midlertidigt tager sig en fritur fra legemet og slæber tankerne efter sig til fjerne steder og foretager abstrakte kombinationer som en flagermus i meningsløse volter under en



Som et løbsk lokomotiv racede Hotchkiss'en gennem små franske landsbyer —

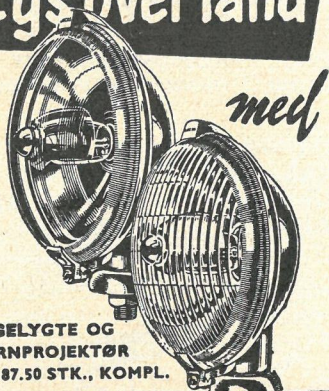
rede flyver, hvis han ikke retter sig blindt efter den kunstige horisont.

Maurices vogn begyndte at gå mig på nerverne, medens han selv så sit virksomhedsområde lagt øde af denne totale lydløshed. Ingen af os følte efter arbejdets fuldendelse noget særligt for vognen, og vi hengav os i stedet til vinens virkelige glæder gennem de højst private aftapninger og årgange, men da Maurice begyndte at vandre rastløs rundt om Hotchkiss'en, flygtede jeg til arbejdets bydende krav et par tusinde kilometer borte, og min beslutning om aldeles omgående afrejse traf jeg i det øjeblik, Maurice tankefuldt vendte bunden i vejret på min skrivemaskine, medens et lyksalighedens lys tændtes i hans øjne ved beskuelsen af denne latterligt simple mekanik.

Da mit nervesystem gennem et år var blevet styrket ved hårdt arbejde, følte jeg mig rustet til at se Maurice igen. Vi talte om biler og vin og hævdede os på den måde op over dagliglivets småtskårne uden- og indenrigspolitik, skatter og priser og andre fladtrådte emner, men jeg undgik omhyg-

sløst, vendte Maurices sjæl tilbage til sit udgangspunkt med et smæk, der resulterede i udbruddet: »Har du nogensinde prøvet min Hotchkiss?« Min egen sjæl lod sig kun modvilligt og under protest hale hjem ved hårene, men da den igen var kommet indendøre, var den tilpas indigneret, og gennem en offensiv ordfloam aflagde den fyldestgørende og udtømmende rapport om, hvad jeg mente og tænkte om hans forbandede Hotchkiss. Maurice blev mildt forbavset, medens jeg blev aldeles rædselsslagen, da han meddelte, at de resultater, vi i sin tid havde nået, kun var bagateller mod det, der senere var overgået Hotchkiss'en. Hvis den var blevet mere lydløs, så stod jeg her overfor noget unaturligt, noget der ikke havde med det levende liv at gøre, en tredimensional åndebil, der som en Carons færge uvægerligt ville føre en bort til fortabelsens strande, fra hvilke man aldrig ville vende tilbage. Kun generationers til lærte høflighed var i stand til at overvinde min modvilje i en sådan grad, at jeg lod mig slæbe med ned til garagen, og på vejen

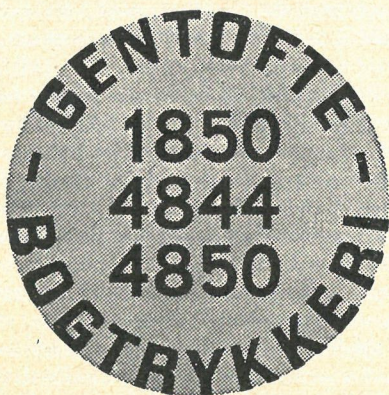
Lys over land



TÅGELYGTE OG
FJERNPROJEKTØR
KR. 87.50 STK., KOMPL.

LUCAS

TVILLING - SÆT



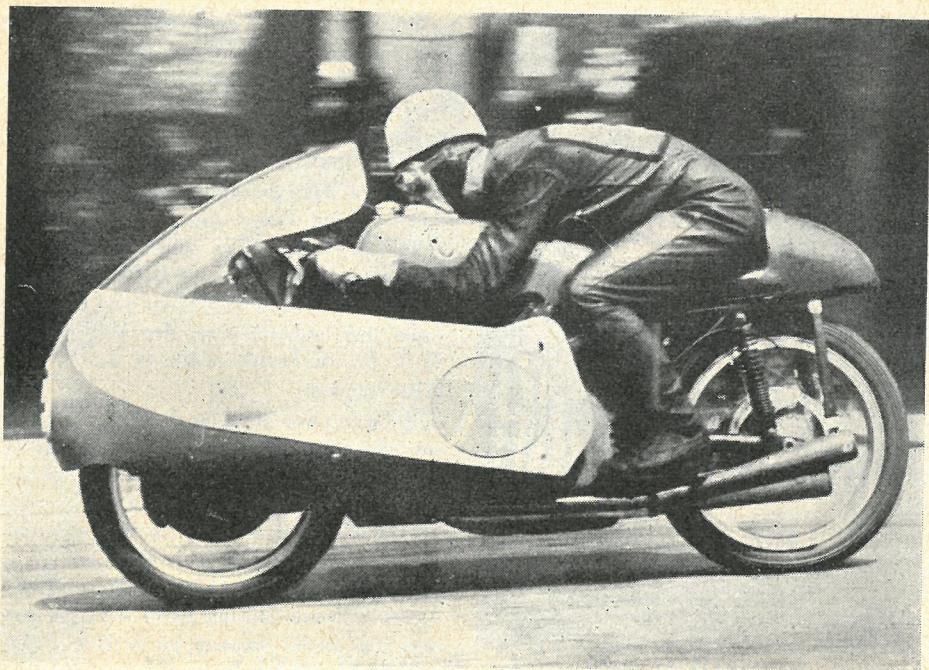
*Tal
med os om
tryksager*

lovede jeg atter og atter mig selv, at jeg ikke ville sætte mig ind i den vogn.

Maurice sprang glad ind på førersædet i sin elskede bil, medens jeg som en afværgemanøvre omhyggeligt undersøgte lak, lygter og kofangere. Maurice smækkede med en indbydende gestus den anden dør op, men jeg lod, som om jeg ikke så det, og hans opfordring til at prøve en tur overhørte jeg med følelsen af, at vi nærmede os noget uafvendeligt — et venskab stod på spil på grund af dette forbandede lydløse spøgelse. Situationen var uholdbar: Maurice overså, at jeg overså og overhørte hans tilbud. Jeg følte mig som en bokser i ringen efter to minutter af en omgang, i hvilken der absolut ikke var sket noget, alt medens publikum begyndte at blive opbragt utålmodig. Noget måtte ske for at bringe en afklaring — og det skete. Maurice startede motoren. Den tog forsøgsvis et par haltende forbrændinger, det rystede lidt i vognen, endnu et par cylindre kom med på holdet, og pludselig skar et altoverdøvende, ægte kompressorhyl gennem aftenens ildevars-lende stilhed. Jeg følte mig så lettet, som havde jeg netop fået at vide, at jeg alligevel ikke behøvede at springe ud fra råd-hustårnet.

Da Maurice ikke kunne finde på flere støjdæmpende foranstaltninger af en ganske simpel mangel på støj i enhver afskygning, havde han pillet hele vognen i småstykker, fremstillet en ny knastaksel, frembragt en opgearing på bagakslen og monteret en to-trins kompressor. Rent principielt vil jeg tillade mig at hævde, at motoren ikke var særlig velegnet til så voldsom en foranstaltning som en to-trins kompressor, og jeg har følt motorer i bedre tunings-trim, end bemeldte Hotchkiss kunne opvise, men jeg har aldrig i mit liv hørt et så øredøvende spektakel fra en kompressor som det lydhav, der som en altsønderknusende flod strømmede ud i landskabet hin aften.

Aldrig har jeg elsket min ven Maurice som efter kompressorens montering, og ved nærmere eftertanke er det jo netop meningsløse inkonsekvenser som Maurices mekaniske præstationer, der gør tilværelsen tilstrækkelig broget til at være uholdelig.



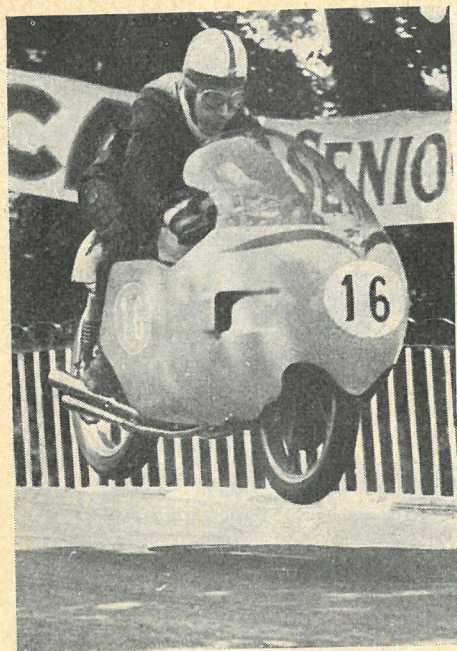
McIntyre gør sig så flad som muligt for at nedsætte luftmodstanden, da han allerede i junior-klassen opnåede en fantastisk hastighed. Læg mærke til, hvordan hans mund hviler på tankens gummipude.

FANTASTISK REKORD I ISLE OF MAN TT

Det mest berømte af alle motorcykleløb — Isle of Man TT — var i år guldrandet i anledning af halvtredsåret for det første løb på den berømmelige bane. Når øen Man blev udpeget til at danne rammen om så stor en motorsportslig begivenhed, var det fordi den engelske lov, der forbød al vædekørsel på landeveje, ikke var tilstrækkelig langarmet til at nå Man. Bogstaverne TT er nu kun en tradition, for det oprindelige *Tourist Trophy* tilkendegiver, at det er standardmaskiner, der skal prøve kræfter på den 60 km lange bane, men det vil blive noget vanskeligt at få nutidens TT-maskiner indregistreret!

Englænderne gik til dette jubilæumsløb med en vis bitterhed og den velkendte, ukuelige optimisme — man håbede på en engelsk sejr, men man følte sig langt fra overbevist.

Med »engelsk sejr« menes en engelsk fabrikeret maskine på førstepladsen, for morsomt nok regner de sportsglade englændere mere med maskinerne end med rytterne i dette specielle løb, der har betydet så meget for den engelske motorcykleindustri. En engelsk rytter først over mållinien på en italiensk maskine vil på Isle of Man altid være en italiensk sejr. Ellers ville englænderne være godt stillede, for tilsyneladende er det kun engelsktalende ryttere, der for tiden mestrer 350 og 500 ccm klassen — selv de italienske fabrikshold domineres af ryttere fra England eller Commonwealth. Den engelske bitterhed er rettet mod den hjemlige motorcykleindustri, der har trukket sig ud af Grand Prix sporten, så længe der køres med strømliniebeklædning. I sidste øjeblik satte BSA og AJS fabrikshold ind i Junior TT —



John Surtees tager et voldsomt spring med sin MV i Junior TT.

sikkert i håb om at vinde fabrikkonkurrencen, i hvilken kun Guzzi havde tilmeldt sig. Ingen af de tre hold gennemførte intakte. Tilsyneladende holdt Norton en bagdør åben ved at overlade de velprøvede fabriksmaskiner til bl. a. så stærke folk som Jack Brett og J. Hartle, der omgående monterede maskinerne med strømliniebeklædning for at hente yderligere en snes km/t ud af dem, men ingen stolede på, at dette ville være tilstrækkeligt, for heksemester Carcano havde tryllet større effekt i den velkendte en-cylindrede Guzzi og havde samtidig pillet 16 kg fra maskinens egenvægt, og både Gilera og MV havde tilsyneladende fået den rette stabilitet frem i deres fire-cylindrede maskiner på 350 ccm.

JUNIOR TT

Der var tilmeldt 89 ryttere, men kun 78 kunne melde klar til start, og en enkelt rytter måtte tage sine ord i sig igen, da han brækkede en ventil under opvarmningen — to så kendte navne som Duke og Lomas var ikke på listen, da de endnu var rekonvalescenter.

McIntyre åbnede dette jubilæumsløb på den helt rigtige måde ved fra en stående start at slå omgangsrekorden eftertrykkeligt med sin Gilera. Han gennemkørte den første omgang på 23.14,2, hvilket svarer til 156,74 km/t., og det er en forbedring på 41,8 sekunder. R. H. Dale brugte næsten 45 sekunder mere til den første omgang med den en-cylindrede Guzzi. Efter ham kom Hartle på Norton, Surtees på MV og Brett på Norton. Campbell indtog sjettepladsen med en Guzzi foran den anden Gilera, der blev kørt af R. N. Brown. Surtees måtte til depot for at skifte tændrør.

McIntyres hastighed for den anden omgang var væsentligt langsommere end for første omgang, hvilket ikke var uforklarligt, da han kun kørte på tre cylindre — et nyt tændrør gengav Gilera'en den fulde styrke, men ifølge omgangstiderne lå både Dale og Hartle foran, og Jack Brett lå lige efter på fjerdepladsen. Denne stilling holdt sig også gennem den tredje omgang, på hvilken Campbell lå som nr. fem foran Browns Gilera.

Som bekendt er der enkeltmandsstart på Isle of Man, og publikum kan derfor kun følge placeringerne gennem højttalerne, hvis man ikke sidder på tribunen overfor de store markeringsstavler. De hurtigste ryttere kan derfor tilsyneladende ligge ret langt nede i »feltet«, og dette forklarer, at Jackie Wood, der lå som nummer 11, kørte foran Dale og Hartle, da hans plejstang brækkede og skar krumtaphuset op. En oliesø væltede ud på banen umiddelbart foran Dale og Hartle, som begge styrtede. Hartle måtte under lægebehandling, medens Dale klarede sig uskadt igennem, men hans maskine var for medtaget til at fortsætte. Umiddelbart inden havde Dale været ude for et uheld af anden karakter, da en fugl knuste hans vindskærm, og han tabte mere end tre minutter, da han måtte i depot for at få resterne fjernet. Samtidig måtte Brett udgå med maskinskade ved Keppel Gate.

McIntyre kom på den måde atter i spidsen, og Campbell rykkede op på andenpladsen, medens Surtees lå som nummer fire. Tre forskellige italienske maskiner på de fire første pladser, medens Murphy og Hinton sluttede op med henholdsvis AJS og Nor-



1957 GOLDEN JUBILEE

T.T.
RACES

Senior: | *Junior:*

1: R. McINTYRE
3: R. N. BROWN

1: R. McINTYRE
2: K R. CAMPBELL

Omgangsrekord:
R. McINTYRE 162,7 km/t

3: R. N. BROWN

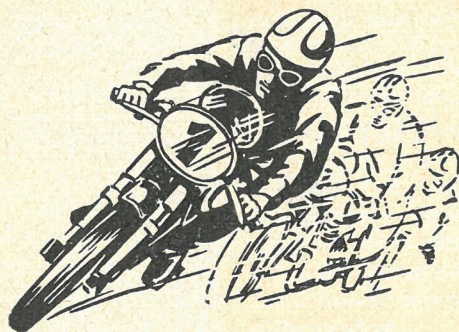
Ultra letvægt: 1: T. PROVINI

Bemærkelsesværdige sejre i verdens hårdeste motorcykleløb.
— første omgang med over 100 m. p. h.

DE KØRTE PÅ

AVON

Det førende Dæk



Senior T. T.

Isle of Man

— verdens haardeste motorcykleløb —
vundet paa

Castrol motorolie

for 32. gang

Med ny omgangsrekord paa 162,7 km./tm.

★

Junior T. T.

og

Sidevognsklasse

ogsaa vundet paa

CASTROL

★

Følg eksperterne
— brug:



C. C. WAKEFIELD & CO A/S



McIntyre fører på vejen nogle få meter foran Surtees, da de to ryttere i senior-klassen går ind i Governor's Corner, men da Surtees startede ca. to minutter før McIntyre, fører den sidstnævnte stort.

ton — ikke alle englændere var tilfredse med denne ordning, og de kunne ikke se, at det var nogen forbedring, da Hinton lagde sig foran Murphy. I denne rækkefølge gennemførtes løbet, og resultatet blev:

1. R. McIntyre, Gilera, 2.46.50,2
(152,85 km/t)
2. K. R. Campbell, Guzzi, 2.50.29,8
3. R. N. Brown, Gilera, 2.51.38,2
4. J. Surtees, MV Augusta, 2.52.37,6
5. E. Hinton, Norton, 2.54.50,0
6. G. A. Murphy, AJS, 2.55.08,4

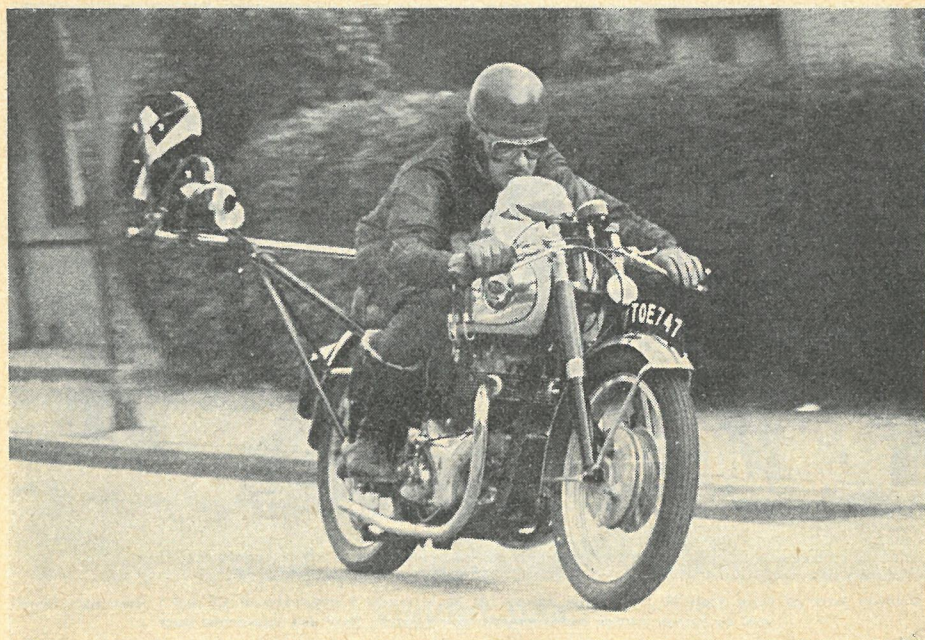
Det var ganske interessant at konstatere, at Browns Gilera viste udprægede tegn på forkert karburering efter at have tabt to megafoner, hvilket blot nævnes for at påpege, hvilken afgørende betydning udblæsningen har for den korrekte karburering.

SENIOR TT

Det siges, at efterhånden som man bliver ældre, bliver man samtidig vanskeligere at imponere. Det har kun til en vis grad gyldighed, for der foretages kun en omvurdering af forskellige værdier — det man lå i næsegrus beundring for som attenårig, viser sig senere som en kæmpemæssig ligegyldighed,

medens de tidligere oversete detaljer træder frem i en helt anden belysning. Som tiden går, mister man interessen for vædekampens udfald — det være sig fodbold, motorløb, hestesport eller idræt — men man kan i højere grad glæde sig over detaljerne. Man er rystende ligeglad, om vi taber i en fodboldlandskamp, blot der vises et godt og et kløgt spil på banen, og hvem der kommer først over målstregen i et motorløb, kan forekomme ret ligegyldigt, med mindre det samtidig udløser en teknisk overraskelse — det er ikke så meget det, der præsteres, som måden det præsteres på, der vækker interesse. Vurderingsevnen undergår en vis udvikling i takt med erfaringen, og en amerikansk forfatter fik som ung mand tåre i øjnene, når han så stjernebanneret gå til tops, medens han på sine ældre dage omtalte den amerikanske ørn som det nationale fjerkræ.

