

NR. 4 - 9. ÅRG.

APRIL 1955

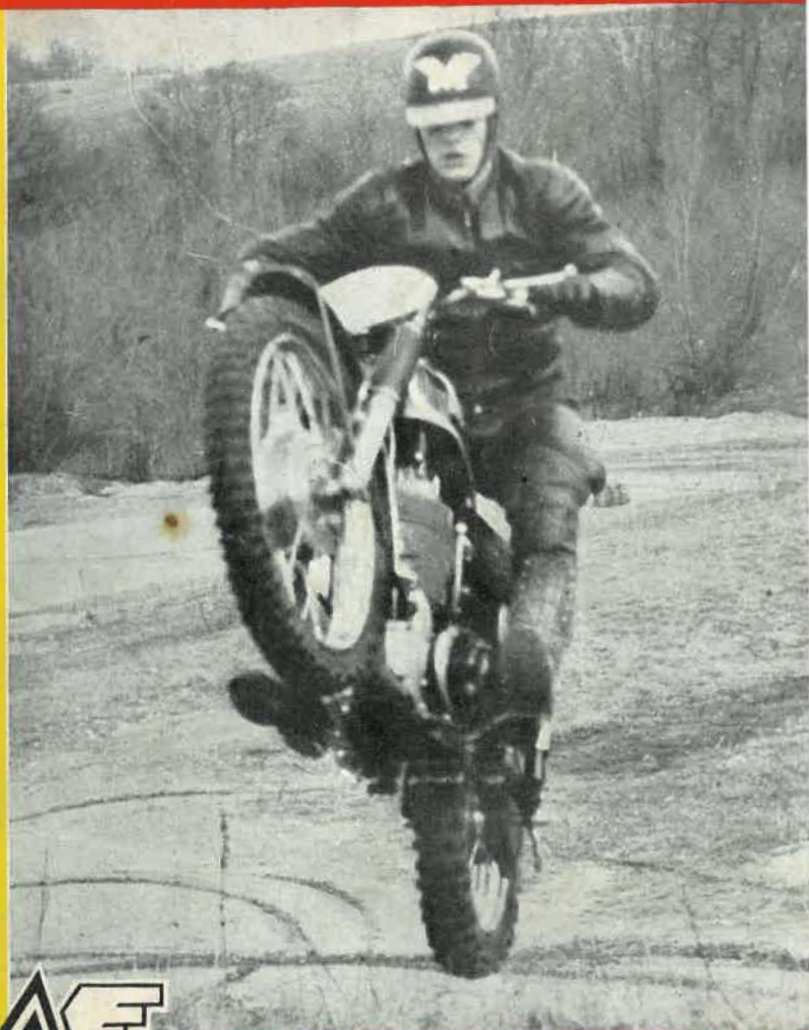
SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

Ejvind Hansen blev
danmarksmester i Trial
på Matchless.-
resultatet af samarbejde
mellem en fin rytter
og en pålidelig, kraftig
og robust maskine.

Matchless findes i mange
forskellige topventilede
modeller - en- eller
to-cylindrede, med eller
uden baghjulsaaffjedring
- men hver enkelt
maskine er
en kvalitetsmotorcykle
med fremragende
køreegenskaber.

De kan ikke købe
en finere motorcykle —
De kan ikke køre
en bedre maskine.



MATCHLESS



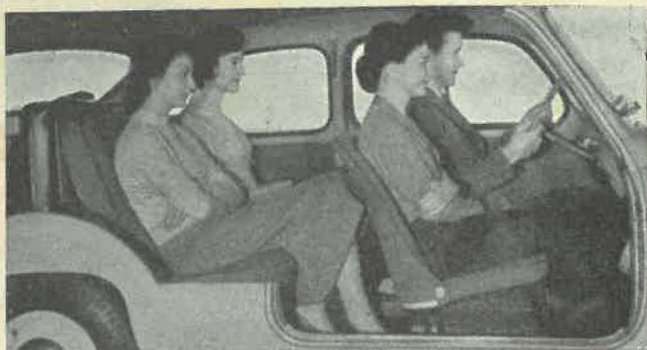
*Flyvende
start OG-*

MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

NU
ER

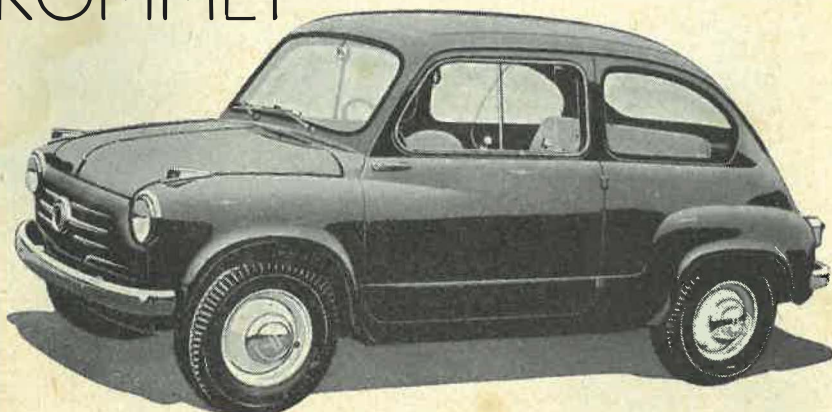


En lille vogn med rigelig plads til 4 personer. Moderne teknisk konstruktion og rationelt udnyttet karosseri.

FIAT
600

KOMMET

4-cylindret vandkølet hækmotor – 21,5 hk
4 gear fremad – synkroniseret 2., 3. og
4. gear. Uafhængig ophængning af alle 4
hjul. Fuldt udsyn – buet for- og bagrude.
Komfortable sæder – perfekte køreegen-
skaber. Hastighed over 95 km/t – lavt
benzinforbrug.



EN NY KVALITETSGOGN FRA ITALIENS STØRSTE AUTOMOBILFABRIK

NORDISK FIAT A/S

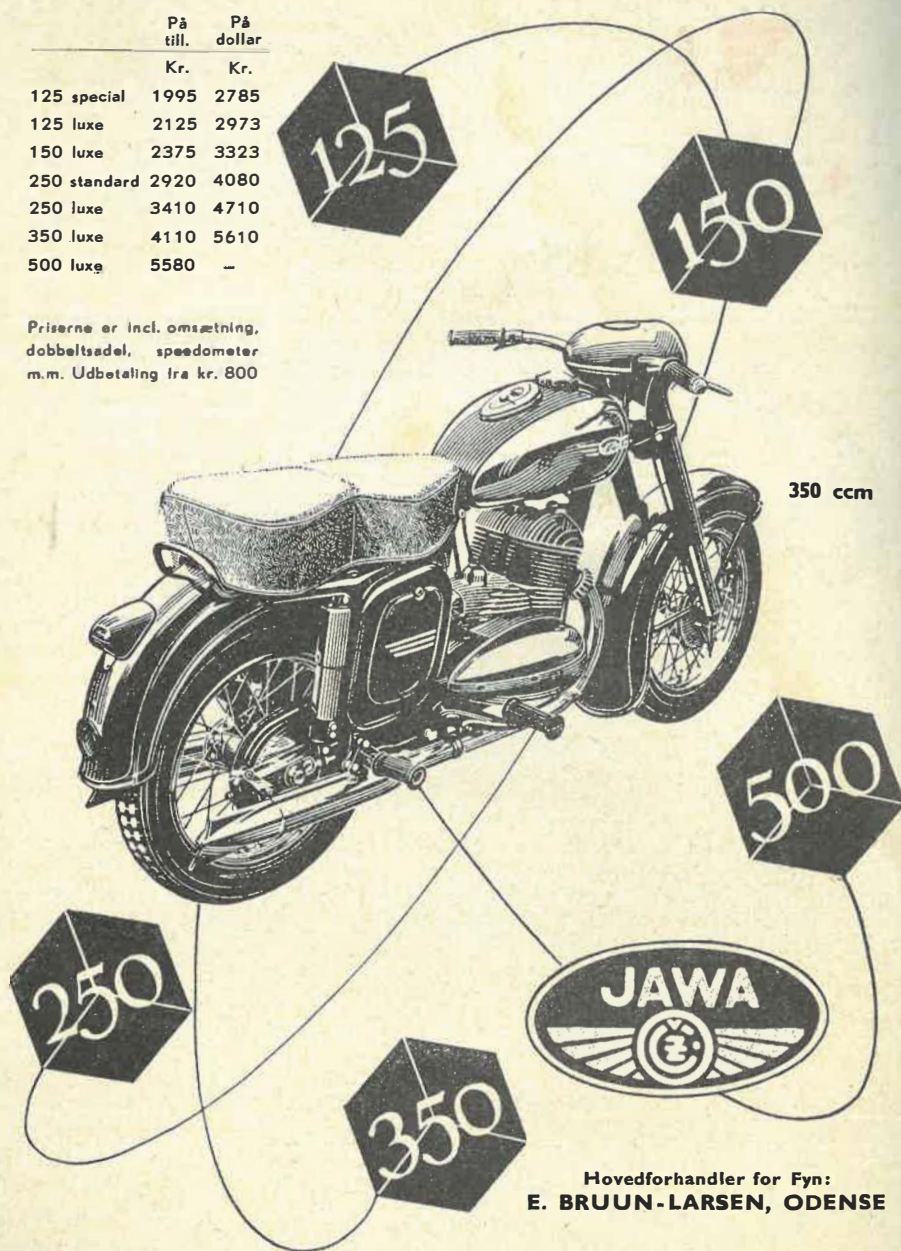
GRIFFENFELDSGADE 32 – KØBENHAVN N. – TELF. C. 15.367 - C. 15.967

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

Andre har noget - JAWA-CZ har alt!

	På till. Kr.	På dollar Kr.
125 special	1995	2785
125 luxe	2125	2973
150 luxe	2375	3323
250 standard	2920	4080
250 luxe	3410	4710
350 luxe	4110	5610
500 luxe	5580	-

Priserne er incl. omsætning,
dobbeltsadel, speedometer
m.m. Udbetaling fra kr. 800



Hovedforhandler for Fyn:
E. BRUUN-LARSEN, ODENSE

IMPORTØR: ERIK ORTH - V. FARIMAGSGADE 19 - K.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

9 ÅRG.

15. April 1955

NR. 4

Redaktion og
ekspedition:

L1, Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:

Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15,00
Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.
Eftertryk af bladets
artikler og gengivelse
af illustrationer må
ikke finde sted uden
tilladelse.

✱

Ak ja!	259
Er vi lidt for demo- kratiske	260
Vi prøvekører Zün- dapp Elastic 250 ..	263
Inger-Lise kommer til Indien	272
Bardahl eller ikke Bardahl	280
Nogle lygteproble- mer	285
Mercedes 190 SL i produktion	291
Det kære tændrør ..	297
Det går slet ikke så stærkt	299
Teknisk brevkasse ..	303
Løbskalender	312
Danmarksmesterska- berne i trial	313
Moderne sports- vogne V ..	
Triumph TR 2	314
Dejlige biler på Gæ- nve-udstillingen ..	320
Fra bane og vej	323
International løbs- kalender	328

— ak, ja!

Rådet for større færdselssikkerhed har fremstillet en lille tryksag med titlen: *Hvor hurtigt er for hurtigt*. Denne lille folder har format som et kørekort, og meningen er da også, at den skal lægges inden i de nybagte motorcyklisters kørekort. Det hedder i brochuren tekst:

Det afhænger af Dem selv, om De skal få glæde af motorcyklen, eller den skal koste Dem førligheden — eller livet. Det er god sport at køre godt, men det gør De kun, hvis De behersker både Dem selv og motorcyklen og tillige er i stand til at beherske enhver færdselssituation. Først da kan De afpasse farten efter forholdene og undgå at blive et af fartens mange ofre. For hurtigt er hurtigere end De kan nå at bremse i tide. Hold hovedet klart. Lad situationen, reaktionstiden og bremselængden bestemme tempoet.

Ja, havde man så endda nøjedes med det, så havde det været en ganske storartet lille tryksag, og selvfølgelig kunne den have været forbedret ved at fortælle motorcyklisterne lidt om den bremseteori, som de netop så lykkeligt har undgået at lære på køreskolen, men ak nej, man gengiver en hastighedstabel, i hvilken hastighederne fra 10 til 100 km/t hver især har beregningen med den kørte distance i reaktionstiden på 1 sekund samt den maksimale bremselængde, for hvilken der i parentes står »kun baghjulsbremse«. Ak ja, så er vi der igen. De fleste motorcyklister har netop på deres køreskole lært, at de helst ikke skal bruge forhjulsbremsen — et emne, som vi efter vor egen mening efterhånden indtil lede har behandlet her i bladets spalter. Rent bortset fra dette så tages der i tabellen overhovedet ikke hensyn til andre forhold for bremselængdens størrelse end netop hastigheden. Man kan nu en gang ganske umuligt opgive en tabel med bremselængder, der gælder under alle forhold, for der er flere faktorer, der er bestemmende for bremselængdens størrelse. Hastigheden er afgørende, men nøjagtig lige så

vigtigt er førets beskaffenhed, dækkenes tilstand, bremsernes effektivitet og sidst men ikke mindst den måde bremserne aktiveres på. Disse forhold har indflydelse på bremselængden på en plan vej i vindstille, og under almindelig kørsel kommer spørgsmålet om mod- og medvind samt stigning eller fald på vejbanen ganske naturligt ind i billedet. Altså kan man ikke udeh videre stille en tabel op for de bremselængder, der gælder ved en given hastighed, ganske uanset om man benytter baghjulsbremsen alene eller begge bremser. Når man som her benytter baghjulsbremsen alene, vil man tillige i de fleste tilfælde få en bedre bremsevirkning, når baghjulet belastes med en bagsædepassager, og alt i alt kan vi nok blive enige om, at der er adskillige faktorer, der gør sig gældende. Den tabel, der derfor er opstillet, er i virkeligheden minimumskraverne ifølge loven, og disse krav har som bekendt intet som helst med de virkelige forhold at gøre, eftersom et minimumskrav i loven kun er beregnet som en skarp skillelinie mellem det, der kan tillades, og det der absolut ikke kan tillades. Ved en kørehastighed på 60 km/t opgives den kørte distance i reaktionstiden (beregnet til 1 sekund) korrekt til 16,6 meter, og den maksimale bremselængde på baghjulsbremsen alene til 56 meter, altså ialt 72,6 meters standsningslængde. Man vil dog ikke kunne klare sig med denne distance på en isglat vej. Hvis man i forhold til dette tal havde vist, hvor effektivt man kan standse en maskine ved brugen af begge bremser, så havde den lille tryksag haft en mission i stedet for som nu at nedbryde alt det, vi har forsøgt at opbygge gennem otte år. Når de skønne kræfter nu endelig skal spildes, kunne det så ikke ske i harmløs ubemærkethed?

★

Er vi ikke lidt for demokratiske?

Forleden kunne man i dagbladene læse, at et finansieringsselskab med biler og motorcykler som speciale var blevet lukket, og indehaveren, Mogens Ahl, var sigtet for bedrageri og underslæb. Finansierin-

gen foregik på den måde, at man indbetalte et latterligt lille beløb og bandt sig til lige så latterlige, små månedlige afdrag, hvorefter man skulle få sit køretøj leveret indenfor 9 måneder. Der var ikke tale om renter af restgæld, og alt i alt byggede virksomheden på kædebrevsystemet — eller en dynamitladning, der kunne springe i luften når som helst. Det var i hvert tilfælde for os indlysende, at de sidst ankomne »gæster« aldrig ville få noget køretøj, og derfor advarede vi ret kraftigt mod dette foretagende allerede i vort aprilnummer 1954, altså for et år siden. Vi bragte en ret udførlig kalkulation, der viste, at foretagendet måtte ende med et brag, men politiet kunne ikke skride ind før *bedrageriet forelå*, altså når kunderne havde indbetalt de foreskrevne beløb uden at få leveret et køretøj og uden at få deres penge igen. Da der endelig blev sat en stopper for foretagendet, viste det sig, at ca. 1000 kunder havde indbetalt de foreskrevne beløb, men kun 27 havde fået et køretøj leveret.

Var det nu virkelig nødvendigt, at så mange mennesker skulle miste deres surt erhvervede sparepenge, før der blev skredet ind? Kunne man i hvert tilfælde ikke have sat en stopper for virksomheden på grundlag af falsk annoncering, eftersom Mogens Ahl reklamerede med, at finansieringsforretningen var kontrolleret af myndighederne, når denne kontrol indskrænkede sig til et enkelt besøg af politiets bedrageriafdeling? Og kunne dagbladene ikke have advaret mod dette foretagende — de tog først mod til sig ved i forsigtige vendinger at citere SMJ, og Mogens Ahls annoncer fortsatte. Man kommer derfor en gang imellem i den heftigste tvivl om, hvorvidt dagbladene skriver for læserne eller for annoncørerne.

Og spørgsmålet er endelig, om advarsler mod den slags foretagender i det hele taget skulle være nødvendige, for når man ved et ganske simpelt regnestykke kan se, at det før eller senere vil gå galt, har publikum så ikke krav på, at det offentlige skridter ind i tide?

.....

→ Alle
tidens
motorolie
- og alle
årstidens



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

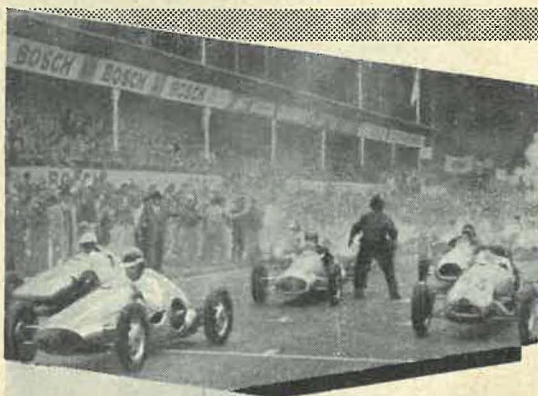
NB VISCO-STATIC's egenskaber udnyttes bedst i ikke for stærkt slidte motorer... men der er en ENERGOL smøreolie til enhver vogn. Rådfør Dem med en BP forhandler.



**SPECIAL
ENERGOL**

VISCO-STATIC
MOTOR OIL





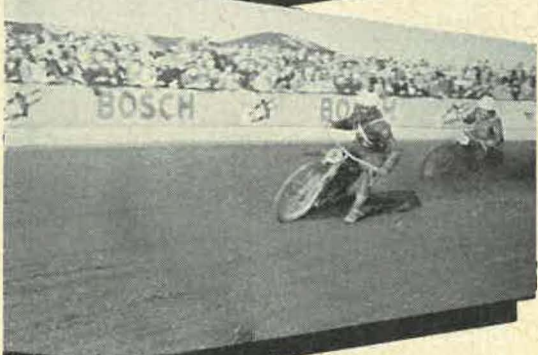
BOSCH tændrør

er forsynet med den uovertrufne Pyranit isolator.



BOSCH tændrørs

elektroder er fremstillet i en legering, der er særlig modstandsdygtig overfor forbrændingsrummets påvirkninger.



BOSCH tændrør

kan stå for de største belastninger og har ved hårdtkrævende motorløb såvel som ved almindelig kørsel dokumenteret deres overlegenhed.

BOSCH tændrør

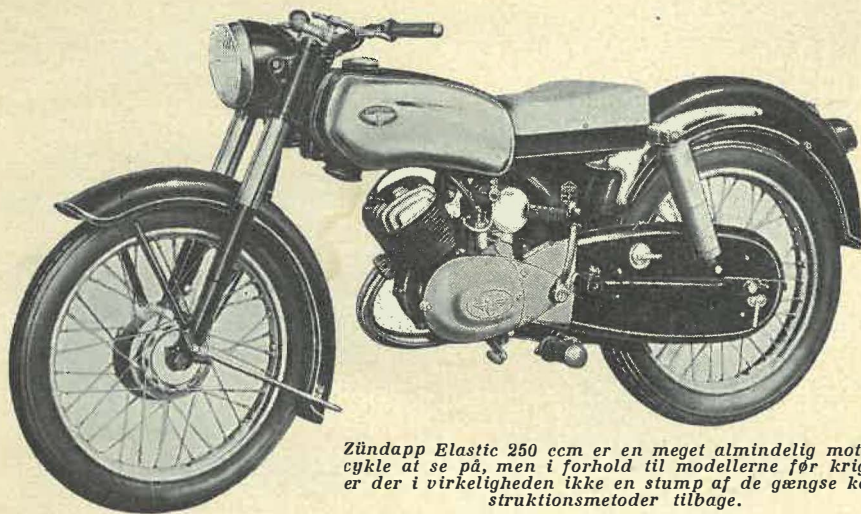
fremstilles på verdens ældste tændrørsfabrik, og bag deres fremstilling ligger mere end 50 års erfaringer.

mindre BENZINFORBRUG
med nye
STØRRE TRÆKKRAFT

BOSCH
TÆNDRØR

54





Zündapp Elastic 250 ccm er en meget almindelig motorcykle at se på, men i forhold til modellerne før krigen er der i virkeligheden ikke en stump af de gængse konstruktionsmetoder tilbage.

Vi prøvekører

ZÜNDAPP ELASTIC 250

AF MOGENS H. DAMKIER

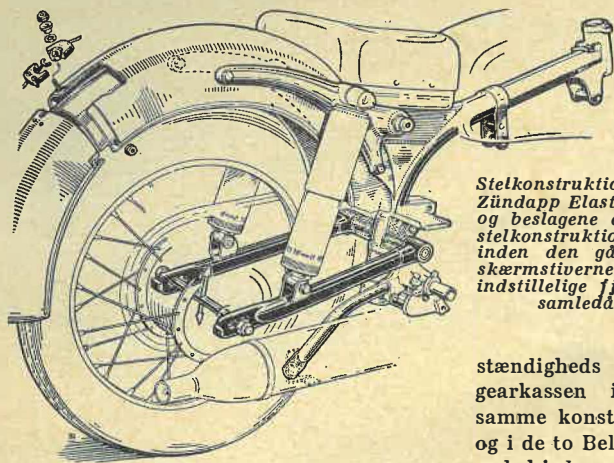
Selvfølge- lig er det en kold fornøjelse at sidde på en motorcykle i op til otte timer ad gangen i vort noget tempererede klima, men det er alligevel dejligt at komme på landevejen igen, selv om termometeret ikke viser større tilbøjelighed til at komme op over frysepunktet.

Vi lægger for med en 250 ccm Zündapp Elastic, og det er i grunden en morsom maskine, for selv om den i sin konstruktion og i sine ydre linier ikke virker påfaldende uortodoks, så er der i virkeligheden ikke en stump tilbage af alt det, man i årene før krigen regnede som blivende og u-lå-sig-ændrende elementer. Det gode, gamle slagloddede rørstel, der er langsommeligt og kostbart i fremstilling, er blevet afløst af et centralrørsstel, som fremstilles på den måde, at man tager et kraftigt rør med forholdsvis stor diameter, bukkes det koldt til den rigtige facon og svejser til slut de nødvendige beslag på. Et sådant stel er billigt at fremstille, og det betegner en meget stabil konstruktion, der kun lader sig vride, hvis det udsættes for grov mishandling — d. v. s. påkørsel eller lignende.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet i en svinggaffel. Da der så ganske øjensynligt mangler et bagstel, er et bærende element smedet i letmetal lagt på hver side af skærmen — dels for at bære og støtte denne, dels som monteringskonsol for svinggafflens affjedrings-elementer, der består af teleskopisk indkapslede skruefjedre med variabel fjeder-spænding.

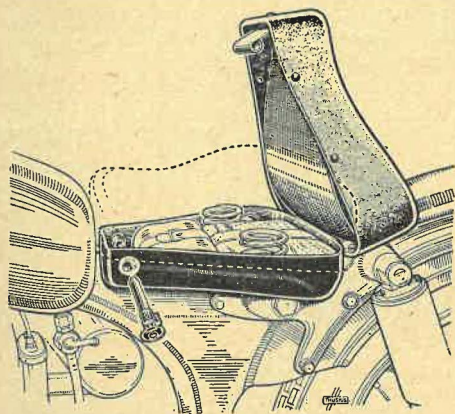
I dette stel er motoren ophængt ved hjælp af to gennemgående bolte samt en bespænding ved motorens topstykke. Da motor og gearkasse er sammenbygget til eet aggregat, kan hele drivværket tages ud af stellet, når disse tre bolte og de elektriske ledninger samt kablerne fjernes. Bagkæden, der forbinder gearkasseakslen med baghjulet, er indkapslet i en lukket kædekasse, som følger svinggafflens bevægelser.

Selve stelrøret ser man ikke meget til, eftersom dette fra kronhovedet går under tanken og ned bag motoren, hvor det dækkes af en beholder, der skjuler et stort luftfilter og akkumulatoren. Dette luftfilter er udformet som en indsugnings-



Stelkonstruktionen og baghjulsophængningen i Zündapp Elastic. Centralrøret er bukket koldt, og beslagene er svejset til centralrøret. Hele stelkonstruktionen er magnafluxundersøgt, inden den går ind i samlelinien. Bemærk skærmstiverne, der er smedet i letmetal, de indstillelige fjeder-elementer og bagskærmens samlede se for baglygteledningen.

trakt, der er delt op i en række vandrette kanaler, gennem hvilke luften føres frem til et »forkammer«, inden den suges ind gennem filterpatronen og videre ind i karburatoren. Dette luftfilter tjener de to formål at filtrere støvpartiklerne fra indsugningsluften og at dæmpe indsugningsstøjen. Direkte over luftfilter og akkumulator er sadlen og værktøjskassen anbragt, og det er altså heller ikke den gammelkendte sadeltype, vi finder. Selve sadlen er udformet som en skumgummipude, og denne er igen anbragt ovenpå værktøjsbeholderen og lukket fast til denne ved hjælp af en cylinderlås. For en fuld-

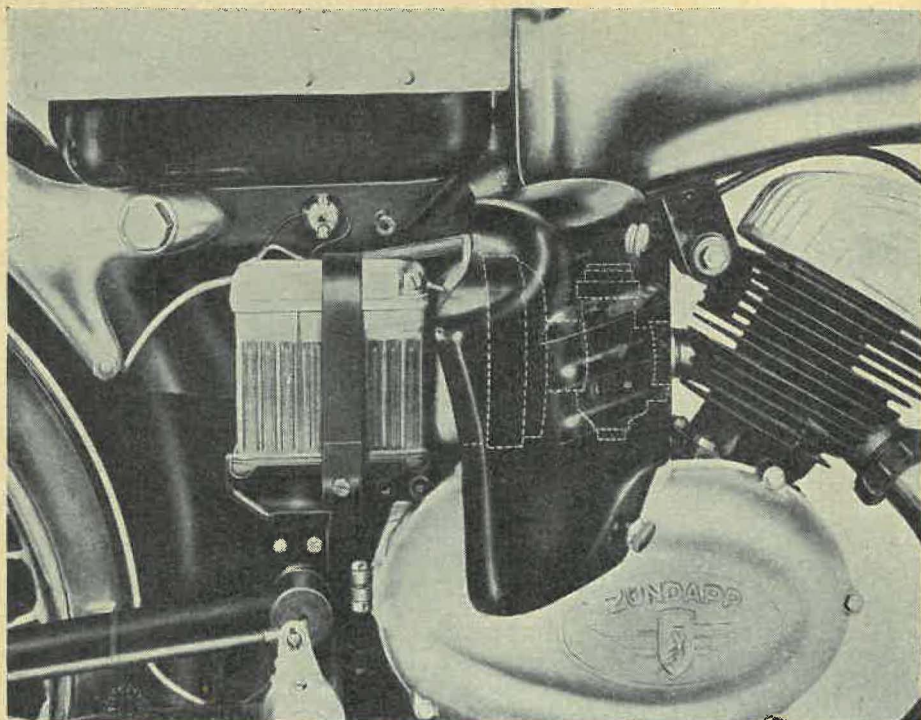


Værktøjskassen er anbragt under sadlen, og sadlen virker som et aflåseligt låg ved hjælp af en cylinderlås (samme nøgle som styrlåsen).

stændigheds skyld skal det nævnes, at gearkassen i Elastic-modellerne er af samme konstruktion som i Norma Luxus og i de to Bella-modeller, nemlig skiftning ved hjælp af en forskydelig stjernnot, der låser et af hovedakslens tandhjul fast til den, idet samtlige tandhjul på hovedakslen er i konstant indgreb med de tilsvarende tandhjul på forlagsakslen. Endelig er navene udformet som gennemgående bremsetromler, karburatoren er monteret med skråtsiddende dyser, der let lader sig udtage, når en rensning er påkrævet — kort sagt, den konservativt indstillede motorcyklist, der i 1940 mente, at motorcyklen havde nået sit tekniske højdepunkt og sin endelige udformning, ville være blevet yderst chokeret, hvis han ikke havde været genstand for en jævnt fremadskridende tilvænningskur.