Ikke desto mindre kan man ikke andet end beundre McIntyre, der ikke alene gøttog sejren fra Junior TT i den krævende seniorklasse — det var ikke alene måden han gjorde det på, det var i det hele taget det, han gjorde. I det gyldne jubilæums TT, der markerer halvtredsåret for det første løb,



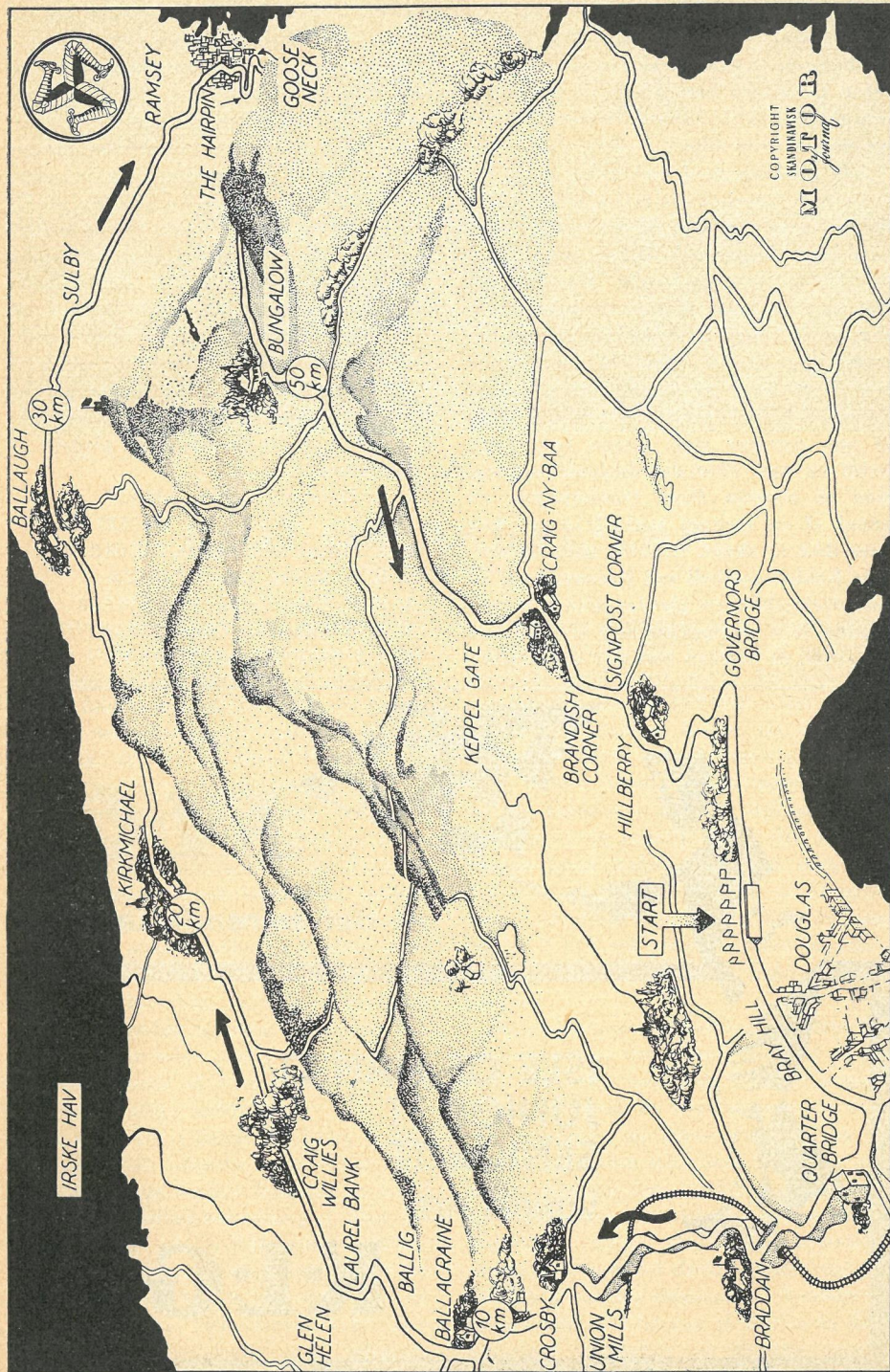
For at give de engelske fjernseere det bedst mulige indtryk af banen, således som rytterne ser den, blev der i forbindelse med transmissionerne vist en film. Den blev optaget på den måde, ovenstående fotografi viser.

startedes Senior TT for 36. gang, medens der ialt har været kørt 39 sæsoner. For første gang i løbetets historie skulle der i år tilbagelægges otte omgange på den vanskelige bane, og ikke desto mindre kørte McIntyre sin Gilera med over de eftertragtede 100 m.p.h. på fire omgange. Præstationen svarer til at køre den smukke halvø Mols rundt med over 160 km/t. Det er en fabelagtig præstation på en motorcykle, og det fortæller lidt om, hvad motorer, tændrør og ikke mindst dæk er blevet udviklet til. Dertil kommer, at de moderne fire-cylindrede racermotorer udvikler langt flere hestekræfter (målt i hk pr. kvadratcentimeter stempeloverflade), end de kan tåle at køre med i længere tid, medens man til gengæld må køre i det farlige grænseområde adskillige gange, hvis den nævnte gennemsnitshastighed skal opnås — der kræves mere end slet og ret at skulle holde øje med en omdrejningstæller, som da man med de en-cylindrede maskiner blot skulle vogte, at stempelhastigheden ikke blev for stor.

McIntyre tangerede de magiske 100 miles i timen ved sin første omgang fra en stående

start — det var endda så drilagtigt, at han blev noteret for 99,99 m.p.h. — og dermed var Dukes omgangsrekord slået. Både på den anden, tredje, fjerde og sjette omgang kom McIntyre over de 100 m.p.h., og på den fjerde omgang blev rekorden sat med 101,12 m.p.h., hvilket svarer til 162,70 km/t. McIntyre opnåede et forspring på mere end to minutter foran sin nærmeste konkurrent, J. Surtees, der kørte den fire-cylindrede MV Augusta.

Da alle ryttere var inde på den anden omgang, kunne resultatet gøres op, og efter McIntyre og Surtees kom Walter Zeller (BMW), R. H. Dale (Guzzi), R. N. Brown (Gilera) og Jack Brett (Norton). Denne placering holdt sig de følgende tre omgange, men så måtte Zeller udgå med svigtende tænding, og Dale var gået i stå ved Sulby, men efter et minut blev det meddelt, at han var i gang igen. Det viste sig, at et af stemplerne havde sat sig på den otte-cylindrede Guzzi, og han måtte køre resten af løbet på kun syv virksomme cylindre, hvilket i motorkraft svarer til det, man kunne forvente af en 350 ccm maskine. Dale



turde ved den påfølgende optankning ikke omtale uheldet, da han var bange for, at holdlederen så ville trække maskinen ud af løbet. Dette satte ham tilbage til femtepladsen, medens G. B. Tanner, Norton, rykkede op som nummer seks.

Alle maskiner med undtagelse af de en-cylindrede Guzzi skulle tanke op efter den halve distance, medens de »enbenede« Guzzi'er havde benzin nok til hele løbet. Dette forrykkede som sædvanlig placeringerne lidt, og efter femte omgang var placeringen den, at McIntyre førte med næsten to minutter foran Surtees, Brown lå som nummer tre, Brett kom på fjerdepladsen, K. R. Campbell (Guzzi) var nummer fem, og Dale lå som nummer seks. Denne rækkefølge holdt sig også efter den følgende omgang, men så styrtede Brett (sandsynligvis på grund af en sprængt bagkæde), men han kom ikke til skade. Omtrent samtidig styrtede Keith Kampbell ved Ramsey, fordi en banjoforbindelse var gået løs således, at hans bagdæk blev oversprøjtet med olie. Da han opdagede, at hverken han selv eller maski-

nen var kommet noget til, fortsatte han efter at have udført den lille reparation.

Ved Sulby fik McIntyre signal fra sine »mærkekammerater« Duke og Armstrong (førstnævnte var rekonvalescent, sidstnævnte skulle have trukket sig tilbage fra sporten for at passe sit NSU-agentur), og han satte derefter hastigheden ned for at skåne maskinen — der er ikke så meget ved at trække et par omgangsrekorder i land, hvis man ikke gennemfører løbet. G. B. Tanner kørte bemærkelsesværdigt godt, men da han på sidste omgang lå som nummer seks, revnede hans benzintank, da der var knapt otte kilometer til målstregen. Han kunne ganske vist køre i frigear ned til Hillberry og trække i mål, men det kostede nogle pladser.

Resultatet blev:

1. R. McIntyre, Gilera, 3.02.57,0
(159,27 km/t)
2. J. Surtees, MV Agusta, 3.05.04,2
3. R. N. Brown, Gilera, 3.09.02,0
4. R. H. Dale, Guzzi (V-8) 3.10.52,4
5. K. R. Campbell, Guzzi, 3.14.10,2
6. A. J. Trow, Norton, 3.15.17,0



K.L.G.

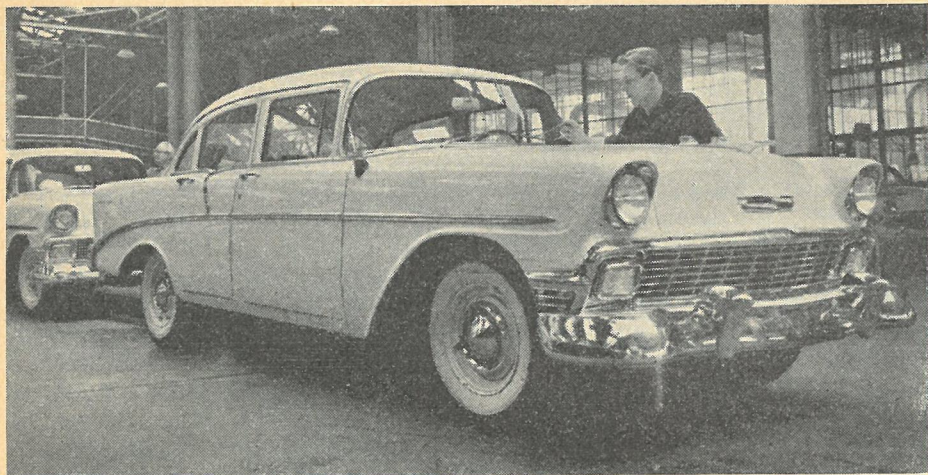
— det sejrende tændrør

**ISLE OF MAN TT
JUNIOR TT
SENIOR TT**

VUNDET MED

K.L.G.





GM er den første fabrik, der har anvendt akryllakker. Denne lakering byder på flere fordele, men såvel ejerne af vognene som vognmalere må være fortrolig med lakkens særlige behandling.

LIDT OM AKRYL-LAK

AF „PRIMUS MOTOR“

Bilernes ydre »finish«, der spiller så stor en rolle for mange menneskers glæde over deres motorkøretøj og en tilsvarende rolle i fabrikenes salgsarbejde, er til stadighed underkastet en intensiv teknisk forskning, og den til grund liggende motivering herfor er naturligvis, at bilernes ydre skønhed erfaringsmæssigt er af en flygtig natur. Vi nyder alle glans og farvespil i det fabriksnye køretøj, og vi bedrøves såre, når alderen trods alle anstrengelser sætter sit spor på dets ydre. Lakfabrikanterne stræber efter en hårdere overfladebehandling, en lak, der ikke ridses ved lettere berøring, og som ikke skaller af ved det mindste stenslag, en lak, der holder sin glans uden stadig oppolering, og som ikke bleges af eller misfarves under dagslysets stadige indflydelse.

Det sidste led i denne udvikling er indførelsen af de såkaldte *akryl-lakker*, der byder på mange fordele frem for de hidtil benyttede overfladebehandlinger. Man benytter stadig en grundbehandling (med »primer«) og sandslibning, og den nye lak *sprøjtes* på som hidtil (dog under anvendelse af særlige fortyndervædske). Derefter »bages« karosseriet med infrarøde

stråler under benyttelse af overfladetemperaturer på indtil 180° C. Herved opstår en overflade med langt større hårdhed, end man kender det fra hidtidige biler — farvestofferne i lakken holder sig konstant selv ved kraftig eller langvarig opvarmning, hvilket letter fremstillingen af flerfarvede karosserier, der må »bages« i flere omgange — og endelig holder den nye lak glansen langt bedre således, at man faktisk kan indskrænke polering til et minimum. *Akryl-lak* (Du Pont »Lucite«) anvendes i 1957 på visse modeller af fabrikanterne Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile og Cadillac.

Hermed rejses imidlertid et problem for de motorejere, der bliver ejere af vogne med denne nye overflade, for det bemærkes på forhånd af fabrikanterne, at man ved reparation af karosseriskader må gå frem på en anden måde end hidtil. De nye lakker arbejder kun dårligt sammen med de hidtil benyttede laktyper (som f. eks. den hidtil meget almindelige syntetiske emalje), og man må derfor — selv ved udbedring af mindre skrammer — foretage en fuldstændig sandslibning af skaden og dens nærmeste omgivelser og derefter sprøjte

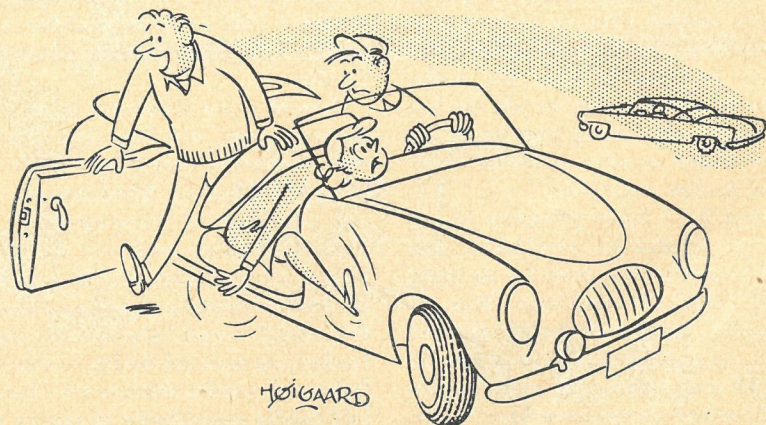
med en særlig lufttørrende udgave af den oprindeligt brugte akryl-lak opløst i den særlige fortyndervædske. Prøver man at reparere med en almindelig lak, vil den arbejde dårligt sammen med omgivelserne — den vil være udsat for misfarvning, og den vil kræve stadig polering for at forblive usynlig. Man må også regne med en risiko for afskalning i grænseområdet mellem lak af ny og gammel type.

Også bilimportører og -forhandlere må tage sig i agt, når de får vogne med akryl-lakering på lager. Disse vogne må under ingen omstændigheder poleres indenfor de første to måneder, efter at de har forladt fabriken, og der må under ingen omstændigheder på noget tidspunkt benyttes sædvanlige polermidler indeholdende polish, voks eller silikoner. Faktisk skulle det efter de foreliggende oplysninger være tilstrækkeligt for opnåelse af et højglanspoleret udseende, at man fjerner den film af støv og snavs, som klæber til karosseriet, med varmt vand og tørrer vognen med et blødt skind.

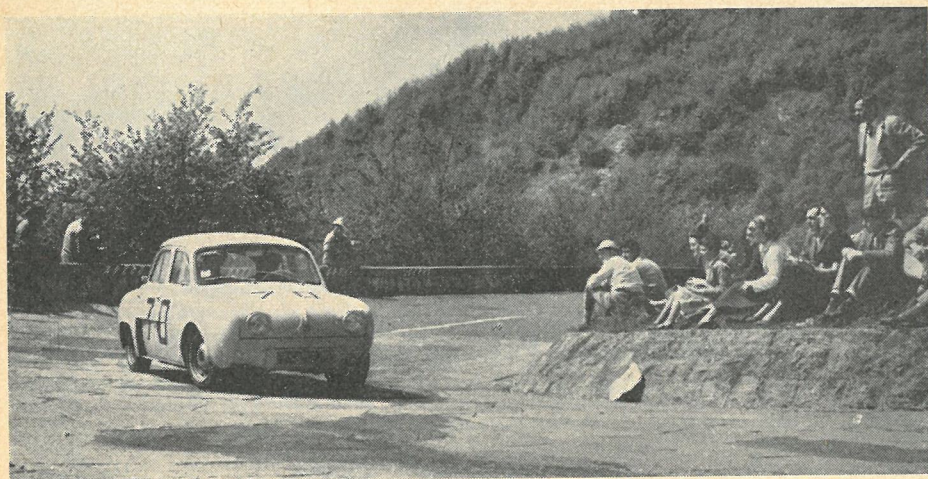
Foruden denne lettelse ved vedligeholdelsen kan ejerne glæde sig over, at akryllakkerne udviser større kemisk bestandighed — de påvirkes kun i meget ringe grad af de sure og eventuelt basiske bestanddele, der forurener luften i røgfyldte områder som f.eks. de store byer. Til gen-

gæld må man altså være på vagt, når man med en akryl-lakeret vogn kommer til bil-maler, der endnu ikke er fortrolig med den nye reparationsteknik. For en sikkerheds skyld leverer de amerikanske bilfabrikker med hver vogn en dunk af den tilhørende reparationslak og en vejledning for brugen, og den bør man naturligvis våge over, indtil den nye teknik har vundet almindelig indpas.

Den nye form for lakering er dyrere i udførelse end de ældre typer, men fabrikanterne ser deres fordel i anvendelsen, fordi de allerede har erfaring for, at reklamationer over laks-kader indenfor garantiperioden indtræffer langt sjældnere end før. Iøvrigt arbejder man videre med forskellige former for lakering — et af de mest fantastiske projekter til en lettelse af fabrikernes problem med levering af netop de farver og farvekombinationer, som kan sælges i øjeblikket, skyldes en af Ford Motor Co.s ingeniører, D. S. Harder, som forudsiger, at man i løbet af få år kommer ind på til en begyndelse at lakere alle biler med en hvid lak, der indeholder et specielt fotografisk pigment, hvorefter de går på lager. Først når vognen skal udleveres i forbindelse med en konkret ordre, føres den gennem et særligt belysningskammer, hvor den udsættes for en bestråling, hvis art bestemmer den ønskede farve.



Bliv bare siddende, jeg kan sagtens komme ud.



DEN VANDT MILLE MIGLIA, FORDI DEN KØRER

BEDST

DEN VANDT ØKONOMIPRØVEN, FORDI DEN KØRER

BILLIGST

RENAULT

DAUPHINE

Forlang brochure

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

SEJRØGADE 15 · KØBENHAVN Ø · TLF. RY 6888



— og så er der
masser
af
plads



Økonomisk · sikker · komfortabel

BMW Isetta er det logiske resultat af opgaven: *Bedst mulige køreegenskaber, lavest tænkelige fremstillingsomkostninger.*

Det solide, fuldstyrede karosseri, og de fire hjuls sikre greb i vejbanen giver alle bilens fordele, og den slidstærke, kraftige 250 ccm eller 300 ccm motor gør Isetta økonomisk som en motorcykle.

Isetta er den moderne families hurtige og komfortable transportmiddel – bilen der letter budgettet.

VI ANVISER NÆRMESTE FORHANDLER:

Øst for Storebælt:

Nellemann & Drewsen AIS

Frederikssundsvej 78

København NV

Vest for Storebælt:

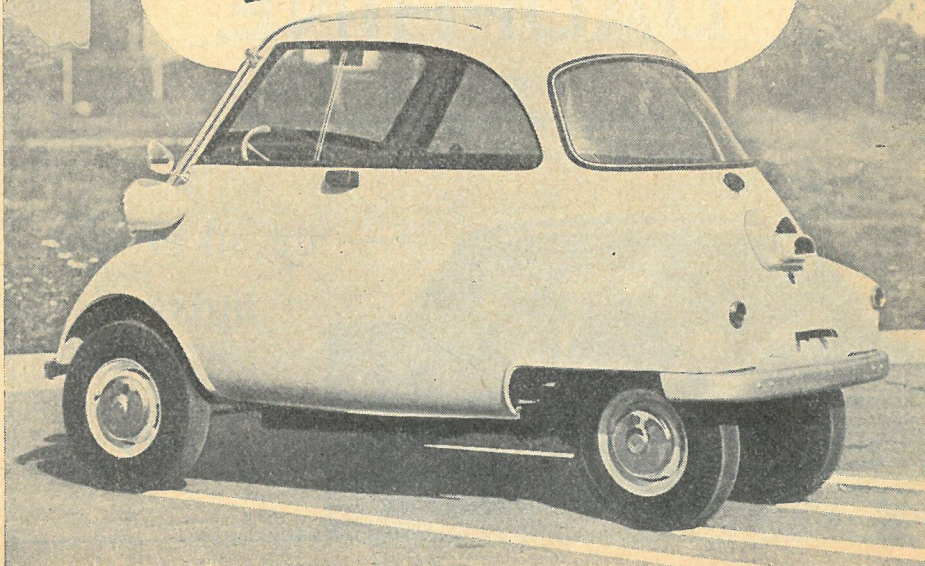
Vilh. Nellemann AIS

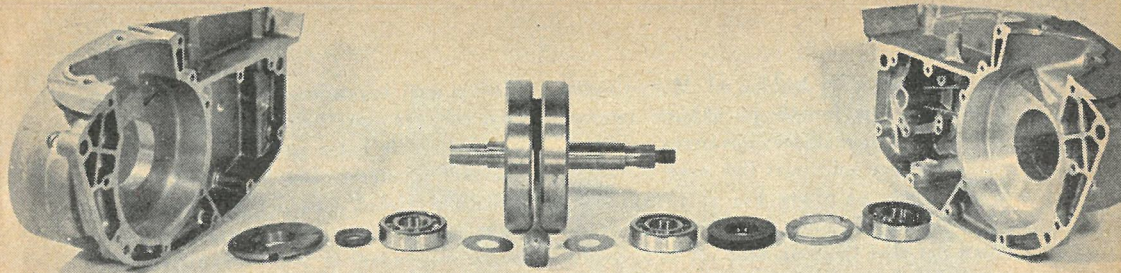
Vestergade 55-67

Aarhus



Isetta





Krumtapaksel, lejer, pakdåser m. m. til en DKW lagt op i den rigtige rækkefølge. Som det ses, ligger simmerringen mellem de to lejer i træksiden, og det er derfor kun det inderste leje, der smøres af glasblandingen, medens det yderste leje smøres af gearkassens oliebeholdning.

HØVEDREPARATION IV

Af »MECANICUS«

I vor hovedreparation er vi kommet så langt, at krumtapakslen nu er klar til montering i de nye krumtaplejer, og vi skal med andre ord til at bygge vor motor op. Som vi tidligere har påpeget, kan vi ikke følge helt den samme fremgangsmåde i en artikelserie, som vi ville gøre i praksis — vi må tage hver enkelt del for sig, ellers vil det gå ud over forståelsen.

Uanset hvilken motor vi har med at gøre, skal krumtapakslen monteres i krumtaphuset, men der hører ligheden også op. Hovedlejerne kan være udformet som glidelejer, kuglelejer eller rullelejer, og der kan være forskellige dimensioner, antal og indbygningsmetoder for hver enkelt lejegruppe, så derfor må vi behandle hvert system for sig. Inden man tænker på monteringen, må man sørge for, at krumtaphuset er helt i orden, hvilket vil sige, at samlefladerne skal være plane, så samlingen kan blive olie- eller gastæt, og man må være i besiddelse af de nødvendige pakninger. Desuden må man i sin iver for at få motoren samlet ikke overse andre lejer i krumtaphuset, f. eks. knastaksellejer i firetakterne og gearkasselejer i de to- og firetaktere, der har motor og gearkasse bygget sammen i et fælles hus. Når vi i det følgende beskriver monteringen af krumtapakslen med følgende samling af krumtaphuset, må det derfor betragtes som en del af en arbejdsang, og hvis vi i praksis

har med en moderne to-takter at gøre, så skal gearkasseakselnerne monteres samtidig.

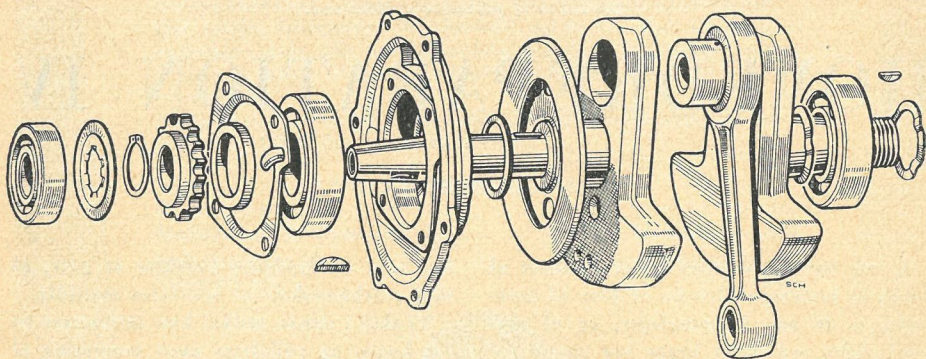
Vi skal i denne artikel kun interessere os for kugle- og rullelejer samt montering af simmerringe i en to-takter — et uhyre let og bekvemt arbejde, der ikke kan mislykkes, når man bærer sig rigtigt ad, men også et arbejde, der kan medføre næsten endeløse kvaler, hvis det ikke er gjort med den rette forståelse, og mindre samvittighedsfulde mekanikere har netop på dette punkt haft grove løjer for.

Langt de fleste kuglelejemotorer er opbygget på den måde, at lejerne monteres i spænd direkte i krumtaphuset, hvilket langt fra er idealet set fra et maskinteknisk synspunkt, fordi lejets yderbane på den måde monteres med stram pasning i det stationære krumtaphus, medens den indvendige lejebane nødvendigvis må have ret løs pasning på den roterende aksel — i virkeligheden burde det være lige omvendt, men helheden bliver mindre kompliceret, når man uden videre kan samle krumtaphuset om akslen.

Når de gamle lejer skal fjernes, varmer man letmetallet rundt om lejet med en sprit- eller kommunegasflamme, men aldrig med blæselampe eller svejseapparat, da det giver for voldsomme lokale varmpåvirkninger. Den forholdsvis lette opvarmning er tilstrækkelig til at løsne lejet så meget, at

det kan rystes eller hældes ud. Monteringen af det nye leje foregår på akkurat samme måde, idet letmetallhuset opvarmes, og lejet vil — når det anbringes lige over lejehuset — selv falde på plads. For at være sikker på at lejet er kommet helt på plads, hvad enten det skal ligge op mod en væg, en afstandsskive eller en låsering, kan man »slå det an«, når man holder et rørstykke mod den udvendige lejebane og slår let på rør-

Inden man begynder monteringen af nye lejer, må man være helt klar over, hvordan de enkelte dele i den samlede lejekonstruktion skal monteres. Det burde måske nok være en selvfølge, men det er ikke ualmindeligt, at en afstandsskives tilstedeværelse konstateres, uden at man spekulerer nærmere over denne skives opgave, og ikke alle tænker over forskellen på f. eks. afstandsskiver og tætniplader, der undertiden lig-



Krumtapskilen i den en-cylindrede BMW. Som det ses, monteres lejet her i krumtaphusets endedæksel.

stykke. Der må aldrig under nogen omstændigheder slås på den indvendige lejebane i dette tilfælde.

Nogle ganske få motorer (bl. a. Maico Tai-fun) er konstrueret på den måde, at krumtaphuset er deleligt efter en vandret midtlinie, og derfor monteres lejerne på krumtapskilen, medens de todelte lejehuse spændes sammen om lejerne ved krumtaphusets samling. I sådanne tilfælde er det i reglen nødvendigt at opvarme lejet gennem et bad i opvarmet olie, og skal et leje slås an på en aksel, må rørstykket i dette tilfælde passe til den inderste lejebane, og der må aldrig slås på den udvendige lejebane — reglen er ganske simpelt den, at kraften aldrig må overføres gennem kuglerne eller rullerne, når et leje skal slås på plads, hvilket sikkert ikke er vanskeligt at forstå.

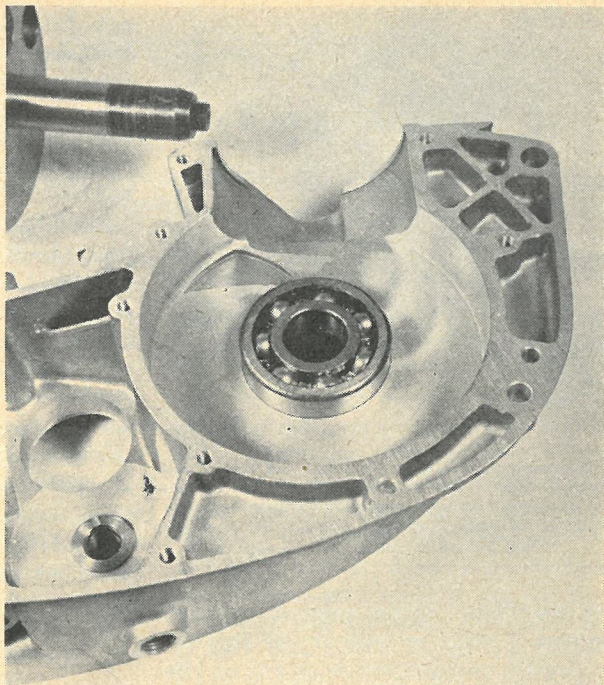
En anden undtagelse fra den almindelige konstruktion er de motorer, hvis krumtaphus ikke lader sig skille som f. eks. Adler. Her er krumtapslejerne monteret i aftagelige lejehuse, der boltes på plads, men lejerne monteres i lejehusene på nøjagtig samme måde som i et krumtaphus.

ger som delvis pakning ved et leje — afstandsskiven skal have den rigtige tykkelse, medens en eventuel tætniplade skal have de korrekte diametre således, at den slutter tættest muligt til lejehus og aksel.

Når der benyttes afstandsskiver til udligning eller korrektion af krumtapsklens endeslør, kan man med specielt måleværktøj bestemme afstandsskivernes tykkelse, men denne fremgangsmåde benyttes næsten udelukkende på fabrikkerne, medens det almindelige værksted eller amatørmechanikeren er nødt til at foretage en prøvesamling, men under alle omstændigheder er man nødt til at kende det korrekte endeslør på krumtapskilen.

Ved montering af kugle- og rullelejer må man udvise den største renlighed under arbejdet, og det må være en selvfølge, at man har absolut rene hænder. Det kan måske lyde lidt spidsfindigt eller hysterisk, men blot den mindste smule snavs i lejet er tilstrækkeligt til at begynde den første nedbrydning. Lejet må ikke udpakkes før umiddelbart inden monteringen, og det monterede leje skal tilføres en rigelig oliemængde.

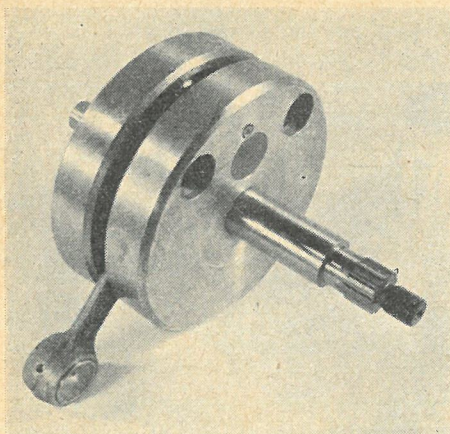
Når man lægger lejet i krumtaphusets lejehus, vil man se, at der er „for lidt plads“ — lejet kan ikke komme ind i lejehuset. Blot krumtaphuset opvarmes ganske lidt, falder lejet af sig selv på plads, og man kan derefter ved hjælp af et rørstykke, der i diameter passer til den yderste lejebane, slå lejet ganske let an således, at man er sikker på, at det ligger an mod endevæggen. Det er bedre at opvarme krumtaphuset end at trække det i ved hjælp af specielt trækværktøj, selvom en fabrik kan levere dette som specialværktøj.



I fire-takt motorerne pakker man sjældent lejerne så omhyggeligt, da udsivende olie i de fleste tilfælde kun vil havne i takthjulshuset (der skal smøres alligevel) eller i den forreste kædekasse, og kun når der er monteret en svinghjuls magnet eller -dynamo direkte på krumtaphuset, er det nødvendigt at benytte olietætte pakninger, men man skal naturligvis blot benytte originale reservedele og montere disse efter fabrikkens forskrifter, så behøver man ikke at spekulere så meget over det.

Ved to-takterne må man derimod have en pakning, der er både olie- og gastæt samt holdbar. Tidligere benyttede man i to-taktere tætniplader og glidebøsninger, senere gik man over til særligt imprægnerede pakdåser med en vis elasticitet, men på efterkrigsmodellerne benyttes udelukkende simmerringe, hvilket vil sige en præcisionspakning fremstillet af syntetisk gummi med læber, der af en endeløs skruefjeder presses ind mod akslen. Det er for så vidt både godt og ondt med disse meget tætte simmerringe, for under visse forhold viser de sig at være for tætte. Ved »lunken« kørsel bestående af

mange småture viser motorerne tilbøjelighed til at opsamle kondensvand, som navnlig slår sig ned i lejerne, fordi disse ligger nogenlunde i læ for den ventilerende gasstrøm. Da pakningerne var mindre tætte, blev også krumtapplejerne ventileret lidt. Efter krigen havde næsten alle fabrikanter af to-takt motorer forfærdelige kvaler med krumtapplejerne, der rustede for et godt ord, og ikke uden grund gav man den blyholdige benzin skylden. Senere er man dog blevet klar over, at benzinen har en medskyldig i de tætte simmerringe, og af begge grunde er den ene fabrik efter den anden gået over til at smøre krumtapplejerne fra gearkassens oliebeholdning. Står man overfor en motor med dette smøresystem, må man erindre, at kanaler ofte forbinder lejehuset med gearkassen. Disse kanaler må omhyggeligt renses, men man må passe på ikke at skrabe dem ud således, at tværsarealet gøres større, da kanalerne er dimensioneret i bestemte forhold. På Husqvarna motoren type 282 er der til lejet i magnet-siden to kanaler, og lejet kommer til en vis grad til at fungere som en pumpe, der sørger for en cirkulation, idet den ene kanal benyt-



I krumtapakselens trækside er der i reglen en skulder med en skarp kant, og hvis man uden videre forsøger at mase en simmerring ind over akslen, vil der være meget stor risiko for at ødelægge simmerringen, selv om dette ikke med det samme kan ses eller mærkes.

tes som tilførsel og den anden som afgangsledning. I andre motorer er der ligeledes to kanaler, men den øverste er kun en luftkanal, der skal hindre luftproppannelser.

Simmerringene er meget følsomme, og bliver de ikke omhyggeligt monteret, er arbejdet spildt, for blot en ubetydelig rift ved læberne er tilstrækkeligt til at ødelægge pakningen, og utætheder ved simmerringenes læber er højst uheldige, da ringen kan komme til at virke som en ventil, der tillader indsugning af falsk luft.

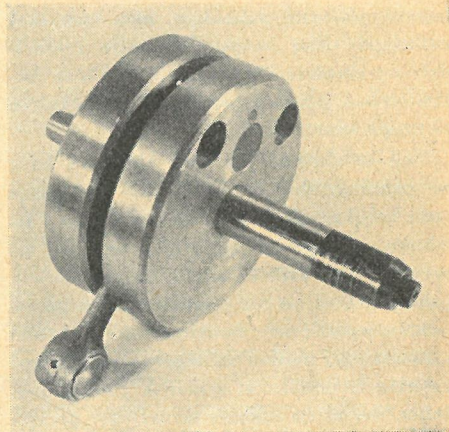
Den halvdel af krumtapakslen, der bærer kobling, kædehjul eller tandhjul er i de fleste tilfælde notfortandet, og den er tillige aftrappet således, at den yderste del af akslen har mindre diameter end den inderste del. Hvis man uden videre forsøger at krænge en simmerring ind over denne aftråpning, kan man være temmelig sikker på, at den bliver utæt i løbet af kort tid. Derfor fremstiller fabrikkerne et stykke specialværktøj, der består af et konisk rørstykke, der anbringes på den yderste del af akslen, og på den måde kan simmerringen glide ubesværet på plads som vist på illustrationen. Inden simmerringen føres ind over akslen, bør man gnide såvel den koniske dorn som akslen ind i et par dråber olie.

I langt de fleste tilfælde skal simmerrin-

gens læber vende ind mod krumtaphuset, fordi overtrykket vil medføre en yderligere tætning, men der kan ikke gives generelle regler for dette, da det afhænger af motorens konstruktion (kanalernes dimensioner), om krumtaphusets over- eller undertryk skal noteres for den største værdi.

Når krumtaphuset samles om krumtapakslen, (eller lejehusene boltes på plads), må der ikke føles spændinger af nogen art, og når man lader den monterede krumtapaksel rotere, idet man benytter hånden som stempe, skal krumtapakslen dreje let og ubesværet.

I næste nummer skal vi se på glidelejerne, ved hvilke der kan blive tale om flugt boring af selve lejet, men i forbindelse med kugle- og rullelejer lader det sig ikke gøre at bore i lejereringene. Større skævheder i krumtaphuset er der kun sjældent tale om, og hvis en aftrimmet krumtapaksel drejer tungt på grund af spænding, skyldes det i reglen, at lejerne er blevet *presset* i, og under indpressningen er lejehuset blevet deformeret — derfor må det principielt tilrådes at varme lejerne i som foran beskrevet, selvom fabrikken kan levere specielt trækværktøj til at trække lejerne på plads. At presse lejer i på hydraulisk presse må ligeledes principielt frarådes.



For at undgå rivning af simmerringens læber, monteres der på krumtapakslen en lededorn, som vist på ovenstående fotografi. Simmerringen kan nu uden fare for rivning skydes indover krumtaphuset, eller krumtaphuset kan stikkes igennem den allerede monterede simmerring.

Bestråling sikkert nøglen til de gådefulde ulykkers opklaring

Strålernes tilstedeværelse bevist gennem fotografering. Norsk „Kvistmand“ udvikler sandsynlig teori

I vort aprilnummer bragte vi en artikel om de mystiske ulykker på visse europæiske vejstrækninger, der iøvrigt ikke frembyder påviselige faldgruber. Ulykkerne sker på den måde — ifølge overlevendes udsagn — at rattet ligefrem bliver revet ud af hænderne på føreren. Artiklens forfatter slutter med at stille det spørgsmål, om ulykkerne skyldes bestråling fra malm- eller vandårer, som beviseligt findes i jorden de pågældende steder. Denne »løsning« kunne jo godt lyde lidt søgt, og umiddelbart vil man vel ikke lægge mere i denne forklaring, end når atomsprængninger får skyld for en regnfuld sommer. Noget kunne imidlertid tyde på, at forklaringen netop ligger i en eller anden form for bestråling, og givet er det i hvert tilfælde, at man er ved at komme til kundskab om nye stråler eller naturkræfter, hvad man nu vil kalde det.

Dagbladet »Information« citerede vor artikel, og det norske blad »Nationen« citerede igen »Information«, og på den måde er vi kommet i forbindelse med en spilvågen norsk firsårig, K. K. Kleppe, der i 60 år har fungeret som vandsøger ved hjælp af den såkaldte ønskekvist. Vel vidende at mange mennesker stempler den vandvisende ønskekvist som svindel, tillægger vi hr. Kleppes udtalelser og forsøg den største betydning, for hvis man blot stempler alt, hvad man ikke forstår eller er i stand til at forklare, som svindel, så kommer man ingen vegne — man kan vel ikke stemple Niels Bohr eller Einstein som svindlere, fordi man hverken forstår deres teorier eller praktiske resultater, vel?

Selv de mennesker, der betjener sig af ønskekvistene med gode og pålidelige resultater, er ikke i stand til at forklare, hvad det er, der får kvisten til at slå ud og markere vandets tilstedeværelse, hvilket man har spekuleret over i tusinde år, men måske er K.

K. Kleppe ved at give den nøgle, der kan lukke op til hemmelighederne.

Den gæve norske gubbe er tilsyneladende en forskernatur, der gerne vil vide besked om tingenes rette sammenhæng, og sammen med sin svoger P. Krohn, der også er en pålidelig »kvistmand«, har han udført en række interessante eksperimenter, der tilsyneladende påviser hidtil ukendte strålers eksistens. Da det lykkedes for en norsk radiomand at helbrede flere mennesker for hovedpine ved at lægge en jerntrådsafskærmning under patientens seng, var de to kvistmænd med det samme interesseret, fordi der i disse tilfælde var tale om vandårer i jorden under sengen. Man lagde forsøgsvis en jernstang tværs over en kraftig vandåre, og ønskekvisten viste en for dette redskab mærkelig opførsel, for den var helt rolig, når den blev ført langs med eller tværs over jernstangen, medens den slog voldsomt op, når den kom til en af jernstangens ender, og den slog ligeledes op, når den kom nogle centimeter uden for jernstangens ender. Det samme resultat fik man med jerntråd, og det var derfor nærliggende at tro, at man ved hjælp af parallelle jerntråde skulle kunne føre strålerne, eller hvad man nu vil kald det, så langt ud til siderne, som man vil, og man måtte ligeledes kunne afskærme et helt felt. Årelange forsøg har vist, at dette er rigtigt, og hvis man over en række jerntråde og på tværs af disses ender lægger et bundt isolerede tråde, vil disse opsamle strålerne, der går lodret op fra jerntrådenes ender således, at alle strålerne sendes ud fra de isolerede bundters ender, ikke alene lodret, men også vandret, idet der over det vandrette felt udsendes lodrette stråler. Man lagde så disse isolerede ledningsbundter rundt om den afskærmede flade således, at bundtet var åbent i det ene hjørne, og der blev sendt kraftige

vandrette stråler ud fra de åbne ledningsender. I stedet for papirisolering prøvede man med gummiisolering, men strålerne trængte lige så godt igennem, og også i dette tilfælde fulgte de metalledningen. Ved yderligere forsøg viste det sig, at strålerne gik tværs gennem tykke blyplader, men blev opsamlet, så snart de ramte ledningerne. Ved at lægge en u-tråd over de åbne ledningsender i det omkransende ledningsbundt blev strålerne sendt vandret ud i én stråle, der kunne spores 1,5 meter ud fra u-tråden. Koblede man nu u-tråden til en almindelig elektrisk ledning, viste det sig, at man kunne sende alle eller en stor del af strålerne et langt stykke gennem kablet.

Det stod nu fuldstændig klart, at man stod overfor en slags stråler eller kræfter — det er vanskeligt at vide, hvordan man skal benævne fænomenet — men de lod sig ikke påvise med geigertæller, elektroskop eller magnetnål, men derimod til fuldt mål med ønskevisten.

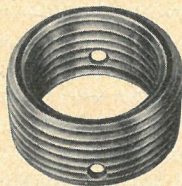
De to kvistmænd kom så ind på den tanke, om strålerne muligvis skulle kunne påvirke en fotografisk plade på samme måde som

røntgenstråler — og det kunne de! Med en følsom plade og en eksponeringstid på ni timer viser strålerne sig på pladen som uregelmæssige lyspunkter af forskellig størrelse, og nogle af dem trækker ligesom en komethale efter sig. Som det ses, minder billedet meget om et udsnit af stjernehimlen.

Hovedpinepatienter, der havde fået afskærmet sengen, påstod, at sengen føltes varmere, og en foreløbig måling, der ikke stiller krav om videnskabelig korrekthed, godtgør nogle få grader højere temperatur over det afskærmede felt end udenfor dette.