Motoren

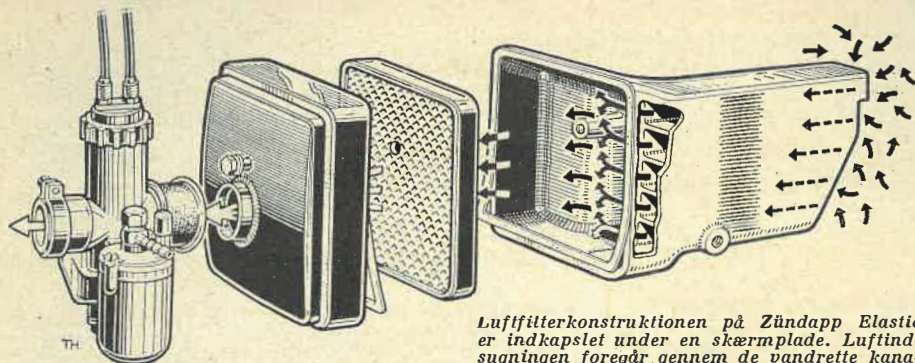
Den tværskyllede to-takt motor adskiller sig på væsentlige punkter fra andre kendte motorkonstruktioner, selvom opbygningen ved første øjekast kan forekomme ret ortodoks. Krumtaphus og gearkassehus er støbt sammen til en blok, der er delelig efter en midtlinie vinkelret på krumtapsakslen. Der er naturligvis en skillevæg mellem det egentlige krumtaphus og gearkassehuset, og i udformningen af selve motorblokken indgår samtlige vægge og kamre som forstærkning i denne. Krumtapsakslen er lejret på normal måde ved hjælp af et rulleleje og to kuglelejer, og selve krumtapsakslen er udformet af de to hovedakslers, svinghjulene, krumtapsøle, påskruede kontravægte og afbalanceringskiver; men denne sam-



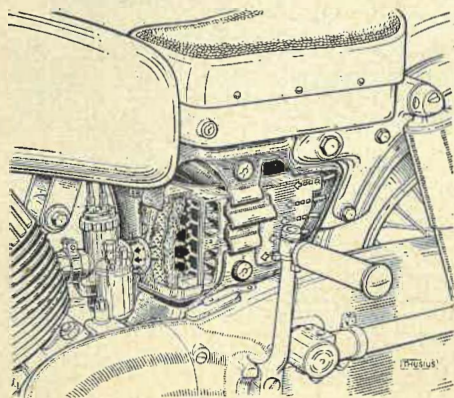
Motoren er monteret til stelkonstruktionen ved to bolte i selve motorblokken, og den her viste bolt, der monterer cylinderen til centralrøret. Denne forbindelse er samtidig vibrationsafleder. Akkumulatoren er indkapslet under den viste skærmsplade.

ling foretages på fabriken, og krumtapsølen kan ikke som på de fleste andre motorcyklemotorer udskiftes ved slid. Det, der navnlig kendetegner Zündappkonstruktionen, er det todelt plejlstangsleje, i hvilket en todelt lejeholder virker som bur for 18 nåle, og plejlstangslejet er således et todelt nåleleje. Ved uheld eller lettere slitage kan nålelejet udskiftes, idet der forefindes reservedele til dette, men der findes ikke nåle i overstørrelse, således som man kender det fra almindelige rullelejer. Er der derfor tale om alvorligt slid, må man have en ombytningskrumtapsaksel, der er samlet og istandgjort på fabriken. Stemplet er på ganske almindeligt vis monteret i plejlstangen ved hjælp af en stempelpind, der låses ved hjælp af seegerringe, og stempelpinden går i en broncebøsning, der er indpresset i plejlstangen — men her er en lille fælde. I selve plejlstangsøjet er der foretaget otte gennemboringer, der virker

som oliekanaler til smøring af det leje, som plejlstangsbøsningen og stempelpinden tilsammen udgør. Ved slid eller fornyelser kan denne plejlstangsbøsning udskiftes, men den leveres som en hel bøsning uden gennemboringer til oliekanalerne, og den korrekte fremgangsmåde er derfor, at man ved indsætning af en ny bøsning først presser denne ind i plejlstangen, derefter borer den igennem, idet selve plejlstangens gennemboringer virker som forboring, og når oliekanalerne således er boret igennem, rives plejlstangsbøsningen op til det korrekte mål. Stemplet kan leveres i normal størrelse samt fire overstørrelser, idet det normale stempel har en diameter på 67 mm, og med 0,5 mm spring kan man få overstørrelser op til største overstørrelse, der er 69,0 mm. Stempelringene følger naturligvis disse mål, med normal størrelse 67 mm i diameter og med spring på 0,5 mm er den største overstørrelse i stempelringe



Luftfilterkonstruktionen på Zündapp Elastic er indkapslet under en skærmlade. Luftind-sugningen foregår gennem de vandrette kanaler, og selve filterlegemet kan let udtages til rensning.



69,0 mm. Stemplet er iøvrigt monteret med tre kompressionsringe.

Cylindren er monteret til krumtaphuset ved hjælp af fire tapbolte, og en pakning ligger mellem cylinder og krumtaphus. Topstykket monteres til cylinderen ved hjælp af fire bolte, og der benyttes en toppakning mellem cylinder og topstykke. På cylinderens bagside er der støbt en lille arm, der ved hjælp af en bolt og en gumibøsning monteres til stelrøret, og denne bøsning tjener til formål, at holde motoren på plads og at lede vibrationerne den rigtige vej i stellet.

Medens det er normalt, at man benytter krumtapsamlingen som det eneste svinghjul i motoren eventuelt suppleret med en svinghjuls magnets svingmoment, er der på Zündapp-motorerne et udvendigt svinghjul, der ligger uden for krumtaphuset. Dette er monteret på krumtapsakslen og bærer på sin indvendige side et dobbelt kædehjul, der ved hjælp af en

dobbelt bøsningsskæde trækker koblingen. Gearkassen er i virkeligheden den samme konstruktion, som vi finder på Norma Luksus og på Bella scooteren, og vi skal her kun kort gentage, at skiftningen finder sted ved hjælp af en forskydelig stjernenot (nærmere beskrivelse findes i SMJ nr. 6, side 375, 1954).

Karburatoren er en Bing karburator med skrå dyser, d.v.s. at hoveddyse og tomgangsdyse er anbragt således, at de let lader sig skrue ud af karburatorblokken, uden at andre demontering er nødvendige. Hoveddyserne er altså ikke monteret direkte i stål-røret som på de andre, kendte karburatormodeller. Da luftfilterkonstruktionen på Zündapp Elastic betegner en ret særpræget udformning, er karburatoren forsynet med luftspjæld regulerbart fra styret. Indsugningsfilteret og akkumulatoren er som tidligere nævnt indkapslet bag nogle plader, der er hurtigt aftagelige ved hjælp af to fingermøtrikker. Man kan således hurtigt komme ind til indsugningsfilteret, der er indrettet på den måde, at selve filterpatronen kan udtages og afvaskes i benzin samt gennemvædes med olie, inden den atter monteres. Dette system betegner i vore øjne en absolut fordel frem for de luftfiltre, som er sammenbygget med et drejespjæld, eftersom den sidstnævnte type kan være overordentlig vanskelig at rense og indfedte.

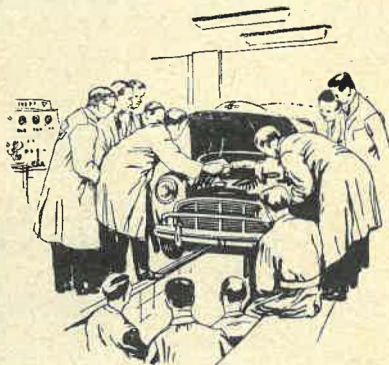
Mange tekniske finesser

Ser man Elastic 250 rigtigt efter i sømmene, vil man opdage, at konstruktørerne har formået at indrette maskinen på en

En DOMI vogn kommer i specialisthænder overalt

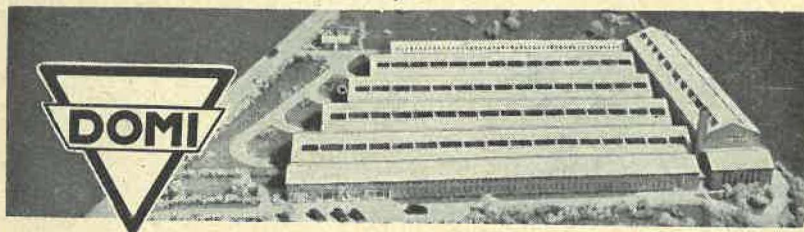
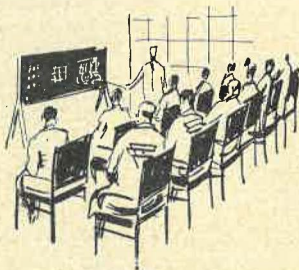
Selv den bedste vogn kræver vedligeholdelse. Enhver fornuftig bilkøber tænker på dette og indretter sit køb efter de foreliggende muligheder.

DOMI glemmer ikke en vogn, efter den er solgt. Det er ikke uden en vis stolthed, DOMI kan garantere enhver køber af en DOMI vogn specialistbetjening — med alt hvad dette begreb omfatter — overalt i Danmark. Dette skaber tillid. På fabrikken i Glostrup gives undervisning til værkførere og mekanikere fra alle DOMI værksteder. Ingeniører og andre serviceeksperter gennemgår på en permanent serviceskole alle tænkelige vedligeholdelsesoperationer, og undervisningen foregår på såvel praktisk som teoretisk basis. Deres vogn vil være i kyndige hænder — hænder, der har specielt konstrueret værktøj og



specielle instrumenter til rådighed. Denne specialistbetjening — i forbindelse med DOMI organisationens hurtige og pålidelige reservedelsservice

— er en medvirkende årsag til DOMI vognenes stadigt voksende popularitet i Danmark. Kort sagt — vælg Deres vogn hos Domi forhandleren — hans kendemærke er den røde DOMI trekant.



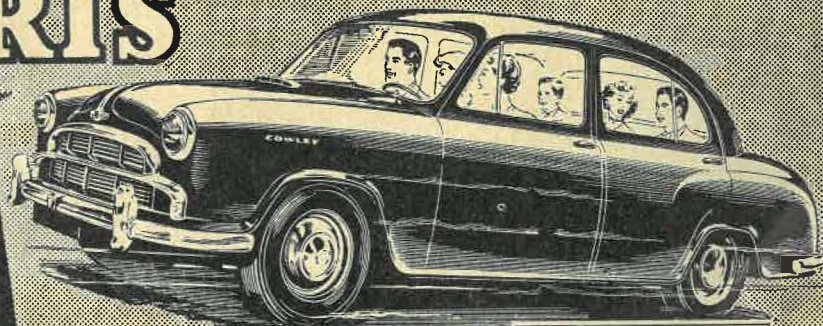
5a

— den danske automobilsamlefabrik,
der importerer fra de tre førende produktionslande.

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S - GLOSTRUP

MORRIS Cowley

- en
6 personers
vogn til
Kr. 13.525,-



Pris incl. oms. afg. excl.
lev. omk. m. frisklufts-
varmeanlæg Kr. 13.525.-
— på dollar kr. 19.182.-

27

MORRIS COWLEY er ønskevognen til den fornuftige pris: rummelig, økonomisk og med strålende køreegenskaber. Virkelig plads til 6 personer. Stort bagagerum til 7 kufferter samt adskillige småpakker. Nykonstrueret topventilet motor sikrer høj gennemsnitshastighed med et lavt benzinforbrug.

De skulle også se den nye, hurtige, strålende elegante MORRIS OXFORD. Pris incl. omsætningsafgift excl. leveringsomkostninger med friskluftsvarmeanlæg, kr. 14.960.-, på dollarbasis kr. 20.878.-.

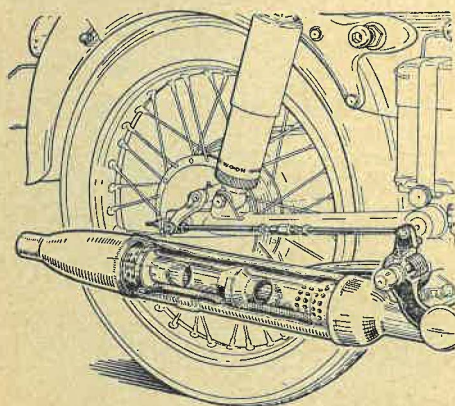
Quality first **MORRIS**

MORRIS MINOR - MORRIS COWLEY - MORRIS OXFORD - MORRIS SIX

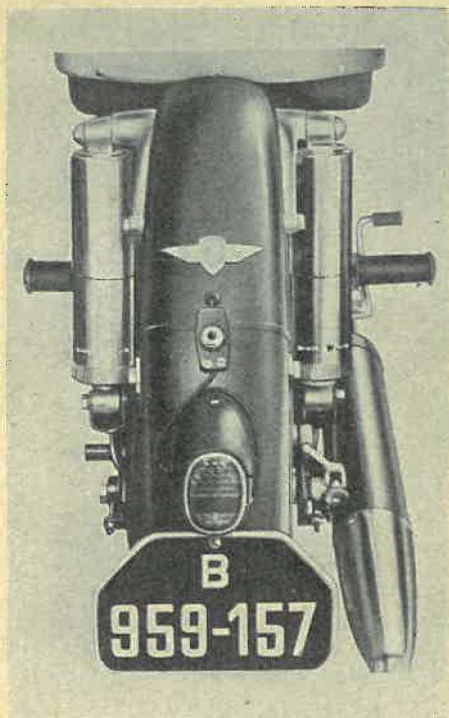
Se dem hos nærmeste DOMI-forhandler.

Dansk Oversøisk Motor Industri A/S - Glostrup

måde, der utvivlsomt vil spare ejeren for adskillige ærgrelser gennem årene. Anbringelsen af værktøjskassen under sadlen er ikke alene en fik, men tillige en praktisk løsning, simpelthen fordi man undgår endnu en udvendig beholder, der kan gå løs eller ruste i sine beslag. Stivere til bagskærmen har man lykkeligt undgået ved de tidligere nævnte letmetalkonsoller, der tillige tjener som støttepunkter for svinggaflens fjederelementer. Svinggaflen er iøvrigt lejtret i selvmørende bøsninger, der altså ikke kræver vedligeholdelse af nogen art. Baghjulet er naturligvis monteret i en stikaksel, således at hjulet er hurtigt aftageligt, når den bageste del af bagskærmen afmonteres. Det er imidlertid en kendt sag, at man meget ofte under denne operation kommer til at knække eller i hvert tilfælde på anden måde beskadige ledningen til bag- og stoplygte, fordi denne ledning ikke er så lang, at man kan lægge skærmstykket fra sig på jorden, og lægger man det f. eks. på sadlen eller på den forreste del af skærmen, ramler det meget nemt ned med et ledningsbrud som følge. På Elastic-modellen har man indrettet det så snedigt at den samlebolt, der holder den bageste del af bagskærmen til den forreste del, tillige virker som låsebolt for en elektrisk samledåse, og samtidig med, at den bageste del af bagskærmen løsnes til afmon-



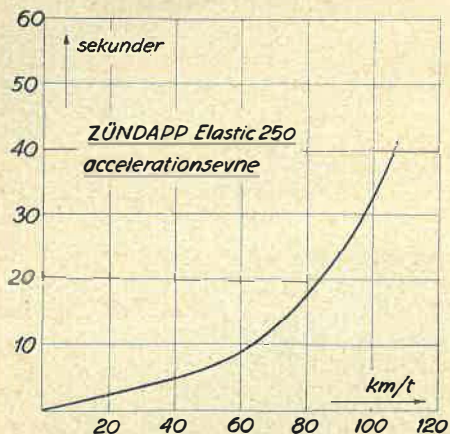
Den store lydpotte neddæmper udblæsningsstøjen til et absolut minimum. Man ser endvidere, hvorledes baghjulsbremsen justeres ved hjælp af en kontralåst samleuffe på bremsestangen — mere originalt end egentlig praktisk.



På ovenstående billede ser man tydeligt, hvorledes baghjulsfjedrene indstilles ved at drejde de underste teleskopprør til højre eller venstre uden brug af værktøj.

tering, løsner man samleåsen og ledningen skilles på denne måde.

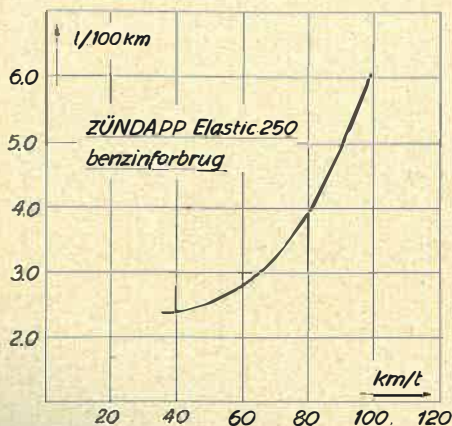
Baghjulsaffjedring på motorcyklerne er naturligvis en strålende ting, men da en bagsædepassager giver en forholdsvis meget stor vægtforøgelse (f. eks. i sammenligning med en eller flere passagerer i en mellemstor personvogn), har de fleste motorcyklefabrikanter forlængst indset, at det er nødvendigt at kunne ændre forspændingen i baghjulsaffjedringens fjederelementer, således at affjedringen kan varieres til solokørsel, kørsel med bagsædepassager og eventuelt sidevognskørsel. Denne regulering er på Zündapp Elastic meget snedigt udformet, idet man blot drejer det underste teleskopprør, idet en dobbeltpil i hver side peger mod bogstaverne W og H, og en drejning mod W (Weich) gør affjedringen blødere, medens en drejning mod H (Hart) gør affjedringen hårdere. Bagkæden er som allerede omtalt indkapslet i en støvtæt kædekasse,



Accelerationsevnen for Zündapp Elastic er yderst tilfredsstillende som det fremgår af ovenstående kurve.

der erfaringsmæssigt er i stand til at tre-doble eller i hvert tilfælde fordoble en bagkædes levetid, når den iøvrigt bliver smurt på korrekt måde. Mellem kæde-hjulet og det egentlige bagnarv er der ind-skudt gummibøsninger, der virker som støddæmpere i transmissionssystemet.

Det elektriske anlæg, der får sin strøm-forsyning fra en Norris svinghjulsdy-na-mo, har et fast ledningsnet, idet f. eks. ak-kumulatoren er tilsluttet dette gennem en samledåse, hvilket vil forhindre ejeren i at udtale mange stygge ord, når han skal afmontere sin akkumulator og opdager, at ledningerne og tilslutningsskruerne er



I betragtning af maskinens kraftoverskud er benzinforbruget under normalen.

i den grad korroderede, at de ikke uden videre lader sig løsne, og i hvert tilfælde ikke i den akavede stilling man i reglen indtager, når en akkumulator skal afmon-teres. Noget, der kan irritere ejeren af en ny motorcykle, er den kendsgerning, at det kun er på meget få modeller, på hvil-ke det er lykkedes at anbringe bowden-kablerne på en sådan måde, at de ikke skraber mod lakeringen. Ifølge Elastic's konstruktion har det ikke været muligt at indbygge disse kabler i nogen videre ud-strækning og i stedet har man anbragt en lille gummiplade på forskærmen på det sted, hvor kablerne ellers ville skrabe lakken af i løbet af nogle få tusinde kilo-metre. Ligegyldigt fra hvilken synsvinkel man betragter en Zündapp Elastic, kan man kun komme til det resultat, at den er velkonstrueret.

Køreegenskaberne

Vor Elastic 250 starter meget let, når vi efter at have åbnet for benzinen har tippet karburatoren ganske lidt og luk-ke næsten helt for luften. Efter en gan-ske kort opvarmning i frigear åbner vi halvt for luften, sætter maskinen i gear og kører — og vi kører meget pludseligt. Koblingen tager næsten ligeså voldsomt som på en racervogn, enten er den inde eller også er den ude, men efter at have kørt på maskinen en times tid, er man fuldstændig fortrolig med koblingsbevægelsen, og efter en dags forløb er der over-hovedet intet unormalt at bemærke ved koblingsbetjeningen. Man kunne dog godt have brugt et lidt større udvekslingsfor-hold mellem koblingsgreb og koblingsud-løser, da mange sikkert vil blive forskræk-kede over den pludselige funktion af kob-lingen; men som sagt, i løbet af forbløf-fende kort tid er man fuldt fortrolig med betjeningen af koblingsgrebet. Accelera-tionen er ganske udmærket, og de fire ud-vekslingsforhold i gearkassen er godt af-stemt; men det, der frem for alt kende-tegner denne motor, er, at den i aller-højeste grad er upåvirkelig af modvind og bakker. Med en ganske forbløffende sejg-hed æder den sig op ad de længste og stejleste bakker, vi er i stand til at finde, og selv en hård modvind synes ikke at indvirke synderligt på maskinens hastig-

hed. Årsagen til dette fænomen er den ret flade drejningsmomentkurve, ifølge hvilken maskinen har en overordentlig god trækraft selv ved lavere motoromdrejninger — man skal altså ikke på den anden side af 80 km/t for at få en anstændig effekt frem.

Affjedringen er ganske fortrinlig, og vi prøvede naturligvis at indstille baghjulsaffjedringen til både »hård« og »blød«, men fandt at man ubetinget skal køre på den blødeste affjedring i hvert tilfælde til solokørsel. Selv de mest ujævne veje mærkes næppe, og maskinen viser en meget fin stabilitet under opbremsning med blokerede hjul. Styringen er ganske fortræffelig, for den er både let og behagelig i byen og overordentlig stabil ved store hastigheder på landevejen; men det totale styreudslag kunne godt være større, eftersom man ved parkering og manøvrering ud og ind af garage o. s. v. er lidt handicappet af den store venderadius — under kørslen er dette forhold naturligvis uden betydning. Bremserne er tilfredsstillende, men ingetnundet imponerende, og guderne må vide, hvad det er, tyskerne gør ved den

bremselægning, for på næsten alle tyske maskiner fremstillet i de senere år, kommer der et knirkende hyl, umiddelbart inden hjulet står stille. Det føltes ikke, som om det er fedt, der er trængt ind på bremselægningen, men det er en form for musikalsk underholdning, der uvilkårligt opfordrer en til at kikke indenfor i bremsetromlen. Kørestillingen er udmærket, blot må en langbenet person endnu en gang sande, at konstruktørerne går lidt let henover udformningen af fodhvilerne. Teoretisk kan de indstilles i flere forskellige stillinger, men af hensyn til udblæsningsrør o. s. v. er indstillingsmulighederne alligevel yderst begrænsede, og mig forekommer det at være en dum idé at udforme en fodhviler som en krumtap eller som et håndtag, der skal svinges rundt, eftersom man ikke kan hæve eller sænke sin fodhviler i forhold til sadlen uden samtidig at flytte den frem eller tilbage. Det ville være herligt, om en eller anden motorcyklekonstruktør en gang ved lejlighed ville tage sig alvorligt af dette spørgsmål, for vi er trods alt nogle stykker, der er over garderrhøjde her i landet.

Blad venligst frem til side 295

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, to-takt. Boring 67 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 246 ccm. Kompressionsforhold 6,7:1, maksimal motoreffekt 13 hk ved 5200 omdr/min. Smøresystem olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: dobbelt kæde 9,5×4,5 mm. Kobling: flerplade i oliebad. Antal gear 4. Skiftemekanisme: fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,22:1, 2. gear 12,02:1, 3. gear 8,60:1, 4. gear 6,12:1. Gearkasse til baghjul: kæde 12,7×7,75 mm. Dækstørrelse, for 3,00×19, bag 3,25×19.

Stelkonstruktion: Centralrør.

Hjulophængning: Forhjul: teleskopgaffel, baghjul: svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bremses: 160 mm diameter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat Noris. Dyna-

mo 60/90 watt. Tænding: batteri. Tændrør: Bosch W 225 T 1. Ladekontrol: lampe.

Udstyr: Pumpe, værktøj, styrlås.

Dimensioner: Akselafstand 1350 mm. Sadelhøjde 740 mm. Fri højde fra jorden 160 mm, styrets bredde 660 mm. Egenvægt 141 kg.

Pris: Kr. 2635,— excl. omsætning, kr. 3389,— incl. omsætning. På dollars kr. 4803,—.

Justeringsmål.

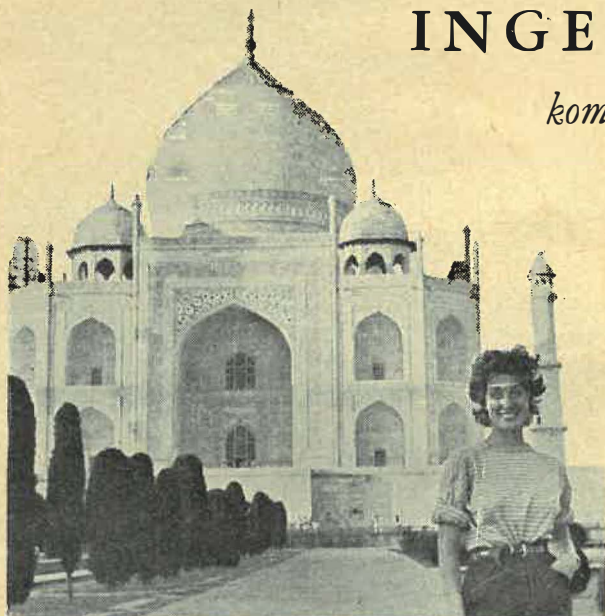
Tænding: Kontaktafstand 0,3—0,4 mm, fortænding 4—4,5 mm før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,65 mm.

Karburator: Bing 2/26/34, dyse 125, strålerør 2,76, chokerboring 26 mm, nålen anbragt i 3. hak, tomgangsskruen åbnes 1½—2 fulde omdrejninger. Tomgangsdyse 40.

INGER-LISE

kommer til

INDIEN



Inger-Lise i Tai Mahal.

Mit første indtryk af Pakistan var nær blevet det sidste indtryk, jeg i det hele taget kunne få af noget som helst, eftersom jeg ved grænsestationen havde overset plakaten, der høfligt gjorde opmærksom på, at der var venstrekørsel i Pakistan. Det første køretøj, jeg mødte, var naturligvis en stor lastvogn, og en sådan er som bekendt ikke den heldigste opponent for en motorcykle. Vi klarede dog skærene lastvognschaufføren og jeg, men havde der været tykkere lak på motorcyklen — nå lad os glemme det.

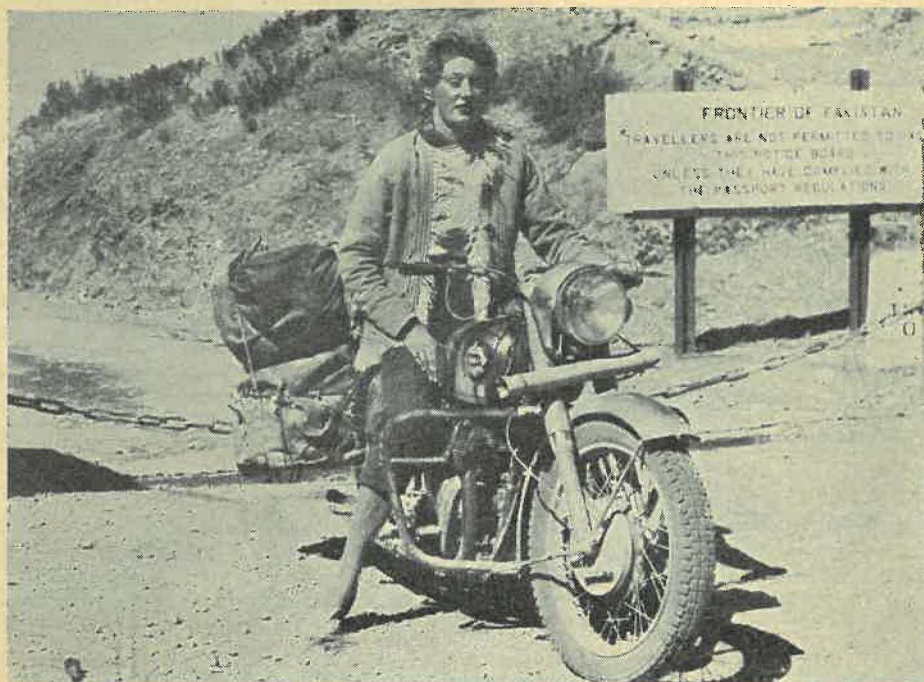
I Pakistan følger man rigtigt, at man nu er kommet til Østen, og vejene er fulde af rickshaws, heste, oksekærrer, vandrede køer og bøfler for ikke at tale om tusindvis af fodgængere — og det var mere aber, end det var moskitoer, der fløj gennem luften.

Det er ikke alene rickshaws, der er hurtige befordringsmidler herude, men de har også noget, der hedder en quickshaw, hvilket vil sige en rickshaw, der trækkes af en motorcykle. Dette køretøj kommer hurtigt til bestemmelsesstedet, og man undgår tillige at se et menneske løbe sig ihjel for at besørge transporten.

Jeg var stadig i følge med mine to engelske venner, og da vi på vor første dag

i Pakistan kørte henad vejen, blev vi standset af en taxa, i hvilken der sad en hel masse flyvere fra Pakistans kongelige luftvåben, og inden vi næsten havde fået standset maskinerne, var vi alle tre blevet inviteret til middag. Vi blev ført op til kommandørens gæstehus, og samme aften var vi til et fornemt selskab, hvor alle var iført guld og ædle stene og ordner i flere lag — kun vi gæster lignede vist vagabonder. Da vi drog videre mandag morgen, blev vi fulgt på vej af flyvemaskiner, der gjorde alle mulige kunster i luften og næsten landede på vejen ved siden af os.

Det er næsten lige så vanskeligt at komme ind i Indien, som det er at skære hul i jerntæppet, og efter at have udfyldt en masse papirer var der en stor diskussion angående mine manglende modermærker og ar, som skulle bruges til identifikationsmærker. Jeg fortalte dem, at jeg — inden jeg begyndte at køre motorcykle — havde levet et stille liv; men de var meget skuffede og fandt omsider en mikroskopisk vorte på min venstre hånd, og det blev altså denne lille gevækst, som jeg næppe selv havde bemærket, der gav mig adgang til Indien. Inden jeg kom gennem alle kontorerne og fik stemplet



Inger-Lise er ankommet til Indien — bag jernkæden ligger Pakistan, hvor det ret pludseligt viste sig, at man havde venstrekørsel.

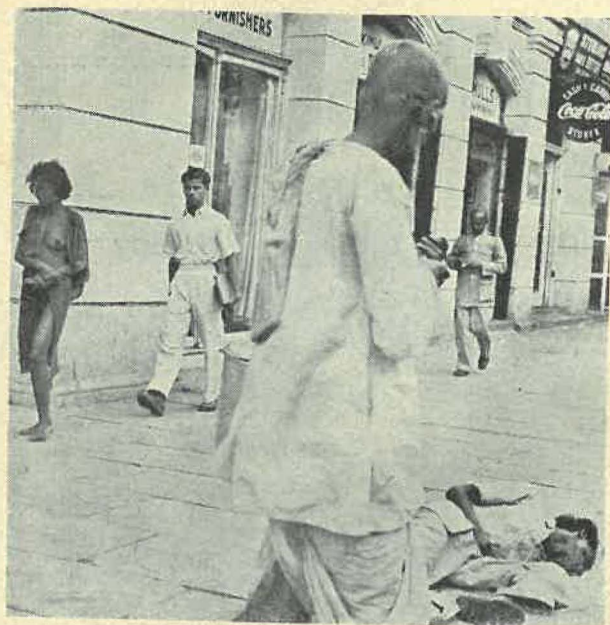
samtlige papirer både her og der, var der næsten gået seks timer.

Hotelsystemet i Indien er udbygget på en ganske glimrende måde for en motorcyklist, eftersom en række bungalower, der tilsyneladende er spredt over hele landet, kan lejes billigt for en enkelt nat, og det er i virkeligheden møtelsystemet, der går igen her. Det koster kun et par kroner at få et rum i en sådan bungalow, og til alt held viste det sig, at dørene altid var så godt brede, at man kunne få motorcyklen ind også, og man behøvede derfor aldrig at tage bagagen af og sove en urolig søvn på grund af det, der kunne ske med motorcyklen udenfor. Hoteller af denne art lægger imidlertid ikke sengetøj til, og de rejsende i Indien bringer derfor altid en slags sovepose med sig — et system man ikke kan værdsætte højt nok i Østen, da man ved hjælp af dette undgår en konstant udveksling af »sengedyr«.

Det er ikke tilrådeligt at slå teltet op i Indien, for det er en afgjort kendsgerning, at der er slet ikke så få slanger, selvom jeg ikke stødte på nogen »på fri

fod«. Det vrirler med fattige mennesker overalt, og det er givet, at et eller andet vil forsvinde i nattens løb. Selvom man var i stand til at våge over alle sine ejendele, så ville man have fra 15 til 150 tilskuere udenfor teltet om morgenen, for det er ligegyldigt, hvor man vender og drejer sig, så vrirler det med mennesker, selv langt uden for byer og landsbyer — der er ialt 360 millioner i Indien.

Fra grænsen til Delhi er der kun en køretur på 1½ dag, men selv i dette korte tidsrum får man et ganske godt indtryk af Indien. Jeg så tusinder måske millioner af mennesker i de overbefolkede landsbyer langs vejen, og inde i byerne blokeredes gaderne næsten af mennesker, fordi de simpelthen måtte have et eller andet sted at stå op, sådan så det i hvert tilfælde ud. Med fingeren på hornet måtte man bane sig vej gennem denne farveglade mur af mennesker, gennem basarerne og ud til den åbne vej, og så var der måske kun 10 minutters kørsel til den næste landsby. Mange af disse mennesker var klædt i laser, og en del var tydeligvis



Det er en daglig begivenhed i Indien, at folk besvimer på gaden enten af sult eller varme, men begivenheden er så almindelig, at den på ingen måde vækker opsigt. Kvinden til venstre i billedet heller ikke noget ualmindeligt syn — det er ikke altid at fattigdom levner tøj på kroppen.

ved at sulte ihjel — for restens vedkommende var det måske knapt så tydeligt. Langs vejkanthen sad flere mennesker på huk og solgte brød, frugter og nødder. To til tre kokosnødder er tilstrækkeligt for en inder til at sætte sig på hug og åbne en forretning, og de fleste af disse købmænd har deres stråflettete seng ved siden af sig, hvis de da i det hele taget har nogen måtte at sove på. Her ved vejkanthen sover de og spiser og tilbringer hele deres liv.

Det var i en af disse landsbyer, inden jeg nåede Delhi, at jeg for første gang så et menneske dø af sult. Han lå på en peron foran jernbanestationen, uden en trevl på kroppen, og skindet lå så stramt rundt om knoglerne, at det så helt blankpudset ud. Ingen lagde mærke til ham, der blev ikke noget opløb af den grund, og jeg lærte senere, at han kun var en af de mange. Mennesker dør på gaden, og kvinder føder på gaden i Indien.

Delhi var imidlertid forholdsvis moderne og ren, og det er en by med brede boulevarder med mange mindesmærker, og en masse quickshaws kører omkring alle vegne, så Delhi lyder næsten som et eneste stort motorcyklerace.

Det var i Delhi, jeg besøgte det burmesiske konsulat for at ansøge om visum.

Det var min plan at køre ned gennem Burma til Mandalay og Rangoon, over til Bangkok og videre ned til Singapore; men medens jeg ventede i konsulatets modtagelsesrum, kom jeg uheldigvis — eller måske heldigvis — til at kikke i en burmesisk avis udgivet på engelsk, og der læste jeg om et tog, der var blevet standset af røvere. Politivagten var skudt ned, og flere passagerer dræbt eller overfaldet. »Ville De have et turist- eller transitvisum, frk. Paulsen?« Konsulen afbrød mig på dette tidspunkt. »Nej tak, jeg har netop forandret mine planer,« svarede jeg.

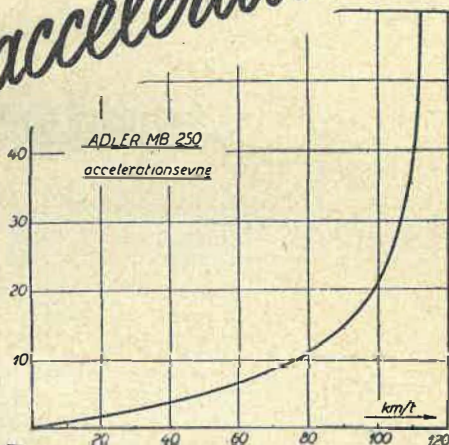
For en eventyrer er den nævnte rute teoretisk mulig, eftersom der eksisterer en vej, ganske uanset hvad de forskellige automobilklubber siger, og jeg mødte pudsigt nok en ældre australier på motorcykle, der ville køre den vej. Han var en fantastisk type, som havde maskinpistoler og håndgranater i bagagen, men hvordan det gik ham på denne tur, véd jeg ikke noget om.

Inderne er på en måde mærkelige mennesker. De er smilende, venlige og hjælpsomme, men overraskende i flere situationer. Hvis en bilist for eksempel kommer til at såre en fodgænger, selv ved en mindre påkørsel, risikerer han, at køretøjet bliver væltet om på gaden og brændt af



Forrygende acceleration

Blot man kaster et blik på Adler motorcyklerne, bliver man klar over, at disse modeller er enestående konstruktion og udførelse, men det er de færreste der forestiller sig, at netop disse maskiner har en fuldkommen forrygende accelerationsevne — Adler er den suveræne to-takts maskine.



ADLER

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

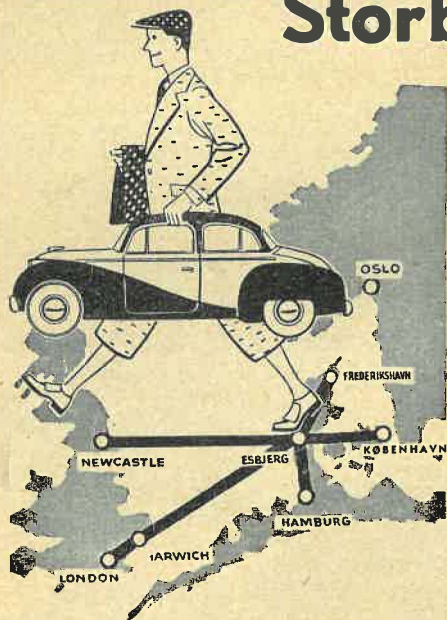
VILH. NELLEMAN A/S,

Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 3 41 00

Øst for Storebælt:

NELLEMAN & DREWSSEN A/S, Frederikssundsvej 78, Kbh. NV, ÆGIR 6111

Tag Bilen med til Storbritannien



**Til Syd-England, Wales og
Nord-Irland via
Esbjerg-Harwich**

**Til Nord-England, Skotland
og Nord-Irland via
Esbjerg-Newcastle**

BILTAKSTER:

Til og med 750	kg..... kr. 80,00
Over 750-1250	kg..... kr. 120,00
Over 1250-1750	kg..... kr. 160,00
Over 1750	kg..... kr. 200,00

SOMMERFARTPLAN ESBJERG-HARWICH

Fra Esbjerg:

23. April til 31. Maj:
Tirsdag, Torsdag, og Lørdag
17,30.
1. Juni til 10. September:
Daglig undtagen Søndag
17,30.
12. Septbr. til 1. Oktober:
Mandag, Onsdag, Torsdag
og Lørdag 17,30.

Fra Harwich:

24. April til 29. Maj:
Onsdag, Fredag og Søndag
17,30.
1. Juni til 10. September:
Daglig undtagen Mandag
17,30.
12. Septbr. til 1. Oktober:
Mandag, Onsdag, Fredag
og Lørdag 17,30.

ESBJERG-NEWCASTLE

16. Juni til 20. September:

Fra Esbjerg Søndag og
Torsdag 17,15.

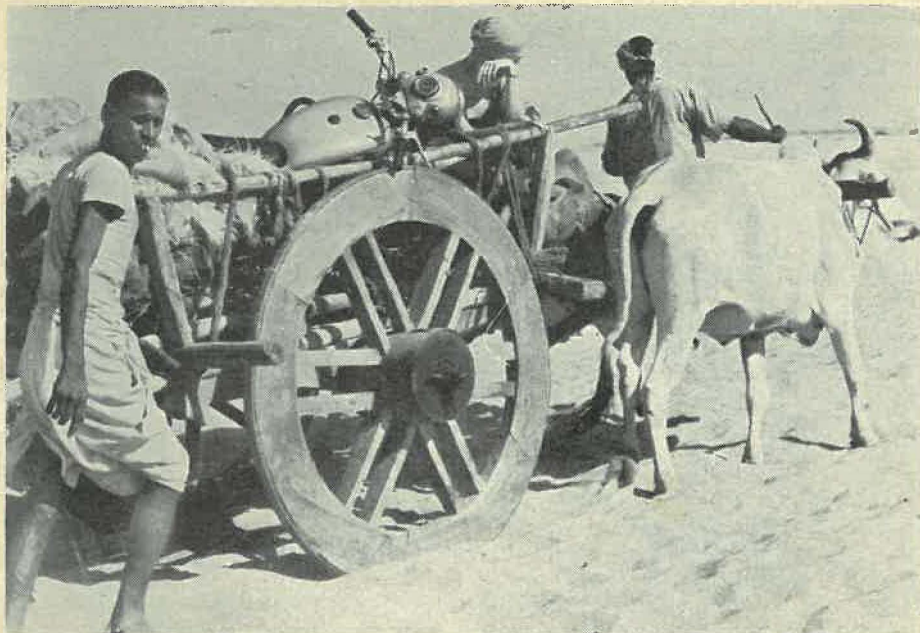
Fra Newcastle Tirsdag og
Lørdag 13,30

Billetter og Reservation af Plads for Automobiles samt
alle nærmere Oplysninger hos Rejsbureauerne og

D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S





Det var for hårdt arbejde for både Inger-Lise og BSA'en at forcere en udtørret flodbred. Sandet var visse steder så løst, at maskinen sank i til navene.

menneskemængden, ligegyldigt om det er den kørende eller fodgænger, der er skyld i uheldet. Der er en uhyre klasseforskel i Indien, hvilket naturligvis er en velkendt omstændighed, men man tror næsten ikke, at en sådan fattigdom kan eksistere, ligesom rigdommene på den anden side ikke synes at have nogen grænse. Efter sigende gøres der intet for at udligne eller i det mindste mildne denne klasseforskel, og det blev fortalt mig, at den mindste håndsrekning til en mindre-bemidlet øjeblikkelig blev betragtet som svaghed eller dumhed, der naturligvis måtte udnyttes. Det kunne således ikke falde en Inder ind at give en tjener mere end nogle få øre i drikkepenge, ganske uanset regningens størrelse, og grunden er efter sigende den, at giver man tjeneren et lidt større beløb, vil han øjeblikkelig lave ballade for at få endnu mere, eftersom han lynhurtigt regner ud, at gæsten må være usædvanlig blødhjertet.

Efter at have forladt Delhi besøgte jeg Tai Mahal, hvor det vrimlede med turister og selvfølgelig også med spåmænd, fakirer, slangetæmmere og souvenirforretninger. Her så jeg en kamp mellem en

kobra og et desmerdyr, og hos en slangetæmmer fik jeg selv en pythonslange rundt om halsen. Jeg var ved at dø af skræk, og slangen var næsten så tyk som en telefonpæl, men alt var under kontrol af slangetæmmeren.

Jeg må jo hellere indrømme, at jeg også har haft et uheld. Jeg kørte bag en bus, som jeg gentagne gange prøvede at over-

Stort internationalt moto-cross

Volk Mølle

St. Bededag, den 6. maj

Generalprøve på
Moto-cross des Nations

hale, og endelig så jeg mit snit til at smutte forbi. Jeg var oppe på 80 km/t, da jeg opdagede, at baghjulet var ved at tabe luften. For at gøre en lang historie kort så nøjedes maskinen ikke med at vælte, men den slog også en hel kolbøtte, og jeg havnede lige uden for en civilflyveplads. Efter at de havde syet mig lidt sammen og sat en bandage på mit hoved, fortalte de mig, at jeg kunne tage flyvetimer til 15 kr. pr. styk — et vældigt billigt tilbud til alle under 28 år i Indien, men ærlig talt, jeg syntes, at jeg havde fået flyvetur nok. Indien er overvældende, overraskende og så myldrende fuld af indtryk, så den smule, man vidste om landet fra sin skolelærdom, bliver ganske stille fortrængt af alt det, man uophørligt ser og hører. Et sted standsede jeg f. eks. udenfor en restaurant og gik ind og bestilte mig en bøn; men restauratøren og gæsterne så på mig, som om jeg var spædalsk. Siden jeg dog var en udenforstående og ikke vidste bedre, nedlod de sig til at forklare mig, at kød ligegyldigt af hvilken slags minder om slagtingen af en ko, og en ko er Indiens hellige dyr, hvilket man selvfølgelig udmærket véd, hvis man tænker sig lidt om. I de forskellige dele af Indien er de mere eller mindre fanatiske angående dette spørgsmål, men i alle større byer kan man købe lige så meget kød, man vil. De hellige dyr okkuperer veje og gader over hele Indien, og menneskene rører ved dem som en slags velsignelse, — de hellige køer er iøvrigt skyld i de fleste trafikuheld i landet.

Inderne er iøvrigt ganske opfindsomme, når det gælder om at finde beskæftigelse. I hver rissæk eller lille pose ris, man køber i en forretning, er der et større antal små sten, som bliver lagt i for at sætte vægten i vejret; men kunderne klager ikke af den grund, eftersom denne indiske skik er betydelig ældre end kunderne selv. For så at få stenene ud af risen skal man bruge en lille, kurveflettet si, som man køber hos kurvefletteren i basaren. Der er imidlertid ingen, der tænker på ikke at putte småsten i risen, for det ville jo ødelægge en hel industri.

På vejen mellem Delhi og Calcutta så jeg ting, som jeg aldrig havde troet eksisterede. Vejen er på 1600 km, og næsten hele denne strækning føles det, som om

der ikke fandtes frisk luft. Atmosfæren var tyk af støv og sved fra millioner af mennesker, som kæmpede en tilsyneladende fortvivlet kamp for eksistensen. Jeg så en dam med stillestående vand, hvor bøflerne badede, og et stykke længere borte var der nogen, der vaskede sig. Andre dyr forrettede en overvældende nødtørft i vandet, og lige ved siden af var der et barn, der slukkede sin tørst — og en landsby med en dam bliver betragtet som et lyksaligt sted at bo. Fra Calcutta rejste jeg sydover, hvor alt er mere velordnet og tilsyneladende langt bedre. Udenfor byerne var der næsten endeløse strækninger med kokuspalmer og menneskene levede i stråtekte hytter. Efter at have rejst gennem så mange muhamedanske lande, i hvilke mændene flatter sig med op til fire koner, var det ganske pudsigt at opdage, at på Ceylon er det kvinderne, der har flere mænd. Det er for så vidt ikke helt officielt, og der finder ingen opmuntring til dette forhold sted fra myndighedernes side, ligesom man ikke taler om det, men »flermanderiet« florerer.

Min endestation på denne lange og begivenhedsrige rejse blev Colombo, der er stoppested for alle skibe til Australien, og her indskibede jeg mig for at foretage hjemturen via Australien, hvorfra disse linier skrives.

BMW-scooteren lader vente på sig

Den oprindelige hensigt at lade produktionen af BMW scooteren begynde i dette forår er blevet ændret, således at produktionen først vil tage sin begyndelse i slutningen af 1955. Grunden til denne beslutning skal søges i, at BMW vil optage produktionen af BMW Isetta fire-hjulede moto-coupe i et meget stort omfang her i foråret, og dermed er fabriken i München belastet indtil fuld kapacitet. Den fire-hjulede Isetta er som tidligere meddelt af italiensk konstruktion, og den bygges på licens i Frankrig, og nu altså tillige af BMW i Tyskland.

Norton

tæller, hvor
det gælder!



Vinder af 32 TT-løb på
Isle of Man

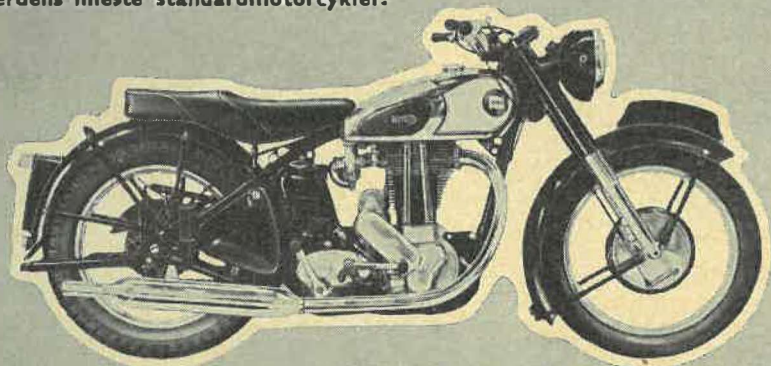


1953 —
61 verdensrekorder



Den pålideligste racermaskine
— den sikreste
standardmaskine

Det er ikke alene kraft, der betinger en racermaskines succes — køreegenskaberne er nok så afgørende. Gennem de mange sejre i årenes løb har Norton mere end noget andet mærke overført alle sine erfaringer til standardmodellerne. Norton har derfor i dag verdens fineste standardmotorcykler.



Den uovertrufne **Norton**

Vi anviser nærmeste forhandler

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREVEN A/S

Frederikssundsvej 78, Kbh. NV, AEGIR 6111

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMAN A/S

Motorafdelingen, Aarhus, Telf. 3 41 00

BARDAHL

ELLER IKKE BARDAHL



— *det er spørgsmålet*

(der bliver besvaret her)

Hvad er Bardahl? Skal jeg tilsætte min motorolie Bardahl? o. s. v., er spørgsmål, der ofte går igen i læserbreve til redaktionen.

Salget af Bardahl har her i landet været understøttet af en kraftig reklamekampagne fulgt op af cirkulærer og bulletiner, der har indeholdt en række tekniske påstande, som den almindelige forbruger ikke har mulighed for at kontrollere rigtigheden af. Da der yderligere foretages »overbevisende« demonstrationer, der bevisere produktets »effektivitet«, er det meget forståeligt, at mange lader sig overbevise. Vi har derfor fundet det rigtigt at tage spørgsmålet op i denne artikel, og vi håber, at det af det efterfølgende vil fremgå, hvorfor vi ikke kan anbefale anvendelsen af dette produkt.

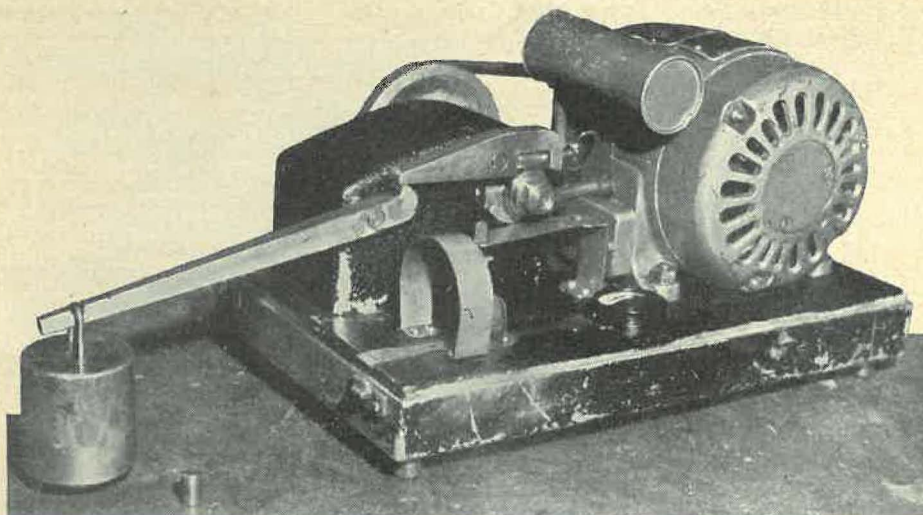
Bardahl tilhører den kategori olietil sætninger, man normalt vil kalde patentmedicin eller mirakelolier. Der findes en lang række af disse på det amerikanske marked og heriblandt naturligvis Bardahl. Medens de forskellige producenter af disse mirakelolier hver især hævder, at netop deres produkt er noget ganske enestående og absolut ikke kan sammenlignes med nogen af de andre, er de metoder, der anvendes i salgsarbejdet forbavsende ensartede, og det er de samme »overbevisende« demonstrationer, der anvendes. Førend vi beskæftiger os med disse, vil det imidlertid være rigtigt først at se på, om der overhovedet er noget teknisk motiveret behov for disse produkter, eller om det skabte behov kun er resultatet af en dygtigt gennemført reklamekampagne.

Fra smøretekniken ved vi, at den mest ønskværdige smøretilstand er den, man kalder hydrodynamisk smøring. Sagt på populære måde betyder det, at en aksel under sin rotation bæres af en relativt tyk smøreoliehinde, således at der overhovedet ikke er nogen berøring mellem aksel og leje. Der vil som følge heraf ikke være

noget slid, og den målte friktion vil kun være afhængig af smøreoliens viskositet (sværelse). Det er denne smøretilstand, motorkonstruktøren tilstræber ved udformningen af sine maskinelementer og vel at mærke på basis af anvendelse af normale motorolier. Som allerede nævnt er det her oliens viskositet, der er bestemmende for friktionen, der igen er den direkte årsag til et vist kraftspild i motoren. Sætter vi derfor oliens viskositet ned, reduceres friktionen, og holdes alt andet konstant, vil motoren løbe hurtigere.

Her har vi allerede forklaringen på en af de nævnte demonstrationer, hvorved mirakeloliesælgeren prøver at overbevise den eventuelle køber om produktets effektivitet. Ved prøven klodses det ene baghjul op på en automobil, man starter motoren og sætter håndgassen, hvis en sådan findes, fast, så motoren løber med næsten konstant hastighed. Derefter hældes mirakelolien på motoren, og man konstaterer, at denne løber hurtigere. Virkningen skyldes simpelthen, at mirakelolien, der overvejende består af spindelolie, fortynder motorolien, således at viskositeten og dermed friktionen nedsættes. Der er således ikke noget uforklarligt i den opnåede virkning, og man kan opnå samme resultat ved at hælde ren spindelolie i motorolien eller ved simpelthen at fortynde denne med brændstof. Det kan imidlertid ikke anbefales generelt at køre med tyndere olie end den af motorfabrikanten foreskrevne, idet sværelsen af olien fastsættes efter langvarige forsøg under hensyntagen til, at en vis brændstoffortynding er uundgåelig i praksis. Cadillac Motor Car Division advarer direkte imod at tilsætte mirakelolier til såvel motoren som til Hydra Matic eller til differentiale med den begrundelse, at mirakelolier dels er unødvendige og dels i visse tilfælde har forårsaget skade. Rover, Commer og Austin advarer også, medens andre motorfabriker advarer, hvis de bliver spurgt, medens de iøvrigt ikke vil blande sig i, hvad kunderne bruger deres penge til.

Det hævdes, at Bardahl forbedrer smørefilmen af den olie, den blandes med, og dette demonstrerer sælgeren ved hjælp af en lille maskine (se figuren), hvor man ved hjælp af et vægtstangssystem presser en rulle fra et rulleleje mod en roterende



I den prøvemaskine, der anvendes af Bardahl og andre forhandlere af tilsætningsmidler, opstår der langt større tryk, end man finder i en motor — læg mærke til udvekslingen mellem lodet og den inderste vægtarm, hvor kuglen presses mod lejeringsen. Denne prøve ser meget besnærende ud, men den har kun praktisk værdi, når man vil se, hvad der sker i en motor, der er samlet for stramt.

stålring. Herved fremkommer i berøringsfladen meget store tryk, og rullen vil slides kraftigt, hvis man smører med almindelig motorolie. Sætter man derimod Bardahl til, reduceres sliddet, betydeligt. Heller ikke i denne demonstration er der noget uforklarligt, men forinden vi gør rede for den opnåede virkning, vil vi gerne slå fast, at denne prøvemaskine ikke på nogen måde repræsenterer forholdene i en motor, og det er, sagt på en mild måde, vildledende at anvende den i salgsarbejdet på den måde, man her er vidne til, idet man simpelthen udnytter en smøreteknisk spidsfindighed, som kun de færreste kan gennemskue.

Når stål glider mod stål ved så store tryk som de her omhandlede, kan ingen mineralsk smøreolie opretholde en adskillelseoliefilm, og da man i sin tid indførte hypoidgearet, hvor påvirkningerne netop er af denne art, måtte man indføre specielle additiver i smøreolierne for at undgå en fuldstændig sammenrivning. Prøver man en af de her anvendte hypoidgearolier (højtryks-gearolier) i Bardahls prøvemaskine, får man samme eller bedre resultat end ved anvendelse af Bardahl. Disse hypoid-additiver indeholder betydelige mængder klor, svovl eller fosfor, og deres

virkning beror på en kemisk reaktion mellem de nævnte stoffer og stålet, idet der ved de høje temperaturer, der forekommer i berøringspunkterne dannes henholdsvis jernklorid, jernsulfid eller jernfosfid. Det er dannelsen af disse uorganiske forbindelser, der forhindrer pletvisesammen-svejsninger og deraf følgende rivninger af de glidende flader.

Bardahl indeholder foruden den tidligere nævnte spindelolie nogle procent tetraklorkulstof samt noget blynaftenat, og det er disse stoffer, der muliggør Bardahls »forbløffende« demonstration. Det er formodentlig også kun for at kunne lave dette markedsnummer, at man har indkorporeret dem, for lige så lidt som man vil blande hypoidgearolie i motorolien, lige så lidt ønsker man at blande tetraklorkulstof og blynaftenat i. Begge disse stoffer har været kendt af smøreolieteknikerne som effektive højtryksadditiver længe før end fremkomsten af Bardahl, og grunden til, at man hverken ønsker at anvende disse eller de almindelige hypoidadditiver i motorolier er deres udprægede tilbøjelighed til at korrodere, specielt i forbindelse med vand, og vand vil i praksis altid findes i motorolien efter kort tids kørsel. Der er især grund til at fraråde at benytte

disse stoffer, hvis der i motoren findes de moderne hårde lejetyper som f. eks. bly-bronzelejer, der er særligt følsomme overfor korrosion (tæring). Når man betænker, at olieselskaberne med stort held har arbejdet på at udvikle additiver, der beskytter blybronzelejer og andre lejemetaller mod korrosion, forekommer det helt meningsløst at ødelægge resultatet ved anvendelse af Bardahl.

Når Bardahl ikke desto mindre har opnået en vis popularitet hos mange mekanikere skyldes det formodentlig, at man på grund af de nævnte højtryksegenskaber i visse tilfælde kan undgå, at motorer, der ved hovedreparation er boret for stramt, sætter sig fast. Hertil er kun at sige, at en motor ikke skal tilpasses for stramt.