Og hvad har så alt dette med færdselsulykkerne at gøre? Det skal indrømmes, at det foranstående — der i sig selv er overordentlig interessant — hovedsagelig er fremført for at godtgøre, at K. K. Kleppe er en mand, der har undersøgt tingene og ved, hvad han taler om, men samtidig er det muligt, at de nævnte eksperimenter er i stand til at hindre ulykkerne. Hør selv hvad den norske kvistmand skriver:

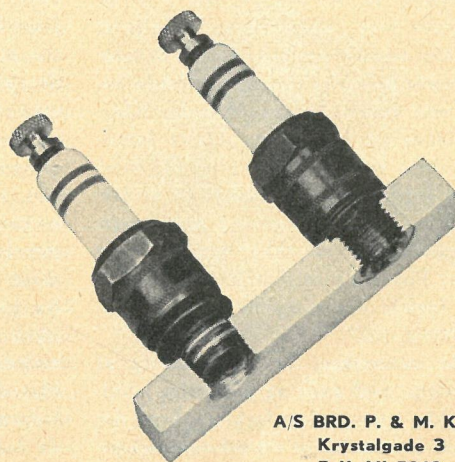
Som det fremgår af det medsendte materiale, findes der beviseligt det, vi kalder jordstråler, og det er uden tvivl disse, der



GRIPP

er den ideelle løsning hvor tændrørsgevindet i letmetaltopstykket er ødelagt.

GRIPP er en selvskærende gevindbøsning i stål, let at montere og leveres til 14 mm og 18 mm tændrør.



A/S BRD. P. & M. KLEE
Krystalgade 3
Telf. MI 5242



påvirker manden med ønskevisten, men det er kun 5—10 pct. af menneskene, der er virkelige kvistmænd — altså følsomme overfor denne bestråling. Jeg tror, det er udprægede kvistmænd-chauffører, der er ude for ulykker på de pågældende vejstrækninger. Jordstrålerne går lodret op, og bilens gummi-hjul giver ingen isolation. Flere gange har jeg, når jeg kørte i bus eller personvogn, lokaliseret vandårer, der gik tværs under vejen. Når chaufføren sidder med begge hænder på rattet, vil dette virke som en ønskevist (træ eller jern), men det kan ikke slå op eller ned, som ønskevisten plejer at gøre, og det vil derfor på grund af de stærke påvirkninger, som man får i arme og hænder, svinge over til den ene af siderne — muligvis til den side, vandåren løber, og chaufføren vil ikke være i stand til at hindre dette, hvis han er en ægte kvistmand, hvilket han udmærket kan være uden selv at vide det. På det sted, hvor der løber tre vandårer, vil disse på grund af bilens fart virke som en enkelt, meget kraftig vandåre. Hvis forsøg på stedet godtgør dette, vil man ved at nedstøbe en afskærmning i cementen således, at jordstrålerne ledes bort, kunne hindre at påvirke kvistmænd-chauffører. Jeg ser, at De nævner refleksioner efter bombardement af kosmiske stråler mod underjordiske vandårer og malnlejer som en mulighed for jordstrålernes opståen, og jeg tror, der er meget, som taler for, at denne teori er rigtig.

Til gengæld tror vi, at hr. Kleppes teori er rigtig, og den kendsgerning, at en enkelt fransk familie er blevet ramt af dødbringende ulykker på den samme strækning, understreger kun rigtigheden, da følsomheden overfor ønskevistens udslag ligger til bestemte familier. Løsningen forekommer langt mere sandsynlig end den »psykologiske teori«, ifølge hvilken folk af angst for at passere det farlige sted ligefrem får muskelkrampe, for det er godtgjort, at flere af de forulykkede aldrig har hørt om stedets farlighed. Den moderne psykologi vil gerne kunne forklare alt ud fra de mærkeligste forudsætninger, men om en midaldrende mand pludselig får mindreværdskomplekser, fordi han som barn er blevet sparket af en

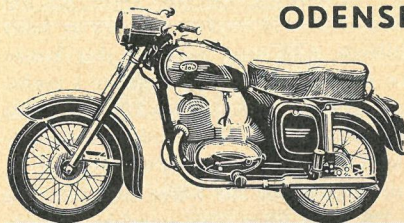


Dette mærkelige fotografi viser, at den fotografiske plade er følsom overfor et koncentreret bundt af de i teksten omtalte jordstråler. Den tusindårige ønskevist og en følsom fotografisk plade samt visse former for hovedpine er foreløbig den eneste måde, man kan påvise strålerne på.

skovsnegl, lader sig vel vanskeligt efterforske. Mere interessant ville det være at få et måleapparat, der kunne fortælle noget mere om de mystiske jordstråler, skønt man allerede med de foreliggende resultater skulle kunne udforske landevejsfænomenerne yderligere og eventuelt fjerne faren for de bilister, der er følsomme over påvirkningerne.

**KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES**

**E. BRUUN-LARSEN,
ODENSE**





teknisk BREVKASSE

Spørgsmål til „Teknisk Brevkasse” besvares kun,
når der medsendes svarporto.

Jeg fik for nogen tid siden nye stempelringe sat i min BMW R 25/2. Da jeg derefter kørte den, lød der en let klirren fra cylinderen ved de små hastigheder. Mekanikeren sagde, at det var fordi skørtet slog mod cylinderen. Det betød ikke noget, og ivotrig ville det nok rette sig med tiden. Men det har det ikke gjort, og nu vil jeg gerne spørge Dem om Deres mening. Kan det ødelægge cylinderen? Kan der være fare ved at køre med sådan en cylinder, eller kan man betragte det som en ren og skær skønhedsfejl alene? J. P. U., Frederikshavn.

Det er meget ofte tilfældet, at et stempel vil give lyd fra sig, når der sættes nye ringe i, netop fordi stempelskørtet slår mod cylindervæggen. Det samme kan ske, hvis stemplet soder til på siden af stempelkronen over den øverste stempelring. Forudsat at man kan regne med, at stempel og cylinder er noget slidt, må man betragte stempelstøjen som en ret naturlig skønhedsfejl, men er det i en frisk cylinder med et friskt stempel, må stempelstøj kun høres ved kold motor.

★

De bedes venligst oplyse mig om et par spørgsmål, som jeg ikke kan klare. Jeg har en »Tiger 100« 54 model, som jeg er fuldt ud tilfreds med, men som jeg dog kunne tænke mig var en smule hurtigere i topfart. Jeg har derfor sat en 210 strålespids i karburatoren ifølge en svensk instruktionsbog til Triumph. Denne bog opgiver nemlig 210 strålespids, når der køres med filter, og 220—230 uden filter. Den engelske instruktionsbog opgiver kun 160 i strålespids. Jeg synes, at cyklen går lige stærkt (ca. 135—

140) med den store og den lille, men den er noget hurtigere i optrækket og mærkes lidt død på $\frac{3}{4}$ omdrejning af gashåndtaget med den store strålespids. Hvad mener De om dette tilfælde? Det kan yderligere tilføjes, at motorcyklen er i standardudgave, som når man køber den, og at der køres på Esso extra.

Motoren i Triumphs moto-cross model er den mærket med »T 100« eller TR 5? Hvorfor hører man ikke mere om tilsætningsmidlet »Molekyte A«? Kan »Redex« kur anbefales til en »Tiger 100«? Skal der ændres på karburatorens indstilling til en »Tiger 100«, hvis man monterer Matchless lydpotte i megafonfacon? O. F. P., Rønne.

De er af let forståelige grunde kommet til at rode lidt rundt i det. Det er rigtigt, at den originale engelske instruktionsbog for 1954 modellen opgiver en strålespids på 160, når man kører uden luftfilter, og 150, når der køres med luftfilter, og den svenske instruktionsbog har for så vidt også ret, blot må det være for en 1955 model, for til denne anbefales der dyse 220 uden filter, men det er vel at mærke en Monoblock karburator. De skal derfor holde Dem til dyse 150 eller 160 til en almindelig Amal karburator, alt eftersom De kører med eller uden luftfilter. I Trophy modellen er det TR 5 motoren, der er monteret. Vi har endnu ikke været i stand til at give yderligere konkrete oplysninger om Molykote A. En Redex kur kan anbefales til Tiger 100 såvel som til alle fire-takt motorer.

Sandsynligvis skal karburatorens indstilling ændres, hvis man monterer Matchless

lydpotter på en Tiger 100, men det er udpræget eksperimentarbejde, og der kan ikke gives nogen fast norm.

Pas på, De ikke kører i vandet, for 140 km/t er temmelig hurtigt, og Bornholm er en ret lille ø.

★

Jeg er ejer af en Puch TF årg. 1953, 250 ccm, motor nr. 332.398, som er ved at sætte mig grå hår i hovedet.

Når jeg har kørt ca. 10 km, begynder den at sætte ud, ligesom den mangler benzin, og det føles, som om motoren ikke ved, hvad vej den vil gå. Den kan overhovedet ikke trække (den går med varelad). Sommetider hjælper det et øjeblik ved at holde ned på tipperen. Jeg er gået systematisk til værks med først at gennemstudere instruktionsbogen og Motorcyklehåndbogen. Så tog jeg fat.

1. Karburator Puch P 30/2. Alt rensat og gennemblåst (flere hundrede gange!). Hoveddyse: 130, tomgangsdyse: 0,40 ca. 1 omg. åben (reagerer slet ikke ved drejning). Dysenål (3. hak fra oven) og strålerør nyt.

Tænding: Kondensator: ny. Platiner: nye, gab 0,4 mm. Tændspole: afprøvet, var i orden, men for at være helt sikker kørt med en anden. Fortænding: 6,5 mm. Tændrør: Bosch 225 T 1.

Oliepumpe: Viser rød streg med fuld gas. Stempelringe: ca. 10.000 km siden udskiftning. Cyklen har gået ca. 45.000 km.

Motorens øvrige stand: Ingen slør i lejer eller særlige mekaniske mislyde. Starter meget let ved 2.—3. spark.

Særlige bemærkninger: Motoren går nogenlunde (uden stop), hvis jeg skifter til varmere rør (175) og dysenål i 4. hak.

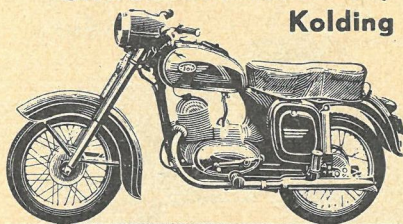
Nu håber jeg, at Teknisk Brevkasse kan hjælpe mig.

W. M., Odense.

Det ser ud til, at Deres maskine er i en fortræffelig stand, så det skulle dog være overkommeligt at finde fejlen. Som punkt 1 vil vi spørge, om De har rensat det filter, der sidder i selve tanken, når man skruer benzinhænan af, det er nemlig i reglen der, fejlen ligger. Under alle omstændigheder bør De skrue hænan ud af tanken og tømme denne for snavs, vand o. s. v., hvad der kan

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

C. A. Stæchmann & Søn,
Kolding



VICTORIA RESERVEDELE
for „Capri“
„Bi-fix“

„Aero“ - „Aero HM“

Komplet lager. — Levering fra dag
til dag ved opgivelse af model,
aargang og farve.

Anvend kun originale reservedele.
Er der noget, De mangler, saa skriv
til os.

Reservelekskatalog tilsendes ved
opgivelse af motor-nr.

Ombytningscylindre med stempler.
Mekanikere og forhandlere indrømmes rabat.

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 C — København V. — Central 3313

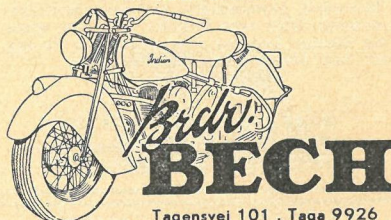
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG Udstyr

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tåge 9926

Maico

TAIFUN — TO-TAKTERNES KONGE

På tilladelse kr. 4040,-

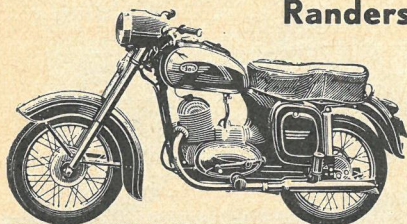
I fri handel kr. 5759,-

Import:

MOGENS ØSTER, BORGERGADE 18
KØBENHAVN K . PALÆ 2133

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

I/S Sofus Nellemann, Randers



TRIUMPH

Reserve dele 1939-1957

Komplet lager. — Levering fra dag til dag.
Reserve delskatalog tilsendes ved opgivelse
af model, årgang og farve.

Anvend kun originale reserve dele.
Er der noget, De mangler, så skriv til os.
Mekanikere og forhandlere indrømmes rabat.

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 C — København V. — Central 3313

HARLEY - DAVIDSON

reserve dele for årgang 1929-30-31 samt
WLC 1940-50

Motordele, gearkassedele, ombyrningscylinde,
stempler, lejer, samt forgafler, hjul, styr, tanke
og skærme. Levering over hele landet fra dag
til dag. Mekanikere indrømmes rabat.
Skriv eller telefoner.

POUL HOLM

Roskildevej 56 A . København . Valby
Telf. 30 18 18

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803

stå i bunden, rense filtersien og blæse rørene igennem. Endvidere må De sørge for, at tanken kan få luft, efterhånden som benzinen bruges. Dernæst må De nøje efterse, at motoren ikke får falsk luft ved karburatorrens tilslutning på cylinderens stuts, for da maskinen er ufølsom overfor drejning af tomgangsskruen, tyder alt på, at der er noget galt med karbureringen. Umiddelbart ville vi mene, at maskinen får for lidt benzin, men Deres bemærkning om, at den kører bedre på et varmere rør passer ikke rigtigt ind i dette billede. Helt afsindigt bliver det, når De i forbindelse med varmere rør kører med nålen i fjerde hak, for de husker vel at tælle hakkene fra oven? Under alle omstændigheder vil vi stærkt anbefale Dem at bruge standard tændrør og standard karburatorindstilling således, at fejlen virkelig bliver fjernet, og der ikke bliver foretaget noget kunstgreb. De skal have opmærksomheden henvendt på falsk luft, og i den forbindelse må De ikke glemme det lille hul på højre side af krumtaphuset, lukket med en skrue, beregnet til tændingsindstillingen med kontrol dorn. Undertiden slutter denne skrue ikke tæt og lukker falsk luft ind i krumtaphuset, endvidere skal De have opmærksomheden henledt på gennemboringerne i strålerøret, der skal vende på tværs af karburatorrens indsugningsretning. Vi er tilbøjelige til at tro, at fejlen vil være at finde et af de nævnte steder, men skulle dette imod forventning ikke være tilfældet, er De velkommen til at skrive igen.

★

Jeg vil gerne bede Dem om at oplyse mig om justeringsmålene på Royal Enfield model L 1935 570 ccm S. V. K. H. J.,

Tændingsindstillingen på Royal Enfield model L 1935 er for maskiner indtil motornummer 10.545 1/4" før top, medens maskiner fra og med motornummer 10.546 skal have 1/8" i fortænding. Disse oplysninger gælder tillige for modellerne S, S2, H, B og J. Ventilspillerummet er for model L som for Royal Enfields andre sideventilede modeller (med kold motor): Indsugning 0,004", udblæsning 0,008". Den originale Amal karburator hedder 76/004 med 15/16"

boring. Dysen er 140, spjæld 6/4, nålen er anbragt i fjerde hak fra oven.

*

Det drejer sig om min NSU Quickly, der ikke vil køre i regnvejr. Efter ganske kort tids kørsel i regnvejr går motoren pludselig i stå og vil ikke starte igen, før den har stået i ca. 5 minutter. Efter at den er startet, ryger den kraftigt. Når den så er i gang, kan jeg køre et lille stykke videre, hvorefter den pludselig går i stå igen.

Jeg har udskiftet pakningerne i karburatoren og overdækket denne, men det har ikke hjulpet. O. J., København S.

Fejlfinding i moderne motorer er et stort og indviklet puslespil, i hvilket man har mange ubekendte faktorer. Når man derfor skal finde en fejl, må man søge at indkredse denne gennem oplysninger af betydning. Når der som her er tale om et totalt motorstop, er der tre ting, der interesserer os, nemlig: er der gnist, er der gas, er der kompression. De har koncentreret Dem om karburatoren, men vi tror absolut ikke, at fejlen ligger der, men derimod i tændingsanlægget, og derfor må det første spørgsmål i forbindelse med fejlfindingen være: Er der gnist i tændrøret, når motoren stopper? Vi er næsten overbevist om, at der ikke er tilstrækkelig gnist, og fejlen kan skyldes to muligheder: 1) magnetspolen har en mindre overgang, der bliver virksom, når fugt kommer ind til spolen — overgangen kan eventuelt etableres ved forbindelsen mellem sekundærledning og højspændingskabel. 2) Tændrørskablet bliver vådt således at forstå, at en fugtig hinde overtrækker hele kablet og opnår forbindelse ved den strømforende metalledning således, at den højspændte strøm føres til stel uden om tændrøret. Når maskinen har stået et øjeblik, tørrer motorvarmen kablet så meget, at den fulde eller i hvert tilfælde tilstrækkelig højspændt strøm føres frem til tændrøret. Vi kunne derfor tænke os, at fejlen ligger ved en tændrørshætte, der ikke er vandtæt mellem højspændingskablet og selve hættens bakelit- eller plastichylster. Trænger der vand ind på dette sted, vil det uvægerligt medføre kortslutning, og en tæt-



KØR BEDRE

Viderekomne bilister og motorcyklister har nu endelig mulighed for at lære om de fysiske love, som skal administreres under kørslen. Selv "forsigtig" kørsel kan være hasarderet, hvis man mangler kendskab til de kræfter, der udløses mellem hjul og vejbane.

KØR BEDRE

"Denne bog er skrevet, for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel."

Fås i kiosker og boghandler . Kr. 4,85

I Norge:

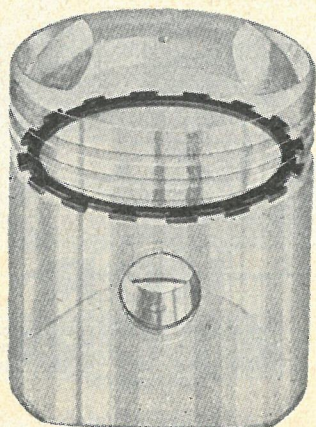
Bestil gennem Postbox 2817, Oslo K.

Udgivet af

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

DE KAN FÅ
verdens bedste stempler i Deres motor!
Stempler fra **KARL SCHMIDT**

Armerede
stempler
kan
leveres
til flere
motortyper



Importer:

PETER SKARRING

Colbjørnsensgade 28, København V., EVa 5202

Velocette

KVALITETS MÆRKET

TWN

— komplet reservedelslager
for alle modeller og år-
gange er igen til levering.
Er der noget De mangler
til 250 ccm, da skriv til os.

ARDIE

— komplet reservedelslager
omgående levering

Stieb

— sidevogne og reservedele
såsom vindskærme, over-
træk, bespændinger, nav,
karosser, pyntelister o. s. v.

Mekanikere og forhandlere indrømmes rabat

Ring eller skriv

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 C - Kbh. V - Cent. 3313

ning kan foretages med voks eller solution. Benyttes der overhovedet ikke tændrørshætte, er det yderst almindeligt, at motoren går i stå i regnvejr, fordi selve tændrøret bliver vådt på ydersiden og leder strømmen fra højspændingsklemmen direkte til stel uden om elektroderne.

★

Min Renault 4 CV de Luxe, årgang 1956, opfører sig mærkeligt og har gjort det, lige siden jeg købte den; speedometeret viser nu 1900 km.

Når jeg lukker for tændingen, efter at motoren har arbejdet så længe, at kølevandet er kommet op på 80°, fortsætter motoren med at gå. Det lyder modbydeligt og varer ca. 1 minut, inden den med en stønnen standser. Når motoren ved mindre ture ikke er kommet op på normal arbejdstemperatur, er fænomenet af kortere varighed.

Jeg har henvendt mig til forhandleren, som har undersøgt kølevandstermometeret, da han mente, at jeg kørte med alt for høj motortemperatur, men termometeret viste rigtig og han kunne iøvrigt ikke finde ud af den mærkelige opførsel.

G. E.

Der er ikke tvivl om, at Deres motor lider af glødetænding, men da den er forholdsvis ny, er der ikke stor sandsynlighed for, at det er kulpartikler i forbrændingskammeret, der gløder. Der kan være den mulighed, at det ikke er korrekte tændrør, motoren er monteret med, men det er mest sandsynligt, at vognen er justeret forkert. Den er sikkert stillet for lavt i tændingen eller med for mager karburering, hvilket vil give store lokale varmpåvirkninger på tændrørene således, at dette forårsager glødetændingen. Hvis en korrekt justering ikke fjerner fejlen, er det mest sandsynligt, at en flig af toppakningen stikker ind i forbrændingskammeret, og at det er den, der forårsager glødetændingen. Glødetænding på en enkelt af de fire cylindre vil dog sjældent kunne holde motoren igang, og i hvert tilfælde ikke et helt minut, og derfor er der i vore øjne ikke megen tvivl om, at motoren er galt justeret.



RIGTIG KØRSEL I RIGTIG BIL FOR SMÅ UDGIFTER



Med en GOGGOMOBIL rejser hele familien billigere end det er muligt på nogen anden måde.


Goggomobil

- ★ RIGELIG PLADS
til to voksne og to børn.
- ★ Accelerationsevne 0-80 km/t
30 SEKUNDER.
- ★ Ved 60 km/t kører Goggomobil
22 KM PR. LITER.
- ★ TOPHASTIGHED 95 KM/T
- ★ Pris i fri handel KR. 9483,-

Har De råd til at have motorcykle, har De også råd til GOGGOMOBIL.

★

De vil begejstres over køreegenskaberne i denne slidstærke kvalitetsvogn.

Skriv efter brochure og prøverapport.

Importør:

E. Sommer

Uplandsgade 72, Kbh. S. - SU *6868

AFSLUTNINGEN PÅ ET BESYNDERLIGT KAPITEL I AUTOMOBILINDUSTRIENS HISTORIE

AF R. A. VIOLI

Kort efter nytår indløb der fra USA en meddelelse, som satte punktum for en af de sælsomste episoder inden for automobilindustrien, hvis historie dog rummer så mange bemærkelsesværdige hændelser. Meddelelsen gik i korthed ud på, at *Preston Tucker* var afgået ved døden i en alder af 53 år i den lille by Ypsilanti, som ligger tæt ved Detroit.

Måske er navnet Tucker allerede halvt forglemmt i dag, men for 12 år siden, i de overoptimistiske dage lige efter krigens ophør, figurerede han i avisoverskrifter verden over. Han var kendt som manden, der skulle revolutionere automobilteknikken, skulle skabe det nye amerikanske automobil, der ville indlede en ny teknisk epoke.

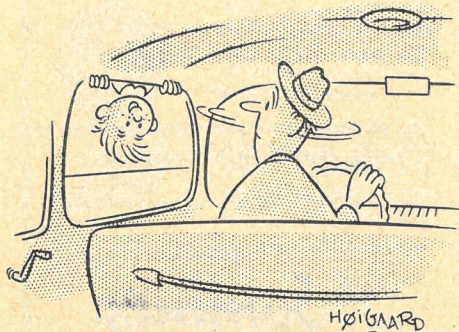
Specifikationen for den lovede Tucker »Torpedo« rummer ingen traditionelle enkeltheder og blev hilst med larmende begejstring i alverdens dagblade, da den offentliggjordes i februar 1946. For en pris af 1000 dollars lovede Tucker at levere en fabelbil i dråbeform, bygget af aluminium og plastic, med luftkølet hækmotor, forsynet med direkte benzinindsprøjtning. I stedet for gearkasse trådte en hydraulisk momentomformer, skivebremser afløste de gammelkendte tromler, alle fire hjul var

uafhængigt ophængt, og affjedringen fulgte helt nye principper. Førersædet var anbragt centralt — med et passagersæde på hver side — og der var plads til tre bag i, så seks lykkelige personer sammen kunne opleve den nydelse at køre i en Tucker »Torpedo«, ombølget af bestandigt fornyet, tempereret luft fra det automatiske klimaanlæg. Om natten oplystes vejbanen foran det eventyrlige køretøj af polariseret lys, og den ene af de tre projektorer fulgte rattets bevægelser, så den lyste »om hjørner«. Skulle en ulykke indtræffe trods vognens utrolige sikkerhed, kunne føreren og de fem passagerer imødesee situationen med fuldstændig sindsro. En Tucker »Torpedo« var »katastrofesikret« med fjedrende polstringer overalt, og desuden var alle ruder af en helt ny slags sikkerhedsglas, som ikke kunne gå itu.

Er der egentlig noget at sige til, at denne forjættende specifikation formåede at lokke tallose husarer ind? Selv erfarne teknikere lod sig i visse tilfælde besnære, omend fagpressen gennemgående stillede sig noget forbeholden og afventende. Ingen turde dog helt afvise, at Preston Tucker virkelig var i begreb med at revolutionere den amerikanske bilindustri. Faktisk havde Tucker et godt navn som konstruktør. Før krigen havde han arbejdet med racervogne i USA, og under krigen indlagde han sig smukke fortjenester ved konstruktionen af kampvogne og drejelige panserfundamenter til forskellige typer skyts.

Ganske vist hørte Preston Tucker afgjort ikke til automobilkonstruktørernes inderkreds, men ukendt var han ikke, og i 1945—46 hungrede hele verden efter biler, helst splinternye. I USA blæste samtidig en blid, lun vind omkring nye industriforetagender — ikke mindst i bilbranchen.

Tucker havde øst op med den store, dybske for det købeglade publikum, og han



Tak for turen mand

havde heller ikke større vanskeligheder ved at nå til enighed med regeringen om overtagelsen af et enormt fabrikskompleks i Chicago. Nok måtte han kontraktligt forpligte sig til inden marts måned 1947 at godtgøre, at hans aktiver beløb sig til mindst 15 millioner dollars, men den slags uvæsentlige detaljer bekymrede ikke Tucker synderligt. Myndighederne var også uhyre imødekommende, da ingen embedsmand ville have ord for at hindre et epokegørende fremskridt inden for USA's største industri.

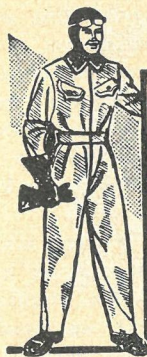
Da indbydelsen til aktietegning i Preston Tuckers nystiftede aktieselskab blev udsendt, meldte mangfoldige interessenter sig. Det kunne ikke dæmpe begejstringen, at de pågældende myndigheder advarede om, at det ikke var fuldstændig klart, at den sensationelle nye bil kunne opfylde forventningerne endsige ville blive sat i produktion og da slet ikke hvornår. De vordende aktionærer, der utvivlsomt drømte om at tjene guld og grønne skove som stamaktionærer i alle tiders bilfabrik, lod sig ikke holde tilbage.

Pengene — mange penge — blev indbetalt, men aktiebrevene lod vente på sig, og hvad værre var: der kom stadig ingen biler.

Myndighederne advarede påny og fremhævede, at Preston Tucker ikke selv havde indskudt nogen kapital i sin virksomhed. Denne advarsel slog en kende koldt vand i blodet på de mere forsigtige blandt spekulanterne, men kunne ikke kvæle interessen for Tucker »Torpedo«-vognen.

Det kneb dog efterhånden noget at skaffe kapital, men Preston Tucker var mand for at overvinde også de vanskeligheder. Den vedvarende mangel på nye biler havde jo skabt det herligste sælgermarked, og køberne sloges fremmeligt om at få lov til blot at sikre sig retten til levering af en fabriksny bil, ikke mindst en åbenbaring som den sagnomspundne »Torpedo«. Tucker fandt derfor på at sælge tilbehør til de ikke eksisterende biler. Ved at betale for tilbehøret fik køberen fortrinsret til levering af den dertil hørende vogn — og mangen køber betalte henrykt sit depositum, fik et par kufferter, der passede til bagagerummet på

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. 78,—

Prima gummi 106,50

Dobb. stof, 2 farver, 100 pct. vandtæt 128,—
138,—

Imprægn. gabardine med uldfoer 168,—

Grønlandsmodel med hætte og teddy-bear foer 228,—

Parco coat m. aftagelig hætte og teddy-bear foer. 159,50

Scooter-coat, 4 farver, prima lodenstof. 98,—

Styrhjelm

Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T., mange farver, fra 29,50

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøj

MOTOR DRESS

Blæegaardsgade 24

NOra 2536

Det betaler sig



at betale lidt mere

Forlang originale

LUCAS

BATTERIER

FÅS HOS ALLE VELASSORTEREDE
FORHANDLERE OG VÆRKSTEDER

en bil, der ikke var bygget i et eneste eks-emplar, og var glad til!

Endnu nogen tid gik svikmøllen muntert, assisteret af pressenotitser om, at nu kom Tucker »Torpedo« snart på markedet — bilen over alle biler, fremtidens vogn, som med sine 150 hk kunne køre 200 km/t, takket være den enestående tekniske ny-skabelse, der var samlet i dens geniale konstruktion.

Disse notitser var nu et tveægget sværd, for de skærpede appetiten, men der kom ingen biler til at stille sulten. Publikum blev efterhånden utålmodigt, og myndighederne viste også en stigende, noget gene-rende interesse. Tucker var dog atter situationens herre og afslog et officielt krav fra myndighederne om at fremvise sine for-retningsbøger. Hans begrundelse var, at konkurrenterne kunne få hans forretnings-hemmeligheder i hænde, hvis bøgerne ud-leveredes. Netop som stormen tilsyneladen-de var redet af, stod det imidlertid klart, at aktionærerne også var svært interesserede i at stifte bekendtskab med hr. Tuckers forretningshemmeligheder. En aktionærgruppe anlagde sag for at få sin nysgerrighed tilfredsstillet, og så kom det for dagen, at der endnu ikke var bygget en eneste »Tor-pedo«. Tucker havde dog forklaringen på rede hånd. Myndighedernes utidige ind-blanding havde tvunget ham til at lukke fa-brikken, for at hemmelighederne ikke skulle sive ud.

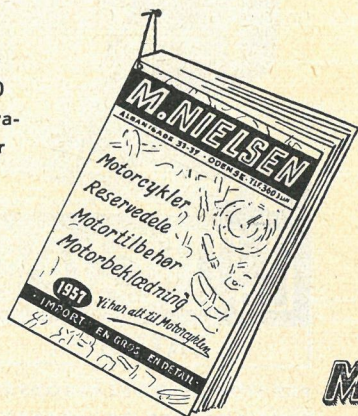
Det ville de misfornøjede aktionærer nu ikke gå med på. Grimme ord som »bedra-geri«, »svindel« og »fup« lå i luften og true-de med at bringe sagen over i kriminalret-ten. Tucker måtte modstræbende forpligte sig til at sætte produktionen af den hem-melighedsfulde »Torpedo« i gang i løbet af en måned.

Retfærdigvis må det siges, at Preston Tu-cker lagde sig i selen for at holde ord, og med en energi, som havde været en bedre sag værdig, fik han faktisk på en måneds-tid flikket 40 Tucker »Torpedo«er færdige, men de afveg katastrofalt fra den oprinde-lige eventyrspecifikation.

Han hentede nogle ganske uegnede, luft-kølede flyvemaskinemotorer fra Franklin-fabrikken, som i forvejen var ved at gå nedenum og hjem. Den lovede hydrauliske momentomformer forsvandt i den blå luft. I stedet hjemsøgte Tucker de amerikanske autoophug for at redde det fornødne antal elektriske Bendix-gearkasser fra aldersste-gne Cord-vogne — og denne specielle elek-trogearkasse havde selv i fabriksny stand en kedelig vane med at skifte til frigear, når det var ganske upåkrævet. Karosserierne bestod af tilskårne plader fra Oldsmobile-vogne.

Resultatet blev egentlig forbavsende net at se på, men køre kunne vognene knapt nok, i hvert fald ikke tilstrækkeligt til at overbevise aktionærer. Tucker greb til rent fortvivlede midler og afholdt bl. a. helt pa-

136
Sider
1700
Illustra-
tioner



Dette Katalog sendes gratis til Motorcyklister og Mekanikere

- det er sprængfyldt med de sidste
nyheder og vil spare Dem for
mange Penge:

Skriv i dag Kataloget kommer
i Morgen fra

M. NIELSEN

ALBANIGADE 33-37
ODENSE TLF. 360*

IMPORT - EN GROS - EN DETAIL

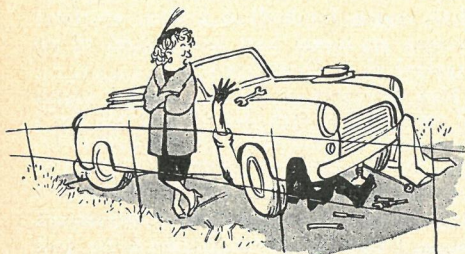
rodiske demonstrationer, der hovedsageligt gav veldrejede, nogenlunde afklædte piger lejlighed til at posere ved et par af vognene til fryd for fotografer og midaldrende aktionærer med dito uforstående koner.

Det bar nu uvægerligt mod enden. Efter et par retssager blev Tuckers selskab erklæret konkurs, og senere fulgte en bedragerisag, men Tucker og hans medarbejdere blev frikendt.

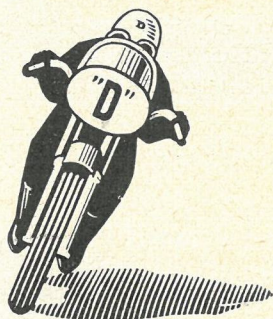
Fantasiprojektet brasede sammen. Regeringen overtog fabriksanlæggene — en erfaring rigere — og Tucker gled ud af bilhistorien. De sidste efterretninger gik ud på, dels at han erhvervede nogle patentrettigheder for et par år siden, dels at det var lykkedes ham at opnå en forligsordning med myndighederne i mellemværendet om fabriksbygningerne. Noget senere forlød det igen, at der endnu var en mulighed for at realisere de højtflyvende planer om den fabelagtige Tucker »Torpedo«, men derved blev det — indtil meddelelsen om dødsfaldet endeligt afsluttede denne amerikanske tragi-komédie.

Nogen egentlig bedrager var Preston Tucker ikke — ellers havde han ikke klåret frisag under den kriminelle proces — men han var en uhjælpelig fantast, der søgte at løse en selvvalgt opgave, som langt oversteg hans evner eller kræfter.

Det virker ejendommeligt i dag at læse Tucker »Torpedo« specifikationen. Den kunne så at sige være hentet fra ethvert af de gængse USA-mærker årgang 1957 — men Preston Tucker prøvede at blæse sin sæbeboble for tidligt, og den måtte springe, skønt den holdt forbavsende længe i al sin gennemsigtige glans.



Der er formodentlig ikke noget jeg kan hjælpe dig med



sejrer på Isle of Man

250 ccm:

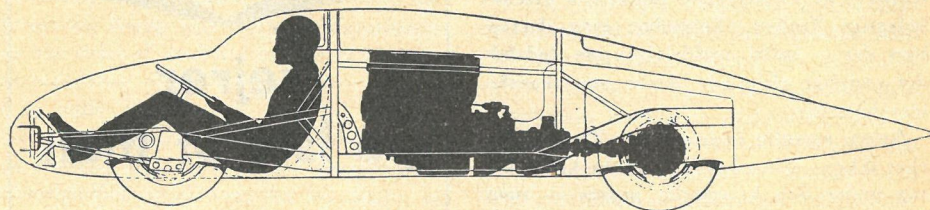
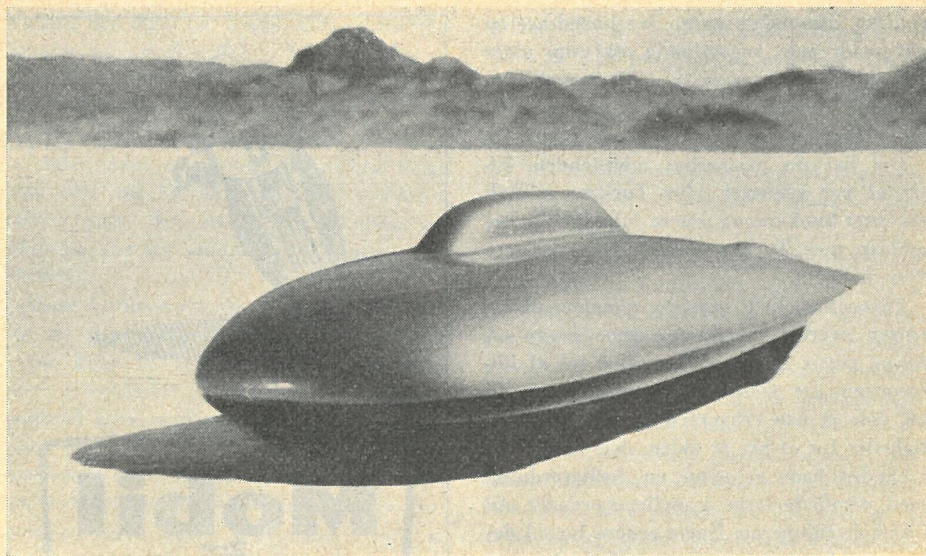
1. Sandford, Mondial
2. Taveri, MV Agusta
3. Colombo, MV Agusta

125 ccm:

1. Provini, Mondial
2. Ubbiali, MV Agusta
3. Taveri, MV Agusta

— de hårdt pressede motorer i letvægtsklasserne kørte på MOBILOIL »D«, den samme olie De kan få hos Deres forhandler.

Mobil Oil Danmark A/S



MG REKORDFORSØG

Den engelske M.G. fabrik har engageret Stirling Moss til at køre en helt nykonstrueret, regndråbeformet M.G. rekordbil på Bonneville saltstepperne i staten Utah i U. S. A.

Sammenlignet med sin meget berømte forgænger M.G. EX 135, med hvilken oberstløjtnant A. T. Goldie Gardner i årene 1938 til 1952 erobrede en lang række internationale rekorder, er den nye M.G. EX 181 i konstruktionsmæssig henseende en fuldstændig omvæltning. Føreren er nu anbragt i en halvt liggende stilling i vognens forende — den såkaldte »Napier-Railton« stil — medens motoren ligger midt i vognen. Den nye M.G.'s luftmodstand er 37,5 pct. mindre end Goldie Gardner's M.G. EX 135.

Den obligate »finne« bag førerens hoved er ført næsten helt ud til enden af det flade haleparti. Det er også værd at bemærke, at sporvidden er mindre på baghjulene end på forhjulene, således at den klassiske dråbeform kan følges, uden at der skal bygges fremspringende indkapslinger til baghjulene.

Alle de tekniske detaljer er ikke afsløret endnu, men det kan oplyses, at forhjulsophængningen er af den i M.G. serie MGA anvendte type, og at den centralt anbragte motor er en specielt tunet og med kompressor forsynet udgave af den kendte 1½ liter M.G. motor, fra hvilken kraften overføres gennem en meget kort kardanaksel til en bagaksel af de Dion typen.

Man forventer, at Stirling Moss i august vil nå op på hastigheder på over 385 km i timen med den nye M.G. EX 181, hvilket betyder en forøgelse på ca. 60 km i timen af den stadig bestående hastighedsrekord i klasse F, der blev sat af Goldie Gardner ved Dessau i 1939 i M.G. EX 135, der kørte godt 327 km i timen over en strækning på 1 km.