Bardahl har lige siden fremkomsten i stort omfang og ofte på udfordrende måde henvendt sig til offentligheden. Dette er naturligvis firmaets ret, men man har som forbruger lov til at forvente, at det materiale, der præsenteres i stort udstyr og ofte under påberåbelse af videnskabelige resultater, er vederhæftige. Dette kan man ikke sige om en række af de påstande, der fremsættes fra Bardahls side, men vi skal i det følgende indskrænke os til at omtale et par enkelte eksempler.

Det anføres i Bardahl Bulletins, nov. 1953, i en artikel, at »molekylær tiltrækning (gnidningsmodstand) er hovedårsagen til al motor- og metalslid.« Som kilde står anført kendte videnskabsmænd. Går man tilbage til kildeskriftet (men hvem gør det), finder man imidlertid, at undersøgelserne her har drejet sig om friktion

og kohæsion mellem store enkeltkrystaller af kobber, og således ikke har noget med motor- og metalslid at gøre. Det bliver naturligvis ikke bedre af, at man tidligere i Bardahls artikel fremfører, at blandt andet her nævnte citat (der altså er temmelig forvansket) i et og alt bekræfter de teorier, hvorpå Bardahl er opbygget.

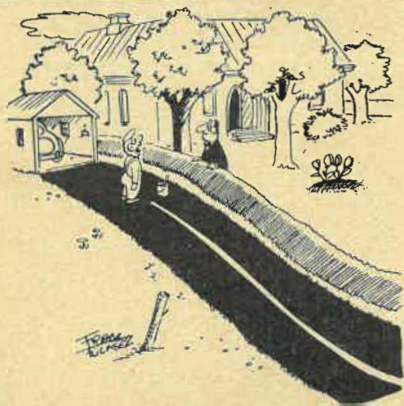
Det fremhæves i en anden artikel i samme nummer af Bardahl Bulletins, at Bardahl virker forbedrende på en smøreolies viskositetsindex. Som tidligere omtalt fortynder Bardahl motorolien, men den sætter ikke dennes viskositetsindex op, tværtimod. Hvis man imidlertid ønsker at køre med en tyndere olie, opnås det langt billigere ved at sætte spindeolie til, eller man kunne jo også tænke sig den mulighed, at man simpelthen købte motorolien en SAE-grad lavere.

Bardahl garanterer, at dets produkt ikke indeholder bestanddele, som under visse forhold kan forårsage korrosion (tæring) af lejemetaller. I skærende modsætning hertil står en udtalelse i Consumers Research Bulletin, sept. 1951*), i hvilken det direkte udtales, at Bardahl er udpræget korroderende overfor blybronzelejer. I samme artikel udtales, at alene den dårlige oxydationsstabilitet, en olie får ved tilsætning af Bardahl, er tilstrækkelig grund til ikke at anbefale dette produkt.

Den omtalte stærkt fordømmende rapport har Bardahl søgt at imødegå med en længere skrivelse af 1. december 1953. Dette indlæg fra Bardahls side vil det imidlertid være omsonst at diskutere, da det røber en teknisk uvidenhed om de mest elementære ting indenfor smøretekniken og desuden i sig selv indeholder åbenlyse selvmodsigelser.

Den lykkelige ejer af et motorkøretøj har ofte den indstilling, at det bedste ikke er for godt til den kære motor. Forbrugeren har ofte den opfattelse, at det dyreste er det bedste, og vi har med denne artikel villet påvise, at det i tilfældet Bardahl er langt fra at være rigtigt, og vi vil derfor i lighed med Consumers Research Rapport og forskellige motorfabriker advare mod brugen af dette og lignende produkter.

*) Udgivet af Consumers Union, som er en uafhængig forbrugerorganisation i U. S. A.



— Undskyld, er dette ikke hovedvej 3?



Den smukke og lydløse BMW er i særklasse, fordi der overalt i den geniale konstruktion anvendes samme præcision som i den fornemste finmekanik. Hver enkelt del er nøje kontrolleret, hver motor er indgående afprøvet og hver motorcykle har fået den første indkøring af en specialist.

**1954: Verdensmester i sidevognsklassen
WILHELM NOLL, BMW.**

Den sportsprægede to-cylindrede model R 50 har svinggaffelløffjedring af begge hjul. BMW's erfaring fra racermaskinerne og kravet om holdbarhed og kvalitet er her forenet til et særligt fremragende affjedringssystem.

Importør øst for Storebælt:
Skandinavisk Motor Co. A/S
Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø

Importør i Jylland og på Fyn:
Vilhelm Nellesmann A/S
Vestergade. Århus

Har man kun 2 hjul kræves dobbelt *skridsikkerhed*

Med sine specialdæk for scooters og motorcykler har FIRESTONE opfyldt de krav, som opgaven stiller til skridsikkerhed. Det særlige mønster giver tryghed. De dybe riller mindsker i høj grad faren for udskridning i glat og fugtig føre og ved pludselige opbremsninger.

Firestone



Flest kilometer
pr. kr.



NOGLE LYGTEPROBLEMER

TAGES OP TIL BEHANDLING

AF "PRIMUS MOTOR"

Enhver, som har aflagt prøve for at få kørekort, kender teoribogens lapidarske vejledning i indstilling af forlygter — en remse, der læres udenad, og som iøvrigt ikke hos den nybagte bilist eller motorcyklist efterlader nogen dybere forståelse af problemets natur. Det er også godt det samme, for de regler om lygternes indretning og virkemåde, der har været gældende i Danmark i den sidste snes år, og som i den kommende færdsels- og motorlov vil få en tiltrængt fornyelse, har i realiteten allerede længe været betragtet som et sæt overleveringer uden bund i motorkøretøjernes tekniske virkelighed.

De fleste motorkøretøjer har som bekendt tre forskellige slags lys i deres forlygter: langtrækkende lys, nedblændet lys og parkeringslys. Af disse tre kategorier har lovgivningen hidtil ikke kendt noget til det nedblændede lys til trods for, at det under de nuværende trafikforhold vil være umuligt at køre forsvarligt om natten uden at kunne blænde ned. Lovgivningen om forlygter hævder stadig, medens disse linier skrives, at det langtrækkende lys skal være således indstillet, at det ikke kan blænde den modgående trafik — et krav, som i praksis ikke kan opfyldes under alle omstændigheder med nogen form for fast lygteindstilling.

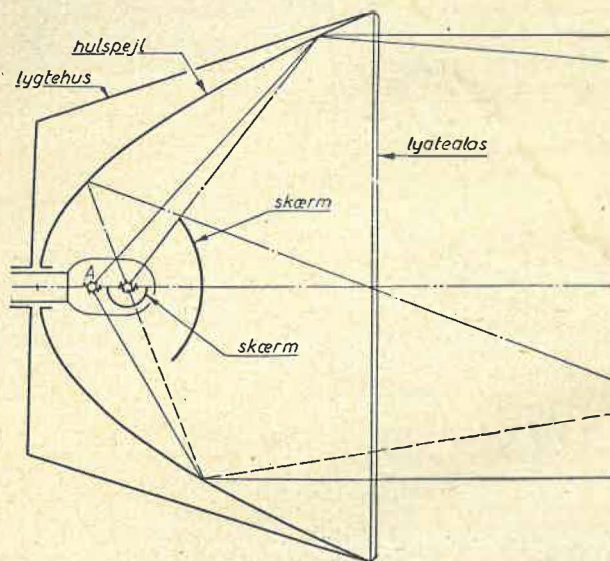
Spørgsmålet er imidlertid, om man overhovedet kan indrette et sæt forlygter således, at man under alle omstændigheder eller dog i almindelighed kan undgå blænding? Mange eksperter mener, at motorkøretøjernes forlygteproblem overhovedet ikke kan løses på tilfredsstillende måde, og der er sikkert noget om det, så længe vi tænker på lygter med fast indstilling i forhold til køretøjet — der foreligger imidlertid endnu uudnyttede muligheder for en tilpasning af lysets rækkevidde efter de øjeblikkelige omstændigheder, og vi skal til en begyndelse se lidt på de grundlæggende problemer i forbindelse med forlygternes rækkevidde og deres blændende virkning.

Forlygternes indretning

På hosstående figur er rent skematisk vist et længdesnit gennem en forlygte af normal konstruktion. Yderst har vi lygtehuset, og inden i det sidder hulspejlet (parabolen); pæren for det langtrækkende og det nedblændede lys er anbragt midt i hulspejlet og den indeholder to glødetråde, der normalt har samme wattforbrug (altså samme lysstyrke). Endvidere har vi en udskæring foroven i hulspejlet anbragt en særlig pære for det svage parkeringslys — dette kan dog også udgå fra en særlig parkeringslygte (positionslygte), der er anbragt for sig uafhængigt af forlygterne. Forlygten er fortil lukket med et lytglas med lodrette riller, der bryder lygtens kernestråler i vandret retning, således at kørelýset spredes vifteformet over vejbanen foran køretøjet — lytteglasset må under ingen omstændigheder bryde lysstrålerne opad, da der så kan opstå blænding.

Når vi kører i mørke ud ad landevejen, og der ikke er modgående trafik i nærheden bruger vi det langtrækkende lys, som udgår fra den bageste af de to glødetråde, der er anbragt i hulspejlets *brændpunkt*. Det særlige ved hulspejlets form viser sig nu ved, at enhver lysstråle, der udgår fra brændpunktet, og som rammer den spejlende overflade, vil blive kastet tilbage (reflekteret) i en retning parallelt med lygtens længdeakse — lygten afgiver altså et parallelt, reflekteret lysstrålebundt, som vi kalder for *kernestrålerne*. Det er dem, der — efter at de er blevet brudt i vandret retning ved passagen gennem lytteglasset — oplyser vejbanen i en passende afstand foran køretøjet.

Foruden kernestrålerne afgiver lygten imidlertid — som man umiddelbart kan se det på figuren — også en spredt lysmængde, nemlig det lys, der passerer direkte fra glødetråden gennem lytteglasset ud i det fri. Dette lys er normalt så spredt, at det ikke virker direkte blændende, men



Lodret snit gennem en almindelig forlygte (skematisk) uden parkeringslys. Pæren indeholder to glødetråde — een der er anbragt i brændpunktet A for det store hulspejl, og een, der sidder lidt foran A. Foran pæren sidder en skærm, der forhindrer lyset i at gå direkte ud gennem lytteglasset, og under den forreste glødetråd endnu en skærm, der ved kørsel med nedblændet lys, kaster hele den udviklede lysmængde op mod hulspejlets øverste halvdel. Se iøvrigt teksten.

da det spredes frit i alle retninger, bidrager det kun uvæsentligt til vejbanens oplysning, og det repræsenterer derfor i overvejende grad et spild af lys (f. eks. omkring 40 pct. af den samlede lysmængde). Man kan indfange disse vagabonderende lysstråler og omdanne dem til kernestråler, hvis man foran pæren anbringer et kugleformet hulspejl med centrum i brændpunktet for det store hulspejl — i stedet for at passere direkte ud gennem lytteglasset vil lysstrålerne nu blive reflekteret således, at de på tilbagevejen atter går gennem brændpunktet og derfra videre via det store hulspejl som kernestråler.

Når vi skal blænde ned for modgående trafik, trykker vi på nedblænderkontakten — derved afbryder vi strømmen i den bageste glødetråd og leder den i stedet gennem den glødetråd, som er anbragt foran brændpunktet. Derved ændrer vi kernestrålebundtets karakter. Som det fremgår af tegningen, vil de lysstråler, der rammer den øverste del af det store hulspejl, blive rettet nedad (nedblænding), medens de stråler, der rammer spejlets nederste halvdel, vil blive kastet opad (altså lige i hovedet på den modgående trafikant). Det sidste går selvfølgelig ikke, og derfor anbringer man som vist endnu et lille hulspejl direkte under den forreste glødetråd (som regel indbygget i selve pæren) —

dette lille spejl sørger for at alt lys fra glødetråden nu rammer den øverste del af det store hulspejl, således at alle kernestråler bliver rettet skråt nedad.

Blænding

Blænding af en modgående trafikant opstår, når kernestråler fra en forlygte rammer hans øjne — han får da en stor lysmængde ind på nethinden, hans pupiler trækker sig sammen, og hans evne til at skelne enkeltheder på vejbanen foran køretøjet reduceres praktisk talt til nul.

Vi kan ikke ved kørsel med en fast indstilling af forlygterne undgå blænding under alle omstændigheder — to motor-køretøjer, der mødes i mørke på en bakketop vil i reglen virke blændende på hinanden måske endda selv om de begge har blændet ned til det korttrækkende lys. Man kan dog reducere sandsynligheden for, at der opstår blænding, hvis man, når køretøjet står på en plan vej, sørger for, at de øverste kernestråler er rettet skråt nedad — jo mere kernestrålebundtet peger nedad, desto mindre er chancen for blænding, men desto kortere bliver samtidig lygternes rækkevidde på vejbanen. Lovgivningen i mange lande — deriblandt også den hidtil gældende danske — indeholder bestemte regler om kernestrålernes hældning mod vejbanen. Her i landet har vi praktiseret

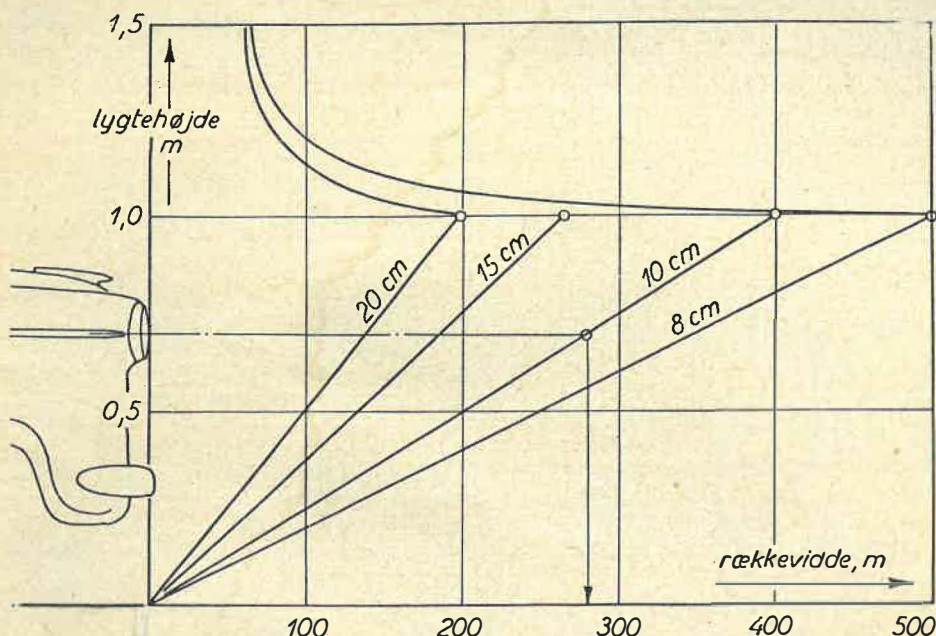


Diagram til beregning af forlygternes rækkevidde, når vi kender lygtehøjden over vejbanen og lytteglassets diameter. Denne sidste værdi er angivet i cm på de forskellige kurver (8, 10, 15 og 20 cm). Diagrammet refererer til de hidtil gældende danske lygtebestemmelser. Se øvrigt teksten.

den regel, at de øverste kernestråler i 20 m afstand fra lytteglasset ikke måtte være hævet højere over vejbanen end lytteglassets midte, når vi benytter det langtrækkende lys. Reglen kan også udtrykkes på den måde, at de øverste kernestråler over en afstand af 20 m mindst skal falde et stykke svarende til den halve diameter af lytteglasset. Endvidere har man den supplerende regel, at kernestrålerne i 20 m's afstand aldrig må være hævet mere end 1 m over vejbanen.

Hvilken virkning har nu disse regler på lygternes rækkevidde og dermed på kørehastigheden i mørke? Det er på forhånd klart, at lysets rækkevidde på en plan vejbane afhænger såvel af lygtehøjden som af lytteglassets diameter, og svaret er opsummeret i hosstående diagram. Her kan man direkte ud fra en bestemt lygtehøjde ved hjælp af kurven for en given diameter af lytteglasset aflæse lysets rækkevidde. Man ser f. eks., at en lygtehøjde på 0,7 m og en diameter af glasset på 10 cm giver en rækkevidde på omkring 285 m. Det fremgår i det hele taget af diagram-

met, at vi — indenfor de givne regler om lygteindstilling — får desto større rækkevidde for lygterne, jo mindre lytteglasset er. Da en lille lygte giver et mere koncentreret kernestrålebundt og derfor i sig selv virker mere blændende end en større lygte, har man i lovgivningen begrænset lytteglassets diameter nedad til 8 cm — som man ser på diagrammet bliver den største opnåelige rækkevidde efter de hidtil gældende regler 500 m på plan vej svarende til en lygtehøjde på 1 m og en diameter på 8 cm. Bliver lygtehøjden større end 1 m, aftager rækkevidden meget hurtigt på grund af den supplerende regel om 1 m's kernestrålehed i 20 m's afstand.

Kørehastighed i mørke

Det er klart, at vi ved kørsel i mørke må indrette kørehastigheden efter lysets rækkevidde på vejbanen (vi forudsætter her, at pærens lysstyrke under alle omstændigheder er tilstrækkelig til vejbanens belysning indenfor den ovenfor beregnede rækkevidde). Spørgsmålet bliver straks lidt



VRØVL

med vognen

Lad *Holt's*
hjælpe Dem

Revner i motorblokken.

Holt's Wonder Weld gør blokken tæt og modstandsdygtig mod vibrationer, varme og tryk. Virker på $\frac{1}{2}$ time.



For stort olieforbrug.

Holt's Piston Seal lægger en selvsmørende, elastisk hinde på alle stempler og cylinder-vægge. Resultatet: større kompression - mindre olieforbrug.



Utæt køler.

Holt's Radweld reparerer varingskaden på 5 minutter, mens vognen kører. Gør køleren fuldstændig tæt uden fare for tilstopning.



Overophedet køler.

Holt's Radflush renser hele kølesystemet hurtigt og effektivt. Forhindrer overophedning, motorbank og ventilskævhed.



mere indviklet når vi skal give et konkret svar på, hvor hurtigt vi må køre, når lyset rækker så og så langt. Man kan hurtigt i princippet blive enige om, at standsningslængden (reaktionsvejlængde + bremse-længde) ved den øjeblikkelige hastighed i hvert fald ikke må være større end lygternes rækkevidde. Men hvilken af køretøjets to bremsesystemer skal man lægge til grund for en beregning? Og hvilken bremsevirkning skal man regne med for det enkelte system?

Ja, hvis man vil være på den sikre side, må man jo regne med, at det ene af de to bremsesystemer kan svigte, eller sagt mere præcist, at vi i en given situation kun råder over det mindst virksomme af de to systemer — det vil for en bil sige håndbremsen (parkeringsbremsen) og for en motorcykel baghjulsbremsen. Det er imidlertid et spørgsmål, om en sådan betragtningsmåde har mere end en flygtig relation til praksis. Hvis vi hele vejen igennem ved planlægningen af vor kørsel skulle tage så vidtgående hensyn til sikkerheden som nævnt ovenfor, ville vi komme ud for situationer, i hvilke det næsten var umuligt at gennemføre kørslen. Som et eksempel kan vi tænke på en almindelig overhaling — denne kan vi jo kun gennemføre i tillid til, 1) at trækket fra gaspedal til gaspæld ikke svigter, 2) at benzintilførslen ikke pludselig ophører, 3) at der ikke sker et brud i transmissionen, 4) at vi ikke pludselig får en punktering på et af hjulene o.s.v. Al kørsel indebærer en risiko med hensyn til materiellets tilstand, og der synes ikke at foreligge nogen logisk grund til at kræve en større grad af sikkerhed i den ene situation end i den anden. Med hensyn til standsningslængden vil de fleste bilister og motorcyklister sikkert instinktivt indrette sig på, at der kan bremses på henholdsvis alle eller begge hjul — de vil handle i tillid til, at materiellet ikke pludselig svigter.

Så er der spørgsmålet om den opnåelige bremsevirkning. Den afhænger af bremsernes konstruktion og vedligeholdelsestilstand, af dækkenes art og tilstand, af vejbanens art, af føret samt af vejbanens stigningsforhold og af mod- eller medvind. Alt i alt en lang række forhold, som man ikke kan tage hensyn til ved en almenlydig beregning. Det bliver til syven-

Forlang HOLT's produkter på DERES VÆRKSTED

Import: Vth. Nellemann A/S - København - Randers

de og sidst førerens sammenfattede skøn over alle disse forhold, der bliver afgørende for valget af den rigtige kørehastighed.

Nedblænding

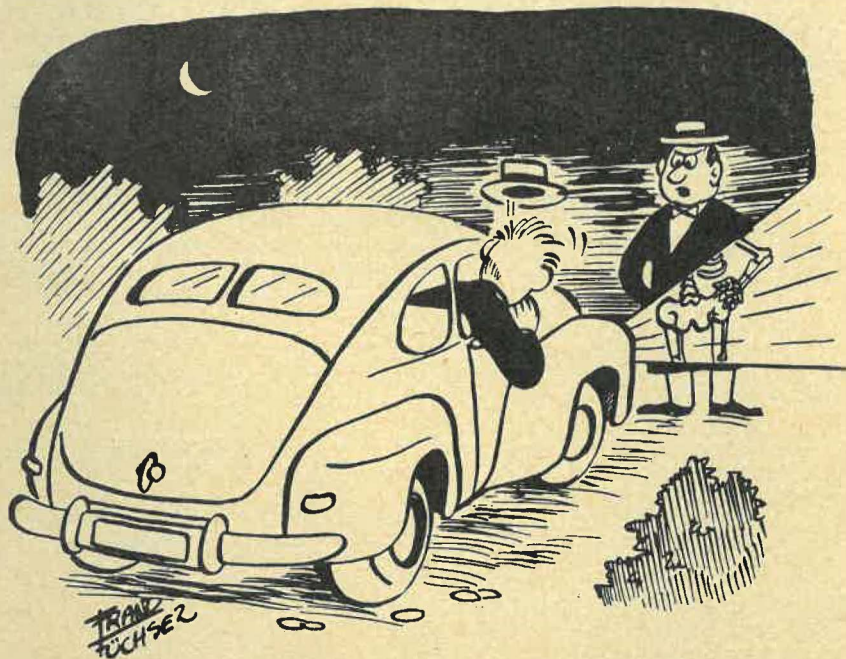
Når vi skifter over fra den bageste til den forreste glødetråd og dermed foretager en nedblænding, reducerer vi med et slag forlygternes rækkevidde — kernestrålebundtet rettes pludselig langt mere ned efter end før, og alt efter lygtens konstruktion og afstanden mellem de to glødetråde bliver rækkevidden nu kun $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ af det, den var før. Dette er rent færdselsmæssigt uheldigt, for erfaringen viser, at de fleste trafikanter bliver overrumplet af denne sigtbarhedsforringelse — de kører næsten alle, i det øjeblik de blænder ned, med for høj hastighed efter forholdene, og mange færdselsuheld kan føres tilbage til, at en bilist eller motorcyklist ikke kan se færdslen foran sig på vejbanen, idet han passerer et modgående køretøj.

Lad os tage et praktisk eksempel: Vi kører med 90 km/t., og vejbanen er fedtet, således at bremseevnen for bilens 4-hjuls

bremse kun er 75 pct. af den bremseevne, som kræves i lovgivningen. Lygternes rækkevidde skal da være mindst 125 m, svarende til standsningslængden ved den pågældende hastighed under forudsætning af, at førerens reaktionstid er 1 sek. Når vi nu blænder ned ved møde med et modgående køretøj, reducerer vi måske lysets rækkevidde til det halve, altså 625 m, og svarende hertil skal vi så reducere kørehastigheden til 62 km/t., og hvis lysets rækkevidde ved nedblændingen reduceres til $\frac{1}{3}$ af den oprindelige, altså 41,7 m, skal hastigheden nedsættes til 48 km/t. Eksemplet svarer til kørsel på vandret vej i vindstille, og enhver, der prøver at analysere sin egen kørsel, vil være enig i, at sådanne hastighedsreduktioner som de her nævnte lægger en begrænsning på gennemsnitshastigheden, som man vægrer sig ved at praktisere.

Fremtidens forlygter

Hvad bliver nu konklusionen — kan vi af det allerede anførte slutte os til, hvorledes forlygteproblemet skal løses i frem-



— Jeg kan ikke se, hvad der er i vejen med de lygter!



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



Indsend Kr. 4,85 på den vedlagte giroblanket, og bogen bliver tilsendt Dem omgående og portofrit.



Lær den helt rigtige køre-
teknik for Deres egen, for
andres og for Deres køre-
tøjs skyld.

Udgivet af
Skandinavisk Motor Journal

tiden? Ja, helt sikker på noget kan man ikke være, men jeg mener alligevel at turde optræde som spåmand, når jeg hævder, at en eller anden form for automatisk indstilling af lygternes rækkevidde ved hjælp af fotoceller, der fanger lyset fra lygterne på modgående køretøjer, vil blive den endelige løsning.

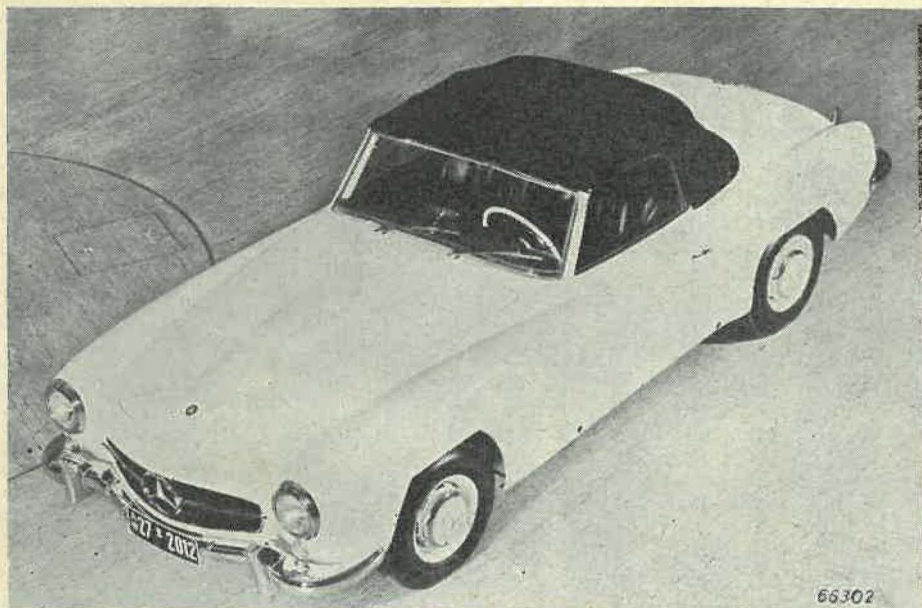
Man har ganske vist i mange år eksperimenteret med polariseret lys — en ensretning af kernestrålerne, som gjorde det helt eller næsten umuligt for dem at passere vindspejlet på et modgående motorkøretøj — men de erfaringer, man har gjort med lysanlæg af denne art synes ikke at opfordre til en almindelig lovgivning. Der er vistnok blandt lysteknikere for tiden almindelig enighed om, at man ikke på det nuværende fysiske grundlag skal spille tid på en løsning efter disse retningslinier.

Efter min opfattelse vil fremtidens bil-lygter blive indrettet på følgende måde: I forbindelse med speedometret vil der blive indbygget en regulator, som indstiller forlygternes rækkevidde efter den øjeblikkelige kørehastighed. Denne regulering kan dog afbrydes af en fotocelle, der er bygget ind på vognens forside (formentlig bedst fornedet i vindspejlet), og som — alt efter det lys, den modtager fra modgående køretøjers lygter — indstiller forlygternes rækkevidde efter den forsvarlige kørehastighed i den givne situation. Et arrangement efter disse retningslinier — der naturligvis forudsætter, at enten hele lygtehuset eller selve hulspejlet kan vippe omkring en lodret akse — vil endvidere indebære den fordel, at lysets rækkevidde på vejbanen virker, som en automatisk indikator, der gør føreren opmærksom på, at han skal reducere sin hastighed, inden han møder det modgående køretøj.

**Matchless - AJS
NSU - James**

SERVICE - TILBEHØR - FORHANDLING

FRED. RASMUSSEN
Herman Larsen . Slotsgade 21 . Odense



Mercedes 190 SL vil sikkert være uden for de fleste danske bilisters rækkevidde, men i de lande, hvor man hverken har »dollarpræmiering« eller omsætningsafgift, vil den sikkert blive yderst almindelig.