SMJ's lille leksikon

Hvis tanken ligger under karburatoren, er det nødvendigt at indskyde en

22

benzinpumpe, der suger benzinen fra tanken og trykker den videre til *karburatoren*. *Benzinpumpen* kan være enten mekanisk eller elektrisk. Den *mekaniske benzinpumpe* er udført som en *membranpumpe*, og den luft- og benzintætte *membran*, der *dele* *pumpehuset* i to dele, står under konstant tryk af en indbygget *benzinpumpefjeder*. Bevægelsen af *membranen* imod fjederens tryk sker fra en *excentrik* på *motorens knastaksel* gennem en leddelt *benzinpumpearms*, og idet *membranen* trækkes nedefter, indsuges der *benzin* i den øvre del af *pumpehuset* gennem en lille *hjerterklapventil* — idet *membranen* atter trykkes op efter af *benzinpumpefjederen*, lukker denne ventil, og gennem en anden *hjerterklapventil* trykkes *benzinen* videre gennem det fortsatte *benzinrør* til *karburatoren*. I *benzinpumpen* er indbygget et *filter* (trådvæv), som tilbageholder yderligere urenheder i *benzinen* samt eventuelle vanddråber, der vil virke fuldstændigt forstoppende, hvis de når frem til *karburatorens strålespidser*. I tidens løb vil der samle sig en mængde vand i *benzinpumpens filter*, og ved parkering i frostvejr vil vandet kunne fryse, hvorved hele *benzinsystemet* sættes ud af funktion — sker dette, må man tømme *benzinpumpen* op ved at omvikle den med varme klude; man må aldrig tømme op ved anvendelse af direkte ild. Den *elektriske benzinpumpe* virker efter et lignende system som den mekaniske, men den trækkes ikke fra en *excentrik* på *motorens knastaksel*. Den er i stedet udformet som et separat aggregat, der kan anbringes et vilkårligt sted på

benzinrøret, og drivkraften til pumpebevægelsen leveres af en indbygget *elektromagnet*, hvis *anker* har direkte fat i *pumpe-membranen* — når dennes bevægelse er ved at være udtømt, slutes strømmen gennem en indbygget kontakt, *elektromagneten* modtager et kort strømstød fra *akkumulatoren*, og derved trækker den *ankeret* til sig således, at *benzinpumpefjederen* strammes påny og atter via *membranen* kan trykke *benzin* videre til *karburatoren*. Hvis en vogn har været kørt tør for *benzin*, skal *benzinpumpen* normalt arbejde et stykke tid, før *benzinsystemet* atter er fyldt op — det ville for den *mekaniske benzinpumpes* vedkommende kræve et uforholdsmæssigt stort strømforbrug til *selvstarteren*, og derfor forsyner man den normalt med et lille *pumpehåndtag* således, at føreren kan foretage den nødvendige fyldning, før *motoren* startes. Ved den *elektriske benzinpumpe* undgår man denne ulempe, for den begynder at virke, så snart man sætter strømmen til. — Når *benzinen* gennem *benzinrøret* strømmer ind i

23

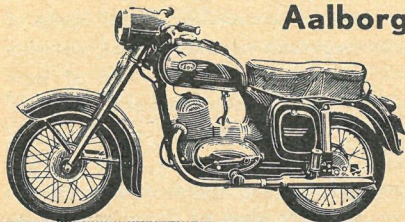
karburatoren, passerer den først en *svømmerventil*, der er anbragt foroven i *svømmerhuset*, som er anbragt på siden af *karburatorens indstrømningsåbning* for luft til *motoren*. *Svømmerventilen* er ved hjælp af en lille vægtstang forbundet med *svømmeren* — en lille, lufttæt beholder af messingblik — der svømmer på *benzinens* overflade. Når *benzinstanden* i *svømmerhuset* har nået en ganske bestemt højde, lukker *svømmerventilen* for videre benzintilstrømning — vi sikrer altså på denne måde konstant benzinhøjde i *karburatoren*. — Fra bunden af *svømmerhuset* fører en kort rør-

ledning til en eller flere *strålespidser*, der rager ind i den strøm af *forbrændingsluft*, som under *motorens indsugningslag* suges gennem *karburatoren*. For at fremkalde et ekstra undertryk ud for *strålespidserne* er der i *indstrømningsåbningen* for luft anbragt en *forsnævringsring*, og den fremkaldte kraftige sugning vil da trække benzinen, der på grund af den konstante benzinhøjde i *svømmerhuset* står lige under *strålespidens* åbning, med ud i den forbistrømmende luft, og da *strålespidens* åbning er meget snæver, vil *benzinen* med det samme blive *forstøvet* således, at den let blander sig med luften. — Hvis vi kun forsyner *karburatoren* med en enkelt, simpel *strålespid*, vil den ikke arbejde tilfredsstillende — ved høje motoromdrejninger vil blandingen af *luft* og *benzin* blive for *fed*, og ved lave motoromdrejninger vil den blive for *mager*. For at bøde på dette forhold kan man gå flere veje: 1) I rørledningen fra *svømmerhus* til *strålespid*s indbygger man en snæver *benzindyse*, der begrænser *benzintilstrømningen* ved hurtig kørsel, og samtidig forsyner man *strålespiden* med en *luftdyse*, gennem hvilken der ved stigende omdrejningstal indsuges en stigende luftmængde — ved en passende afstemning af disse to virkninger kan man opnå, at blandingsforholdet mellem *benzin* og *luft* holdes konstant under alle forhold. 2) Man kan i stedet for *luftdyse* benytte en *benzinbrønd*, et rør der opadtil er i fri forbindelse med luften uden for *karburatoren*, og som er indskudt i rørledningen fra *svøm-*

merhus til *karburator* — ved lave motoromdrejninger står *benzinbrønden* fuld af *benzin*, men efterhånden som omdrejningstallet vokser, vil *benzinbrønden* blive suget tom, hvorefter den tilfører *strålespiden* en stadig stigende luftmængde. 3) Man kan også gå frem på den måde, at man udformer *benzinens* udløbsåbning i bunden af *svømmerhuset* med en nøjagtig kalibreret *dyse*, ned i hvilken der rager en *målepind*, hvis øverste ende er hængslet til armen for *gasspjældet*. Målepinden bliver tyndere mod den nederste ende, og dens diameter er således tilpasset på ethvert sted, at den hele tiden frigiver en gennemstrømningsåbning inden i *dysen*, som svarer til *gasspjældets* øjeblikkelige stilling og dermed til *motorens* øjeblikkelige benzinbehov. Ved *karburatorer* til *motorcyklemotorer*, hvor *gasspjældet* ikke er et drejespjæld, men et stempel, der skydes op og ned på tværs af *karburatorens indstrømningsåbning*, er *målepinden* anbragt direkte på *gasspjældet* — de to dele følges ad i deres reguleringsbevægelse, men deres indbyrdes stilling kan varieres indenfor snævre grænser ved hjælp af en *haklås*; ved at stille *målepinden*, der her kaldes *nålen*, i forskellige hak i forhold til *gasspjældet* kan man gøre blandingen af *benzin* og *luft* mere *fed* eller mere *mager*. — Reguleringen af *motorens* øjeblikkelige trækraft sker altid ved hjælp af et *gasspjæld*, der er anbragt i *karburatoren* umiddelbart efter *strålespidserne* (set i luftens strømningsretning) — *gasspjældet* indstilles under kørslen af føreren, ved en bil ved hjælp af *gaspedal*en, ved en motorcykle ved hjælp af *gashåndtaget*. — Når vi skal starte den kolde motor, vil *benzinen* være tilbøjelig til at slå sig ned på de kolde vægge i *indsugningsledning* og *cylinder*, og resultatet heraf bliver, at den blanding, der skal antændes ved *forbrændingen*, bliver for *mager*. Vi må altså — indtil motoren er blevet varm — lade *karburatoren* levere en ekstra *fed* blanding, og det sker ved hjælp af et *chokerspjæld* (ved motorcykler et *luftspjæld*), der er anbragt i *karburatorens indstrømningsåbning* før *forsnævringsring* og *strålespid*s — når vi »kni-ber« på *chokerspjældet* (d. v. s. lukker det

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

CHR. TOFT,
Aalborg



JAWA

mere eller mindre til), opstår der et ekstra stort undertryk i *karburatoren*, og der tilføres på denne måde *motoren* en ekstra stor *benzinmængde*. Så snart *motoren* er ved at blive varm, må man gradvis åbne *choker-spjældet* igen — det skal så hurtigt som muligt åbnes helt således, at vi kører på normalt *blandingsforhold*. — Hvis vi pludselig åbner for *gasspjældet* (f. eks. fordi vi skal accelerere kraftigt), vil der — især ved flercylindrede *motorer* — opstå en pludselig svigten i *benzintilførslen* til *motoren* (fordi det sugende undertryk ophører et kort øjeblik); det kan man bøde på ved at indbygge en *accelerationspumpe*. Den anbringes i *karburatorens svømmerhus* og virker på følgende måde: Den pludselige åbning af *gasspjældet* overføres gennem en indskudt stangforbindelse til *accelerationspumpens stempel*, det føres hurtigt nedad i en lille cylinder, der i forvejen står i forbindelse med *svømmerhuset* og derfor er fyldt med *benzin*, og trykket på *benzinen* tvinger den gennem en særlig rørforbin-

delse ud i en ekstra *strålespids*, hvorfra den i forstøvet form blander sig med den forbi-strømmende luft. Når *accelerationspumpens* stempel atter går til vejs, fyldes cylinderen i *svømmerhuset* atter med *benzin* gennem en lille ventil i selve stemplet. — For at forhindre, at støv i luften kommer med ind i *motoren*, er *karburatoren* forsynet med et

24

indsugningsfilter, hvis virkning beror på, at luften tvinges til at passere et trådvæv eller en svamp af ståluld, der til stadighed holdes fugtet med *olie*. *Indsugningsfilteret* — også kaldet *luftfilteret* — må alt efter støvmængden i den omgivende luft med regelmæssige mellemrum renses i *benzin*, tørres fuldstændig og derefter atter imprægneres med en passende mængde *olie*. Der anvendes også filtre med et meget fint velouriseret trådvæv, der ikke skal vædes med *olie*, og i dette spørgsmål må man derfor nøje rådføre sig med instruktionsbogen.

Kommentar

22

Trods filtersi kan det ikke undgås, at vanddråber slipper igennem til *karburatoren*, hvis *svømmerhus* derfor fra tid til anden må tømmes for vand. I mange *benzinpumper* er filterdækslet pakket med en korkpakning, der ligger mellem sien og pumpens afgangsledning. Bliver en sådan korkpakning for gammel, vil den begynde at smuldre med det resultat, at små korkpartikler finder vej til *karburatoren*, hvor de enten forårsager forstoppelse eller bevirker, at *svømmerventilen* sidder fast, så *motoren* kvæles i *benzin*.

Generes man ofte af vand i *karburatoren*, bør hele systemet tømmes og renses. Det sker let ved at fjerne *benzintankens* bundprop og løse *rørforbindelserne* ved *benzinpumpen* således, at *rørene* tømmes for indholdet. Foruden *pumpens* si findes der i reglen et filter på det *benzinrør*, der suger *benzin* op fra *tanken*, og også dette filter bør af og til renses.

23

På de fleste moderne vogne er der ikke monteret noget *benzinfiler* mellem *pumpe* og *karburator*, men et sådant filter, der tilbage-

holder både vand og fremmedpartikler, kan købes som løst tilbehør og monteres på kort tid af en mekaniker. Et sådant filter gør god nytte, og selv den bilist, der savner alle mekaniske forudsætninger, kan selv tømme det — filterhuset er udformet som en glasbeholder, og man kan derfor altid se, når en rensning er nødvendig.

På *motorcyklekarburatorerne* er nålens indstilling et af de vigtige justeringsmål, og fra fabrikken opgives det, i hvilket hak nålen skal stå. Dette hak regnes altid talt fra oven — 3. hak vil altså sige 3. hak fra oven.

24

På visse biler er *luftfilteret* udformet med en tør filterpatron, der kun skal blæses eller børstens ren. I andre filtre trækkes *indsugningsluften* gennem en *oliebeholdning*, der med mellemrum må udskiftes med den af *fabrikken* foreskrevne mængde og sværelse. Forsynes en *motorcyklekarburator* med *luftfilter*, må man samtidig gå lidt ned i *dysestørrelse*.

AMAL KARBURATORTABEL 1933-34-35

I dette og følgende numre bringer vi en komplet liste over Amalkarburatorer og disses justering til alle motorcykler fra 1933 til de seneste modeller. Vi håber på den måde at kunne give såvel ejerne af de ældre maskiner som mekanikerne en værdifuld håndsrækning.

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	Særligt
A.J.W.							
1933-4-5 500 O.H.V., Python Special	6/015	1"	150	6/4	2	14/067H Banjo 14/043	4)
1935 500 O.H.V., JAP	76/011	1"	140	6/4	3	64/069 Banjo 14/043	
1933-4-5 996 O.H.V., Twin Anzani	76/022	1 1/16"	180	6/4	3	H14/077	
ARIEL							
1934-5 250 O.H.V., L.F.	74/024	25/32"	85	4/3	3	22/089 m. 14°	1)
1933-4-5 250 O.H.V., L.H., Red Hunter	75/014	7/8"	110	5/3	3	64/089 m. 14°	
1933-4 350 S.V.	75/004	13/16"	95	5/5	2	22/098	
1933-4-5 350 O.H.V., Standard, N.F.	75/014	7/8"	110	5/4	3	64/089 m. 14°	
1933-4-5 350 O.H.V., Red Hunter, N.H.	76/014	1"	150	6/4	3	64/089 m. 14°	
1933 500 O.H.V., V.F. og V.G.	76/024	1 1/16"	170	6/5	2	64/089 m. 14°	
1934-5 500 O.H.V., V.G. og V.M.	76/024	1 1/16"	170	6/4	3	64/089 m. 14°	
1933-4-5 500 O.H.V., V.H. Red Hunter, 1- og 2-portet	89/014	1 1/8"	200	29/3	3	64/089 m. 14°	
1933 557 S.V., V.A. og V.B.	6/149	1"	150	6/5	2	64/089 m. 14°	
1934-5 557 S.V., V.B.	76/112	1"	160	6/4	3	14/088 m. 14°	
1933 557 S.V., Truck	5/150LS	7/8"	110	5/4	3	64/069	
1934 557 S.V., Truck	75/145LS	7/8"	110	5/4	3	14/069 m. 14°	
1935 557 S.V., Truck	75/145LS	7/8"	110	5/4	3	14/069	
1933-4-5 500 og 600 O.H.V., 4 Cylinder	74/007	21/32"	90	4/4	3	64/079	2)
A.J.S.							
1933-4 250 O.H.V., 33/12 og 34/12	75/014	7/8"	100	5/4	2	22/079	3)
1933-4-5 350 S.V., 33/5, 34/5, 35/5	5/148	13/16"	100	5/4	4	64/069	
1933-4 350 O.H.V., 33/6, 34/6, 33 B6 og 34 B6	76/014	1"	150	6/4	2	64/079	
1933-4-5 350 O.H.V., Competition	6/139	1"	160	6/4	2	14/069 m. 15°	
1933-4-5 350 O.H.V., Racing	15TT32	1 1/16"	52	4	4	14/064 m. 15°	
1933-4-5 500 S.V., 33/9, 34/9, 35/9	76/004	15/16"	140	6/4	3	64/078	
1933-4 500 O.H.V., 33/8, 34/8, 33/B8, 34/B8.....	89/004	1 3/32"	180	29/4	2	64/078	
1935 500 O.H.V., 35/18	89/148	1 3/32"	180	29/4	2	H64/077	
1933 500 O.H.V., Competition	6/025	1 1/16"	200	6/5	2	14/069 m. 8°	
1934-5 500 O.H.V., Competition	6/164	1 1/16"	160	6/5	2	H14/067	
1933 500 O.H.V., Racing	10TT32	1 5/32"	58	4	3	14/064 m. 8°	
1934-5 500 O.H.V., Racing	10TT32	1 5/32"	56	4	3	14/064	
1933-4 1000 S.V., Twin	76/012	1"	140	6/5	3	64/078	
1935 1000 S.V., Twin, 35/X4 og 35/2.....	76/012	1"	140	6/3	2	64/078	
B.S.A.							
1934-5 150 O.H.V., X34/0 og X35/0	93/001	5/8"	45M	3	20P	Inclusive	2)
1933-4-5 250 S.V., 33/1, B34/1 og B35/1	74/012	23/32"	70	4/4	2	62/099	
1933-4-5 250 O.H.V., Light, B34/2 og B35/2	74/012	23/32"	75	4/4	2	62/099	
1934-5 250 O.H.V., B34/174, R35/3	74/024	25/32"	85	4/4	3	62/079	
1935 250 O.H.V., De Luxe, B35/3	75/002	13/16"	110	5/3	3	64/079	
1933 250 O.H.V., Blue Star Junior	75/158	7/8"	120	5/4	3	62/079	
1934 250 O.H.V., Blue Star Junior, B34/3... ..	25TT32	7/8"	45	4	4	14/064 m. 7°	
1933-4-5 350 O.H.V., D.P. Standard, R34/4 og R35/17	76/004	15/16"	140	6/4	2	64/079	

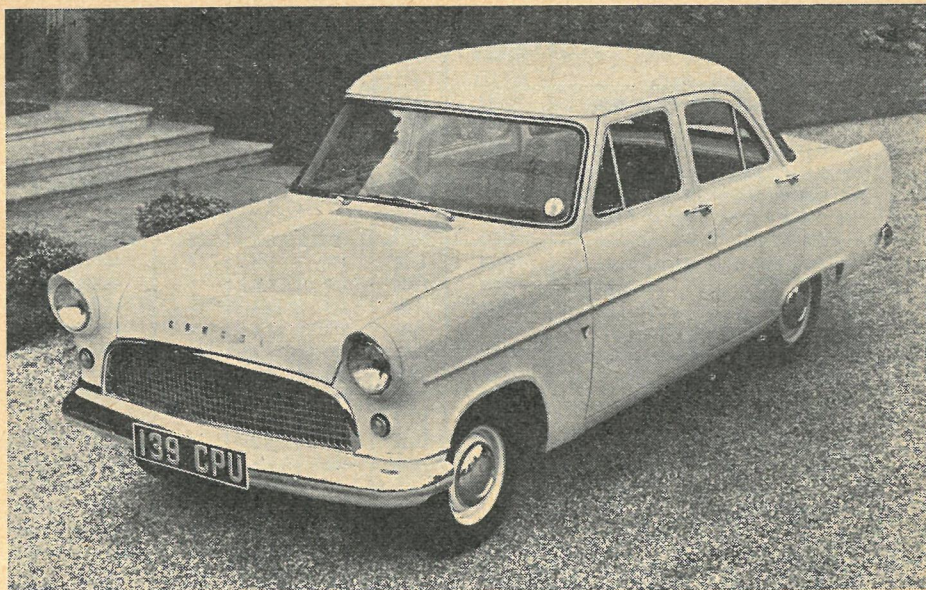
1) Strålerør .1075".

2) Strålerør .106".

3) Strålerør .109".

4) Tomgangskanal .025".

1935	350 O.H.V., S.P. Standard, R35/4	76/001	15/16"	140	6/4	2	64/079
1933-4-5	350 O.H.V., Blue Star, R34/5 og R35/5	76/004P	15/16"	150	6/4	2	64/079P
1934	350 O.H.V., Special, R33/6	15TT32	1"	49	3	4	14/064 m. 12°
1933-4-5	499 S.V., Standard, W34/7 og W35/6 ...	76/112	1"	140	6/4	1	64/079
1935	499 S.V., G.P.O.	76/109	15/16"	95	6/5	1	64/079
1933-4-5	499 O.H.V., Standard, W34/8 og W35/7	76/024	1½/16"	170	6/4	2	64/079
1933-4-5	499 O.H.V., Blue Star, W34/9 og W35/8	89/014P	1½/8"	200	29/4	2	64/079P
1933-4-5	499 O.H.V., Special, W34/104 og W35/9	10TT32	1½/8"	59	4	4	14/064 m. 12°
1933-4-5	498 O.H.V., Twin, J. 34/11 og 15, og J35/12	4/130	25/32"	80	4/4	2	64/078
1933-4-5	595 S.V., M34/12 og M35/10	76/130	1½/16"	180	6/4	3	64/079
1935	595 S.V., G.P.O.	76/109	15/16"	100	6/5	2	64/079
1933	595 O.H.V.	89/116	1½/8"	200	29/4	2	64/077
1934-5	595 O.H.V., M34/13 og M35/11	89/011	1½/8"	220	29/4	2	64/079
1934	750 O.H.V., Twin Special	76/001	15/16"	130	6/3	2	64/078
1935	750 O.H.V., Twin Special	76/001	15/16"	140	6/3	3	64/078
1933	986 S.V., Twin	75/012	7/8"	110	5/4	1	64/078
1934-5	986 S.V., Twin, G35/14	76/001	15/16"	180	6/5	3	64/078
1934	986 S.V., Twin	76/001S	15/16"	160	6/3	3	64/078
1935	986 S.V., Twin	6/163	15/16"	160	6/3	3	64/078
BROUGH SUPERIOR							
1933-4-5	680 S.V.	75/001	13/16"	95	5/4	3	64/079
1933-4-5	680 O.H.V.	75/012	7/8"	110	5/4	2	64/079
1933-4-5	986 S.V., SS80	76/022	1½/16"	120	6/5	2	64/078
1933-4-5	986 O.H.V., SS100	76/022	1½/16"	140	6/3	3	14/076
1933-4-5	1100 S.V., 11/50	29/011	1½/8"	160	29/4	3	64/078
BLACKBURNE							
1934-5	150 O.H.V.	4/004	21/32"	60	4/5	3	14/079 m. 38°
1934-5	175 S.V.	74/002	21/32"	60	4/5	3	62/079
1934-5	175 O.H.V.	74/004	21/32"	60	4/5	3	62/079
1934-5	200 S.V. og O.H.V.	74/012	23/32"	70	4/5	3	62/079
1934-5	250 S.V.	4/120	23/32"	70	4/5	3	62/079
1934-5	250 O.H.V.	74/014	23/32"	70	4/5	3	62/079
1933-4-5	300 S.V.	4/120	23/32"	70	4/5	3	62/079
1933-4-5	350 S.V.	4/130	25/32"	80	4/5	3	62/079
1933	350 O.H.V.	76/014	1"	140	6/5	3	64/079
1934-5	350 O.H.V.	75/014	7/8"	110	5/4	3	64/079
1933-4-5	500 S.V. og 600 S.V.	76/014	1"	150	6/5	3	64/079
1933	500 O.H.V.	76/024	1½/16"	200	6/5	3	64/079
1934-5	500 O.H.V. og 600 O.H.V.	76/022	1½/16"	160	6/4	3	64/079
1933	600 O.H.V.	29/004	1½/32"	200	29/4	3	64/079
CALTHORPE							
1933-4-5	250 O.H.V.	75/014	7/8"	110	5/3	3	64/079 m. 15°
1933-4-5	350 O.H.V.	76/004	15/16"	130	6/4	3	64/079
1933-4-5	500 O.H.V.	76/024	1½/16"	160	6/4	2	64/079
COTTON							
1933-4	150 S.V., JAP	52/021	0,531"	40M	4	15P	Inclusive
1933	150 O.H.V., Blackburne	4/120	23/32"	70	4/3	3	62/079
1934-5	150 O.H.V., Blackburne	4/142	23/32"	70	4/3	3	H22/077
1933-4	250 O.H.V., JAP	74/022	25/32"	90	4/4	3	62/079
1933-4-5	350 S.V., JAP	74/022	25/32"	80	4/5	3	62/079
1933-4	350 O.H.V., Blackburne (Special slow)	74/130	25/32"	90	4/4	3	62/079
1933-4-5	350 O.H.V., Blackburne	75/012	7/8"	110	5/4	3	64/079
1933-4-5	350 O.H.V., JAP	75/011	7/8"	110	5/4	3	64/069
1933-4	350 O.H.V., Python	76/131	15/16"	130	6/4	3	64/069
1933-4-5	500 O.H.V., JAP	76/011	1"	150	6/4	3	64/069
1933	500 O.H.V., Blackburne	76/022	1½/16"	180	6/4	3	64/079
1934-5	500 O.H.V., Blackburne	76/022	1½/16"	180	6/4	3	64/069
1933-4-5	500 O.H.V., Python	76/012	1"	150	6/4	2	64/069



Det er yderst tiltalende mål i Consulen, og der er ingen overflødig pynt.