MERCEDES 190 SL I PRODUKTION

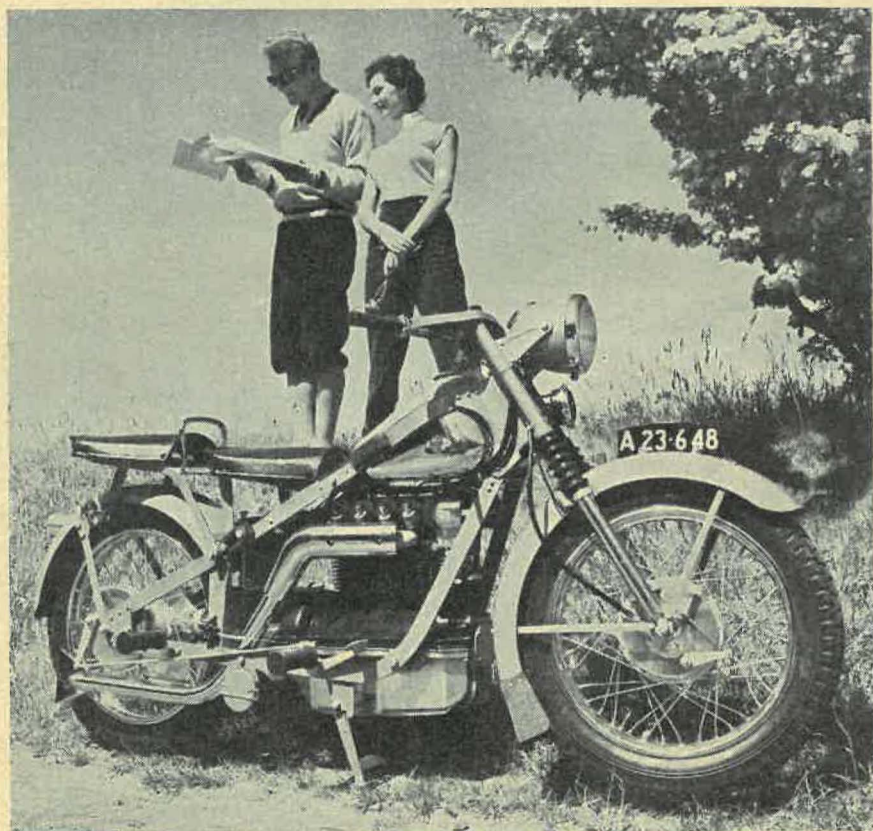
For lang tid siden meddelte Daimler-Benz, at to nye Mercedes-modeller ville komme i produktion, og medens vi har stiftet bekendtskab med model 300 SL, har model 190 SL ladet vente på sig — men nu er den her. Man kan hurtigt blive enige om, at model 300 SL er en sportsvognsudstyret racervogn, selvom denne model havde sin debut i den internationale sportvognsklasse. Tekniske detaljer som direkte benzinindsprøjtning i forbindelse med den meget store motoreffekt har vist, at model 300 SL er sårbar og følsom som en fuldblods racer, og navnlig brændstofpumperne har voldt ikke så få kvaler. Model 190 SL er til gengæld en fuldblods sportsvogn baseret på mere kendte elementer. Denne model er udformet som en roadster, der lader sig anvende til den daglige kørsel og almindeligt rejsebrug, men som tillige på grund af sin særlige karakter og de muligheder udformningen byder på, lader sig anvende til konkurrencebrug i »mindre alvorlige sportsvognsløb« for at bruge fabriken

eget udtryk. Model 190 SL er normalt udstyret med sportsvognsstole med krum ryg, men mod særlig bestilling kan vognen leveres med stole af almindelig udformning. Hvis man vil se helt bort fra det sportsbetonede, kan man i stedet for stole få vognen leveret med en gennemgående sofa. I det øjeblik man ønsker at deltage i et sportsvognsløb, kan der foretages en hel del narrestreger. Det store, buede vindspejl kan afmonteres og en lille vindskærm kan i dets sted monteres direkte foran føreren. Kofangerne kan afmonteres for at spare vægt, og de store, solide døre kan ligeledes udskiftes med små døre, i hvilke der er stort udsnit, og endelig kan kaleschen, der normalt ligger nedfældet i karosseriet, helt fjernes. Vognen er dog samtidig en yderst komfortabel rejsevogn, og der er rigelig bagageplads, dels bag de to sæder, dels i kuffertrommet, hvor også reservehjulet er anbragt. På særbestilling kan et tredje sæde monteres på tværs af vognens længderetning bag de to sæder. Model 190 SL er ud-



PAA LANGTUR ...

Folk, der holder af at drage paa Langtur i deres Ferier, foretrækker NIMBUS. Det er en Betryggelse at vide, at ens Kørselsprogram er legende let at overholde — takket være NIMBUS' Driftssikkerhed og Overskud af Kræfter!



22 HK giver lynhurtig Acceleration og Overskud af Kraft — NIMBUS er den ideelle Motorcykle ogsaa til Sidevognskørsel.



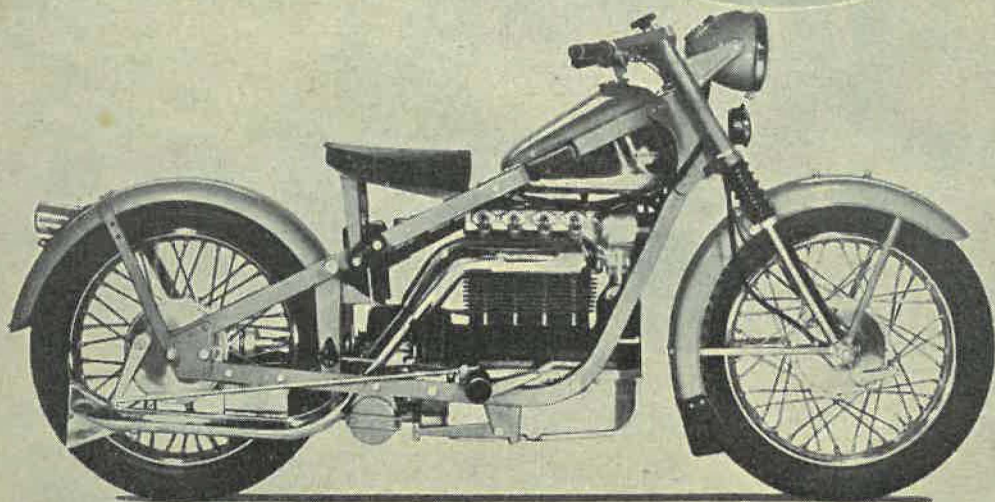
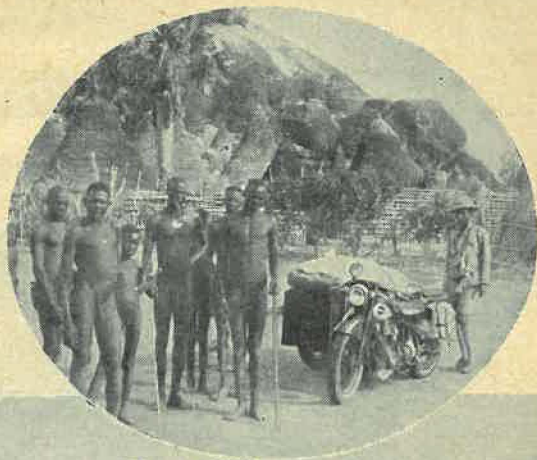
I VANSKELIGT TERRÆN kan De stole paa NIMBUS, den kommer altid igennem og til den fastsatte Tid!

UNDER AFRIKAS SOL —

men hvor Temperaturen om Natten daler til Nulpunktet, har NIMBUS kørt gennem Sudans Vildnis, fra Khartoum i Ægypten til Nairobi i Kenya — NIMBUS har Overskud af Kraft og kommer altid igennem!

BILLIG I FRI HANDEL!

Se og prøv de nye Modeller i lyse, elegante Farver. NIMBUS er dansk, derfor billigst uden Købstilladelse — DOLLARTILLÆGGET ER KUN KR 960.-



Svensk Færdselsbetjent paa Nimbus.

Den kraftige, danske Maskine har vist sig velegnet til de svenske Fjeldveje.



KUPON Undertegnede ønsker uforbindende det nye NIMBUS Katalog

Navn

Stilling

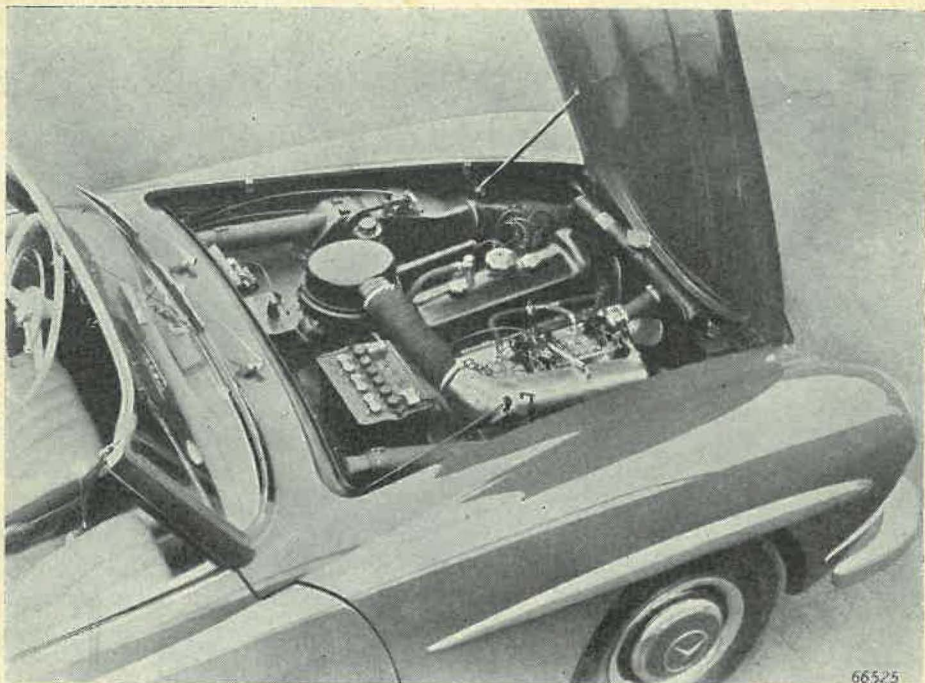
Bopæl

NIMBUS

A/S FISKE & NIELSEN - KBHVN. F. - TLF. FASAN 5301

AUTORISERED E FORHANDL ERE OVER HELE LANDET





Motorrummet i den fire-cylindrede 190 SL. Til højre for motorblokken ses de to karburatorer, der trækker luften ind gennem det store indsnugsfilter, som ses bag akkumulatoren.

styret med Daimler-Benz varme- og defrosteranlæg, i hvilket både temperaturen og luftmængden kan reguleres uafhængigt i begge sider af vognen. Motoren minder i sin opbygning stærkt om den velkendte »220«-motor med overliggende knastaksel, og der er to karburatorer med kølevandsforvarmning af indsnugsmanifolden. Karburatorerne er endvidere monteret med særlige startkarburatorer, der giver en let start selv ved de laveste temperaturer. Den fire-cylindrede motor har en maksimaleffekt på 105 hk ved 5700 omdr/min efter DIN-formlen og 120 hk efter SAE-formlen. En fire-trins gearkasse er udrustet med meget kraftig synkromeshanordning mellem samtlige gear, hvorved en lynhurtig skiftning uden dobbelt udkobling er mulig. Det bemærkes, at man i tredje gear kan køre vognen op til 145 km/t og andet gear køres først ud omkring 90 km/t. Tophastigheden opgives til 180 km/t. Model 190 SL er bygget efter samme princip som model 180, og i virkeligheden er der flere dele fra 180, som er brugt i sportsvognen. Det er altså et

selvbærende karosseri bygget op på en vridningsstabil bundplade. Også den bekendte motor-boggie, der anvendes i modellerne 180 og 220, benyttes i model 190 SL, og motor, forhjulsaffjedring samt styretøj er bygget sammen på denne boggie. Forhjulsophængningen er naturligvis med uafhængig affjedring, og det samme gælder for baghjulsophængningen, i hvilken man benytter pendulaksler med lavtliggende drejningspunkt. Som fjedrene elementer både for og bag benyttes skruefjedre efter det velkendte Mercedes-princip. I de specifikationer, vi har modtaget, er anført, at gearskiftningen sker gennem ratgear, men på de vedlagte fotografier kan vi konstatere, at gearstangen er placeret i gulvet i direkte indgreb med gearkassens skiftegeaffel. Instrumenterne, der blandt andet omfattes af kilometertæller og omdrejningstæller, er anbragt højt oppe, således at man uden at slippe vejbanen med øjnene kan følge nålenes bevægelser. Under disse to instrumenter finder vi olietryksmåler og termometer samt kontrollamper. Bremserne er udformet

som turbobremsetromler i letmetal med indpressede foringer, og disse bremsetromler, der er forsynet med blæservinger, sørger for en hurtig afledning af varmen. Der er to selvforstærkende bremseko på forhjulene og en selvforstærkende og en selvlækkende bremseko på hvert baghjul. Et servo-agregat kan leveres som ekstraudstyr. Fra førersædet kan man ikke alene overskue vejbanen tæt foran vognen, men man kan tillige se begge forskærme, det størst mulige udsyn er sikret gennem det stærkt buede vindspejl med de smalle sidesprosser, og en effektiv viskeranordning holder vindspejlet rent selv under de største hastigheder og i stærkt regnvejr. De to viskerblade overlapper hinanden, og viskermotoren har to hastigheder.

Specifikationer lyder iøvrigt:

Motor: Fire-cylindret rækkemotor med overliggende knastaksel, maksimaleffekt 105 hk ved 5700 omdr/min (DIN), omdrejningstal ved 100 km/t 3245 omdr/min, maksimalt omdrejningstal 6000 omdr/min. Boring 85 mm, slaglængde 83,6 mm, slagvolumen 1897 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimalt drejningsmoment 14 kgm ved 3800 omdr/min. Krumtaplejer og plejlstangslejer af glidelejetypen med flere-lags lejepander. To Solex Register karburatorer, olieekøling ved hjælp af olieekølevand varmeveksler. Oliesumpen rummer 4 liter.

Gearkasse: Fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse med følgende udvekslingsforhold, første gear 3,4:1, andet gear 2,0:1, tredje gear 1,29:1, fjerde gear 1:1, bak-

gear 3,29:1. Udvekslingsforhold i differentiale 3,70:1. Maksimalhastighed i de fire gear: første gear 54 km/t, andet gear 92 km/t, tredje gear 145 km/t, fjerde gear ca. 180 km/t. Dækstørrelse 6,40×13, monteret med specialdæk.

Mål og vægt: Total længde 4220 mm, total bredde 1740 mm, total højde ubelastet ca. 1320 mm (med kalesche opslået), akselafstand 2400 mm, sporvidde foran 1430 mm, sporvidde bag 1480 mm, fri højde fra jorden med to personer 155 mm, venderadius 5,5 meter. Egenvægt 1160 kg, tilladt nyttelast 260 kg.

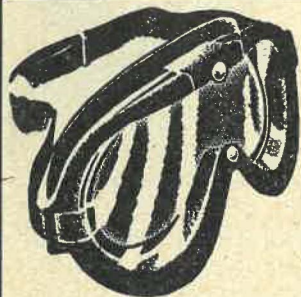
Pris og benzinforbrug opgives ikke.

ZUNDAPP Elastic 250

fortsat fra side 271

To-takt motorens karakteristiske, rykkelige gang under afbremsning mærkes kun, når man lader motoren afbremse maskinen til de laveste kørehastigheder, og under bykørsel kan man konstatere, at motoren er overordentlig smidig, idet man selv i det højeste gear kan accelerere maskinen op fra kørehastigheder fra omkring 35—40 km/t, hvad man imidlertid aldrig vil gøre i praksis, men kun foretage som forsøg under en prøvekørsel.

Den store fornøjelse ved en Elastic kommer imidlertid rigtigt frem på landevejen, og vi kunne konstatere, at vi på grund af motorens seje træk og gode acceleration kunne holde en ret høj gennemsnitshastighed uden hvert andet øjeblik at skulle op i nærheden af tophastighed og uden at nærme os det, man kan betegne som hasarderet kørsel.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintstikker
og udskiftelig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra

kr. 148.00

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorørsel fra

- 56.50

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) ..

- 24.50

Nyrebelter prima kvalitet

- 19.50

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-hjelme

fra kr. 39.50 — 59.50

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Royal Enfield

bedst i det lange løb

Talrige sejre i engelske »Trial«s er bevis for ROYAL ENFIELD motorcyklernes gode accelerationsevne, fuldendte køreegenskaber og absolutte driftssikkerhed. — I »International 6-dages løbet« har ROYAL ENFIELD 2 år i træk som eneste mærke repræsenteret det engelske landshold med 2 maskiner af 5 mulige.

ROYAL ENFIELD model »G«, 350 cc — 15 HK — med speedometer

[Pris incl. omsætn.
kr. 3.949.-

ROYAL ENFIELD model »J 2«, 500 cc — 21 HK — med speedometer

kr. 4.236.-

ROYAL ENFIELD model »350 Bullet«, 18 HK — svingstel — med speedometer og twinsæde

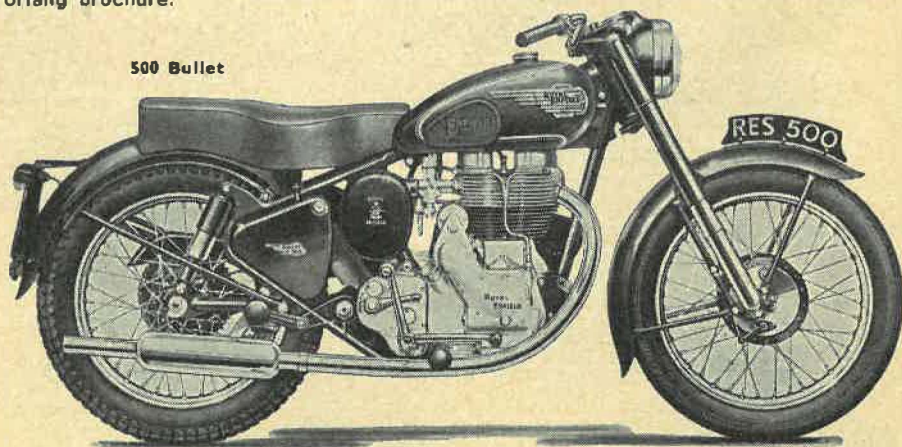
kr. 4.530.-

ROYAL ENFIELD model »500 Bullet«, 25 HK — svingstel — med speedometer og twinsæde

kr. 4.950.-

Med hver ROYAL ENFIELD motorcykle følger servicekuponer, der giver køberen adgang til 3 gange gratis udført service i tilkøringstiden.

Forlæng brochure.



Med 1955 modellerne er ROYAL ENFIELD et forbillede for topkvalitet og fremragende konstruktion. Økonomisk, sikker og komfortabel kørsel er forudsætninger, der stilles af den moderne motormand, og disse opnår man i det lange løb bedst med en Royal Enfield.

Vi anviser nærmeste forhandler

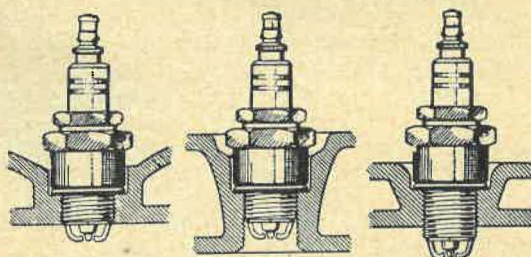
Vest for Storebælt: VILH. NELLEMANN A/S, Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 34100

Øst for Storebælt: NELLEMANN & DREWSEN A/S, Frederikssundsvej 78, København NV. Telf. ÆGir 6111

Med forårssolen kommer motorcyklerne, scooterne og knallerterne for alvor ud på landevejene, og så skulle vi gerne komme gennem sæsonen uden for mange ulykker og uden for mange ærgrelser. Ulykkerne kan som bekendt deles op i tre kategorier, nemlig de såkaldt uundgåelige — d. v. s. ulykker, i hvilke en række højst uheldige faktorer sammenspiller — men disse er til alt held sjældne. Så er der ulykkerne, der forårsages af dumhed, og

på mange forskellige måder, så er det tændrørets glødetal, der er afgørende for, hvorvidt det lader sig anvende med held i en given motor under givne omstændigheder. Skal man vælge et tændrør, må man være klar over, at der er fire værdier for tændrøret at notere sig: gevinddiameter, gevindlængde, glødetal og elektrodeudformning. I instruktionsbogen for en motor opgives et eller flere tændrør som velegnede; men det er givet, at ge-

På denne figur ses nogle eksempler på gevindlængdens betydning. Røret længst til venstre har korrekt gevindlængde, medens røret i midten er for kort, hvilket vil give vanskeligt start og uregelmæssig tænding. Røret længst til højre er for langt, og det vil uvægerligt blive overophedet, fordi gasflammen er i direkte berøring med tændrørets gevind.



mod dumhed kæmper selv guderne forgæves. Endelig er der desværre alt for mange uheld og ulykker, som kan tilskrives uvidenhed — et forhold vi har søgt at råde bod på ved vor lille bog »Kør bedre«.

Besværligheder og ærgrelser skyldes også ofte uvidenhed, og i sådanne tilfælde kan bagateller ødelægge det gode humør. Gennem vore læserbreve kan vi konstatere, at mange motorcyklister, scooter- og knallertkørere ikke er helt fortrolige med tændrøret, der oftest tillægges en alt for stor betydning også på områder, hvor det ikke har nogen indflydelse.

Vi vil derfor med det samme fastslå, at virker tændrøret tilfredsstillende, så har det iøvrigt ingen indflydelse på benzinforbrug, tophastighed, accelerationsevne o. s. v., men virker tændrøret ikke præcist og konstant, har man til gengæld ingen mulighed for at få motoren til at gå ordentligt, før fejlen er blevet rettet.

I de vandkølede motorer har man næsten aldrig vrøvl med tændrørene, eftersom temperaturen i disse motorer holdes nogenlunde konstant. Sagen er nemlig den, at selvom et tændrør kan være udformet

vindlængde og -diameter skal have ganske bestemte mål uanset glødetal og elektrodeudformning. Gevinddiameteren kan man aldrig tage fejl af, eftersom man ikke med sin bedste vilje kan montere et 14 mm tændrør i et tændrørshul med 18 mm gevind. I modsætning til almindelige bolte og møtrikker er der standardgevind på alle tændrør, og man kan således aldrig risikere at få et 14 mm tændrør med anden gevindstigning end den stigning, der er i tændrørshullets gevind.

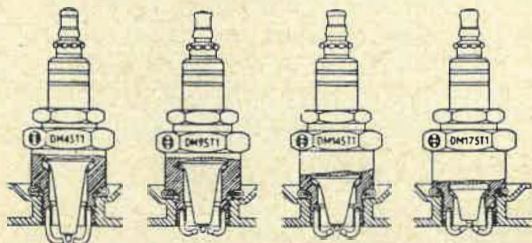
Der er derimod forskellige gevindlængder indenfor samme diameter — i reglen tre længder — og det er meget vigtigt, at man benytter et rør med den rigtige gevindlængde, d. v. s. at elektroderne lige netop stikker frem i forbrændingskammeret.

Et tændrør er konstrueret således, at varmen fra elektroder og isolator i større eller mindre udstrækning føres bort gennem tændrørshuset til topstykket, og da denne evne til at bortlede varmen naturligvis er konstant, medens motoren kan køre under vidt forskellige driftbetingelser, siger det sig selv, at man må benytte

forskellige tændrør passende til driftbetingelserne. Det tændrør, der normalt anbefales fra fabriken, svarer til almindelig gennemsnitskørsel, d. v. s. landevejskørsel med $\frac{2}{3}$ af maskinens maksimalhastighed samt livlig bykørsel. Kører man nu langsommere end den stipulerede hastighed,

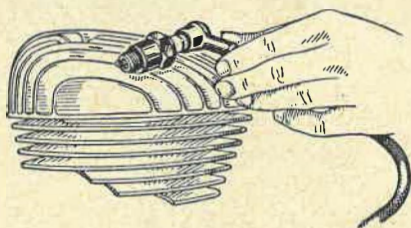
skrives fra fabriken til almindelig landevejs- og bykørsel og et varmere rør til moderat kørsel og vinterkørsel.

Fra tid til anden må man efterse elektrodeafstanden — elektroderne må kontrolleres med en søger af det fra fabriken foreskrevne mål — i reglen 0,5 mm



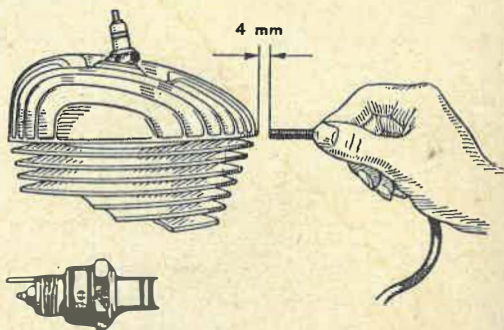
Tændrør med forskelligt glødetal. Røret længst til venstre er det varmeste rør — det vil i udpræget grad kunne brænde sig fri for olie, men tåler ikke større temperaturpåvirkninger. De tre næste rør betegner en stadig koldere grad, og røret længst til højre vil kunne tåle de største varmpåvirkninger, men vil ikke i nævneværdig grad kunne brænde sig fri for olie. Som det ses, afhænger varmværdien af den vej, varmen skal tilbagelægge fra elektroderne til topstykket.

f. eks. på grund af glat føre i frostvej, vil tændrøret på grund af den normale varmeafledning blive afkølet for stærkt og vil af den grund vanskeligt kunne brænde sig selv rent for olie — et forhold der naturligvis er mest mærkbart ved to-takt motorer. Man må derfor under sådanne driftbetingelser montere et varmere tændrør, altså et tændrør der ikke bliver så stærkt afkølet på grund af en mindre varmeafledning til topstykket. Benytter man nu



Om tændrøret fungerer korrekt, ser man som bekendt på den måde, at man lægger røret, så det får stelforbindelse, og drejer motoren. En klar blå gnist skal springe mellem tændrørets elektroder, når motoren drejes.

dette varmere rør til hurtig eller hård landevejskørsel, vil varmeafledningen fra tændrørets elektroder og isolator være utilstrækkelig, og følgen kan blive smelteperler, der kortslutter midter- og stelelektrode eller som sætter sig på en sådan måde på isolatoren, at gnisten springer oppe i røret uden at antænde gasblandingen. Som det fremgår af ovenstående, kan man med stor fordel have tre eller fire tændrør til een og samme motor, men i reglen vil det være nok at have det tændrør, som fore-



Når tændingsanlægget skal afprøves, skal man holde tændrørskablet 4 mm fra stel, hvor en tydelig gnist skal kunne springe over. Da det kan være vanskeligt at holde den nøjagtige afstand samtidig med, at motoren drejes, kan man med stor fordel benytte det i teksten omtalte og over disse linier viste prøverør.

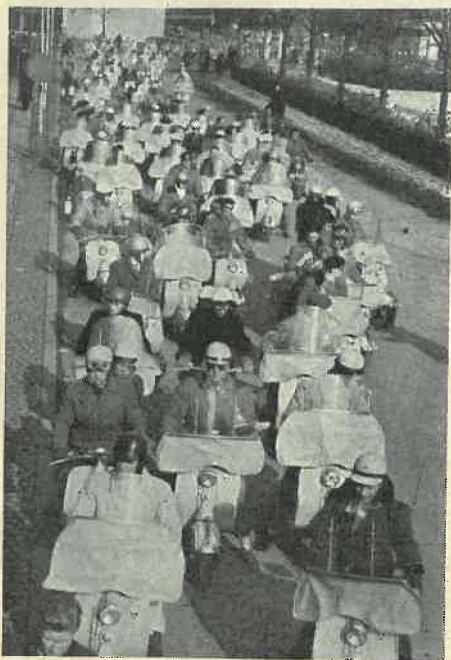
ved magnettænding og 0,6—0,7 mm ved batteritænding.

Meget ofte får tændrøret skyld for dårlig funktion, selvom fejlen ligger et helt andet sted. Hvis tændingsanlægget ikke er i orden, vil motoren ikke tænde regelmæssigt, og tændrøret vil derfor blive vådt med totalt motorstop til følge. For fed karburering kan ligeledes give vådt tændrør, og inden man koncentrerer sig om valg af rigtigt tændrør, må man derfor være sikker på, at karburatoren og tændingen er korrekt justeret, eftersom for mager karburering og for lav tænding giver overophedet motor.

Ved undersøgelsen af tændingssystemet nøjes man i reglen med at afmontere tændrøret, medens tændrørskablet stadig

er monteret til dette, og ved at holde tænderøret mod stel kan man se gnistens effektivitet og regelmæssighed, når motoren roteres — naturligvis med tændingen sat til, hvis der er batteritænding. Man må imidlertid erindre, at gnisten i tænderøret reduceres til 10 pct., når røret udsættes for motorens kompressionstryk, og det er derfor en fordel at fremstille et prøverør af et tændør med en enkelt sideelektrode, der rettes ud som vist på figuren. Man skal til dette formål anvende et nyt 18 mm rør f. eks. et Bosch M 145 T 1 og sørge for, at afstanden mellem midterelektroden og den udrettede sideelektrode er 4 mm. Når kablet monteres til dette prøverør, og det som ovenfor beskrevet kommer i berøring med stel, skal en klar, regelmæssig blå gnist vise sig ved hver eller hveranden motoromdrejning, afhængigt af hvor mange gange anlægget tænder pr. motoromdrejning.

★



I København er der oprettet en Lambretta-klub med det prisværdige formål at lære medlemmerne så meget som muligt om deres maskiner. Det er helt velgørende at se en motorklub, der ikke starter med et festudvalg til tilrettelæggelsen af årets tøndeslagning. I provinsen er lignende klubber oprettet, og over disse linier ses medlemmerne af Københavnerklubben, da de aflagde besøg på motorcykleudstillingen i Forum.

Det går slet ikke så stærkt —

Der er på NSU-fabrikens foranledning foretaget en meget interessant rundspørge for så nogenlunde at fastslå, hvor hurtigt motorcyklisterne kører. I Tyskland findes der ligesom i Danmark utærlige sjæle, der hvor som helst og når som helst fordømmer motorcyklisternes hurtige kørsel. Den nævnte rundspørge blev i første omgang sendt ud til 100 bilister af hvilke de 73 var brugere af en Folkevogn, og samtlige svar lyder, at bilisterne kun yderst sjældent og på autobanerne praktisk taget slet ikke bliver overhalet af motorcyklister. Vi er selv kommet til den erfaring, at i byens trafik overhaler vi med motorcykler ganske naturligt en lang række vogne, ikke mindst når disse holder for rødt lys, og på landevejen overhaler vi de ældre årgange, af hvilke der går en guds velsignelse her i landet, men når vi kører bil er det yderst sjældent, at vi på landevejen bliver overhalet af en motorcykle. Forklaringen er ganske naturligt den, at medens kørehastigheder omkring 100 km/t. er almindelig på såvel de tyske autobaner som åbne landeveje, så er denne hastighed i en moderne personvogn ingenlunde ubehagelig, medens kun de færreste mindre motorcykler kan holde dette tempo over lange afstande, og det er ingenlunde bekvemt at køre med over 100 km/t. selv på en stor maskine, eftersom luftpresset og vindens udtørrende egenskaber på huden virker generende i det lange løb.



Mobiioil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





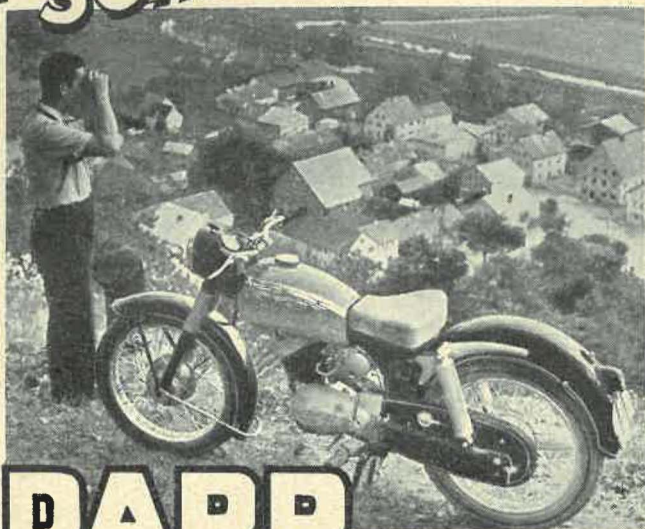
Skandinavisk Motor Co., der i mange år har repræsenteret den amerikanske automobilfabrik Dodge, er begyndt på en begrænset samling af disse vogne her i landet. Til det danske selskabs ros må det siges, at de dansk monterede vogne betegner et betydeligt smukkere arbejde end de vogne, der er samlet på den amerikanske fabrik. Sel fra et rent automobilteknisk synspunkt er der heller ikke ved denne amerikaner noget særligt at råbe hurra for, og skønt det er et pompøst køretøj, kan den ikke stå mål med Skandinavisk Motor Co.'s øvrige mærker, BMW, Rover, Folke-vognen, og lad os hellere holde Rolls-Royce udenfor.



Her er en englænder på en tysk NSU Quickly på besøg i København. Det er mr. Kenneth Lewis fra Guernsey (en af de engelske øer ved den franske kanalkyst), der gennemfører en 6000 km lang tur for at bevise, at lange rejser stadig kan gøres for små penge, og det er navnlig de engelske studenter, Kenneth Lewis vil give en håndsrekning og vejledning på dette punkt. Mr. Lewis er iøvrigt en kendt motorkører med speciale i sandracing, og han kører i det ublide nordeuropæiske klima 200 til 250 km dagligt på sin Quickly. — Brændstoffsforbruget fra grænsen ved Kruså til København har været kr. 5.00. Det er ikke den danske udgave af Quickly'en, og motoren er derfor i stand til at give maskinen en tophastighed på 50—55 km/t.

Sol-sommer og

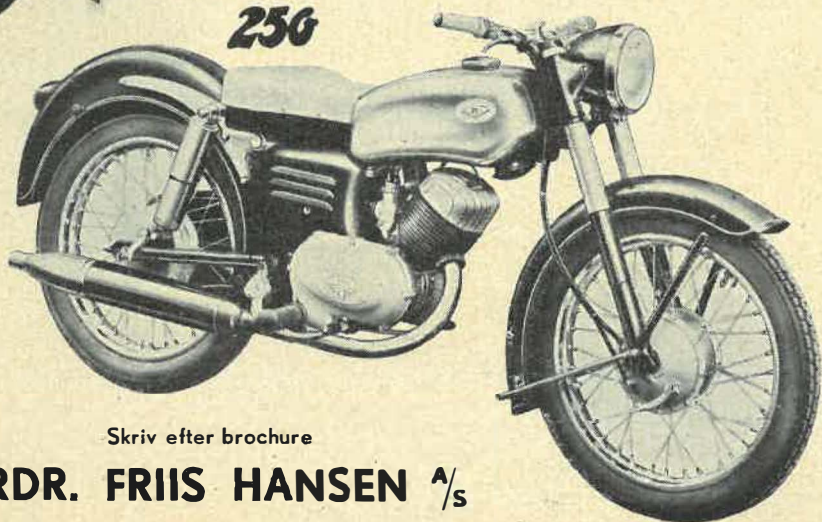
Det er herligt
at køre motorcykle
i ferietiden,
og Zündapp-kørere
kan nyde turen
i fulde drag –
Zündapp
giver kørsel uden
bekymringer



ZÜNDAPP

– den mest velkonstruerede

Elastic
250



Skriv efter brochure

BRDR. FRIIS HANSEN ^{A/S}
ØSTER ALLE 7 – KØBENHAVN Ø.



NEW

HAVOLINE

MOTOR OIL

 **CALTEX**

★dobbelt effektiv
★dobbelt motorliv



teknisk BREVKASSE

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

Jeg har en »Lux«, som efter 20.000 km trænger til udskiftning af plejlstangsleje m. v. og har netop set indmaden af en anden »Lux«, som var i samme forfatning. Dette, sammenholdt med en artikel i »Information«, der omhandlede den skadelige virkning, benzinen blyindhold har på lejer i to-takts maskiner, giver mig anledning til at spørge Dem:

- 1) Kan man hindre eller mindske nedbrydning af lejer af ovennævnte årsag ved at anvende mere olie i benzinen?
- 2) Har »Desolite« nogen indflydelse eller findes noget andet, man kan tilsætte benzinen for at neutralisere blyæthyls skadevirkning?
- 3) Er benzinen, der forhandles syd for grænsen, mindre skadelig i denne henseende?
- 4) Anerkender benzinselskaberne blyæthylets skadelige virkninger og gør disse noget for at hjælpe de utallige to-taktskørere?

E. R., Fredericia.

Det er et af tidens store problemer, De her er inde på, og meget omfattende undersøgelser netop af dette spørgsmål er blevet foretaget blandt andet af SKF i Sverige. Det viser sig, at blyindholdet virker stærkt skadeligt og nedbrydende for lejerne vedkommende, og medens man med den smøreolie, der er på markedet i dag, stort set er kommet leje-korrosionen til livs, så har man ikke fundet noget effektivt beskyttelsesmiddel mod blyaflejringerne. Det mest fornuftige er derfor, som Husqvarna har gjort med sin seneste model 282 (ikke som vi tidligere har oplyst 262), at lægge lejerne udenfor krumtaphuset, således at i hvert tilfælde krumtaphøjene smøres af gearkasseolien, men

det lader sig naturligvis ikke ændre på bestående modeller. To-takt kørerne kan imidlertid gøre noget for selv at forhindre alt for stor aflejring i krumtaphuset, da blyaflejringerne fra benzinen hovedsagelig opstår ved det, der kaldes nedslag i krumtaphuset. Hård og for såvidt ufornuftig kørsel, d. v. s., at man kører med god hastighed og pludselig lukker for gasen, vil give et stort nedslag i krumtaphuset, og det viser sig da også, at det hovedsageligt er de to-takt motorer, der kører megen bykørsel, som får ødelagt lejerne. Dertil kommer, at disse maskiner meget ofte kører med for lav drifttemperatur, hvilket yderligere forværrer forholdet. Der er forskellige benzinsorter syd for grænsen, men det er kun i Tyskland, hvor man har et mærke med navnet Aral, der har et højt oktantal på grund af benzoltilsætning, at man kan sige, at i hvert tilfælde denne benzinsort er mindre skadelig for to-takt motorer. Ellers er benzinen navnlig i Frankrig meget blyholdig, og for de to-takt kørere, der agter sig sydpå i den kommende sommer, må vi bringe en advarsel mod at køre på den såkaldte Super benzin, der er stærkt blyholdig og uden nogen betydning for en to-takt motor. Benzinselskaberne er naturligvis klar over blyæthylens skadelige virkning på lejerne i en to-takt motor; men hvad der gøres af den grund, kan vi ikke fortælle Dem noget om.

Jeg har en Vespa Scooter, model 1953, som jeg ellers er tilfreds med, men hver gang jeg kører i hård modvind eller op ad bakke, kommer der en underlig tikkende lyd, som kunne lyde som tændingsbanken, men det tvivler jeg på, for selv efter at motoren har været kemisk rensset for sod

og koks, nye stempelringe, er også monteret, har det været det samme; også efter at Bülow i Odense har indstillet tændingen nøjagtig samt platinerne.

Ny tændspole og kondensator er også påsat, og følgende tændrør har jeg prøvet: Champion I 12, KLG 70 og 80 samt Bosch 175, 225 og 240. Vil De ikke fortælle mig, hvilket tændrør jeg skal bruge. Luftfiltret er også rent, men jeg har spekuleret på udstødningsrøret. Kan det være det? Det er ikke til at skille ad, så det er jo ikke nemt at gøre rent.

Der har været skrevet så meget om to-takt olie; men jeg er ikke blevet klar over, hvad der er bedst, selvblandende eller ikke. Vil De svare mig på det. Servicestationerne siger selvblandende, men det kan lige så godt være fortjenesten, der er størst der.

V. A., Hjallelse.

Der er ikke tvivl om, at det er ganske almindelig tændingsbanken, De har i Deres Vespa, og tændingsbanken kan så udmærket opstå, selvom motoren er ren, karburator og tænding rigtigt justeret og benzinen af nogenlunde god kvalitet. Hvis De åbner fuldt for gassen ved for lave mo-

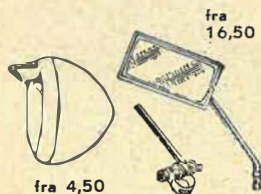
toromdrejninger, d. v. s. som De nævner i hård modvind og opad bakke, vil der uvægerligt komme tændingsbanken. De må erindre, at det er en yderst behersket effekt, der afgives af motoren i en Vespa og lignende små køretøjer, og i hård modvind vil De derfor have meget vanskeligt ved at snige Dem op på 40 km/t. Ved det tilsvarende omdrejningstal i det høje gear og med fuld gas på motoren må der uvægerligt komme tændingsbanken.

Tændrøret har overhovedet ingen indflydelse på dette forhold, og en artikel om tændrør vil kunne læses i dette nummer.

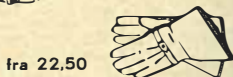
I de fleste tilfælde er den selvblandende olie og den tilsvarende ikke selvblendende to-takt olie baseret på den samme smøleolie, der for den selvblendende olies vedkommende blot er forblandet.

Jeg er ejer af en 350 cm.³ Royal-Enfield, J 46—47. Så vidt jeg ved, er det ikke Militærmodellen. Den skaber sig toset sælges: I første gear går den normalt, andet gear går den meget ujævnt og trækker meget ujævnt, ligeledes lidt i tredje, og det fortager sig efterhånden i fjerde gear. Motoren kan vi godt se bort fra, den er helt

BESTIL HVAD DE VIL



Vi har alt, hvad en motorkører har brug for i reservedele til motorcykler, motordress af enhver art, m. m.



— men bestil vort illustrerede katalog

De får det gratis, og det indeholder alt, hvad en motormands hjerte kan begære.

— alt i Motor-dress!



AABO-MOTOR

Specialforretning for Motorcykler

GL. MUNKEGADE 4 — AARHUS — TLF. 205 99

all right. Det må være i transmissionen, vi skal finde fejlen. Der er lige kommet ny forkæde på, bagkæden skulle være all right. Da der kom ny forkæde på, blev gearkassen flyttet (den nye kæde var jo kortere, da den jo ikke var slidt som den gamle). Men det er altså i 2. gear, den er værst. Man forventer nærmest at få alle gearhjulene i nakken, den laver et frygteligt spektakel. Kan det være koblingen? Den trænger til at strammes, den kan dårligt koble fri. Cyklen vil køre, når håndtaget er trukket an. Kan det være gearhjulene eller forkæden?

J. M., Randers.

Det er uden tvivl koblingen, det er galt med, og De må i hvert tilfælde justere koblingen, således at den kan udløse, men samtidig sørge for, at der er ca. 2 mm fri-gang på koblingskablet, inden koblings-håndtaget begynder at tage for alvor, da De ellers risikerer, at maskinen vil glide i koblingen. Der er også chance for, at forkæden er strammet for hårdt op, og De må i hvert tilfælde først undersøge disse dele, inden De foretager Dem noget med gearkassen.

Angående effektive lydpotter, henholdsvis udblæsningssystem til Victoria Aero KR 25, 250 ccm, årgang 1951.

Jeg véd ikke, om Victoria Werke har lagt særlig vægt på at frembringe en så støjende motorcykel som mulig, man skulle næsten tro det!

Efter nu at have fundet mig i det i godt et halvt års tid, er jeg mået til det punkt, hvor jeg med glæde piller de to udstødsrør med knaldforstærkere (såkaldte lyd-potter!) af og smider dem på lossepladsen, forudsat jeg kan finde frem til et udblæsningssystem, som er betydeligt bedre.

Kan SMJ hjælpe mig med løsningen af problemet?

J. H. A., Gentofte.

Det var ellers et større arbejde, De dør satte os på, og vi skal skåne Dem for en nærmere udredning af vore undersøgelser og udregninger, men resultatet er i hvert tilfælde blevet det, at lydpotten fra en Zündapp Elastic 250 ccm med held vil kunne monteres på en Capri — helt nøjagtigt skal De altså bruge to lydpotter, og prisen for disse er i forchromet udførelse kr. 97.— og kr. 69.— i sort udførelse pr.

BING

KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE



- ★ SWIFT er fremstillet af GLASFIBER — et fantastisk stærkt og elastisk materiale.
- ★ Besætningen er oksehud i en smuk brun farve, medens den halvbløde PLASTISKEYGGE på SWIFT-hjælmen er en extra sikkerhed både for fører og passager.
- ★ SWIFT · FIBER · HJÆLMEN har en fantastisk god pass-form. Der er indlagt NYLON-SKUM i sidestykkerne og i nakkeslaget, ligesom hageremmen er polstret med skumgummi. Hjælmen slutter helt tæt på en behagelig måde.
- ★ Bygget efter TT systemet.

**Et kvalitetsprodukt fra
NELLEMANN & DREWSEN
København NV, ÆGIR 6111**

DEN ORIGINAL E



FIBER-HJÆL M

stk. Victoria motorens effekt vil ikke blive ødelagt ved montering af disse lyd-dæmpere, og støjen vil uden tvivl blive nedsat ganske betydeligt.

Som læser af Deres blad tillader jeg mig at forespørge angående min Victoria Capri, den har for vane periodisk at frembringe en pibende lyd (meget høj tone) ved tomgang; ved kørsel høres den ikke, kun når motoren holdes tilbage ved lave omdrejninger. Det er ikke kullene, der piber, og for mig lyder det, som om det kommer fra cylinderen. Lyden er ligesom om et leje ingen olie får (jeg bruger Mobiloil 1:25). Lyden kan komme pludselig og blive ved i 8—14 dage og så forsvinde igen uden påviselig grund. Nålen har jeg hævet til 3. hak fra oven, uden at det hjælper. Tændingen er blevet efterkontrolleret, den er ren for kul, og oliestanden er til mærket, når pinden ikke er nedskruet.

Problem 2: Cylinderen har for vane periodisk at frembringe en klingende lyd (motor 10.000 km), særlig når den er lidt varm, ved kold motor fremkommer det ikke, kan det have noget med den ikke alt for gode benzin samtidig med kompressionen 7,2:1 at gøre. Hvis de kunne svare mig på disse spørgsmål, ville jeg være Dem meget taknemmelig.

P. C. H., Randers.

Vi synes ikke, at spørgsmålet er så indviklet, men lad os nu se, om vi har ret i vore formodninger, der går ud på, at motoren får falsk luft. Den pibende lyd, der høres periodisk, kommer sikkert fra indsugningen, nærmere betegnet fra karburatorens montering til cylinderblokken. Hvis der her er en ret konstant utæthed, vil den tilmed påvirke, at motoren får for mager blanding, og så har vi den tændingsbanken, De omtaler.

Jeg anmoder herved »puchspecialisten« om et godt råd mod en snavset benzin-tank. Det skal bemærkes, at den efter en opretning blev forkromet og lakeret igen, men var meget snavset. Hverken hane, slanger eller karburator kunne holdes rene. Tanken er iøvrigt ikke mere end to år gammel, og der har ikke tidligere været de kvaler.

K. E., Glostrup.

Et godt gammelt og probat middel mod rustne og snavtede benzintanke er at afmontere disse, naturligvis tømme dem for benzin og komme ca. 1 kg kråseflint i tanken. Kråseflint er ganske små flintestykker, der puttes i hønsefoder, og vil i hvert tilfælde kunne fås hos en landkøbmænd. Når kråseflinten er puttet i tanken, rystes den grundigt og langvarigt, helst indtil det blanke metal kommer frem, og småstenene hældes derefter ud, og tanken skylles meget omhyggeligt gentagne gange, først med vand og efter en tørreperiode med benzin. Man kan også anvende en ikke for stærk opløsning af kaustik-soda, men det skal gøres med en vis varsomhed, da en for kraftig opløsning brugt for langvarigt kan ødelægge eventuelle lodninger. Også efter anvendelsen af kaustiksoda må tanken skylles omhyggeligt ud i flere hold vand, og efter en tørreperiode med benzin.

I vort svar til J. Æ., Pjedsted, i februar nummeret har vi beklageligvis trukket afsted med en voldsom and. Vi oplyste, at ventilindstillingen på en BSA twin skulle foretages således, at indsugningsventilen på den ene cylinder skulle indstilles, når indsugningsventilen på den anden cylinder lige netop begyndte at åbne. Dette er forkert, og der skal stå, at indsugningsventilen på den ene cylinder skal stå fuldt åben, når indsugningsventilen på den anden cylinder skal indstilles, og det samme gælder naturligvis udblæsningsventilerne. Den forkerte opskrift stammer beklageligvis fra et af Københavns største BSA værksteder; men vi skal i fremtiden udelukkende støtte os på vore håndbøger.

I SMJ's februar nummer står der under specifikationer for udstillingen i Forum, at N.S.U. Quickly er udstyret med karburator specielt for Danmark.

1. Er det ikke sådan at forstå, at det er den tyske karburator, der kun er indstillet til danske forhold?
2. Hvis man borer indsugningskanalen ud til den beregnede diameter, skal man da stille om på karburatoren eller eventuelt have en anden?
3. Hvorledes skal den indstilles, eller hvor får man den karburator, der skal til?

ZÜNDAPP

NORMA LUXUS

DEN ER DANMARKS BILLIGSTE 200 ccm MASKINE

Den har
lukket kædekasse, styr-
bremse og tyverilås

Den har fuldnavs-
bremser og forcrumede
fælge

Den har firetrins
gearkasse med alle tandhjul
i konstant indgreb

Den har
fuldt elektrisk udstyr med
svinghjulsdynamo

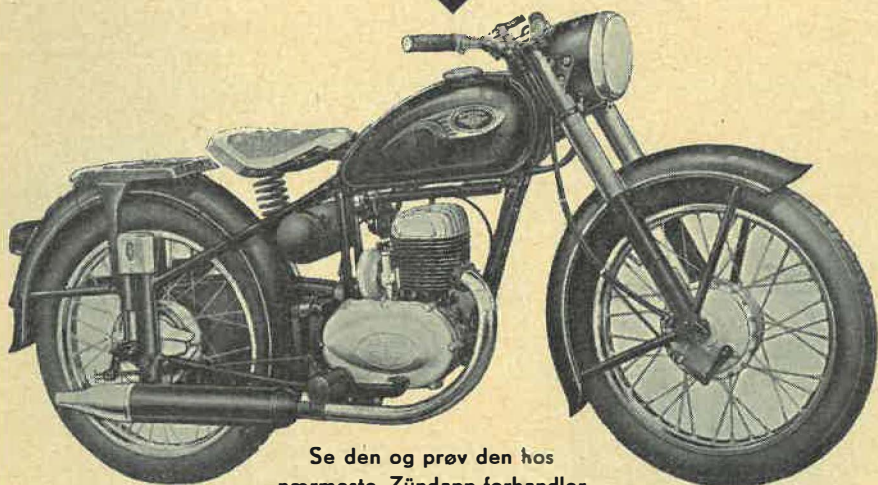
Den har
speedometer, bagagebærer
og stikaksler

Den har
teleskopaffjedring af begge
hjul

Den er monteret med
den gennemprøvede tip-top
moderne Zündapp motor

Den koster
kun kr. 2675,- inclusive
omsætningsafgift

På dollar kr. 3771,-



Se den og prøv den hos
nærmeste Zündapp-forhandler

BRDR. FRIIS HANSEN A/S

ØSTER ALLE 7

KØBENHAVN Ø.

ÅRTIERS SENSATION



Maico Taifun

To-cylindret 350 eller 400 ccm
to-takt motor i et sensationelt stel.

MAICO



MAICO BLIZZARD kr. 3410,— Incl. omsætningsafgift.

Maico er allerede blevet berømt for overvældende gode køreegenskaber, fremragende kvalitet og sensationelle konstruktioner. Maico er konstrueret af sportsfolk, der stiller de største krav til en motorcykle.

GENERALREPRÆSENTANT

AUTO CENTRUM

ROSENØRNS ALLE 10

KØBENHAVN V.

LUNA 1925

4. Hvilke konsekvenser får en sådan ud-boring for kørslen i al almindelighed?
5. Hvorledes får man knallerten indregistreret som 60 km's?

I håb om, at spørgsmålene må kunne besvares, forbliver jeg Deres

J. B. L., St. Merløse.

Vi véd naturligvis lige på en prik, hvad der skal gøres for at få en Quickly til at gå fint og godt med op til 50 km/t; men der kommer ikke et ord over vore læber. Landet ligger således, at der i realiteten ikke mere er noget, der hedder 60 km knallerter, og det er kun de knallerter, der en gang er blevet indregistreret, der får lov til at køre, indtil de falder sammen, men nye indregistreringer foretages ikke. En Quickly må derfor ikke køre mere end 30 km/t, og såfremt man tuner den, således at den kommer op på 50 eller 60 km/t, overtræder man loven og udsætter sig selv for at skulle betale en ganske alvorlig bøde. Da vi ikke ser det som vor opgave ligefrem at hjælpe vore læsere med at komme i »fedtefadet«, er der ingen, der må forvente en tuningsanvisning på Quickly fra SMJ.

Her på tærsklen til den nye sæson er der et par spørgsmål vedrørende min Victoria KR 26 N. Capri, 247 ccm, 1954, som jeg gerne ville have klarhed over, hvilket ikke er lykkedes ved henvendelse mange andre steder, hvor de burde vide det. Muligvis er det blot mig, der er en klovn, derfor håber jeg, SMJ kan hjælpe mig.

I det forløbne år har den drillet mig ca. 10 gange, når jeg ville starte med tildels varm motor. Har den kun været standset i 2 min., er der intet i vejen, det er, når den har været standset 5—10 min., at den undertiden (ikke altid) ikke vil lystre. Får jeg den ikke startet inden det 8. spark, kan jeg enten lægge mig i grøften ved siden af og nyde lærkesangen (regnvejret) en halv time, til motoren er kold, eller også udskifte tændrøret, så er den god igen. »Fjols,« siger I vel, »tændrøret er selvfølgelig vådt eller beskidt.« »Gu' er det ej,« skreg degnen i den mellemste køje, det samme gør jeg. I nævnte tilfælde svinder kompressionen ind for hvert spjæt, efter det 8. er der faktisk ingen. Har selv fornylig rensat den for koks og smør overalt,

der var intet defekt at bemærke, udover den mellemste stempelring var groet fast i den ene side. Stempelringene sluttede tæt til cylindervæggen og så ud som nye. Efter denne omgang er kompressionen knap så hård, synes jeg, selv om der er nye pakninger og sammenspænding er sket efter SMJs anvisning, såvel som den øvrige proces (?) Jeg har prøvet med alle mulige og umulige gas- og luftindstillinger for at få den startet. Den begyndte så småt efter 1000 km kørsel, jeg påtalte det ved 2. serviceeftersyn. Ja, den skulle de nok klare, men allerede på hjemturen, efter 20 km, mærkede jeg det igen, da jeg var inde og »tanke«. Dyserne er de originale overalt.

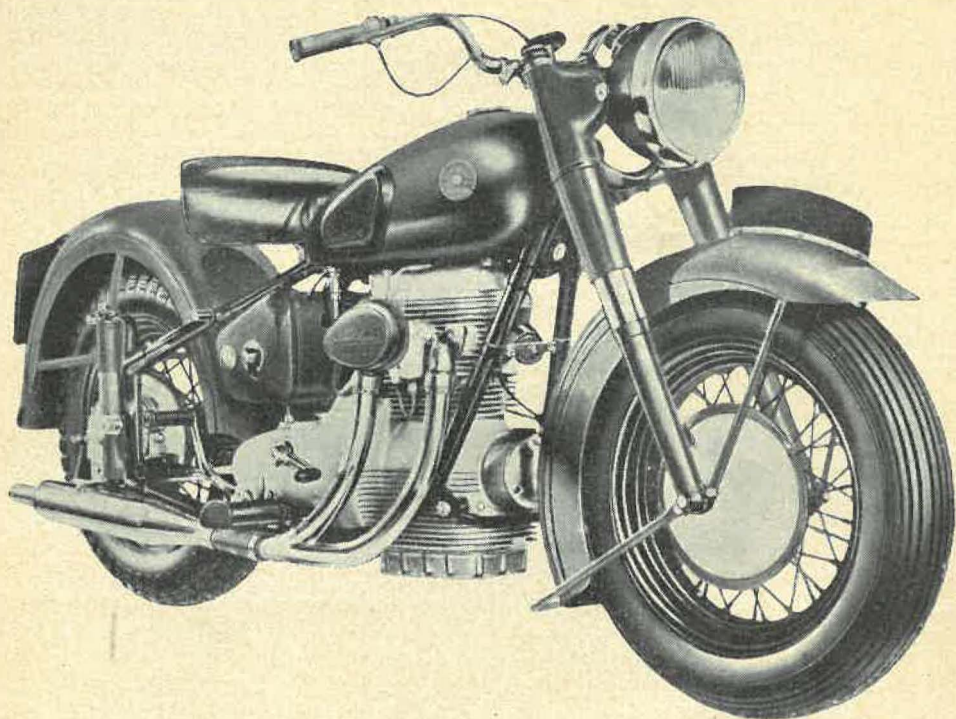
En skadefro DKW-kører har fortalt mig, at Victoria fabrikken dårligt kan overkomme efterspørgslen efter reservedele, fordi den hårde kompression ødelægger maskinerne. Er det rigtigt? I så fald kan man så ikke med held gøre kompressionen blødere ved at lægge en ekstra toppakning på? Det er måske kun et spørgsmål om at afpasse gearerne efter farten og forholdene?

Jeg kører med Bosch W 175 T 11 tændrør, fart 60—75 km/t., personvægt 120 kg — da de skulle være mindre modtagelige for olie og sod. Isolatoren har også den foreskrevne brune farve. Bør jeg bruge W. 225 T 1 tændrør som foreskrevet?

På forhånd hjertelig tak, dersom de kan klare begreberne for mig.

A. H., Hørsholm.

Vi kan naturligvis ikke med fuldstændig bestemthed sige, hvad der er i vejen med maskinen, men problemet er os absolut ikke fremmed. I tidligere tilsvarende tilfælde har vi været ude for, at fejlen lå i svømmerventilen, der ikke var helt tæt. Når motoren blev standset, og der vel at mærke ikke blev lukket for benzinhanen, steg svømmerstanden ret betydeligt, og en del benzin trængte gennem strålerøret ind i maskinen og ned i dennes krumtaphus. Denne ekstra benzinmængde gav en for fed blanding ved start, og samtidig vaskede den rigelige benzinmængde cylindervæggen af for olie, og derved fremkom det faldende kompressionstryk under starten. Det skal dog siges, at i sådanne tilfælde vil tændrøret næsten altid blive vådt, og maskinen lader sig i reglen også starte, når man åbner helt for gassen. Det er ikke



SUNBEAM

VERDENS FORNEMSTE MOTORCYKLE

Fordi den som eneste motorcykle har følgende kendetegn:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ★ Gummiophængt to-cylindret rækkemotor | ★ Dynamo direkte på krumtapakslen |
| ★ Overliggende knastaksel | ★ Våd-sumpsmøring |
| ★ Kardanræk | ★ Store balondæk |
| ★ Teleskopaffjedring af begge hjul | ★ Sunbeam-kvalitet |

Brochurer tilsendes overalt ★ Forhandlere antages i ledige distrikter
BRDR. FRIIS-HANSEN, ØSTERALLE 7, KØBENHAVN Ø

sandsynligt, at tændrøret har noget med disse vanskeligheder at gøre, men De kan forsøgsvis prøve at montere et KLG F 70. Der kan endvidere være en lille mulighed for, at en Simmerring ikke er helt korrekt monteret, af hvilken grund den kaster sig ved forskellige temperaturer af krumtap-huset, men i så tilfælde ville maskinen sikkert have tilbøjelighed til at gå urent, når den blev gennemvarm. Vi har iøvrigt ikke meget tillid til Deres stempelringe, for når en kompressionsring i en to-takt motor først har siddet fast i stempeltrillen, er det i reglen ensbetydende med, at ringen er blevet slidt skæv, således at den ikke læn- gere er tæt.