VI PRØVEKØRER **FORD CONSUL**

AF MOGENS H. DAMKIER

Det hænder næsten dagligt, at en af vore læsere rådfører sig med os, inden det afgørende valg af ny vogn foretages. I denne forbindelse har vi ofte hørt udtalt, at man ikke er interesseret i de store hastigheder eller den alt for voldsomme acceleration, medens man dog sætter pris på rummelighed og gode køreegenskaber. Noget lignende har man sikkert erfaret i den afdeling, der foretager markedsanalyserne hos Ford, og dette krav opfyldelse blev indenfor Ford-concernen Ford Consul.

I bestræbelserne på rationel fabrikation har man efter krigen set mange eksempler på det såkaldte »byggekasse-princip«, der vel nok blev mest udviklet i Adler motorcyklerne, men som i en lang række motorcyklefabrikker finder sted i mere eller mindre udpræget grad. Blandt bilproducenterne

var Ford den første, der rationelt tegnede to vogne, i hvilke en lang række elementer var gengangere således, at man kunne påregne en lav fremstillingspris gennem virkelig massefabrikation. Siden er BMC gået en lignende vej ved at fremstille en basismotor, der anvendes i en hel del forskellige modeller og mærker, og Daimler-Benz har trådt i Ford's fodspor med 219 modellen, der er en kombination af modellerne 220 og 180.

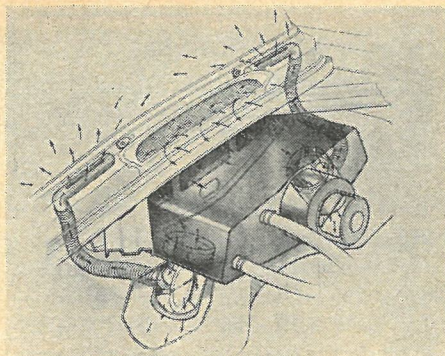
De to Ford-modeller Consul og Zephyr er identiske fra vindspejlet og bagud, blot er der forskelligt udvekslingsforhold i de to vognes differentiale. Med hensyn til motoren må Consul motoren betegnes som en fire-cylindret Zephyr-motor, i hvilken alle frem- og tilbagegående dele er gengangere — der anvendes samme stempler og plejlstænger, samme ventiler, stødstænger, vippearmer

o. s. v. Forhjulsophængning og styrtøj er i store træk også det samme i de to vogne, og resultatet bliver naturligvis, at de to modeller er fælles om en lang række kostbare værktøjsafskrivninger, hvilket muliggør en lavere fremstillingspris.

Og hvad er så det praktiske resultat vurderet fra et købersynspunkt? Med Consulen må man altså give afkald på to cylindre og den effekt, de udvikler, og det vil igen sige, at man giver afkald på den øverste del af Zephyren's hastighedsområde, og accelerationsevnen til hastigheder omkring de 100 km/t forringes i forhold til den seks-cylindrede storebror; men til gengæld får man samme pladsforhold som i den større vogn, man får et lavere benzinförbrug, men bibeholder — og det er betydningsfuldt — i det store og hele accelerationsevnen op til de 80 km/t.

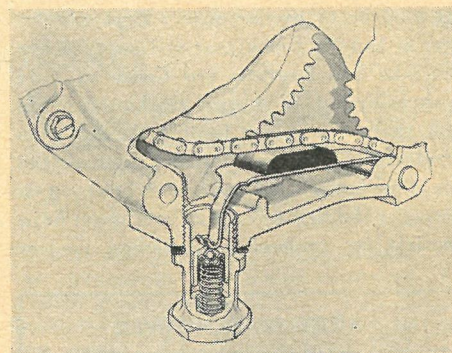
De to vogne er på en måde et glimrende læreeksempel i automobilteknik, fordi de har samme køremodstand, forskellig effekt og forskellige udvekslingsforhold mellem motor og baghjul. Når man gennem en nedgearing stort set bibeholder accelerationsevnen op til de 80 km/t, skulle man tro, at benzinförbruget også var nogenlunde det samme indenfor dette hastighedsområde, men her spiller det specifikke brændstofförbrug (motorens förbrug målt i gram per hestekraft-time) gunstigt ind for Consul'ens vedkommende, og man opnår gennem procentvis større belastning af motoren et mindre benzinförbrug. Til belysning af dette forhold skal vi erindre om, at en motor ved ægte tomgang — d. v. s. ved et omdrejningstal, hvor den lige akkurat kan trække sig selv rundt uden at udføre noget arbejde »ud af huset« — har et uendeligt stort specifikt förbrug, fordi der bruges benzin, medens effekten er nul. Motorens specifikke brændstofförbrug er derfor lavest ved et omdrejningstal, der ligger i nærheden af maksimaleffektens omdrejningstal, medens vognens brændstofförbrug som bekendt stiger foruroligende med kørehastigheden, fordi den største part af bevægelsesmodstanden — luftmodstanden — stiger med kvadratet af kørehastigheden.

Sammenspillet mellem accelerationsevne



Varme- og ventilationsanlægget er udformet på den måde, at den friske luft tages ind over kølerhjelmen, og det er principielt rigtigt at anbringe luftindtaget så højt over vejbanen som muligt. Defrosterspalterne burde blot være større.

og benzinförbrug ligger for Consulens vedkommende yderst gunstigt ved 80 km/t, til hvilken hastighed Consulen accelererer fra en stående start på 14,1 sekunder, medens Zephyren noteres for 13,8 sekunder — man skal have græseløst travlt for at notere sig denne forskel. Consulen bruger ved 80 km/t 8,85 liter pr. 100 km, medens Zephyren har et förbrug på 11,0 liter pr. 100 km ved tilsvarende hastighed. På vej til de 100 km/t taber den fire-cylindrede motor selvfølgelig pusten, og den bruger fra stående start 25,8 sekunder til at komme op på de 100 km/t, hvor den seks-cylindrede motor klarer opgaven på 18,6 sekunder. Til 120 km/t kan man ganske klart notere Zephyren for 28,2 sekunder, me-



Kædestøj fra knastakselkæden er et velkendt fænomen, som mange bilister nærer overdreven ængstelse for. Støjen er ret betydningsløs, da den kun fremkommer ved tomgang, men alligevel er der på Consul-motoren anbragt en kædestrammer for at gøre denne transmission lydlos.

BENZINFOBRUG

60 km/t	7,6	l/100 km
80 »	8,85	l/100 km
100 »	11,2	l/100 km

dens tidtagningen for Consulen bliver noget svømmende (vi nærmer os igen begrebet uendelig), da det er dennes tophastighed. Vægtforskellen på de to vogne passer på bedste måde ind i dette billede af acceleration, gearing og benzinfobrug; men da vægtdifferencen hovedsagelig ligger på forakslen, kan der blive tale om forskelligartet opførsel på vejen for de to vogne.

Den tekniske opbygning behøver ikke nogen nærmere beskrivelse her, da den falder ganske nøje sammen med Zephyrens opbygning (se SMJ nr. 3 1957). Så snart man skal sætte Consulen igang, mærker man, at motoren må op på et højere omdrejningstal, end tilfældet var med Zephyren; men når først koblingen tager fat, går vognen godt frem. Under accelerationen føles udvekslingsforholdene velvalgte, men når man skal køre i trafikken med de deraf følgende stærkt varierede hastigheder, mangler man unægteligt et gear. Motoren føles ved de lave kørehastigheder overanstrengt i andet gear, og der stilles ubønhørligt krav om dobbelt udkobling for at komme lydløst i første gear — ikke alle mestrer den kunst. Derfor er den gennemgribende rationalisering et svagt punkt for gearkassen, for medens man kunne klare sig med de to øverste gear i Zephyren for kun at benytte første gear ved start, så kan det ikke helt forsvares ved Consulen. Fuld synkronisering af begge gearkasser havde nok været den rigtige løsning, da det er en kendsgerning, at mange bilister tager afstand fra at sætte sig ind i noget som helst, og de betragter dobbelt udkobling som noget højst specielt for professionelle kødere, medens

ACCELERATIONSEVNE

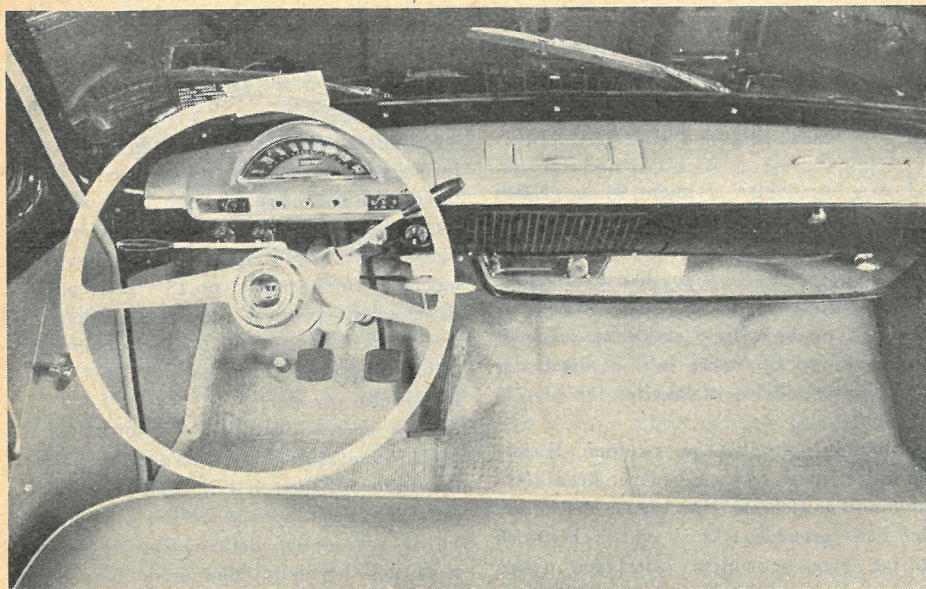
0—40 km/t	3,4 sek.
0—60 »	7,5 »
0—80 »	14,1 »
0—100 »	25,8 »

det er en manøvre af så enkelt en natur, at enhver kan lære det perfekt.

Man vil hurtigt erfare, at det slet ikke er nogen lille vogn, man er ude med, for den er ikke alene ret bred, man mærker tillige, at man tumler med en ret stor vægt. Styretøjet virker let og præcist, og styringen er neutral. Krængningen i sving er passende, og vognen går ubesværet gennem skarpe kurver; men den store egenvægt kommer til udtryk, når man skal rundt om et gadehjørne — til gengæld er retningsstabiliteten ved tophastighed dadelfri.

Alt lystrer perfekt og præcist, så længe man kører normalt, hurtigt eller endda lidt hårdt, men tager man et lille skridt ind i racerskolen (hvor denne vogn selvfølgelig ikke har spor at gøre), vil man ikke have fuld kontrol over udskridningerne. Det vil igen sige, at man skal opføre sig ordentligt, når man kører på noget så vederstyggeligt som våde brosten.

Affjedringen er fortræffelig, men dæmpningen virker lidt for svag, da hjulene på meget ujævn vej viser for stor tilbøjelighed til at blive slået op fra vejbanen. Her må dog indskydes den bemærkning, at med hensyn til støddæmpere tør man kun udtale sig med bestemthed om den ene vogn, man prøvekører, for vi har utallige gange været ude for to ens vogne, monteret med samme type støddæmpere, som tilsyneladende var i perfekt orden, og alligevel var dæmpningen ikke ens for de to vognes affjedring. Dette forhold er ret naturligt, når der er tale om affjedring ved hjælp af bladfjedre, der i sig selv er dæmpende gennem fjederlagenes indbyrdes friktion under affjedringen, og indføres der et smøremiddel mellem fjederlagene, reduceres fjedrenes egendæmpning. Hvis man f.eks. har sprøjtet undervognen med en eller anden form for olie, vil man i reglen kunne mærke en reduktion af bladfjedrenes dæmpning. Det mærkelige er imidlertid, at den forskelligartede dæmpning ofte optræder i forbindelse med forhjulsophængningens skruefjedre, der ikke er i besiddelse af egendæmpning. Forholdet må bero på mindre variationer af den anvendte støddæmperolies viscositet samt rent mekaniske forhold.



Det store rat og de overskuelige instrumenter hører afgjort til vognens gode sider. Læg mærke til den fortræffelige benplads for kørerens venstre ben.

Man har på ingen måde indtryk af en tung og »død« vogn, og f. eks. ved overhalingsmanøvrer går Consulen villigt frem, når man vil accelerere fra en kørehastighed på omkring 80 km/t. Man må i det hele taget sige, at manøvrevenen er særdeles tilfredsstillende, og i forhold til den seks-cylindrede Zephyr er det kun tophastighed og accelerationsevne ved de større hastigheder, man må give afkald på.

Connsoflen må siges at betegne en ret elegant løsning på et specielt køberkrav, og som brugsvogn vil den gøre god fyldest gennem sine rigelige pladsforhold, stabile køreegenskaber under normale driftforhold, hæderlige økonomi og acceptable top- og marchhastighed — sidstnævnte skal dog ikke sættes meget over 100 km/t, hvilket viser sig at være fuldt tilstrækkeligt til langt de fleste bilister.

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cylindret, topventilet række-motor, boring 82,55 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 1702 ccm, kompressionsforhold 7,8:1, maksimaleffekt 59 hk ved 4200 omdr/min.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, tre-trins gearkasse med synchro-mesh mellem andet og tredje gear. Udveksling mellem motor og baghjul: 1. gear 11,67:1, 2. gear 6,75:1, 3. gear 4,11:1. Differentiale med hypoidfordandet kron- og spidshjul, udveksling 4,11:1.

Hjulophængning: Forhjul: uafhængig affjedring system MacPherson, dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæm-

pere. Krængningsstabilisator. Baghjul: lige bladfjedre med dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere af stempeltypen.

Styretøj: Snekke og tap, udveksling 16,8:1. Ratdiameter 43,2 cm. Venderadius 5,3 m.

Elektrisk anlæg: 12 volt, 57 ampèretimer på akkumulator med positiv stelforbindelse, dynamo 265 watt.

Dimensioner: Total længde 433,4 cm, total bredde 170,1 cm, total højde 150,6 cm, akselafstand 265,4 cm, sporvidde (for) 134,5 cm, sporvidde (bag) 132,0 cm, vægt 1115 kg.

Pris: Kr. 22.470,— i fri handel.

CHARLES FAROUX

EN STOR SKIKKELSE I AUTOMOBIL-
SPORT OG MOTORJOURNALISTIK

* 20/12 1873 — † 9/2 1957.

I den høje alder af knapt 84 år er den eminente franske automobiljournalist *Charles Faraoux* afgået ved døden.

Meddelelsen herom kom ikke overraskende, for Faroux havde været syg gennem de sidste år, og hans høje skikkelse savnedes nu og da ved de større løb — noget, der havde været aldeles utænkeligt for blot få år siden.

Automobiljournalist ja — men Faroux var meget mere end en begavet kronikør i automobilens tjeneste. Han var en institution, idet han forenede teknisk viden, historisk indsigt, rige personlige erfaringer og en brændende begejstring med en smidig pen. Faroux formåede at inspirere, revse og forklare med sine artikler.

Faroux' opvækst faldt sammen med den franske automobilindustris. Efter at have gennemgået sin uddannelse som ingeniør drog han til U.S.A., hvor han fik ansættelse i et sportvognsselskab — men det var hans eneste professionelle sidespring fra bilerne, og han vendte inden længe hjem til Frankrig for at følge sit kald.

Ikke sådan at forstå, at Faroux fulgte den slagne landevej. Dertil var hans personlighed for stor. Bestandigt søgte han nye stier, og allerede kort efter at være blevet med-

arbejder i 1904 ved det franske blad *l'Auto*, fik han udskrevet »Coupé de *l'Auto*« løbene (1906-1913), der fik den største tekniske betydning.

1909 overtog Faroux redaktørstolen på det fornemme *La Vie Automobile*, som i lange tider med rette regnedes for et af verdens fornemste bilblade. Faroux, der var en dygtig tekniker og fremragende matematiker, havde en enestående evne til i klart og lettilgængeligt sprog at redegøre for komplicerede tekniske spørgsmål — og forstod samtidigt at gøre sin kritik konstruktiv, så hans indflydelse var stor.

Hans største indsats var vel initiativet til de berømte 24-timers sportsvognsløb på Sarthe-landevejsbanen ved le Mans. Dette løb, som er blevet sportsvognenes »blå bånd«, havde oprindeligt det sundeste reglement, noget løb har haft. Med årene blev reglementet desværre udvandet, hvilket gik ud over løbets karakter og mindske dets værdi. Så meget mere tragisk var det, at netop Faroux, som havde udkastet de oprindelige regler, skulle være løbsleder, da den grufulde katastrofe fandt sted i 1955, og tilmed ved den lejlighed skulle træffe den så forfejlede beslutning om at fortsætte løbet til den bitre ende.

Personligt tror jeg, Faroux fik sit knæk den lørdag eftermiddag ved le Mans. Ganske langsomt gik det ned ad bakke, og det var efterhånden sjældent at se ham ved rattet i den store, grønne Bentley, han satte så stor pris på.

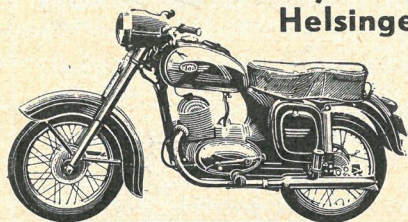
Automobilverdenen er blevet fattigere ved Faroux' bortgang. Han var usigeligt forfriskende i denne stedse mere specialiserede verden. Bilerne var hans liv, men kunst og litteratur var han næppe mindre velbevandret i — og i sin tid var han amatørverdensmester i billard, et spil, han dyrkede med samme videnskabelige præcision og overlegne elegance, som han lagde for dagen i sit forfatterskab.

Charles Faroux var en ener, og det er vemodigt at tænke på, at han ikke mere med det ternede flag skal give signalet til vinderen i et af de klassiske franske løb.

Collecteur.

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

A. BENDZ,
Helsingør





AF "OBSERVER"

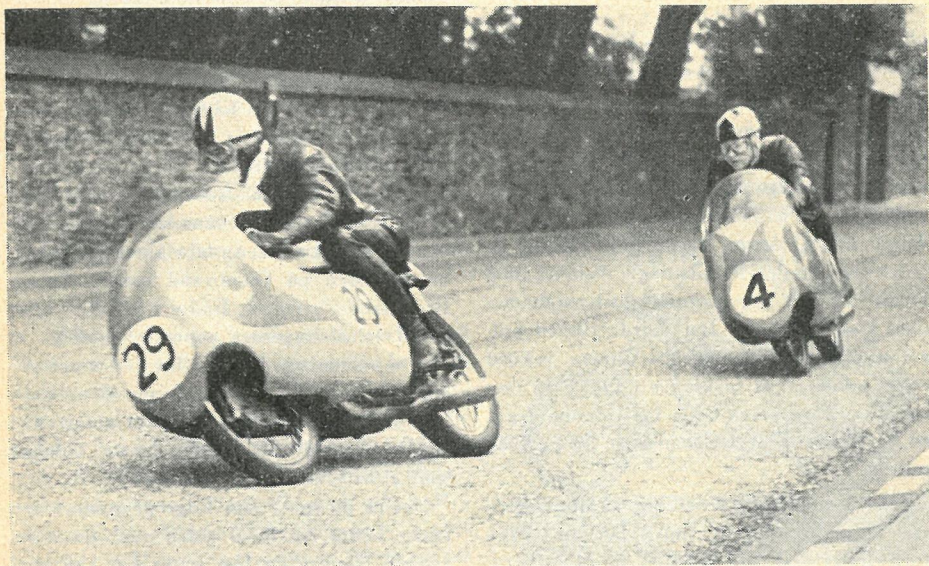
Junior- og Senior TT er omtalt længere fremme i bladet, og når letvægtsklasserne og sidevognsløbet er »henvist« til denne rubrik, er det ikke fordi, vi anser de mindre maskiner for tilsvarende mindre betydningsfulde — det er af rent praktiske grunde.

Dagens første løb var for 250 ccm klassen, der med en samlet start skulle tilbagelægge 10 omgange over den 17,4 km lange Clypsebane, der på to korte strækninger falder sammen med den store bane.

Også i dette løb kunne man gøre visse betragtninger over maskinernes udvikling, for da de 32 mand var stillet op til start efter træningstiderne, holdt de mest strømliniede maskiner i forreste række, og efterhånden som man kom tilbage i feltet, blev de mere og mere afklædte, medens de i stedet fik

flere og flere år på bagen — bagest holdt en smuk Benelli fra 1939. Iøvrigt så man blandt de strømliniede maskiner to en-cylindrede CZ og en to-cylindret Jawa. McIntyre var blandt de ikke startende, fordi han ikke havde kvalificeret sig under træningen, og vore engelske kolleger udklækkede på stedet den teori, at han ville spare sig selv til de to store løb — derfor den dårlige træningstid. Efter vor mening kunne McIntyre så blot have trukket sin anmeldelse til letvægtløbet tilbage, med mindre han ville have lejlighed til at køre så meget på banen som muligt. Italienerne påstår nemlig, at har man først kørt de store maskiner, er det næsten umuligt at køre i letvægtsklasserne. Det kunne være interessant en gang at få McIntyre's egen forklaring.