Vi kan ikke se, at der skulle være nogen grund til at komprimere maskinen ned, og vi har ikke hørt noget om det overvælden- de forbrug af Victoria reservedele.

Nærværende er foranlediget af et svar, De har givet i Teknisk brevkasse i sidste nummer af Deres blad.

Jeg er ganske vist motorcyklist, men kender vel ikke færdselsloven bedre end de fleste mennesker almindeligvis får skyld for. Der foresvæver mig dog noget om, at man, såfremt man ønsker at ændre færdselsretning, ved tydelig tegngivning skal lade andre trafikanter forstå, hvad man har i sinde. Nu synes det mig indlysende, at tegngivningen lader noget tilbage at ønske, hvad tydelighed angår, når en mørkkklædt, behandsket motorcyklist på en dårligt- eller helt uoplyst vej rækker en arm ud til en af siderne. For at hjælpe herpå har jeg monteret blinklys på min sidevognsmaskine, og så vidt jeg kan se, virker de både til min og andre trafikanters fordel. Og så viser det sig altså, at man for at være i overensstem- melse med færdselsloven skal nøjes med en tegngivning, der må kunne betegnes som utilstrækkelig, hvilket andre åben- bart også er opmærksom på. Jeg tænker hermed på de handsker med lys i, som er i handelen.

Det kan måske hævdes, at man ikke har nødig at forbedre afvisningsmetoden her- hjemme, da man jo alligevel ved en svingning f. eks. til venstre ikke må ge- nere bagfra kommende trafik; men der- som dette resonnement duer, behøver bi- ler jo overhovedet ikke hverken vinger eller blinklys. Det turde vel også være

kendt, at de fleste motorcykler har gas- håndtaget siddende på højre side af sty- ret og koblingshåndtaget på venstre side. Begge dele anvendes hyppigt ved sving- ning, hvorfor det må være mest hensigts- mæssigt at holde begge hænder på styret. Når jeg i myldretiden holder for rødt lys i et befærdet gadekryds og har i sinde at dreje til højre, går det ofte således:

Lyset skifter til gult, jeg rækker højre arm ud. Så skifter lyset til grønt, og jeg tager armen ind for at give maskinen gas, samtidig med at jeg forsigtig kobler til, rækker jeg igen højre arm ud, ser tilbage over højre skulder og konstaterer, at bag- fra kommende cyklister stadig inaser in- denom. Ergo, jeg bremser, tager koblin- gen, motoren brøler op, så jeg skyndsomst må tage højre arm ind igen for at lukke for gassen. Nu begynder vognen bagved at blive utålmodig, den tuder ærgerlig i hor- net. All right, jeg prøver igen. Mere gas, armen ud, kobling, blødt, stadig flere cyk- lister. Altså koble ud, bremse, armen ind for at dæmpe motoren og så fremdeles. Når man endelig tror, at nu er den der, så — nå ja — så skifter lyset til gult igen. Well! at det kan knibe med at enes med cyklisterne, det får være, men hvorfor i Herrens navn skal man sidde og lave arme høj og stræk, når en kraftig blinker kunne klare den funktion bedre. Forre- sten bør det bemærkes, at jeg altid trods blinkerne har søgt at give kejseren, hvad kejserens var, sådan at forstå, at jeg al- tid sammen med blinkeriet har vist af med hånden. Men jeg kan altså ikke begribe, at det skal være forbudt at hjælpe lidt på tydeligheden ved også at bruge blinkere.

B. K.

Vi er så rørende enig med Dem, og i vort svar i SMJ er det kun lovens bogstav, vi fortolker. Det er imidlertid indlysende, at hvis man monterer blinklys på en solo- motorcykle, vil det være yderst vanske- ligt at skelne dette blinklys som nogen retningsmarkering, eftersom det røde el- ter gule blinklys, den røde baglygte og den eventuelt gule stoplygte vil betegne en koncentreret lysmasse i maskinens midterplan. Vi ville imidlertid mene, at et blinklys af den art, Volvo har benyttet til sine personvogne, ville kunne anven- des på solomotorcykler. Dette afvisersy- stem, der for Volvo's vedkommende er an-

SMITHS

22a



TÆNDRØR

betyder

BEDRE START
STØRRE FART

Det mest solgte tændrør
i Danmark - førstemon-
tering i 75% af alle dansk
fabrikerede motorkø-
røjer.



Gnistrende
godt!

Forlang K.L.G. på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellemann A/S - København - Randers



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

MAICO-MOBIL
LAMBRETTA
PARILLA
GOGGO
VESPA
PUCH
ISO

samt DKW, Capri, Viktoria, Triumph,
BSA, JAWA og Nimbus

SPLEEFA STYRTHJELME
Briller, alle typer

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
EVA 6621 EVA 6621

bragt ovenpå taget, er et forholdsvis
smalt aggregat, i hvilket der i midten er
anbragt en blå, konstant lysende lampe og
et gult blinklys markerer drejning til
henholdsvis højre eller venstre side, alt
efter som det gule lys blinker på højre el-
ler venstre side af den blå midterlampe.
Dette system er efter vor mening ikke til
at tage fejl af, og det vil kunne anvendes
på solomotorcykler.

LØBSKALENDER

April:

17. Motorklubben Rapid (Gladsaxe) —
speedway.
24. Midtsjællands SMK (Dybendal) — ter-
rænbane.
24. Esbjerg Motor Sport (Esbjerg) — speed-
way.
24. Fyens Motor Sport (Højbjerg) — moto-
cross.
30. Rapid (Gladsaxe) — speedway.

Maj:

1. De samvirkende Motorklubber (Amager)
— speedway.
1. Aabenraa og Sønderborg Amters Motor-
sportsklub (Aabenraa) — speedway.
1. Holstebro Motor Sport (Holstebro) —
speedway.
1. Frederiksborg Amt MK (Selskov) —
speedway.
4. De samv. Motork. (VM) (Amager) —
speedway.
6. Randers Motor Sport (Volk Mølle) —
moto-cross.
8. Hobro Motor Sport (Hobro) — 1000 mb.
8. Løgumkloster Motor Sport (Fuglsang) —
1. afd. af DM — moto-cross.
8. Næstved Motor Klub (Næstved) — speed-
way.
8. Nordvestsjælland MK (Skellingsted) —
terrænbane.
8. SMK Odin (Fangel) — jordbane.
15. Aarhus Motor Klub (Hem Odde) — speed-
way.
15. Hjørring Motor Sport (Hjørring Bjerger)
— bakk løb.
15. Haderslev Motor Sport (Bøgehoved) —
jordbaneløb.
15. Motorklubben Rapid (Gladsaxe) — speed-
way.
15. Roskilde og Omegns MK — baneløb.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

DANMARKS- MESTERSKABERNE I TRIAL

Hård konkurrence og
flere overraskelser

Fjerde og sidste afdeling af Danmarks-mesterskabet i trial blev afviklet søndag den 20. marts ved Morud på Fyn, hvor der var samlet flere tusinde mennesker, som ønskede at se de nye Danmarksmestre kåret.

Arrangørerne havde for de 77 deltagere fundet steder, som var helt ideelle for et trial, blot synes man, at det havde været indenfor mulighedernes rækkevidde, om man ikke havde lagt etaperne så langt fra hinanden, idet det hverken for kørerne eller publikum er morsomt, når der mellem etaperne er ca. 5—10 km's afstand.

At etaperne var hårde, viser de forskellige tider, som blev opnået. Lige fra om morgenen, inden solen endnu havde fået magt, var det vanskeligt for kørerne at holde maskinerne på den frostknoledede jord, og bedre blev det ikke op ad dagen, da solen gjorde det hele til mudder og pløre. Det var da næsten også alle kørerne, som på en eller anden etape måtte »stå af«. Værst gik det ud over *Borris Rasbro* på B.S.A., som væltede og forstuede sin ene fod, men trods dette handicap fuldførte han alligevel løbet, selv om det måske kostede ham hans vinderchance, idet han indtil da havde været *Ejvind Hansen's* værste konkurrent.

Svend Mortensen, Helsing, på »Ariel« havde også en alvorlig lufttur på en af etaperne uden dog at komme noget til.

Man kan godt sige, at der skete flere sensationer, idet kun *Ejvind Hansen* på Matchless beholdt sit gamle mesterskab i Senior solo. Den største sensation er vel nok at det ikke denne gang lykkedes *Kiehn Berthelsen* at blive mester i letvægtsklassen. *Gudmann Pedersen*, Frederiksværk, på Husqvarna vandt Danmarksmesterskabet med ialt 22 points, medens både *Mogens Dyhr* og *Kiehn Berthelsen* havde 20 points, så konkurrencen her var meget hård.



Gudmann Pedersen, Frederiksværk, i fuld gang på sin Husqvarna 175 ccm.

Man kan godt sige, at det for *Gudmann Pedersen* var lidt af en præstation, idet han kun har været med i de 3 sidste afdelinger. I første afdeling fik han maskinskade og måtte udgå. Med den lynhurtige Husqvarna motorcykle, som *Gudmann Pedersen* kører, spår vi ham mange førstepladser i de kommende trial- og scramble løb.

En anden kører, som man lagde særlig mærke til, var *Hans Christensen*, Norton, som vandt junior sidevognsklassen i stor stil med maximum points 500. Resultaterne for Danmarksmesterskaberne blev iøvrigt:

Senior solo:

- Nr. 1. *Ejvind Hansen*, F.M.S., Matchless, 28 points.
- Nr. 2. *Borris Rasbro*, Glostrup, B.S.A., 20 points.
- Nr. 3. *Arne Nielsen*, M.S.M., B.S.A., 18 points.

I senior letvægtsklassen er resultaterne nævnt ovenfor.

Senior sidevognsklassen:

- Nr. 1. *Anker Hansen*, Frederikssund, Triumph, 24 points.
- Nr. 2. *Svend Mortensen*, Helsing, Ariel, 22 points.
- Nr. 3. *Eigil Nielsen*, Rapid, Ariel, 18 points.



Triumph TR 2 har bevist, at en god sportsvogn kan fremstilles for rimelige penge.

MODERNE SPORTSVOGNE V TRIUMPH TR 2

*af
Collecteur*

Det sker — om end sjældent — at en eller flere gode féer grupperer sig dekorativt omkring en konstruktørs tegnebord og våger over udkastet til en ny bil.

Det sker også — og ikke så sjældent — at et inspireret projekt kommer tilbage fra fabrikens salgsafdeling i ukendelig stand, fordi salgsafdelingen mener at vide med fuld sikkerhed »hvad publikum kræver«. Derefter kan tegneslaverne møjsommeligt udfærdige arbejdstegningerne til en dum, kedsommelig bil, der ligner alle andre og sælger i titusindevis til aktionærernes udelte fryd og konstruktørens endeløse græmmelse. De gode féer har våget forgæves over de streger, der først fyldte det blanke tegnepapir, og verden er blevet beriget med en ny, inderligt ligegyldig bil.

Men en sjælden gang kan den økonomiske interesse og inspirationens muse avle et barn, der slægter begge forældrene

på og fra alle sider anerkendes som vellykket. *Triumph TR 2* er et af disse sjældne børn.

Herkomsten er lidt tvivlsom, men de gode egenskaber er ganske utvivlsomme.

Denne bils ene ophav var en rent økonomisk interesse, nærmere betegnet det nordamerikanske eksportmarked. I et par år havde Triumphfabrikens ledelse holdt dette marked under nøje observation og havde bidt mærke i de voksende afsætningsmuligheder for sportsvogne. U.S.A.-salget af denne bilkategori faldt i to hovedgrupper: de kostbare, klassiske mærker, hvis modeller kunne opnå hastigheder omkring de 200 km/t, og de mere beskedne M.G. Midgets, hvis topfart ikke overskred 140 km/t, men som til gengæld var billige både i anskaffelse, drift og vedligeholdelse.

Af disse observationer drog direktionen den logiske konklusion, at der måtte være

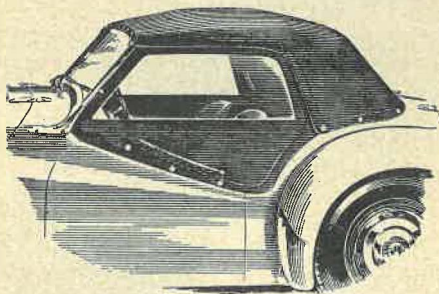
muligheder for et salg af en sportsvogn, der kunne køre 150 km/t og kostede ca. 11.000 kr. Derfor fik fabrikens konstruktionsafdeling i opgave at udkaste en vogn efter denne vage specifikation og fortrinsvis anvende dele, der allerede indgik i den løbende produktion, så både prisen og vedligeholdelsesomkostningerne kunne holdes nede.

Derved var valget af motor straks ret begrænset. Den lille 1.250 ccm »Mayflower« motor frembød ikke større muligheder, men til gengæld var Standard »Vanguard«-motoren så tilpas robust og velprøvet, at det blev taget under overvejelse at ændre den i fornødent omfang. Det bør måske lige indskydes, at Triumph er en aflægger af Standard, og at Vanguard-motoren allerede benyttedes i Triumph's Renown og Roadster modeller.

Vanguard-motoren var jo ikke dimensioneret med sport for øje, og størrelsen (4 cyl. 85 × 92 mm, 2,088 ccm) var netop for stor til to-liter klassen. Den planlagte sportsvogn ville på den anden side få et kedeligt handicap, hvis den skulle starte i tre-liter klassen med en motor, der kun var lige over to liter. Derfor blev det besluttet at mindske boringen til 83 mm, hvilket nemt lod sig gøre, da Vanguard-motoren har »våde« foringer. Hele blokken kunne således bruges, når der blot sattes andre foringer i, og slagvolumen blev herefter 1.991 ccm, så vognens placering i den behørigte størrelsesklasse var sikret.

Næste problem var at hente flere hestekræfter ud af den noget formindskede motor. Den almindelige Vanguard er god for 65 hk, og Triumph's forsøgsafdeling regnede til en begyndelse med at nå op på 75 hk. Det viste sig hurtigt at være et alt for pessimistisk skøn, og i løbet af kort tid gav sportsmotoren 90 hk på koblingsflangen.

Disse ekstra 25 hk var skaffet til veje ved at montere to S.U. karburatorer og en



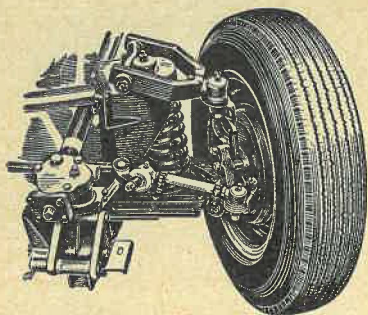
Kaleschearrangementet på Triumph TR 2 er usædvanlig nydeligt udført.

meget rigeligt dimensioneret indsugningsmanifold, der sørgede for en førsteklasses fordeling af brændstofblandingen til de fire cylindre. Forbrændingskamrene ændredes ikke i faconen, men kompressionsforholdet hævedes fra 7:1 til 8,5:1. Samtidig blev indsugningsportene rømmet op, så større indsugningsventiler kunne tages i brug. En ny knastaksel med højere knastprofiler og en anden knaststilling, så ventilernes åbningsperioder i højere grad overlappede, sørgede for at motoren »åndede« friere ved større arbejdhastigheder. Desuden blev udstødningsventilerne forstærket og kraftigere ventiltfjedre monteret.

De gængse Vanguard plejstænger blev vraget til fordel for en stærkere udgave, og oliekanalerne i krumtappen blev ændret, så smøresystemet kunne klare den større motorbelastning. Endnu nogle småforandringer blev foretaget, og så var motoren klar til at gå på prøvebænken, hvor den klarede de første afprøvninger med glans. Efter en ganske kort udviklingsperiode var effekten 90 hk ved 5.000 o/m — og det var jo ikke så dårligt, når den lidt større Vanguard-motor afgav sine 65 hk ved 4.000 o/m.

Tretrins gearkassen fra Vanguard-modellen lod sig derimod ikke sådan ændre



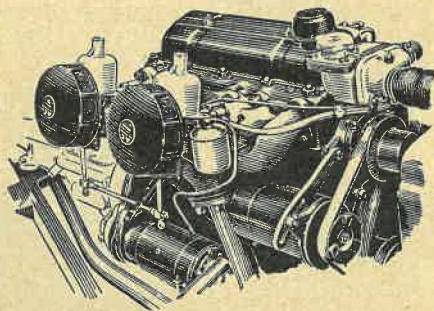


Forhjulsophængningen og styretøjet på Triumph TR 2.

til sportsbrug. Hele indmaden kasseredes og nye tegninger udarbejdedes. Det lykkedes at anbringe fire udvekslinger inden i den samme kasse, så støbegodset kunne bruges, hvilket var en væsentlig besparelse.

Som ekstra udstyr til den almindelige firetrins gearkasse kan der iøvrigt leveres et *Laycock-de Normanville* overgear, som kun virker i forbindelse med fjerde gear. Overgearet betjenes ad elektrisk vej, og en kontakt på instrumentbrættet bringer det i funktion. Udvekslingsforholdet med overgearet i anvendelse er 0,82:1, hvilket svarer til en reduktion ved 160 km/t af motorens omdrejningstal fra 4.800 o/m til 3.900, noget som kan mærkes både på benzinrøgskabet og motorslidet.

Chassis'et gav faktisk mere hovedbrud end oprindelig antaget. Det var først tanken at bruge en let ændret Standard 8 ramme, men motoren var jo blevet væsentligt kraftigere end planlagt, og det lille 8-chassis kunne ikke klare så voldsomme påvirkninger. Derfor blev der konstrueret et helt nyt og meget stift chassis, som ligger under hjulcentrene og ud-



Man har ikke vanskeligt ved at genkende Vanguard motoren, når man ser bort fra de to SU karburatorer.

mærker sig ved en meget høj vridningsstabilitet.

Forhjulsoffjedringen hentedes fra Mayflower-modellen, men måtte gøres væsentligt stivere. Særligt stive fjedre kan iøvrigt leveres efter ønske. Hvert hjul bæres af to dobbelte arme og affjedres af en rigeligt dimensioneret skruefjeder, som ligger uden om en forsvarlig teleskopstøddæmper.

Bagakslen er af ganske normal, stiv konstruktion. Den er fastgjort oven på to brede, flade bladfjedre, der ligger parallelt med de kraftige sidevanger. Fjedrene er fastgjort fortil med et øje og hæver sig op til laskerne bagtil. Set fra siden skråner fjedrene således opad mod vognens bagparti.

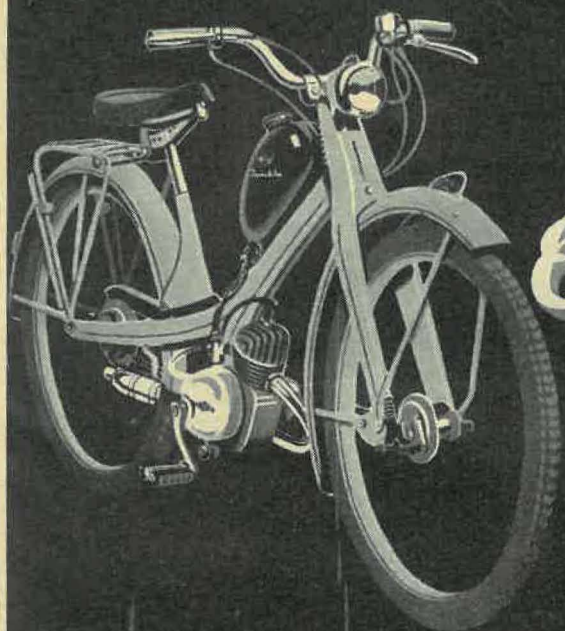
Styringen — med snække og sektor — blev udformet med megen kærlig omhu, så Triumph TR2 blev en usædvanlig charmerende vogn at køre. Bremserne blev ligeledes taget under grundig behandling, og en større tromlediameter i forbindelse med bredere bremseko og hårdere belægninger gav de ønskede resultater.

Som standardudstyr monterer fabriken af prismæssige hensyn perforerede pladehjul med 5,50 × 15 dæk, men trådhjul af Rudge-type kan leveres som ekstra udstyr mod en behørig højere pris.

Til dette lovende chassis blev der tegnet et let åbent topersoners karosseri med forbløffende god bagageplads og en glimrende kalesche, der slutter tæt til de løse sidestykker. Karosseriet er næsten brutalt i sin usminkede funktionalisme, og enhver form for overflødige prydelser er omhyggeligt undgået. Der er delte meninger om vognens udseende, og køn i klassisk forstand er den vel heller ikke, men den tager sig saare effektivt ud, og med trådhjul er den yderst chick at se til.

TR2 blev præsenteret ved Motor Show i London 1952, og leveringerne begyndte så småt — navnlig til U.S.A. — et stykke ind i 1953, men vognen kom faktisk først rigtig på markedet sidste år — så kom den også for alvor.

Fra starten havde den en næsten eksempeløs succes — både salgs- og sportsmæssigt. Prisen af fabrikk overstiger ganske vist den oprindelig tilstræbte med 1.500 kr. og beløber sig til 12.500 kr., men køreegenskaberne og præstationerne er også langt mere fremragende, end man



NSU
Enickly

*den eneste
knallert
med
rigtig*

motorcykle-motor

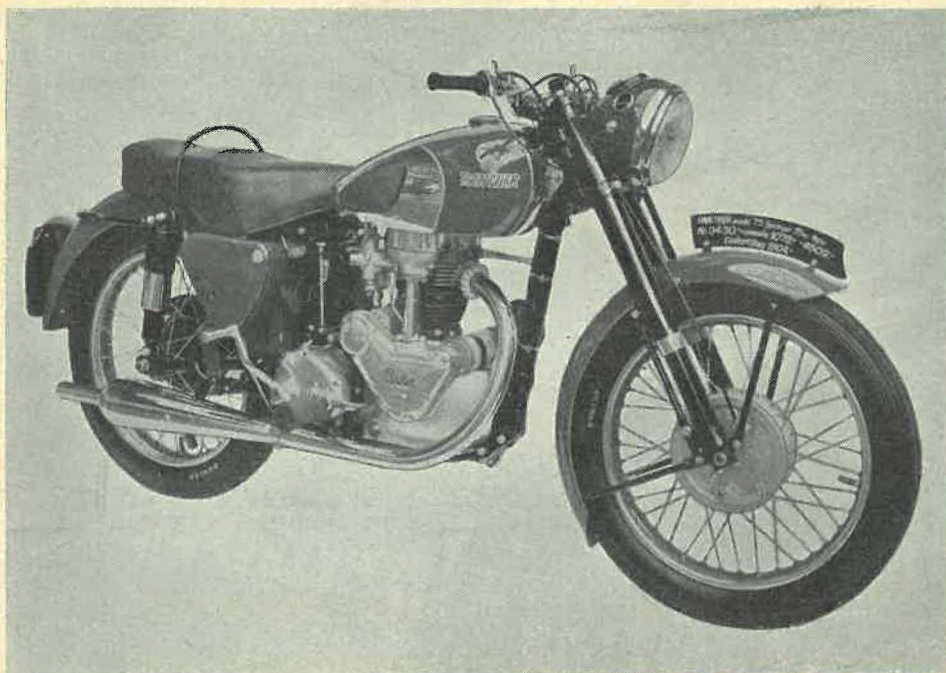
- * *Kickstart*
- * *2 gear*
- * *Een kæde-og
kun een !*
- * *Svinggaffel-
affjedring*
- * *Centralramme*
- * *Stillestående
luftindsugning*



FRED. RASMUSSEN · ODENSE · KØBENHAVN

PANTHER

Generalrepræsentant for Danmark
LEON JØRGENSEN
Østerbrogade 13 . Kbh. Ø . Tria *888



Robust — økonomisk — driftssikker — billig i anskaffelse



Tillige Generalrepræsentant i Danmark for:

Douglas — et vidunder i motorcykelteknik

MV Agusta letvægteren — kan afskærmes som scooter

Jonghi Polo — scooteren med de rigtige motorcyklehjul

De har vel set Watsonian sidevognen? — den rummeligste!

Indsend nedenstående kupon eller skriv efter brochurer

Jeg ønsker tilsendt brochurer og priser over:
Panther — Douglas — MV Agusta — Jonghi — Watsonian
(Det ikke ønskede bedes venligst overstreget)

Navn

Stilling

Bopæl

By

SMJ 4

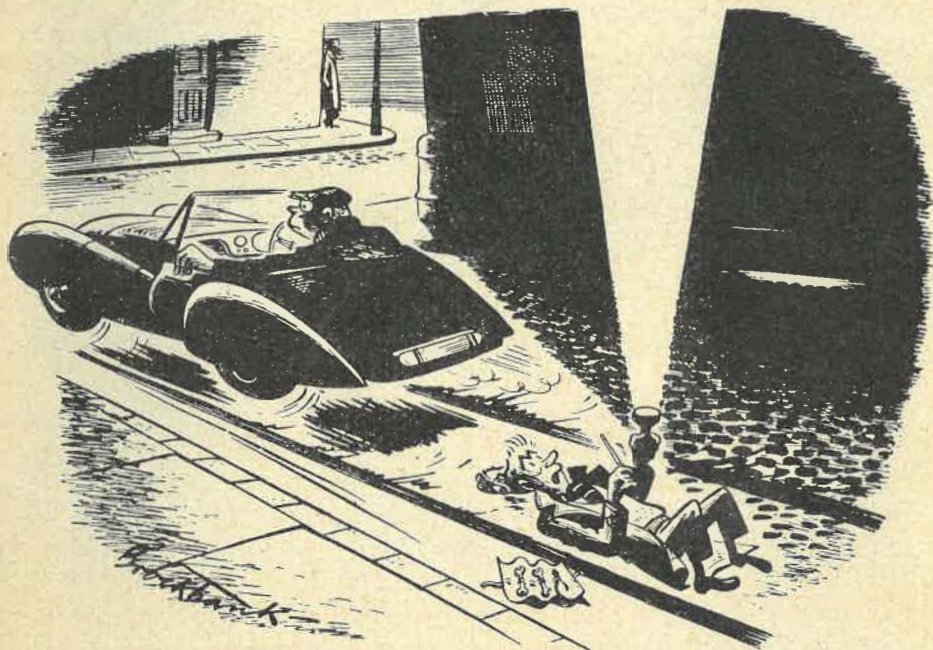
regnede med, da konstruktionsarbejdet påbegyndtes. Ikke alene er tophastigheden højere — standardudgaven går lidt over 160 km/t, særligt tuning-udstyr leveres gerne fra fabriken — men styring, acceleration og bremseevne er forbavsende gode i en vogn til en så relativt beskedne pris.

I 1953 kom der så få eksemplarer af TR 2 modellen på markedet, at man må regne 1954 for det egentlige debut-år, og det blev en forrygende debut. I den britiske automobilklubs rally, som er en ret alvorlig affære, hjemførte TR 2-kørere både den absolutte førsteplads, en klasse-sejr og damepokalen. I Mille Miglia gennemførte Maurice Gatsonides med en TR 2 i en gennemsnitsfart af 115 km/t, i le Mans 24 timers løbet gennemførte en privat anmeldt TR 2 med ejeren ved rattet med et gennemsnit af 120 km/t og — hvad næsten mere bemærkelsesværdigt var — med et benzinformbrug af 12,4 km per liter. Alpe-rally'et, der bestemt heller ikke er nogen turistudflugt, gav Gatsonides en af de eftertragtede Alpepokaler med en TR 2, og tre vogne af denne model vandt holdpræmien.

Endelig havde TR 2 den frækhed at sikre sig både første og andenholdpræmie i Tourist Trophy løbet — noget som, mig bekendt, aldrig tidligere er lykkedes for noget andet mærke.

Ved et par lejligheder har jeg kørt dette lille fænomen, og det er en usædvanlig charmant vogn, som på en umærkelig måde giver sin fører megen, men ikke for megen tillid. Den føles umådelig sikker både på landevej og i trafik. Selv efter et kort bekendtskab efterlader den et varigt indtryk og den største lyst til at forny bekendtskabet. TR 2 har nemlig både charme, personlighed og karakter.

Da den annonceredes i sin tid, skrev SMJ »en usædvanligt lækker lille sportsvogn, der sikkert kan gøre sig gældende på kortbaner i 2-litersklassen«. Det med kortbaner viser, at man — som Storm-P. sagde — skal være meget forsigtig med at spå, ikke mindst om fremtiden. SMJ var dog mere fremsynet end de skeptiske amatørkritikere, der mumlede »billigt kram, alt for hurtigt til at være sikker, fattigmandsracer«. De røster er ganske forstummet, og Triumph's lille dollareksportvare blev til en højst forbavsende bil.