Hvad der foregår på den første halve omgang er i reglen forvirrende, indtil rytterne er kommet i naturlige positioner; men inden længe blev det meddelt, at Miller førte med sin Mondial foran Ubbiali's MV og Sandford's Mondial, men et øjeblik efter blev Sandford rapporteret i spidsen foran Miller — og dermed begyndte en af motorecyklesportens store dueller. Da Sandford i spidsen for feltet gik ind på den anden omgang,



Her ses Sandford og Miller i 250 ccm klassen, også kaldet Letvægt TT. Omtrent med denne afstand fulgte de to ryttere banen rundt, indtil Miller styrtede på 9. omgang, da han havde overtaget føringen.

lå Miller 0,8 sekund efter. Næste gang, de to ryttere passerer målstregen, ligger Miller kun 2/10 sekund efter Sandford, på sjette omgang bliver der noteret 6/10 mellem de to ryttere, på syvende omgang igen 4/10, på ottende og niende omgang ligger Miller som Sandford's skygge, og på den 10. omgang overhaler Miller og opnår tilsyneladende et godt forspring; men da man kan vente ham ved mållinien, udebliver han. Det meddeles, at Miller er styrtet ved hjørnet af Governor's Bridge, og det bliver således Sandford, der kommer først over mållinien. Miller prøver at starte maskinen, men den nægter at tænde, og fuldstændig udmattet må han trække det sidste stykke til målstregen, hvor han passerer som nummer fem efter Taveri, Colombo og Bartos (CZ). Sandford vandt med ny rekordhastighed svarende til 122 km/t.

I sidevognsklassen kørte BMW-holdet som et urværk med sidste års vinder, F. Hillebrand, i spidsen, fulgt troligt af W. Schneider og med F. Camathias på tredjepladsen. På fjerde omgang blev der lidt mangel på

præcision i klokkeværket, da C. Smith var så formastelig at køre sin Norton op på tredjepladsen. På niende omgang mente Camathias imidlertid, at det kunne være nok, og da Cyril Smith så sig overhalet igen, lukkede han alle hestene ud af sin Norton med det resultat, at han fik maskinskade. Hillebrand nåede punktligt at overhale alle konkurrenter undtagen sine to mærkekammerater og Beeton's Norton. Hillebrand vandt med ny rekordhastighed 115,6 km/t. Camathias indlagde den dramatiske effekt ved at dreje en omgang rundt med sin sidevognsmaskine, og han begyndte så småt at fortsætte den gale vej, inden han opdagede misforståelsen.

I 125 cm klassen kom der indledningsvis til at stå en hård duel mellem Miller (Mondial) og Taveri (MV), medens Provini (Mondial) lå på tredjepladsen og Carlo Ubbiali lurede som nummer fire med sin MV — to sekunder foran Sandford. Provini kørte blændende, og efter fjerde omgang førte han feltet foran Taveri og Ubbiali, medens

OM KAP MED URET

Fortsat fra side 408

pludseligt, og skårene ramte Edge og Blackburn i ansigtet, men lykkeligvis uden at sære dem.

Endnu en omgang, så rullede Edge over mållinien. Et døgn var gået, og på de 24 timer havde Edge kørt 1581 miles og 1310 yards, d. v. s. 65.905 miles i timen eller på dansk 106,061 km/t. W. F. Edge havde således overskredet den planlagte distance med knapt 10 pct og gennemsnitshastigheden med knapt 10 km/t. Han havde tilmed pulveriseret den hidtidige 24 timers rekord (1096 miles sat af to kørere i 1905), og desuden sat 26 nye rekorder for tidsrum fra 1 til 24 timer og over distancerne 50 og 1000 miles.

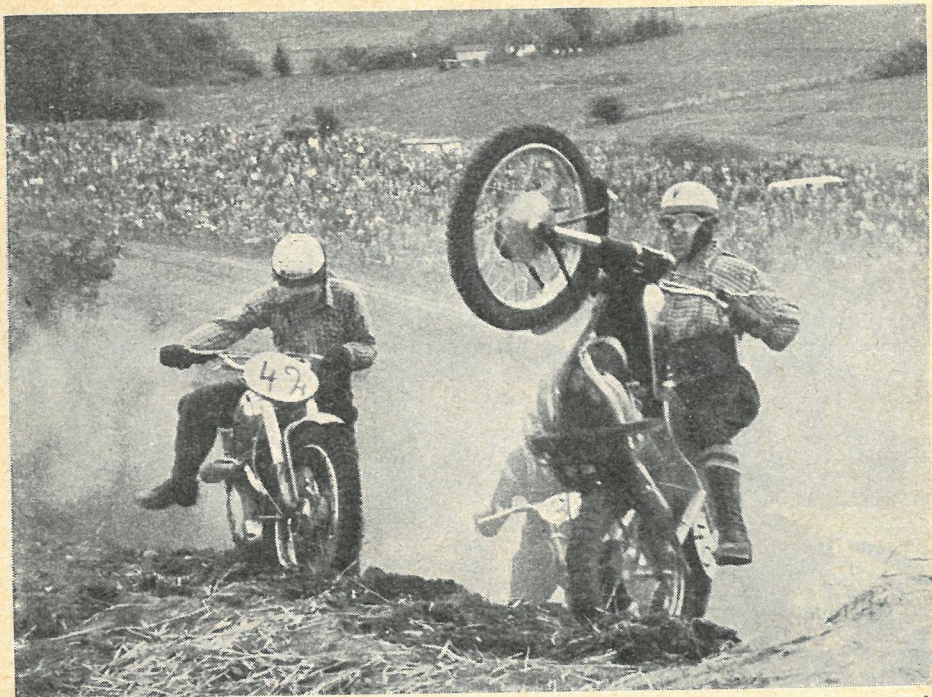
Som 24-timers verdensrekord holdt Edge's mesterlige præstation, indtil *Gillett* i 1924 forbedrede den med en A. C. på Monthéry-banen.

Den dag i dag er Edge's rekord gældende britisk rekord, hvilket dog har sine ganske særlige årsager. Beboerne omkring Brooklands havde nemlig ikke sovet meget natten mellem den 28. og 29. juni 1907. Tre solide Napier-vogne med fri udblæsning kan høres temmelig langt væk. Klager indløb i stakkevis, og der blev aldrig mere kørt 24 timer i træk på Brooklands.

I dag er Brooklands-banen en ruin. Kun resterne af den gamle bane kan skimtes mellem Vickers-Armstrong fabrikkens store bygninger. Men på Goodwood banen, der er Brooklands' arvtager, findes i et roligt hjørne af løbsdeltagernes »opmarchområde« et lille mindeanlæg. Blot en lav rød murstensmur med en plade »Brooklands Memorial«. Nogle få, smukt valgte blomster omgiver et stykke vejrbidt beton, der bærer tydelige spor af bilhjul.

Det er de spor, som Edge prægede i den friske beton for 50 år siden med sin store, grønne Napier, da han kørte om kap med urets visere.

Collecteur.



I Sjællandsserien indgik den 10. juni åbningen af Næstved Motorklubs nye bane ved Mogenstrup. Noget kunne tyde på, at det er vor vanskeligste moto-cross bane, for der stilles meget store krav til ryttere og materiel. Banen er 1100 meter lang, og den er ikke lagt ud med mild hånd — der er således kort efter starten en bakke så høj som Rundetårn (på nær en enkelt meter) med 45 graders stigning. Det var dog mest den løse belægning, der voldte vanskeligheder. Netop på det punkt kan en rytter vise, hvad han dur til, når han forstår at holde omdrejninger på sit baghjul, uden at det graver sig ned. Holdet fra Nissehøjen (Næstved) vandt med 310 points foran København (231 p.), Kulsvierne (Frederiksborg-Vinderød) og Dybendal. Dybendal tog revanche i 250 ccm klassen, og her blev København nummer to foran Nissehøjen og Kulsvierne. På billedet stejler Erik Grønnow, medens Preben Christiansen sidder lidt fast i det.

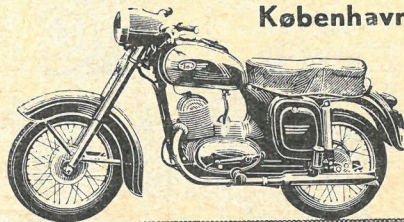
Miller og Sandford var henholdsvis fire og fem foran Colombo (MV). I denne rækkefølge fuldførtes de ti omgange uden større dramatik, og Provini vandt i rekordhastighed med 118,5 km/t. Det er ganske interessant at konstatere den ringe forskel på gennemsnitshastigheden i 125 og 250 ccm klassen.

Takket være den herskende krisesituation inden for Grand Prix-sporten (ublu krav om startpenge og den nydannede »fagforening« af køreere) blev der ikke kørt noget europæisk løb i juni måned i den serie, der tæller til verdensmesterskabet. Holland aflyste, Belgien aflyste — men det siges nu, at Belgiens G. P. alligevel køres senere — og de øvrige småløb er uden større interesse for andre end deltagerne. Navnlig er de uinter-

essante på baggrund af le Mans-løbet, der i år afvikledes uden alvorlige uheld.

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

ERIK ORTH,
København

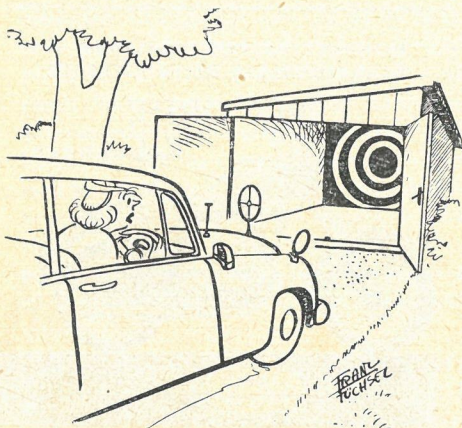




Både ryttere og publikum fik lidt af banen med hjem, når maskinernes baghjul gavmildt spredte den løse jord omegnen. På billedet er Bent Goth (6) og Gustav Andreasen (16) på vej ind i det dunkle. Dagens mand var så ubetinget Palle Høst Andersen, der i den individuelle konkurrence i Senior Solo vandt foran de to ovennævnte ryttere. I letvægtsløbet stod en hård kamp mellem Søren Dons og Torben Dahl — Dons vandt på bedste sammenlagt tid, der lå et sekund under Torben Dahl's.

Le Mans.

Denne klassiske 24-timers dyst mellem såkaldte »sportsvogne«, d. v. s. meget nødtørftigt kamuflerede racervogne, blev i år



kørt for 25. gang. Løbet formede sig som et opgør mellem de italienske mærker Ferrari og Maserati og de britiske mærker Jaguar og Aston Martin. Andre vogne havde tilsyneladende ikke sejrskancer i hovedklassen. Porsche stillede med et stærkt hold, som med lidt held kunne opnå en fin placering i hovedklassen og hjemføre sejren i 1500 ccm. I 1100 ccm klassen var hovedkonkurrenterne Cooper og Lotus. Franskmandene stillede talstærkt i 750 ccm klassen, idet de navnlig lægger sig efter handicapklassen, som favoriserer de mindre vogne. De britiske fabrikker har ikke hidtil ofret denne del af le Mans-løbet større opmærksomhed, så det var dem en grim overraskelse, at der i år var anmeldt en 750 ccm Lotus (med en ombygget Coventry Climax-motor af den type, der ellers er på 1100 ccm).

Løbets gang er hurtigt fortalt. Italienerne, d. v. s. britiske og franske fabrikkørere i

Englands største dæk

Det største dæk, der nogensinde er lavet, er netop blevet færdigt på Dunlop fabrikkerne i England. Det er et power-grip dæk, og der er gået 480 km nylon snor og 2619 meter kamtråd til dets fremstilling. Det vejer ialt en ton, dets diameter er 222 cm, over slidbanen måler det 72 cm, og det kan bære 20 tons. Gummimassen er af den normale type, der anvendes til andre bulldozer-dæk, og dækket er konstrueret til kørsel i lufthavne, på byggepladser, ved dæmningsarbejder og ved minedrift fra jordoverfladen.



Maserati- og Ferrari-vogne lagde for med et morderisk tempo. Så morderisk, at de slog deres egne chancer ihjel, for de røde biler fra Modena og Maranello blev een for een skubbet ind på parkeringspladsen for »døde vogne«. Førinden havde de ganske vist givet et festfyrværkeri af en opvisning med omgangsrekorder og tophastigheder — men det nytter kun lidet i et løb på 24 timer.

Da italienerne havde brændt deres raketter af, tog løbet form, og privatejede Jaguar'er lagde sig utvungent og uden at være alvorligt truet i spidsen, da løbet var 3 timer gammelt. For en fabrik, der midlertidigt har trukket sig tilbage fra aktiv deltagelse, må det være en drøm at se sine vogne bragt til sejr af privatkørere, og for den skotske eks-kører David Murray, som finansierer »Ecurie Ecosse«, var det en storslået triumf at se både første- og andenpladsen hjemført af egne vogne, der tilmed satte ny distancerekord. Sejrsvognen var dog ikke helt standard, idet motoren var på 3,8 liter (normalt 3,4) og var forsynet med direkte benzinindsprøjtning.

Efter de to skotske Jaguarer fulgte endnu to private Jaguar'er, en fransk og en belgisk, og også 6. pladsen gik til en Jaguar. Man skal faktisk helt tilbage til Bentley-triumferne i 1927, 28, 29 og 30 for at finde noget lignende. For den britiske bilindustri

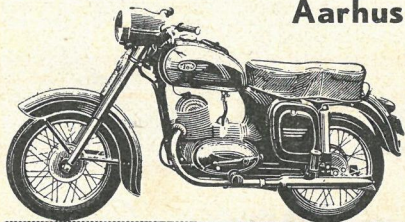
må le Mans 1957 være den så længselsfuldt ønskede oprejsning efter dårlige konjunkturer og sportslige nederlag.

Den britiske triumf understreges derved, at 53 vogne startede, og 21 fuldførte, heraf 12 britiske, som vandt hovedløbet samt handicapløbet (Lotus), 750 ccm (Lotus), 1100 ccm (Lotus) og 3000 ccm (Aston Martin).

- 1) Flockhart/Bueh, Jaguar 3,8, 326 omgange, 183,2 km/t, 4.397 km
- 2) Sanderson/Lawrence, Jaguar 3,4, 318 omgange
- 3) Lucas »Jean Marie«, Jaguar 3,4, 316 omgange

KOMPLET RESERVEDELSLAGER —
ALLE MODELLER DEMONSTRERES

AABO MOTOR,
Aarhus



JAWA

- 4) Rouselle/Frère, Jaguar 3,4
- 5) Lewis-Evans/Severi, Ferrari 3,8
- 6) Hamilton/Gregory, Jaguar 3,8

NB. Lotus 750 ccm vognen holdt et gennemsnit på ikke mindre end 144,9 km/t! Før få år siden nok til at sejre i hovedløbet.

Indianapolis 500 miles (804,4 km)

- 1) Hank, »Exhaust Special«, 218,22 km/t
- 2) Rathman, »Chiropractor Special«, 217,9 km/t
- 3) Bryan, »van Lines Special«, 216,0 km/t

Nyt polermiddel

Blandt de mange mærkelige produkter, vi mellem år og dag opfordres til at afprøve, er der en gang imellem et guldkorn, og et sådant har vi netop fundet. Det er Johnsons »One-step« polermiddel, der renser og blanker i én behandling — noget lignende er dog set før, men ikke med samme virkning.

**KLICHÉERNE LAVER
BELLA 2409**

*Druedahl
Solkrogen 3. Brk.*

Grunden til at flagskibet *Alberto* aldrig er pudset over det hele på samme gang, skyldes den omstændighed, at vi kvier os ved at smøre voks ovenpå iltet og plettet lak, af hvilken grund vor pertentlighed kræver, at lakken først renses omhyggeligt med en dertil egnet renspesta eller cleaner. Vor knapt tilmålte tid og energi har aldrig været tilstrækkelig til at komme hele vognen igennem, men det lykkedes virkelig med den nye One-step, fordi den er let at arbejde med, og resultatet kan stå for vor kritiske bedømmelse. Produktet er fremstillet på silicone-basis, og den spejlglatte overflade gør det vanskeligt for støv og snavs at få fodfæste på lakken.

Samtidig med dette tilfredsstillende resultat fik vi »knaldet et påskeæg«, for vi var netop ved at afslutte nogle forsøg med beskyttelse af navnlig motorcyklernes polerede letmetal. Disse gik ud på en rensning med forskellige pudsemidler, en vædsrensning og lakering med klar lak. Vi var kommet så langt, at vi kunne få lakken til at hænge fast, men nu har vi opgivet det hele, for det nye Johnson-produkt er meget nemmere og dog mere effektivt — det renser og blanker letmetallet og beskytter det mod at anløbe. Prisen er kr. 14,75 pr. dåse, hvilket ikke forekommer at være rørende billigt, men nu om stunder kan man bære over med meget, blot det fungerer efter hensigten.

LØBSKALENDER

Juli:

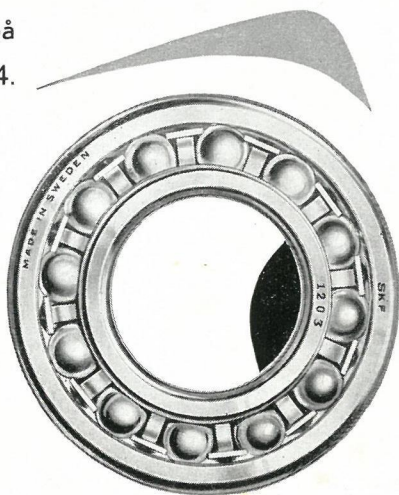
21. Silkeborg Motor Sport (JM), Resebro — Motocross.
28. Haderslev Motor Sport — Baneløb.
Midtsjællands Sports MK, Kongskilde — Motocross.

August:

4. Frederiksborg Amts MK, Selskov — Speedway.
Frederikshavn Motor Sport, Ørnedalene — Baneløb.
Odense Speedway — Speedway.
Thy Motor Sport, Skjoldborg — Motocross.
11. Holstebro Motor Sport (juniorløb), Holstebro Motorb. — Baneløb.
Horsens Motor Sport, Frederiksløst — Baneløb.
Samvirkende Motorklubber (Elektriløbet), Charlottenlund Traverbane — Speedway.

SKF

SKF er nu både i
Bredgade 31 og på
Sønder Boulevard 34.



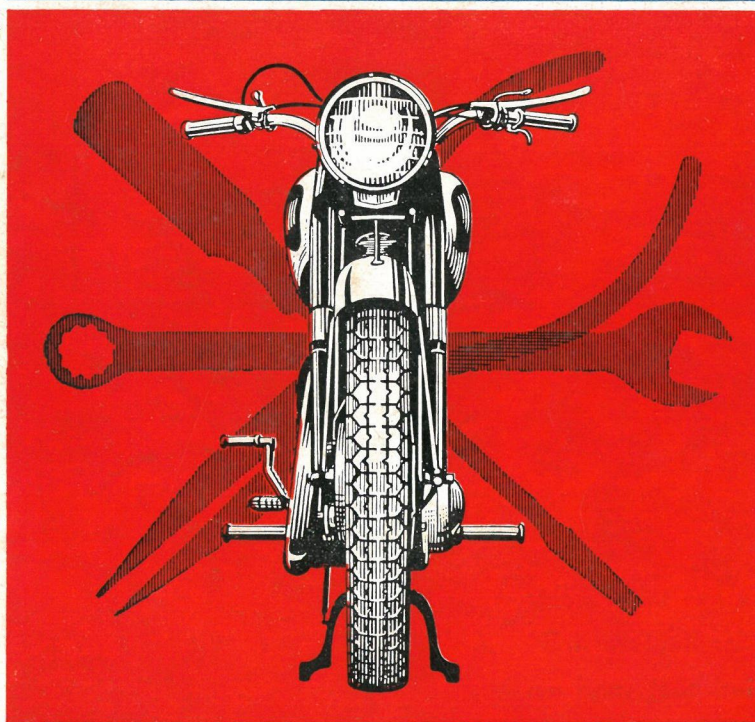
Vore nye salgslokaler
Sønder Boulevard 34
er indrettet med en
tidssvarende kunde-
ekspedition for øje.

MINERVA 3330
HILDA 3330

Sønder Boulevard 34

– og der er gode parkeringsforhold

Motorcykle-



håndbogen

Motorcykler, scootere og knallerter

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Format som SMJ, 246 sider, gennemillustreret og kartoneret. Den koster kr. 12,50 – en brøkdelt af det beløb enhver motorcyklist, scooter- eller knallertkører vil spare gennem den erhvervede viden.

Fås hos boghandlerne og SMJ, Nikolaj Plads 5, København K.

I NORGE: Bestilling til Postbox 2817, OSLO K.