Månedens Brockbank (The Motor, London)

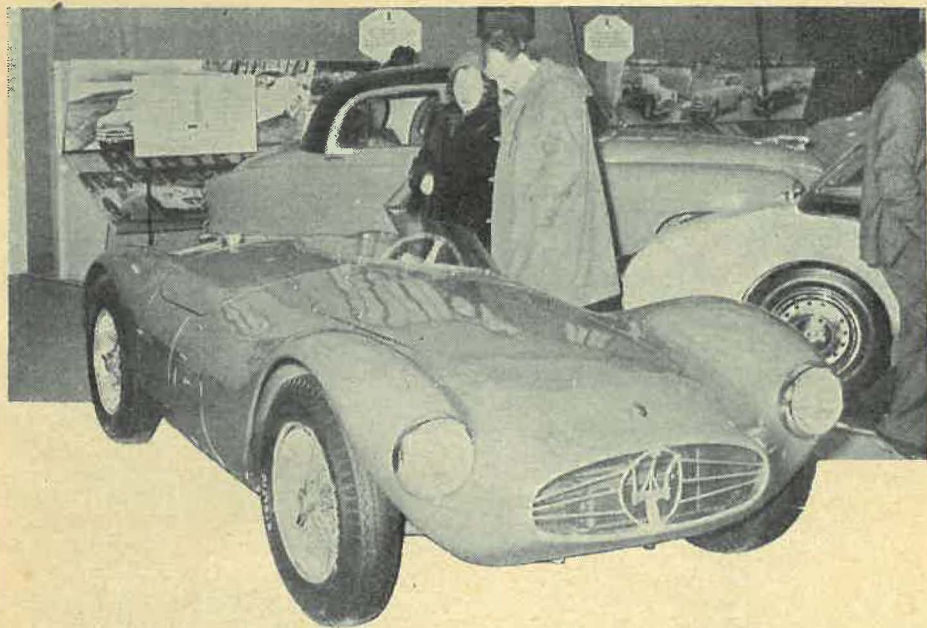


Alfa Romeo Giulietta Sprint — en pragtfuld personvogn i den dyre klasse. Fire-cylindret række-motor med to overliggende kædetrukne knastaksler. Boring 74 mm, slaglængde 75 mm, slag-volumen 1290 ccm, kompressionsforhold 8:1, effekt 65 hk ved 6000 omdr. min. Fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse. Vægt 860 kg. Benzinforbrug ca. 9 liter pr. 100 km ifølge fabrikens opgivelser. Maksimalhastighed 160 km/t.

Dejlige biler på Gèneve-udstillingen

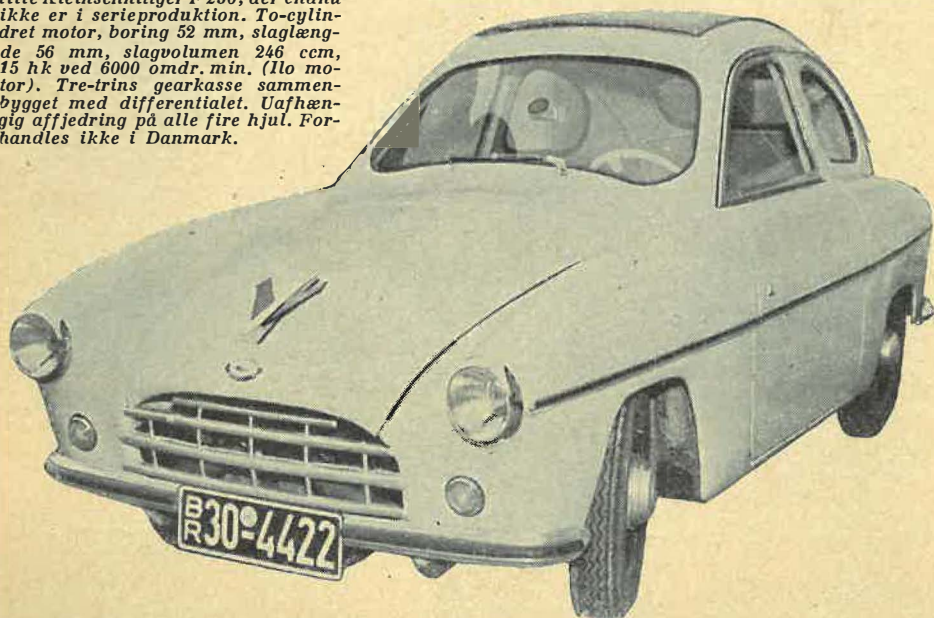


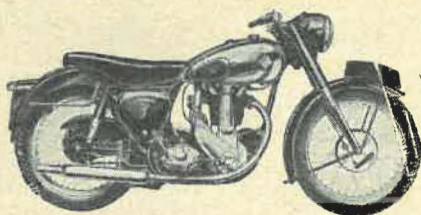
Og her er så vor yndlingsvogn over alle vogne: Lancia Aurelia Gran Turismo 2500 Spyder med Farina karosseri. Seks-cylindret V-motor (60°), boring 78 mm, slaglængde 85,5 mm, slagvolumen 2451 ccm, kompressionsforhold 8:1, effekt 118 hk ved 5000 omdr. min. Dobbelt Weber karburator. Gearkasse sammenbygget med differentiallet på bagakslen. Maksimal hastighed ca. 185 km/t. Benzinforbrug ca. 12,7 liter pr. 100 km.



Den seks-cylindrede Maserati 300 S. Boring 84 mm, slaglængde 90 mm, slagvolumen 2991 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, 250 hk ved 6500 omdr. min. To overliggende knastakler med tandhjulstræk. Tørsumpsmøring med 20 kg olieindhold. Tre Weber karburatorer. Dobbelt magnet-tænding. Uafhængig forhjulsaffjedring, De-Dion bagaksel, fire-trins gearkasse. Vægt 780 kg, max. hastighed 240 km/t, benzinforbrug ved 150 km/t 22 liter pr. 100 km.

Hal! der narrede vi Dem. Det er den lille Kleinschnittger F 250, der endnu ikke er i serieproduktion. To-cylindret motor, boring 52 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 246 ccm, 15 hk ved 6000 omdr. min. (110 motor). Tre-trins gearkasse sammenbygget med differentialet. Uafhængig affjedring på alle fire hjul. Forhandles ikke i Danmark.





Svinggaffelaffjedring af baghjulet, twinsadel og helt igennem fint udstyret i engelsk kvalitet.

BSA

B. 31:

En idealmaskine

til en fornuftig pris

Model B. 31 har med sin topventilede 350 ccm motor det ekstra kraftoverskud, der gør kørslen overlegen og ubesværet. Denne maskine når de normale kørehastigheder ved moderate omdrejningstal — derfor er en B. 31 nok så holdbar.

Pris på tilladelse
kr. 3545,-

Pris på dollarbasis
kr. 5385,-

excl. omsætning
— iøvrigt er der BSA-MODELLER fra 125 ccm til 650 ccm.

Skriv efter brochure!



BSA
DEN MEST POPULÆRE MOTORCYKLE
I VERDEN

Generalrepr. for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen . Gl. Kongevej 127 . København V
Hilda 1860



AF "OBSERVER"

For tredje gang i løbet af 10 måneder har BMW's »rennleiter« Alex v. Falkenhaußen været på benene med hele sin stab på Montlhéry ved Paris. En strømliniet 500 ccm RS BMW med sidevogn bemandet af Wilhelm Noll, Fritz Hillebrand og Walter Schneider gik løs på verdensrekorderne, som faldt på samleband, og de resultater, man opnåede i 500 ccm klassen, satte til lige ny rekord i 750 og 1200 ccm klassen. Rekordkørslen varede uafbrudt i 24 timer, og maskinen var derfor udrustet med to kraftige lygter, der var indbygget i strømliniebeklædningen. Allerede i de indledende forsøg faldt de første 12 verdensrekorder i de tre sidevognsklasser.

Om søndagen den 13. marts fortsatte man rekordkørslen efter de indledte forsøg, og uafbrudt i 24 timer cirklede BMW-kørerne rundt på den 2,6 km lange, ovale autodrom med de høje chausséer. Det er forøvrigt den eneste brugbare bane til rekordforsøg i Europa. Rytterne afløste hinanden med en times mellemrum, og disse afløsninger og optankningerne var de eneste pauser. I nattens løb sank temperaturen til minus 3—4 grader, og man kan kun vanskeligt tænke sig, hvad det vil sige at køre en motorcykle med de her omhandlede hastigheder ved så lave temperaturer. Resultaterne blev:

2 timer	162,33
3 »	161,27
4 »	159,72
5 »	156,55
6 »	156,10
7 »	154,94
8 »	154,00
9 »	153,50
10 »	152,35
11 »	151,57
12 »	150,48
24 »	144,33

Disse rekorder gælder for såvel 500, 750 og 1200 ccm klassen. Foruden timerekorderne satte man følgende distancerekorder:

500 f	155,09
1000 »	149,31
2000 »	145,31
3000 »	156,65
500 miles	151,37
1000 »	144,66
2000 »	

Ovenstående rekorder gælder tillige for 750 og 1200 ccm klassen, men det er første gang, at rekorden for 2000 og 3000 km samt 1000 og 2000 miles sættes i 500 ccm klassen.

Fra BMW oplyses det endvidere, at maskinen, der var monteret med karburator og ikke indsprøjtningsspumpe, kørte på almindelig benzin. Der blev ialt kørt 3.500 km og på denne strækning blev for- og sidevognsdækket overhovedet ikke udskiftet, medens bagdækket kun blev udskiftet tre gange.

Man kan vente sig et ganske interessant opgør i 250 ccm klassen i den kommende sæson. Fra NSU-fabriken har vi fået meddelelse om, at NSU's Sportsmax vil blive leveret til følgende kendte ryttere: Verdensmesteren Werner Haas, den tyske mester H. P. Müller, Hans Baltisberger, den tyske mester i privatklassen Walter Reichert og den unge privatkører Georg Braun, der har gjort sig bemærket på Horex, Adler og NSU, vil ligeledes køre Sportsmax i den kommende sæson sammen med adskillige kendte tyske ryttere. Endvidere vil Reginald Armstrong, Irland, J. Surtees, England, den kendte franskmænd Pierre Monneret og den franske mester i 250 ccm klassen, Jean-Pierre Bayle benytte samme mærke, der tillige vil blive leveret til Schweiz, Italien, Danmark, Østrig, Fransk Marokko og Sverige. NSU Sportsmax er som det sikkert vil være bekendt en videreudvikling af den seriefremstillede NSU Max, men Sportsmax'en har en effekt på 29 hk, og tophastigheden ligger omkring 185 km/t. Hvordan udviklingen vil finde sted indenfor denne »Max-klasse« bliver ganske interessant at se. Selvom de tre tyskere, Werner Haas, H. P. Müller og Hans Baltisberger, er ryttere i topklasse, så må de i hvert tilfælde vente stærk konkurren-

De mærker ikke farten

og den ujævne vej

når De kører på

ARMSTRONG
støddæmpere



ARMSTRONG hydrauliske støddæmpere giver Dem ikke alene den mest behagelige kørsel, men også en langt bedre kørselsøkonomi. Vognen holder længere, og slidet på dækkene formindskes væsentligt.

Vælg ARMSTRONG støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

Standardudstyr i mere end 80 % af samtlige nye engelske vogne.

Forlang ARMSTRONG på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

GENTOFTE
BOGTRYKKERI



KONGELYSVEJ 14
TELEFON GE 1850 - 4844

ce fra både Georg Braun og fa Reginald Armstrong samt Pierre Monneret.



Siden sidst er der ikke sket mere skelsættende begivenheder i den internationale bilsport. De forskellige konkurrenter er ved at lægge sidste hånd på værket, inden den europæiske sæson åbner, og de er ikke meget meddelsomme. Man gør også klogest i ikke at stille for mange spørgsmål, når man besøger hovedkvartererne. Stemningen er i reglen lidt anstrengt på denne årstid.

Sæsonen skulle retteligt være åbnet med *Gran Premio di Siracusa* den 20. marts, men arrangørerne har fået kolde fødder, da tilslutningen fra fabriksholdene var mere end usikker. Løbet er derfor udskudt (aflyst?), og det ser ud til, at *Europas Grand Prix*, det vil i år sige det genoplivede *Monaco G.P.*, bliver den første dyst i en spændende serie af løb. Banen i Monaco stiller meget store krav både til mandskab og materiel, men løbet er på den anden side så specielt, at resultatet ikke behøver at give noget rigtig fingerpeg — og under alle omstændigheder skal jeg vel vogte mig for at udtale nogen spådom.

U. S. A.

Den voksende og stadig tiltagende interesse i U. S. A. for løb med rigtige biler på landevej eller landevejslignende baner har givet de amerikanske arrangementer en stærkt forøget betydning. 12-timers løbet i *Sebring* tæller således til sportsvogns-verdensmesterskabet og kunne i år opvise en meget fin deltagerliste med fabrikshold fra bl. a. *Porsche*, *Austin-Healey*, *Maserati* og *Renault*. Desuden startede flere »halvofficielle« *Ferrari*-modeller i løbet, som fik et ret dramatisk forløb med vogne, der kom i brand, slog kolbøtter eller bedrev lignende glansnumre. Heldigvis kom ingen af deltagerne noget alvorligt til, og de fremmødte pressefotografer havde en stor og indtægtsgivende dag.

Organisationen af løbet lod desværre meget tilbage at ønske, og der kom kludder i omgangsregnskabet, så det hele endte i en serie protester, modprotester og bitre udtalelser mod alt og alle. Derfor må disse resultater tages med alt muligt forbehold:

- 1) Hawthorn/Walters, Jaguar, 127 km/t.
- 2) Hill/Shelby, Ferrari, 10 sek. bagved.
- 3) Spear/Johnston, Maserati, 4 runder bagved.
- 5) Taruffi/Schell, Ferrari, 5 runder bagved.
- 6) Moss/Macklin, Austin-Healey, 6 runder bagved.

Inden Sebring-løbet afholdtes den årlige »speedweek« på *Daytona-stranden*, Florida, et navn, der vækker minder om de store dage i tyverne og begyndelsen af trediverne, da absolutte verdensrekorder gang på gang blev sat på denne strandbred. I år var den hurtigste bil (over en kilometer med flyvende start) *Briggs Cunningham's Jaguar*, type D, kørt af *Phil Walters* med 264 km/t. Næsthurtigste mand var *Bill Spears* med en 4,9 liters *Ferrari* (244 km/t), og først på tredjepladsen kom en *Mercedes-Benz 300 SL* med 214 km/t — hvilket har vakt en hel del opsigt og givet anledning til mange spekulationer. Som kuriosum kan nævnes, at *Jaguarens* 264 km/t ville have sikret den en absolut verdensrekord i begyndelsen af 1926.

Storbritannien.

Royal Automobile Club's årlige rally, som var »begunstiget« af højst usædvanlige og vekslende vejforhold, der vanskeliggjorde kørslen langt ud over det almindelige, blev en smuk succes for *Standard 10* modellen. Ikke alene førstepladsen (*Ray* og *Horrocks*), men også tredjepladsen (*Richardson* og *Heathcote*) og holdpræmien gik til denne lille familievogn i åben konkurrence med større og langt dyrere biler. En *Triumph TR 2* blev nummer to, og damepokalen gik — man fristes til at sige naturligvis — til *Sheila van Dam/Anne Hall*, der atter kørte en *Sunbeam*.

For de udenlandske deltagere var kombinationen af snestorme og engelske landeveje mere end overvældende. Hollænderen *Mauric Gatsonides*, som kørte en *Aston-Martin* (i grøften!) forklarede sine oplevelser sådan: »Et sving, jeg svingede; et til, jeg svingede igen! et til, jeg svingede igen — så kunne der ikke være flere sving — — det var der.«



Vi har alt til Deres

VICTORIA

Capri, Aero og Bi-Fix
— for Eksempel:

Ombyttningscylinder
med originalt Stempel

Ordre modtaget inden Kl. 16
ekspederes samme Dag
Sendes over hele Landet

Brdr. TOBIASEN

Latinergaarden . Vejle
Telf. 3150

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



Italien.

Sestriere-rallyet, i hvilket den indledende kørestrækning ikke er overdrevent lang, men som til gengæld byder på mange og ret skrappe prøver, bl. a. på Monza-banen, blev vundet af *Gatta* og *Mazzonis* med en *Lancia Aurelia* 2,5 liters Gran Turismo. En *Fiat* 1.100 TV kørt af *Ciolfi* og *Monaco* kom på andenpladsen, og tredjepladsen besattes af nok en *Lancia Aurelia* G.T. 2.500 (*Valenzano/Spozetti*).

Fra Italien er iøvrigt indløbet den triste meddelelse, at *Clemente Biondetti* er død efter længere tids alvorlig og pinefuld sygdom. Biondetti var en usædvanlig fremragende landevejskører, hvad fire imponerende sejre i *Mille Miglia* (1938, 47, 48 og 49) viste med al ønskelig tydelighed. Han var en strålende improvisator ved rattet, frygtløs og utrættelig. Den polerede stil, der kræves for at nå resultater i løb på kortere baner, var ikke noget for denne kamplystne kører — han befandt sig bedre på den åbne vej, hvor han kørte efter egen intuition og ikke efter depotordrer.

Biondetti tilhørte en snart forsvunden generation af kørere, der var opvokset i

de klassiske traditioner, men han beherskede samtidig den moderne mekanik og hævdede sig derved som en ener. Han vil blive savnet i tiden fremover.

Mille Miglia optager iøvrigt allerede sindene i Italien, og det har vakt megen interesse, at der i år bliver en klasse for Diesel-vogne. Det kunne være helt interessant at se Fiat, Mercedes-Benz og Borgward prøve kræfter med vogne af denne kategori.

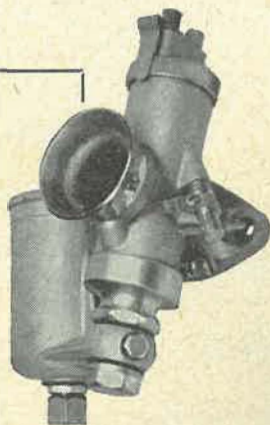
Frankrig.

I de franske besiddelser i Nordafrika er der ved at opstå en slags forsæson, og nogle nylige sportsvognsløb på en 2,4 km lang rundbane i *Agadir* havde en overraskende god deltagerliste i den største klasse (over 2 liter). Den amerikanske kører *Sparken* vandt med en 3-liters *Ferrari* (98,3 km/t for 146 km), og to *Gordini*-vogne, kørt af *Bordoni* og *Guelfi*, besatte anden- og tredjepladserne. *Guelfi* tegnede sig i tilgift for den hurtigste omgang med 101,7 km/t. Hastighederne tyder på, at banen må være ret vanskelig.

Duncan Hamilton deltog med en *Jaguar* type D, men måtte udgå, og *Peter White-*

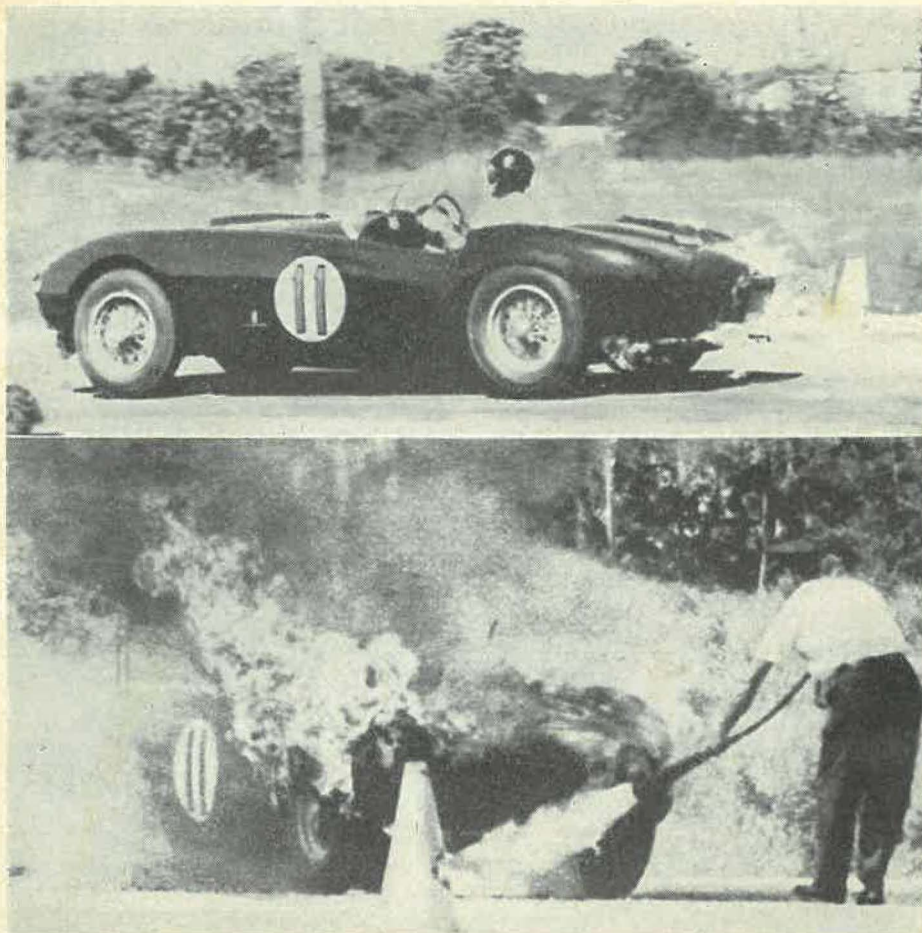
DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER



og originale reservedele

A/s BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 — 4567
(Lige ved Rundetaarn)



På det øverste billede kører Jack McAfee ubekymret sin Ferrari umiddelbart efter starten i 12-timers løbet i Sebring, Florida, skønt flammerne slår ud fra vognens bagende. Få sekunder efter måtte han køre ud af banen og vognen brændte totalt — McAfee slap med forskrækkelsen.

head led samme skæbne med en Aston-Martin.

Dakar Grand Prix blev vundet af Carini (Ferrari, 189,6 km/t for 265 km) fulgt af Rosier, ligeledes med en Ferrari, og Hamilton's Jaguar. Det må til gengæld være en gevaldig hurtig bane, for Rosier, der opnåede dagens bedste omgang, gennemkørte banen med 195,6 km/t, og det er nu ikke muligt ret mange steder.

Sverige.

Det Svenske Grand Prix er nu fastlagt til den 7. august og skal køres på lande-

vejsbanen Frederikslung, Frederiksdal, Skola, Rabelöv i nærheden af Kristianstad. Det bliver udskrevet for følgende klasser: Racersportsvogne, Seriesportsvogne, F3 vogne og biler under 2 liter i den kategori, der i Italien er døbt »Gran Turismo« — en betegnelse, som det er ret håbløst at oversætte. Den dækker vel nærmest »hurtige standardvogne«. Noget andet er så, at næsten alle standardvogne er hurtige nu om stunder. Blot er nogle hurtigere end andre.

Nærmere oplysninger kan fås hos DAU, når tidens fylde nærmer sig.

Den internationale løbskalender (motorcykler)

April:

17. Circuit de Floreffe, Namur, Belgien.
- 22.-24. Circuit de Marseille, Marseille, Frankrig.
23. Circuit de Bordeaux, Bordeaux, Frankrig.
24. Dieburger-Rennen, Darmstadt, Tyskland.

Maj:

1. Spaniens Grand Prix, Barcelona, Spanien.
1. Circuit de Mettet, Mettet, Belgien.
1. Strassenrennen Salzburg, Salzburg, Østrig.
- 2.-7. Skotsk Seks-dages Trial, Edinburgh, Skotland.
8. Schweiz Moto-Cross G. P., Genève, Schweiz.
8. Djurgårds-Loppet, Helsingfors, Finland.
8. Hockenheim Ring Rennen, Hockenheim/Baden, Tyskland.
8. Premio de Madrid, Madrid, Spanien.
15. Frankrigs Grand Prix, Rheims, Frankrig.
- 15.-16. Bol D'or, Colombes (Seine), Frankr.
22. Fransk Moto-Cross G. P., Vesoul, Frankr.
22. Circuit van Zandvoort, Holland.
29. Eifelrennen-Nürburgring, Tyskland.
29. Circuit des Frontiers, Belgien.

Juni:

5. Italiensk Moto-Cross G. P. Imola, Italien.
6. Junior T. T., Isle of Man.
8. Letvægt og sidevogns T. T., Isle of Man.
10. Senior T. T., Isle of Man.

- 17.-20. Østrigske Alpeløb, Wien, Østrig.
26. Tysklands Grand Prix, Nürburgring.

Juli:

3. Belgiens Grand Prix.
3. Britisk Moto-Cross. Grand Prix.
- 7.-10. Monaco-Løbet, Monaco.
10. Rund um Schotten, Hessen, Tyskland.
10. Västkostloppet, Falkenberg, Sverige.
- 23.-24. Sveriges Grand Prix, Hedemora, Sver.
24. Solitude-Rennen, Stuttgart, Tyskland.
30. Hollands Grand Prix, Assen, Holland.
31. Norisring-Rennen, Nürnberg, Tyskland.

August:

7. Belgisk Moto-Cross, G. P., Namur, Belg.
- 11.-13. Ulster Grand Prix, Belfast, Irland.
14. Feldberg-Rennen, Oberreifenberg/Taunus, Tyskland.
- 20.-21. Schweiz's Grand Prix, Bern, Schweiz.
21. Svensk Moto-Cross, G. P., Saxtorp, Sverl.
28. Moto-Cross des Nations, Volk Mølle, Randers.

September:

- 3.-4. Skarpnäck-Loppet, Stockholm, Sverige.
4. Italiens Grand Prix, Monza, Italien.
4. Hollandsk Moto-Cross G. P., Assen, Holl.
11. Skåneloppet, Kristianstad, Sverige.
- 13.-18. International Seks-dages Trial, Tjekkoslovakiet.

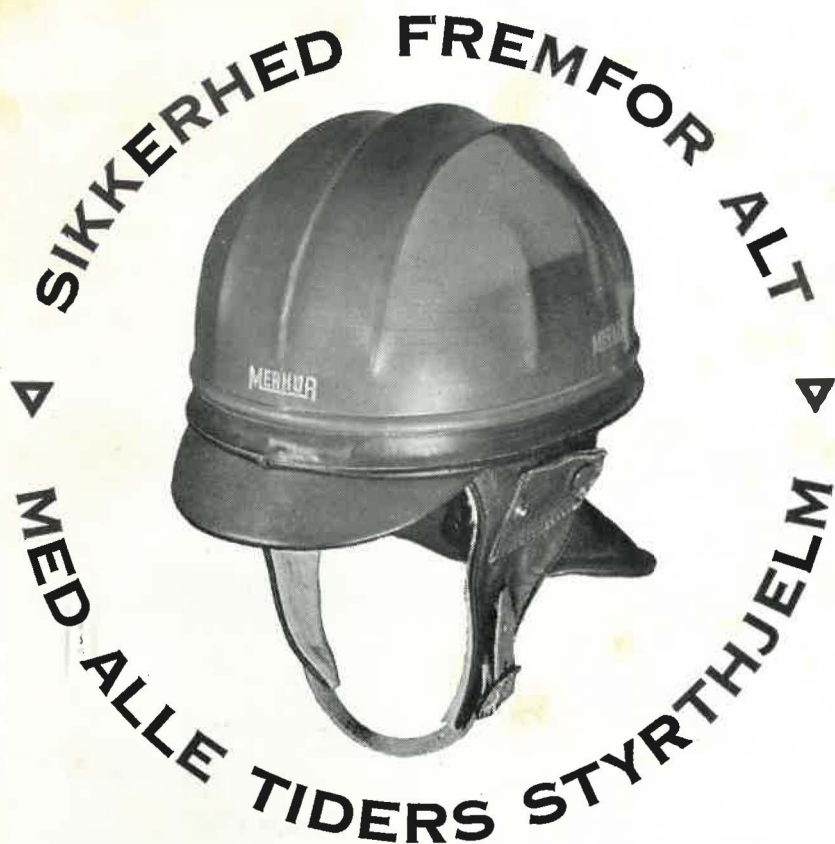
**- eneste Tændrør med
CORALOX-Isolator!**




- sikker Tænding
- bedre Benzinøkonomi
- længere Levetid

TÆNDRØR

faas til alle Motortyper...



MERKUR

Hjelman med den profilforstærkede puld

FØRES I 5 FARVER

Forhandlere overalt

Generalrepræsentant:



DANSK METAL & AUTOINDUSTRI

ODENSE

Lad tonerne

FORTÆLLE DERES KOMME

DISKANT

BAS

K L A R E

K R A F T I G E

K L A N G F U L D E

LUCAS



Lucas WT 614 Windtone horn er trods deres tonstyrke lette og kompakte, nemme at montere, og leveres i afstemte par — diskant og bas — der sammen danner en harmonisk akkord, på samme gang tydelig og kraftig, men dog klangfuld og behagelig.

Leveres i ibenholtssort udførelse, komplet med ledninger og monteringsinstruktioner.

Lucas WT 614 Windtone horn fås hos alle velassorterede forhandlere.

PRIS PR. PAR
inclusive relæ
KR. 98,50

WT 614 WINDTONE HORN

I AFSTEMTE PAR

Repræsentant for Danmark: AXEL KETNER, VORDINGBORGGADE 6-8 - Ø - TRIA 3131